

**Α.Τ.Ε.Ι ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ : ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ  
ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**



**ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ:**

**ΜΠΑΡΔΑ ΑΝΝΑ**

**Α.Μ.:3956**

**ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ**

**Α.Μ.: 3990**

**ΤΟΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ**

**Α.Μ.:4112**

**ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

**Κος Α. ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ**

*ΠΑΤΡΑ 2006*

Α.Τ.Ε.Ι ΠΑΤΡΑΣ



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b><u>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</u></b>	σελ. 1
<b><u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u></b>	σελ. 9
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u></b>	
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	σελ. 14
1.1. Η Μεταφορά	σελ. 14
1.2. Η Μετακίνηση	σελ. 14
1.3. Η ανάγκη για μεταφορά - μετακίνηση	σελ. 15
1.4. Προσδιοριστικά χαρακτηριστικά της μεταφοράς - μετακίνησης	σελ. 16
1.5. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της μεταφοράς - μετακίνησης	σελ. 17
1.6. Σύστημα - υποσύστημα μεταφορών	σελ. 18
1.7. Το ειδικό βάρος των μεταφορών στην Εθνική Οικονομία των χωρών	σελ. 18
1.8. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ραγδαίας ανάπτυξης της βιομηχανίας των μεταφορών	σελ. 19
1.9. Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη των μεταφορών	σελ. 22
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u></b>	
2. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	σελ. 23
2.1 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	σελ. 23
2.1.1 Κριτήρια επιλογής του μέσου μετακίνησης από τους εισερχόμενους τουρίστες	σελ. 23
2.1.2 Η οργάνωση και η δομή της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών	σελ. 26
2.1.3 Η οργάνωση της αγοράς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών	σελ. 27
2.1.4. Το σύστημα μεταφορών και η οργάνωση τη Αγοράς στην Ελλάδα	σελ. 29
2.1.5. Υποδομή	σελ. 31
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	σελ. 32
2.2.1. Διεθνούς	σελ. 32

2.2.2. Ελληνικής	σελ. 33
2.3. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ	σελ. 36
2.3.1. Η Σύμβαση των Παρισίων 1919	σελ. 36
2.3.2. Η Σύμβαση Της Βαρσοβίας 10- 12- 1929	σελ. 36
2.3.3. Οι συμβάσεις του Τόκιο 1963 , της Χάγης 1970 και του Μόντρεαλ 1971	σελ. 38
2.3.4. Η Σύμβαση του Σικάγο 1944	σελ. 39
2.4. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	σελ. 43
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u></b>	
3. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	σελ. 45
3.1. ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ	σελ. 45
3.1.1. Αεροδρόμια και αερολιμένες	σελ. 45
3.1.2. Περί διοίκησης και Λειτουργίας Αερολιμένων	σελ. 46
3.1.3. Προσδιοριστικοί παράγοντες χωρητικότητας	σελ. 48
3.1.4. Τεχνικά χαρακτηριστικά	σελ. 49
3.1.5. Κρατικές υπηρεσίες στο αεροδρόμιο	σελ. 52
3.1.6. Κριτήρια επιλογής χώρου κατασκευής ενός αεροδρομίου	σελ. 52
3.1.7. Κρατικές και ιδιωτικές επιχειρήσεις στο αεροδρόμιο	σελ. 53
3.1.8. Τα κυριότερα προβλήματα στη λειτουργία των αεροδρομίων και οι επιπτώσεις τους στην οικονομία της επιχείρησης και του καταναλωτή	σελ. 54
3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	σελ. 55
3.2.1. Παγκοσμίως	σελ. 55
3.2.2. Ελλάδας	σελ. 57
3.2.3. Προβλήματα αεροδρομίων κατά τη δεκαετία 1990	σελ. 59
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u></b>	
4. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ	σελ. 61
4.1.ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ	σελ. 61
4.2. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	σελ. 122
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</u></b>	
5.ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ	σελ. 144
5.1.ΓΕΝΙΚΑ	σελ. 144
5.1.1. Ευρωπαϊκοί αερολιμένες στην εποχή των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών	σελ. 145

5.1.2. Ο αντίκτυπος της άρσης των ελέγχων αερογραμμών στον ανταγωνισμό αερολιμένων στη δεκαετία του '90	σελ. 145
5.1.3. Πλεονεκτήματα για τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρίες από τα χαμηλού κόστους αεροδρόμια.	σελ. 146
5.1.4. Επιλογή επιβατών του αερολιμένα	σελ. 147
5.1.5. Η ικανότητα υποστήριξης του ανταγωνισμού αερολιμένων	σελ. 147
5.1.6. Συμπεράσματα	σελ. 149
<b>5.2. ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ</b>	σελ. 150
5.2.1. Εισαγωγή	σελ. 150
5.2.2. Ατελής ανταγωνισμός ή ατελής κανονισμός	σελ. 150
5.2.3. Μεταβαλλόμενες περιστάσεις	σελ. 151
5.2.4. Πηγές αγοραστικής δύναμης	σελ. 152
5.2.5. Ευκαιρίες για την αντικατάσταση αερολιμένων	σελ. 154
5.2.6. Ανταγωνισμός αερολιμένων: μια επισκόπηση	σελ. 155
5.2.7. Τοπικός ανταγωνισμός	σελ. 156
5.2.8. Γιατί να μην χρησιμοποιηθεί η αγοραστική δύναμη	σελ. 156
5.2.9. Περιπτώσεις αντικατάστασης βασικών αεροδρομίων στην Ευρώπη	σελ. 157
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b>	
<b>6.ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	σελ. 159
6.1.ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	σελ. 159
6.2.ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER	σελ. 162
6.3.ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ	σελ. 165
6.4.ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	σελ. 169
6.5.ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	σελ. 171
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	σελ. 175
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	
1.ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.	σελ. 177
2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡ. 889/2002 - ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΣ	σελ. 178
3.3-LETTER CODE	σελ. 189
4. ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ	σελ. 190

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	σελ. 199
ΞΕΝΗ	σελ. 200
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ	σελ. 200

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο άνθρωπος εκ φύσεως έχει την ανάγκη της εξερεύνησης και της μετακίνησης από το χώρο γένεσης του σε ένα άλλο. Οι λόγοι που οδηγούν σε αυτήν την μετακίνηση είναι πολλοί και διαφορετικοί. Ανάλογα και με το λόγο (σκοπό) μετακίνησης αλλάζει και η χρονική διάρκεια της. Η χρονική διάρκεια είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την τεχνολογική βελτίωση τόσο των συγκοινωνιακών μέσων, όσο και με την βελτίωση της ποιότητας των ήδη υφισταμένων αλλά και με τη διάνοιξη νέων αρτηριών.

Ένας ταξιδιώτης επιλέγει το μεταφορικό μέσο που τον εξυπηρετεί σύμφωνα με κάποιους προσδιοριστικούς παράγοντες που αφορούν στην ασφάλεια, στην ταχύτητα, στο κόστος, στην επάρκεια δικτύου, στην πυκνότητα δρομολογίων, στην ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων, στην εξυπηρέτηση και στην άνεση.

Η βιομηχανία των μεταφορών αποτελεί απαραίτητο και αναπόσπαστο τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας, αφού οι υπηρεσίες της χρησιμοποιούνται από όλες τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα στην ελληνική οικονομία, από τα τέσσερα συγκοινωνιακά μέσα στην διακίνηση επιβατών, την τελευταία δεκαετία τα πρωτεία κατέχει το αεροπλάνο.

Αξιοσημείωτο σε αυτό το σημείο είναι η ραγδαία ανάπτυξη της βιομηχανίας των μεταφορών. Αυτό οφείλεται στην οικονομική ανάπτυξη - με διαφορετικούς βέβαια ρυθμούς - των χωρών, στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, στις διακρατικές ολοκληρώσεις (δημιουργία διακρατικών οικονομικών και πολιτικών ενώσεων), στην αύξηση του πληθυσμού της γης αλλά κυρίως στην ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας. Όσον αφορά στην αεροπορική βιομηχανία παρατηρούνται οι πιο γρήγορες εξελίξεις με τρανταχτά παραδείγματα τα αεροσκάφη Boeing 747 Jumbo (Αμερικανικής κατασκευής 450-500 θέσεων), τα Concord (Γαλλικής κατασκευής με επιχειρησιακή υπερηχητική ταχύτητα) και της Ευρωπαϊκής σειράς Airbus που έχουν ενσωματωμένη την πλέον εξελιγμένη τεχνολογία.

Όλο αυτό φυσικά είχε θετικές και αρνητικές επιπτώσεις. Οι θετικές αφορούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και οι αρνητικές διαφόρων ειδών καταστροφές στο περιβάλλον καθώς και στην αύξηση των θανάτων από ατυχήματα με μεταφορικά μέσα.

Οι παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή μεταφορικού μέσου είναι ο χρόνος, το κόστος και η άνεση. Η ευρύτατη χρήση του αεροσκάφους από τον τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας σημαίνει ότι στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται και η ποιότητα της εξυπηρέτησής τους στα ελληνικά αεροδρόμια, η οποία περιλαμβάνει από εγκαταστάσεις μέχρι συμπεριφορά προσωπικού.

Αεροδρόμιο σημαίνει και αερομεταφορά. Οι αερομεταφορές καθορίζουν ένα σημαντικό κομμάτι της οικονομίας. Πώς όμως οργανώνονται;

Η απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών που προωθείται από την Κοινότητα αποτελεί μια σημαντική εξέλιξη για τον κλάδο. Η οργάνωση της αγοράς, και γενικά η λειτουργία του συστήματος των αεροπορικών μεταφορών, εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από την έντονη κρατική παρέμβαση, η οποία είναι έντονη τόσο στην εσωτερική αγορά κάθε χώρας όσο και στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Για την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών χρειάζεται άδεια που χορηγείται από το κράτος, η οποία συνοδεύεται αναπόφευκτα από περιορισμούς, υποχρεώσεις και προνόμια.

Η έντονη κρατική παρέμβαση στις αεροπορικές μεταφορές οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους, που σχετίζονται άμεσα μεταξύ τους. Εν πρώτοις, οι αεροπορικές εταιρίες είναι κατά κανόνα υποχρεωμένες να προσφέρουν ορισμένες υπηρεσίες με κοινωνικά κριτήρια και δεύτερον στο γεγονός, ότι το ελάχιστο κεφάλαιο που χρειάζεται για την ίδρυση και λειτουργία μια βιώσιμης αεροπορικής εταιρίας είναι αρκετά μεγάλο.

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές διέπονται από ένα σύστημα κρατικών διμερών και πολυμερών συμβάσεων, από διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες, που υπογράφονται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρίες και από κανόνες, που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια διεθνών οργανισμών, π.χ. International Air Transport



Association (IATA). Γενικά τα θέματα, που ρυθμίζονται με τις συμφωνίες αυτές, αφορούν τον καθορισμό των εταιρειών που θα εξυπηρετούν κάθε συγκεκριμένη γραμμή, την κατανομή της χωρητικότητας μεταξύ των εταιρειών, τον καθορισμό των ναύλων (IATA) και τις προϋποθέσεις για την παραλαβή επιβατών από μία από τις συμβαλλόμενες χώρες και τη μεταφορά τους σε μια τρίτη. Όλες αυτές οι συμφωνίες και οι κανόνες βασίζονται στη Συνθήκη του Σικάγου του 1944. Σύμφωνα με την σύμβαση του Σικάγο κάθε κράτος ασκεί εξολοκλήρου κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος του και αφορά πολιτικά αεροσκάφη που δεν εκτελούν εμπορικές πτήσεις. Επιπλέον η σύμβαση αυτή εμπεριέχει τις 8 ελευθερίες του αέρος (Freedoms Of The Air). Οι δύο πρώτες αποτελούν τις «τεχνικές ελευθερίες» που αφορούν μόνο τις μη τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες (όπου ορίζεται (άρθρο 5) ότι η χώρα πάνω από την οποία πραγματοποιείται πτήση έχει το δικαίωμα να απαιτήσει στάθμευση σε περίπτωση που δεν έχει δοθεί άδεια). Οι υπόλοιπες αφορούν τις τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες (όπου ορίζεται (άρθρο 6) ότι η εκμετάλλευση τους υπόκειται σε ειδική άδεια του κράτους όσον αφορά τις ελευθερίες του αέρος).

Άλλες σημαντικές συμβάσεις που αφορούν τις αερομεταφορές είναι: 1) η Σύμβαση των Παρισίων 1919 που αφορά την ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας με κύριο στόχο την προστασία του εθνικού εναερίου χώρου κάθε κράτους, 2) η Σύμβαση της Βαρσοβίας (10-12-1929) που αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και είναι η πρώτη σύμβαση που αφορά την πολιτική αεροπορία, 3) η Σύμβαση του Τόκιο 1963, που διακρίνει τις δικαιοδοσίες των κρατών και την απονομή των εξουσιών κράτους και κυβερνήτη, 4) η Σύμβαση της Χάγης 1970 με σκοπό την κάλυψη κενών της σύμβασης του Τόκιο και η οποία αφορά μόνο τις παράνομες πράξεις που διαπράττονται επί του αεροσκάφους και 5) η Σύμβαση του Μόντρεαλ 1971 που αφορά τρομοκρατικές ενέργειες για διεθνείς πτήσεις. Η κάθε σύμβαση αλληλοσυμπληρώνει την άλλη.

Το σύστημα των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα αποτελείται από τη σχετική υποδομή, την Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) και τις ξένες αεροπορικές εταιρίες, που συμμετέχουν στην εκτέλεση του αεροπορικού

μεταφορικού έργου, το οποίο έχει προέλευση – προορισμό –ή απλώς διέρχεται από- την Ελλάδα. Η πρώτη ελληνική αεροπορική επιχείρηση ιδρύθηκε το 1931.

Στην Ελλάδα ένα αεροδρόμιο μπορεί να λειτουργείται από κρατικές υπηρεσίες, όπως έναν δήμο ή το ίδιο το κράτος, ή ακόμη και από ιδιώτες. Στην δεύτερη περίπτωση αυτό που πρέπει να εξασφαλίζεται είναι το ότι οι ιδιώτες και τα μέλη της εταιρίας πρέπει να είναι Έλληνες ή αν αναφερόμαστε σε Α.Ε. το κεφάλαιο πρέπει να διατηρηθεί Ελληνικό κατά τα 60% τουλάχιστον και ότι ο διευθυντής και τα 2/3 των μελών του Δ.Σ. θα είναι Έλληνες πολίτες. Η διοίκηση κάθε αερολιμένα ανατίθενται σε κατάλληλο πρόσωπο το οποίο, εκλέγεται και ορίζεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Το κρίσιμο στοιχείο κάθε αεροδρομίου είναι η χωρητικότητά του. Επαρκής χωρητικότητα ενός αεροδρομίου είναι εκείνη, που σε κάθε χρονική στιγμή ικανοποιεί την υφιστάμενη ζήτηση. Τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας διαφέρουν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο. Ένα αεροδρόμιο φυσικά δεν μπορεί να κατασκευαστεί σε οποιονδήποτε χώρο, αλλά μόνο σε χώρους τέτοιους που πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, με σημαντικότερη την ασφάλεια των πτήσεων και ότι εμπεριέχει η έννοια αυτή.

Για την λειτουργία ενός αεροδρομίου συνεργάζονται πολλές υπηρεσίες, στις οποίες προΐστανται το Υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών, η Υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, χωρίς να παρεμβαίνει στο έργο τους. Επίσης σε ένα αεροδρόμιο αναπτύσσονται διάφορες άλλες επιχειρήσεις, όπως αναψυκτήρια και καταστήματα αφορολόγητων ειδών κρατικά ή μη από τα οποία υπάρχει ένα σημαντικό κέρδος.

Το πρώτο αεροδρόμιο παγκοσμίως υπήρξε, όχι βέβαια με την σημερινή έννοια, η αμμουδιά του Κίττυ Χωκ (Βόρεια Καρολίνα) όπου πρώτοι οι αδερφοί Ράιτ κατόρθωσαν να υψώσουν πάνω από το έδαφος την μηχανή τους. Στην Ελλάδα τα πρώτα αεροδρόμια ήταν στρατιωτικά και όταν ιδρύθηκε το 1931 η πρώτη ελληνική εταιρία εναέριων συγκοινωνιών, από εκεί πετούσαν τα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, (Λάρισας, Μίκρας, Σέδες, Τατοΐου). Το πρώτο αεροδρόμιο

που κατασκευάσθηκε από τη ΔΠΑ, την σημερινή ΥΠΑ, ήταν αυτό του Ηρακλείου που παραδόθηκε το 1938.

Σήμερα στην Ελλάδα λειτουργούν 45 αερολιμένες εκ των οποίων:

- Οι 15 είναι διεθνείς (κρατικοί)
- Οι 6 είναι νομοθετημένα σημεία εισόδου-εξόδου(5 κρατικοί και 1 δημοτικός )
- Οι 7 είναι μη νομοθετημένα σημεία (κρατικοί)
- Οι 10 είναι αμιγώς εσωτερικού (7 κρατικοί και 3 δημοτικοί)
- Οι 7 είναι κλειστοί (κρατικοί)

Το σημαντικότερο όμως από όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος αυτή τη στιγμή είναι το νέο υπερσύγχρονο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας, «Ελευθέριος Βενιζέλος» που ξεκίνησε την λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 και στα πρώτα μόλις τρία χρόνια της λειτουργίας του αναγνωρίστηκε ως ένα από τα καλύτερα αεροδρόμια της κατηγορίας του στον κόσμο. Επιλέχθηκε η τοποθεσία στα Σπάτα, στα πλαίσια της προσπάθειας των ελληνικών κυβερνήσεων να δώσουν ώθηση στην ευρύτερη ανατολική περιοχή της Αθήνας. Βρίσκεται μόλις 45 λεπτά μακριά από το κέντρο της και εξυπηρετείται από οδικό δίκτυο προς όλες τις κατευθύνσεις. Το νέο αεροδρόμιο μπορούμε να πούμε ότι είναι ο Νοτιοανατολικός Κόμβος της Ευρώπης, που τροφοδοτεί με επιβάτες και λειτουργεί ως ενδιάμεσος σταθμός από την Ευρώπη προς την Μεσόγειο, την Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και την Αφρική και το αντίστροφο. Το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών του ΔΑΑ. Ως μέτοχος του ΔΑΑ, το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από κοινού από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών. Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σε αυτήν τη συνεργασία μέσω τριών μετόχων που έχουν στην κατοχή τους συνολικά το 45% των μετοχών της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Οι εγκαταστάσεις του διακρίνονται από σύγχρονο εξοπλισμό και καινοτόμες εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν συνεδριακό χώρο, έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων κ.τ.λ. και η συνεργασίες που έχουν αναπτυχθεί με άλλους φορείς όπως αεροπορικές εταιρίες μέχρι και υπηρεσία περιβάλλοντος είναι μοναδικές στο είδος τους. Βασικό μειονέκτημα του αεροδρομίου αποτελούν τα υψηλά τέλη και φόροι, που

το κατέταξαν τέταρτο στο κατάλογο των πιο ακριβών αεροδρομίων στην Ευρώπη το 2001.

Ο ανταγωνισμός αεροδρομίων είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της αεροπορικής βιομηχανίας που καθορίζει την εξέλιξή της.

Μετά από τη διάσκεψη στο Σικάγο το 1944, η αεροπορία οργανώθηκε σε διμερή βάση στην οποία μια διαδρομή εξυπηρετήθηκε χαρακτηριστικά με μόνο μια αερογραμμή ανά χώρα. Έτσι κάθε είδους ανταγωνισμός ήταν ανύπαρκτος. Στον κόσμο των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών, οι τιμές αυξάνονται έναντι του ανταγωνιστικού προτύπου. Η άρση των ελέγχων αερογραμμών προχώρησε αργά στην Ευρώπη αλλά ήταν ένας σημαντικός παράγοντας στην υποκίνηση του ανταγωνισμού αερολιμένων. Ήταν λοιπόν αναπόφευκτο ότι ο ανταγωνισμός των αερογραμμών θα οδηγούσε στον ανταγωνισμό των αεροδρομίων. Οι χαμηλού κόστους αερογραμμές ελκύουν σημαντικό αριθμό επιβατών οι οποίοι διαλέγουν και μικρότερους αερολιμένες κυρίως λόγω τιμών.

Στο πρότυπο των ανταγωνιστικών αερογραμμών ο ανταγωνισμός τιμών οδηγεί στην ανησυχία σχετικά με τις δαπάνες στις αερογραμμές και στους φορείς παροχής υπηρεσιών στις αερογραμμές, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων και των υπηρεσιών τους. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερογραμμών καλύπτει επίσης τον ανταγωνισμό υπηρεσιών. Όπως με άλλες βιομηχανίες όπου υφίσταται ο ανταγωνισμός, έτσι και οι αερολιμένες σε έναν ανταγωνιστικό κόσμο θα πρέπει να εξυπηρετήσουν καλύτερα τους πελάτες τους· αερογραμμές και επιβάτες.

Στη βιομηχανία αερολιμένων, οι περιστάσεις έχουν αλλάξει τα τελευταία χρόνια με έναν τρόπο που προτείνει ότι ο ανταγωνισμός είναι τώρα σημαντικότερος.

Διμερείς συμφωνίες δεν επιτρέπουν καινοτομίες στις διαδρομές, απαγορεύουν αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό τιμών και ενθαρρύνουν τη διανομή των αγορών και τη συγκέντρωση των εισοδημάτων. Η έκβαση είναι η απουσία ανταγωνιστικών πιέσεων που οδηγεί σε υψηλές δαπάνες οι οποίες περνούν κατά ένα μεγάλο μέρος στον επιβάτη. Όλο αυτό στερεί τα κίνητρα για τους αερολιμένες ώστε να ανταγωνιστούν και

οι υπηρεσίες δεν μπορούν να ξεφύγουν από την συνεργασία με συγκεκριμένους αερολιμένες. Όμως στη συνέχεια προκύπτουν δυο παράγοντες που αλλάζουν τα παραπάνω: 1. Η άρση των ελέγχων των αερογραμμών οδηγεί σε ανταγωνιστικές αερογραμμές που οδηγούν σε ανταγωνιστικούς αερολιμένες για τις συνεργασίες και φθηνότερα εισιτήρια. 2. Πολλοί αερολιμένες έχουν ιδιωτικοποιηθεί, κάτι το οποίο οδηγεί κυρίως τους διευθυντές αυτών σε ανταγωνισμό.

Οι αερολιμένες «σταθμοί» ελκύουν πιο εύκολα αερογραμμές καθώς προσφέρουν κυρίως περισσότερους επιβάτες και άρα μεγαλύτερο κέρδος. Επίσης το ότι για να συνεργαστούν με ένα μικρότερο αερολιμένα θα πρέπει να μοιραστούν οι δυνάμεις τους δίνει στον επιβεβλημένο αερολιμένα ένα προστιθέμενο πλεονέκτημα και αυξάνει έτσι την αγοραστική δύναμή του. Η άποψη ότι η βιομηχανία των αερολιμένων μπορεί να αντιμετωπιστεί ως μονοπωλιακή βιομηχανία δεν ισχύει πια.

Υπάρχει επίσης ισχυρός ανταγωνισμός στις μικρής απόστασης πτήσεις (όπως από μια πόλη στην άλλη, αλλά της ίδιας χώρας) με τα άλλα μεταφορικά μέσα, με κυριότερο το τραίνο. Όμως οι μεγάλοι αερολιμένες δεν ανήκουν πια σε μια συγκεκριμένη κατηγορία επιχειρήσεων αλλά σε μια ευρύτερη. Μέσα σε τέτοιους αερολιμένες στεγάζονται πολλά καταστήματα και γραφεία και άρα συνδυάζεται λιανική πώληση και ιδιοκτησία. Έτσι οι ιδιοκτήτες αερολιμένων απολαμβάνουν μεγάλα κέρδη από ως προς την τοποθεσία μισθώματα. Αυτό, έχει υποστηριχτεί, παρέχει ένα σημαντικό κίνητρο για τους ιδιοκτήτες αερολιμένων να κρατούν τις δαπάνες χαμηλά: οι επιχειρήσεις αερολιμένων έχουν ένα ενσωματωμένο κίνητρο για να μην εκμεταλλευτούν την αγοραστική δύναμή τους ως αερολιμένες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αντικατάστασης αερολιμένα αποτελούν αυτά του Όσλο στη Νορβηγία και της Αθήνας στην Ελλάδα.

Πάνω από το 80% των διεθνών επισκεπτών της Ελλάδας χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Έτσι σήμερα προς την Ελλάδα αφικνούνται αεροπορικώς περίπου 17 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως Όσον αφορά τις περιόδους μετακίνησης, η μεγαλύτερη αιχμή παρατηρείται κατά τον μήνα Αύγουστο.

Παρατηρείται ότι κατά το 2005 το αεροδρόμιο που συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη κίνηση είναι το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, που συγκεντρώνει το 24,1%.

Γενικότερα, κατά το 2005, αύξηση διαπιστώνεται και στις αφίξεις επιβατών με πτήση charter (έκτακτες πτήσεις), οι οποίες είναι πολύ δημοφιλείς στην Ελλάδα. Η αύξηση αυτή φανερώνει ότι γενικά ο όγκος των αερομεταφορών για την εξυπηρέτηση του τουρισμού κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας παρουσιάζει διαρκή αύξηση.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με στρατηγική θέση στην Ευρώπη για την ανάπτυξη των αερομεταφορών της. Όμως οι ελλείψεις που παρουσιάζει όσον αφορά εγκαταστάσεις και σωστό προγραμματισμό την αποδυναμώνουν. Καθυστερήσεις πτήσεων, μη σύγχρονες εγκαταστάσεις, ανεπαρκή οδικό δίκτυο καθώς και εξυπηρέτηση αλλά και άλλα παρόμοια προβλήματα είναι κάποια από τα παράπονα των τουριστών. Αν και πρέπει να αναφερθεί ότι με τα έργα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 καθώς και με την δημιουργία του Ελευθέριος Βενιζέλος, όλο αυτό το σκηνικό έχει αλλάξει αρκετά και οι τουρίστες είναι αρκετά ευχαριστημένοι από αυτήν την αλλαγή. Παρά όλα αυτά είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αερομεταφορών για την Ελλάδα, τόσο όσον αφορά στους αερομεταφορείς όσο και στην αεροδρομική υποδομή, στη βάση κεντρικού σχεδιασμού αξιοποιώντας ευρωπαϊκά πρότυπα.

Καταλήγοντας, το γεγονός είναι ότι τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι τουρίστες αναζητούν πιο κοντινούς προορισμούς και η Ελλάδα μπορεί να το εκμεταλλευτεί αυτό.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι παγκόσμια πλέον αποδεκτό ότι η Αεροπορική μεταφορά και η Τουριστική ανάπτυξη αποτελούν δύο τομείς που συνδέονται άμεσα μεταξύ τους.

Η Ελλάδα με την ιδιαιτερότητα στην μορφολογία του εδάφους της αλλά και την απόσταση από την κύρια πηγή προέλευσης της τουριστικής κίνησης (Βόρεια Ευρώπη) αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικά παραδείγματα που αποδεικνύουν την σχέση αεροπορικής μεταφοράς και τουριστικής ανάπτυξης που θα πρέπει να θεωρούνται σαν δύο εκφράσεις της ίδιας πολιτικής.

Σ' αυτούς άλλωστε τους λόγους που αναφέρθηκαν οφείλεται ότι:

α) Η Ελλάδα παρόλο που είναι μικρή σε έκταση χώρα, διαθέτει τα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια από οποιαδήποτε άλλη χώρα στην Ευρώπη για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης και β) το 75% περίπου του εισερχόμενου τουρισμού, διακινείται αεροπορικώς και σε εποχιακό χρονικό τόξο.

Επίσης η τραχιά γεωμορφολογία της Ελλάδας με τα δεκάδες μικρότερα και μεγαλύτερα νησιά δημιουργεί εκτεταμένο δίκτυο, το οποίο πρέπει να καλύψει, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, η αεροπορική εταιρία που δραστηριοποιείται στην εσωτερική αγορά. Πολλά όμως από αυτά τα νησιά δεν προσφέρουν αρκετή επιβατική κίνηση για να καταστούν οι διαδρομές αυτές επικερδείς και για αυτό το λόγο επιχορηγούνται από την Κυβέρνηση ως παροχές υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος. Οι κυρίως μικρές αποστάσεις του εσωτερικού δικτύου σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς χάνουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφορών και οι υψηλοί φόροι του αεροδρομίου, οι συχνές απεργίες και οι καθυστερήσεις εντείνουν ακόμα περισσότερο αυτό το μειονέκτημα.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένος ανταγωνισμός από τα άλλα μέσα μεταφοράς: τα πλοία και τα τρένα ανταγωνίζονται τόσο σε σχέση με τα ναύλα όσο και με την ταχύτητα και την ποιότητα υπηρεσιών. Επιπλέον, μετά από τις σημαντικές επενδύσεις που έγιναν

για την βελτίωση των υποδομών οδοποιίας πολλοί Έλληνες επιλέγουν να μεταβούν με το αυτοκίνητό τους στο προορισμό τους κι όχι να επιβιβαστούν σε αεροπλάνα.

Καθώς η Ελλάδα εξαρτάται οικονομικά σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, οι Ελληνικές αερομεταφορές χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα με αυξημένη κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες και μειωμένη κίνηση τους χειμερινούς μήνες. Υπάρχουν επίσης πολλές πτήσεις charter, που κατευθύνονται κατευθείαν από τις Ευρωπαϊκές πόλεις στα δημοφιλή Ελληνικά νησιά, χωρίς να διέρχονται από το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Ο τουρισμός επηρεάζεται σημαντικά από την οικονομική και πολιτική κατάσταση των ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής κι έτσι η επιβατική κίνηση προς την Ελλάδα επηρεάστηκε αρνητικά την δεκαετία του 1990 από τον Πόλεμο του Κόλπου και την Γιουγκοσλαβική κρίση. Από την άλλη όμως η στρατηγική θέση της Ελλάδας στα Βαλκάνια έχει προσδώσει στην χώρα ηγετικό ρόλο στην προσπάθεια να επεκταθούν οι εμπορικές συναλλαγές στην περιοχή. Η οργάνωση στην Ελλάδα σημαντικών διεθνών αθλητικών γεγονότων - το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Στίβου το 1997, το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Καλαθοσφαίρισης το 1998 και φυσικά οι Ολυμπιακοί Αγώνες το 2004 - έδωσαν επιπλέον ώθηση στην επιβατική κίνηση προς την χώρα.

Παρά τα προβλήματα στα Βαλκάνια και στην Μέση Ανατολή που προκάλεσαν σημαντική πτώση στην επιβατική κίνηση την περίοδο από το 1997 έως το 2000, σημειώθηκε σημαντική αύξηση στην επιβατική κίνηση, η οποία οφείλετο κυρίως στην μείωση των ναύλων που προκάλεσε ο έντονος ανταγωνισμός. Η αύξηση παρόλα αυτά δεν ήταν αυτή που αναμενόταν.

Αυτές οι ιδιαιτερότητες ενέχονται σε μεγάλο βαθμό, για την αδυναμία, οικονομική και οργανωτική, της Ελλάδος να αναπτύξει, δια μέσου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, έγκαιρα, τα μεγάλης κίνησης, κατά προτεραιότητα Ελληνικά αεροδρόμια και να προλάβει τις ραγδαία επερχόμενες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας για την αναγκαία παροχή των απαιτούμενων διευκολύνσεων σε αεροσκάφη και επιβάτες.



Η άμεση εξάρτηση της τουριστικής ανάπτυξης από την αεροπορική μεταφορά είναι προφανής. Με ποιο άλλο μεταφορικό μέσο θα ήταν δυνατόν να περιμένουμε να έλθουν στην Ελλάδα Ιάπωνες, Αμερικανοί ή και ακόμη ακρο Ευρωπαίοι τουρίστες; Οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) ήταν ο βασικός και απαραίτητος συντελεστής εξέλιξης του τουρισμού στην πατρίδα μας και αυτές θεμελίωσαν την αλματώδη ανάπτυξη ιδιαίτερα των Ελληνικών νησιών. Από τις αρχές της δεκαετίας του '70 έγινε αντιληπτό ότι χωρίς την ύπαρξη (σε κοντινή απόσταση), αεροδρομίου, είναι πολύ δύσκολη αν όχι αδύνατη, η τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής (όπως και αντίστροφα): όπου λειτουργούσε αεροδρόμιο, η ανάπτυξη της περιοχής ήταν σχεδόν δεδομένη. Όπου έλειπε, έμεινε η περιοχή στάσιμη και προβληματική. Κλασική περίπτωση συσχετισμού των ανωτέρω, αποτελεί η, από ετών ταλαιπωρημένη και αδικημένη ευρύτερη περιοχή της Ερμιονίδος-Πόρτο Χελίου.

Τα τελευταία χρόνια, που έγινε πιο έντονα αντιληπτό ότι ο τουρισμός για την Ελλάδα αποτελεί έναν από τους δυνατούς συναλλαγματικούς αιμοδότες της Εθνικής Οικονομίας, ξεκίνησε μία μεγαλύτερη προσπάθεια και φροντίδα για την επέκταση και βελτίωση των εγκαταστάσεων και των λειτουργιών στα αεροδρόμια και κατ' επέκταση των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες-τουρίστες. Υπάρχουν βέβαια ακόμη μεγάλα περιθώρια για παροχή ολοκληρωμένων διευκολύνσεων.

Όμως παρά την κάποια πρόοδο που παρατηρήθηκε και που ασφαλώς δεν άγγιξε τα επιθυμητά επίπεδα, τα προβλήματα στα Ελληνικά αεροδρόμια και κατ' επέκταση στον τουρισμό, είναι ακόμη έντονα και πειστικά. Απόδειξη απετέλεσε η αυξημένη φετινή κίνηση που σε ορισμένα αεροδρόμια ακτινογράφησε τις ελλείψεις και τις αδυναμίες τους, παρά τις προσπάθειες των τοπικών αρχών των αερολιμένων και των υπευθύνων της Κεντρικής Υπηρεσίας της Υ.Π.Α.

Από το 1956 έως το 1975, η Ολυμπιακή Αεροπορία, ιδιοκτησία του Αριστοτέλη Ωνάση, είχε αποκλειστικό μονοπώλιο στις αερομεταφορές στην Ελλάδα. Η Ολυμπιακή πέρασε στον έλεγχο του κράτους το 1974 αλλά από το 1997 η μέχρι τότε κερδοφόρα εταιρία άρχισε να καταγράφει

σημαντικές ζημίες. Το μονοπώλιο της Ολυμπιακής και οι συνεχείς επιδοτήσεις από την εκάστοτε κυβέρνηση ήταν αυτά που βοήθησαν την εταιρία να επιβιώσει. Με την προσχώρηση της Ελλάδας στην ΕΟΚ και την μεταγενέστερη πλήρη απελευθέρωση της βιομηχανίας των αερομεταφορών το 1997, το μονοπωλιακό καθεστώς κατέρρευσε και η κρατική Ολυμπιακή έχασε το μονοπώλιο της και η αγορά των αερομεταφορών πέρασε από μονοπωλιακή κατάσταση σε περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού.

Όπως και στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, η απελευθέρωση συνέβαλε αρχικά στην δημιουργία πολλών ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών, σε κάποια μάλιστα χρονική στιγμή λειτουργούσαν στη χώρα εννέα αεροπορικές εταιρίες, αριθμός υπερβολικά μεγάλος για μια τόσο μικρή χώρα. Αντίθετα όμως με ότι συνέβη στις άλλες χώρες της Ε.Ε., η απελευθέρωση δεν συνοδεύτηκε από την ιδιωτικοποίηση του εθνικού αερομεταφορέα (flag carrier). Ελάχιστες αεροπορικές εταιρίες κατάφεραν να επιβιώσουν στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, και σήμερα οι ελληνικές αερομεταφορές κυριαρχούνται από δύο βασικούς παίκτες, την Ολυμπιακή και την Aegean Airlines.

Η Ολυμπιακή οφείλει ως εθνικός αερομεταφορέας να εξυπηρετεί πολλά δρομολόγια δημοσίου συμφέροντος προς τα απομακρυσμένα και αραιοκατοικημένα νησιά, τα οποία δεν συνδέονται ακτοπλοϊκά. Αν και αυτά τα δρομολόγια επιχορηγούνται, αυτές οι λειτουργίες επιβαρύνουν οικονομικά τον αερομεταφορέα. Υπήρξαν πολλές προσπάθειες για να διασφαλισθεί η επιβίωση του εθνικού αερομεταφορέα μέσω αναδιάρθρωσης ή ιδιωτικοποίησης, αλλά χωρίς αποτέλεσμα μέχρι σήμερα.

Θα ήταν βέβαια παράλειψη να μην διευκρινισθεί εδώ ότι οι δυσκολίες, η στενότητα και τα προβλήματα των Ελληνικών Αεροδρομίων, μεγιστοποιούνται περαιτέρω, λόγω και της συμφόρησης του εναέριου χώρου (flow control) και των αδυναμιών των αεροπορικών εταιρειών να εκτελούν τις πτήσεις τους, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα από την Υ.Π.Α ωράρια (slots), με συνέπεια τον συνωστισμό στον αέρα και στο έδαφος, τις καθυστερήσεις, τις ταλαιπωρίες των επιβατών κ.λ.π

Άλλος ένας λόγος που δημιουργεί αιχμή στα Ελληνικά αεροδρόμια είναι και η διακοπή λειτουργίας, κατά τη νύκτα, πολλών αεροδρομίων της Ευρώπης, με συνέπεια να περιορίζεται κατά το ¼ περίπου το χρονικό τόξο εκτελέσεως των πτήσεων από / προς τα αεροδρόμια αυτά και κατ' επέκταση προς τα Ελληνικά.

Συγκεκριμένα:

Αφού λοιπόν ο μέγιστος όγκος του τουρισμού της Ελλάδος μεταφέρεται αεροπορικώς (και αυτός θα αναπτύσσεται συνεχώς αφού το επιβάλλουν οι τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες) και αφού όλοι μας ζητούμε αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, τουρισμό υψηλής κατά το δυνατόν εισοδηματικής στάθμης, βελτιωμένη τουριστική υποδομή, ευπρεπείς πύλες εισόδου/ εξόδου των επισκεπτών μας, γιατί δεν αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο συγχώνευσης των δύο κρατικών Υπηρεσιών Υ.Π.Α-Ε.Ο.Τ. (που πολλές φορές συγκρούονται εις βάρος του κοινού στόχου λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών και αντιλήψεων), κάτω από την στέγη, τον συντονισμό και την ενιαία πολιτική ενός Υπουργείου Τουρισμού και Αερομεταφορών;

Ένα τέτοιο ευέλικτο και μοντέρνο σχήμα, που ήδη έχει εφαρμοσθεί και σε άλλες προοδευμένες τουριστικά χώρες όπως η Γαλλία, η Αίγυπτος, η Ιαπωνία οι Ινδίες και μελετάται και στην Πορτογαλία, είναι αναμενόμενο ότι κάτι καλύτερο, από το υπάρχον, θα αποφέρει για τον ταξιδιώτη - επιβάτη - τουρίστα



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## 1.1. Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Με τον όρο «μεταφορά», εννοούμε εκείνο το σύνολο ενεργειών, που παράγουν οικονομικό αποτέλεσμα με την διακίνηση (μετακίνηση) προσώπων και εμπορευμάτων από μια θέση σε μια άλλη.

Η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων είναι μια υπηρεσία για την οποία εμφανίζεται, στα πλαίσια της διαρκούς μακροχρόνιας παγκόσμιας ανάπτυξης, μια διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση. Ο κάθε καταναλωτής έχει την απαίτηση να απολαμβάνει την υπηρεσία αυτή σε όλες της τις μορφές, αφού η κάθε μορφή καλύπτει κάποια πραγματικά υπαρκτή ανάγκη του στα πλαίσια του κάθε φορά υφιστάμενου τεχνολογικού επιπέδου. Για την υπηρεσία αυτή ο καταναλωτής καταβάλλει μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων του το αντίστοιχο για κάθε μορφή αντίτιμο.

Σαν βιομηχανία μεταφορών ορίζεται όλο το σύστημα των μεταφορών, είναι:

α) τα δίκτυα,

β) οι τερματικές εγκαταστάσεις: οι χώροι στάθμευσης (parking) και οι σταθμοί (terminals).

γ) το σύνολο των μεταφορικών μέσων (επιβατικό και φορτηγό αυτοκίνητο, σιδηρόδρομος, αεροσκάφος, επιβατικό πλοίο ακτοπλοΐας, εμπορικό πλοίο κλπ.).

## 1.2. Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Μετακίνηση (trip) καλείται η κίνηση από ένα σημείο -το σημείο προέλευσης (origin). αναχώρησης (departure)-σε ένα άλλο σημείο -το σημείο προορισμού (destination), άφιξης (arrival).

Με κριτήριο το αντικείμενο της, η μετακίνηση διακρίνεται σε:

α) μετακίνηση προσώπων και

β) μετακίνηση εμπορευμάτων.

Γενεσιουργή αιτία της μετακίνησης είναι η κάλυψη κάποιας υφιστάμενης ανάγκης, είναι:

α) της ανάγκης της μετακίνησης των ατόμων για διάφορους σκοπούς και

β) της ανάγκης για υπέρβαση των τοπικών περιορισμών στην διάθεση των εμπορευμάτων και την κάλυψη αναγκών στην καλύτερη ποιότητα και στην χαμηλότερη τιμή, όχι μόνο στο γεωγραφικό χώρο παραγωγής τους, αλλά και σε άλλους γεωγραφικούς χώρους που βρίσκονται σε απόσταση από αυτόν.

Είναι λοιπόν φανερό το ότι, η κάλυψη από τις μεταφορές των νέων αναγκών των ατόμων -τάση για άνοδο του βιοτικού τους επιπέδου-, που είναι συνέπεια της οικονομικής ανάπτυξης, συνδέει με πολύπλευρους δεσμούς και αλληλεπιδράσεις, τις μεταφορές με την οικονομική ανάπτυξη.

### **1.3. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ - ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ**

Η ανάγκη της μεταφοράς δημιουργείται, από την διαφορετικότητα του χώρου γένεσης μιας οποιασδήποτε ανθρώπινης ανάγκης, και του χώρου στον οποίο μπορεί αυτή να ικανοποιηθεί.

Η δημιουργία της ανάγκης της μετακίνησης καλείται γένεση (generation), η οποία με βάση το χώρο και την αιτία δημιουργίας της, διακρίνεται σε παραγωγή (production) και έλξη (attraction).

Για παράδειγμα, οι καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων από την κατοικία τους στον τόπο εργασίας τους και το αντίστροφο, θεωρείται ότι παράγονται στην κατοικία τους και έλκονται από τον τόπο της εργασίας τους.

Η διαφορετικότητα των όρων «προέλευση» και «προορισμός» όπως και των «παραγωγή» και «έλξη» είναι προφανής. Οι πρώτοι ορίζουν τα άκρα και την κατεύθυνση της κάθε μετακίνησης. Έτσι οι μετακινήσεις προς και από την εργασία, ενώ όπως ήδη αναφέραμε, παράγονται στην κατοικία και έλκονται από την εργασία, έχουν κάθε φορά διαφορετική προέλευση και προορισμό, είναι από το σπίτι στην εργασία και από την εργασία στο σπίτι.

Όταν και τα δύο άκρα της μετακίνησης είναι μέσα στην ίδια πόλη ονομάζεται εσωτερική ενώ όταν, είτε το ένα άκρο είτε και τα δύο της

είναι έξω από την πόλη, ονομάζεται εξωτερική. Οι εξωτερικές των οποίων και τα δύο άκρα βρίσκονται έξω από την πόλη, ονομάζονται διαμπερείς (through trips).

#### **1.4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ** **- ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ**

Κάθε μετακίνηση παρουσιάζει τα ακόλουθα προσδιοριστικά χαρακτηριστικά:

α) Ο σκοπός για τον οποίο γίνεται (εργασία, αγορές, αναψυχή, λόγοι υγείας, εκπαίδευση, κοινωνικές σχέσεις κλπ.). Η γνώση του σκοπού της μετακίνησης παίζει ιδιαίτερο ρόλο στη μελέτη της, διότι μετακινήσεις με διαφορετικό σκοπό παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά π.χ. οι μετακινήσεις με σκοπό την αναψυχή έχουν μεγαλύτερο μήκος και διάρκεια και γίνονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους απ' ότι οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία.

β) Ο τρόπος υλοποίησης της (χρησιμοποιούμενο μέσο). Η γνώση του τρόπου μετακίνησης συμβάλλει καθοριστικά στη μελέτη των κυκλοφοριακών αναγκών και προβλημάτων, αφού τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και κύρια διαφορετικές απαιτήσεις σε χώρους. Οι μετακινήσεις με βάση το κριτήριο αυτό διακρίνονται σε:

- μετακινήσεις με μαζικά μέσα μεταφοράς,
- μετακινήσεις με επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας (λεωφορεία, ταξί) ή ιδιωτικής χρήσης.

Η ακολουθούμενη, γενικά σήμερα στον κόσμο, πολιτική μαζικών συγκοινωνιών αποβλέπει στη διατήρηση και βελτίωση των δημόσιων μαζικών μέσων μεταφοράς, λόγω κύρια του χαμηλού συνολικού κοινωνικού κόστους, παρά τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ιδιωτικό επιβατικό αυτοκίνητο, άνεση, μεγαλύτερη ταχύτητα, μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα κλπ.)

γ) Το μήκος (length), η απόσταση (distance).

δ) Η χρονική διάρκεια της. Τόσο το μέσο μήκος όσο και η μέση διάρκεια διαφέρουν ανάλογα με το σκοπό της κάθε μετακίνησης. Έχει

υπολογισθεί ότι η μέση χρονική διάρκεια της κάθε μετακίνησης μακροχρόνια, αυξάνει βραδύτερα από ότι το μήκος. Αυτό οφείλεται στην τεχνολογική βελτίωση τόσο των συγκοινωνιακών μέσων, όσο και στην βελτίωση της ποιότητας των ήδη υφισταμένων αλλά και τη διάνοιξη νέων αρτηριών.

ε) η χρονική περίοδος της πραγματοποίησης της (ώρα, ημέρα, μήνας). Η γνώση της ακριβούς χρονικής περιόδου της κάθε μετακίνησης, παίζει καθοριστικό ρόλο στη μελέτη και στη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την πλέον ορθολογική κατανομή του κυκλοφοριακού φορτίου στις υφιστάμενες αρτηρίες. Τα μέτρα αυτά ενδέχεται να έχουν σαν στόχο τις συχνότερες πιθανόν αριθμητικά κυκλοφοριακές αιχμές, με μικρότερη όμως διάρκεια, για την αποφυγή του «μποτιλιαρίσματος» με όλες τις από αυτό απορρέουσες αρνητικές συνέπειες στην οικονομία (αντιπαραγωγική κατανάλωση καυσίμων, μεγαλύτερες επενδύσεις στο δίκτυο), στο περιβάλλον κλπ.

### **1.5. ΤΑ ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ**

Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της κάθε μετακίνησης που αποτελούν ταυτόχρονα και τα βασικά κριτήρια επιλογής από τον καταναλωτή (και ιδιαίτερα τον επιβάτη) του προσφερόμενου μεταφορικού μέσου, είναι τα ακόλουθα:

1. Ασφάλεια,
2. Ταχύτητα,
3. Κόστος,
4. Επάρκεια δικτύου,
5. Πυκνότητα δρομολογίων,
6. Ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων,
7. Εξυπηρέτηση,
8. Άνεση.



## **1.6. ΣΥΣΤΗΜΑ - ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Σαν σύστημα μεταφορών ορίζεται το σύνολο των μεταφορικών μέσων, τα διάφορα συνεργεία επισκευής και συντήρησης, οι χώροι αποθήκευσης των μεταφορικών μέσων, τα πρατήρια πώλησης ή διανομής καυσίμων (σε περίπτωση ύπαρξης ιδίων αποθηκών της μεταφορικής εταιρίας ή οργανισμού) και γενικότερα όλες εκείνες οι εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα μέσα μεταφοράς.

Το σύστημα μεταφορών διακρίνεται σε υποσυστήματα, ανάλογα με τα χρησιμοποιούμενα ομοειδή μεταφορικά μέσα. Έτσι με βάση αυτή την κατηγοριοποίηση διακρίνονται τέσσερα υποσυστήματα μεταφορών: το οδικό, το σιδηροδρομικό, το θαλάσσιο - ποτάμιο και το εναέριο.

Το οδικό και το σιδηροδρομικό υποσύστημα μεταφορών από πολλούς συγγραφείς καλούνται σύστημα χερσαίων μεταφορών.

Άλλοι συγγραφείς από τον ορισμό αυτό εξαιρούν τη ποντοπόρο ναυτιλία, την οποία και κατατάσσουν σε ιδιαίτερο κλάδο, την ναυτιλιακή επιστήμη, ενώ στις πιο πολλές περιπτώσεις στον ορισμό συμπεριλαμβάνεται η ακτοπλοΐα.

## **1.7. ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ**

Οι μεταφορές αποτελούν μέσο για την ικανοποίηση υφιστάμενων αναγκών, που είναι αποτέλεσμα της ανάπτυξης της παραγωγικής βάσης της οικονομίας, με όλα τα συνεπακόλουθα.

Η βιομηχανία των μεταφορών αποτελεί απαραίτητο και αναπόσπαστο τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας, αφού οι υπηρεσίες της χρησιμοποιούνται από όλες τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Η ποσότητα και η ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών στο χώρο και στο χρόνο τον οποίο ζητούνται, παίζει καθοριστικό ρόλο στην οικονομία μιας χώρας. Βασικό προσδιοριστικό άξονα ανάπτυξης της βιομηχανίας μεταφορών, αποτελεί και η οικονομική αποτελεσματικότητα με την οποία ο κλάδος των μεταφορών καλύπτει την υφιστάμενη ζήτηση. Το ειδικό του βάρος

προσδιορίζεται από τη συμβολή του στη διαμόρφωση και εξέλιξη των ακόλουθων δεικτών:

- α) Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) - προστιθέμενη αξία,
- β) Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιου Κεφαλαίου (Α.Ε.Π.Κ.),
- γ) Απασχόληση (αριθμός εργαζόμενων στον κλάδο) και
- δ) Ισοζύγιο πληρωμών.

Στην ελληνική οικονομία, η συμμετοχή των τεσσάρων συγκοινωνιακών μέσων στη διακίνηση των επιβατών την τελευταία δεκαετία, κυμαίνεται ως εξής:

1. Με το αεροσκάφος διακινείται το 1,7% των επιβατών του εσωτερικού δικτύου και το 9,8% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού.

2. Με το πλοίο διακινείται το 11% των επιβατών του εσωτερικού δικτύου και το 12,1% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού.

3. Με τον σιδηρόδρομο διακινείται το 6,1% των επιβατών του εσωτερικού δικτύου και το 5,7% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού.

4. Με το λεωφορείο διακινείται το 81,2% των επιβατών του εσωτερικού δικτύου και το 72,3% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού.

Επισημαίνουμε ότι με αεροσκάφος, με έμφαση στις charters πτήσεις, διακινείται στην Ελλάδα το 85% του τουρισμού ενώ με πλοίο, με έμφαση στα κρουαζιερόπλοια διακινείται το 15%.

## **1.8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΓΔΑΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

### **1) Η ανάπτυξη της τεχνολογίας.**

Η τεχνολογία μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο, αλλά ιδιαίτερα στις μέρες μας, έχει μια ραγδαία εξέλιξη. Η εξέλιξη αυτή είχε καθοριστικές επιδράσεις στα μεταφορικά μέσα όλων των τύπων (πλοίο, σιδηρόδρομο, λεωφορείο, αεροσκάφος), αλλά και στα αναγκαία για την υποστήριξη τους μέσα (τηλεπικοινωνίες, ραντάρ).

Δείγματα της εξέλιξης αυτής στα μέσα μεταφοράς είναι:

α) τα πλοία τάνκερς του ενός εκατομμυρίου τόνων με τους αυτόματους (ηλεκτρονικούς) πλοηγούς, με χάραξη της πορείας από ηλεκτρονικό υπολογιστή κ.λπ.

β) τους σιδηρόδρομους που έχουν τη δυνατότητα ανάπτυξη επιχειρησιακής ταχύτητας 250-300 χιλιόμετρα την ώρα και πειραματική ταχύτητα 400 χιλιόμετρα ανά ώρα (Γαλλία, Ιαπωνία).

γ) η αεροπορική βιομηχανία όμως είναι η αιχμή της εφαρμογής του συνόλου των πιο σύγχρονων τεχνολογιών, όχι μόνο της αεροδιαστημικής αλλά και της ηλεκτρονικής, της μηχανικής, της βιονικής κλπ. Χαρακτηριστικά από την άποψη αυτή είναι τα παραδείγματα των αεροσκαφών Boeing 747 Jumbo (Αμερικανικής κατασκευής 450-500 θέσεων), του Concorde (Γαλλικού με επιχειρησιακή υπερηχητική ταχύτητα) και της Ευρωπαϊκής σειράς Airbus που έχουν ενσωματωμένη την πλέον εξελιγμένη τεχνολογία.

## **2) Η οικονομική ανάπτυξη - με διαφορετικούς βέβαια ρυθμούς - των χωρών.**

Μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο και εν πολλοίς σαν συνέπεια των καταστροφών που προκλήθηκαν από αυτόν - που άφηναν περιθώρια για τεράστιες και αποδοτικές επενδύσεις -, της ροής δολαρίων προς τις κατεστραμμένες χώρες νικήτριες και νικημένες, αλλά και με την επίδραση της τεχνολογίας, εμφανίσθηκε το φαινόμενο να επιτυγχάνουν οι χώρες μέχρι την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973 ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 5%-8%, ποσοστά αδιανόητα για προηγούμενες εποχές αλλά και σήμερα.

Τα ποσοστά αυτά σημαίνουν ότι η χώρα διπλασίαζε τον πλούτο της κάθε δέκα χρόνια, με αντίστοιχη βέβαια ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, με ανάλογη αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και νέες δυνατότητες για ικανοποίηση «ανώτερων» αναγκών, ανάμεσα στις οποίες είναι και εκείνες που προϋποθέτουν την αύξηση της κινητικότητας των μαζών.

### 3) Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Αυτή είχε σαν αιτίες:

α) την προσπάθεια για γρήγορη ανοικοδόμηση που είχε σαν αποτέλεσμα την πιεστική ζήτηση τόσο πρώτων υλών όσο και ημικατεργασμένων αλλά και έτοιμων προϊόντων,

β) την αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας -σαν συνέπεια της ραγδαίας εξέλιξης της τεχνολογίας- που κατέστησε προσιτά σε πλατιές μάζες προϊόντα που μέχρι τότε μόνο στα όνειρα τους απολάμβαναν,

γ) την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των μαζών, που τους έδινε την οικονομική δυνατότητα να απολαύσουν τα προϊόντα αυτά.

### 4) Οι διακρατικές ολοκληρώσεις (δημιουργία διακρατικών οικονομικών και πολιτικών ενώσεων).

Καθοριστικός παράγοντας στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου σε συγκεκριμένες περιοχές της γης, μέσα από την κατάργηση των μέχρι τότε δασμολογικών και λοιπών φραγμών, υπήρξε και η ίδρυση διάφορων διακρατικών, οικονομικών κατ' αρχήν, ενώσεων, που ένας από τους στόχους που έχουν είναι και η αμοιβαία διευκόλυνση των συναλλαγών των μελών τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας ένωσης είναι και η Ευρωπαϊκή Ένωση (πρώην Ε.Ο.Κ.)

### 5) Η Αύξηση του πληθυσμού της γης

Η αναμφισβήτητη πρωτόγνωρη αύξηση του πληθυσμού της γης - ακόμα και αν το φαινόμενο εμφανίζεται στις υπό ανάπτυξη χώρες που εξαγουν μόνο κύρια πρώτες ύλες και αγροτικά προϊόντα - επιδρά σοβαρά, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, στην αύξηση της ζήτησης κύρια βιομηχανικών προϊόντων, βιομηχανοποιημένων τροφίμων, φαρμάκων και λοιπών καταναλωτικών προϊόντων από τις βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες παραγωγής τους.

## 1.9. ΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 1) Θετικές.

α) Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

### 2) Αρνητικές.

α) Καταστροφές στο περιβάλλον που οφείλονται:

- Στο σχεδιασμό του μεταφορικού συστήματος με βάση την αλόγιστη χρήση του περιβάλλοντος.

- Στα μεταφορικά ατυχήματα.

- Στη ρύπανση από τη λειτουργία των μέσων μεταφοράς (καυσαέρια -λύματα).

- Στην ηχορύπανση.

β) Στους θανάτους και τις υλικές καταστροφές από τα μεταφορικά ατυχήματα.

γ) Στην αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

## 2. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 2.1. Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



#### 2.1.1. Κριτήρια επιλογής του μέσου μετακίνησης από τους εισερχόμενους τουρίστες

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ποιότητας της μεταφοράς και άρα οι παράγοντες που, σε συνδυασμό με το επίπεδο ικανοποίησης των συγκεκριμένων κάθε φορά αναγκών, θα επηρεάσουν τον μετακινούμενο στην επιλογή μέσου μεταφοράς είναι:

Ασφάλεια, Ταχύτητα, Δομή δικτύου, Πιστότητα, Ακρίβεια, Άνεση, Εξυπηρέτηση, Κόστος

Οι προαναφερθέντες παράγοντες δεν έχουν το ίδιο ειδικό βάρος στην επιλογή του μεταφορικού μέσου σε κάθε μετακίνηση ακόμα και του ίδιου του ατόμου. Αναφορικά με τα χρησιμοποιούμενα μεταφορικά μέσα, ο χρόνος του ταξιδιού που μεσολαβεί από την αναχώρηση του επιβάτη από την αφετηρία μέχρι την άφιξή του στην Ελλάδα εξαρτάται γενικά :

Α) από την επιχειρησιακή ταχύτητα που μπορεί να αναπτύξει το κάθε συγκοινωνιακό μέσο με βάση τις τεχνικές του προδιαγραφές.

Β) από την τεχνική κατάσταση του συγκεκριμένου συγκοινωνιακού μέσου (επίπεδο τεχνικής συντήρησης) ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις από βλάβες.

Γ) από την τεχνική κατάσταση και το οργανωτικό επίπεδο της συγκοινωνιακής υποδομής (του δικτύου), ώστε να δίνεται η δυνατότητα στο συγκοινωνιακό μέσο να αναπτύσσει την επιχειρησιακή του

ταχύτητα και να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στους συγκοινωνιακούς κόμβους (σταθμούς αναχώρησης – άφιξης).

Δ) από το επίπεδο της πολιτικής σταθερότητας των χωρών της συντομότερης διαδρομής, αφού στην περίπτωση της πολιτικής αστάθειας οι χώρες αυτές πρέπει να αποφεύγονται ακόμη και αν, τυπικά, η συγκοινωνιακή τους υποδομή είναι διαθέσιμη. Σε περίπτωση εχθροπραξιών επιβάλλεται η αποφυγή τους.

Η πλειοψηφία των εισερχομένων τουριστών συντίθεται από μισθωτούς, οι οποίοι επισκέπτονται τη χώρα μας κατά τη διάρκεια της ετήσιας άδειας από την εργασία τους. Κατά συνέπεια οι παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή μεταφορικού μέσου είναι ο χρόνος, το κόστος και η άνεση.

### Ο χρόνος

Ένας παράγοντας που επιδρά αρνητικά στην επιλογή των προαναφερθέντων συγκοινωνιακών μέσων από τον τουρίστα είναι ο περιορισμένος διαθέσιμος χρόνος τους (η ετήσια χορηγούμενη άδεια από την εργασία). Ο ρόλος που διαδραματίζει ο χρόνος στην επιλογή του μεταφορικού μέσου των τουριστών εξαρτάται, πέρα από τον συνολικό διαθέσιμο χρόνο, και από τον σκοπό του ταξιδιού της συντριπτικής πλειοψηφίας των εισερχομένων τουριστών, που είναι κατά κανόνα τουρισμός διαμονής ή σε πολύ λιγότερες περιπτώσεις, τουρισμός περιήγησης, κυρίως όμως μέσα στη χώρα μας. Ο μέσος αριθμός των διανυκτερεύσεων στη χώρα μας ανά τουρίστα εξαρτάται από τη χώρα προέλευσής του, αλλά γενικά κυμαίνεται στις 13.

Ο μέσος χρόνος που απαιτείται για τη μεταφορά ενός τουρίστα από τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης προς τον προορισμό διαμονής του μέσα στη χώρα μας και την επιστροφή του στην πατρίδα του με σιδηρόδρομο ή με λεωφορείο ή με συνδυασμό λεωφορείου και πλοίου κυμαίνεται με τις παρούσες τεχνολογικές συνθήκες στις 5 μέρες. Από την άλλη μεριά, ο συνολικός χρόνος που απαιτείται αν χρησιμοποιηθεί αεροσκάφος κυμαίνεται στις 10 ώρες (το 1/12 του χρόνου που απαιτείται με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο).



## Το κόστος

Πέρα από τον χρόνο, άλλος προτρεπτικός παράγοντας επιλογής μεταφορικού μέσου εκτός του αεροσκάφους είναι η διαφορά του κόστους της μετακίνησης. Το κόστος της μετακίνησης μέσω αεροσκάφους με πτήσεις charter είναι ανά επιβάτη μικρότερο από το κόστος της αντίστοιχης μετακίνησης (κεντρική Ευρώπη – Ελλάδα) με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο ή συνδυασμό τους αν συνυπολογισθεί και το κόστος διατροφής των τουριστών τις πέντε αυτές ημέρες.

## Η άνεση

Στην αρνητική συμπεριφορά του χρόνου μετακίνησης στην επιλογή αυτών των συγκοινωνιακών μέσων πρέπει να συνυπολογισθεί και η ταλαιπωρία που θα υποστεί ο τουρίστας κατά τη διάρκεια του πενταήμερου ταξιδιού με τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα.

Προβληματισμοί για την επιλογή του μεταφορικού μέσου αναφύονται μόνο στην περίπτωση που η χώρα προέλευσης βρίσκεται στην Ευρώπη. Αν η χώρα προέλευσης είναι υπερπόντια (Αμερική, Άπω Ανατολή, Αυστραλία κ.λπ.) η κυριαρχία του αεροσκάφους δεν αμφισβητείται. Άλλα και η συντριπτική πλειοψηφία (πάνω από 90%) των προερχόμενων από την Ευρώπη τουριστών, επιλέγουν ως μέσο μετακίνησής τους το αεροσκάφος.

Η ευρύτατη χρήση του αεροσκάφους από τον τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας σημαίνει ότι στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται και η ποιότητα της εξυπηρέτησής τους στα ελληνικά αεροδρόμια. Στην ποιότητα της εξυπηρέτησης συμμετέχει τόσο η κατάσταση των αεροδρομίων (ευρύχωροι ή μη χώροι υποδοχής, καθαριότητα μέσα και έξω από το αεροδρόμιο κ.λπ.) καθώς και η παρεχόμενη επίγεια εξυπηρέτηση σε επιβάτες και αεροσκάφη.

### 2.1.2. Η οργάνωση και η δομή της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών

Η απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών που προωθείται από την Κοινότητα αποτελεί μια σημαντική εξέλιξη για τον κλάδο.

Η οργάνωση της αγοράς, και γενικά η λειτουργία του συστήματος των αεροπορικών μεταφορών, εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από την έντονη κρατική παρέμβαση, η οποία είναι έντονη τόσο στην εσωτερική αγορά κάθε χώρας όσο και στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Το κράτος, πέρα από την παροχή της σχετικής υποδομής – αεροδρόμια και ραδιοεπικοινωνίες-, παίζει καθοριστικό ρόλο στην όλη οργάνωση και λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών. Οι πιο ορατές διαστάσεις της κρατικής παρέμβασης είναι οι περιορισμοί και οι έλεγχοι που ισχύουν για την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και για το «ιδιοκτησιακό» καθεστώς.

Για την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών χρειάζεται άδεια που χορηγείται από το κράτος. Η άδεια όμως δεν χορηγείται αυτόματα σε όποιον τη ζητήσει. Χορηγείται μόνον αν το κράτος κρίνει ότι υπάρχει ανάγκη για κάτι τέτοιο (π.χ. αν υπάρχει ζήτηση που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί). Το σημαντικότερο όμως είναι ότι η χορήγηση της άδειας συνοδεύεται σχεδόν αναπόφευκτα από περιορισμούς, υποχρεώσεις και προνόμια.

Η χορήγηση της άδειας παρέχει το κατάλληλο πλαίσιο μέσω του οποίου το κράτος επεμβαίνει στον καθορισμό των ναύλων, των δρομολογίων, της χωρητικότητας, της ασφάλειας των πτήσεων, της χρήσης της υποδομής και σε άλλα παρόμοιας φύσεως θέματα. Σε αντιστάθμισμα των υποχρεώσεων, που δημιουργούν οι περιορισμοί αυτοί, με τη χορήγηση της άδειας εξασφαλίζεται ταυτόχρονα και η προνομιακή μεταχείριση, π.χ. μονοπώλιο της εταιρίας που παίρνει την άδεια.

Σημειώνεται ότι σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου οι αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ανήκουν στο κράτος ή ελέγχονται από αυτό. Οι ελάχιστες εξαιρέσεις – π.χ. Η.Π.Α., Μ. Βρετανία- δεν ανατρέπουν αυτό τον κανόνα.

Η έντονη κρατική παρέμβαση στις αεροπορικές μεταφορές οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους, που σχετίζονται άμεσα μεταξύ τους. Εν πρώτοις, οι αεροπορικές εταιρίες είναι κατά κανόνα υποχρεωμένες να προσφέρουν ορισμένες υπηρεσίες με κοινωνικά κριτήρια. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται για λογαριασμό του κράτους, το οποίο όμως δεν καταβάλλει άμεσα το κόστος που συνεπάγεται η παροχή τους. Το κόστος αυτό συνήθως καλύπτεται με την εξασφάλιση κάποιας μονοπωλιακής θέσης στη σχετική αγορά και με τον καθορισμό ναύλου υψηλότερου του κανονικού στις γραμμές, όπου η ζήτηση το επιτρέπει. Ο δεύτερος λόγος της κρατικής παρέμβασης συνίσταται στο γεγονός, ότι το ελάχιστο κεφάλαιο που χρειάζεται για την ίδρυση και λειτουργία μιας βιώσιμης αεροπορικής εταιρίας είναι αρκετά μεγάλο. Η μη χορήγηση άδειας για τη λειτουργία πολλών εταιρειών απέβλεπε –και όπου η κίνηση είναι μικρή εξακολουθεί να αποβλέπει- στο να εξασφαλίσει το μεταφορικό έργο που είναι απαραίτητο για τη βιωσιμότητα της αεροπορικής εταιρίας, η οποία λειτουργεί στη συγκεκριμένη αγορά. Για τους περιορισμούς που υφίστανται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές υπάρχει ο πρόσθετος λόγος, ότι με αυτούς εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των «εθνικών» αεροπορικών μεταφορών.

### 2.1.3. Η οργάνωση της αγοράς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές διέπονται από ένα σύστημα κρατικών διμερών και πολυμερών συμβάσεων, από διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες, που υπογράφονται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρίες και από κανόνες, που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια διεθνών οργανισμών, π.χ. International Air Transport Association (IATA), Association of European Airlines (AEA). Όλες αυτές οι συμφωνίες και οι κανόνες βασίζονται στη Συνθήκη του Σικάγου του 1944.

Γενικά τα θέματα, που ρυθμίζονται με τις συμφωνίες αυτές, αφορούν τον καθορισμό των εταιρειών που θα εξυπηρετούν κάθε συγκεκριμένη γραμμή, την κατανομή της χωρητικότητας μεταξύ των εταιρειών, τον καθορισμό των ναύλων (IATA) και τις προϋποθέσεις για

την παραλαβή επιβατών από μία από τις συμβαλλόμενες χώρες και τη μεταφορά τους σε μια τρίτη. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν κυρίως τις υπηρεσίες που προσφέρονται με προγραμματισμένες πτήσεις, ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρονται με έκτακτες πτήσεις υπόκεινται σε πολύ λιγότερους περιορισμούς. Με τις ρυθμίσεις αυτές ουσιαστικά δεν υπάρχουν περιθώρια για ανταγωνισμό σε μια συγκεκριμένη γραμμή από άλλες εταιρίες, που εκτελούν τακτικές πτήσεις. Οποιοσδήποτε ανταγωνισμός υπάρχει στις γραμμές αυτές, προέρχεται από τις έκτακτες πτήσεις και από τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο ρόλος των έκτακτων πτήσεων (charter) αυξάνεται συνεχώς. Ιδιαίτερα για την Ευρωπαϊκή αγορά εκτιμάται ότι 30% περίπου των επιβατών, που είχαν προέλευση και προορισμό την Ευρώπη, διακινήθηκε με έκτακτες πτήσεις. Για χώρες όπως η Ελλάδα με έντονη εποχική τουριστική κίνηση, η συμμετοχή των έκτακτων πτήσεων είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Σε ότι αφορά όμως την ΕΟΚ, σημειώθηκε πρόοδος –και μάλιστα πολύ σημαντική– στην απελευθέρωση της αγοράς των διακοινοτικών αερομεταφορών. Η απελευθέρωση που ήδη υιοθετήθηκε από την ΕΟΚ παραπέμπει άμεσα στην αντίστοιχη απελευθέρωση, που έχει υιοθετηθεί για τις αερομεταφορές στις ΗΠΑ. Η απελευθέρωση αυτή συνίσταται κυρίως στη χαλάρωση του ελέγχου που ασκούν οι υπεύθυνοι δημόσιοι φορείς –π.χ. Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας– στο όλο φάσμα των αεροπορικών μεταφορών.

Ειδικότερα ως προς τις αεροπορικές μεταφορές σημειώνεται ότι κάθε χώρα – μέλος εξακολουθεί να έχει τη δική του –και κατά περίπτωση τις δικές του– εθνική αεροπορική εταιρία, που προσφέρει τακτικές υπηρεσίες στις διεθνείς –και διακοινοτικές– αεροπορικές μεταφορές.

Συμπληρωματικά σημειώνεται, ότι στις χώρες της ΕΟΚ, υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός από άλλες εταιρίες θυγατρικές και κυρίως ιδιωτικές, που εξειδικεύονται στις έκτακτες πτήσεις, η περιορίζουν τις δραστηριότητές τους στις περιφερειακές μεταφορές ή στο εσωτερικό των χωρών – μελών.

#### 2.1.4. Το σύστημα μεταφορών και η οργάνωση της Αγοράς στην Ελλάδα

Το σύστημα των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα αποτελείται από τη σχετική υποδομή, την Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) και τις ξένες αεροπορικές εταιρίες, που συμμετέχουν στην εκτέλεση του αεροπορικού μεταφορικού έργου, το οποίο έχει προέλευση – προορισμό –ή απλώς διέρχεται από- την Ελλάδα.

Στον τομέα των αερομεταφορών ειδικότερα, η αποκαλούμενη απελευθέρωση η οποία νομοθετήθηκε στη χώρα μας το 1991 σύμφωνα με τη σχετική οδηγία της ΕΕ, είχε σαν αποτέλεσμα όχι μόνο την κατάργηση του μονοπωλιακού καθεστώτος του κρατικού αερομεταφορέα, αλλά και εκείνου του τομέα εξυπηρέτησης. Ήδη από 1.1.1998 απελευθερώθηκε το αποκαλούμενο Self Handling, δηλαδή η δυνατότητα κάθε εταιρίας να αυτοεξυπηρετείται με ίδια μέσα και προσωπικό. Δηλαδή στα πλαίσια της συντελούμενης «απελευθέρωσης» εντάσσονται και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, καθώς ακόμα και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας. Γενικά η αποκαλούμενη απελευθέρωση στον τομέα των αερομεταφορών, συνοψίζεται:

Στην προώθηση της ιδιωτικοποίησης του κρατικού φορέα και στη δημιουργία νέων ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών. Στην Ελλάδα το νομικό πλαίσιο των αερομεταφορών ξεκινούσε και έληγε στο ΝΔ 3560/1956, δηλαδή το νομοθετικό πλαίσιο βάσει του οποίου παραχωρείται αποκλειστικό προνόμιο εμπορικής εκμετάλλευσης ολόκληρου του ελληνικού εναέριου χώρου στην ΟΑ με τελική διάρκεια 50 χρόνια. Το 1991 η Ελλάδα εναρμονιζόμενη με τις κοινοτικές οδηγίες, προχωρεί στη δημοσίευση του ΠΔ 276/91 με το οποίο τροποποιεί τον 3560/56 και προχωρεί στη μερική απελευθέρωση της αγοράς, επιτρέποντας την πρόσβαση σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές και σε κάθε είδους εμπορευματικές. Ακολουθεί η έκδοση και άλλων αδειών μέχρι το τέλος του 1993. Στην Ελλάδα ήδη υπάρχουν περί τις 10 μικρές ιδιωτικές εταιρίες, που δραστηριοποιούνται σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές, από αεροταξί στα νησιά έως Charters μεταξύ Ελλάδος και Β. Ευρώπης. Επίσης, με την απελευθέρωση του κλάδου των αερομεταφορών, ένας νέος κλάδος άρχισε να εμφανίζεται, εκείνος

των αεροταξί ο οποίος απευθύνεται κυρίως στον επιχειρηματικό κόσμο. Στο συγκεκριμένο κλάδο, εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (θυγατρικής της ΟΑ), δραστηριοποιούνται και οι: Αεροπορία Αιγαίου, Ανιονίς, η «Καί», Αεροπλοΐα «Hellas Wings», η Trans European Airlines και η «Καρα Αίρ», όλες ιδιωτικών συμφερόντων. Τα ελληνικά νησιά εξαιρούνται μέχρι το 2003 από τα οριζόμενα στον κανονισμό 2408/92. Όμως αυτή η δυνατότητα της εξαίρεσης, που προστάτευε την ΟΑ, αποκλείστηκε με την απόφαση σχετικά με την έγκριση του αποκαλούμενου «προγράμματος εξυγίανσης» (ουσιαστικά ιδιωτικοποίησης) του εθνικού αερομεταφορέα. Δηλαδή, το πρόγραμμα εγκρίθηκε υπό την προϋπόθεση ότι δε θα ζητηθεί η εξαίρεση των ελληνικών νησιών μέχρι το 2003. Η δέσμευση αυτή της ελληνικής κυβέρνησης κατ' ουσία δεν ανοίγει μόνο το δρόμο στις ξένες αεροπορικές εταιρίες να εκτελούν πτήσεις π.χ., Παρίσι-Ρόδο, αλλά επιπλέον τους δίνει τη δυνατότητα να εκτελούν πτήσεις στο εσωτερικό της χώρας.



### 2.1.5. Υποδομή

Η υποδομή αποτελείται από το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροδρόμια. Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας τόσο για την ανάπτυξη όσο και για τη μελέτη και τον προγραμματισμό ανάπτυξης της σχετικής υποδομής είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνίσταται κυρίως στην άσκηση του ελέγχου αυτού μέσα στο χώρο του ελληνικού FIR και στην εγκατάσταση της αναγκαίας υποδομής –αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και ραδιοβοηθήματα-, μέσω των οποίων γίνεται ο έλεγχος. Πέρα από την ασφάλεια των πτήσεων, με τον έλεγχο –και την καλύτερη ρύθμιση της κυκλοφορίας που συνεπάγεται- εξασφαλίζεται η αύξηση της χωρητικότητας των αεροδιαδρόμων, καθώς και η οικονομικότερη κατεύθυνση των πτήσεων (μείωση του χρόνου πτήσεως).

Ο αριθμός των αεροδρομίων που λειτουργούν σήμερα στην Ελλάδα είναι 45. Τα αεροδρόμια αυτά, που συνδέονται στο σύνολό τους σχεδόν με το αεροδρόμιο της Αθήνας, επιτρέπουν την ικανοποιητική κάλυψη του ελληνικού χώρου με αεροπορικές μεταφορές.

## 2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 2.2.1. Διεθνούς

Το αεροσκάφος πρωτοχρησιμοποιήθηκε όχι για ειρηνικούς εμπορικούς σκοπούς, αλλά σαν όπλο κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών, αλλά κύρια κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, για τις ανάγκες του οποίου προωθήθηκε η έρευνα και αποκτήθηκε αξιόλογη τεχνογνωσία σχετικά με το αεροσκάφος.

Μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, οι νικητές αλλά και οι ηττημένοι βρέθηκαν με ένα αριθμό αεροσκαφών και με μια πρωτόγνωρη αεροναυτική τεχνογνωσία.

Αμέσως αποφάσισαν να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα του αεροσκάφους για εμπορικούς σκοπούς –μεταφορά επιβατών-ταχυδρομείου, τύπου και φορτίου.

Πρώτη χώρα που αξιοποίησε το αεροσκάφος για πολιτικές αερομεταφορές ήταν η ηττημένη Γερμανία και σχεδόν ταυτόχρονα ακολούθησαν και οι άλλες βιομηχανικά αναπτυγμένες Ευρωπαϊκές χώρες.

Οι Η.Π.Α. κυρίαρχη σήμερα δύναμη στην πολιτική αεροπορία, καθυστέρησε σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες στην ανάπτυξη εναέριων μεταφορών.



### 2.2.2.Ελληνικής

#### 1. «Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών» (ΕΕΕΣ)

Η πρώτη Ελληνική αεροπορική επιχείρηση ιδρύθηκε το 1931, με την επωνυμία «ελληνική εταιρία εναέριων συγκοινωνιών». Το παρθενικό της δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε την 10/7/1931. Το δίκτυό της συνέδεε την Αθήνα, Θεσ/κη, Ιωάννινα, Αγρίνιο, Δράμα και Ηράκλειο. Η ασφάλεια των πτήσεων ήταν όλο αυτό το διάστημα στο 100%. Συνέχισε να λειτουργεί μέχρι τις 27-10-1940.

#### 2. ΤΑΕ

Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου και ενώ συνεχιζόταν στη χώρα μας ο εμφύλιος πόλεμος, ο απόστρατος σμηναγός Σ. Ζώτος, αξιοποιώντας την αδυναμία της προπολεμικής ΕΕΕΣ να αξιοποιήσει το προνόμιό της για εκμετάλλευση των ελληνικών εναέριων μεταφορών, ιδρύει Ελληνική αεροπορική επιχείρηση. Για το σκοπό αυτό, σε συνεργασία με την TWA, επανασυστήνει ως επιχείρηση τακτικών εναέριων μεταφορών, την ΤΑΕ, επιχείρηση αεροταξί και εκπαίδευσης πιλότων.

Ο αριθμός των επιβατών που μετέφερε η ΤΑΕ ήταν 11.000 το 1946, ενώ το 1947 ήταν 66.000 πληρωμένοι επιβάτες. Στις 3-9-1947 η Ελληνική πολιτική αεροπορία είχε την πρώτη απώλεια με την πτώση ενός αεροσκάφους κατά την διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης. Το 1947 η Ελληνική Κυβέρνηση, αδιαφορώντας για την αποτυχία των πολλών μικρών Ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών και εν τέλει τη συγχώνευσή τους, δίνει άδεια λειτουργία σε άλλες τρεις αεροπορικές επιχειρήσεις, τις ΕΛΛΑΣ, ΑΜΕ, και ΔΑΙΔΑΛΟΣ.

Το 1948 το δίκτυο καλύπτει και άλλες πόλεις του εσωτερικού, αλλά και την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Με το δίκτυο αυτό και παρά τον ανταγωνισμό της ΕΛΛ.Α.Σ., η ΤΑΕ το 1948 μετέφερε 184.000 επιβάτες με πληρωμένο εισιτήριο.

Παρά την ευημερία των αριθμών (μεταφερόμενων επιβατών), τα οικονομικά της επιχείρησης χειροτέρευαν συνεχώς παρά την επέκταση του δικτύου σε Βελιγράδι και Κωνσταντινούπολη.

#### 3. ΕΛΛ.Α.Σ.

Η ΕΛΛ.Α.Σ. ιδρύθηκε το 1947 με κεφάλαια των μετοχικών ταμείων του στρατού και των τότε βασιλικού ναυτικού, της βασιλικής αεροπορίας

και των πολιτικών υπαλλήλων, σε συνεργασία με την SCOTTISH AVIATION η οποία ανέλαβε την τεχνική υποστήριξη και την πτητική εκμετάλλευση ΕΛΛ.Α.Σ.

Τα εγκαίνια της έγιναν στις 5 Μαρτίου του 1948. Ήδη όμως στις 29-02-1948 είχε πραγματοποιηθεί η πρώτη πτήση της επιχείρησης στην γραμμή Αθήνα – Λονδίνο – Prestwick.

Τα δρομολόγια του εσωτερικού κάλυπταν την Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Ηράκλειο, Αργίνο, Κέρκυρα, Λάρισα, Ιωάννινα και Καβάλα. Τα δρομολόγια του εξωτερικού κάλυπταν το Παρίσι, Λευκωσία, Κάιρο, Αλεξάνδρεια, Τελ Αβίβ, Λονδίνο και Prestwick.

#### **4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α.Μ.Ε.)**

Η επιχείρηση ιδρύθηκε το 1947 ενώ το παρθενικό δρομολόγιό της πραγματοποιήθηκε το 1949 στην γραμμή Αθήνα – Καστοριά. Στην συνέχεια εξυπηρέτησε τις γραμμές Καλαμάτας και Κέρκυρας.

#### **5. ΔΑΪΔΑΛΟΣ**

Η επιχείρηση ιδρύθηκε το 1947 ενώ το παρθενικό δρομολόγιό της πραγματοποιήθηκε στις 24-01-1949 μεταφέροντας φορτίο από Αθήνα προς Αλεξανδρούπολη, Λάρισα και Βόλο.

#### **Η συγχώνευση των τριών ελληνικών αεροπορικών επιχειρήσεων**

Το 1951 βρίσκει τις τρεις ανταγωνίστριες ελληνικές αεροπορικές επιχειρήσεις σε κατάσταση πτώχευσης. Παρεμβαίνοντας η Κυβέρνηση στα οικονομικά των τριών αερομεταφορέων, αποφασίζει και πραγματοποιεί τον Ιούλιο του 1951, την συγχώνευσή τους σε μία, με την επωνυμία Εθνική Αεροπορική Γραμμαί – ΤΑΕ, με διευθύνοντα σύμβουλο τον Σ. Ζώτο. Μετά την συγχώνευση, συνδέθηκε στο δίκτυο εσωτερικού και η Μυτιλήνη.

Το 1955 κατακυρώθηκε στο Ελληνικό Δημόσιο το οποίο με τη σειρά του προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την παραχώρηση του προνομίου εκμετάλλευσης των αερομεταφορών στη χώρα μας. Τα χειρότερα αποτράπηκαν τελικά με την υπογραφή σύμβασης ανάληψης της εκμετάλλευσης των ελληνικών αερομεταφορών από το μεγαλοεπιχειρηματία Αριστοτέλη Ωνάση στις 30 Ιουλίου του 1956. Μία νέα εποχή για την πολιτική αεροπορία στην Ελλάδα αρχίζει καθώς στα

χρόνια που θα ακολουθήσουν από τον Απρίλιο του 1957, που η Ολυμπιακή Αεροπορία θα πραγματοποιήσει το πρώτο της δρομολόγιο, μέχρι και το 1975 που θα περιέλθει στο Ελληνικό Δημόσιο, αναπτύχθηκε ραγδαία και αναδείχθηκε σε μία από τις κορυφαίες ανά τον κόσμο αεροπορικές εταιρίες.

Οι ημερομηνίες έναρξης των κυριότερων αρχικών διεθνών δρομολογίων της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι:

1957: Ρώμη – Παρίσι – Λονδίνο

1958: Ζυρίχη – Φρανκφούρτη – Τελ Αβιβ

1960: Μέση Ανατολή – Βρυξέλλες – Άμστερνταμ

1966: Νέα Υόρκη μέσω Ρώμης – Παρίσι

1968: Ναϊρόμπι – Κένυα – Γιοχάνεσμπουργκ – Θεσ/κη – Λευκωσία

1973: Αθήνα – Νέα Υόρκη non stop

1974: Αθήνα – Σιγκαπούρη - Σίδνεϊ

Κλείνοντας πρέπει να αναφέρουμε την ένταξη της Ελλάδας στο NATO τον Φεβρουάριο του 1952. Πρόκειται για μια κίνηση που θα συμβάλει τα μέγιστα στον εκσυγχρονισμό της Ελληνικής Αεροπορίας.

Μέσα στα επόμενα χρόνια η Ελληνική Αεροπορία αλλάζει εντελώς μορφή. Από μια μικρή, περιθωριακή, απαρχαιωμένη, τριτοκοσμική θα λέγαμε σήμερα, Αεροπορία, μεταμορφώνεται σε μια σύγχρονη, αξιόμαχη και οπωσδήποτε υπολογίσιμη δύναμη μέσα στο NATO. Η ανύπαρκτη, για αρκετούς Ευρωπαίους, Ελληνική Αεροπορία δε γίνεται απλά και μόνο γνωστή αλλά και σεβαστή.

## **2.3.ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

### **2.3.1.Η Σύμβαση των Παρισίων 1919**

Υπεγράφη έναν χρόνο μετά τον πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο και αφορά την ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας κύριος στόχος αυτής της συμβάσεως είναι η προστασία του εθνικού εναερίου χώρου και άρα ασφάλειας κάθε κράτους. Όμως η ελευθερία διέλευσης και στάθμευσης μόνο για τεχνικούς λόγους των αεροσκαφών που κατοχύρωνε συμβατικά για τα κράτη – μέλη και μόνο για τα μη κρατικά αεροσκάφη συμπεριλαμβανομένου και των στρατιωτικών ήταν ανεπαρκής για την ανάπτυξη των εμπορικών αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ των κρατών – μελών. Μοναδικό άρθρο αναφερόμενο σε θέματα εμπορικής εκμετάλλευσης ήταν το άρθρο 15 και αυτό για να επιβεβαιώσει ακόμη μια φορά την αρχή της κρατικής κυριαρχίας και στον τομέα της οικονομικής εκμετάλλευσης των αεροσκαφών.

### **2.3.2.Η Σύμβαση Της Βαρσοβίας 10- 12- 1929**

Η σύμβαση της Βαρσοβίας αφορά την διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και είναι η πρώτη σύμβαση που αφορά την πολιτική αεροπορία. Μια αεροπορική μεταφορά είναι διεθνής και υπάγεται στο καθεστώς της σύμβασης όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στα εδάφη δύο συμβαλλομένων κρατών ή στο έδαφος ενός μόνο κράτους αν έχει προβλεφθεί στάθμευση στο έδαφος τρίτου κράτους έστω και μη μετέχοντος της σύμβασης.

Ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί του τεκμηρίου υπαιτιότητας που τον βαρύνει αν αποδείξει ότι έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημιά ή ότι ήταν αδύνατο να ληφθούν αυτά. Με την πάροδο του χρόνου η αντίληψη ότι η αεροπορική μεταφορά πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν παροχή υπηρεσιών υπέρ του κοινού οδήγησε στην απόφαση ότι περίπτωση απαλλαγής μπορεί να υπάρξει μόνο αν αποδειχθεί ότι υπήρχε ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός ή πταίσμα τρίτου.

Η σύμβαση της Βαρσοβίας αναφέρεται, επίσης, στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλων σωματικών βλαβών των επιβατών καθώς και απώλειας ή φθοράς των αποσκευών και ζημίες από την καθυστέρηση κατά την μεταφορά, εφόσον όμως αυτά συνέβησαν κατά την διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς, προβλέποντας και ένα ποσοτικά ανώτατο όριο ευθύνης και περιοριστικά καθορισμένες περιπτώσεις απαλλαγής του μεταφορέα. Όμως δεν καλύπτει την ευθύνη του μεταφορέα για κάθε άλλη αθέτηση της συμφωνίας παροχής υπηρεσιών όπως η μη εκπλήρωση της ίδιας της αερομεταφοράς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η σύμβαση αυτή συμπληρώθηκε το 1955 με το Πρωτόκολλο της Χάγης κατά το οποίο αυξήθηκαν τα όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέως στο διπλάσιο (απεριόριστη ευθύνη). Επιπλέον με την τροποποίηση κι άλλων άρθρων επεβλήθη η αναγραφή στους τίτλους μεταφοράς του τελικού προορισμού ή των ενδιάμεσων σταθμών.

Όμως οι Η.Π.Α. αρνήθηκαν να υπογράψουν και ορίστηκε με την «Συμφωνία» του Μόντρεαλ όριο ευθύνης μέχρι 75.000 δολάρια και εφόσον η σύμβαση μεταφοράς προβλέπει σημείο αναχώρησης προορισμού ή στάθμευσης τις Η.Π.Α.. Αποτελεί στην ουσία μονομερής δήλωση γιατί οι Η.Π.Α. αρνήθηκαν να υπογράψουν το πρωτόκολλο.

Η συμφωνία του Μόντρεαλ παρ' όλα αυτά δεσμεύει σήμερα περισσότερες από 150 αεροπορικές εταιρίες.

Επιπλέον με την σύμβαση της Γουαδαλαχάρα (σύμβαση του Μεξικού 1961) καλύπτεται η ειδική περίπτωση κατά την οποία η διεθνής αεροπορική μεταφορά εκτελείται από τρίτο μεταφορέα ο οποίος συνδέεται με τον συμβληθέντα μεταφορέα με σύμβαση ναύλωσης. Στην περίπτωση αυτή ορίζεται ότι και οι δύο μεταφορείς υπόκεινται στο καθεστώς ευθύνης της σύμβασης της Βαρσοβίας.

Στη συνέχεια συντάχθηκε το πρωτόκολλο της Γουατεμάλα (1971) κατά το οποίο η ανώτερη βία δεν αποτελεί πια λόγο απαλλαγής της ευθύνης. Αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών και δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, 'όπως και τα τέσσερα πρόσθετα πρωτόκολλα του Μόντρεαλ που προσπάθησαν να αποκαταστήσουν την ενότητα στο σύστημα ευθύνης.

### 2.3.3.Οι συμβάσεις του Τόκιο 1963 , της Χάγης 1970 και του Μόντρεαλ 1971

Η σύμβαση του Τόκιο έχει σαν στόχο την καθιέρωση της διεθνούς δικαιοδοσίας των κρατών και την απονομή εξουσιών και υποχρεώσεων στις διάφορες εθνικές αρχές και στον κυβερνήτη του αεροσκάφους, σε περίπτωση παραβάσεων επί του αεροσκάφους ή πράξεων που θέτουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος. Το σημαντικότερο στοιχείο της σύμβασης αυτής είναι ότι καθιερώνει την παράνομη κατάληψη σαν διεθνές έγκλημα και δίνει τον ορισμό του «σύμφωνα με το άρθρο 11 αεροπειρατεία έχουμε όταν κάποιος πρόσωπο που βρίσκεται μέσα στο αεροσκάφος , παράνομα και με την άσκηση βίας ή απειλής παρενοχλεί την πτήση του ή το καταλαμβάνει ή ασκεί έλεγχο επ' αυτού. Όμως δε καθιερώνει ρητή υποχρέωση των κρατών για την ποινική δίωξη του δράστη ή υποχρέωση για την έκδοση του.

Λίγα χρόνια μετά την σύμβαση του Τόκιο συνήλθε η σύμβαση της Χάγης για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής του αεροσκάφους. Σκοπός της είναι η κάλυψη κενών της σύμβασης του Τόκιο. Αφορά μόνο τις παράνομες πράξεις που διαπράττονται επί του αεροσκάφους και που έχουν σαν στόχο είτε την κάλυψη του είτε την άσκηση ελέγχου επ'αυτού. Έχει σαν κύριο στόχο να υποχρεώνει τα κράτη είτε για άσκηση ποινικής δίωξης είτε για την έκδοση των δραστών επιβάλλοντας αυστηρές ποινές. Ακόμη στην υποχρέωση για την διερεύνηση της διεθνούς δικαιοδοσίας των κρατών ώστε να βρεθεί ποιο είναι αρμόδιο για την άσκηση ποινικής δίωξης. Έτσι λοιπόν σύμφωνα με το άρθρο 4 αρμόδιο κράτος είναι α)το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους β)εάν το αεροσκάφος είναι μισθωμένο άνευ πληρώματος αρμόδιο είναι το κράτος στο οποίο το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος είχε την έδρα του γ)το κράτος στο οποίο προσγειώθηκε τελικά το αεροσκάφος με τον δράστη να βρίσκεται ακόμη μέσα στο αεροσκάφος και δ)οποιοδήποτε άλλο συμβαλλόμενο κράτος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο δράστης εφόσον το κράτος αυτό δεν τον εκδίδει.

Μια τελευταία υποχρέωση που ορίζεται είναι η εξασφάλιση για την κράτηση του δράστη και η ειδοποίηση των υπόλοιπων συμβαλλόμενων κρατών από το κράτος στο έδαφος το οποίο βρίσκεται ο δράστης. Όμως

οι υποχρεώσεις του κάθε κράτους δεν είναι σαφείς .

Η σύμβαση του Μόντρεαλ 1971 αφορά κυρίως έναν ορισμένο αριθμό τρομοκρατικών πράξεων α) κατά προσώπων επί αεροσκαφών εν πτήση β) κατά αεροσκαφών εν υπηρεσία(πρόκληση οποιασδήποτε ζημιάς ακόμη και τοποθέτηση εκρηκτικών υλών ) γ)κατά αεροδρομίων, οτιδήποτε μπορεί να διαταράξει την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας δ)κατά μετάδοσης ψευδών πληροφοριών που μπορούν να διαταράξουν την ασφάλεια του αεροσκάφους εν πτήση.

Η εφαρμογή της σύμβασης αυτής αφορά αεροσκάφη που εκτελούν ή προετοιμάζονται για εκτέλεση διεθνούς πτήσης. Και σε αυτήν την Σύμβαση εντούτοις δεν είναι ξεκάθαρη η υποχρέωση για ποινική δίωξη των δραστών.

#### **2.3.4. Η Σύμβαση του Σικάγο 1944**

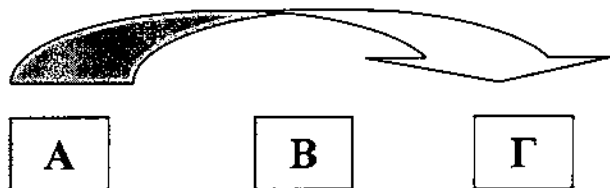
Οι πρώτοι οργανωμένοι και κωδικοποιημένοι διεθνείς κανόνες για την πολιτική αεροπορία θεμελιώνονται με την σύμβαση του Σικάγο η οποία υπεγράφη από 52 χώρες και τέθηκε σε ισχύ το 1947. μέχρι σήμερα έχουν προσχωρήσει σε αυτήν 157 χώρες. Όμως τα κενά που παρουσιάστηκαν στην εφαρμογή της συμπληρώθηκαν από τις συνθήκες στις Βερμούδες το 1946.

Σύμφωνα με την σύμβαση του Σικάγο κάθε κράτος ασκεί εξολοκλήρου κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος του και αφορά πολιτικά αεροσκάφη που δεν εκτελούν εμπορικές πτήσεις. Επιπλέον η σύμβαση αυτή εμπεριέχει τις 8 ελευθερίες του αέρος(Freedoms Of The Air). Οι δύο πρώτες αποτελούν τις «τεχνικές ελευθερίες» που αφορούν μόνο τις μη τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες (όπου ορίζεται(άρθρο 5) ότι η χώρα πάνω από την οποία πραγματοποιείται πτήση έχει το δικαίωμα να απαιτήσει στάθμευση σε περίπτωση που δεν έχει δοθεί άδεια ). Οι υπόλοιπες αφορούν τις τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες (όπου ορίζεται(άρθρο 6) ότι η εκμετάλλευση τους υπόκειται σε ειδική άδεια του κράτους όσον αφορά τις ελευθερίες του αέρος ).

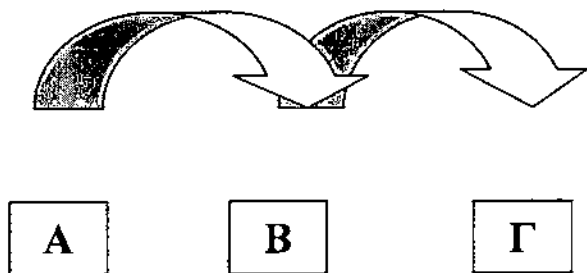
Ως αεροπορικές ελευθερίες ορίζονται τα δικαιώματα που χορηγεί ένα κράτος σε ένα άλλο προκειμένου η αεροπορική του εταιρία να

αρχίσει την άσκηση εμπορικής εκμετάλλευσης από και προς το έδαφος του. Και είναι οι εξής:

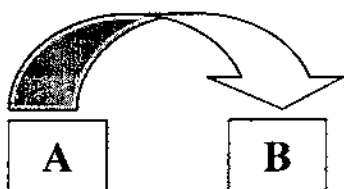
1η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να υπερίπταται πάνω από το έδαφος χώρας Β και να μεταφέρει επιβάτες σε τρίτη χώρα Γ .



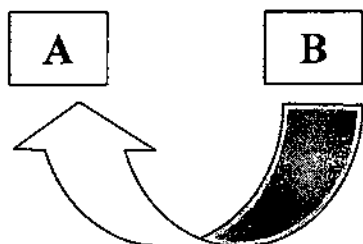
2η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να προσγειώνεται ή να απογειώνεται στην ή από χώρα Β για τεχνικούς λόγους ( π.χ. ανεφοδιασμό) αλλά χωρίς το δικαίωμα να επιβιβάζει ή να αποβιβάζει επιβάτες με τελικό προορισμό τρίτη χώρα Γ .



3η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να μεταφέρει επιβάτες της χώρας της σε ξένη χώρα Β.

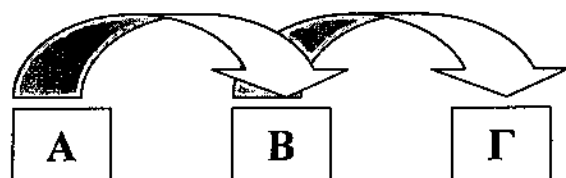


4η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να μεταφέρει από ξένη χώρα Β επιβάτες στη χώρα της οποίας έχουν την εθνικότητα τα αεροπλάνα της.

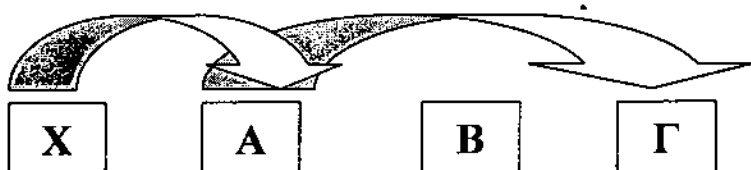




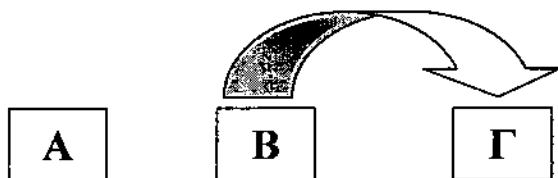
5η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να επιβιβάζει επιβάτες και εμπορεύματα από άλλη χώρα Β και να τα μεταφέρει σε τρίτη χώρα Γ.



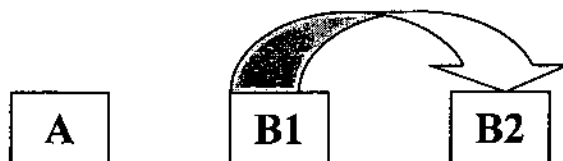
6η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να παραλαμβάνει επιβάτες από χώρα Χ που προορίζονται για τρίτη χώρα Γ και να τους μεταφέρει σε αυτήν μέσω της χώρας Α (stop over) υπεριπτάμενης χώρας Β.



7η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να αναπτύσσει μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών (Α & Β) διεθνείς τακτικές γραμμές οι οποίες δεν έχουν αφετηρία και προορισμό το έδαφος του κράτους στο οποίο ανήκει η συγκεκριμένη εταιρία.



8η. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας χώρας Α να αναπτύσσει μεταξύ δύο ή περισσότερων πόλεων (Β1 & Β2) ενός κράτους (Β) διεθνείς τακτικές γραμμές οι οποίες όμως δεν έχουν αφετηρία και προορισμό το έδαφος του κράτους στο οποίο ανήκει η συγκεκριμένη αεροπορική εταιρία.



Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε την αναφορά στην Συνθήκη της Ρώμης 1957 και την Διακήρυξη της Βόννης.

Συγκεκριμένα η πρώτη αναφέρεται στην ίδρυση της ευρωπαϊκής κοινότητας κάνοντας αναφορά περί ελεύθερου ανταγωνισμού. Έτσι δεν επιτρέπεται να υπάρχει ένα είδος ναύλου σε κάθε κατηγορία ναύλων, το ύψος των ναύλων υπόκεινται στην κρατική έγκριση και θεωρείται παράνομο κάθε κράτος που διατηρεί συμφωνίες αντίθετες με το πνεύμα των κανόνων του ανταγωνισμού.

Η δεύτερη πραγματοποιήθηκε σε σύνοδο κορυφής αρχηγών κρατών και πρωθυπουργών των χωρών:

Γαλλίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Βελγίου, Ολλανδίας, Λουξεμβούργου, Ιαπωνίας, Καναδά, Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας Της Γερμανίας και Ηνωμένες Πολιτείες Της Αμερικής. Υιοθετήθηκε κοινή διακήρυξη με την οποία τα κράτη αυτά αποφάσισαν να διακόψουν κάθε αεροπορική σύνδεση με κράτη που θα αρνούνται να εκδώσουν ή να διώξουν ποινικώς τους δράστες παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και οι οποίοι θα ευρίσκοντο ή θα είχαν καταφύγει στο έδαφος τους. Ο νομικός της χαρακτήρας αμφισβητήθηκε έντονα καθώς υποστηρίχτηκε ότι οι συλλογικές ενέργειες κατά κρατών είναι θέμα αποκλειστικής αρμοδιότητας του Συμβουλίου Ασφαλείας. Υποστηρίχθηκε όμως και από άλλες συνόδους που ακολούθησαν και εκφράστηκε η άποψη ότι οι κυρώσεις της είναι παραδεκτές από το Γενικό Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.

## 2.4. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η λειτουργική διάρθρωση της βιομηχανίας των αερομεταφορών, όπως αυτή αποτυπώνεται στην διεθνή βιβλιογραφία (Starr, 1993, Gee, Makens, και Dexter Ch, 1997. Pender 2001), διαχωρίζει τις αεροπορικές εταιρίες, με βάση τον τύπο λειτουργίας τους ή το μέγεθός του.

Ο διαχωρισμός που υιοθετούσε μέχρι το 1980 το Civil Aviation Board των Η.Π.Α. ταξινομεί τις αεροπορικές εταιρίες σε αυτές των προγραμματισμένων πτήσεων και στις έκτακτες (πτήσεις charter).

Από το 1981 και στα χρόνια που ακολούθησαν την άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων οι τροποποιήσεις στις λειτουργίες των αεροπορικών εταιριών κατέδειξαν την αναγκαιότητα επαναξιολόγησης και αναδιάρθρωσης του διαχωρισμού των αεροπορικών εταιριών για την καλύτερη αποτύπωση και μελέτη των οικονομικών και στατιστικών δεδομένων. Σε αυτή την ταξινόμηση οι αερομεταφορείς κατηγοριοποιούνταν με βάση τα μεικτά ετήσια έσοδά τους σε κύριους, εθνικούς και μεγάλους, μεσαίους και μικρούς περιφερειακούς.

Ως αεροπορικές εταιρίες προγραμματισμένων πτήσεων αναφέρονται οι αερομεταφορείς πιστοποιημένων δρομολογίων, εξουσιοδοτημένοι να προσφέρουν υπηρεσίες μεταξύ καθορισμένων σημείων σε προγραμματισμένη βάση.

Ως αεροπορικές εταιρίες πτήσεων charter αναφέρονται οι επικουρικές – βοηθητικές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες δεν προσφέρουν προγραμματισμένες πτήσεις αλλά ναυλώνουν τα αεροσκάφη τους (κυρίως σε tour operators) για να πραγματοποιήσουν πτήσεις μεταξύ ενός ζεύγους αεροδρομίων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο (συνήθως High Season).

Η άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων επέφερε σημαντικές αλλαγές στον αριθμό των αερομεταφορέων στην ΗΠΑ και στην Ευρώπη ενώ παράλληλα συνετέλεσε στην δημιουργία ενός νέου τύπου αεροπορικών εταιριών, αυτού των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους (low cost carriers ή no-frill carriers).

Το απλοποιημένο επιχειρησιακό μοντέλο των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους προσέφερε αναγκαστικά την εναλλακτική πρόταση, σε μια περίοδο κατά την οποία οι επιβάτες αναζητούσαν διεξόδους ώστε να αποφύγουν την πληρωμή των υψηλών ναύλων που ζητούσαν οι αεροπορικές εταιρίες με τα διευρυμένα δίκτυα πτήσεων (Network Carriers – NCs) προκειμένου να διατηρήσουν τα σύνθετα συστήματα των πτήσεών τους, τα αποκαλούμενα ως Hub & Spoke. Σε επίπεδο ηπειρωτικών πτήσεων οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους έχουν την δυνατότητα να προσφέρουν το 80% των ποιοτικών υπηρεσιών με κόστος κατά 50% από αυτό των Network Carriers – NCs.

Μετά την εισβολή του επιχειρησιακού μοντέλου «χαμηλού κόστους» από την Southwest στις αρχές της δεκαετίας του 70, χρειάστηκαν περισσότερα από 15 χρόνια στις Η.Π.Α. και 20 χρόνια στην Ευρώπη πριν αρχίσουν οι αεροπορικές εταιρίες δικτύων να λαμβάνουν σοβαρά υπόψιν αυτό το νέο επιχειρησιακό μοντέλο.

Μετά την κρίση στις αερομεταφορές από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 στην Νέα Υόρκη, έγιναν πλέον ορατά τα σοβαρά προβλήματα που προϋπήρχαν στις αεροπορικές εταιρίες με αποτέλεσμα ορισμένες να αναστείλουν την λειτουργία τους, να περικόψουν θέσεις εργασίας και να περιορίσουν δραστικά τις πτήσεις τους όπως οι αεροπορικές εταιρίες United Airlines, Delta Airlines, American Airlines, Sabena και Swissair.

Σχεδόν αλώβητες από αυτήν την παγκόσμια και πρωτοφανή κρίση, στην ιστορία των αερομεταφορών, βγήκαν οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους όπως η Easyjet, η Ryanair και η βελγική Dat και σε αντίθεση με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες, οι εταιρίες χαμηλού κόστους επιτάχυναν την ανάπτυξή τους.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

## 3.ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

### 3.1.ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ

#### 3.1.1 Αεροδρόμια και αερολιμένες

1. Με την λέξη αεροδρόμιο εννοούμε κάθε στέρεα ή υδάτινη επιφάνεια η οποία είναι προορισμένη να χρησιμοποιείται για την άφιξη και αναχώρηση των αεροπλάνων.

2. Κάθε αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται σαν κέντρο εναέριων εμπορικών μεταφορών και είναι εφοδιασμένο με τις απαραίτητες για αυτό εγκαταστάσεις καλείται αερολιμένας.



3. Οι αερολιμένες διακρίνονται σε κρατικούς ,Δημοτικούς ή Κοινοτικούς και σε Ιδιωτικούς.

4. Κρατικοί είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από το κράτος.

5. Δημοτικοί ή Κοινοτικοί είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από Δήμους ή Κοινότητες ,κατόπιν αδείας του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

6. Ιδιωτικοί είναι εκείνοι που ιδρύονται από ιδιώτες ή εταιρίες και εκμεταλλεύονται από αυτούς είτε για ίδια χρήση είτε για εξυπηρέτηση του κοινού κατόπιν αδείας του αρμόδιου Υπουργείου.

7. Στην άδεια που χορηγείται από το κράτος, μπορεί να μπει περιορισμός ότι αυτή εκδίδεται για ορισμένο χρόνο μόνο κι ότι το

κράτος επιφυλάσσει για τον εαυτό του το δικαίωμα της εξαγοράς του υλικού που χρησιμοποιήθηκε για την εκμετάλλευση καθώς και των εγκαταστάσεων.

8. Η άδεια που δίνεται σε Ιδιώτες ή Εταιρίες για την ίδρυση αερολιμένων προϋποθέτει ότι οι ιδιώτες και τα μέλη της εταιρίας πρέπει να είναι Έλληνες .

9. Στην περίπτωση Α.Ε. το κεφάλαιο σύμφωνα με τον κατάλογο των μετοχών είναι να διατηρηθεί Ελληνικό κατά τα 60% τουλάχιστον και ότι ο διευθυντής και τα 2/3 των μελών του Δ.Σ. θα είναι Έλληνες πολίτες.

10. Εάν η εταιρία που πήρε άδεια παύσει να πληροί τους απαραίτητους όρους , πρέπει αμέσως να εγκαταλείψει την εκμετάλλευση της επιχείρησης.

11. Οι αερολιμένες για τη εξυπηρέτηση του κοινού ανεξάρτητα από τον φορέα που ανήκουν , είναι ανοικτοί για όλα τα εθνικά αεροπλάνα .Τα αεροπλάνα ξένης εθνικότητας για να προσγειωθούν σε αυτούς χωρίς ειδική άδεια πρέπει να έχουν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Να είναι κανονικά γραμμένα στο μητρώο ενός κράτους που έχει κυρώσει την Διεθνή σύμβαση των Παρισίων , ή μετά του οποίου η Ελλάδα να έχει υπογράψει αεροπορικό σύμφωνο ή να ανήκουν σε εταιρία με την οποία να έχει υπογράψει ειδική σύμβαση

- Να κυκλοφορούν σύμφωνα με τις οποίες καθορισμένες συνθήκες από την διεθνή σύμβαση αεροπορίας και τους Νόμους και Κανονισμούς που ισχύουν στην Ελλάδα.

### 3.1.2. Περί διοίκησης και Λειτουργίας Αερολιμένων

1. Η διοίκηση κάθε αερολιμένα ανατίθενται σε κατάλληλο πρόσωπο το οποίο, εκλέγεται και ορίζεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Επίσης και το υπόλοιπο προσωπικό των αερολιμένων ορίζεται κάθε φορά με αποφάσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Τα ονόματα του παραπάνω προσωπικού των Δημοτικών, Κοινοτικών και Ιδιωτικών αερολιμένων καθώς και κάθε μεταβολή αυτών γίνονται γνωστά στο Υπουργείο Συγκοινωνιών από εκείνους που εκμεταλλεύονται τον αερολιμένα.

Οι Δημοτικοί αερολιμένες υπάγονται, όσον αφορά την κυκλοφορία των αεροπλάνων, την αστυνομία, την ασφάλεια αυτών κλπ. Στην δικαιοδοσία του πλησιέστερου Διοικητή Κρατικού Αερολιμένα ή εφόσον δεν υπάρχει κρατικός αερολιμένας, στον πλησιέστερο Διοικητή της Πολεμικής Αεροπορίας.

2. Για τον σκοπό της εξυπηρέτησης των εναέριων μεταφορών είναι δυνατόν να παραχωρηθεί με άδεια του Υπουργείου Συγκοινωνιών μέσα στην περιοχή των κρατικών αερολιμένων και αφού υπάρχει χώρος, άδεια για ανέγερση εγκαταστάσεων με ενοίκιο σε ιδιώτες, ή σε ελληνικές ή ξένες αεροπορικές εταιρίες.

Πάνω στο θέμα αυτό καταρτίζεται λεπτομερής σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Συγκοινωνιών και των ενδιαφερόμενων, η οποία ρυθμίζει το ενοίκιο που πρέπει να καταβληθεί καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετική με την ανέγερση των κτιρίων με κανονισμό ο οποίος εκδίδεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες που αφορούν την λειτουργία του αερολιμένα, όπως π.χ. η εσωτερική υπηρεσία αυτών, ο έλεγχος που πρέπει να ενεργείται στα αεροπλάνα, οι αρμοδιότητες, η δικαιοδοσία και τα καθήκοντα του Διοικητή των Αερολιμένων κλπ..

3. Γύρω από κάθε αερολιμένα, αεροδρόμιο ή βοηθητικό χώρο προσγείωσης αεροπλάνων καθορίζεται με Νόμο αεροπορική ζώνη μέσα στην οποία το ύψος των υπάρχουσων ή των ανεγειρόμενων οικοδομών δεν επιτρέπεται να υπερβεί ένα ορισμένο κατώτατο όριο το οποίο επίσης καθορίζεται με νόμο.

Το κατώτατο όριο της αεροπορικής ζώνης κάθε αερολιμένα είτε πολιτικού είτε στρατιωτικού (πολεμικού) στην Ελλάδα, ορίζεται από επίπεδα κεκλιμένα προς το οριζόντιο, με σχέση 1:15 που αρχίζουν από την παρυφή των πλευρών του πεδίου (χώρου) προσγειώσεων και λήγουν σε απόσταση 5.000 μέτρων από τις παρυφές αυτών.

Είτε σε οριζόντια απόσταση 15 μέτρων από τις παρυφές των πλευρών του πεδίου προσγείωσης, να επιτρέπεται ύψος οικοδομών 1 μέτρου και σε κάθε 15 μέτρα λοιπόν να αντιστοιχεί αύξηση του επιτρεπόμενου ύψους κατά 1 μέτρο.

Τα κτίσματα τα οποία έτυχε να υπάρχουν μέσα στην αεροπορική



ζώνη και τα οποία υπερβαίνουν το παραπάνω αναφερόμενο ύψος, επισημαίνονται σαν εμπόδια με δαπάνη του Υπουργείου Συγκοινωνιών, ο ιδιοκτήτης δε, είναι υποχρεωμένος να δεχτεί την εγκατάσταση πάνω σε αυτά συσκευών φωτισμού (φωτοσήμανση).

Με απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνιών επιτρέπεται σε κάθε αεροδρόμιο να εξαιρεθεί από τους παραπάνω περιορισμούς μια το πολύ πλευρά του πεδίου προσγείωσης, εφόσον η διαμόρφωση του εδάφους είναι τέτοια ώστε να είναι αδύνατη ή ασύμφορη η εφαρμογή αυτών.

### **3.1.3. Προσδιοριστικοί παράγοντες χωρητικότητας**

Το αεροδρόμιο σαν μία από τις υποδομές του συστήματος των μεταφορών, έχει χρήστες των υπηρεσιών που προσφέρει, κυρίως επιχειρήσεις και δευτερευόντως άτομα-επιβάτες. Το κρίσιμο στοιχείο κάθε αεροδρομίου είναι η χωρητικότητά του. Επαρκής χωρητικότητα ενός αεροδρομίου είναι εκείνη, που σε κάθε χρονική στιγμή ικανοποιεί την υφιστάμενη ζήτηση.

Προσδιοριστικοί παράγοντες της χωρητικότητας κάθε αεροδρομίου είναι :

- ✓ Οι δυνατότητες του συστήματος της εναέριας κυκλοφορίας που στις σημερινές συνθήκες είναι να εξυπηρετεί 20-30 αεροσκάφη την ώρα.
- ✓ Ο αριθμός και η κατάσταση των διαδρόμων προσγείωσης.
- ✓ Η ταχύτητα εξυπηρέτησης του αεροσκάφους στο έδαφος.
- ✓ Η ταχύτητα προσπέλασης στο αεροδρόμιο (ποιότητα οδικής και σιδηροδρομικής υποδομής).

Τα χαρακτηριστικά αυτά καθώς και οι επιπτώσεις τους στη χωρητικότητα του αεροδρομίου, διαφέρουν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο. Οι υπηρεσίες του αεροδρομίου πρέπει να προσφέρονται κάτω από τις καλύτερες συνθήκες :

- ✓ Κάλυψη της υφιστάμενης ζήτησης αεροδρομιακών υπηρεσιών.
- ✓ Ελαχιστοποίηση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- ✓ Μεγιστοποίηση της ταχύτητας εξυπηρέτησης και του επιπέδου ασφαλείας.
- ✓ Μεγιστοποίηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- ✓ Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον.

#### 3.1.4. Τεχνικά χαρακτηριστικά

1. Αεροδρόμιο: είναι μία καθορισμένη περιοχή πάνω στην ξηρά ή τη θάλασσα, η οποία περιλαμβάνει κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμούς, που προορισμός της είναι να χρησιμοποιείται μερικά ή ολικά για την άφιξη, αναχώρηση και διακίνηση των αεροσκαφών.

2. Σημείο αναφοράς αεροδρομίου (aerodrome reference point): είναι η καθορισμένη γεωγραφική θέση του αεροδρομίου.

3. Υψόμετρο αεροδρομίου (aerodrome elevation): είναι το ψηλότερο σημείο της περιοχής προσγείωσης.

4. Περιοχή κίνησης (movement area): είναι το τμήμα εκείνο του χώρου του αεροδρομίου, που προορίζεται για την κίνηση του αεροσκάφους πάνω στο έδαφος και διακρίνεται στην περιοχή των ελιγμών και την περιοχή της στάθμευσης.

5. Περιοχή ελιγμών (manoeuvring area): είναι εκείνο το τμήμα του χώρου του αεροδρομίου, που προορίζεται για την προσγείωση και απογείωση του αεροσκάφους, καθώς και για την κίνησή του, καθ'οδόν προς την απογείωση και μετά την προσγείωση καθ'οδόν προς τη στάθμευση.

6. Περιοχή προσγειω-απογείωσης (landing-take off area): είναι ο χώρος εκείνος του αεροδρομίου, που προορίζεται για την προσγείωση και την απογείωση του αεροσκάφους.

7. Χώρος στάθμευσης (apron): είναι εκείνο το τμήμα του χώρου ενός χερσαίου αεροδρομίου, που προορίζεται για τη στάθμευση των αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και εμπορευμάτων, τον ανεφοδιασμό και τη συντήρησή τους.

8. Περιοχή σημάτων (signal area): είναι εκείνη η περιοχή του αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση προς χρήση των επίγειων σημάτων.

9. Διάδρομος (runway): είναι μια καθορισμένη ορθογώνια περιοχή σε ένα χερσαίο αεροδρόμιο, που είναι κατασκευασμένη για να χρησιμοποιείται κατά το μήκος της, για την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών.



10. Κύριος διάδρομος (main runway): είναι ο καθορισμένος από την αρμόδια κρατική αρχή.

11. Διάδρομος προσγείωσης υπό συνθήκες όψεως (non instrument runway): είναι εκείνος ο διάδρομος του αεροδρομίου, που είναι προορισμένος να χρησιμοποιείται από τα αεροσκάφη για προσγείωση εξ όψεως.

12. Διάδρομος προσγείωσης με όργανα (instrument runway): είναι εκείνος ο διάδρομος του αεροδρομίου, που είναι προορισμένος να χρησιμοποιείται από τα αεροσκάφη, που για την προσγείωσή τους δεν χρησιμοποιούν ορατά αντικείμενα.

13. Βασικό επιλεγέν μήκος διαδρόμου(runway selected basic length): είναι εκείνο το μήκος του διαδρόμου, που έχει επιλεγεί από τις αρμόδιες αρχές σαν βάση, για τη σχεδίαση ενός διαδρόμου σε συνάρτηση με τα φυσικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου.

14. Δείκτης της κατεύθυνσης προσγείωσης(landing direction indicator): είναι συσκευή που δείχνει σε κάθε στιγμή οπτικά, την κατεύθυνση της προσγείωσης και απογείωσης.

15. Κατώφλι(threshold): είναι η αρχή εκείνου του τμήματος του διαδρόμου, που είναι κατάλληλο για προσγείωση.

16. Χώρος ασφάλειας στην προέκταση του διαδρόμου(clearway): είναι ο καθορισμένος διαμορφωμένος και ελεγχόμενος από τις αρμόδιες αρχές ορθογώνιος χώρος, στο έδαφος ή στο νερό, στο τέλος του

διαδρόμου προς την κατεύθυνση της απογείωσης, όπου το αεροσκάφος μπορεί πάνω από αυτόν να αρχίσει την άνοδό του και να φτάσει μέχρι ένα ορισμένο ύψος.

17. Χώρος στάσης (stopway): είναι μία καθορισμένη και διαμορφωμένη από την αρμόδια αρχή ορθογώνια περιοχή στο τέλος του διαδρόμου, προς την κατεύθυνση της απογείωσης, κατάλληλη για να σταματήσει το αεροσκάφος σε περίπτωση ματαίωσης της απογείωσής του.

18. Τροχοδρόμος (taxyway): εκείνο το τμήμα του χερσαίου αεροδρομίου που έχει επιλεγεί, καθορισθεί και διαμορφωθεί με σκοπό την τροχοδρόμηση του αεροσκάφους.

19. Θέση αναμονής τροχοδρόμησης (taxi holding position): μια καθορισμένη θέση στο αεροδρόμιο, στην οποία τα αεροσκάφη και τα λοιπά οχήματα που τροχοδρομούν μπορούν να περιμένουν για να λάβουν νεώτερες οδηγίες.

20. Ζώνες ασφαλείας(shoulder): χώροι στα πλάγια του διαδρόμου και σε όλο το μήκος του, που έχουν διαμορφωθεί κατά τέτοιο τρόπο, που να παρέχουν δυνατότητα για ασφαλή συνέχιση της πορείας του αεροσκάφους σε περίπτωση εκτροπής του, κατά την διάρκεια της προσγείωσης και απογείωσής του.

21. Σημαντήρες(markers): αντικείμενα με τα οποία επισημαίνονται εμπόδια ή παρέχονται αεροναυτικές πληροφορίες, κατά τη διάρκεια της ημέρας, στα οποία όμως, δεν συμπεριλαμβάνονται οι δείκτες κατεύθυνσης προσγείωσης, ανέμου και σημαίες.

22. Σηματοδότες (markings): σήματα τοποθετημένα σε επιφάνειες με σκοπό την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών.

23. Σήμα αναγνώρισης αεροδρομίου(aerodrome identification sign): είναι σήμα τοποθετημένο πάνω ή κοντά στο αεροδρόμιο, το οποίο καθιστά δυνατή την από τον αέρα αναγνώρισή του.

24. Φάρος αεροδρομίου(aerodrome beacon): αεροναυτικός φάρος χρησιμοποιούμενος για την από αέρος ένδειξη της θέσης του αεροδρομίου.

### **3.1.5. Κριτήρια επιλογής χώρου κατασκευής ενός αεροδρομίου**

Τα βασικότερα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη από τους υπεύθυνους, για την επιλογή του χώρου κατασκευής ενός αεροδρομίου αφορούν στην επίδρασή τους:

1. Στην ασφάλεια των πτήσεων.
2. Στα τεχνικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου.
3. Σε οικονομικούς παράγοντες και ιδιαίτερα στο κόστος κατασκευής του.
4. Στο επίπεδο εξυπηρέτησής ή των γειτονικών πόλεων.
5. Στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή του στο χώρο.

### **3.1.6. Κρατικές υπηρεσίες στο αεροδρόμιο**

Η υλοποίηση της αποστολής σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και η εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου, έχουν αναληφθεί από διάφορες κρατικές υπηρεσίες, η κάθε μία για το περιεχόμενο της δικής της αρμοδιότητας.

✓Υπουργείο Μεταφορών και επικοινωνιών. Υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας.

Προϊστανται όλων των υπηρεσιών του αεροδρομίου χωρίς να παρεμβαίνει στο έργο τους.

✓Υπουργείο οικονομικών. Διεύθυνση τελωνείων.

Ελέγχει την τήρηση κείμενων νόμων και την καταβολή της νόμιμης φορολογίας, αναφορικά με τα εξαγόμενα και εισαγόμενα είδη, κυρίως για επιβάτες προς και από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

✓Υπουργείο δημόσιας τάξης.

Υπηρεσίες ασφαλείας, αστυνόμευσης υποκείμενων και μη χώρων καθώς και αντιτρομοκρατική υπηρεσία.

✓Τράπεζα της Ελλάδος.

Έλεγχος συναλλάγματος για επιβάτες κυρίως εκτός χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

✓Οργανισμός τηλεπικοινωνιών Ελλάδος.

Παρέχει τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες προς κάθε ενδιαφερόμενο.

✓Ελληνικά ταχυδρομεία.

Παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες προς κάθε ενδιαφερόμενο.

✓Ελληνική πυροσβεστική υπηρεσία.

### **3.1.7. Κρατικές και ιδιωτικές επιχειρήσεις στο αεροδρόμιο**

✓Ορισμένα τμήματα των επιχειρήσεων παροχής Υπηρεσιών Εναέριων Μεταφορών τακτικών, έκτακτων και ναυλωμένων πτήσεων με αεροσκάφη jet, ελαφρά, ελικόπτερα, αεροταξί κλπ.

✓Καταστήματα πώλησης αφορολόγητων ειδών. Βρίσκονται στους υποκείμενους χώρους και πωλούν μόνο στους επιβάτες που έχουν θεωρημένα εισιτήρια προς αναχώρηση, για προορισμούς εκτός της επικράτειας.

✓Μπαρ-αναψυκτήρια, εστιατόρια.

✓Γραφεία κρατήσεων ξενοδοχείων, ενοικιάσεων αυτοκινήτων και άλλες σχετικές δραστηριότητες.

✓Γραφεία κρατήσεων θέσεων σε άλλα μέσα μεταφοράς.

✓Διάφορες εμπορικές επιχειρήσεις στο αεροδρόμιο.

✓Εμπορικές τράπεζες εκτός των υποκείμενων χώρων για μετατροπή συναλλάγματος.

✓Επιχειρήσεις καυσίμων αεροσκαφών.

### 3.1.8. Τα κυριότερα προβλήματα στη λειτουργία των αεροδρομίων και οι επιπτώσεις τους στην οικονομία της επιχείρησης και του καταναλωτή

Ερευνες της IATA έχουν αποδείξει ότι η συμφόρηση στους αεροδιάδρομους αποτελεί τη βασική αιτία των καθυστερήσεων των αναχωρήσεων. Οι καθυστερήσεις στην αναχώρηση έχουν συνοπτικά τις ακόλουθες επιπτώσεις:

#### 1. στην αεροπορική επιχείρηση:

α. Μη παραγωγική ανάλωση καυσίμων, αφού κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης συνήθως έχουν κλείσει οι πόρτες και οι κινητήρες βρίσκονται σε λειτουργία.

β. Μη παραγωγική ανάλωση του χρόνου εργασίας του πληρώματος και ενδεχόμενη επιβάρυνση της αεροπορικής επιχείρησης με επιπλέον αμοιβές.

γ. Παραβίαση του συνολικού προγράμματος πτήσεων της αεροπορικής επιχείρησης, που φτάνει μέχρι και στην ακύρωση ορισμένων δρομολογίων, στην περίπτωση που οι συσσωρευμένες καθυστερήσεις καθιστούν αποτρεπτική την εκτέλεση κάποιου δρομολογίου.

δ. Η περίπτωση ακύρωσης συγκεκριμένης πτήσης λόγω των καθυστερήσεων, έχει σαν συνέπεια την επιβάρυνση της αεροπορικής επιχείρησης με τις προβλεπόμενες αποζημιώσεις και το κόστος διανυκτέρευσης του επιβάτη σε ξενοδοχείο με ευθύνη της αεροπορικής επιχείρησης.

#### 2. στον επιβάτη:

α. Εκνευρισμός, με αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του παρεχόμενου αεροπορικού προϊόντος.

β. Παραβίαση του προγράμματός του στον τόπο του προορισμού του, με συνέπεια τη δυσαρέσκειά του, που φτάνει μερικές φορές στην έγερση αγωγής από τον επιβάτη για αποζημίωσή του από την αεροπορική εταιρία.

## 3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

### 3.2.1. Παγκοσμίως

Η αμμουδιά του Κίττυ Χωκ (Βόρεια Καρολίνα) υπήρξε το πρώτο αεροδρόμιο όπου οι αδερφοί Ράιτ κατόρθωσαν, πρώτοι στον κόσμο, να υψώσουν πάνω από το έδαφος την μηχανή τους. Το αεροδρόμιο αυτό ήταν μία μικρή παράγκα διασκευασμένη σε γκαράζ και δύο ξύλινες ράγες. Το αεροσκάφος δεν είχε τροχούς, αλλά ένα μακρύ πέδιλο κατάλληλο να γλιστρά πάνω στις ράγες. Αν και πολύ σύντομα οι τροχοί αντικατέστησαν αυτό το πέδιλο, επί μία τουλάχιστον δεκαετία δεν έγινε αισθητή η ανάγκη ειδικού διαδρόμου για την απογείωση και την προσγείωση των αεροπλάνων. Τα αεροπλάνα εξακολουθούσαν να απογειώνονται και να προσγειώνονται σε μεγάλα λιβάδια και στο πατημένο χώμα των ιπποδρομιών, στα στρατιωτικά πεδία ασκήσεων, σε αθλητικά γήπεδα. Σε περίπτωση μάλιστα ανάγκης και σε δρόμους ή σε καλλιεργημένους αγρούς αν ήταν αρκετά επίπεδοι.

Μόνο κατά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου άρχισαν να κατασκευάζονται στην Ευρώπη (Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία) ειδικοί διάδρομοι με υπόστεγα για τα αεροπλάνα, συνεργία επισκευής και οικήματα για το προσωπικό. Από το 1920 που άρχισε να κάνει τα πρώτα βήματα της, η πολιτική αεροπορία βρήκε στην αρχή φιλοξενία στα στρατιωτικά αεροδρόμια. Η ευρεία ωστόσο χρησιμοποίηση υδροπλάνων (για τα οποία ήταν αρκετή μία σειρά υπόστεγα μιας υδάτινης επιφάνειας) περιόρισε την χρήση των αεροδρομίων στην Ευρώπη, ενώ στις Η.Π.Α. η κατασκευή τους ευνοήθηκε από την ευρεία χρήση του αεροπλάνου για την μεταφορά του ταχυδρομείου. Το 1920 οι Η.Π.Α. είχαν πάνω από 260 πεδία πτήσης, ενώ στην Ευρώπη υπήρχαν μόλις 100.

Λίγο πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το απαιτούμενο μήκος προσγειώσεως ή απογειώσεως ήταν 600μ. περίπου. Σε όσες περιπτώσεις είχαν αναπτυχθεί σημαντικές για την εποχή δραστηριότητες εξυπηρέτησεως επιβατών, οι αερολιμένες εκείνου του καιρού ήταν



μικροί. Στο Παρίσι, το Λονδίνο και στην Νέα Υόρκη, η έκτασή τους μόλις ξεπερνούσε τα 2.000 στρέμματα.

Στο Βερολίνο ο αερολιμένας Τέμπελχοφ που κατασκευάστηκε το 1929, είχε εξελιχθεί σε κέντρο με κοινωνικές δραστηριότητες. Λειτουργούσαν εστιατόρια, δωμάτια παρακολούθησής της κίνησης του αερολιμένα και κυρίως των αεροσκαφών. Ήδη από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας οι επισκέπτες έφτασαν τους 750.000. ανάλογη κίνηση επισκεπτών παρουσίαζαν οι αερολιμένες Le Bourget στο Παρίσι, Croydon στο Λονδίνο και La Guardia στην Νέα Υόρκη.

Οι περιορισμένες απαιτήσεις σε έκταση συνέβαλλαν ουσιαστικά στην τοποθέτηση των αεροδρομίων της εποχής πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο σε πολύ κοντινές αποστάσεις από τα αστικά κέντρα. Έτσι οι απαιτήσεις για πολύ μεγαλύτερες εκτάσεις, που γεννήθηκαν με την θεαματική αύξηση της κίνησης μεταπολεμικά και με την εισαγωγή των νέων τύπων αεροπλάνων, οδήγησαν σε σημαντικά προβλήματα. Σε πολλές περιπτώσεις οι αερολιμένες εγκαταλείφθηκαν ή περιορίστηκε η χρήση τους πάρα πολύ και κατασκευάστηκαν παράλληλα νέοι αερολιμένες, όπως π.χ. στο Παρίσι που σήμερα έχει το Orly και το Roissy, στην Αθήνα όπου το Τατόι άλλαξε χρήση και ο αερολιμένας της πόλης αναπτύχθηκε στο Ελληνικό.

Στην μεταπολεμική τους ανάπτυξη οι μεγάλοι διεθνείς αερολιμένες εξακολουθούν να αποτελούν πόλους έλξεως παράλληλων δραστηριοτήτων. Έτσι παρατηρείται και σήμερα η συγκέντρωση στους χώρους του αεροσταθμού εμπορικών κυρίως δραστηριοτήτων. Παράλληλα στον περίγυρο του αερολιμένα είναι συχνή η ανάπτυξη ξενοδοχειακών μονάδων.

Στην ιστορική τους εξέλιξη τα αεροδρόμια αναπτύχθηκαν σε ποικιλία τύπων. Από τα μη στρατιωτικά αεροδρόμια, ο γνωστότερος είναι ο τύπος του διεθνούς αερολιμένα. Παράλληλα όμως έχουν αναπτυχθεί τύποι πολύ μικρότερων απαιτήσεων για κάλυψη ποικίλων αναγκών. Ως παραδείγματα μνημονεύονται τα αεροδρόμια μικρών πόλεων κατάλληλα για μικρή κίνηση εσωτερικού, τα αεραθλητικά, τα ορεινά, τα ιδιωτικά κ.λ.π. στην δεκαετία του 70 ξεκίνησε και η ανάπτυξη των αεροδρομίων για αεροσκάφη βραχείας απογειώσεων – προσγειώσεως (STOL).

### 3.2.2. Ελλάδα

Όπως και παγκοσμίως και στην Ελλάδα στρατιωτικά αεροδρόμια (Λάρισας, Μίκρας, Σέδες, Τατοΐου) χρησιμοποίησαν τα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, όταν ιδρύθηκε το 1931 η πρώτη ελληνική εταιρία εναέριων συγκοινωνιών.

Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα της 23/9/1930, που συμπλήρωνε το Ν. 4451/29, στο υπουργείο Αεροπορίας υπήρχε η «Διεύθυνσις Πολιτικής Αεροπορίας» ή ΔΠΑ όπως την έλεγαν, με τα εξής τέσσερα τμήματα: «Α Αεροπορικών Συγκοινωνιών», «Β Διοικητικού, Στατιστικής & Συμβάσεων», «Γ Αερολιμένων» και «Δ Αεροναυτιλίας». Αυτή η ΔΠΑ δεν είναι άλλη από τον πρόδρομο της σημερινής ΥΠΑ, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Το πρώτο αεροδρόμιο που κατασκευάσθηκε από τη ΔΠΑ ήταν αυτό του Ηρακλείου που παραδόθηκε το 1938. Βρισκόταν εκεί που είναι και το σημερινό αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης». Το αεροδρόμιο της Αθήνας και έδρα της ΕΕΕΣ ήταν το Τατόι. Της Θεσσαλονίκης το Σέδες. Όσο για τα Γιάννενα είχαν αυτό του Κατσικά.



**Αεροδρόμιο Τατοΐου.** (Το Junkers G.24 με SX-ACA «Αθήναι», από τα πρώτα αεροπλάνα της Ελλάδας).

Στην περίοδο μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και ιδιαίτερα από την δεκαετία του 1960 και μετά, σημειώθηκε μία θεαματική ανάπτυξη του αεροδρομιακού συστήματος της Ελλάδας. Ήδη από την αρχή της δεκαετίας του 70, πέντε ελληνικοί αερολιμένες (Αθηνών, Ηρακλείου,

Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας και Ρόδου) λειτουργούσαν ως διεθνείς, ενώ αρκετοί άλλοι είχαν την υποδομή για την προσγείωση και απογείωση μεγάλων σύγχρονων αεροσκαφών.

Ο αερολιμένας των Αθηνών στο Ελληνικό παρουσίασε θεαματικές εξελίξεις σε επιβατική κίνηση εσωτερικού και κυρίως εξωτερικού. Περί το τέλος της δεκαετίας του 70 ξεπέρασε τους 10.000.000 επιβάτες τον χρόνο, από τους οποίους τα 2/3 περίπου ήταν επιβάτες εξωτερικού. Επίσης εκείνη την περίοδο 40 περίπου ελληνικοί αερολιμένες προσέφεραν εξυπηρέτηση σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη. Στον αριθμό αυτόν δεν περιλαμβάνονται μικρότερα αεροδρόμια ή αεροδρόμια καθαρά στρατιωτικά.



Χάρτης που δείχνει τα πολιτικά αεροδρόμια της Ελλάδας. Δημοσιεύτηκε στην έκδοση JANE'S του 1939

### 3.2.3. Προβλήματα αεροδρομίων κατά τη δεκαετία 1990

1. αριθμός αρτηριών πρόσβασης.
2. χάραξη της αρτηρίας πρόσβασης.
3. πολλαπλές φθορές του οδοστρώματος λόγω κακής συντήρησης.
4. ανεπαρκής οδική σήμανση, σηματοδότηση.
5. ανεπάρκεια λωρίδων για κίνηση μεταφορικών μέσων στον χώρο υποδοχής τους στα αεροδρόμια.
6. ανεπάρκεια χώρων προσωρινής στάθμευσης για αποβίβαση και παραλαβή επιβατών.
7. ανεπάρκεια ή και ανυπαρξία χώρων μονιμότερης στάθμευσης μεταφορικών μέσων.
8. ανυπαρξία σύνδεσης του αεροδρομίου της Αθήνας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
9. ανεπαρκή και παρωχημένης τεχνολογίας μέσα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.
10. ανεπαρκές το μήκος του διαδρόμου προσγείωσης – απογείωσης.
11. ανεπάρκεια χώρων στα κτίρια των αεροσταθμών (άφιξης και αναχώρησης των επιβατών).
12. ανεπάρκεια θέσεων εργασίας και αριθμού διαθέσιμων εργαζομένων για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου αριθμού τουριστών.
13. ανεπαρκής για μία ανεκτή εξυπηρέτηση των τουριστών γνώση εκ μέρους των εργαζομένων ακόμα και μίας ξένης γλώσσας.
14. ανεπαρκής γνώση ή και πλήρης άγνοια εκ μέρους των εργαζομένων των κανόνων αποτελεσματικής επικοινωνίας.
15. ανεπαρκές το επίπεδο της επιδεικνυόμενης συγκατάβασης και διάθεσης για εξυπηρέτηση.
16. ανεπαρκές και για αυτό αναποτελεσματικό το σύστημα ενημέρωσης των επιβατών.
17. ανεπαρκές επίπεδο μηχανοργάνωσης των εργασιών ελέγχου επιβίβασης.

18. ανεπάρκεια των προσφερόμενων υπηρεσιών τηλεπικοινωνίας.
19. παρωχημένο επίπεδο χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας.
20. ανεπάρκεια του επιπέδου λειτουργικής ετοιμότητας των μηχανημάτων.
21. αρνητική η εικόνα της εμφάνισης των επίπλων, σκευών, κτιρίων κ.λπ.
22. ανεπάρκεια του επιπέδου καθαριότητας.
23. ανεπάρκεια του αριθμού των χώρων υγιεινής του επιπέδου καθαριότητάς τους καθώς και των παρεχόμενων ανέσεων και υπηρεσιών.
24. ανεπάρκεια ή ανυπαρξία μονάδας πρώτων βοηθειών.
25. ανεπάρκεια των δυνατοτήτων ή και του επιπέδου λειτουργικής ετοιμότητας των ταινιόδρομων μεταφοράς των αποσκευών και του χώρου αναμονής των επιβατών για παραλαβή των αποσκευών τους.
26. ανυπαρξία ταινιόδρομων μεταφοράς επιβατών για ταχύτερη και ανετότερη μετακίνηση στο αεροδρόμιο.
27. ανυπαρξία εναέριων γεφυρών στάθμευσης των αεροσκαφών για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών.
28. ανεπαρκής αριθμός στάθμευσης αεροσκαφών.
29. ανεπαρκής αριθμός διαδρόμων προσγειω-απογείωσης.
30. ανεπαρκή τα μέσα, οι διαδικασίες, η οργάνωση και η εκπαίδευση των εργαζόμενων για πρόληψη και αντιμετώπιση αεροπορικών ατυχημάτων.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**

## 4.ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

### 4.1.ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

#### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.)

Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" (ΚΑΑΛΔ)

Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" (ΚΑΖΑ)

Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν. Καζαντζάκης" (ΚΑΗΚ )

Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" (ΚΑΘΜ)

Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας (ΚΑΚΛ)

Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας "Ι. Καποδίστριας" (ΚΑΚΚ)

Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλονιάς (ΚΑΚΦ)

Κρατικός Αερολιμένας Κως "Ιπποκράτης" (ΚΑΚΩ)

Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου (ΚΑΛΜ)

Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" (ΚΑΜΤ)

Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" (ΚΑΡΔ)

Κρατικός Αερολιμένας Σάμου (ΚΑΣΜ)

Κρατικός Αερολιμένας Χανίων " Δασκαλογιάννης" (ΚΑΧΝ)

Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (ΚΑΚΒΑ)

#### ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ – ΕΞΟΔΟΥ

Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων (ΚΑΙΩ)

Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)

Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου (ΚΑΑΚ)

Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου (ΚΑΣΚ)

Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (ΚΑΣΡ)

Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας (ΔΑΣΤ)

### **ΜΗ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ**

- Κρατικός Αερολιμένας Αράξου (ΚΑΑΞ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου (ΚΑΚΠ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ν. Αγχιάλου (ΚΑΝΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Χίου (ΚΑΧΙ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μήλου (ΚΑΜΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Πάρου (ΚΑΠΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Νάξου (ΚΑΝΞ)

### **ΑΜΙΓΩΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

- Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας (ΚΑΙΡ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου (ΔΑΚΑ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου (ΔΑΖΟ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης" (ΚΑΚΤΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος" (ΚΑΚΖΦ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων (ΚΑΚΘ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου (ΔΑΛΕ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου (ΚΑΣΥ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σύρου (ΚΑΣΟ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου (ΚΑΚΜ)

### **ΚΛΕΙΣΤΟΙ**

- Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης
- Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου
- Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου
- Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας
- Κρατικός Αερολιμένας Καστελίου
- Κρατικός Αερολιμένας Λάρισας
- Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών (ΚΑΑ)



## ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ



### ➤ Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.)

#### ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΤΗ	Α/ΦΗ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	49.536	2.131.784	2.112.344	8.429	24.927
1987	50.556	2.100.352	2.106.832	8.566	25.184
1988	50.001	1.961.011	1.963.025	7.427	26.695
1989	51.127	2.139.788	2.140.567	6.714	18.829
1990	50.230	1.926.558	1.849.843	5.702	22.571
1991	46.429	1.586.410	1.590.289	3.795	21.353
1992	51.159	1.593.299	1.590.625	3.873	22.940
1993	56.037	1.552.125	1.534.839	3.839	23.216
1994	55.373	1.601.470	1.577.918	4.234	25.206
1995	58.142	1.721.442	1.710.391	4.427	25.916
1996	65.844	1.894.319	1.889.342	3.615	23.553
1997	70.004	2.125.392	2.139.867	3.899	23.476
1998	72.078	2.056.829	2.021.588	3.370	18.051
1999	88.560	2.400.619	2.329.555	2.552	16.583
2000	99.021	2.752.401	2.797.454	3.052	18.417
2001	89.320	2.377.418	2.418.696	3.204	19.337
2002	73.511	2.047.976	2.078.783	2.550	17.084
2003	76.454	2.152.567	2.200.723	2.458	17.910

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	60.663	2.654.982	2.700.541	26.949	28.421
1987	62.121	2.991.682	3.048.530	28.879	30.190
1988	62.560	3.101.508	3.157.388	31.598	29.547
1989	61.870	3.088.821	3.145.188	31.191	28.338
1990	62.504	3.121.083	3.179.776	33.527	26.180
1991	53.698	2.379.156	2.519.373	30.754	23.007
1992	61.760	2.910.470	2.972.362	34.632	23.861
1993	63.934	3.138.936	3.188.298	38.095	25.772
1994	64.537	3.383.006	3.429.859	40.125	27.903
1995	62.518	3.224.517	3.267.739	42.025	28.943
1996	69.517	3.274.828	3.353.202	34.441	22.724
1997	73.339	3.405.390	3.419.404	62.219	31.335
1998	75.894	3.393.263	3.408.741	55.727	29.264
1999	83.473	3.484.200	3.556.421	59.110	28.714
2000	87.037	3.777.383	4.020.676	58.394	32.987
2001	81.989	3.936.273	4.059.357	61.313	34.636
2002	75.837	3.844.411	3.818.812	49.000	30.343
2003	82.655	3.963.706	3.909.723	53.331	27.510

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" (ΚΑΑΛΔ)**



Ο Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ" βρίσκεται σε απόσταση 7 χιλ. από το κέντρο της πόλης της Αλεξανδρούπολης στη Θράκη. Η πρόσβαση στον Αερολιμένα γίνεται μέσω της Εθνικής οδού Ε90 που συνδέει την Ελλάδα με την

Τουρκία. Μελλοντικά θα υπάρχει πρόσβαση μέσω της Εγνατίας Οδού. Ο αρχικός Αερολιμένας δημιουργήθηκε το 1944. Αρχικά αποτελείτο από ένα μικρό κτήριο και ένα μικρό διάδρομο. Το 1955 αναγνωρίσθηκε σαν διεθνής. Το 1975 κατασκευάσθηκε η υπάρχουσα υποδομή σε κτίρια και διάδρομο. Το 1992 έλαβε το προσωνύμιο "Δημόκριτος" προς τιμή του αρχαίου Ατομικού φιλοσόφου Δημόκριτου που γεννήθηκε στα Αβδηρα της Θράκης.

Μήκος διαδρόμου: 2600Χ45μ.

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 5 μεσαίου τύπου. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται επί 24ώρου βάση κατόπιν αιτήσεως.

Αεροπορικές Εταιρείες: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ.

Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων: AVIS, BUDJET, EUROPCAR, AVROSCAR, HERTZ, PRIMA

Εταιρείες Καυσίμων: ΕΚΟ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ		ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.504	96.742	92.892	611	327
1987	1.618	98.234	91.769	782	391
1988	1.390	91.017	86.409	609	394
1989	1.457	90.383	85.863	717	260
1990	1.246	75.798	69.617	627	174
1991	1.068	68.461	64.726	725	119
1992	850	66.170	63.366	305	98
1993	889	60.864	59.704	335	74
1994	1.128	70.668	68.798	482	68
1995	1.178	81.547	79.173	632	161
1996	1.529	99.252	96.426	777	185
1997	1.558	107.648	102.615	888	78
1998	1.504	108.400	104.705	966	65
1999	1.583	110.840	107.228	880	55
2000	2.180	113.909	109.900	1.352	59
2001	3.590	138.633	137.721	1.300	46
2002	3.331	114.356	118.637	1.010	57
2003	3.650	119.516	121.807	1.091	38

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" (ΚΑΖΑ)**



Η ιστορία του αεροδρομίου της Ζακύνθου ξεκινάει το 1972. Τότε κτίσθηκε ένα μικρό κτίριο επιβατικού σταθμού 4 χιλ. από το κέντρο της πόλης και λειτούργησε αρχικά με πτήσεις εσωτερικού. Τον Ιούνιο του

1981 τελείωσε η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού. Το Αεροδρόμιο έγινε Διεθνές και η πρώτη πτήση κάτω από Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε με B737-200 της DANAIR. Το εμβαδόν των κτιριακών εγκαταστάσεων του Αερολιμένα είναι 2000τμ. Έχουν αρχίσει εργασίες για επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών καθώς και η κατασκευή νέου κτιρίου αεροσταθμού και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου. Το νέο κτίριο θα αναπτύσσεται σε τρία επίπεδα, συνολικού εμβαδού 13,900τμ. κλειστών χώρων και 8250 τμ. ανοιχτών στεγασμένων χώρων. Επίσης η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου θα είναι συνολικής έκτασης 65000 τμ περίπου. Στόχος των έργων θα είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης Αεροσκαφών: 7. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από μικρή πίστα ελαφρών Αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: PANDAIR, INTERPLAN, ZANTE ANIATION, PLOTIN, FIDELITY, ALKYON

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: EUROPCAR

Εταιρείες Καυσίμων: SHELL, EKO

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	920	18.140	18.621	142	18
1987	1.004	19.297	19.093	76	19
1988	1.182	17.964	18.948	154	20
1989	1.111	18.764	18.760	190	17
1990	1.024	15.201	14.865	36	11
1991	891	12.149	12.336	32	9
1992	1.072	14.168	14.753	41	32
1993	1.078	12.713	12.975	28	5
1994	1.117	14.610	16.305	39	5
1995	1.204	16.190	16.394	45	6
1996	1.401	18.225	18.533	38	7
1997	1.581	17.492	17.389	38	8
1998	1.476	16.083	16.162	34	6
1999	1.384	17.928	17.051	25	5
2000	1.078	16.060	17.056	25	5
2001	928	13.748	14.899	0	0
2002	949	12.490	15.333	0	0
2003	1.125	13.306	13.792	15	4

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.194	61.260	61.163	0	0
1987	1.536	76.475	76.575	0	0
1988	2.038	100.034	100.089	0	0
1989	2.090	116.732	116.713	0	0
1990	2.371	151.838	151.931	0	0
1991	2.352	166.988	167.863	0	0
1992	2.830	206.131	206.435	0	0
1993	2.529	189.491	189.070	0	0
1994	3.110	232.072	230.332	0	0
1995	3.815	276.168	277.012	0	0
1996	3.230	231.788	223.365	0	0
1997	3.197	242.906	220.118	0	0
1998	4.163	323.038	295.511	0	0
1999	4.852	387.693	381.504	0	0
2000	5.476	437.664	448.257	0	0
2001	5.629	470.893	479.452	0	0
2002	5.736	485.362	499.607	0	0
2003	5.990	487.314	494.434	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν. Καζαντζάκης" (ΚΑΗΚ )**

Το αεροδρόμιο βρίσκεται στην πόλη του Ηρακλείου. Το πρώτο αεροσκάφος προσγειώθηκε το καλοκαίρι του 1939. Το 1947 κατασκευάστηκε το πρώτο κτίριο και το 1953 ο διάδρομος 09-27 με αρχικό μήκος 1850 μέτρα. Ο σημερινός Διεθνής Αερολιμένας άρχισε να λειτουργεί σε νέα κτίρια από το 1971. Υπάρχει ο αεροσταθμός για την εξυπηρέτηση των επιβατών και ένας εμπορευματικός σταθμός.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Εμπορευματικός Αερ/θμός: 1

Θέσεις στάθμευσης Ι.Χ αεροσκαφών περιορισμένες.

Τα αεροσκάφη εξυπηρετούνται από τους κάτωθι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης (HANDLERS):

- 1) ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
- 2) GOLDAIR
- 3) SWISSPORT

*Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων:* AVIS OLYMPIC S.A., EURODOLLAR, HOLIDAY AUTO PANAS S.A., AUTOHELLAS S.A. – HERTZ, MOTORCLUB – SIGMA S.A., MOTORSPORT, TRAVEL STAR, RELIABLE – STATUS, TOURENT, EUROCARTER, NATIONAL, SIXT, BUDGET

Εταιρείες Καυσίμων: EKO A.E., MOBIL OIL, BP GREECE, SHELL

Εταιρείες Τροφοδοσίας: OLYMPIC CATERING, EUREST CATERING, AIRLINES CATERING

ΤΡΑΠΕΖΕΣ: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ, ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΗΡΙΟ ACROPOLE, AIR CLUB

Αντιπρόσωποι Αεροπορικών Εταιρειών: INTERSERVICES S.A., PANDAIR, PLOTIN OF CRETE, AVIAREPS HELLAS, COLDAIR

Ο Αερολιμένας εξυπηρετείται από ένα εστιατόριο και πέντε κυλικεία  
Ελληνικές Αεροπορικές Εταιρείες

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ και AEGEAN – CRONUS

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	5.151	380.887	381.866	3.853	1.786
1987	5.530	355.694	355.121	3.815	1.617
1988	5.615	334.052	336.717	3.959	1.085
1989	5.290	336.977	335.111	4.082	773
1990	5.286	298.012	295.363	4.029	766
1991	4.127	237.352	237.695	3.806	609
1992	4.775	232.083	233.482	3.810	602
1993	5.169	226.159	226.763	3.850	472
1994	5.565	234.655	229.642	4.371	419
1995	5.503	223.649	215.067	4.312	515
1996	7.137	274.682	265.003	3.536	411
1997	9.542	351.085	342.985	3.485	538
1998	10.222	334.247	326.077	3.552	535
1999	14.360	434.343	436.757	3.522	580
2000	14.920	494.317	495.079	3.848	629
2001	13.433	406.885	423.583	2.544	445
2002	11.045	348.053	369.881	2.665	523
2003	13.660	403.032	410.025	3.763	564

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	11.167	829.353	826.614	0	3
1987	11.186	864.311	861.707	0	0
1988	12.093	956.091	947.305	0	0
1989	13.402	1.028.054	1.029.779	3	0
1990	12.323	926.820	944.786	2	0
1991	15.090	1.106.549	1.103.522	18	0
1992	19.593	1.404.198	1.378.487	14	19
1993	20.694	1.479.704	1.479.653	2	1
1994	24.135	1.765.201	1.764.943	1	1
1995	21.033	1.559.204	1.561.223	0	0
1996	17.870	1.466.519	1.405.679	10	1
1997	21.312	1.657.569	1.520.810	29	4
1998	22.994	1.768.675	1.615.382	10	0
1999	26.543	2.062.738	2.031.129	3	2
2000	26.291	2.058.233	2.103.008	11	10
2001	25.857	2.083.909	2.132.369	4	3
2002	25.599	2.022.733	2.051.062	11	7
2003	25.863	2.001.590	2.018.860	18	3

➤ Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"



Ο Αερολιμένας βρίσκεται 13 χλμ. ανατολικά από την πόλη της Θεσσαλονίκης στην περιοχή "Μίκρα" και ανήκει στο δήμο Θέρμης. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις καλύπτουν 21000 τ.μ. Ο αερολιμένας λειτουργεί από το 1930.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Εμπορευματικός Αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών : 18

Ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

Αρκετές θέσεις στάθμευσης:

Κατηγορία πυρασφάλειας αεροδρομίου : 8

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	8.108	486.100	492.641	8.370	4.404
1987	8.784	456.303	461.838	8.756	4.971
1988	9.281	464.644	463.638	9.838	4.629
1989	9.041	451.371	449.063	7.432	4.350
1990	9.405	423.005	419.750	7.502	3.694
1991	8.760	360.260	359.331	8.915	2.202
1992	9.771	376.402	377.276	8.808	2.298
1993	11.265	363.469	360.923	8.741	2.301
1994	11.593	360.883	358.963	9.216	2.419
1995	12.578	401.962	393.123	9.993	2.649
1996	15.256	464.067	458.123	10.744	2.082
1997	19.501	560.568	548.168	9.748	2.438
1998	20.090	524.232	514.917	4.999	2.073
1999	26.078	668.697	660.279	3.572	1.677
2000	26.217	772.548	760.835	2.640	2.080
2001	22.013	674.213	669.153	2.292	1.100
2002	18.819	615.650	603.413	1.563	970
2003	24.723	734.298	712.379	2.419	1.119



ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε 1000	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	8.862	279.929	287.763	1.063	4.354
1987	9.289	297.650	307.587	693	4.186
1988	9.140	307.865	323.748	936	4.252
1989	9.171	340.713	350.132	1.147	4.030
1990	9.744	358.577	376.283	1.192	3.686
1991	10.785	385.097	389.869	1.309	3.501
1992	14.008	527.917	520.486	1.430	4.132
1993	16.390	639.713	646.787	1.988	4.881
1994	18.397	753.040	754.601	2.037	4.675
1995	18.249	773.275	767.859	2.491	5.254
1996	18.594	800.500	777.202	3.130	5.699
1997	20.265	877.037	811.393	3.117	6.059
1998	19.383	846.092	781.834	2.539	4.735
1999	21.511	935.030	922.715	3.974	4.109
2000	22.790	1.005.051	1.009.593	3.135	4.564
2001	20.969	1.040.545	1.046.908	3.044	4.030
2002	20.731	1.011.462	1.026.911	1.670	2.974
2003	23.587	1.027.767	1.026.478	2.572	2.734

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας (ΚΑΚΛ)

Ένα από τα 15 Διεθνή Αεροδρόμια είναι και αυτό της Καλαμάτας, που λειτούργησε από το 1959 μέχρι το 1970 στο αεροδρόμιο της Τριόδου. Από το 1970 μέχρι και το 1991 στο νότιο άκρο του χώρου της 120 ΠΕΑ. Από το 1991 μέχρι και σήμερα λειτουργεί σε ιδιόκτητους χώρους της ΥΠΑ συνολικού εμβαδού 2450 τμ., στη Ν.Α. πλευρά της 120 ΠΕΑ. Αποστολή του ΚΑΚΛ είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών αερομεταφοράς και ως εκ τούτου η συμβολή του στην ανάπτυξη και την πρόοδο της Μεσσηνίας αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας, που έχει κληθεί να εξυπηρετήσει, από χωροταξικής άποψης.

#### ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: KS TRAVEL SERVICES, PANDAIR, PELOPS

Εταιρείες Καυσίμων: ΒΡ και ΕΚΟ

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: ΑΣΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, HERTZ, ΣΤΑΥΡΙΑΝΟΣ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	770	40.511	39.457	75	41
1987	766	36.655	35.230	53	35
1988	724	35.051	33.604	46	37
1989	679	33.043	31.594	42	35
1990	728	29.807	27.489	30	21
1991	806	14.290	12.149	18	10
1992	739	13.512	11.336	17	7
1993	786	12.396	10.414	19	14
1994	728	13.150	10.676	31	12
1995	774	12.166	9.882	21	7
1996	679	12.642	9.990	17	7
1997	593	11.028	8.205	17	6
1998	604	9.348	7.402	12	5
1999	352	5.668	4.686	9	3
2000	346	5.796	4.694	7	2
2001	312	4.444	3.236	5	2
2002	48	334	147	1	1
2003	9	9	13	0	0

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	51	859	781	0	0
1987	60	4.345	4.274	0	0
1988	170	9.191	9.091	0	0
1989	340	17.051	16.953	0	0
1990	286	10.933	11.052	0	0
1991	204	9.339	9.274	0	0
1992	272	13.053	13.037	0	0
1993	521	19.935	20.035	0	0
1994	491	28.654	29.285	0	0
1995	633	30.793	31.053	0	0
1996	655	31.936	32.367	0	0
1997	672	30.912	31.284	0	0
1998	643	36.249	32.286	0	0
1999	652	40.723	39.279	0	0
2000	618	39.900	40.633	0	0
2001	680	41.119	41.505	0	0
2002	626	43.383	43.398	0	0
2003	789	53.280	52.279	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας "Ι. Καποδίστριας" (ΚΑΚΚ)**

Η ιστορία του αεροδρομίου ξεκινάει με την προσγείωση ενός αεροσκάφους Heston Phoenix στις 22-3-37, με κυβερνήτη τον Ευστράτιο Ξύδη. Κατά τη διάρκεια του Β Παγκοσμίου πολέμου χρησιμοποιήθηκε από αεροσκάφη του άξονα που εύρισκαν καταφύγιο μετά από πολεμικές επιχειρήσεις. Ο διάδρομός του σήμερα φθάνει σε μήκος τα 2.400 μ. και πλάτος 45 μ. Ένα μικρό κτίριο επιβατικού σταθμού κτίσθηκε το 1962. Τον Απρίλιο του 1965 το αεροδρόμιο έγινε Διεθνές και η πρώτη πτήση κάτω από Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε με jet της Ο.Α. Το 1972 τελείωσε η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 10. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από πίστα στάθμευσης ελαφρών 8.000 τ.μ.

PARKING για 120 Ι.Χ. αυτοκίνητα, 60 λεωφορεία, και ιδιωτικό πάρκινγκ για τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, AEGEAN AIRLINES

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	2.343	108.553	111.157	1.691	122
1987	2.520	110.485	113.599	1.884	105
1988	2.798	111.572	115.021	2.010	113
1989	2.730	108.345	112.348	1.835	88
1990	2.605	103.027	104.717	1.823	77
1991	1.668	84.752	86.599	1.900	67
1992	1.951	84.873	87.615	1.917	67
1993	2.081	89.577	91.141	1.893	58
1994	2.311	96.070	98.165	2.032	70
1995	2.601	101.139	104.086	1.919	80
1996	2.752	109.810	110.256	1.598	75
1997	2.500	111.334	110.761	1.476	61
1998	2.238	93.263	93.251	1.254	31
1999	3.448	122.752	123.655	1.404	26
2000	4.536	149.610	151.755	1.743	36
2001	4.097	129.584	134.108	1.395	33
2002	3.349	110.141	113.352	1.048	58
2003	3.920	126.658	128.561	1.180	20

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	9.016	627.729	625.336	6	2
1987	10.463	743.280	742.938	8	3
1988	9.045	653.489	648.276	11	2
1989	8.095	571.955	571.597	6	2
1990	8.581	628.930	627.083	6	4
1991	8.823	644.801	643.014	0	0
1992	9.940	746.292	743.169	2	1
1993	9.329	738.282	739.304	0	0
1994	10.193	798.396	804.886	0.7	0
1995	10.700	795.586	792.094	0.2	3
1996	8.626	626.423	604.988	6	0
1997	9.035	678.335	611.520	0	0
1998	10.340	786.203	706.595	0	0
1999	11.322	880.822	865.142	0	0
2000	12.169	964.958	970.555	0	0
2001	11.685	979.331	987.684	0	0
2002	11.522	961.091	966.205	0	0
2003	11.116	892.077	897.527	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλονιάς (ΚΑΚΦ)**



Το Διεθνές Αεροδρόμιο Κεφαλονιάς ιδρύθηκε και λειτούργησε το έτος 1971, σε εδαφική έκταση 820 περίπου στρεμμάτων του κάμπου του σημερινού Δήμου Λειβαθούς και σε απόσταση 8 χλμ. από την

πρωτεύουσα του Νομού, το ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ. Η λειτουργία του άρχισε με πτήσεις εσωτερικού (Κεφαλονιά-Αθήνα-Κεφαλονιά), οι οποίες γίνονταν σε περιορισμένης έκτασης εγκαταστάσεις υποδομής. Στα χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι σήμερα συντελέστηκε προοδευτικά ένα πολυεπίπεδο έργο ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του Αεροδρομίου, που το κατέστησε ικανό να παρέχει υψηλού επιπέδου αεροπορικές υπηρεσίες και διευκολύνσεις στην, με εντυπωσιακούς ρυθμούς, προοδευτικά αυξανόμενη κίνηση αεροσκαφών και επιβατικού κοινού. Σημειώνεται ενδεικτικά ότι το Αεροδρόμιο διαθέτει σύγχρονες, πλήρως εξοπλισμένες κτιριακές εγκαταστάσεις εμβαδού 4,500 τ.μ., διάδρομο

διαστάσεων 2,440μ. X 45 μ., κατάλληλο για σχεδόν κάθε τύπο αεροσκάφους, με φωτισήμανση, οπτικά βοηθήματα και ραδιοβοηθήματα για ενόργανες προσεγγίσεις και αναχωρήσεις, δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών εμβαδού 23 στεμμμάτων και πρόσθετο δάπεδο στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών εμβαδού 3,5 στρεμμμάτων. Διαθέτει επίσης Πύργο Ελέγχου εξοπλισμένο με όλα τα αναγκαία σύγχρονα μέσα Ραδιοναυτιλίας και Τηλεπικοινωνιών και Πυροσβεστικό Σταθμό που, προς το παρόν, καλύπτει τις απαιτήσεις κατηγορίας πυρασφάλειας 6 με προοπτική αναβάθμισής της. Πέραν αυτών, βρίσκεται σε πρόοδο ένα φιλόδοξο πρόγραμμα περαιτέρω ανάπτυξης του Αεροδρομίου που αφορά στη βελτίωση των πάσης φύσεως υποδομών, της λειτουργικότητας, της ασφάλειας και της εμφάνισής του.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 4 (δεν υπάρχει προς το παρόν διαγράμμιση στην κύρια πίστα αεροσκαφών) Τα Ι.Χ. αεροσκάφη εξυπηρετούνται από την πίστα στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών (80μ X 40μ), χωρητικότητας 13 αεροσκαφών περίπου.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ:

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: PANDAIR, PLOTIN, HOLIDAY SERVICES:

Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων: HERTZ, EUROPCAR, PRIMA MOTORS

Εταιρείες Καυσίμων: BP, SHELL, EKO, GISSCO S.A.

Θέσεις PARKING

Για Ι.Χ.: 100

TAXI: 20

Για λεωφορεία: 20

Για ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα: 50 (των 4 γραφείων RENT-A-CAR)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	970	30.258	30.248	270	32
1987	1.151	29.768	29.236	274	27
1988	1.374	27.894	26.982	327	55
1989	1.390	24.623	24.197	222	98
1990	1.256	22.304	22.103	100	37
1991	988	17.438	17.556	29	16
1992	1.084	19.335	19.083	41	11
1993	1.075	17.776	18.086	44	11
1994	1.056	18.667	19.165	60	15
1995	1.132	19.795	20.432	69	16
1996	1.142	20.057	20.167	66	16
1997	1.182	21.307	21.588	72	14
1998	1.286	19.908	20.284	59	11
1999	1.361	23.057	22.738	65	17
2000	1.196	22.714	23.770	42	24
2001	1.078	20.674	21.541	53	26
2002	1.072	19.276	20.630	62	25
2003	1.338	20.362	20.948	24	17
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	671	33.041	33.583	0	0
1987	776	41.659	41.815	0	0
1988	816	44.627	44.233	0	0
1989	730	44.560	44.633	0	0
1990	836	49.942	49.837	0	0
1991	895	52.041	51.758	0	0
1992	1.295	73.654	73.691	0	0
1993	1.168	83.385	83.509	0	0
1994	1.224	99.379	99.359	0	0
1995	1.184	97.393	98.054	0	0
1996	1.055	79.006	79.343	0	0
1997	864	68.794	68.894	0	0
1998	1.176	88.367	81.382	0	0
1999	1.530	120.036	117.768	0	0
2000	1.701	137.392	138.177	0	0
2001	1.890	159.166	159.814	0	0
2002	1.978	168.728	169.440	0	0
2003	2.118	169.027	170.245	8	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Κως "Ιπποκράτης" (ΚΑΚΩ)**



Ο Κρατικός Αερολιμένας Κως "Ιπποκράτης", βρίσκεται στο χωριό Αντιμάχεια, σε απόσταση 27 χιλ. από το κέντρο της Κως. Η έναρξη λειτουργίας του Κρατικού Αερολιμένα Κω έγινε στις 4 Απριλίου 1964, με διάδρομο

κατασκευασμένο από ανοικτού τύπου άσφαλτο, μήκους 1200 μέτρων και λάμπες νήσσης. Τον Οκτώβριο του 1980 και μπροστά στις αυξανόμενες ανάγκες της επιβατικής κίνησης, εγκαινιάστηκε ο νέος Αεροσταθμός, ενώ ο διάδρομος είχε επεκταθεί στα 2400 μέτρα ήδη από το 1973. Το 1997 ένα νέο κτίριο αφίξεων προστέθηκε στις εγκαταστάσεις του Αερολιμένα. Έτσι το συνολικό εμβαδόν των κτιριακών εγκαταστάσεων φτάνει τα 3000 τμ.

Επιβατικοί Αεροσταθμοί: 2

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 7. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από πίστα στάθμευσης 9000 τ.μ.

Αεροπορικές Εταιρείες: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, AEGEAN AIRLINES, Rhodos tours

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: Aeolos Travel, Amphora, Karis, Pandair, Plotin, Rhodos Tours

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: Alamo, Budget, Europar, Hertz, Safari rent a car, Sixt, Helios, Kosmos

Εταιρείες Καυσίμων: BP, EKO, SHELL, MOBIL

PARKING: για 100 ΙΧ αυτοκίνητα και 80 λεωφορεία.

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε 10ν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	2.505	92.535	92.925	1.069	294
1987	2.345	92.634	91.320	1.058	209
1988	2.407	95.277	93.944	1.189	185
1989	2.547	93.894	93.881	1.116	229
1990	2.254	85.818	83.408	1.007	205
1991	1.336	66.781	66.038	849	181
1992	1.741	69.151	67.918	951	227
1993	1.575	59.281	59.347	949	261
1994	1.889	61.128	64.087	1.029	321
1995	1.913	70.528	70.755	957	262
1996	2.255	77.442	72.829	808	178
1997	2.620	77.465	75.686	774	150
1998	2.552	72.191	73.121	805	65
1999	2.755	84.803	84.847	903	61
2000	3.036	108.894	108.982	1.028	54
2001	2.555	99.072	101.542	896	52
2002	2.187	87.132	89.871	880	48
2003	3.725	90.670	93.151	1.162	74

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε 10ν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	3.754	255.094	253.671	0	0
1987	4.130	311.024	309.922	2	0
1988	4.322	314.575	313.867	2	0
1989	4.317	316.398	315.851	0	0
1990	4.311	340.592	339.745	0	0
1991	4.758	345.775	345.152	0	0
1992	5.673	435.703	431.892	0	0
1993	6.166	455.573	453.332	0	0
1994	7.209	568.140	561.912	0	0
1995	6.443	505.998	509.150	0	0
1996	5.675	455.760	436.394	0	0
1997	5.101	392.781	358.945	0	0
1998	6.718	550.053	494.551	0	0
1999	7.404	639.461	635.195	0	0
2000	8.209	678.663	681.617	0	14
2001	8.453	718.555	722.431	0	0
2002	7.966	657.980	663.119	0	0
2003	8.037	637.073	641.789	9	0



➤ **Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου (ΚΑΛΜ)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου βρίσκεται στο 20 χιλ. του κεντρικού οδικού άξονα που συνδέει την πρωτεύουσα του νησιού Μύρινα με τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη το Μούρο, που είναι και το δεύτερο λιμάνι της Λήμνου. Ο καινούργιος αερολιμένας άρχισε να λειτουργεί το Μάιο του 2001, και έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει όλους τους τύπους αεροσκαφών.

Αεροπορικές Εταιρείες: Ολυμπιακή Αεροπορία, Hellenic star  
Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων: AUTO EUROPE και HOLIDAY  
PARKING: για 300 Ι.Χ αυτοκίνητα

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	2.311	59.026	57.110	342	324
1987	2.348	60.721	57.271	280	284
1988	2.312	63.215	59.303	251	232
1989	2.402	61.991	59.467	263	226
1990	2.361	56.381	53.170	214	181
1991	2.973	42.666	42.664	178	59
1992	3.027	46.014	45.806	204	68
1993	3.100	42.953	44.295	209	74
1994	3.064	50.004	51.435	229	106
1995	3.141	52.525	54.732	232	136
1996	3.095	52.510	52.890	233	145
1997	3.054	55.790	55.536	209	123
1998	3.024	53.622	55.368	223	130
1999	2.596	57.174	58.805	207	120
2000	2.948	62.864	65.593	237	113
2001	2.747	59.684	61.032	200	66
2002	2.876	53.062	56.145	201	63
2003	2.668	50.721	51.600	450	71
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	50	878	804	0	0
1987	48	815	810	0	0
1988	44	787	748	0	0
1989	102	1.322	1.318	0	0
1990	85	130	130	0	0
1991	44	811	808	0	0

1992	166	2.926	3.013	0	0
1993	306	4.415	4.312	0	0
1994	256	6.343	6.497	0	0
1995	117	3.708	3.755	0	0
1996	283	8.574	8.631	0	0
1997	259	8.391	8.454	0	0
1998	353	8.711	8.299	0	0
1999	305	7.169	6.987	0	0
2000	492	7.908	7.940	0	0
2001	143	7.029	7.377	0	0
2002	124	7.421	7.572	0	0
2003	109	6.206	6.727	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" (KAMT)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης " Οδυσσέας Ελύτης" άρχισε να λειτουργεί το 1948 με διάδρομο από αμμοχάλικο 1200X32μ. Το 1965 το συνολικό εμβαδόν του αεροσταθμού ήταν 368 τμ. Σήμερα ο διάδρομος έχει μήκος 2400μ. και πλάτος 45μ. και ο αεροσταθμός έχει συνολική επιφάνεια 2000τμ. Το 1980 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση charter.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 4. Υπάρχει βοηθητική πίστα στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών.

Αεροπορικές Εταιρείες: Ολυμπιακή Αεροπορία, Aegean - Cronus airlines

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: PANDAIR και PLONTIN

Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων: HERTZ, EUROPE CAR, BUDGET

Εταιρείες Καυσίμων: EKO και SHELL

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	4.239	151.880	151.645	908	256
1987	4.270	147.745	145.087	946	241
1988	4.127	148.021	145.320	904	221
1989	4.445	148.887	148.760	935	359
1990	4.449	137.535	134.657	900	240
1991	3.212	108.888	107.518	838	161
1992	3.719	107.942	107.121	843	141
1993	3.404	95.462	97.334	835	250
1994	3.348	103.837	105.909	898	373
1995	3.389	112.233	114.583	935	297
1996	3.366	120.971	121.153	952	207
1997	4.220	141.824	143.102	942	212
1998	4.248	132.259	134.424	761	206
1999	5.492	147.036	148.488	661	145
2000	7.393	167.611	169.112	864	102
2001	5.626	144.925	148.763	784	94
2002	5.594	130.292	134.484	690	89
2003	7.763	141.963	146.797	870	94

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	672	25.570	25.515	0	0
1987	612	27.149	27.188	0	0
1988	906	40.257	40.176	0	0
1989	1.168	52.612	52.652	0	0
1990	928	48.306	48.417	0	0
1991	978	47.347	47.127	0	0
1992	1.078	59.813	59.999	0	0
1993	1.364	68.558	68.421	0	0
1994	1.256	67.481	66.863	0	0
1995	1.302	76.576	76.126	0	0
1996	1.017	56.456	56.409	0	0
1997	824	49.723	50.140	0	5
1998	752	40.969	38.739	0	0
1999	1.218	71.636	70.632	0	0
2000	1.239	78.965	80.529	0	0
2001	1.226	83.331	84.936	0	0
2002	1.222	81.045	81.994	0	0
2003	1.302	77.903	78.735	95	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" (ΚΑΡΔ)**



Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" (ΚΑΡΔ), βρίσκεται στη θέση Παραδείδι σε απόσταση 15 χιλιομέτρων, δυτικά της πόλεως Ρόδου. Ο Αερολιμένας άρχισε να λειτουργεί στις 28 Ιουνίου 1977. Οι κτιριακές του εγκαταστάσεις φτάνουν στα 31000 τμ.

και υπάρχει σε εξέλιξη έργο επέκτασης, με το πέρας του οποίου θα διπλασιασθεί η επιφάνειά του.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 13

Ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Αρκετές θέσεις στάθμευσης.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	8.035	307.325	308.793	3.308	346
1987	8.045	292.335	290.388	3.210	306
1988	7.755	286.245	286.736	3.223	289
1989	7.822	282.507	282.675	3.044	265
1990	7.978	251.979	249.762	2.684	248
1991	5.749	198.269	196.510	2.396	210
1992	6.319	207.000	209.375	2.465	221
1993	6.744	196.377	198.843	2.474	231
1994	6.428	189.277	190.795	2.660	232
1995	6.813	209.455	210.246	2.676	270
1996	7.180	235.325	242.071	2.388	315
1997	9.587	279.199	280.569	2.312	243
1998	10.167	269.461	265.823	2.246	245
1999	11.988	318.930	319.459	1.888	190
2000	12.571	356.883	363.677	2.578	241
2001	11.781	338.430	344.039	1.464	354
2002	11.099	310.074	318.763	1.242	412
2003	13.313	340.760	348.555	2.612	363

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	10.238	703.731	698.790	0	0
1987	9.609	753.939	752.905	0	0
1988	9.752	751.662	749.296	1	0
1989	10.107	751.310	750.033	0	0
1990	10.558	790.601	787.120	0	0
1991	10.131	715.256	712.821	0	0
1992	12.613	938.084	942.216	16	2
1993	12.719	926.811	924.933	0	0
1994	13.992	1.056.560	1.055.154	1	0
1995	13.160	960.586	964.336	4	0
1996	10.884	899.809	864.312	4	0
1997	13.078	1.019.876	935.651	12	0
1998	14.760	1.116.611	1.020.417	20	0
1999	17.475	1.340.709	1.312.420	9	40
2000	17.071	1.339.139	1.347.351	3	28
2001	16.319	1.361.783	1.383.923	1	1
2002	15.911	1.288.923	1.312.723	0	0
2003	15.806	1.236.553	1.240.202	25	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Σάμου (ΚΑΣΜ)

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σάμου βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά του νησιού, και σε απόσταση 3 χλμ. από το Πυθαγόρειο και 14 χλμ. από την πρωτεύουσα ΒΑΘΥ. Τα εγκαίνια έγιναν στις 23 Ιουνίου 1963, με την άφιξη της πτήσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Στις 4 Μαΐου 1976 έγινε η εκτέλεση της πρώτης μη τακτικής πτήσης (charter). Η κτιριακή υποδομή του αερολιμένα ήταν συνολικής επιφάνειας 2.000 τμ., ενώ το 2003 έγινε η ολοκλήρωση του νέου, σύγχρονου αεροσταθμού με εμβαδόν 7.000 τμ., και οι θέσεις στάθμευσης από τέσσερις να γίνουν εννέα. Ο διάδρομος έχει μήκος 2.030μ. και πλάτος 45μ., και μπορούν να

#### ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Επιβατικός αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 4. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από πίστα στάθμευσης 1.500 τμ.

PARKING για 500 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 20 λεωφορεία.

Αεροπορικές Εταιρείες: Ολυμπιακή Αεροπορία

Αεροπορικοί Αντιπρόσωποι: PANDAIR, INTERPLAN, PLOTIN

Εταιρείες Ενοικίασης Αυτοκινήτων: HERTZ, EUROPE CAR, AVIS,  
ALAMOS

Εταιρείες Καυσίμων: BP και ΕΚΟ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	2.064	86.687	91.518	698	90
1987	1.999	86.917	88.388	708	67
1988	2.040	87.167	89.110	678	73
1989	2.386	86.001	88.497	658	66
1990	2.142	76.033	77.057	557	45
1991	1.431	56.012	57.002	529	33
1992	2.593	58.215	59.033	517	26
1993	2.547	57.295	59.784	554	32
1994	2.435	60.122	61.248	542	47
1995	2.536	65.769	66.500	523	42
1996	2.773	70.656	71.208	443	37
1997	2.850	73.734	75.830	437	37
1998	2.814	72.216	73.840	401	36
1999	4.285	94.085	95.047	388	35
2000	3.979	88.999	91.447	445	48
2001	3.510	74.864	79.140	364	40
2002	3.224	68.674	72.688	353	39
2003	3.543	69.584	72.628	435	34
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	1.242	63.169	60.654	0	0
1987	1.642	81.338	82.071	0	0
1988	1.658	86.743	86.512	0	0
1989	1.876	100.028	99.687	0	0
1990	1.888	99.811	99.967	0	0
1991	1.609	89.382	88.848	0	0
1992	2.108	119.827	119.300	0	0
1993	2.260	137.012	136.712	0	0
1994	2.300	148.086	148.554	0	0
1995	2.272	140.472	141.720	0	0
1996	2.113	132.294	132.136	0	0
1997	1.734	100.056	94.069	1	0

1998	2.191	143.404	134.094	0	0
1999	2.478	158.602	156.102	0	0
2000	2.166	144.322	143.626	0	0
2001	2.188	152.173	152.513	0	0
2002	2.126	141.649	141.839	0	0
2003	2.142	133.290	133.545	2	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Δασκαλογιάννης" (ΚΑΧΝ)

Αρχικά, το ιστορικό Αεροδρόμιο του Μάλεμε, εξυπηρετούσε μεταπολεμικά πτήσεις εσωτερικού μέχρι το 1959, οπότε για πρώτη φορά μεταφέρθηκε στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας. Κατόπιν, το 1967, κτίσθηκε το πρώτο κτίριο Αεροσταθμού με δύο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Από το 1974, οπότε το Αεροδρόμιο άρχισε να εξυπηρετεί και διεθνείς πτήσεις, η ανεπαρκής χωρητικότητά του, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής νέου κτιρίου. Τελικά το 1996 αποπερατώθηκε και λειτούργησε το νέο κτίριο συνολικής επιφάνειας 14,650 τμ., με 6 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, που έχει προοπτική να καλύπτει διακίνηση 1,350,000 επιβατών, ετησίως. Το 2000 έλαβε την ονομασία Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ". Το αεροδρόμιο βρίσκεται 15 χιλ. ΒΑ από την πόλη των Χανίων στη χερσόνησο της Σούδας. Ο διάδρομος 11-29 έχει μήκος 3,344μ., πλάτος 45μ., και βρίσκεται σε υψόμετρο 150μ. από την επιφάνεια της θάλασσας.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 7 και 8 ιδιωτικών αεροσκαφών. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από την Ο.Α. Απαιτείται άδεια προσγείωσης από το ΓΕΑ.

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, AEGEAN AIRLINES

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ: AVIS, BUDGET, EUROPCAR, HERZ, SIXT, KYDON, TRUST

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: Travel Value & Duty Free, Κρητική Διατροφή, Τυποποιημένα προϊόντα, Είδη Λαϊκής τέχνης

ΚΑΥΣΙΜΑ: GISSCO (BP – SHELL) και ΕΚΟ Α.Ε

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ: EUREST

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (ΚΑΚΒΑ)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας, λειτουργεί από το 1952. Αρχικώς στεγάστηκε στις εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας στον Αμυγδαλεώνα Καβάλας, περιοχή που απέχει 12 χλμ., από το κέντρο της πόλεως. Στις 12 Οκτωβρίου 1981, μεταφέρθηκε στην περιοχή του Αγιάσματος Καβάλας που ανήκει διοικητικά στη Χρυσούπολη της επαρχίας Νέστου. Μέχρι το Δεκέμβριο του 1987 λειτουργούσε σαν Αερολιμένας εσωτερικών συγκοινωνιών. Από τις 16 Δεκεμβρίου 1987, με κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας και Μεταφορών και επικοινωνιών, εντάχθηκε στους Διεθνείς Αερολιμένες. Το 1992, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών καθορίστηκε η ονομασία που φέρει σήμερα και είναι: ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ "ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ". Ο Αερολιμένας απέχει 31 χιλ. από την πόλη της Καβάλας, 40 χιλ. από την πόλη της Ξάνθης, 12 χιλ. από τη κωμόπολη της Χρυσούπολης και 14 χιλ. από τη κωμόπολη της Κεραμωτής.

Επιβατικός Σταθμός: 1 (6000 τμ.)

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 12

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, AEGEAN-CRONUS AIRLINES

Αντιπροσωποι ξένων Αεροπορικών Εταιρειών: KRONAKI AIR SERVICES PANDAIR, LTU AIR SLOVAKIA, TRAVEL SERVICE TRANSAVIA, MYRTRAVEL AIRWAYS AIR BERLIN, MYRTRAVRL AIRWAYS A/S EXCEL AIRWAYS, JMC AZZURA AIR, BRITANNIA AIRWAYS SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM, STERLING EUROPEAN AIRLINES WHITE EAGLE AVIATION, CZECH AIRLINES BRITANNIA AB, MD AIRLINE HOLA AIRLINE, AEROLLOYD FLUG AUSTRIAN AIRLINES, SLOVAK AIRLINES FISHER AIR, EUROWING

Επίγεια εξυπηρέτηση (Handling agent): ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Εταιρείες Καυσίμων: EKO - BP και SHELL

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: BUDGET, EVROS CAR, SIXT, PRIMA, HERTZ, EUROPCAR



**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.219	64.274	63.326	346	248
1987	1.129	58.758	56.084	180	153
1988	1.168	60.334	58.256	361	127
1989	1.127	56.977	55.862	382	93
1990	931	48.695	47.502	214	70
1991	738	41.022	39.463	108	51
1992	743	42.787	40.541	89	53
1993	745	40.015	38.238	71	29
1994	934	42.867	41.085	90	118
1995	1.249	52.951	51.434	323	32
1996	1.517	59.966	58.347	424	55
1997	1.603	70.441	69.414	665	43
1998	1.593	63.941	63.494	439	16
1999	1.927	78.306	79.077	657	13
2000	3.196	100.364	102.786	879	11
2001	3.059	78.970	83.327	710	10
2002	1.996	58.025	59.628	310	12
2003	2.132	62.829	63.261	351	7

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	411	15.745	15.656	0	0
1987	507	18.721	18.506	0	0
1988	554	22.050	22.325	0	0
1989	670	25.568	25.582	0	0
1990	684	27.682	26.561	0	0
1991	471	18.986	19.551	0	0
1992	794	37.540	37.342	0	0
1993	1.008	56.186	55.889	0	0
1994	1.072	73.485	72.526	0	0
1995	1.001	67.552	67.089	1,7	0,4
1996	1.235	71.107	68.228	0	45
1997	1.054	59.532	54.021	20	188
1998	1.068	68.270	61.963	5	135
1999	1.399	83.575	81.859	14	3
2000	1.892	99.675	100.038	6	0
2001	1.551	105.771	106.409	1	1
2002	1.988	123.473	124.858	1	0
2003	1.879	115.122	115.218	3	0

## ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ - ΕΞΟΔΟΥ

### > Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων (ΚΑΙΩ)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.189	57.439	58.623	141	86
1987	1.106	49.289	50.387	87	72
1988	983	49.892	45.892	87	50
1989	864	36.632	38.660	51	40
1990	917	33.186	34.445	48	42
1991	1.502	32.328	32.653	37	33
1992	1.493	33.981	34.696	36	31
1993	1.543	33.495	34.167	35	26
1994	1.631	39.502	40.342	40	37
1995	1.915	48.134	47.860	48	32
1996	2.059	55.761	54.404	60	32
1997	1.935	54.936	53.809	41	21
1998	1.974	54.420	52.990	37	9
1999	2.105	60.310	58.886	33	9
2000	3.364	87.720	87.520	30	9
2001	3.340	73.327	73.561	12	6
2002	2.981	62.851	63.043	11	5
2003	2.715	67.544	67.662	16	6
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	92	132	110	0	2
1987	94	231	173	0	2
1988	96	215	241	0	3
1989	71	43	38	0	5
1990	102	353	209	0	2
1991	61	86	21	0	0
1992	7	0	18	0	13
1993	13	49	18	0	0
1994	17	113	105	5	0
1995	20	50	64	0	0
1996	42	381	394	0	0
1997	11	38	10	0	0
1998	1	4	0	0	0
1999	93	0	227	0	0
2000	128	372	239	0	0
2001	12	52	22	0	0
2002	0	0	0	0	0
2003	42	219	183	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)**



Ο Αερολιμένας Μυκόνου βρίσκεται σε απόσταση 3 χιλ. απ την πόλη της Μυκόνου. Ο διάδρομος προσγείωσης έχει μήκος 1900μ. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του Αερολιμένα έχουν συνολική έκταση 8000 τμ. Ο Αερολιμένας λειτούργησε

πρώτη φορά τον Ιούνιο του 1971. Από τότε η κίνησή του σημείωσε με εντυπωσιακή άνοδο, συνοδεύοντας την αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού στο νησί της Μυκόνου, εξυπηρετώντας μεγάλο αριθμό αεροσκαφών, μεταξύ των οποίων ιδιωτικά αεροσκάφη επωνύμων από το χώρο της πολιτικής, των επιχειρήσεων, των τεχνών, του θεάτρου, και του διεθνούς κινηματογράφου.

Επιβατικός Σταθμός: Εσωτερικού (3 gates) και Εξωτερικού (3 gates)

Θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. αεροσκαφών: 10

Τα αεροσκάφη εξυπηρετούνται από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	6.858	75.912	80.278	174	15
1987	6.527	73.941	76.048	151	13
1988	6.451	73.015	76.608	160	12
1989	6.200	74.941	77.562	157	7
1990	5.670	72.218	78.339	157	8
1991	4.488	61.527	64.962	115	6
1992	3.725	64.609	67.870	143	21
1993	4.262	66.293	71.797	159	14
1994	3.789	74.650	79.638	231	34
1995	3.932	74.022	79.395	228	13
1996	3.642	76.857	80.568	228	15
1997	3.552	81.386	84.333	226	15
1998	3.399	75.623	79.399	227	11
1999	3.232	72.171	73.191	246	7
2000	4.604	83.700	87.707	283	10
2001	3.804	71.545	76.712	72	3
2002	4.424	74.957	81.220	72	3
2003	5.357	74.913	79.203	86	16

## ➤ Κρατικός Αερολιμένας Χίου (ΚΑΧΙ)



Ο Κρατικός Αερολιμένας ΧΙΟΥ (ΚΑΧΙ), βρίσκεται στην παράκτια ζώνη του ανατολικού τμήματος του νησιού, στο νότιο άκρο της πόλης και σε απόσταση 3 χιλιομέτρων από το κέντρο της. Άρχισε τη λειτουργία του στις 4 Αυγούστου 1969, με

την προσγείωση του αεροσκάφους της Ο.Α., πτήση 560, και σήμερα εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση του εσωτερικού και των πτήσεων εξωτερικού θερινής περιόδου. Η κτιριακή υποδομή του αερολιμένα είναι συνολικής επιφάνειας 800 τ.μ. Ο προσανατολισμός του διαδρόμου προσγείωσης είναι 01-19 μήκους 1500μ και πλάτους 30μ. Το δάπεδο στάθμευσης έχει διαστάσεις 100 X 60 μ. Στον ΚΑΧΙ λειτουργούν δύο Ραδιοβοηθήματα στην περιοχή του Αεροδρομίου και ένα Ραδιοβοήθημα διαδρομής στην περιοχή Μεστών. Το 1999 ανατέθηκε σε ιδιωτική εταιρεία η εκπόνηση μελέτης για την ανάπτυξη του αερολιμένα ΧΙΟΥ, η οποία έχει ολοκληρωθεί και εγκριθεί από την υπηρεσία. Το 2003 έγινε απαλλοτρίωση εκτάσεως 39000 τ.μ. στο νότο του αερολιμένα, με σκοπό τη δημιουργία ζώνης ασφαλείας. Σήμερα είναι σε εξέλιξη διαδικασία απαλλοτρίωσης έκτασης 170 στρεμμάτων στη βόρεια περιοχή του αερολιμένα προκειμένου να υλοποιηθεί το γενικό σχέδιο ανάπτυξης του αερολιμένα που προβλέπει:

- Επέκταση διαδρόμου στα 1850 μέτρα
- Επέκταση πεδίου ελιγμών
- Αύξηση θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών
- Κατασκευή νέου Πύργου Ελέγχου Αεροσκαφών
- Αύξηση χώρου αεροσταθμού για εξυπηρέτηση αεροπορικής

κίνησης

- Επέκταση βοηθητικών χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων
- Δημιουργία ζωνών ασφαλείας

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις Στάθμευσης Αεροσκαφών: 2

Αεροπορικές Εταιρείες: Ολυμπιακή Αεροπορία

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: HERTZ και AVIS

Εταιρείες Καυσίμων: ΕΚΟ

PARKING: Διαθέτει 50 θέσεις στάθμευσης Ι.Χ αυτοκινήτων περιορισμένου χρόνου στάθμευσης (μέχρι 2 ώρες).

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	2.161	97.120	97.730	726	112
1987	2.147	91.042	90.919	682	100
1988	2.090	89.773	89.849	614	82
1989	2.273	90.932	89.635	584	65
1990	2.058	86.838	85.583	590	69
1991	1.642	66.823	65.991	547	73
1992	2.895	66.523	67.622	507	43
1993	2.888	64.362	67.082	528	66
1994	2.782	68.174	71.642	500	100
1995	3.104	74.161	77.121	444	46
1996	3.162	79.067	81.600	395	42
1997	3.355	85.999	88.588	372	43
1998	3.505	83.515	86.175	351	47
1999	3.802	87.957	90.641	361	43
2000	3.716	96.621	98.758	384	54
2001	3.305	80.652	83.978	309	61
2002	3.538	72.622	76.814	300	50
2003	4.624	75.599	79.144	516	93

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	34	1.498	1.266	0	0
1989	152	5.777	5.833	0	0
1990	282	8.014	7.792	0	0
1991	222	10.029	9.976	0	0
1992	248	8.149	7.093	0	0
1993	350	11.568	11.365	0	0
1994	431	15.300	15.059	0	0
1995	471	15.739	15.311	0	0
1996	388	14.799	14.676	0	0
1997	346	11.293	10.891	0	0
1998	336	12.949	11.262	0	0
1999	454	19.438	17.784	0	0
2000	382	15.907	14.945	0	0

2001	461	17.484	19.683	0	0
2002	528	22.372	21.400	0	0
2003	410	15.776	15.072	0	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Μήλου (ΚΑΜΛ)

Ο Κρατικός Αερολιμένας Μήλου βρίσκεται 5 χλμ. νοτιοανατολικά από το λιμάνι του νησιού, τον Αδάμαντα, δίπλα στις παλιές Αλυκές, σε κτιριακές εγκαταστάσεις 1615 τμ. Το προσωρινό κοινοτικό αεροδρόμιο εσωτερικών συγκοινωνιών ιδρύεται στις 17 Ιανουαρίου 1973, στη θέση Αλυκές της Κοινότητας Τρυπητής Μήλου. Στις 23 Οκτωβρίου 1995, συντελείται η κατασκευή και αρχίζει η λειτουργία του νέου αεροσταθμού ενώ παράλληλα ασφαλτοστρώνεται εκ νέου ο διάδρομος, κατασκευάζεται ο τροχόδρομος, το υφιστάμενο δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών, χώροι στάθμευσης οχημάτων και όλες οι αναγκαίες διευκολύνσεις. Δεδομένου του μικρού μήκους του διαδρόμου που είναι μόνο 800 μέτρα, ο αερολιμένας μπορεί να εξυπηρετεί ελαφρά αεροσκάφη. Εξάλλου, λόγω της μικρής χωρητικότητας του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, είναι εφικτή η στάθμευση μόνο ενός μεσαίου και μέχρι δύο ελαφρών αεροσκαφών ή ελικοπτέρων. Στα πλαίσια της ανάπτυξης των επιχειρησιακών δεδομένων του αερολιμένα διενεργείται επέκταση του διαδρόμου και γενικότερα του πεδίου ελιγμών έτσι ώστε να καταστεί εφικτή η εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και περισσότερων αεροσκαφών. Εξάλλου, στα πλαίσια της αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών, ο αερολιμένας εμπλουτίζεται με νέες εγκαταστάσεις και συσκευές έτσι ώστε η διεξαγόμενη μέσω αυτού αεροπορική και επιβατική κίνηση να διενεργείται ασφαλέστερα και ταχύτερα.

#### ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Προς αεροπορικές εταιρείες και γενική αεροπορία.

— Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών, από την Ολυμπιακή Αεροπορία

Προς του επιβάτες

Ο.Α., ΕΟΤ, Κυλικείο, Τράπεζες-ανταλλακτήρια συναλλάγματος, ΕΛΤΑ, Τουριστικά γραφεία, Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων, Καρτοτηλέφωνα ΟΤΕ στην αίθουσα υποδοχής επιβατών. Ιμάντες μεταφοράς αποσκευών.

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.280	10.334	11.044	34	4
1987	1.326	10.150	10.698	32	4
1988	1.412	10.238	10.705	30	4
1989	1.543	10.457	10.759	26	3
1990	1.425	9.884	9.954	28	3
1991	1.139	7.836	8.010	31	3
1992	1.168	8.433	8.858	34	2
1993	1.156	7.514	7.783	31	4
1994	1.264	8.411	8.800	32	3
1995	1.316	9.256	9.723	35	5
1996	1.306	9.344	9.907	32	3
1997	1.258	9.243	9.541	28	2
1998	1.154	8.247	8.729	27	0
1999	740	5.360	5.618	16	0
2000	723	5.222	5.484	9	0
2001	668	4.464	4.318	2	1
2002	906	5.436	6.173	12	2
2003	898	7.557	7.629	28	0

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	42	813	815	0	0
1987	40	731	708	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	56	853	824	0	0
1991	28	417	361	0	0
1992	0	0	0	0	0
1993	0	0	0	0	0
1994	0	0	0	0	0
1995	0	0	0	0	0
1996	0	0	0	0	0
1997	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	0	0
1999	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0

## ➤ Κρατικός Αερολιμένας Πάρου (ΚΑΠΑ)

Τα εγκαίνια του αεροδρομίου Πάρου έγιναν στις 5-10-1982 σε έκταση που παραχώρησε ο κ. Νικόλαος Παντελαΐος, απ όπου και η ονομασία του, "Παντελαΐειο Αεροδρόμιο Πάρου", και βρίσκεται ΝΝΔ του νησιού, 10 χιλ. από το λιμάνι της Παροικιάς. Η λειτουργία του ξεκίνησε σαν δημοτικό αεροδρόμιο με χωμάτινο διάδρομο και ένα μικρό οίκημα 80 τμ. για αεροσταθμό. Το 1985 ο διάδρομος ασφαλτοστρώθηκε. Στην αρχή υπήρχε ένα ισόγειο κτίριο και το 1987 έγιναν προσθήκες με έναν ακόμη όροφο, όπου εγκαταστάθηκαν οι υπηρεσίες της Υ.Π.Α. και της Ε.Μ.Υ. Το 1989 το αεροδρόμιο έγινε κρατικό. Το εμβαδόν των εγκαταστάσεων είναι περίπου 400τμ.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 8 ελαφρά αεροσκάφη (4 με άγκιστρα πρόσδεσης και 4 χωρίς άγκιστρα)

Έκτασης πίστας: 600 τμ.

### ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	3.345	25.585	26.333	19	8
1987	3.484	24.746	25.057	17	6
1988	3.562	25.877	26.262	17	6
1989	3.479	26.107	25.190	22	8
1990	3.652	25.129	25.054	21	5
1991	2.849	19.318	20.055	20	3
1992	3.252	22.062	23.331	16	5
1993	3.495	21.889	23.362	19	5
1994	3.364	22.463	24.182	21	3
1995	3.463	22.960	24.654	23	3
1996	3.402	22.904	24.312	30	5
1997	2.932	22.045	22.672	20	3
1998	2.770	19.300	19.424	19	2
1999	2.207	15.866	15.856	9	2
2000	2.946	20.175	22.417	10	1
2001	1.668	11.357	12.031	5	1
2002	826	4.842	5.963	1	0
2003	1.492	11.545	11.064	4	0



ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ ΣΕ ΤΟΝ.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	88	1.778	1.806	0	0
1987	126	2.344	2.307	0	0
1988	156	3.137	3.025	0	0
1989	158	3.027	2.954	0	0
1990	180	3.004	3.019	0	0
1991	144	2.048	2.045	0	0
1992	126	2.313	2.227	0	0
1993	68	1.042	1.024	0	0
1994	0	0	0	0	0
1995	118	1.832	1.903	0	0
1996	52	787	808	0	0
1997	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	0	0
1999	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0
2003	9	7	6	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Νάξου (ΚΑΝΞ)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας ΝΑΞΟΥ, απέχει 3 χιλ. από το κέντρο της πόλης, και λειτουργεί από τις 3/7/92. Το εμβαδόν των κτιριακών του εγκαταστάσεων είναι 300 τ.μ. Ο Αερολιμένας έχει τη δυνατότητα να υποδεχθεί όλους τους τύπους ελαφρών αεροσκαφών, μέχρι και αεροσκάφη τύπου ATR42, DHC7 και DHC8.

Θέσεις Στάθμευσης Αεροσκαφών: έως και 2 αεροσκάφη τύπου ATR42 ταυτόχρονα.

Στον Αερολιμένα διατηρεί γραφείο η Ολυμπιακή Αεροπορία. Επίσης υπάρχει αίθουσα κυλικείου για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	629	2.768	2.893	0	0
1993	1.279	6.913	7.492	4	2
1994	1.291	7.980	8.080	9	0
1995	1.371	8.589	9.100	8	11
1996	1.287	9.644	9.877	9	0
1997	1.130	12.335	13.133	13	0
1998	1.125	13.291	13.923	11	0
1999	836	13.010	12.845	8	0
2000	877	13.470	13.952	7	0
2001	650	8.951	9.517	8	0
2002	727	7.144	8.086	6	0
2003	711	8.752	10.233	2	0

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	24	427	503	0	0
1993	82	932	891	0	0
1994	30	452	448	0	0
1995	112	1.710	1.726	0	0
1996	104	1.668	1.608	0	0
1997	106	1.744	1.778	0	0
1998	140	2.248	2.247	0	0
1999	136	2.291	2.548	0	0
2000	142	2.528	2.540	0	0
2001	234	3.082	3.157	0	0
2002	298	4.245	3.756	0	0
2003	123	2.395	2.582	0	0

## ΑΜΙΓΩΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ)

Η νήσος Αστυπάλαια με 1000 κατοίκους έχει δύο χωριά, τη Χώρα και ένα μικρό ψαροχώρι τη Μαλτεζάνα. Ο αερολιμένας βρίσκεται κοντά στη Μαλτεζάνα και η απόσταση από τη Χώρα είναι 13 χιλ. Οι επιβάτες μεταφέρονται με λεωφορείο - ταξί - ενοικιαζόμενα οχήματα. Δρομολόγια εκτελούν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές με αεροσκάφη ATR42 και DH8. Στο δρομολόγιο Αθήνα - Αστυπάλαια - Αθήνα γίνονται τέσσερις πτήσεις την εβδομάδα κατά τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0
1993	88	218	404	0	0
1994	226	1.156	1.107	0	1
1995	340	1.597	1.851	1	0
1996	350	1.872	2.326	2	0
1997	396	2.375	2.765	3	0
1998	386	2.273	2.885	3	0
1999	369	3.280	3.707	6	0
2000	501	4.786	5.276	9	0
2001	432	4.443	4.873	0	0
2002	528	4.956	5.475	2	0
2003	665	5.446	5.885	14	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας (ΚΑΙΡ)

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας βρίσκεται στο Ν.Α. άκρο του νησιού, και απέχει 12 χιλ. από την πρωτεύουσα του νησιού τον Άγιο Κήρυκο, και 52 χιλιόμετρα από τον Εύδηλο. Ο Αερολιμένας λειτούργησε για πρώτη φορά στις 14-6-95 με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με αεροσκάφος DO 228. Στις 30/5/1998 έγινε η πρώτη τακτική charter πτήση για Βιέννη μέσω Καβάλας με ATR72 της Ολυμπιακής μια φορά την εβδομάδα έως 26/9/98. Το εμβαδόν των κτιριακών του εγκαταστάσεων είναι 1500 τμ. (Αεροσταθμός και Αμαξοστάσιο). Ο διάδρομος έχει μήκος 1380μ. και πλάτος 30μ. και μπορούν να προσγειωθούν μέχρι και αεροσκάφη τύπου ATR-72 και στρατιωτικά τύπου C130.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις Στάθμευσης Αεροσκαφών: 4 αεροσκάφη ATR72.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0
1993	0	0	0	0	0
1994	0	0	0	0	0
1995	132	1.100	1.279	0	0
1996	346	4.988	5.495	4	0
1997	378	6.761	7.576	5	0
1998	390	7.408	8.150	6	0
1999	390	8.348	9.105	5	0
2000	504	9.716	11.359	5	0
2001	462	8.121	9.419	3	1
2002	392	7.400	8.387	2	1
2003	398	7.571	8.381	2	0

➤ **Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου (ΔΑΚΑ)**

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	739	2.683	2.783	8	3
1987	759	1.895	2.105	6	2
1988	756	1.879	2.081	4	2
1989	770	1.832	1.959	2	1
1990	822	2.201	2.329	3	2
1991	450	1.264	1.398	3	1
1992	670	2.080	2.167	4	2
1993	884	1.794	1.507	3	4
1994	884	2.022	1.956	3	2
1995	935	2.140	2.129	5	3
1996	964	2.299	2.270	7	4
1997	1.364	2.180	2.179	6	5
1998	1.063	1.797	1.878	5	2
1999	864	1.609	1.661	3	2
2000	816	1.577	1.658	3	0
2001	476	1.352	1.394	3	1
2002	610	2.595	2.883	3	1
2003	672	2.454	2.791	6	0

➤ **Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου (ΔΑΖΟ)**

Η λειτουργία του αεροδρομίου στο Καστελόριζο άρχισε το έτος 1986. Είναι αεροδρόμιο εσωτερικού. Υπάρχει δυνατότητα προσγείωσης μόνο για αεροπλάνα μέχρι 20 θέσεις. Μετά τις αρχές του 20ου αιώνα στο ακριτικό Καστελόριζο των 15,000 κατοίκων γινόταν χρήση υδροπλάνων που εκτελούσαν πτήσεις κυρίως σε πόλεις της βορειοανατολικής Αφρικής. Σαν αεροδρόμιο χρησιμοποιείτο το φυσικό λιμάνι του νησιού που είναι αρκετά μεγάλο σε σχήμα πετάλου. Στην είσοδο δεξιά του λιμανιού σώζεται ο οικίσκος που γινόταν ο ανεφοδιασμός των υδροπλάνων.

**ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

Ο Αερολιμένας επανδρώνεται εκ περιτροπής κατά διαστήματα από έναν 1 τηλεπικοινωνιακό υπάλληλο της ΥΠΑ, που εκτελεί καθήκοντα γενικής φύσης ήτοι: αερολιμενικά, παροχή αεροναυτικών πληροφοριών στα αεροσκάφη, μεταβίβαση σημάτων και γενικά επιστατεί σε ότι έχει

σχέση με το αεροδρόμιο, βοηθούμενος από έναν οδηγό-πυροσβέστη υπάλληλο της ΥΠΑ.

### ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- 1.- Θέση 1200 μέτρα δυτικά της πόλης Μεγίστης.
- 2.- Υψόμετρο διαδρόμου προσγείωσης 144,50 μέτρα.
- 3.- Διεύθυνση διαδρόμου προσγείωσης 140/320 μοίρες.
- 4.- Μήκος διαδρόμου προσγείωσης 799 μέτρα.
- 5.- Πλάτος διαδρόμου προσγείωσης 25 μέτρα.
- 6.- Μαγνητική δίοπτρευση διαδρόμου 137,61 μοίρες.
- 7.- Ύψος υψηλότερου βουνού πλησίον 300 μέτρα.
- 8.- Επιφάνεια ασφάλτινη
- 9.- Δάπεδο στάθμευσης διαστάσεων 40X40 μέτρα.
- 10.- Κατηγορία αεροδρομίου 1β.
- 11.- Σύντμηση αεροδρομίου "ΔΑΖΟ".
- 12.- Πλευρικά του διαδρόμου, στα ΒΔ, ΒΑ, και ΝΑ άκρα υπάρχουν σημαντικά εμπόδια (λόφοι), που υπερέχουν των μεταβατικών και των οριζοντίων επιφανειών του διαδρόμου.
- 13.- Οι προσγειοαπογειώσεις επιτρέπονται μέχρι δύναμη ανέμου 22 κόμβους (6 μποφόρ).
- 14.- Υπάρχει φωτισήμανση για εξυπηρέτηση νυκτερινών πτήσεων και οι γύρω λόφοι σημαίνονται με ειδικά φώτα εμποδίων.

Επιβατικός Αεροσταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 3

Αεροπορικές Εταιρείες: Η μοναδική εταιρεία που εκτελεί δρομολόγια προς το Καστελόριζο είναι η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	90	591	613	0	0
1987	248	1.401	1.435	1	0
1988	262	1.489	1.643	2	0
1989	258	1.512	1.533	1	0
1990	282	1.741	1.914	1	0
1991	264	1.481	1.725	1	1
1992	300	1.541	1.533	1	1
1993	312	1.633	1.596	2	1
1994	374	1.885	1.669	4	2

1995	380	1.883	1.923	5	3
1996	382	2.130	2.295	3	1
1997	416	2.401	2.614	4	1
1998	398	2.322	2.589	4	2
1999	393	2.561	2.604	4	0
2000	400	2.779	2.887	3	0
2001	394	2.606	2.692	6	1
2002	514	2.961	3.212	5	1
2003	520	3.900	4.039	4	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης" (ΚΑΚΤΑ)

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Καστοριάς "Αριστοτέλης" λειτουργεί ως αεροδρόμιο Πολιτικής Αεροπορίας από τον Μάρτιο 1971, σε απόσταση 500μ από την πόλη του Άργους Ορεστικού και 12μ από την πρωτεύουσα του νομού, την πόλη της Καστοριάς. Η λειτουργία του άρχισε με πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας με δρομολόγια εσωτερικού ΑΘΗΝΑ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ με μικρή συχνότητα (3-4 ανά εβδομάδα). Αρχικά οι εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης και ο διάδρομος αρκούσαν για τα δρομολόγια εσωτερικού. Στα τέλη της δεκαετίας του 80 ξεκίνησε να λειτουργεί ο νέος αεροσταθμός επιφανείας 1000τμ. Τον Σεπτέμβριο του 2002 εγκαινιάστηκε ο καινούργιος διάδρομος διαστάσεων 2820μ X 45μ που πλέον κάνει δυνατή την απο-προσγείωση σχεδόν όλων των τύπων αεροσκαφών. Από τον Φεβρουάριο του 2003 το Αεροδρόμιο Καστοριάς "Αριστοτέλης" είναι πλέον επίσημη πύλη εισόδου-εξόδου στη χώρα και στην Ε.Ε. Τα έργα αυτά ήταν απαίτηση της τοπικής κοινωνίας ώστε να δοθεί ώθηση στο εμπόριο γούνας της περιοχής καθιστώντας δυνατή την απευθείας σύνδεσή της με μεγάλες αγορές όπως οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

Επιβατικός Σταθμός : 1

Θέσεις Στάθμευσης αεροσκαφών: Δύο θέσεις στάθμευσης μεγάλων αεροσκαφών. Χώρος στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών επιφάνειας 2000τμ.

Αεροπορικές Εταιρείες: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Γραφεία Ενοικίασης Αυτοκινήτων: Tomasso και Hertz

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	564	5.111	5.300	12	11
1987	639	5.128	5.157	8	4
1988	612	4.852	4.727	7	7
1989	615	4.827	4.890	5	4
1990	588	3.797	3.540	4	2
1991	528	2.658	2.690	6	3
1992	578	3.366	3.417	6	3
1993	402	2.182	1.761	2	3
1994	587	3.466	3.424	5	6
1995	615	3.726	3.353	3	10
1996	551	3.660	3.428	5	16
1997	802	3.709	3.807	6	17
1998	796	3.923	4.159	4	11
1999	711	3.905	3.999	4	11
2000	886	4.302	4.353	4	12
2001	161	3.056	3.097	4	8
2002	132	2.310	2.325	1	4
2003	267	2.057	2.498	1	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος" (ΚΑΚΖΦ)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης λειτουργεί σαν αεροδρόμιο Πολιτικής Αεροπορίας από τη δεκαετία 1950. Βρίσκεται 4 χμ. νοτιοανατολικά της πόλης της Κοζάνης. Το εμβαδόν των κτιριακών του εγκαταστάσεων είναι 400 τμ.

Επιβατικός σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 2 θέσεις για αεροσκάφη τύπου B737 και 3 θέσεις για αεροσκάφη τύπου ATR.

Αεροπορικές Εταιρείες: Ολυμπιακή Αεροπορία



ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	705	5.280	5.419	9	6
1987	710	4.992	5.096	6	7
1988	697	5.112	5.151	5	6
1989	678	5.117	5.268	4	6
1990	686	4.767	4.756	4	7
1991	511	2.601	2.627	2	4
1992	561	3.386	3.201	4	3
1993	516	3.999	4.090	7	5
1994	585	3.582	3.771	5	4
1995	619	3.971	3.674	5	4
1996	543	3.318	3.230	5	3
1997	802	4.166	3.800	5	2
1998	801	3.650	3.617	4	0
1999	712	3.821	3.532	3	0
2000	885	4.115	3.910	3	3
2001	334	2.883	2.864	2	1
2002	274	2.432	2.192	1	0
2003	383	2.085	1.802	2	0

### ➤ Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων (ΚΑΚΘ)

Ο Αερολιμένας των Κυθήρων βρίσκεται στα Σύμπετρα με κοντινότερο χωριό τα Φριλιγκιάνικα. Απέχει από τη Χώρα 20χιλ. Αρχισε να λειτουργεί το 1972, και το εμβαδόν των κτιριακών του εγκαταστάσεων είναι 1720 τμ. κλειστοί χώροι και 830τμ. ημιυπαίθριοι χώροι. Ο διάδρομος του αεροδρομίου είναι 1480μ. μήκος και 30μ. πλάτος, ασφάλτινος και φωτιζόμενος.

Επιβατικός Σταθμός : 1

Θέσεις Στάθμευσης Αεροσκαφών: Δεν έχει γίνει διαγράμμιση Πεδίου

Στάθμευσης

#### ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στον Αερολιμένα έχει γραφείο μόνο η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ. Επίσης υπάρχει γραφείο της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ και δύο γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	852	6.125	6.386	21	2
1987	827	5.799	6.019	15	1
1988	844	6.229	6.587	18	2
1989	978	7.256	7.452	16	4
1990	970	7.343	7.641	16	2
1991	920	6.860	6.816	18	0
1992	980	7.427	7.821	23	1
1993	1.020	6.965	7.372	26	4
1994	1.004	8.205	8.582	27	5
1995	1.184	9.126	9.317	28	7
1996	1.156	8.802	9.095	24	4
1997	966	9.859	10.302	26	2
1998	957	11.018	11.747	33	0
1999	594	11.330	11.559	39	0
2000	636	12.285	12.170	47	0
2001	592	8.635	9.078	38	0
2002	409	6.999	7.426	30	0
2003	576	8.877	9.929	33	0

➤ **Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου (ΔΑΛΕ)**

Ο Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του νησιού στη θέση Πλάτανος. Η λειτουργία άρχισε το 1984, και δέχεται αεροσκάφη τύπου ATR-43. Το εμβαδόν των κτιριακών εγκαταστάσεων του αερολιμένα είναι 180 τμ.

Επιβατικός Σταθμός: 1

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: Δεν υπάρχει προς το παρόν διαγράμμιση πίστας για στάθμευση αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	1.002	5.497	5.632	29	1
1987	916	4.884	5.067	18	1
1988	840	4.558	4.488	8	1
1989	828	4.767	4.616	9	1
1990	809	4.507	4.422	7	0
1991	542	4.028	3.373	7	1
1992	486	3.596	3.145	5	1
1993	574	3.986	3.488	3	2
1994	560	4.171	3.820	7	1
1995	652	4.984	4.800	7	1
1996	694	5.441	6.194	7	1
1997	672	5.353	6.860	7	2
1998	736	5.789	6.386	5	1
1999	643	5.098	5.481	4	0
2000	868	7.830	7.992	4	0
2001	640	6.034	6.446	2	1
2002	750	7.542	8.262	23	2
2003	1.067	9.331	9.554	29	0

➤ Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου (ΚΑΣΥ)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	438	2.142	2.524	6	0
1987	411	2.019	2.251	3	0
1988	362	1.770	2.148	5	0
1989	370	1.712	2.171	4	0
1990	356	1.793	1.949	2	0
1991	256	1.216	1.391	2	0
1992	256	1.280	1.199	2	0
1993	186	1.071	988	0	2
1994	262	1.485	1.555	1	0
1995	305	1.344	1.619	1	0
1996	289	1.380	1.407	2	0
1997	208	1.250	1.276	1	0
1998	208	773	858	0	0
1999	50	391	387	0	0
2000	139	822	782	0	0
2001	58	671	574	0	0
2002	258	1.098	1.149	0	0
2003	439	2.621	2.804	0	0

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
	AΦ. + ΑΝ.	AΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	AΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0
1993	0	0	0	0	0
1994	0	0	0	0	0
1995	0	0	0	0	0
1996	34	530	647	0	0
1997	0	0	0	0	0
1998	34	796	871	0	0
1999	37	609	653	0	0
2000	48	695	696	0	0
2001	46	400	403	0	0
2002	0	0	0	0	0
2003	51	1.121	1.114	0	0

➤ **Κρατικός Αερολιμένας Σύρου (ΚΑΣΟ)**

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
	AΦ. + ΑΝ.	AΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	AΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	0	0	0	0	0
1987	0	0	0	0	0
1988	0	0	0	0	0
1989	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0
1992	977	5.566	4.033	6	0
1993	1.645	9.375	8.294	8	3
1994	1.652	10.134	10.100	13	0
1995	16.337	12.377	14.355	24	1
1996	1.669	12.748	14.158	26	5
1997	1.544	16.023	18.035	23	3
1998	1.316	17.269	19.688	24	0
1999	2.372	18.289	22.769	47	7
2000	2.114	20.110	19.273	74	12
2001	2.283	21.718	20.814	70	10
2002	2.117	19.817	19.248	60	8
2003	948	5.091	5.607	5	1

### ➤ **Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου (ΚΑΚΜ)**

Το Αεροδρόμιο βρίσκεται στην τοποθεσία Άργος στην Ποθαία της Καλύμνου. η μεταφορά των επιβατών γίνεται με λεωφορείο ή ταξί. Τα δρομολόγια εκτελούνται από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές με αεροπλάνα τύπου DASH 8-100Q και ATR 42, 37 και 50 θέσεων. Ο Τερματικός Αεροσταθμός καλύπτει τα 13.500 m<sup>2</sup>.

### ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1987: Έναρξη κατασκευής του αεροδρομίου,

1987-1989: Πρώτη φάση κατασκευής,

1991-1992: Δεύτερη φάση κατασκευής,

1996-1998: Συνέχιση κατασκευής και ολοκλήρωση διαδρόμου και δαπέδου α/φ

2004-2006: Κατασκευή κτιρίου επιβατών

09-08-2006: Έναρξη λειτουργίας Αερολιμένα

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε -  
OLYMPIC AIRLINES S.A

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ (CATERING): OLYMPIC  
CATERING

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΕΚΟ, SHELL

### ΚΛΕΙΣΤΟΙ

- **Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης**
- **Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου**
- **Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου**
- **Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας**
- **Κρατικός Αερολιμένας Καστελίου**
- **Κρατικός Αερολιμένας Λάρισας**
- **Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών (ΚΑΑ)**

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	119178	4676167	4677841	33857	33857
1987	121802	4530889	4530407	34213	34213
1988	121681	4347047	4347498	34596	34598
1989	123988	4507859	4508007	31054	26055
1990	121070	4077892	3979100	28700	28707
1991	105306	3318846	3318712	27389	25396
1992	115898	3340391	3341487	27081	27081
1993	127499	3271677	3271813	27342	27342
1994	127565	3395661	3389672	29763	29765
1995	135252	3660572	3653970	30640	30683
1996	145115	4064377	4055412	28616	27540
1997	164879	4621880	4620680	27871	27675
1998	167701	4427465	4389715	21815	21675
1999	200527	5219042	5162982	19567	19685
2000	222962	6024624	6100445	22188	22004
2001	199529	5233269	5344853	20382	26427
2002	171441	4562874	4672378	17015	18801
2003	195948	4968967	5061410	18249	17900

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ Σ	ΑΝΑΧΩΡ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ
1986	52475	2123183	2197480	27292	32164
1987	53401	2397695	2486645	29104	33405
1988	53757	2521327	2610236	31620	32508
1989	53572	2577863	2665095	31100	31958
1990	55311	2593659	2685631	32722	29148
1991	48322	2006211	2161270	29581	25586

1992	58729	2534813	2609484	33609	27676
1993	62218	2785220	2845421	36971	29788
1994	62946	3013663	3058202	38346	31269
1995	64958	3179508	3214930	39156	31029
1996	63154	3013260	3048968	32480	24814
1997	81558	4079016	3989301	42154	33726
1998	72783	3427697	3405221	35373	29102
1999	81147	3513706	3569003	35433	27350
2000	89210	4045504	4235394	36229	32882
2001	90120	4150600	4320101	34550	25475
2002	91247	4393370	4393393	34005	25300
2003	100111	4519123	4438935	35500	26705

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1986	112236	5751459	5789770	28021	32784
1987	117642	6468000	6528528	29582	34381
1988	119338	6698404	6750162	32563	33804
1989	120674	6800081	6860606	32350	32374
1990	123606	7002336	7087999	34727	29870
1991	118074	6408535	6541712	32082	26508
1992	143206	8079572	8100144	36093	28014
1993	149398	8528791	8580017	40088	30677
1994	160974	9744071	9784720	42171	32580
1995	157113	9364402	9410301	44524	34201
1996	153990	8909696	8799504	37599	28489
1997	167612	9654144	9174131	65406	37597
1998	175713	10096844	9542191	57596	34139
1999	196097	11239502	11183209	63110	32868
2000	204347	11893322	12213493	61549	37602
2001	196663	12367419	12612970	61050	28675
2002	188841	12083551	12159366	60510	29175

2003	199754	12001297	11990525	61300	30057
------	--------	----------	----------	-------	-------

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	59565	3628266	3592288	729	620
1987	64241	4070305	4041883	479	976
1988	65581	4177077	4139926	942	1296
1989	67102	4222218	4195511	1250	416
1990	68295	4408677	4402368	2006	722
1991	69752	4402324	4380442	2500	922
1992	84477	5544759	5490660	2484	338
1993	87180	5743571	5734596	3117	888
1994	98028	6730408	6726518	3825	1310
1995	92155	6184894	6195371	5367	3172
1996	82836	5896436	5750536	5119	3676
1997	86054	5575128	5184830	23252	3871
1998	102930	6669147	6136970	22223	5037
1999	114950	7725796	7614206	27677	5517
2000	115137	7847818	7978099	25320	4720
2001	106543	8216819	8292869	26500	3200
2002	97594	7690181	7765973	26505	3875
2003	99643	7482174	7551590	25800	3352

**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1986	231412	10427626	10467611	61879	66642
1987	239444	10998889	11058935	63795	68594
1988	241019	11045451	11097660	67159	68402
1989	244662	11307940	11368613	63404	58429
1990	244676	11080228	11067099	63427	58576



1991	223380	9727381	9860424	59471	51905
1992	259104	11419963	11441631	63174	55095
1993	276897	11800468	11851830	67430	58019
1994	288539	13139732	13174392	71934	62345
1995	292365	13024974	13064271	75164	64884
1996	299105	12974073	12854916	66214	56029
1997	332491	14276024	13794811	93278	65271
1998	343414	14524309	13931906	79411	55814
1999	396624	16458544	16346191	82677	52553
2000	427309	17917946	18313938	83738	59606
2001	396192	17600688	17957823	81432	55102
2002	360282	16646425	16831744	77525	47976
2003	395702	16970264	17051935	79549	47957

## 4.2. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ



Στις 31 Ιουλίου 1995, η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας σε συνεργασία με ιδιωτική κοινοπραξία, συνήψαν τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ) με κοινό στόχο την ανάπτυξη του νέου

διεθνή αερολιμένα στα Σπάτα, μέσω ενός συνεταιρικού σχήματος Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Επιλέχθηκε η τοποθεσία στα Σπάτα, στα πλαίσια της προσπάθειας των ελληνικών κυβερνήσεων να δώσουν ώθηση στην ευρύτερη ανατολική περιοχή της Αθήνας. Πέρα από τις διαμαρτυρίες των περιβαλλοντολόγων, η νέα τοποθεσία επικρίθηκε από όσους πολλοί έκριναν ότι η επέκταση του αεροδρομίου της Τανάγρας αποτελούσε πιο αποτελεσματική κόστους επιλογή, καθώς υπήρχαν ήδη οι βασικές υποδομές και επαρκής σιδηροδρομική και οδική σύνδεση.

Το υπερσύγχρονο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας, «Ελευθέριος Βενιζέλος» ξεκίνησε την λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001. Αποτελώντας την βασική πύλη εξόδου της Ελλάδας προς τον κόσμο βρίσκεται σε άριστη θέση και προσανατολισμό σε σχέση με την Αθήνα. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο, που βρίσκεται σε απόσταση 45 λεπτών από το κέντρο της πόλης, διασφαλίζεται μέσω της Αττικής Οδού, λεωφόρο έξι λωρίδων που αποτελεί την Περιφερειακή Οδό της Αθήνας. Παρέχεται μεταφορά με μέσα μαζικής μεταφοράς, διασύνδεση με την Αθήνα και τον Πειραιά, και από το 2004 προαστιακός σιδηρόδρομος και μετρό συνδέουν το αεροδρόμιο με την πόλη σε 30 λεπτά.

Η Αθήνα με την στρατηγική της θέση στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, μπορεί να προσφέρει πρόσβαση σε σημαντικό αριθμό δρομολογίων μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Το νέο αεροδρόμιο μπορούμε να πούμε ότι είναι ο Νοτιοανατολικός Κόμβος της Ευρώπης, που τροφοδοτεί με επιβάτες και λειτουργεί ως ενδιάμεσος σταθμός από την Ευρώπη προς την Μεσόγειο, την Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και την Αφρική και το αντίστροφο.

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας αναγνωρίστηκε στα τρία πρώτα χρόνια της λειτουργίας του σαν ένα από τα καλύτερα αεροδρόμια του κόσμου της κατηγορίας του. Το νέο αεροδρόμιο, η πρώτη επένδυση στη χώρα σε σύγχρονες υποδομές, αποτελεί για την Ελλάδα το σύμβολο, που της επέτρεπε να δείξει σε όλο το κόσμο το σύγχρονο πρόσωπο της χώρας. Η κατασκευή του προκάλεσε αλυσιδωτές εξελίξεις στην οδοποιία, στους σιδηροδρόμους, στις τηλεπικοινωνίες στον ευρύτερο χώρο της Αθήνας. Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας αποτελεί πρωτοποριακό σχήμα συνεργασίας Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα με το Ελληνικό Κράτος να ελέγχει το 55% των μετοχών. Το βασικό μειονέκτημα του αεροδρομίου αποτελούν τα υψηλά τέλη και φόροι, που το κατέταξαν τέταρτο στο κατάλογο των πιο ακριβών αεροδρομίων στην Ευρώπη το 2001.

#### **ΤΟ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ - ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ**

Το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών του ΔΑΑ. Ως μέτοχος του ΔΑΑ, το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από κοινού από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σε αυτήν τη συνεργασία μέσω τριών μετόχων που έχουν στην κατοχή τους συνολικά το 45% των μετοχών της Εταιρείας Αεροδρομίου.

Η περίοδος εκχώρησης ξεκίνησε το 1996 με τη δημιουργία της "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, που ιδρύθηκε ως ανώνυμη εταιρεία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, υπό την εμπορική επωνυμία "ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε." (ΔΑΑ) και η οποία "διοικείται και λειτουργεί ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα".

- 1995 υπογραφή Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου
- 1996 τελετή θεμελίωσης
- 1997 έναρξη κατασκευής
- Σεπτ. 2000 ολοκλήρωση εργασιών
- Οκτ. 2000 έναρξη της 5μηνιας περιόδου δοκιμών
- Μαρ. 2001 έναρξη λειτουργίας αεροδρομίου

Στις αρχές του 2001, παραδόθηκε ένα υπερσύγχρονο αεροδρόμιο, όσον αφορά στην τεχνολογία και στον εξοπλισμό, με επίκεντρο την 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.

Εναρξη Λειτουργίας:	Μάρτιος 2001
Κατασκευαστική περίοδος:	51 μήνες & 5μηνη περίοδος δοκιμών
Αριθμός επιβατών:	Έως 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 - απογειώσεις την ώρα
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 μ2.
Κτίριο Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός)
Θυρίδες εισιτηρίων:	144
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών:	11

## ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η εμπορευματική πολιτική του "Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε." (Δ.Α.Α.) έχει ως κύριο στόχο τη ανάπτυξη του αεροδρομίου σε Εμπορευματικό Κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, ο Δ.Α.Α. έχει προβεί στις ακόλουθες ενέργειες :

- έχει εξασφαλίσει ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον προσφερόμενων υπηρεσιών Φορτίου και Ταχυδρομείου (Cargo) με βάση το ισχύον Εθνικό και Κοινοτικό νομικό πλαίσιο και τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον διασφαλίζεται μέσω της χορήγησης πολλαπλών αδειών επίγειας εξυπηρέτησης φορτίου & ταχυδρομείου σε εξειδικευμένες εταιρίες, τους Φορείς Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου (cargo handlers), δηλ. την Ολυμπιακή Αεροπορία (Εμπορευματικός Σταθμός 23), τη Goldair Handling (Εμπορευματικός Σταθμός 24), τη Swissport Hellas Cargo (Εμπορευματικός Σταθμός 15a) και την DHL - European Air Transport (EAT, Εμπορευματικός Σταθμός 15b)

- έχει κατασκευάσει και είναι κύριος της υπάρχουσας υποδομής (τριών εμπορευματικών σταθμών) εκτός του εμπορευματικού σταθμού της ΟΑ

- ενεργοποιείται ο ίδιος ως θεματοφύλακας ποιότητας, ασφάλειας και ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών προς όφελος του χρήστη (αεροπορικές εταιρίες, παραλήπτες και αποστολείς).

Το λειτουργικό πλαίσιο εμπορευματικών διαδικασιών στο νέο αεροδρόμιο αναπτύχθηκε από το Δ.Α.Α σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δηλ. τους φορείς διαχείρισης, τη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων, τους φορείς εκπροσώπησης των εκτελωνιστών και διαμεταφορέων, καθώς και τους εκπροσώπους του Υπουργείου Γεωργίας. Σε σχέση με τις ροές εμπορευμάτων στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, το πλαίσιο εμπορευματικών διαδικασιών στο νέο αεροδρόμιο εισάγει μεταξύ άλλων την εξής καινοτόμο διαφορά: η διαχείριση των εμπορευματικών σταθμών, όσον αφορά εμπορεύματα κοινοτικής αλλά και μη κοινοτικής προέλευσης, περνά αποκλειστικά στα χέρια των τεσσάρων ανεξάρτητων cargo handlers. Το Τελωνείο, εκχωρώντας σχετικές Άδειες Λειτουργίας Τελωνειακής Αποθήκης δεν εμπλέκεται

πλέον στη διαχείριση των εμπορευματικών σταθμών. Έχοντας ως βάση το κτίριο διοίκησης εμπορευματικής κοινότητας (κτίριο 27), περιορίζεται κυρίως σε ρόλο εποπτικό, δηλ. σε διενέργεια δειγματοληπτικών ελέγχων και στον τελωνισμό των εμπορευμάτων. Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα απλοποιημένες διαδικασίες στην εισαγωγή και εξαγωγή των εμπορευμάτων με συνέπεια τη γρήγορη, ομαλή και ασφαλή διακίνησή τους μέσω των εμπορευματικών σταθμών.

Το Τμήμα Εμπορευματικής Ανάπτυξης του ΔΑΑ σκοπεύει στη διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη της υφιστάμενης εμπορευματικής κίνησης και συγχρόνως στη δημιουργία νέων δυνατοτήτων ανάπτυξης.

### **ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ**

Οι δραστηριότητες του Τμήματος στον λειτουργικό και αναπτυξιακό τομέα, οι οποίες στοχεύουν στην προώθηση της εμπορευματικής υποδομής του αεροδρομίου καθώς και στην ενοποίηση της τοπικής εμπορευματικής κοινότητας, συμπεριλαμβάνουν:

- Παρακολούθηση των συμβατικών υποχρεώσεων των τεσσάρων φορέων διαχείρισης (cargo handlers).
- Παρακολούθηση και βελτιστοποίηση των ροών τόσο στην πίστα όσο και εντός των εμπορευματικών σταθμών, με τη συνεργασία των φορέων διαχείρισης πίστας και εμπορευμάτων (ramp/cargo handlers) καθώς και την παρακολούθηση και βελτίωση εμπορευματικών ροών στην πλευρά πόλης (land-side).
- Αξιολόγηση και περαιτέρω ανάπτυξη του υπάρχοντος λειτουργικού πλαισίου, σε στενή συνεργασία με όλα τα μέλη της εμπορευματικής κοινότητας.
- Προτάσεις, και υλοποίηση αυτών, για την περαιτέρω βελτίωση της εμπορευματικής υποδομής του αεροδρομίου, π.χ. μέσω συμπληρωματικών κατασκευών.
- Παρακολούθηση του ποιοτικού επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης, και την ανάπτυξη προγράμματος ελέγχου ποιότητας.

- Συνεχή προβολή της αναπτυξιακής δυνατότητας του αεροδρομίου στον τομέα των εμπορευμάτων μέσω της δημοσίευσης σχετικών άρθρων στα έντυπα μέσα αλλά και μέσω της συμμετοχής σε διεθνείς εκθέσεις.

- Ενοποίηση της εμπορευματικής κοινότητας και τη βελτιστοποίηση της επικοινωνίας ανάμεσα σε εμπλεκόμενους φορείς εντός και εκτός αεροδρομίου.

- Ηλεκτρονική διασύνδεση μεταξύ των μελών της εμπορευματικής κοινότητας και ειδικά μεταξύ τελωνείου και φορέων διαχείρισης με σκοπό τη διευκόλυνση των διαδικασιών, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Επικοινωνιών και Πληροφορικής του ΔΑΑ και της Τελωνειακής Αρχής.

- Μεγιστοποίηση των υφιστάμενων εμπορευματικών ροών μέσω:

- Της εκμετάλλευσης της υπάρχουσας ελληνικής αγοράς εισαγωγών και εξαγωγών με τις υφιστάμενες πτήσεις εσωτερικού και πτήσεις εξωτερικού επιβατικών αεροπλάνων,

- Της αύξησης του διαμετακομιζόμενου φορτίου μέσω του ΔΑΑ μέσω της περαιτέρω απλούστευσης των σχετικών διαδικασιών,

- Της περαιτέρω αύξησης των εμπορευματικών (cargo) πτήσεων υποστηρίζοντας τις σχετικές προσπάθειες των αεροπορικών εταιριών.

- Δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών με την ανάπτυξη διαμετακομιζόμενου φορτίου "sea-air" μέσω της εμπορευματικής σύνδεσης αεροδρομίου και λιμανιού σε συνεργασία με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

- Επαφές με υποψήφιους νέους πελάτες, δηλ. αεροπορικές εταιρίες που εξετάζουν τη δυνατότητα επιλογής του ΔΑΑ ως πύλη εισόδου προς την Ευρώπη, και μακροπρόθεσμα

- Περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορευματικής περιοχής μέσω νέων υποδομών όπως νέους αποθηκευτικούς χώρους, πάρκο Logistics, και ενδεχομένως χώρου ελεύθερης εμπορικής ζώνης".

## ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

• Εναπόθεση και διαχείριση εντός υποκείμενου χώρου σε θερμοκρασία ψύξης και κατάψυξης ραδιενεργών υλικών επικίνδυνων υλικών (DGR) τιμαλφών εμπορευμάτων που χρήζουν ειδικής διαχείρισης

- Εξυπηρέτηση Ταχυμεταφορών
- 100% Έλεγχος Ασφαλείας Εξαγωγών (μέσω μηχανημάτων X-rays)
- Υγειονομικός Έλεγχος
- 24ωρη Λειτουργία Τελωνείων

Επίσης ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών είναι από τα πρώτα αεροδρόμια που έχουν εγκαταστήσει το σύστημα Αυτόματου Ελέγχου Εισιτηρίων (CUSS - Common Use Self Service check-in) σε κιόσκια, για τις εταιρείες εκείνες που είναι συμβατές με το σύστημα. Η προηγμένη υπηρεσία δημιουργεί νέα δεδομένα στις παρεχόμενες προς τους επιβάτες υπηρεσίες, ενώ ταυτόχρονα μειώνει σημαντικά τους χρόνους αναμονής στο check-in.

## ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ



Το νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος" εξυπηρετεί μέχρι και 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο στο πρώτο στάδιο ανάπτυξης με τελική δυνατότητα 50 εκατ. επιβάτες το χρόνο. Διαθέτει ένα σύστημα παράλληλων διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης που θα επιτρέπει ταυτόχρονες προσγειώσεις και απογειώσεις αεροσκαφών. Έχει δυνατότητα σε ώρα αιχμής να

υποστηρίζει τουλάχιστον 65 κινήσεις την ώρα ή 600 την ημέρα με 89 θέσεις αεροσκαφών, 24 γέφυρες επιβίβασης - αποβίβασης επιβατών και υψηλής πιστότητας αυτόματο σύστημα εκφόρτωσης αποσκευών με 15 ταινίες.



## ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ



Το νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος" διαθέτει εγκαταστάσεις που διασφαλίζουν την απρόσκοπτη κυκλοφορία εκατομμυρίων επιβατών:

- Το κτίριο του κεντρικού αεροσταθμού με 14 γέφυρες επιβίβασης
- Το κτίριο του δορυφορικού αεροσταθμού με 10 γέφυρες επιβίβασης
- Πρόσβαση μέσω λεωφόρου έξι λωρίδων
- Διαθέσιμο χώρο για μελλοντική σιδηροδρομική σύνδεση
- Εγκαταστάσεις τροφοδοσίας, εμπορευματικής κίνησης, ταχυδρομείο
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροπορικών εταιριών
- Τέσσερις (4) ανεξάρτητοι Εμπορευματικοί Σταθμοί (Προσωρινής Εναπόθεσης Εμπορευμάτων)
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 30,000m<sup>2</sup>
- Συνολικό εμβαδόν γραφειακών χώρων: 7,000m<sup>2</sup>
- Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας
- Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου

## ΑΙΘΟΥΣΕΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ



Στο νέο αεροδρόμιο της Αθήνας βρίσκεται κατάλληλο μέρος για την εξυπηρέτηση των πελατών, όσο περιμένουν για την αναχώρηση ή την άφιξη της πτήσης τους:

- Αίθουσες Αεροπορικών εταιριών
- Αίθουσες VIP
- Αίθουσες για όλη την οικογένεια
- Αίθουσες ψυχαγωγίας
- Αίθουσες διασκέψεων και γραφείων με γραμματειακή υποστήριξη

και μεταφραστικές υπηρεσίες

Μεταξύ των νέων υπηρεσιών είναι και οι «έξυπνες στάσεις» στα πάρκινγκ Μικρής και Μεγάλης Διάρκειας του αεροδρομίου. Μέσω της υπηρεσίας αυτής, οι επιβάτες που περιμένουν στη στάση μπορούν να ενημερώνονται με απόλυτη ακρίβεια για την αναμενόμενη ώρα άφιξης του λεωφορείου μέσω μιας οθόνης τοποθετημένης στη στάση.

Η Ελλάδα είναι από τις πρώτες χώρες στην Ευρώπη που εφαρμόζει αυτή την πρωτοποριακή υπηρεσία. Ακόμη, μια σειρά νέων επίπεδων οθονών παρέχουν πληροφορίες πτήσεων όπως επίσης και καθοδήγηση στους χώρους του αεροδρομίου προκειμένου οι επιβάτες να εξυπηρετούνται καλύτερα κατά την παραμονή τους στο αεροδρόμιο.

## ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ



Διαφόρων ειδών καταστήματα προσφέρουν ευρύτατη ποικιλία αγαθών όπως:

- Κλασική συλλογή αφορολογήτων ειδών
- Βιβλιοπωλεία και περίπτερα
- Καταστήματα δώρων
- Καταστήματα ρούχων
- Εξειδικευμένα καταστήματα

Τα εστιατόρια προσφέρουν πολλαπλές επιλογές:

- Μπαρ και καφεενεία
- Γωνιές για φαγητό και εστιατόρια αυτοεξυπηρέτησης
- Πολυτελή εστιατόρια για πλήρες φαγητό

### ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ



Το Επιχειρηματικό Κέντρο της εταιρείας του αεροδρομίου είναι σε θέση να εξυπηρετεί τις εν λόγω ανάγκες μέσω των εγκαταστάσεων γραφείων και συνεδριάσεων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Είναι ένα από τα πρώτα αεροδρόμια που προσφέρει στους επιβάτες του Ασύρματη Σύνδεση με το Internet έτσι ώστε, χρησιμοποιώντας το φορητό του υπολογιστή να

έχει πρόσβαση στο Διαδίκτυο από οποιοδήποτε σημείο του κεντρικού αεροσταθμού. Ακόμη, ένα πλήρως εξοπλισμένο Επιχειρηματικό Κέντρο, προσφέρει τις δυνατότητες ενός ψηφιακού γραφείου, όντας εξοπλισμένο με προσωπικούς υπολογιστές και εκτυπωτές, συσκευές φαξ και τηλεδιάσκεψης, φωτοτυπικό εξοπλισμό ενώ ακόμη παρέχει και μικρή αίθουσα συσκέψεων.

### ΚΕΝΤΡΟ ΤΥΠΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ



Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών σχεδίασε και υλοποίησε ένα σύγχρονο Κέντρο Τύπου, αναβαθμίζοντας το επίπεδο εξυπηρέτησης των ΜΜΕ στο χώρο του Αερολιμένα.

Με τη δημιουργία ενός επαγγελματικού και φιλικού ως προς τη χρήση χώρου (Επίπεδο Αφίξεων, Είσοδος 1), μέσω της αξιοποίησης υψηλής τεχνολογίας, θα διευκολύνεται η επικοινωνία και η δημοσιογραφική εργασία.

## ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ

Το ξενοδοχείο του Αεροδρομίου, το οποίο διαχειρίζεται ο γνωστός όμιλος "SOFITEL", κατατάσσεται στα ξενοδοχεία τεσσάρων αστέρων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον Κύριο Αεροσταθμό.

Το ξενοδοχείο έχει 346 δωμάτια, τα οποία περιλαμβάνουν λουτρό και WC, ραδιόφωνο, τηλεόραση και ψυγείο. Υπάρχουν δύο εστιατόρια, ένα για πρωινό και πρόχειρα γεύματα εμβαδού 350 m<sup>2</sup> και ένα εστιατόριο με πανοραμική θέα εμβαδού 300 m<sup>2</sup>.

Επιπλέον, μία αίθουσα συνεδριάσεων (συνολικού εμβαδού 1000 m<sup>2</sup>) καθώς και αίθουσες συσκέψεων (συνολικού εμβαδού 385 m<sup>2</sup>) που περιλαμβάνουν υπολογιστές, φαξ και γραμματειακή υποστήριξη, κάνουν το ξενοδοχείο ένα υπέροχο επιχειρησιακό κέντρο στην καρδιά του Αεροδρομίου. Οι πελάτες του ξενοδοχείου μπορούν να απολαμβάνουν ένα κέντρο υγείας και άσκησης, μία σκεπαστή πισίνα, χώρους με σάουνα, περιποίηση μαλλιών και αισθητικής.

## ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Με περίπου 4.800 θέσεις στάθμευσης για στάθμευση μικρής και μεγάλης διάρκειας, οι οποίες βρίσκονται εμπρός από τον Κεντρικό Αεροσταθμό, καθώς και με υπηρεσίες ταξί και ενοικίασης αυτοκινήτων, ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας έχει σχεδιασθεί για να καλύπτει τις όλο αυξανόμενες ανάγκες ενός σύγχρονου αεροδρομίου.

Οι εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν υπερσύγχρονο σύστημα μεταβλητής σήμανσης, που παρέχει συνεχώς πληροφορίες για κενές θέσεις στους χώρους στάθμευσης.

Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στους επιβάτες με προβλήματα κινητικότητας, για τους οποίους έχουν δημιουργηθεί επαρκείς θέσεις στάθμευσης δίπλα στο κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού.

## ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ CARGO

Οι συνολικές θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών στο ΔΑΑ, ανέρχονται σε 89. Ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών Cargo σε ειδικά οροθετημένο σημείο της πίστας, μπορεί να φιλοξενήσει :

- 4 Boeing 747 cargo ή
- συνδυασμό αεροσκαφών cargo συμπεριλαμβανομένων των B727, B737, A300, Convaír, AN12 και AN124.

Σε περίπτωση αυξημένης κίνησης υπάρχει η δυνατότητα και νέας τροποποίησης ώστε να καλυφθούν οι νέες απαιτήσεις.

## ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Πλήρης γκάμα ταξιδιωτικών υπηρεσιών παρέχεται από 4 ταξιδιωτικά γραφεία που βρίσκονται στο κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών:

- AMPHITRION HOLIDAYS S.A.,
- INTERARGO TRAVEL GROUP S.A.,
- PACIFIC LIMITED TRAVEL TOURISM,
- PLOTIN TRAVEL S.A.

## ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Έξι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, που βρίσκονται στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών προσφέρουν πακέτα ενοικίασης προσαρμοσμένα στις ανάγκες των επιβατών.

- AUTOHELLAS S.A. (HERTZ),
- BATEK S.A. (EUROPCAR),
- EUROLEASE S.A. (ALAMO, NATIONAL
- LION RENTAL S.A. (SIXT),
- OLYMPIC S.A. (AVIS),
- SYSTEMA KINISIS S.A. (BUDGET),

## **ΤΡΑΠΕΖΕΣ**

Τα υποκαταστήματα της ALPHA BANK, της ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ, της ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (πληρωμή δασμών) και της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ που βρίσκονται μέσα στο Κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού προσφέρουν οικονομικές υπηρεσίες για την κάλυψη των αναγκών των επιβατών. Επιπλέον, στο επίπεδο των Αναχωρήσεων διαθέτουν συσκευές ATM προς διευκόλυνση των επιβατών. Οι υπηρεσίες συναλλάγματος παρέχονται από υποκαταστήματα της American Express και της Eurochange.

## **TAXYΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Κεντρικά τοποθετημένο στο κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού, το παράρτημα των Ελληνικών Ταχυδρομείων παρέχει μια πλήρη κλίμακα ταχυδρομικών υπηρεσιών.

## **ΦΥΛΑΞΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Αν χρειαστεί οι επιβάτες να αποθηκεύσουν τις αποσκευές τους κατά τη διάρκεια των αγορών τους στο Αεροδρόμιο, ενώ γευματίζουν στα εστιατόρια του αεροδρομίου ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, οι εγκαταστάσεις Αποθήκευσης Αποσκευών της PACIFIC LIMITED θα διασφαλίσουν την φύλαξη των πραγμάτων.

## **ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Το Ελευθέριος Βενιζέλος είναι από τα λίγα αεροδρόμια στον κόσμο που έχει εγκαταστήσει ένα ιδιαίτερα προηγμένο τεχνολογικά σύστημα πλήρους ελέγχου των αποσκευών και ταυτόχρονα κατά έναν τρόπο ιδιαίτερα φιλικό προς τον επιβάτη.

Μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου είναι γεγονός ότι αυξήθηκαν τα μέτρα ασφαλείας και η διαδικασία ελέγχου των επιβατών και στο δικό μας αεροδρόμιο, όπως και σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου.

Αυξήθηκε το προσωπικό ελέγχου χειραποσκευών και ασφαλείας σε 800 άτομα, με αποτέλεσμα το 95% των επιβατών να ελέγχεται σε λιγότερο από 4 λεπτά. Η έρευνα αγοράς της IATA έδειξε μάλιστα μεγάλο βαθμό ικανοποίησης των επιβατών από τα μέτρα ελέγχου, στα οποία

περιλαμβάνονται ο έλεγχος χειραποσκευών και αποσκευών και η φρούρηση και φύλαξη των προσβάσεων του αεροδρομίου.

### **ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ**

Στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. απασχολούνται 720 εργαζόμενοι, όμως στο σύνολο των εγκαταστάσεων που περιγράφονται με τον γενικό τίτλο «Ελευθέριος Βενιζέλος» απασχολούνται 14.000 εργαζόμενοι, οι οποίοι αποτελούν τη μεγαλύτερη επιχειρηματική κοινότητα στην Ελλάδα αυτήν τη στιγμή. Στον αερολιμένα δραστηριοποιούνται περί τις 300 επιχειρήσεις με ανάλογο της δραστηριότητάς τους προσωπικό, καθώς και δημόσιες υπηρεσίες, όπως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα, τα τελωνεία, κ.λπ.

Οι εργαζόμενοι στο ΔΑΑ Α.Ε. είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείριση της υποδομής, την προσφορά υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής και το μάρκετινγκ του αεροδρομίου.

### **ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους
- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: περίπου 14,000 m<sup>2</sup>
- Εμβαδόν γραφειακών και βοηθητικών χώρων: περίπου 10,000 m<sup>2</sup>
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών
- Υψηλός βαθμός αυτοματοποίησης

Goldair Handling S.A.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους
- Μέτοχοι: Goldair S.A., Aegean Airlines S.A., & Alpha Ventures

S.A.

- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: περίπου 6,000 m<sup>2</sup>

- Εμβαδόν γραφειακών χώρων: περίπου 2,000 m<sup>2</sup>
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών
- Μέσος βαθμός αυτοματοποίησης

Swissport Hellas Cargo S.A.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους
- Μέτοχοι: Swissport Hellas S.A., & Freight Plus S.A.
- Διάρκεια παραχώρησης δικαιώματος : Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: περίπου 5,000 m<sup>2</sup>
- Εμβαδόν γραφειακών χώρων: περίπου 1,000 m<sup>2</sup>
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών
- Χαμηλός προς μέσος βαθμός αυτοματοποίησης

#### **ΑΛΛΑ ΜΕΛΗ - ΦΟΡΕΙΣ**

Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας

Υπηρεσίες και Φορείς που στεγάζονται στο Κτίριο 27

- Εμβαδόν ωφέλιμων χώρων περίπου 7,000τ.μ.
- Διεύθυνση Τελωνείου Αερολιμένα
- Γενικό Χημείο του Κράτους
- Διαμεταφορείς
- Εκτελωνιστές

#### **ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ**

Τα 50 επιλεγμένα Ελληνικά και Διεθνή καταστήματα, τα εστιατόρια με την πλούσια ποικιλία γεύσεων και οι πολυάριθμες υπηρεσίες αναδεικνύουν το Εμπορικό Κέντρο του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως τον ιδανικό προορισμό για όλους. Επί 4 συνεχόμενα χρόνια, το Εμπορικό Κέντρο του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών κατατάσσεται ανάμεσα στα κορυφαία εμπορικά κέντρα των καλύτερων αεροδρομίων της Ευρώπης.



### Κατάταξη του ΔΑΑ στην έρευνα AETRA 2004 \*

	Παγκόσμια Κατάταξη	Ευρωπαϊκή Κατάταξη
Εγκαταστάσεις χώρων εστίασης	2	1
Σχέση τιμής – ποιότητας χώρων εστίασης	3	1
Εγκαταστάσεις καταστημάτων	2	1
Σχέση τιμής – ποιότητας καταστημάτων	1	1

\* Αεροδρόμια με επιβατική κίνηση 5-15 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο

### ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί μέρος της Διεύθυνσης Αεροπορικών Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε από την πρώτη μέρα λειτουργίας της εταιρείας τον Ιούνιο του 1996. Το τμήμα απασχολεί αυτή τη στιγμή δεκατρείς επιστήμονες και ειδικούς σε διάφορους περιβαλλοντικούς τομείς. Η ομάδα συνεχίζει τη δουλειά που ξεκίνησε κατά τη φάση κατασκευής του αεροδρομίου, διασφαλίζοντας ότι όλες οι σημαντικές πλευρές της λειτουργίας του αεροδρομίου διαχειρίζονται με υπευθυνότητα.

Η υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO14001 για τις ακόλουθες δραστηριότητες:

- Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης
- Παρακολούθηση Ποιότητας Αέρα και Μετεωρολογία
- Μείωση Θορύβου
- Διαχείριση απορριμμάτων
- Περιβαλλοντική Επιθεώρηση
- Έλεγχος ποιότητας νερού
- Φυσικό περιβάλλον
- Διαχείριση πόρων
- Έργα στην ευρύτερη περιοχή
- Διατήρηση πολιτιστικής κληρονομιάς

Ο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ), προσπαθεί να λειτουργεί και να αναπτύσσει το αεροδρόμιο ενώ παράλληλα να ελαχιστοποιεί ή όπου

είναι δυνατόν να προλαμβάνει τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στις τοπικές κοινότητες. Οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και υπηρεσίες του ΔΑΑ έχουν ως στόχο να μεγιστοποιήσουν τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων.

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους του αεροδρομίου είναι η συνεχής βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης με βάση τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και σε συμμόρφωση με την νομοθεσία και τα διεθνή πρότυπα.

Η περιβαλλοντική εκπαίδευση είναι υποχρεωτική για όλο το προσωπικό του ΔΑΑ ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές οδηγίες και αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης. Ο ΔΑΑ είναι το πρώτο ελληνικό αεροδρόμιο που έχει Υπηρεσία Περιβάλλοντος πιστοποιημένη σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 14001 από το Δεκέμβριο του 2000.

### **ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ**

Στο πλαίσιο της συμβολής στην διατήρηση του περιβάλλοντος των τοπικών κοινοτήτων, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος ανέλαβε την δημιουργία Αστικού Πρασίνου στους δήμους που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου.



Στον Δήμο Μαρκοπούλου κατασκευάσθηκε πάρκο σε δημοτική έκταση 9.000 m<sup>2</sup>. Στο κέντρο του πάρκου δημιουργήθηκε πλακόστρωτος χώρος στον οποίο κατασκευάστηκαν παιδότοπος, αναψυκτήριο και σιντριβάνι. Στο βόρειο τμήμα του πάρκου δημιουργήθηκε πεζόδρομος και χώροι στάθμευσης. Στο νότιο τμήμα κατασκευάσθηκε υπαίθριο θέατρο χωρητικότητας 1.000 θέσεων. Το πάρκο ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στις 27-9-2001. Μετά την παράδοση του πάρκου, πραγματοποιήθηκαν στο χώρο διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, (συναυλίες, παραστάσεις).



Στον Δήμο Παλλήνης κατασκευάσθηκε πάρκο σε δημοτική έκταση 12.000 m<sup>2</sup>. Μεταξύ των δένδρων δημιουργήθηκαν μονοπάτια και περιοχές ανάπαυσης και θέας για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Στο μέσον της έκτασης του πάρκου κατασκευάσθηκε

αναψυκτήριο, του οποίου ο εξωτερικός χώρος διαμορφώθηκε με πλακόστρωση και εξοπλίσθηκε με πάγκους. Δίπλα στο αναψυκτήριο δημιουργήθηκε παιδότοπος.



Τον Απρίλιο του 2003 παραδόθηκε στον Δήμο Γλυκών Νερών η πλατεία Αγίας Τριάδας έκτασης 3.000 m<sup>2</sup>, στην περιοχή του λόφου Φούρεζι. Στο χώρο της πλατείας, έχουν φυτευτεί πάνω από 2.500 φυτά, έχει

κατασκευασθεί αναψυκτήριο και καταρράκτης και έχουν τοποθετηθεί πάγκοι. Η πλατεία έχει στο κεντρικό της τμήμα αποτύπωση του χάρτη της Ελλάδας, στον οποίο επισημαίνονται οι κυριότερες αρχαιολογικές περιοχές της χώρας.

### **ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ**

Ένας από τους κύριους στόχους του ΔΑΑ είναι η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς στις γύρω περιοχές. Η παρακολούθηση των ανασκαφών στο χώρο του αεροδρομίου, η προστασία των ευρημάτων, η έκδοση ειδικών εκδόσεων είναι ανάμεσα στις δραστηριότητες που έχει αναλάβει η Υπηρεσία για το σκοπό αυτό. Στις 30 Ιουνίου 2003 εγκαινιάστηκε η Έκθεση Αρχαιολογικών Ευρημάτων (Μουσείο Αεροδρομίου).

Από το 1996, έχουν πραγματοποιηθεί 17 αρχαιολογικές ανασκαφές στο χώρο του αεροδρομίου και όλα τα ευρήματα προστατεύονται σύμφωνα με τις οδηγίες του 2ου τμήματος Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού. Το Αρχαιολογικό Εργαστήριο, το οποίο ήταν εγκατεστημένο στο χώρο του αεροδρομίου χρησιμοποιήθηκε για καθαρισμό, συντήρηση και κατηγοριοποίηση των ευρημάτων.



Η Έκθεση των Αρχαιολογικών Ευρημάτων από τις ανασκαφές που διενεργήθηκαν στο χώρο του Αεροδρομίου, στοχεύει να δείξει τη συνέχεια στην αγροτική περιοχή των Μεσογείων και πώς έχει εξελιχθεί η περιοχή. Η έκθεση περιλαμβάνει 172 αρχαιολογικά

ευρήματα που χρονολογούνται από τη Νεολιθική και Πρώτη Ελλαδική έως τη Μεταβυζαντινή περίοδο και βρίσκεται σε μία έκταση 200 τ.μ. στον Κεντρικό Αεροσταθμό του ΔΑΑ.

Τα ευρήματα - βάζα, αγγεία, εργαλεία, αγάλματα και επιγραφές - προσφέρουν τη δυνατότητα στον επισκέπτη να πραγματοποιήσει ένα διαφορετικό ταξίδι στην ιστορία, μέσα από τους οικισμούς των γύρω λόφων της Νεολιθικής και πρώτης Ελλαδικής περιόδου, τα γεωμετρικά κοιμητήρια, τους δρόμους, τα σπίτια, τα εργαστήρια και τους ναούς της Αττικής, τις εντυπωσιακές αγροτικές βίλες των Ρωμαϊκών και Βυζαντινών Χρόνων, τον Πύργο της Καταλανίας και το Ναό των Αποστόλων Πέτρου και Παύλου, που χρονολογείται από την πρώτη μεταβυζαντινή περίοδο και που χρειάστηκε να μεταφερθεί εκτός του Αεροδρομίου.



Μεταφορά της Εκκλησίας Πέτρου και Παύλου κατά την διάρκεια των εργασιών κατασκευής του Αεροδρομίου (Ιούλιος 1997)

Πηγή: «Έρευνα Επιβατών» της εταιρείας ερευνών QED (Ιανουάριος – Δεκέμβριος 2005 / σε δείγμα 35.990 επιβατών). Η έρευνα διεξάγεται στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών σε καθημερινή βάση και αναλύει το προφίλ των ταξιδιωτών που διέρχονται από το αεροδρόμιο της Αθήνας, ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού τους).

Ακολουθούν αναλυτικά γραφήματα σχετικά με τη δομή της εξέλιξης της κίνησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών κατά το 2005, ανά γεωγραφική περιοχή και δημοφιλέστερους προορισμούς.

Οι 15 δημοφιλέστεροι προορισμοί εσωτερικού	% Αύξηση 2005/2004	Κατάταξη 2005	Κατάταξη 2004
Θεσσαλονίκη	+1,3%	1	1
Ηράκλειο	-1,2%	2	2
Ρόδος	+2,7%	3	3
Χανιά	+5,2%	4	4
Μυτιλήνη	+1,3%	5	5
Σαντορίνη	+11,6%	6	9
Αλεξανδρούπολη	-4,3%	7	6
Κέρκυρα	-4,3%	8	7
Κως	+2,8%	9	8
Χίος	-1,6%	10	10
Μύκονος	+6,1%	11	11
Καβάλα	+9,8%	12	14
Σάμος	-4,0%	13	12
Ιωάννινα	-6,3%	14	13
Λήμνος	-10,3%	15	15

<b>Οι 15 δημοφιλέστεροι ευρωπαϊκοί προορισμοί</b>	<b>% Αύξηση 2005/2004</b>	<b>Κατάταξη 2005</b>	<b>Κατάταξη 2004</b>
Λονδίνο	-4,2%	1	1
Λάρνακα	+6,6%	2	2
Παρίσι	+0,3%	3	3
Φρανκφούτη	+6,7%	4	4
Ρώμη	+11,0%	5	5
Μιλάνο	+12,6%	6	6
Μόναχο	+2,1%	7	7
Αμστερνταμ	+0,3%	8	8
Βρυξέλλες	-3,6%	9	9
Κωνσταντινούπολη	+31,9%	10	10
Μαδρίτη	+16,3%	11	11
Ζυρίχη	+25,2%	12	13
Βερολίνο	+33,8%	13	15
Κοπεγχάγη	+13,7%	14	14
Βιέννη	+17,0%	15	16
<b>Οι 15 δημοφιλέστεροι μη ευρωπαϊκοί προορισμοί</b>	<b>% Αύξηση 2005/2004</b>	<b>Κατάταξη 2005</b>	<b>Κατάταξη 2004</b>
Νέα Υόρκη	+5,8%	1	1
Κάιρο	+4,7%	2	2
Τελ Αβίβ	+18,3%	3	3
Ντουμπάι	+44,9%	4	5
Μπαχρέιν	+49,2%	5	9
Γιοχάνεσμπουργκ	+8,7%	6	8
Μπανγκόκ	-13,7%	7	4
Τορόντο	-12,3%	8	6
Σιγκαπούρη	-9,5%	9	7
Βηρυτός	+3,7%	10	10
Αλεξάνδρεια	+7,0%	11	11
Μόντρεαλ	+6,5%	12	12
Ντόχα	New	13	-
Αμάν	+21,9%	14	15
Τασκένδη	-10,9%	15	13

# ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 2006

«ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Επιβατική Κίνηση	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2006	2005	% 2006/ 2005	2006	2005	% 2006/ 2005	2006	2005	% 2006/ 2005
Ιανουάριος	339.512	336.011	1,0%	553.059	566.832	-2,4%	892.571	902.843	-1,1%
Φεβρουάρ.	342.232	312.783	9,4%	454.348	477.661	-4,9%	796.580	790.444	0,8%
Μάρτιος	380.084	394.100	-3,6%	621.336	657.422	-5,5%	1.001.420	1.051.522	-4,8%
Απρίλιος	451.726	416.544	8,4%	821.024	746.946	9,9%	1.272.750	1.163.490	9,4%
Μάιος	473.422	473.422	0,0%	871.239	849.000	2,6%	1.344.661	1.322.422	1,7%
Ιούνιος	503.671	482.997	4,3%	935.666	875.545	6,9%	1.439.337	1.358.542	5,9%
Αύγουστος	591.014	574.475	2,9%	1.103.626	1.035.954	6,5%	1.694.640	1.610.429	5,2%
Σεπτέμβρ.	539.489	482.063	11,9%	1.014.591	941.525	7,8%	1.554.080	1.423.588	9,2%
<b>Σύνολο</b>	<b>4.203.539</b>	<b>4.037.371</b>	<b>4,1%</b>	<b>7.490.113</b>	<b>7.182.258</b>	<b>4,3%</b>	<b>11.693.652</b>	<b>11.219.629</b>	<b>4,2%</b>



# **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ**



## 5. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

### 5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο ανταγωνισμός αερολιμένων είναι ένα νέο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ευρωπαϊκής αεροπορίας κάτω από την άρση των ελέγχων. Στη συνέχεια παρουσιάζονται κάποια συμπεράσματα, μετά από έρευνα που έγινε σε 17 αεροδρόμια της Ευρώπης. Οι πρόσφατα εμπορευματοποιημένοι και ιδιωτικοποιημένοι αερολιμένες φαίνεται να είναι ελκυστικοί στους επιβάτες και τις χαμηλού κόστους αερογραμμές στους οποίους προσφέρουν μεγάλες εκπτώσεις. Υπάρχει μια αξιοσημείωτη ενέργεια για ακόμη περισσότερο αυξανόμενη υπηρεσία σε πολλούς υποαπασχολούμενους αερολιμένες της Ευρώπης. Τα αποτελέσματα της μελέτης παρουσιάζουν θεαματικές αυξήσεις στην κυκλοφορία στους λιγότερο χρησιμοποιημένους αερολιμένες όταν εξυπηρετούνται με μια χαμηλού κόστους αερογραμμή.

Αυτή η έρευνα εξετάζει τα οικονομικά του ανταγωνισμού μεταξύ των αερολιμένων στην Ευρώπη στα πλαίσια της άρσης των ελέγχων αερογραμμών. Εξετάζει την ιστορία των αερολιμένων στην Ευρώπη που δεν συμμετέχουν στον ανταγωνισμό και τους λόγους που προσφέρονται για τους μη-ανταγωνιστικούς αερολιμένες πριν από την άρση των ελέγχων αερογραμμών στην Ευρώπη. Τα οικονομικά των χαμηλού κόστους αερογραμμών και οι συνέπειες για τους αερολιμένες εξετάζονται. Οι περιπτωσιολογικές μελέτες παρουσιάζουν τον ανταγωνισμό αερολιμένων στην Αγγλία, τη Γαλλία, το Βέλγιο, τη Νορβηγία, τη Σουηδία, την Ιταλία, και τη Γερμανία.

### **5.1.1. Ευρωπαϊκοί αερολιμένες στην εποχή των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών**

Μετά από τη διάσκεψη στο Σικάγο το 1944, η αεροπορία οργανώθηκε σε διμερή βάση στην οποία μια διαδρομή εξυπηρετήθηκε χαρακτηριστικά με μόνο μια αερογραμμή ανά χώρα. Αυτές οι αερογραμμές δεν ανταγωνίστηκαν στην τιμή, συμφώνησαν την δυναμικότητα, στις διαδρομές εκ των προτέρων και συγκέντρωσαν τα εισοδήματα. Συγκρινόμενο με ένα αμφισβητήσιμο σύστημα για την ελευθερία της εισόδου και εξόδου, το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορίας, μετά το Σικάγο επικρίθηκε για τις υψηλές τιμές, τις υψηλές δαπάνες, τη χαμηλή παραγωγικότητα, και το μίσθωμα επιδιώκοντας από το προσωπικό αερογραμμών και διοίκησης, καθώς επίσης και από τους προμηθευτές των υπηρεσιών στις αερογραμμές, όπως η κράτηση των συστημάτων και οι υπηρεσίες στους αερολιμένες. Σε αντίθεση στις πιο επιτυχημένες αερογραμμές της Ευρώπης κάτω από την άρση των ελέγχων, στις διαδρομές μεταξύ της Ιρλανδίας και της Αγγλίας, οι τιμές έχουν πέσει κατά τουλάχιστον 70%. Η παραγωγικότητα προσωπικού αερογραμμών, από την άποψη των αριθμών επιβατών ανά μέλος προσωπικού στην περίπτωση Ryanair, το 1998 ήταν 4800 έναντι ενός μέσου όρου 752 για 14 μέλη αερογραμμών στην ένωση των ευρωπαϊκών αερογραμμών.

### **5.1.2. Ο αντίκτυπος της άρσης των ελέγχων αερογραμμών στον ανταγωνισμό αερολιμένων στη δεκαετία του '90**

Στον κόσμο των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών, οι τιμές αυξάνονται έναντι του ανταγωνιστικού προτύπου. Οι δαπάνες αυξήθηκαν επίσης έτσι ώστε τα πέραν του κανονικού κέρδη δεν προέκυψαν από τις υψηλές τιμές στις χρεώσεις. Στο πρότυπο των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών οι αερολιμένες ούτε ανταγωνίστηκαν και δεν υπήρξε κανένας ανταγωνισμός μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών στους αερολιμένες.

Στο πρότυπο των ανταγωνιστικών αερογραμμών ο ανταγωνισμός τιμών οδηγεί στην ανησυχία σχετικά με τις δαπάνες στις αερογραμμές και στους φορείς παροχής υπηρεσιών στις αερογραμμές,

συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων και των υπηρεσιών τους. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερογραμμών καλύπτει επίσης τον ανταγωνισμό υπηρεσιών. Οι αερογραμμές που επιλέγουν να ανταγωνιστούν στην τιμή επιδιώκουν τις μειώσεις δαπανών μέσω της εξάλειψης του εν πτήσει τομέα εστίασεως, της κράτησης θέσεων, των εφημερίδων εν πτήσει, των ακριβών γραφείων πωλήσεων στο κέντρο της πόλης, των σαλονιών αερολιμένων και των δαπανών αερολιμένων. Οι τελευταίες δαπάνες μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσα στους αερολιμένες με την επιδίωξη εκπτώσεων για τη νέα κυκλοφορία και μειώνοντας τη χρήση των εγκαταστάσεων όπως οι αερογέφυρες. Οι χαμηλού κόστους αερογραμμές μπορούν επίσης να επιδιώξουν να μεταφέρουν τις υπηρεσίες στους χαμηλού κόστους αερολιμένες.

Η άρση των ελέγχων αερογραμμών προχώρησε αργά στην Ευρώπη αλλά ήταν ένας σημαντικός παράγοντας στην υποκίνηση του ανταγωνισμού αερολιμένων. Ήταν λοιπόν αναπόφευκτο ότι ο ανταγωνισμός των αερογραμμών θα οδηγούσε στον ανταγωνισμό των αεροδρομίων.

### **5.1.3. Πλεονεκτήματα για τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρίες από τα χαμηλού κόστους αεροδρόμια.**

Εκτός από τα πιο φθηνά εισιτήρια από τις χαμηλού κόστους αερογραμμές και τους αερολιμένες, άλλα πλεονεκτήματα μπορούν να προκύψουν για τους επιβάτες, από τον ανταγωνισμό αερολιμένων. Οι επιβάτες μπορούν να βρουν λιγότερη συμφόρηση στα τερματικά των αερολιμένων, στους χώρους στάθμευσης και στα μέσα μεταφοράς πρόσβασης στους αερολιμένες. Είναι πιθανό να υπάρξει λιγότερος χρόνος περπατήματος μέσα στον αερολιμένα. Η είσοδος των νέων αερολιμένων στην αγορά, επίσης αυξάνει τον αριθμό ανθρώπων μέσα στις περιοχές συναλλαγής των αερολιμένων. Οι νέοι αερολιμένες έχουν επιδιώξει επίσης να προσελκύσουν επιβάτες από τις χαμηλού κόστους τιμές λεωφορείων και τραίνων και το φθινό χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

#### **5.1.4. Επιλογή επιβατών του αερολιμένα**

Η βρετανική πολιτική αεροπορία διεξήγαγε έρευνα σε επιβάτες στους πέντε αερολιμένες του Λονδίνου, στο Μάντσεστερ και στο Μπέρμινγχαμ. Ενώ δεν έγινε μια άμεση ερώτηση για το ρόλο των χαμηλού κόστους αερογραμμών στον επηρεασμό της επιλογής αερολιμένων, η έρευνα είναι εν τούτοις ένα χρήσιμο «διαγώνισμα» για την επιλογή αερολιμένα στην Αγγλία.

Το αεροδρόμιο του Heathrow επιλέχτηκε από το 57,8% των συνολικών επιβατών στους επτά αερολιμένες. Επιλέχτηκε από το 29,4% των επιβατών του λόγω των πτήσεων και των διαθέσιμων πακέτων, από το 23,4% λόγω των συνδεδεμένων πτήσεων και από το 15,8% επειδή ήταν ο κοντινότερος αερολιμένας στο σπίτι τους. Το Gatwick επιλέχτηκε από το 22% των επιβατών στους επτά αερολιμένες. Το 38,9% τον επέλεξε λόγω των πτήσεων και των διαθέσιμων πακέτων. Το 24,1% το επέλεξε επειδή ήταν κοντά στο σπίτι και το 10,15% επειδή ήταν φτηνότερο.

#### **5.1.5. Η ικανότητα υποστήριξης του ανταγωνισμού αερολιμένων**

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων είχε περιοριστεί στο παρελθόν επειδή ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερογραμμών ήταν ελάχιστος στην Ευρώπη. Η άρση των ελέγχων αερογραμμών και η είσοδος στην αγορά των χαμηλού κόστους νέων αερογραμμών έχουν δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για τους αερολιμένες που επιθυμούν να αυξήσουν την δραστηριότητά τους. Πολλά από τα αποτελέσματα στη μελέτη που παρουσιάζεται, είναι θεαματικά για τον αυξανόμενο αριθμό επιβατών που χρησιμοποιούν μικρότερους αερολιμένες που κάνουν ειδικές συμφωνίες με τις χαμηλού κόστους αερογραμμές προκειμένου να προσελκυστεί το μερίδιο αγοράς από τον κυρίαρχο αερολιμένα στην περιοχή.

Πολλά από τα οφέλη που έχουν οι μεγάλοι αερολιμένες, «στοιβάζοντας» τους επιβάτες, φαίνεται να είναι μικρής αξίας σε σύγκριση με έναν χαμηλού κόστους-τιμής αερολιμένα χωρίς τη συμφόρηση, τη σύγχυση και μακροχρόνιους χρόνους περπατήματος. Η σταδιακή μεταλλαγή κατασκευής στους πολυάσχολους αερολιμένες

φαίνεται να οδηγεί σε μεγαλύτερο χρόνο που ξοδεύεται από τους επιβάτες μέσα στα τερματικά και σε πολλές περιπτώσεις να γίνεται ολόκληρο ταξίδι λεωφορείων από το τερματικό στο αεροπλάνο. Οι αερολιμένες εμφανίζονται να μην περιλαμβάνουν αυτές τις δαπάνες επιβατών στην αξιολόγηση για τις απαιτήσεις των επιβατών.

Όπως με άλλες βιομηχανίες όπου υφίσταται ο ανταγωνισμός, έτσι και οι αερολιμένες σε έναν ανταγωνιστικό κόσμο θα πρέπει να εξυπηρετήσουν καλύτερα τους πελάτες τους· αερογραμμές και επιβάτες. Ενώ οι αερογραμμές στην Ευρώπη έχουν λάβει μέτρα για να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό που υπάρχει στον κλάδο τους, μέχρι σήμερα έχουν υπάρξει λίγα στοιχεία μιας παρόμοιας ώθησης να μεταρρυθμιστούν οι αερολιμένες της Ευρώπης. Η παραγωγικότητα του προσωπικού και των επενδύσεων στους αερολιμένες της Ευρώπης θα απαιτήσει την αξιολόγηση σε ένα ανταγωνιστικότερο περιβάλλον.

Ο κανονισμός από τις κυβερνήσεις για τα αεροπορικά εισιτήρια στην Ευρώπη ήταν ιδιαίτερα ανεπαρκής, αφού οι ρυθμισμένες τιμές υπερβαίνουν ουσιαστικά τις διαθέσιμες από τις χαμηλού κόστους αερογραμμές που χρησιμοποιούν τους χαμηλού κόστους αερολιμένες.

### 5.1.6. Συμπεράσματα

Η έρευνα κάλυψε τους αερολιμένες στην Ιρλανδία, την Αγγλία, τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Σουηδία, τη Νορβηγία, το Βέλγιο, και τη Γερμανία. Ο ανταγωνισμός αερολιμένων ήταν ουσιαστικός για να αρχίσει και να στηρίξει την πιο δραματική άρση των ελέγχων της Ευρώπης στην πιο πολυάσχολη διεθνή διαδρομή της ηπείρου, αντίγραφο(Δουβλίνο-Λονδίνο). Τα κέρδη στους επιβάτες από την άποψη των μειωμένων τιμών και τις υπηρεσίες όταν υπάρχουν περισσότερα από ένα αεροδρόμια σε μια πόλη, είναι μεγάλα.

Η γρήγορη επιτυχία του συνδυασμού των χαμηλού κόστους αερογραμμών και των νεοεισερχόμενων αερολιμένων, είναι αξιοσημείωτη σε αρκετές από τις περιπτώσεις όπως Prestwick, Lyons, Charleroi, Kristainstad, Skavska, Treviso, Teeside, Leeds/ Bradford, Beauvais, και Carcassone.

Τα πραγματοποιημένα κέρδη από τον ανταγωνισμό αερολιμένων είναι εντυπωσιακά στις παραπάνω περιπτώσεις και τα φθηνότερα εισιτήρια έχουν χρηματοδοτηθεί από τις αποδοτικότερες αερογραμμές και τους αερολιμένες.

Τέλος, ο ρόλος αλλά και ο τρόπος της διαχείρισης αερολιμένων στο νέο περιβάλλον ανταγωνισμού θα είναι αρκετά διαφοροποιημένος και θα έχει μεγαλύτερη βαρύτητα συγκριτικά με το μη ανταγωνιστικό παρελθόν της αεροπορίας γενικότερα.

## **5.2. ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

### **5.2.1. Εισαγωγή**

Ο λόγος για τον οποίο θα πρέπει να εξετάζεται η χρησιμότητα βιομηχανιών όπως οι αερολιμένες είναι να συγκρατηθεί η αγοραστική δύναμη. Εντούτοις, ο οικονομικός κανονισμός εισάγει τις διαστρεβλώσεις του και στο τέλος υπάρχει μια ανταλλαγή που γίνεται μεταξύ του ατελούς ανταγωνισμού και του ατελούς κανονισμού. Επειδή η ισορροπία μεταξύ των δύο ατελειών μπορεί να αλλάξει, η ανάγκη για τον οικονομικό κανονισμό πρέπει να επανεξεταστεί κατά διαστήματα. Στη βιομηχανία αερολιμένων, οι περιστάσεις έχουν αλλάξει τα τελευταία χρόνια με έναν τρόπο που προτείνει ότι ο ανταγωνισμός είναι τώρα σημαντικότερος.

### **5.2.2 Ατελής ανταγωνισμός ή ατελής κανονισμός**

Ο ανταγωνισμός γίνεται αποδεκτός γενικά όπως όντας καλός για την οικονομία επειδή ενθαρρύνει τις εταιρίες να είναι οικονομικά αποδοτικές, οδηγεί σε χαμηλότερες τιμές και στην επέκταση της παραγωγής. Είναι, επομένως, παράδοξο ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η παραγωγή από μια και μοναδική εταιρία χωρίς ανταγωνιστές μπορεί να οδηγήσει σε ακόμη χαμηλότερα κόστη στην παραγωγή. Αυτές οι περιπτώσεις εμφανίζονται όταν οι οικονομίες κλίμακας οδηγούν σε μειωμένο μέσο κόστος παραγωγής. Όταν αυτό συμβαίνει, η παραγωγή από την εταιρία είναι αρκετή για να επιφέρει ένα καλό κέρδος. Όμως επειδή δεν υπάρχει ανταγωνισμός η εταιρία είναι ελεύθερη να περιορίσει την παραγωγή, να αυξήσει τις τιμές και να επιτύχει ένα επίπεδο κέρδους παραπάνω από αυτό που απαιτείται για να παρέχει μια ικανοποιητική επιστροφή στο κεφάλαιο. Το *raison d'etre* του οικονομικού κανονισμού είναι να αποτραπεί αυτό από το να συμβαίνει: για να προσπαθήσει να ενθαρρύνει το "φυσικό μονοπωλητή" για να έχει ένα αποδοτικό κόστος και για να αυξήσει την παραγωγή σε ένα επίπεδο που μεγιστοποιεί την οικονομική ευημερία. Οι καλύτερες μορφές

οικονομικού κανονισμού προσπαθούν να επιτύχουν αυτό με την παροχή κινήτρων στην (μονοπωλιακή) εταιρία.

Πρακτικά εάν ο ρυθμιστής είχε την τέλεια γνώση για την εταιρία, θα μπορούσε απλά να απαιτήσει να παραγάγει ένα διευκρινισμένο επίπεδο παραγωγής από ένα διευκρινισμένο σύνολο εισαγωγών και να πωλήσει αυτήν την παραγωγή σε μια διευκρινισμένη τιμή. Αλλά τέτοιες πλήρεις πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες στο ρυθμιστή που, στην καλύτερη περίπτωση, έχει μόνο μια μερική διορατικότητα στα εσωτερικά έργα της εταιρίας (και ενημερώνεται επίσης πιθανώς λιγότερο για τα χαρακτηριστικά της αγοράς). Δυστυχώς, η λίγη γνώση μπορεί να είναι ένα επικίνδυνη καθώς οι μηχανισμοί κινήτρου μπορούν να οδηγήσουν σε περιττές δαπάνες. Ένα παράδειγμα αυτού είναι η τάση χρησιμοποίησης «έτοιμων» τιμών στα ναύλα σε συγκεκριμένες διαδρομές, αυτό μπορεί να οδηγήσει στην περαιτέρω ρυθμιστική επέμβαση, στο σύνθετο κανονισμό (ενδεχομένως με τις σημαντικές δαπάνες συμμόρφωσης) και στον αυξανόμενο ρυθμιστικό κίνδυνο που έχει την επίδραση της αύξησης του κόστους του κεφαλαίου. Υπάρχει μια ανταλλαγή μεταξύ της διαβίωσης με τον ατελή κανονισμό ή με τις ατελείς αγορές. Οι ατελείς αγορές δεν είναι μόνο μια ικανοποιητική αιτιολόγηση για την επέμβαση.

### **5.2.3. Μεταβαλλόμενες περιστάσεις**

Οι προγραμματισμένες υπηρεσίες αερογραμμών που αναπτύσσουν δραστηριότητες στις διεθνείς διαδρομές ακόμα κατά ένα μεγάλο μέρος ελέγχονται μέσω ενός συστήματος διμερών συμφωνιών υπηρεσιών αέρα που συνάπτονται μετά από τη Συνθήκη του Σικάγου του 1944, το καλύτερο γνωστό παράδειγμα της οποίας είναι η συμφωνία των Βερμούδων μεταξύ της Αγγλίας και των ΗΠΑ. Αυτές οι διμερείς συμφωνίες δεν επιτρέπουν καινοτομίες στις διαδρομές, απαγορεύουν αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό τιμών και ενθαρρύνουν τη διανομή των αγορών και τη συγκέντρωση των εισοδημάτων. Η έκβαση είναι η απουσία ανταγωνιστικών πιέσεων που οδηγεί σε υψηλές δαπάνες οι οποίες περνούν κατά ένα μεγάλο μέρος στον επιβάτη. Όλο αυτό στερεί τα κίνητρα για τους αερολιμένες ώστε να ανταγωνιστούν και οι



υπηρεσίες δεν μπορούν να ξεφύγουν από την συνεργασία με συγκεκριμένους αερολιμένες. Όπως ο Barrett (2000) έχει παρατηρήσει, ο κόσμος των μη-ανταγωνιστικών αερογραμμών αντανάκλαται σε έναν κόσμο μη-ανταγωνιστικών αερολιμένων.

Όμως στη συνέχεια προκύπτουν δυο παράγοντες που αλλάζουν τα παραπάνω: 1. η άρση των ελέγχων των αερογραμμών οδηγεί σε ανταγωνιστικές αερογραμμές που οδηγούν σε ανταγωνιστικούς αερολιμένες για τις συνεργασίες και φθηνότερα εισιτήρια. 2. πολλοί αερολιμένες έχουν ιδιωτικοποιηθεί, κάτι το οποίο οδηγεί κυρίως τους διευθυντές αυτών σε ανταγωνισμό.

#### **5.2.4. Πηγές αγοραστικής δύναμης**

Αυτή η αλλαγή στις περιστάσεις, στη συνέχεια, έχει θέσει υπό αμφισβήτηση τη συμβατική φρόνηση που βλέπει τη βιομηχανία αερολιμένων ως παράδειγμα μιας φυσικής μονοπωλιακής βιομηχανίας μη ικανής ανταγωνισμού. Αυτή η άποψη σε μεγάλο βαθμό προέρχεται από την πεποίθηση ότι δεδομένου ότι η ικανότητα αερολιμένων είναι αυξανόμενη, οι μακροπρόθεσμες μέσες δαπάνες μειώνονται. Εντούτοις τα στοιχεία για αυτό είναι στην καλύτερη περίπτωση διφορούμενα. Υποστηρίζεται ότι αυτό αφορά μικρούς και μεσαίους αερολιμένες και όχι μεγάλους καθώς αυξάνονται οι απαιτήσεις και τα έξοδα για μεγάλους χώρους. Ένα μεγάλο αεροδρόμιο προσελκύει και περισσότερές συμπληρωματικές δραστηριότητες (βιομηχανίες ελεύθερου χρόνου, κέντρα διανομής αερομεταφερόμενου φορτίου, κ.λπ.) και αυτοί, στη συνέχεια, προσελκύουν περισσότερο εργατικό δυναμικό. Αυτό ωθεί επάνω το κόστος εδάφους κοντά στον υπάρχοντα αερολιμένα και, συνεπώς, τις δαπάνες για τους νέους διαδρόμους και τερματικά. Επίσης σημαίνει ότι υπάρχουν αυξανόμενες δαπάνες του θορύβου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της συμφόρησης. Ακόμη και η αποδοχή από την κοινότητα αυξάνει τις δαπάνες αν πρόκειται για παράδειγμα για μια νέα είσοδο αεροδρομίου.

Αν και, για αυτούς τους λόγους, το κόστος της εισόδου στην επιχείρηση αερολιμένων αυξάνεται, η καινοτομία και οι εξελίξεις στην τεχνολογία βοηθούν σε αντιπαράθεση στη μείωση των δαπανών.

Κάποιος μπορεί να σημειώσει, παραδείγματος χάριν, τις βελτιώσεις στο σχέδιο αεροσκαφών (που μειώνουν τα απαραίτητα μήκη του διαδρόμου και μειώνουν το θόρυβο και τη ρύπανση αεροσκαφών) ή την ανάπτυξη των ταχύτερων δικτύων επίγειων μεταφορών (έτσι ώστε οι αερολιμένες μπορούν αποτελεσματικά να εξυπηρετήσουν την αγορά ενώ βρίσκεται περαιτέρω από το γεωγραφικό κέντρο του). Επιπλέον, οι μειώσεις των στρατιωτικών εξόδων, ειδικά από το τελείωμα του ψυχρού πολέμου, έχουν οδηγήσει στην αξιοποίηση των αεροδρομίων που διατίθενται πλέον και για μη στρατιωτικούς σκοπούς. Λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλοί από τους αερολιμένες στην Αγγλία, παραδείγματος χάριν, είναι προηγούμενα στρατιωτικά αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένου Heathrow και Stansted) αυτή η ανάπτυξη είναι σημαντική. Ένα σημαντικό εμπόδιο παραμένει, εντούτοις, εάν είναι απαραίτητο για τον εισερχόμενο να συγκεντρώσει το έδαφος για να αναπτύξει έναν απολύτως νέο αερολιμένα.

Μια άλλη πηγή αγοραστικής δύναμης στην επιχείρηση αερολιμένων είναι οι οικονομίες συσσωρεύσεων. Και οι αερογραμμές και οι επιβάτες κερδίζουν από μια συγκέντρωση των υπηρεσιών αέρα. Μια πτήση από τον αερολιμένα Α στον αερολιμένα Β μπορεί να μεταφέρει επιβάτες που προέρχονται από πτήση από αερολιμένα Γ. Η σημασία αυτών των οικονομιών συσσωρεύσεων δικτύων είναι ότι δένουν τη μεμονωμένη αερογραμμή σε συγκεκριμένο αερολιμένα και καθιστούν δυσκολότερο για τους αντίπαλους αερολιμένες να προσελκύσουν άλλες αερογραμμές και επιβάτες μέσω του ανταγωνισμού τιμών. Εντούτοις, όπως έχουμε σημειώσει, οι συμμαχίες αερογραμμών ανταγωνίζονται η μια με την άλλη με συνέπεια να υπάρχει ένας βαθμός ανταγωνισμού (αν και έμμεσος) μεταξύ των αερολιμένων «σταθμών».

Τέλος, μπορούμε να σημειώσουμε ότι εκτός από τον νεοεισερχόμενο αερολιμένα που πρέπει να βυθίσει τις δαπάνες κατά την εισαγωγή, αυτό ισχύει επίσης για εκείνες τις αερογραμμές (ως κρίκος της αλυσίδας) που πρέπει να μεταφέρουν την έδρα τους ή να χωρίσουν τις υπηρεσίες τους ώστε να εξυπηρετούν περισσότερους αερολιμένες. Αυτός ο παράγοντας δίνει επίσης στον επιβεβλημένο αερολιμένα ένα προστιθέμενο πλεονέκτημα και αυξάνει έτσι την αγοραστική δύναμή του.

## 5.2.5 Ευκαιρίες για την αντικατάσταση αερολιμένων

### 1. Συνδέοντας υπηρεσίες

Εάν η αγοραστική δύναμη ενός αερολιμένα εξηγείται εν μέρει από τις οικονομίες συσσωρεύσεων τότε όσο πιο μεγάλες είναι αυτές, τόσο πιο κυρίαρχος ο αερολιμένα. Είναι πιθανό να γίνει πιο κυρίαρχος όταν λειτουργεί ως μεγάλος «σταθμός» και μεταφέρει πολλούς επιβάτες (είτε με συνδεδεμένες πτήσεις είτε με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων). Έτσι το να επιλέξει μια αερογραμμή να συνεργαστεί με έναν μικρότερο αερολιμένα είναι δύσκολο, αφού θα σημαίνει ότι θα χάσει τα πλεονεκτήματα που τις προσφέρει ο μεγάλος αερολιμένας (πολλούς επιβάτες- μεγαλύτερο κέρδος ).

Όμως ακόμη και για τους μεγάλους αερολιμένες είναι δύσκολο να θέσουν τις τιμές, λόγω του ανταγωνισμού που υπάρχει μεταξύ τους αλλά και μεταξύ των συνεργαζόμενων αερογραμμών με κάθε αερολιμένα «σταθμό» για κάθε χώρα που προσπαθούν να μην χάσουν τους πελάτες τους. Στην Ευρώπη, παραδείγματος χάριν, το Λονδίνο, το Άμστερνταμ, το Παρίσι και η Φρανκφούρτη είναι οι κύριοι ανταγωνιστικοί «σταθμοί» που ανταγωνίζονται να μην χάσουν τους πελάτες τους ο ένας από τον άλλο.

Το πιο δύσκολο βέβαια είναι να διαχωριστούν οι δαπάνες από την προσφορά σε διαφορετικούς επιβάτες όπως μπορούν να κάνουν οι αερογραμμές δημιουργώντας για παράδειγμα τις οικονομικές θέσεις ή την πρώτη θέση στην ίδια πτήση. Αν συνέβαινε αυτό όμως θα μειωνόταν η δύναμη των αερολιμένων «σταθμών» και άρα θα μειωνόταν ο ανταγωνισμός.

### 2. Από σημείο σε σημείο υπηρεσίες

Ευκαιρίες για αντικατάσταση παρουσιάζονται ακόμη από την εκμετάλλευση πτήσεων charter ή χαμηλού κόστους αερογραμμών (EasyJet, Ryanair). Μετά την άρση των ελέγχων στην Ευρώπη οι δεύτεροι κατέκτησαν μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς που παραδοσιακά μέχρι τότε κατείχαν οι πτήσεις charter. Επειδή αποφεύγουν το σύστημα της IATA (που επιτρέπει να μεταφέρονται επιβάτες από σημείο σε σημείο με ένα ενιαίο εισιτήριο) και επειδή τα μέσα εισιτήρια τους (ίδιες

κατηγορίας όλα) είναι ιδιαίτερα φθηνά τείνουν να δημιουργήσουν την εγχώρια αγορά τους. Σε μεγάλο βαθμό, δεν πωλούν πλέον ένα προϊόν που διαφοροποιείται από τις ιδιότητες του και έχουν έτσι τα χαρακτηριστικά των «νέων προϊόντων» (ironmonger, 1972). Αντ' αυτού, η έμφαση είναι στην τιμή και τις ποσότητες που καταναλώνονται. Λόγω αυτής της έμφασης, οι χαμηλού κόστους αερογραμμές αναζητούν τους αερολιμένες που θα ελαχιστοποιήσουν τις δαπάνες λειτουργίας και θα δημιουργήσουν έπειτα την αγορά γύρω από αυτούς.

#### **5.2.6. Ανταγωνισμός αερολιμένων: μια επισκόπηση**

Γενικά, ένας αερολιμένας είναι πιθανό να έχει περισσότερη δύναμη σε σχέση με τις δικτυωμένες υπηρεσίες αερογραμμών. Είναι πιθανό να έχει λιγότερη αγοραστική δύναμη στις χαμηλού κόστους αερογραμμές, στις πτήσεις «από σημείο σε σημείο». Αλλά, σε όλες τις αγορές ο βαθμός αγοραστικής δύναμης που ένας αερολιμένας έχει καθορίζεται κατά ένα μεγάλο μέρος από τη διαθεσιμότητα των εγγύτατων αερολιμένων που είναι σε θέση να ενεργήσουν ως στενά υποκατάστατα. Αρα πως εξετάζεται ο ανταγωνισμός των αεροδρομίων; Η άποψη ότι η βιομηχανία των αερολιμένων μπορεί να αντιμετωπιστεί ως μονοπωλιακή βιομηχανία δεν ισχύει πια. Συνεπώς, ένα πιο κατάλληλο πλαίσιο για την ανάλυση είναι να αντιμετωπισθεί η βιομηχανία αερολιμένων ως βιομηχανία υποκείμενη στον ατελή ή μονοπωλιακό ανταγωνισμό σε μια χωρική ρύθμιση.

Μια ιδιαιτερότητα ενός τέτοιου ανταγωνισμού είναι ότι ο πωλητής (σε αυτήν την περίπτωση υπηρεσιών αέρα) έχει κάποια δύναμη να επιλέξει την τιμή. Αυτό απαιτεί ότι οι καταναλωτές μπορούν να διαιρεθούν σε χωριστές αγορές και ότι η μεμονωμένη εταιρία μπορεί να ασκήσει κάποια τοπική μονοπωλιακή δύναμη άνω του ενός ή αρκετών από αυτούς. Όμως καθώς οι ανταγωνιστές μοιράζονται κοινά όρια ο ανταγωνισμός επηρεάζει αυτήν την δύναμη. Έτσι πελάτες αεροπορικής εταιρίας που έχει κοινά όρια με κάποια άλλη επωφελούνται από τον μεταξύ τους ανταγωνισμό καθώς μειώνονται οι τιμές ή προσφέρονται επιπλέον υπηρεσίες όμως μπορεί να επωφεληθούν ακόμα και πελάτες

που απλά έχουν πρόσβαση σε μια από αυτές τις εταιρίες και ας ανήκουν ουσιαστικά στα όρια τρίτης αεροπορικής εταιρίας.

### **5.2.7. Τοπικός ανταγωνισμός**

Υπάρχει επίσης ισχυρός ανταγωνισμός στις μικρές απόστασης πτήσεις (όπως από μια πόλη στην άλλη, αλλά της ίδιας χώρας) με τα άλλα μεταφορικά μέσα, με κυριότερο το τραίνο. Θεωρείται και γρήγορο και φθινό μεταφορικό μέσο. Έτσι όταν οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων φθάνουν στα ύψη, το τραίνο κερδίζει πελάτες εύκολα. Φυσικά το ίδιο εύκολα μπορεί και να τους χάσει.

Ένα πρόσφατο παράδειγμα, είναι αυτό της Αγγλίας. Μετά από έναν εκτροχιασμό τον Οκτώβριο του 2000 που προκλήθηκε από μία σπασμένη ράγα, αυστηροί περιορισμοί ταχύτητας επιβλήθηκαν γενικά του βρετανικού σιδηροδρομικού δικτύου. Ο αντίκτυπος στο εσωτερικό αεροπορικό ταξίδι ήταν άμεσος και σημαντικός.

### **5.2.8. Γιατί να μην χρησιμοποιηθεί η αγοραστική δύναμη**

Αν και οι αερολιμένες έχουν έναν βαθμό αγοραστικής δύναμης αυτό θα ποικίλει σύμφωνα με την περίπτωση. Σε μερικές περιπτώσεις αυτή η δύναμη θα είναι σημαντική ενώ σε άλλες περιπτώσεις οι δυνατότητες για την αντικατάσταση μεταξύ των αερολιμένων θα περιορίσουν τη δυνατότητα της διαχείρισης αερολιμένων στις καθορισμένες τιμές, ιδιαίτερα σε μερικούς τομείς της αγοράς. Αλλά υπάρχει στην πραγματικότητα μια ευρύτερη ερώτηση: ακόμα κι αν ένας αερολιμένας έχει την αγοραστική δύναμη και εξουσιάζει (τοπικός, περιφερειακός ή εθνικός) την αγορά του, θα επιλέξει να εκμεταλλευτεί αυτήν την αγοραστική δύναμη; Υπό φυσιολογικές συνθήκες η απάντηση θα ήταν ναι. Όμως οι μεγάλοι αερολιμένες δεν ανήκουν πια σε μια συγκεκριμένη κατηγορία επιχειρήσεων αλλά σε μια ευρύτερη. Μέσα σε τέτοιους αερολιμένες στεγάζονται πολλά καταστήματα και γραφεία και άρα συνδυάζεται λιανική πώληση και ιδιοκτησία. Έτσι οι ιδιοκτήτες αερολιμένων απολαμβάνουν μεγάλα κέρδη από ως προς την τοποθεσία μισθώματα. Αυτό, έχει υποστηριχτεί, παρέχει ένα σημαντικό κίνητρο για τους ιδιοκτήτες αερολιμένων να κρατούν τις δαπάνες χαμηλά: οι

επιχειρήσεις αερολιμένων έχουν ένα ενσωματωμένο κίνητρο για να μην εκμεταλλευτούν την αγοραστική δύναμή τους ως αερολιμένες.

### 5.2.9. Περιπτώσεις αντικατάστασης βασικών αεροδρομίων στην

#### Ευρώπη

1.Όσλο Νορβηγίας: το βασικό αεροδρόμιο του Όσλο μέχρι τον Οκτώβριο του 1998 ήταν το Gardermoen που λόγω κορεσμού αντικαταστάθηκε από το νέο αεροδρόμιο Fomebu.

2.Αθήνα Ελλάδος: το ιδιαίτερα παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού αντικαταστάθηκε από το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα τον Μάρτιο του 2001.

Στην Νορβηγία οι 4,5 εκατομμύρια κάτοικοι εξαρτώνται κυρίως από τις αεροπορικές μεταφορές καθώς η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της (φιορδ, πολλές οροσειρές, μεγάλες αποστάσεις) δεν επιτρέπει ένα καλό οδικό δίκτυο (αργό και χαμηλής ποιότητας). Έτσι η Νορβηγική κυβέρνηση έχει ορίσει τα μισά περίπου από τα δρομολόγια εσωτερικού ως υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος.

Όσον αφορά τους αερομεταφορείς, τον κύριο λόγο έχει η SAS, ως εθνικός αερομεταφορέας. Μετά την απελευθέρωση των δρομολογίων το 1994 (αφού μέχρι τότε τρεις αερομεταφορείς εξυπηρετούσαν τις διαδρομές στα τρία σημεία που ήταν χωρισμένη η χώρα) οι αερομεταφορείς είχαν και πάλι μονοπώλιο παρά τις οποιεσδήποτε προσπάθειες από νεοεισερχόμενους αερομεταφορείς.

Στην Ελλάδα επίσης οι αερομεταφορές κατέχουν ένα σημαντικό ρόλο καθώς πρέπει να εξυπηρετούνται τα πολυάριθμα νησιά της, οι ομογενείς του εξωτερικού και φυσικά οι τουρίστες που καταφθάνουν από άλλες χώρες. Προβλήματα που δημιουργούνται τα τελευταία χρόνια στην κίνηση των αεροδρομίων προέρχονται από το καινούργιο οδικό δίκτυο που δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια και από το γεγονός ότι ο τουρισμός της Ελλάδος είναι κυρίως εποχικός. Ο κυριότερος αερομεταφορέας ήταν η Ολυμπιακή Αεροπορία (εθνικός αερομεταφορέας), η οποία όμως έχασε το μονοπώλιό της μετά την προσχώρηση της Ελλάδος στην ΕΟΚ που οδήγησε σε ελεύθερο

ανταγωνισμό. Τώρα οι πιο δυνατοί αερομεταφορείς θεωρούνται η Ολυμπιακή και η Aegean Airlines.

Και στις δύο περιπτώσεις η επιβατική κίνηση μειώθηκε σημαντικά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους (ο οποίος μάλιστα στην Αθήνα συνέπεσε με τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου). Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στην σημαντική αύξηση των τελών και φόρων αεροδρομίων.

Στην Αθήνα μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου αποφασίστηκε να μειωθούν τα τέλη για να προσελκύσει περισσότερους επιβάτες. Έτσι τον δεύτερο χρόνο λειτουργίας υπήρξε μια μικρή αύξηση της κίνησης. Γενικά όμως στα τρία χρόνια λειτουργίας του αεροδρομίου οι αναλύσεις δείχνουν ότι το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού με εκσυγχρονισμό θα μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες της Αθήνας και άρα ότι η αλλαγή τοποθεσίας του αεροδρομίου δεν θα ήταν απαραίτητη. Επίσης η Ολυμπιακή, δηλαδή η αεροπορική εταιρία που κυρίως το εξυπηρετεί θεωρείται ασταθής και άρα μη φερέγγυα.

Στο Όσλο στην αρχή είχαμε μια μικρή αύξηση καθώς το νέο αεροδρόμιο κάλυψε μειονεκτήματα του παλιού (δημιουργία χρονοθυρίδων και κατάλληλη υποδομή για υποδοχή μεγάλων αεροσκαφών). Όμως στη συνέχεια με την εξαγορά του αερομεταφορέα Braathens από τον εθνικό αερομεταφορέα SAS μειώθηκαν οι προσφερόμενες θέσεις εσωτερικού και άρα και η κίνηση.

Γενικά η μείωση επιβατικής κίνησης και στις δύο περιπτώσεις οφείλεται κυρίως: α) στην οικονομική ύφεση του 2000 και 2001 β) στην μειωμένη επιρροή των εθνικών αερομεταφορέων που κυρίως εξυπηρετούν τα αεροδρόμια γ) στην μικρή αγορά των δύο χωρών που δεν μπορεί να υποστηρίξει την εμφάνιση νέων αερομεταφορέων και δ) στην γεωγραφική θέση των δύο χωρών στην Ευρώπη.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ**



## 6. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 6.1 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ο ρόλος των αερομεταφορών στην ανάπτυξη όλων των μορφών του τουρισμού παγκοσμίως είναι δεδομένος και παγιωμένος. Το ίδιο συμβαίνει και στη Ελλάδα, καθώς η αλματώδης τουριστική ανάπτυξη περιοχών όπως η Ρόδος, η Κέρκυρα ή η Κρήτη θα ήταν αδιανόητη χωρίς την ύπαρξη των αεροδρομίων – ανεξάρτητα από την επιλεγείσα μορφή αυτής της ανάπτυξης, που κατά κάποιο τρόπο βρίσκεται σε κρίση, σήμερα.

Για παράδειγμα ο ευρύς γεωγραφικός και πολύμορφος χώρος της Ελλάδας γενικότερα, έχει την ανάγκη αεροδρομίων που θα συμβάλλουν τόσο στην τουριστική όσο και στην γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Πάνω από το 80% των διεθνών επισκεπτών της Ελλάδας χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Οι προερχόμενοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση τουρίστες με τελικό προορισμό την Ελλάδα και οι οποίοι ταξιδεύουν στην Ελλάδα αεροπορικώς αντιπροσωπεύουν το 92% του συνόλου των τουριστών που επισκέπτονται την χώρα, ενώ αυτοί που ταξιδεύουν ακτοπλοϊκώς αντιπροσωπεύουν μόνο το 7%. Στο σύνολο της Ευρώπης, αν και υπάρχει μια μικρή αύξηση του όγκου των αερομεταφορών εις βάρος των μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, τα αντίστοιχα ποσοστά κυμαίνονται σε 82% αεροπορικώς, 11% οδικώς και 7% μέσω θαλάσσης.

Η χώρα κατέχει τη 15<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη τουριστικών προορισμών και το 2001, προσέλκυσε περισσότερους από 14 εκατομμύρια επισκέπτες, αριθμός που υπερβαίνει κατά 30% τον πληθυσμό της χώρας και κατά 2,8% μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο του 1999. Ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης η Ελλάδα βρίσκεται στην 10η θέση, με πρώτη την Γαλλία η οποία βρίσκεται πρώτη και στην παγκόσμια κατάταξη.

Οι δυτικοευρωπαίοι εξακολουθούν να αποτελούν τη μεγάλη πλειονότητα των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα, αν και οι

προσπάθειες που καταβάλλονται για την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών από διαφορετικά μέρη του κόσμου, έχουν συντελέσει στη συνεχή αύξηση του αριθμού των τουριστών από την Ασία, την Αμερική και την Ανατολική Ευρώπη. Γενικότερα τα τελευταία χρόνια όλο και πιο πολλοί τουρίστες αναζητούν πιο κοντινούς προορισμούς και η Ελλάδα μπορεί να το εκμεταλλευτεί αυτό. Ήδη με την δημιουργία του νέου αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» ξεκίνησε μια προσπάθεια αναβάθμισης της υποδομής και των υπηρεσιών που απολαμβάνει ο τουρίστας.

Ένα άλλο γεγονός το οποίο μπορεί να επιφέρει μεγάλη τουριστική κίνηση και εξαρτάται κατά μεγάλο ποσοστό από τις αερομεταφορές είναι ο συνεδριακός τουρισμός. Η Ελλάδα θεωρείται ένας ελκυστικός προορισμός για την διοργάνωση διεθνών συνεδρίων αλλά μέχρι στιγμής δεν μπόρεσε να εκμεταλλευτεί αποτελεσματικά τις προοπτικές ανάπτυξης. Αναλυτικότερα, η έλλειψη συχνών εσωτερικών και απ' ευθείας πτήσεων κατά τη διάρκεια της μέσης και χαμηλής τουριστικής περιόδου, η μη χρήση διαθέσιμου υλικού όσον αφορά τη διοργάνωση μελλοντικών διεθνών συνεδρίων, το οποίο διατίθεται από το Διεθνή Σύνδεσμο Συνεδρίων, είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα έλλειψης προγραμματισμού και συνεργασίας μεταξύ διαφόρων φορέων όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία, ο ΕΟΤ κ.λ.π. για την περαιτέρω διεύρυνση του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος στη διεθνή συνεδριακή αγορά.

Από τα παραπάνω φανερώνεται πόσο σημαντικό ρόλο κατέχει η αερομεταφορά στην συνολική τουριστική κίνηση της Ελλάδος και άρα πόσο σημαντική είναι η σωστή υποδομή των αερολιμένων.

Στην Ελλάδα σήμερα βρίσκονται εν λειτουργία 45 αερολιμένες για την εξυπηρέτηση εναέριων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Την πρώτη θέση από πλευράς μεταφορικού έργου καταλαμβάνει, ο νέος αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος» οποίος αποτελεί και διαμετακομιστικό κόμβο του αεροδρομικού δικτύου της Ελλάδας και τις Νοτιοανατολικής Ευρώπης (hub airport). Ακολουθεί ο αερολιμένας του Ηρακλείου, ο οποίος παρουσιάζει έντονη εποχικότητα κατά την τουριστική περίοδο και της Θεσσαλονίκης που φιλοδοξεί να αναλάβει ένα ισχυρότερο ρόλο στα Βαλκάνια και στην Βορειοανατολική Ευρώπη.

Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε στην δημοσιότητα ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, σήμερα προς την Ελλάδα αφικνούνται αεροπορικώς περίπου 17 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (16,5 εκ. για το έτος 1999) ενώ μετεπιβιβάζονται για άλλους προορισμούς (transit) περίπου 2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (1,7 για το έτος 1999). Όσον αφορά στις περιόδους μετακίνησης, η μεγαλύτερη αιχμή παρατηρείται κατά τον μήνα Αύγουστο (2.553.000 αφικνούμενοι επιβάτες το έτος 1999) όπου μετακινείται περίπου το 15% της συνολικής ετήσιας επιβατικής αεροπορικής κίνησης. Ενώ το 50% των επιβατών μετακινούνται από Ιούνιο έως Σεπτέμβριο και το 80% από Απρίλιο έως Οκτώβριο.

Κατά το έτος 2005 οι αφίξεις των αλλοδαπών τουριστών στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 8,3% σε σχέση με το 2004. Οι αφίξεις από την Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 6,5%. Οι περισσότεροι τουρίστες προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο (19%), τη Γερμανία (15,7%) και την Ιταλία (7,9%). Σημειώνεται ότι σημαντική αύξηση καταγράφεται στις αφίξεις από τη Ρουμανία (51,5%), τη Βουλγαρία (36,3%) και τη Ρωσία (28,1%).

Σε ότι αφορά την ανάλυση των στοιχείων κατά «μέσο ταξιδιού» και «σταθμό εισόδου» παρατηρείται ότι κατά το 2005 τα αεροδρόμια που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη κίνηση είναι -μετά το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, που συγκεντρώνει το 24,1%- του Ηρακλείου (12,8%), της Ρόδου (7,8%) και της Κέρκυρας (5,6%). Σε σχέση με το έτος 2004, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Μυκόνου (14,8%) και της Σαντορίνης (10,5%). Αντίθετα, μείωση σημείωσαν οι αφίξεις μέσω του αεροδρομίου της Καβάλας (25,6%), της Ρόδου (77,8%) και της Πάτρας (49,3%). Γενικότερα, αύξηση διαπιστώνεται και στις αφίξεις επιβατών με πτήση charter το 2005 έναντι του 2004. Η αύξηση αυτή φθάνει το 2,6%.

Αντίστοιχα το εναέριο εμπορευματικό μεταφορικό έργο (cargo) στην Ελλάδα υπολογίζεται σε 135.550 τόνους για το 1999, παρουσιάζοντας μια διακύμανση την τελευταία δεκαετία μεταξύ των 127.000 και 160.000 τόνων. Αντίστοιχα το μεταφορικό έργο ταχυδρομείου υπολογίζεται σε 13.138 τόνους για το 1999, παρουσιάζοντας μια διακύμανση μεταξύ 10.000 έως 15.000 τόνων την τελευταία δεκαετία.

Γενικά ο όγκος των αερομεταφορών για την εξυπηρέτηση του τουρισμού κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας παρουσιάζει διαρκή αύξηση κάτι που επιβεβαιώνεται από την αύξηση των πτήσεων Charter, που το 1999 σημείωσε στην Ελλάδα ετήσιο ποσοστό αύξησης 16,41% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

## **6.2. ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER**

Εκτός των τακτικών πτήσεων, όμως, υπάρχει η μεγάλη αγορά των ναυλωμένων (charters) μέσω των οποίων διακινείται περίπου το 60% των ξένων τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο στη χώρα μας.

Σύμφωνα με συμπεράσματα έρευνας του ΙΤΕΠ, περισσότεροι από 60 εκατομμύρια επιβάτες χρησιμοποιούν κάθε χρόνο ναυλωμένες πτήσεις για να ταξιδεύσουν από τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης προς τους παραδοσιακούς μεσογειακούς προορισμούς.

Στην ευρωπαϊκή αγορά των ναυλωμένων πτήσεων κυριαρχούν εταιρείες που είτε διατηρούν στενούς δεσμούς με τους μεγάλους ταξιδιωτικούς οργανισμούς της Ευρώπης είτε ελέγχονται από αντίστοιχες εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τις 44 αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IACA που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων, οι 13 ανήκουν εξ ολοκλήρου ή κατά πλειοψηφία σε επιχειρήσεις διακίνησης τουριστών (tour-operators) και άλλες οκτώ (ειδικώς σε Γερμανία, Ολλανδία και Σκανδιναβία) συνεργάζονται αποκλειστικώς με κάποια από τις εν λόγω επιχειρήσεις διακίνησης. Το πιο εντυπωσιακό χαρακτηριστικό της αγοράς αυτής είναι ότι οι 21 εταιρείες που διατηρούν στενούς επιχειρηματικούς δεσμούς με επιχειρήσεις διακίνησης τουριστών κατέχουν το 72% της αγοράς.

Δυστυχώς, η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με κανένα κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης και είναι οδικώς απομονωμένη από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και πηγές τουριστικών ροών προς τον μεσογειακό Νότο. Η χρήση των αερομεταφορών αυξήθηκε από το 60,5% το 1975 σε άνω του 85% σήμερα. Οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων

διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις της τουριστικής βιομηχανίας της Ελλάδας

Οι πτήσεις charter είναι πολύ δημοφιλείς στην Ελλάδα. Η χώρα λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της η οποία προσδιορίζεται από πολλά νησιά, απαιτεί τέτοιου είδους πτήσεις για την σωστή εξυπηρέτηση των ξένων επισκεπτών της καθώς και των μετακινούμενων από διαφορετικά σημεία της ίδιας της χώρας.

Έτσι το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα και το 61% των κλινών βρίσκεται στο νησιωτικό χώρο. Αρκετά νησιά έχουν αεροδρόμια και περίπου 10 νησιωτικοί προορισμοί εξυπηρετούνται με απευθείας συνδέσεις με το εξωτερικό, την καλοκαιρινή όμως περίοδο και μόνο, με πτήσεις charter.

Το 1993, περίπου το 58% της συνολικής κίνησης τουριστών προήλθε μέσω πτήσεων charter, πράγμα το οποίο αποτελεί καθαρή ένδειξη της εξάρτησης του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος από τη ζήτηση που προέρχεται από τους tour operators.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα, αποτελούν το αεροδρόμιο του Αράξου και του Ηρακλείου Κρήτης:

- Τους καλοκαιρινούς μήνες το αεροδρόμιο του Αράξου δέχεται πολλές πτήσεις charter και έτσι εξυπηρετείται ο τουρισμός της Αχαΐας και της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Ελλάδος. Ακόμα, φέτος παρά την μείωση του τουριστικού ρεύματος στην χώρα μας, στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο παρατηρήθηκε αύξηση των πτήσεων charter κατά 40%, πράγμα, που αποδεικνύει ότι το αεροδρόμιο του Αράξου το προτιμούν πολλοί ξένοι τουρίστες παρόλο που οι συνθήκες λειτουργίας του είναι τριτοκοσμικές.
- Σημαντικά αυξημένες παρουσιάστηκαν οι αφίξεις τουριστών με πτήσεις charter στο Ηράκλειο Κρήτης τη φετινή τουριστική περίοδο σε σχέση με πέρσι, σύμφωνα με στοιχεία του αεροδρομίου «Νίκος Καζανιζάκης». Ειδικότερα, στο διάστημα Απριλίου – Σεπτεμβρίου, οι αφίξεις σημείωσαν αύξηση της τάξης του 8,5%, σε σχέση με πέρσι (1.960.161 αφίξεις έναντι 1.805.461 το 2005).

▪ Σημαντική αύξηση της τάξης του 13,3% εμφάνισαν οι αφίξεις στη Ρόδο με πτήσεις charter, το μήνα Αύγουστο σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του νησιού. Ειδικότερα, τον περασμένο μήνα οι αφίξεις από το εξωτερικό ανήλθαν σε 292.234 επισκέπτες, ενώ τον Αύγουστο του 2005 είχαν αφιχθεί στο αεροδρόμιο 257.928 επισκέπτες.

▪ Στον αντίποδα βρίσκεται η Χίος, όπου παρατηρείται ραγδαία μείωση στις αφίξεις τουριστών με charter. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ)\* η Χίος αποδεικνύεται πρωταθλήτρια πανελλαδικά στη μείωση αφίξεων αφού το πρώτο μισό του 2005 έχει πτώση κατά 13% σε σχέση με την περσινή χρονιά, έχοντας μόνο 5302 τουρίστες που ήρθαν με charter.

Οι αφίξεις επιβατών με πτήσεις charter κατά το 2005 παρουσίασαν αύξηση έναντι του 2004 κατά 2,6%. Τα μεγαλύτερα μερίδια έχουν το Ηνωμένο Βασίλειο (30%), η Γερμανία (18,5%), και ακολουθεί η Ολλανδία (6,3%). Οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρουσιάζονται στην Ισπανία (82,3%), στη Ρωσία (67,3%), στην Ουγγαρία (44,4%), και στην Πολωνία (40,4%). Αξιοσημείωτη άνοδος παρουσιάζεται στις αφίξεις από τον Καναδά και την Τουρκία. Στις πτήσεις CHARTER, τα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Κέρκυρας, σημειώνουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση και ταυτόχρονα τις μεγαλύτερες αυξήσεις έναντι του 2004 κατά 5,4%, 4,2% και 3,5% αντίστοιχα.

Ένας σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη των πτήσεων charter είναι ότι οι βραδινές ώρες λόγω φτηνότερων τιμολογίων "προσελκύουν" περισσότερα δρομολόγια.

Βασισμένη σε αυτόν τον παράγοντα, κινείται και η απόφαση της ΥΠΑ για διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας του συνόλου των αεροδρομίων κατά 160 ώρες εβδομαδιαίως, δεδομένου ότι πολλά αεροδρόμια μένουν κλειστά τις νυκτερινές ώρες, τώρα με τον εκσυγχρονισμό τους θα μπορούν να λειτουργούν συνεχώς, αυξάνοντας έτσι το ποσοστό πτήσεων charter στην χώρα.

Ο νησιωτικός χώρος θεωρείται σαν ένα από τα πλέον σημαντικά πλεονεκτήματα του ελληνικού τουρισμού. Η σωστή υποδομή λοιπόν στα νησιά της χώρας είναι απαραίτητη. Από την άλλη βέβαια οι πτήσεις charter από το εξωτερικό έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην τουριστική κίνηση της υπόλοιπης χώρας. Φυσικά τα πλεονεκτήματα τους στο σύνολο τους είναι πιο σημαντικά.

### **6.3.ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ**

Η τεχνική υποδομή συνεισφέρει στη γενική εικόνα (image) μιας τουριστικής χώρας, καθώς επίσης διευκολύνει τη μετακίνηση των τουριστών εντός της χώρας. Σύμφωνα με έρευνα αγοράς, οι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα μένουν ανικανοποίητοι από την υπάρχουσα υποδομή.

Οι παράγοντες για τους οποίους τα υφιστάμενα διεθνή αεροδρόμια δεν έχουν τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν ικανοποιητικά στην τουριστική κίνηση κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου είναι:

- έλλειψη επαρκούς χώρου στάθμευσης αεροσκαφών,
- έλλειψη πολλών διαδρόμων απογείωσης και προσγείωσης,
- έλλειψη passenger bridges, καθώς επίσης και
- η έλλειψη εκτεταμένων εγκαταστάσεων υποστήριξης στα αεροδρόμια.

Οι εμπειρίες/παράπονα των ξένων τουριστών από τα αεροδρόμια της χώρας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- παλιά κατασκευή στις περισσότερες περιπτώσεις
- καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις και αφίξεις,
- καθυστερήσεις στην παραλαβή αποσκευών,
- έλλειψη αυτοματοποιημένης μεταφοράς αποσκευών των επιβατών transit (αλλαγές στις πτήσεις/stopovers),
- ανεπαρκής προσφορά εστιατορίων και άλλων εγκαταστάσεων/υπηρεσιών υποστήριξης,
- ανοργάνωτα γραφεία πληροφοριών,
- χαμηλό επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών λεωφορείων και ταξί.

- τακτικές απεργίες προσωπικού εναέριας κυκλοφορίας.

Επίσης, έχουν γίνει παράπονα σχετικά με το οδικό δίκτυο της Ελλάδας που εξυπηρετεί στην μετακίνηση τους από τους αερολιμένες και ιδιαίτερα στους τουριστικά ανεπτυγμένους προορισμούς.

Παρουσιάζονται παρακάτω τα σημαντικότερα βήματα βελτίωσης της εικόνας των Ελληνικών αεροδρομίων και από πλευράς υποδομής και παρεχομένων υπηρεσιών.

- Όσον αφορά τα έργα για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, τα έσοδα από το φόρο αεροδρομίου Ελλάδος (σπατόσημο) να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη βελτιωτικών έργων και όχι για την κάλυψη χρεών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

- Από τα πιο σημαντικά βελτιωτικά έργα θεωρείται η πλήρης ανακαίνιση και επέκταση των ιμάντων παραλαβής αποσκευών και των τουαλετών στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας.

- Οι αρμοδιότητες διαχείρισης και οργάνωσης της επίγειας εξυπηρέτησης πελατών στα αεροδρόμια (handling) θα πρέπει να υπόκεινται στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού.

- Η μέχρι τώρα συντήρηση της καθαριότητας των κοινόχρηστων χώρων των αεροδρομίων από συνεργεία καθαρισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας θεωρείται ανεπαρκής.

- Τα τρόλεϊ αποσκευών θα πρέπει να διατίθενται δωρεάν.

- Βελτίωση φωτισμού και σωστή ρύθμιση κλιματισμού στους κοινόχρηστους χώρους.

- Εκσυγχρονισμό θεσμικού πλαισίου με την κατάργηση του μονοπωλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

- Άρση αντικινήτρων με στόχο την πύκνωση τακτικών πτήσεων από διεθνείς αερομεταφορείς οι οποίοι αποτελούν δωρεάν διαφήμιση για την Ελλάδα

- Συστηματική δειγματοληπτική έρευνα για την ποιοτική καταγραφή τουριστών σε σημεία υποδοχής τους (λόγος ταξιδιού, απασχόληση, διάρκεια διαμονής κλπ) από μέλη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεργασία με πανεπιστήμια. Η αξιοποίηση των στοιχείων αυτών



μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την ανάπτυξη της στρατηγικής του Ελληνικού Τουρισμού.

- Ενίσχυση ραδιοβοηθημάτων στα αεροδρόμια για την αντιμετώπιση καιρικών προβλημάτων.

- Έγκαιρο προγραμματισμό από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για την άμβλυνση των προβλημάτων λόγω της ιδιαίτερα αυξημένης εναέριας κυκλοφορίας.

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αερομεταφορών για την Ελλάδα, τόσο όσον αφορά στους αερομεταφορείς όσο και στην αεροδρομική υποδομή, στη βάση κεντρικού σχεδιασμού αξιοποιώντας ευρωπαϊκά πρότυπα. Η επιτυχία μιας τέτοιας πολιτικής εξαρτάται από την υιοθέτηση αποτελεσματικών ενεργειών, οι οποίες συνοψίζονται στα παρακάτω:

- ❖ Κατάστρωση Εθνικού Σχεδίου Αερομεταφορών όσον αφορά στο εσωτερικό δίκτυο αλλά και στη διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών για ανάδειξη των Διεθνών Αερολιμένων της Ελλάδας σε κεντρικούς κόμβους στο Ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών για μετακινήσεις από/προς την Ευρώπη με προέλευση/προορισμό τις νοτιανατολικές Μεσογειακές χώρες, την Ασία και την Αφρική.
- ❖ Τακτική επικαιροποίηση των Γενικών Σχεδίων Διάταξης των αερολιμένων με βάση τις προβλεπόμενες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες, τις διαγραφόμενες τάσεις στον τουρισμό και τις οικονομικο-πολιτικές συνθήκες που διαμορφώνονται στην Ελλάδα, την ΕΕ και τις ανταγωνιστικές χώρες.
- ❖ Επιτάχυνση των μελετών και της κατασκευής των προγραμματισμένων έργων υποδομής στα αεροδρόμια της χώρας και εφαρμογή αποτελεσματικού προγράμματος ελέγχου και συντήρησης των υποδομών.
- ❖ Διαμόρφωση του πλαισίου συνεργασίας των φορέων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές και τον τουρισμό με σκοπό παράλληλους σχεδιασμούς, δεσμεύσεις και επιχειρησιακά πλάνα,

ιδιαίτερα στην αντιμετώπιση της έντονης εποχικότητας στο αερομεταφορικό έργο της Ελλάδας.

- ❖ Διαμόρφωση Θεσμικού Πλαισίου με στόχο τη λειτουργία και εκμετάλλευση των αερολιμένων ως αυτόνομες επιχειρησιακές μονάδες (Business Unit) σύμφωνα με διεθνή πρότυπα και ενέργειες και απελευθέρωση στην Επίγεια Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών.
- ❖ Καθορισμό των αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των επιχειρηματικών φορέων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές και την τουριστική ανάπτυξη. Συνεργασία όλων των παραπάνω (Κεντρικής Διοίκησης, Περιφέρειας και Αναπτυξιακών Φορέων) με στόχο τη διαμόρφωση συνθηκών ικανών για ποιοτική και ουσιαστική αναβάθμιση της παρεχόμενης επίγειας εξυπηρέτησης των επιβατών, τόσο κατά την παραμονή τους στον αερολιμένα όσο και κατά την ασφαλή και έγκαιρη πρόσβαση με μέσα μαζικής μεταφοράς από/προς το κέντρο των πόλεων της ζώνης επιρροής του αεροδρομίου.
- ❖ Οικονομικό και αποτελεσματικό σχεδιασμό από τους αρμόδιους φορείς, των δικτύων εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων από και προς το αεροδρόμιο, με την εφαρμογή και σύγχρονων συστημάτων εξυπηρέτησης του επιβάτη τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση.
- ❖ Υιοθέτηση μεθόδων αυτοχρηματοδότησης (ή συγχρηματοδότησης) για τα έργα υποδομής στα υφιστάμενα και νέα αεροδρόμια της χώρας και τη δημιουργία πλαισίου για κατασκευή και λειτουργία Ιδιωτικών Αεροδρομίων σε συνδυασμό με τη τιμολόγηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.
- ❖ Δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εναέριων και επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των επιμέρους δικτύων μεταφοράς, με στόχο την συμπληρωματικότητα και το όφελος του επιβάτη.

## 6.4. ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Η σχέση εξάρτησης που έχει ο ελληνικός τουρισμός με τις αεροπορικές μετακινήσεις είναι εξαιρετικής σημασίας, σημειώνοντας πως η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια θα ευνοήσει κατά πολύ τον τουρισμό.

Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, όμως, στον τουρισμό προϋποθέτει τη δημιουργία υποδομών από την πολιτεία, με βάση ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, που θα τηρείται και δεν θα αφήνει ακάλυπτη μια επιχειρηματική πρωτοβουλία.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος πρέπει να αξιοποιηθούν ουσιαστικά τα αεροδρόμια της χώρας, τόσο από τουριστικής πλευράς όσο και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Η πραγματοποίηση έργων στα αεροδρόμια της Ελλάδας θα ανάψει το "πράσινο φως" για την έλευση περισσότερων τουριστών. Γίνεται λοιπόν εύκολα διακριτό ότι η ανέλιξη της θωράκισης των υποδομών των αερολιμένων καθιστά πρωτίστως κερδισμένο την τουριστική βιομηχανία. Ήδη κατασκευάζονται νέοι αεροσταθμοί και πραγματοποιούνται επεκτάσεις-αναδιαρρυθμίσεις σε διάφορα αεροδρόμια της χώρας. Μετά την ολοκλήρωση των έργων, οι μεταβολές των υποδομών αριθμητικά μεταφράζονται σε αύξηση κατά 20% του μήκους των διαδρόμων προσγείωσης - απογείωσης, κατά 100% των επιφανειών δαπέδων στάθμευσης και κατά 180% των επιφανειών αεροσταθμών".

Συγκεκριμένα, τον Ιούνιο του 2005, στο πλαίσιο της ανάπτυξης του αεροδρομίου στον Άραξο, επεκτάθηκε ο αεροσταθμός κατά 1.477 τ.μ. και έγινε νέα διαρρύθμιση του υπάρχοντος κτιρίου που καλύπτει επιφάνεια 870 μ. Επεκτείνεται το δάπεδο στάθμευσης των αεροσκαφών για την δημιουργία δύο επί πλέον θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και ανακατασκευή του κάθετου τροχιόδρομου

Επίσης έχουν ξεκινήσει έργα βελτίωσης και επέκτασης του αερολιμένα της Ανδραβίδας, συνολικής έκτασης 105 στρεμμάτων και αφορούν στην κατασκευή κτιρίου αεροσταθμού, εσωτερικής οδοποιίας, χώρων στάθμευσης, ζώνης πρασίνου, πυροσβεστικού σταθμού και αμαξοστασίου.

Επιπλέον αλλάζει πρόσωπο το αεροδρόμιο "Μακεδονία" με την επιχειρούμενη κυκλοφοριακή αναδιαρρύθμιση του περιβάλλοντος χώρου, τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις και το διπλασιασμό των χώρων στάθμευσης. Ακόμη, γίνεται ευκολότερη η διακίνηση των εμπορευμάτων στην ευρύτερη ενδοχώρα της βόρειας Ελλάδας με την ανέγερση του νέου εμπορευματικού σταθμού, όπου θα υπάρχουν υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις 5.000 τ.μ.

Παράλληλα με παρεμβάσεις ενισχύονται οι υποδομές του "Ν. Καζαντζάκης". Οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν την εξυπηρέτηση περισσότερων από 3.000 επιβάτες σε ώρες αιχμής ανά κατεύθυνση, νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου που απλοποιούν την κυκλοφορία και αυξάνουν το επίπεδο προσπελασιμότητας όλων των χρηστών του αεροδρομίου και δημιουργία 2 νέων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

Στο αεροδρόμιο «Διαγόρας» της Ρόδου, γίνονται έργα επέκτασης στις αίθουσες αναμονής, στις ράμπες που οδηγούν στην πίστα, αλλά και στις εξόδους, ακόμη στα γραφεία και στα εστιατόρια του νέου κτιρίου, το οποίο θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τις αναχωρήσεις των επιβατών, γεγονός που θα αποσυμφορήσει το υπάρχον αεροδρόμιο.

Έχουν ήδη ξεκινήσει διαδικασίες για την έναρξη των απαραίτητων έργων επέκτασης του αερολιμένα «Ιωάννης Δασκαλογιάννης» των Χανίων, καθώς οι σημερινές υποδομές του αερολιμένα δεν επαρκούν ούτε για την εξυπηρέτηση των επιβατών, αλλά ούτε και των αεροπορικών εταιριών.

Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 52 εκατ. ευρώ και προβλέπεται η κατασκευή κτιρίου συνολικής επιφάνειας 16.400 τ.μ. σε τρία επίπεδα (υπόγειο, ισόγειο και 1ο όροφο), αναδιαρρύθμιση και αναβάθμιση των υφιστάμενων χώρων και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του αερολιμένα σε έκταση 100.324 τ.μ.

Τέλος στην Κάλυμνο για την κατασκευή του κτιρίου του αεροσταθμού του αεροδρομίου δαπανήθηκε το ποσό των 6 εκατ. ευρώ. Με την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου έργου εξυπηρετείται καλύτερα η καθημερινότητα και η μετακίνηση όχι μόνο των κατοίκων του νησιού αλλά και των Δωδεκανήσων ευρύτερα.

Το αεροδρόμιο δόθηκε σε λειτουργία τον Αύγουστο του 2006. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι έχουν ξεκινήσει συζητήσεις για την δημιουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλι, στο Ηράκλειο της Κρήτης.

Με την υλοποίηση των έργων που έχουν προγραμματιστεί για την βελτίωση των αεροδρομίων της χώρας, το ελληνικό δίκτυο θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες της κίνησης.

## **6.5.ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ**

Οι κάτοικοι της περιφέρειας είναι εκείνοι οι οποίοι χρειάζονται καλύτερες υπηρεσίες. Υπηρεσίες οι οποίες είναι ταυτόχρονα σύγχρονες και ελκυστικές προς τους ταξιδιώτες, Έλληνες και ξένους. Ήδη τα τελευταία χρόνια βρισκόμαστε αντιμέτωποι με τα τεράστια προβλήματα που ανέκυψαν στην ακτοπλοϊκή μας σύνδεση. Τα δρομολόγια συρρικνώθηκαν τραγικά και οι επιπτώσεις στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα είναι ορατές. Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί και το ενδεχόμενο να διακοπεί και η αεροπορική σύνδεση των νησιών.

Τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο όχι μόνο στην τουριστική ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες δημιουργήθηκαν αλλά και στην γενικότερη οικονομική ανάπτυξη τους και την σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών της περιφέρειας με τα διοικητικά και πολιτικά κέντρα. Η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων συμβάλλει πολλαπλασιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών γύρω από τα αεροδρόμια.

Παρά τη σημαντική συμβολή τους στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας, ειδικά των περιφερειακών περιοχών, τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια υστερούν σημαντικά σε σύγχρονες υποδομές.

Χωρίς εκσυγχρονισμό τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις ανάγκες μιας αυξημένης επιβατικής κίνησης. Επίσης η αναβάθμιση των περιφερειακών αεροδρομίων ενέχει σημαντικό κόστος και γι' αυτό απαιτείται η συνεργασία ιδιωτών και κρατικών φορέων.

Αν και σύμφωνα με την Eurocontrol, αναμένεται μεγάλη ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης στη χώρα, τα Ελληνικά αεροδρόμια δεν κατάφεραν να απορροφήσουν αυτήν την ανάπτυξη με τον εντυπωσιακό τρόπο που το έχει καταφέρει η μεγαλύτερη ανταγωνίστρια μας, η Τουρκία. Μόνο η ένταση του συναγωνισμού που θα προέλθει από την ελεύθερη πρόσβαση νεοεισερχόμενων αερομεταφορέων, τη βελτίωση της επίγειας εξυπηρέτησης, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων κι αυτά θα συνεισφέρουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Με εξαίρεση τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και τις γύρω περιοχές, η τουριστική εξέλιξη στην περιφέρεια δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική. Τα νησιά του Ιονίου, με ασθενή εξαίρεση την Κέρκυρα (+3,3%), έχουν πραγματοποιήσει μη οριακές μειώσεις (Κεφαλονιά -7,4% και Ζάκυνθος -5,1%) για το 10μηνο Ιαν. - Οκτωβρίου. Παρόμοια εξέλιξη σημειώθηκε και στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου (Σάμος -16,9%, Μυτιλήνη -4,7%). Η Ρόδος για το 10μηνο 2005 σημείωσε αύξηση της τάξεως του 4,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2004, ενώ η Κως παρουσίασε μείωση της τάξεως του -3,2%. Στην Κρήτη η κατάσταση είναι καλύτερη, αφού τόσο στο Ηράκλειο όσο και στα Χανιά σημειώνεται αύξηση των αφίξεων της τάξεως του 6,3% και 4,3%, αντιστοίχως, για το 10μηνο του 2005 σε σχέση με το 10μηνο του 2004.

Ιανουάριος – Οκτώβριος			
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	2004	2005	% 05/04
ΑΘΗΝΑ *(1)	3.325.164	3.627.997	9,1
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (1)	453.734	430.414	-5,1
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1.880.432	1.999.546	6,3
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ*	970.603	1.009.467	4
ΚΕΡΚΥΡΑ	823.867	850.935	3,3
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	154.816	143.361	-7,4
ΚΩΣ	627.126	606.874	-3,2
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	69.678	66.400	-4,7
ΡΟΔΟΣ	1.165.559	1.215.892	4,3
ΣΑΜΟΣ	120.094	99.787	-16,9
ΧΑΝΙΑ	531.838	554.722	4,3
ΧΙΟΣ	15.466	13.389	-13,4
ΣΥΝΟΛΟ	9.152.805	10.618.784	4,7
* Συνολικές πτήσεις εξωτερικού. (1) Ιαν.-Σεπτ.			

Ένας άλλος παράγοντας που ανακόπτει την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων είναι ότι εξυπηρετείται μικρός αριθμός αεροσκαφών σε σχέση με τον αριθμό των αεροδρομίων.

Συγκεκριμένα, υπάρχουν στην Ελλάδα 60 περιφερειακά πολιτικά, στρατιωτικά και ιδιωτικά αεροδρόμια -αριθμός πολύ μεγάλος για την έκταση της χώρας μας- ενώ ο αριθμός των αεροσκαφών που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια αυτά -περί τα 300- είναι αντίθετα πολύ μικρός για τον αριθμό των αεροδρομίων. Η αναλογία δηλαδή που προκύπτει είναι 5 αεροσκάφη ανά αεροδρόμιο.

Ο πληθυσμός και η οικονομία της χώρας μπορεί άνετα να υποστηρίξει στόλο 1000 ή και 1500 αεροσκαφών. Είναι ο μόνος παράγοντας που μπορεί να λύσει το οικονομικό πρόβλημα των περιφερειακών αεροδρομίων και να τα μετατρέψει σε οικονομικά βιώσιμες μονάδες.

Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη μια νέα στρατηγική για την ανάπτυξη των αεροδρομίων, θέτοντας ως προτεραιότητα την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων. Η ανάπτυξη αυτή πρέπει να αφορά όχι μόνο σε υποδομές αλλά και σε βελτιωμένα δρομολόγια για τη θερινή και τη χειμερινή περίοδο. Η σύνδεση των νησιών με το εθνικό κέντρο όσο και με τα περιφερειακά αστικά κέντρα και μεταξύ των νησιών είναι αδήριτη ανάγκη των κατοίκων των ακριτικών νησιών και της περιφέρειας.

Όλες οι παραπάνω προσπάθειες θα πρέπει να γίνονται με γνώμονα την καλύτερη διαχείριση και εκμετάλλευση των δυνατοτήτων της κάθε περιοχής. Για παράδειγμα η ηπειρωτική Ελλάδα, είναι ο χώρος ο οποίος παρουσιάζει μεγαλύτερες δυνατότητες για ανάπτυξη νέων περιφερειακών αεροδρομίων λόγω της αστικής υποδομής, του ικανού όγκου πληθυσμού αλλά και των σταθερών κλιματολογικών συνθηκών των περιοχών αυτών. Παρατηρείται όμως μία ανισομερή κατανομή αεροδρομίων στην Ελλάδα, αφού τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια βρίσκονται στο νότιο νησιωτικό μέρος της χώρας.





**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι πλέον αποδεκτό το πόσο σημαντική είναι η βιομηχανία του τουρισμού για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας. Στην διαπίστωση αυτή αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι η Ελλάδα που στηρίζει το μεγαλύτερο μέρος της οικονομίας της στον τουρισμό.

Ο τουρισμός απαιτεί και σωστή υποδομή στην χώρα εκκίνησης αλλά και στην χώρα προορισμού. Έτσι γίνεται αντιληπτό ότι η βιομηχανία των μεταφορών κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στην διαμόρφωση της τουριστικής κίνησης.

Συγκεκριμένα στην Ελλάδα λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της, με τα πολυάριθμα νησιά υπάρχει η ανάγκη για ένα εκτεταμένο και σωστά διαμορφωμένο δίκτυο μεταφοράς. Το δίκτυο αυτό πρέπει να αφορά σε οδικό δίκτυο ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές, σε σωστή και επαρκή υποδομή ναυσιπλοΐας και αερομεταφορών.

Τα τελευταία χρόνια οι τουρίστες αναζητούν όλο και περισσότερες ώρες χαλάρωσης στον τόπο προορισμού τους και έτσι προσπαθούν να εξασφαλίσουν γρήγορο τρόπο μετακίνησης χρησιμοποιώντας όλο και περισσότερο το αεροπλάνο λόγω των ευκολιών που προσφέρει αυτό. Οι αερομεταφορές λοιπόν καταλαμβάνουν όλο και μεγαλύτερο μερίδιο στην βιομηχανία του τουρισμού. Συμπεραίνουμε, έτσι, ότι ο τουρισμός της Ελλάδας εξαρτάται άμεσα από την βιομηχανία των αερομεταφορών.

Η Ελλάδα, κατεξοχήν τουριστικός προορισμός, προσπαθεί να βελτιώσει την υφιστάμενη κατάσταση στα αεροδρόμιά της για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Κατασκευάζονται νέα αεροδρόμια (Κάλυμνος), ανακαινίζονται τα ήδη υπάρχοντα (Μακεδονία) και χρησιμοποιείται η αντικατάσταση για το βασικό αεροδρόμιο της χώρας («Ελευθέριος Βενιζέλος») ώστε να μπορέσει να ανταγωνιστεί βασικά αεροδρόμια άλλων χωρών. Παράλληλα γίνεται εκσυγχρονισμός σε όλα τα επίπεδα, από την εξυπηρέτηση μέχρι τα συστήματα λειτουργίας. Με αυτόν τον τρόπο τα αεροδρόμια της Ελλάδας γίνονται πιο ανταγωνιστικά συμβάλλοντας έτσι στην προσπάθεια για προσέλκυση περισσότερων τουριστών.

Η προσπάθεια αυτή απευθύνεται όχι μόνο στον εισερχόμενο, αλλά και στον εσωτερικό τουρισμό. Η ανάγκη για βελτίωση των υποδομών στο δίκτυο των αερομεταφορών δεν σχετίζεται μόνο με την προσέλευση τουριστών αλλά και με την εξυπηρέτηση και την κάλυψη των αναγκών των πολιτών της χώρας, κυρίως των απομακρυσμένων περιοχών (ακριτικά νησιά).

Από όλα τα παραπάνω αντιλαμβανόμαστε το πόσο σημαντική είναι η βιομηχανία των αερομεταφορών. Είναι ένας κλάδος που μπορεί να αποφέρει μεγάλα κέρδη στην οικονομία της χώρας, αρκεί να δοθεί από την πολιτεία η πρέπουσα σημασία, η οποία θα αναφέρεται όχι μόνο σε βελτιωτικά έργα υποδομής αλλά και στην σωστή κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού καθώς και στην συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των αερομεταφορών με την βοήθεια της τεχνολογίας.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

## 1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το θεσμικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας αεροδρομίων στην Ελληνική Επικράτεια συντίθεται από ένα σύνολο νόμων, ο πρώτος των οποίων θεσπίστηκε το 1931. στη συνέχεια παραθέτουμε ορισμένα από τα άρθρα των διαφόρων νόμων και λοιπά, που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία αεροδρομίων στην Ελληνική Επικράτεια.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου 1340/1983, την απόφαση για την ίδρυση αεροδρομίου λαμβάνει η Υ.Π.Α.

«Αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας, η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών για την διαμόρφωση της πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά».

Ν. 1815/1988

Άρθρο 9

Αεροδρόμια

1.(...)

2. Τα αεροδρόμια ιδρύονται ύστερα από άδεια του Υπουργείου Συγκοινωνιών, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

3.(...)

Είναι γεγονός ότι την ίδρυση των αεροδρομίων, αποφασίζει τελικά η Υ.Π.Α. με κριτήρια:

α) τις κοινωνικές ανάγκες.

β) την περιφερειακή ανάπτυξη.

γ) την τουριστική ανάπτυξη.

— όμως συναποφασίζουν με δικαίωμα veto:

α) το Υπουργείο Άμυνας, αφού σε καιρό πολέμου τα αεροδρόμια, όπως και η πολιτική αεροπορία της χώρας, υπάγονται σ'αυτό και αποτελούν συστατικό στοιχείο της αεροπορικής Στρατηγικής στα πλαίσια της Εθνικής Άμυνας.

β) το Υπουργείο Ενέργειας, Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος για την προστασία του περιβάλλοντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης του Υπουργείου, αποτελεί η ολοσχερής απαγόρευση των πτήσεων στην Ζάκυνθο από τις 10μ.μ. έως τις 4π.μ., για την προστασία της χελώνας καρέτα-καρέτα, που τις ώρες αυτές γεννά τα αυγά της στην παραλία του Λαγανά.

#### Άρθρο 10

1. Η οργάνωση και οι όροι λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων καθορίζονται με διάταγμα.

2.(...)

Όμως όλο το νομοθετικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας των αεροδρομίων προβλέπεται από τα σχετικά ANNEXES της σύμβασης του Σικάγου του 1944, την οποία έχει κυρώσει η Ελλάδα και κατά συνέπεια αποτελούν και εσωτερικό της δίκαιο.

## **2. Ευρωπαϊκός κανονισμός (ΕΚ) Αρ. 889/2002 - Ειδοποίηση ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΣ**

Αυτή η σημείωση πληροφοριών συνοψίζει τους κανόνες ευθύνης, που εφαρμόζονται από τους Κοινοτικούς αερομεταφορείς, όπως απαιτείται από την Κοινοτική Νομοθεσία και τη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

**Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης**

Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια σχετικά με την ευθύνη για σωματική βλάβη ή θάνατο επιβάτη. Για ζημιές μέχρι 100.000 ΕΤΔ (περίπου 123.000€) για θάνατο ή σωματική βλάβη που προκλήθηκε από ατύχημα εν πτήσει ή κατά την επιβίβαση ή αποβίβαση, δεν θα αποκλείσουμε ή περιορίσουμε την ευθύνη μας, εκτός από την περίπτωση που στη ζημία συνέβαλε εξ' αμελείας ο επιβάτης.

### **Προκαταβολές**

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει εντός δεκαπέντε ημερών, αφ' ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών

αναγκών. Σε περίπτωση θανάτου, αυτή η προκαταβολή δεν πρέπει να είναι λιγότερη των 16.000 ΕΔΤ (περίπου 20.000 €).

#### **Καθυστερήσεις επιβατών**

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβάτη, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία, εκτός εάν έλαβε όλα τα μέτρα που ήταν εύλογα αναγκαία για να αποφευχθεί η ζημία ή ήταν αδύνατο να λάβει τα εν λόγω μέτρα. Η ευθύνη για καθυστέρηση αεροπορικής μεταφοράς επιβάτη περιορίζεται στα 4.150 ΕΤΔ (περίπου 5.100 €).

#### **Καθυστερήσεις αποσκευών**

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία, εκτός εάν έλαβε όλα τα μέτρα που ήταν εύλογα αναγκαία για να αποφευχθεί η ζημία ή ήταν αδύνατο να λάβει τα εν λόγω μέτρα. Η ευθύνη για καθυστέρηση αποσκευών περιορίζεται στα 1.000 ΕΔΤ (περίπου 1.230 €), συμπεριλαμβανομένης κάθε απαίτησης για καταστροφή, απώλεια ή ζημιά.

#### **Καταστροφή, απώλεια ή ζημιά σε αποσκευές**

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για καταστροφή, απώλεια ή ζημιά σε αποσκευές μέχρι το ποσό των 1.000 ΕΔΤ (περίπου 1.230 €). Σε περίπτωση καταγεγραμμένων αποσκευών, ευθύνεται ακόμα και αν δεν έσφαλε, εκτός αν η αποσκευή ήταν ελαττωματική. Σε περίπτωση μη καταγεγραμμένων αποσκευών, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνον εάν έσφαλε.

#### **Υψηλότερα όρια για αποσκευές**

Ο επιβάτης δύναται να επωφεληθεί από υψηλότερο όριο ευθύνης υποβάλλοντας ειδική δήλωση κατά την παράδοση των αποσκευών προς έλεγχο (check-in) και καταβάλλοντας συμπληρωματικό ποσό.

#### **Παράπονα σχετικά με αποσκευές**

Αν η αποσκευή έχει υποστεί φθορά, έχει καθυστερήσει, χαθεί ή καταστραφεί, ο επιβάτης πρέπει να στείλει έγγραφη διαμαρτυρία στον αερομεταφορέα το συντομότερο δυνατόν. Σε περίπτωση ζημίας σε καταγεγραμμένη αποσκευή, ο επιβάτης πρέπει να στείλει έγγραφη διαμαρτυρία εντός 7 ημερών και σε περίπτωση καθυστέρησης εντός 21 ημερών, και στις δύο περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία η αποσκευή τέθηκε στην διάθεση του επιβάτη.

## **Ευθύνη συμβατικών και πραγματικών αερομεταφορών**

Αν ο αερομεταφορέας, που πραγματικά εκτελεί την πτήση, δεν συμπίπτει με τον συμβατικό αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει διαμαρτυρία ή να αξιώσει αποζημίωση κατά οιοδήποτε από τους δύο. Αν το όνομα ή ο κωδικός ενός αερομεταφορέα εμφανίζεται στο εισιτήριο, τότε εκείνος ο αερομεταφορέας είναι ο συμβατικός αερομεταφορέας.

## **Χρονικά όρια για δικαστικές ενέργειες**

Κάθε δικαστική ενέργεια για αξίωση αποζημίωσης πρέπει να ασκηθεί εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους, ή από την ημερομηνία κατά την οποία το αεροσκάφος έπρεπε να αφιχθεί.

## **Βάση πληροφοριών**

Η βάση των κανόνων που περιγράφονται παραπάνω είναι η Σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόστηκε στην Κοινότητα από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) 2027/97 (όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002) και η εθνική νομοθεσία των Κρατών Μελών.

Ευρωπαϊκός κανονισμός (ΕΚ) Αρ. 889/2002 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

## **Όρια Ευθύνης**

Τα όρια ευθύνης που έχουν εφαρμογή στο ταξίδι σας σε πτήση που εκτελείται από την AEGEAN AIRLINES S.A., έχουν ως ακολούθως:

1. Δεν υπάρχουν οικονομικοί περιορισμοί για θάνατο ή σωματική βλάβη και δυνάται να προβούμε σε προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών προσώπου, που δικαιούται να αξιώσει αποζημίωση. Για ζημίες μέχρι 100.000 ΕΤΔ (περίπου 123.000€) για θάνατο ή σωματική βλάβη που προκλήθηκε από ατύχημα εν πτήσει ή κατά την επιβίβαση ή αποβίβαση, δεν θα αποκλείσουμε ή περιορίσουμε την ευθύνη μας, εκτός από την περίπτωση που στη ζημία συνέβαλε εξ' αμελείας ο επιβάτης.

2. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, ή ζημιάς ή καθυστέρησης στις αποσκευές, μέχρι 1.000 ΕΔΤ (περίπου 1.230 €) και, εάν η αξία των αποσκευών σας είναι μεγαλύτερη του ορίου αυτού, θα πρέπει να ενημερώσετε τον μεταφορέα κατά την παράδοση των



αποσκευών προς έλεγχο (check-in) ή να εξασφαλίσετε την πλήρη ασφάλισή τους πριν από το ταξίδι.

3. Σε περίπτωση καθυστέρησης στο ταξίδι σας, μέχρι 4.150 ΕΤΔ (περίπου 5.100€).

Αν το ταξίδι σας συμπεριλαμβάνει μεταφορά από άλλες αεροπορικές εταιρίες, πρέπει να επικοινωνήσετε μαζί τους για πληροφορίες σχετικά με τα όρια ευθύνης τους. Η παρούσα ειδοποίηση είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) Αρ. 889/2002.

### **ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Στη σύμβαση αυτή ο όρος "εισιτήριο" σημαίνει "εισιτήριο επιβάτη και δελτίο αποσκευών". Ο όρος "ζημία" περιλαμβάνει θάνατο, τραυματισμό, καθυστέρηση, μερική ή ολική απώλεια ή οποιαδήποτε άλλη ζημία που προέρχεται ή σχετίζεται με τη μεταφορά ή τυχόν άλλες συναφείς υπηρεσίες που εκτελούνται από τον Μεταφορέα.

Στις πτήσεις εντός Ελληνικής Επικράτειας εφαρμόζονται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 2027/97, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) Αρ. 889/2002, ως και οι διατάξεις και οι περιορισμοί του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/88), όπου έχει εφαρμογή).

Με την επιφύλαξη των ανωτέρω:

(α) Ο Μεταφορέας δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε ζημιά που προέρχεται άμεσα και αποκλειστικά από την πιστή εφαρμογή νόμων, κρατικών κανονισμών, διατάξεων ή εντολών με τις οποίες υποχρεούται να συμμορφωθεί ο Μεταφορέας ή από τη μη τήρησή τους από τον επιβάτη.

(β) Κάθε εξαίρεση ή περιορισμός ευθύνης Μεταφορέα σύμφωνα με τους όρους αυτής της σύμβασης θα έχει εφαρμογή και στους πράκτορες υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του Μεταφορέα, όπως επίσης και σε οποιονδήποτε που το αεροσκάφος του χρησιμοποιείται από τον Μεταφορέα για τη μεταφορά καθώς και στους πράκτορες, στους υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του.

(γ) Αποσκευές που είναι καταγεγραμμένες στο εισιτήριο και μεταφέρονται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης αυτής, θα παραδίδονται στον κομιστή των δελτίων αποσκευών και αφού καταβάλει

στον μεταφορέα ποσά που οφείλει με τη σύμβαση ή με το τιμολόγιο. Σε περίπτωση ζημίας στην αποσκευή, πρέπει να γίνει έγγραφη διαμαρτυρία στον Μεταφορέα το αργότερο μέσα σε επτά (7) ημέρες και σε περίπτωση καθυστέρησης μέσα σε (21) ημέρες, και στις δύο περιπτώσεις από την ημέρα που οι αποσκευές θα έπρεπε να είχαν τεθεί στη διάθεση του πελάτη.

(δ) Το εισιτήριο, μετά τη θεώρησή του ισχύει για τη μεταφορά από το αεροδρόμιο του σημείου αναχώρησης στο αεροδρόμιο του τόπου προορισμού, ακολουθώντας τη διαδρομή που αναφέρεται στο εισιτήριο, για ένα έτος από την ημερομηνία έκδοσής του. Κάθε απόκομμα πτήσης θα γίνεται δεκτό για μεταφορά στην ημερομηνία και πτήση, που έχει κλεισθεί η θέση. Όταν το απόκομμα της πτήσης έχει εκδοθεί με 'ανοικτή ημερομηνία' θα εξασφαλίζεται θέση μετά από αίτηση του επιβάτη και εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

(ε) Ο Μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη σωστή εκτέλεση της μεταφοράς. Οι ώρες που αναγράφονται στα δρομολόγια ή οπουδήποτε αλλού είναι ενδεικτικές και δεν αποτελούν μέρος της σύμβασης αυτής. Ο Μεταφορέας μπορεί χωρίς προειδοποίηση να αντικαταστήσει μεταφορείς ή αεροσκάφη και σε περίπτωση ανάγκης να μεταβάλει ή να παραλείψει σταθμούς που είναι γραμμένοι στο εισιτήριο. Ο Μεταφορέας μπορεί να αλλάξει τα δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση και δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη για την εξασφάλιση ανταπόκρισης. Επίσης μπορεί για λόγους ανεξάρτητους από τη θέλησή του ή για τεχνικούς λόγους και εφόσον το θεωρήσει αναγκαίο, να ακυρώσει, να διακόψει, να παρεκκλίνει, να αναβάλλει ή καθυστερήσει οποιαδήποτε πτήση ή παραπέρα δικαίωμα μεταφοράς ή εξασφάλισης θέσης. Μπορεί να αποφασίσει αν πρέπει να γίνει οποιαδήποτε αναχώρηση ή άφιξη, και αυτό χωρίς καμία ευθύνη. Οφείλει μόνο να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου και τις επιβαρύνσεις των αποσκευών σύμφωνα με τα τιμολόγιά του για το μέρος του εισιτηρίου που δεν χρησιμοποιήθηκε. Σε περίπτωση υπερφόρτωσης ο Μεταφορέας αποκλειστικά και μόνο κρίνει και αποφασίζει ποιοι επιβάτες ή είδη θα μεταφερθούν.

(στ) Ο επιβάτης θα πρέπει να συμμορφώνεται με όλες τις κρατικές διατάξεις σχετικά με τα ταξίδια οφείλει να είναι στο αεροδρόμιο 90 λεπτά πριν την προγραμματισμένη αναχώρηση. Ο Μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή τυχόν έξοδα που θα κάνει ο επιβάτης σε περίπτωση που δεν συμμορφώνεται με τον ανωτέρω όρο. Δεν έχει επίσης την υποχρέωση να επιστρέψει το αντίτιμο της διαδρομής.

(ζ) Κανένας πράκτορας ή υπάλληλος ή αντιπρόσωπος του Μεταφορέα δεν έχει δικαίωμα να τροποποιήσει ή να καταργήσει οποιαδήποτε διάταξη της σύμβασης αυτής.

(η) Σε περίπτωση που οι ναύλοι αυξηθούν, ο επιβάτης υποχρεούται να πληρώσει τη διαφορά, χωρίς καμία προειδοποίηση.

(θ) Σε περίπτωση απώλειας εισιτηρίου που εκδόθηκε ξεχωριστά για διαδρομές εντός της Ελλάδος δεν επιστρέφεται η αξία του και δεν αντικαθίσταται.

#### **ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΟΡΙΟ ΒΑΡΟΥΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

**Business Class:** Κάθε επιβάτης έχει το δικαίωμα να μεταφέρει μια αποσκευή με βάρος μέχρι 30 κιλά, που παραδίδεται στον έλεγχο αποσκευών. Ο ίδιος ο επιβάτης μπορεί να μεταφέρει μέχρι 2 χειραποσκευές μέσα στο θάλαμο των επιβατών. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος κάθε χειραποσκευής είναι τα 5 κιλά και οι μέγιστες διαστάσεις: 45 εκατοστά μήκος, 35 εκατοστά ύψος και 25 εκατοστά πλάτος.

**Economy Class:** Κάθε επιβάτης έχει το δικαίωμα να μεταφέρει μια αποσκευή με βάρος μέχρι 20 κιλά που παραδίδεται στον έλεγχο αποσκευών. Ο ίδιος ο επιβάτης μπορεί να μεταφέρει μέχρι 1 χειραποσκευή μέσα στο θάλαμο των επιβατών. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος κάθε χειραποσκευής είναι τα 5 κιλά και οι μέγιστες διαστάσεις: 45 εκατοστά μήκος, 35 εκατοστά ύψος και 25 εκατοστά πλάτος.

#### **ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΥΠΕΡΒΑΡΟ**

Στις πτήσεις εσωτερικού, σε περίπτωση υπέρβαρου ο επιβάτης επιβαρύνεται με € 1,00 για κάθε επιπλέον κιλό μεταφοράς. Στις πτήσεις εξωτερικού, το υπέρβαρο διαφοροποιείται ανάλογα με τον ναύλο και τον προορισμό. Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε απευθυνθείτε στο Τμήμα Εξυπηρέτησης της Aegean στο 801 11 20000 ή στο 210 6261000 από κινητό ή εξωτερικό.

## ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Αναλυτικά, δεν επιτρέπεται η μεταφορά στην ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας (security restricted area) και στο θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, των ακόλουθων αντικειμένων:

α) Πυροβόλα και λοιπά όπλα

Κάθε αντικείμενο που είναι, ή φαίνεται ότι είναι, ικανό να εκτοξεύσει βλήμα ή να τραυματίσει. Περιλαμβάνονται τα εξής:

• Όλα τα πυροβόλα όπλα (πιστόλια, περίστροφα, τουφέκια, κυνηγετικά όπλα, καραμπίνες, κλπ. ).

• Αντίγραφα πρωτότυπων και απομιμήσεις πυροβόλων όπλων.

• Κατασκευαστικά μέρη πυροβόλων όπλων (εξαιρούνται τα συστήματα τηλεσκοπικών στοχάστρων και οι σκοπευτικές διόπτρες).

• Αεροβόλα πιστόλια, τουφέκια και όπλα με σκάγια.

• Εκτοξευτήρες φωτοβολίδων.

• Πιστόλια εκκίνησης.

• Όπλα-παιγνίδια κάθε είδους.

• Όπλα για αρχάριους.

• Βιομηχανικά πιστόλια κοχλίωσης και κάρφωσης.

• Βαλλίστρες.

• Σφεντόνες.

• Ψαροντούφεκα.

• Πιστόλια σφαγείων.

• Όπλα αναισθητοποίησης ή ηλεκτροσόκ, π.χ. βουκέντρες, βαλλιστικά όπλα πρόκλησης ηλεκτροσόκ (taser).

• Αναπτήρες σε σχήμα πυροβόλου όπλου.

β) Αιχμηρά και κοφτερά όπλα και αντικείμενα. Αντικείμενα με αιχμή ή κόψη, που είναι ικανά να τραυματίσουν. Περιλαμβάνονται τα εξής:

• Μικρά και μεγάλα τσεκούρια.

• Βέλη και βελάκια.

• Γάντζοι.

• Καμάκια και λόγχες.

• Παγοκόφτες.

• Παγοπέδιλα.

• Σουγιάδες ή στιλέτα με κάθε μήκους λάμα.

• Μαχαίρια, ακόμη και τελετουργικά, με λάμα μήκους άνω των 6 cm, από μέταλλο ή οποιοδήποτε άλλο σκληρό υλικό ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ενδεχομένως ως όπλα.

• Μπαλτάδες.

• Δρεπανομάχαιρα (ματσέτες).

• Ανοικτά ξυράφια κουρέα και ξυριστικές λεπίδες (εξαιρούνται τα ξυραφάκια ασφαλείας ή μιας χρήσης, με λεπίδες σε θήκη).

• Σπαθιά, ξίφη και μπαστούνια με κρυφή λεπίδα ξίφους.

• Νυστέρια.

• Ψαλίδια με λάμα μήκους άνω των 6 cm.

• Μπαστούνια με μεταλλική απόληξη, για σκί ή πεζοπορία.

• Εκτοξευόμενες αστεροειδείς λεπίδες (shuriken).

• Επαγγελματικά εργαλεία που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν ως αιχμηρό ή κοφτερό όπλο, π.χ. τρυπάνια και μύτες, κοπίδια, μαχαίρια κουζίνας, κάθε είδους πριόνια, κατσαβίδια, λοστοί, σφυριά, πένσες, απλά και γαλλικά κλειδιά, καμινέτα.

γ) Μη αιχμηρά αντικείμενα. Κάθε μη αιχμηρό αντικείμενο που είναι ικανό να τραυματίσει. Περιλαμβάνονται τα εξής:

• Ρόπαλα του μπεϊζμπόλ και του σόφτμπολ.

• Ρόπαλα ή ράβδοι - άκαμπτα ή εύκαμπτα - π.χ. αστυνομικά κλομπ, ρόπαλα και ράβδοι προστασίας.

• Ρακέτες του κρίκετ.

• Μπαστούνια του γκολφ.

• Μπαστούνια του χόκεϊ.

• Ρακέτες του λακρός.

• Κουπιά, κανό και καγιάκ.

• Τροχοσανίδες (σκέιτμπορντ).

• Στέκες μπιλιάρδων.

• Καλάμια ψαρέματος.

• Εξοπλισμός πολεμικών τεχνών, π.χ. μεταλλικές γροθιές, κλομπ, εύκαμπτα ρόπαλα, κόπανοι ρυζιού, nunchaku, kubaton, kubasaunt.

δ) Εκρηκτικές και εύφλεκτες ύλες. Κάθε εκρηκτική ή πολύ εύφλεκτη ύλη που θέτει σε κίνδυνο την υγεία των επιβατών και του πληρώματος ή την ασφάλεια, από κάθε άποψη, του αεροσκάφους ή των προσωπικών

αντικειμένων. Περιλαμβάνονται τα εξής:

- Πυρομαχικά.
- Καπούλια.
- Πυροκροτητές και φυτίλια ανατινάξεων.
- Εκρηκτικά και εκρηκτικοί μηχανισμοί.
- Αντίγραφα πρωτότυπων ή απομιμήσεις εκρηκτικών υλών ή μηχανισμών.
- Νάρκες και λοιπά εκρηκτικά πολεμοφόδια.
- Χειροβομβίδες παντός τύπου.
- Αέρια και δοχεία αερίων, π.χ. βουτάνιο, προπάνιο, ακετυλένιο, οξυγόνο - σε μεγάλο όγκο.

• Πυροτεχνήματα, φωτοβολίδες σε οποιαδήποτε μορφή και άλλα βεγγαλικά (ακόμη και κροτίδες και καπούλια για παιγνίδια).

- Σπίρτα που δεν είναι ασφαλείας.
- Καπνογόνα δοχεία ή φυσίγγια.
- Εύφλεκτα υγρά καύσιμα, π.χ. βενζίνη, ντίζελ, υγρά αναπτήρων, αλκοόλη, αιθανόλη.
- Αεροζόλ για βάψιμο με ψεκασμό.
- Τερεβιθίνη και αραιωτικά χρωμάτων.
- Αλκοολούχα ποτά με περιεκτικότητα σε αλκοόλη άνω του 70% κατ' όγκο (140% proof).

ε) Χημικές και τοξικές ουσίες. Κάθε χημική ή τοξική ουσία που θέτει σε κίνδυνο την υγεία των επιβατών και του πληρώματος ή την ασφάλεια, από κάθε άποψη, του αεροσκάφους ή των προσωπικών αντικειμένων. Περιλαμβάνονται τα εξής:

- Οξέα και αλκάλια, π.χ. υγρές μπαταρίες.
- Διαβρωτικές ή λευκαντικές ουσίες -π.χ υδράργυρος, χλώριο.
- Σπρέι εξουδετέρωσης ή ακινητοποίησης -π.χ. αέριο εξουδετέρωσης, σπρέι πιπεριού, δακρυγόνα αέρια.
- Ραδιενεργά υλικά -π.χ. ισότοπα για ιατρική ή εμπορική χρήση.
- Δηλητήρια.
- Μολυσματικά ή βιολογικώς επικίνδυνα υλικά -π.χ. μολυσμένο αίμα, βακτηρίδια και ιοί.
- Υλικά ικανά να αυτοαναφλεγούν ή να υποστούν καύση.

Για λόγους ασφαλείας, επικίνδυνα αντικείμενα όπως αυτά που αναφέρονται πιο κάτω δεν πρέπει να μεταφέρονται στις αποσκευές του επιβάτη:

- Εκρηκτικές ύλες, στις οποίες περιλαμβάνονται πυροκροτητές, φυτίλια ανατινάξεων, χειροβομβίδες, νάρκες και εκρηκτικά.
- Αέρια: προπάνιο, βουτάνιο.
- Εύφλεκτα υγρά, στα οποία περιλαμβάνονται η βενζίνη, η μεθανόλη.
- Εύφλεκτα στερεά και δραστικές ουσίες, στα οποία περιλαμβάνονται το μαγνήσιο, τα προσανάμματα, τα πυροτεχνήματα, οι φωτοβολίδες.
- Οξειδωτικές ουσίες και οργανικά υπεροξειδία, στα οποία περιλαμβάνονται οι λευκαντικές ουσίες, οι πλήρεις σειρές ειδών επισκευής αμαξωμάτων.
- Τοξικά ή μολυσματικά υλικά, στα οποία περιλαμβάνονται το ποντικοφάρμακο, το μολυσμένο αίμα.
- Ραδιενεργά υλικά, στα οποία περιλαμβάνονται τα ισότοπα για ιατρική ή εμπορική χρήση.
- Διαβρωτικές ουσίες, στις οποίες περιλαμβάνονται ο υδράργυρος, οι μπαταρίες αυτοκινήτων.
- Κατασκευαστικά στοιχεία από το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου των οχημάτων, που περιείχαν καύσιμο.

### **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ**

Αποσκευή επιβάτη για μεταφορά θεωρείται η συσκευασία που περιέχει τα απαραίτητα είδη ένδυσης, χρήσης και άνεσης σε σχέση με ταξίδι του, ΤΡΟΦΕΣ που βρίσκονται σε ημιστερεά ή υγρή κατάσταση θα πρέπει να είναι κατάλληλα συσκευασμένες σε ξύλινα κιβώτια με απορροφητικό υλικό για να αποφεύγετε διαρροή που μπορεί να προκαλέσει ζημιά σε τρίτους. Επίσης θα πρέπει να λάβετε υπ'όψιν σας τους περιορισμούς στη εισαγωγή τροφών που τυχόν ισχύουν στα διάφορα Κράτη. Τα ακόλουθα είδη δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται μέσα στις αποσκευές σας που παραδίδονται για έλεγχο και μεταφορά, αλλά πρέπει να μεταφέρονται πάντοτε από σας τους ίδιους: φάρμακα, κοσμήματα, χρήματα, ασφάλειες, χρεόγραφα, συμβόλαια, έγγραφα,

τίτλοι αξίας, δείγματα και γενικότερα είδη αξίας και εύθραυστα αντικείμενα. Το δωρεάν επιτρεπόμενο βάρος αποσκευών αναφέρεται στο αντίστοιχο απόκομμα πτήσης. Για λόγους ασφαλείας, ο επιβάτης μπορεί να έχει μαζί του στην καμπίνα των επιβατών μόνο μια χειραποσκευή όχι μεγαλύτερη των 115 εκ. σε συνολικές διαστάσεις.

### **ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Σε περίπτωση που ο επιβάτης δεν μπορεί να εντοπίσει την αποσκευή του κατά την άφιξη του στο αεροδρόμιο, πρέπει άμεσα να το αναφέρει στο Προσωπικό Εδάφους της εταιρείας. Το προσωπικό θα αναλάβει τη συμπλήρωση του σχετικού φακέλου για την υπόθεσή. Παράλληλα, θα προμηθευτεί το αποδεικτικό της δήλωσης που έχει πραγματοποιήσει. Για τις πρώτες 5 ημέρες από την ημερομηνία δήλωσης της απώλειας μπορεί να επικοινωνεί με το γραφείο του αεροδρομίου στο οποίο δημιουργήθηκε ο φάκελος. Μετά απ' αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί να επικοινωνεί με το κεντρικό Τμήμα Απολεσθέντων Αποσκευών του Αεροδρομίου. Αν η αποσκευή δεν έχει εντοπιστεί σε συνολικό διάστημα 45 ημερών ξεκινάει η διαδικασία αποζημίωσης. Σε περίπτωση φθοράς της αποσκευής θα πρέπει να ακολουθήσει την ίδια διαδικασία.

### **ΦΟΡΟΙ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Στην τιμή του παρόντος εισιτηρίου ενδέχεται να περιλαμβάνονται φόροι, τέλη και χρεώσεις, που επιβάλλονται επί αεροπορικής μεταφοράς από κρατικές αρχές. Οι ανωτέρω φόροι, τέλη και χρεώσεις, που ενδέχεται να αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος του κόστους του αεροπορικού ταξιδιού, είτε συμπεριλαμβάνονται στο ναύλο, είτε εμφανίζονται χωριστά στο τετραγωνίδιο με την ένδειξη «φόρος» του εισιτηρίου. Υπάρχει πιθανότητα να σας ζητηθεί να καταβάλετε φόρους, τέλη ή χρεώσεις, που δεν έχουν ήδη εισπραχθεί.



### 3. 3.LETTER CODE

Κάπου στο 1930 αποφασίστηκε ότι τα αεροδρόμια θα αντιπροσωπεύονταν από ένα κωδικό ο οποίος θα αποτελούνταν από τρία γράμματα και ο κάθε κωδικός θα ήταν μοναδικός για το κάθε αεροδρόμιο. Τότε φαινόταν ότι οι συνδυασμοί θα ήταν άπειροι, όμως μετά από σχεδόν έναν αιώνα οι συνδυασμοί εξαντλούνται. Έτσι πια πολλοί κωδικοί ξαναχρησιμοποιούνται για να προσδιορίσουν πάνω από ένα αεροδρόμια. Φυσικά αυτό συμβαίνει μόνο όταν αφορά μικρά αεροδρόμια που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και σε άλλες πόλεις.

Πολλοί κωδικοί προέρχονται από το όνομα της πόλης στην οποία βρίσκεται το αεροδρόμιο. Για παράδειγμα LAX για το Λος Άντζελες( Los Angeles), MIA για το Μαϊάμι( Miami), SIN για την Σιγκαπούρη( Singapore). Όμως σε πολλές περιπτώσεις οι κωδικοί προέρχονται από το όνομα του ίδιου του αεροδρομίου. Για παράδειγμα JFK για το John F Kennedy International Airport ή επισήμως γνωστό ως IDL (Idlewild Airport) που εξυπηρετεί την πόλη της Νέας Υόρκης. Παράλληλα μερικοί κωδικοί χρησιμοποιούνται για να υποδείξουν κάτι συγκεκριμένο, όπως το 'N' που χρησιμοποιείτε από το ναυτικό της Αμερικής και το 'Y' από τους Καναδούς.

Για την επίβλεψη της εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιείται ένα άλλο σύστημα με 4 χαρακτήρες από γράμματα αλλά και αριθμούς(ICAO- International Civil Aviation Organization). Όμως το σύστημα που είναι ευρέως γνωστό είναι αυτό με τους 3 χαρακτήρες(3-letter code) υπ' ευθύνη της IATA- International Air Transport Association με έδρα στο Μόντρεαλ. Οι κωδικοί δημοσιεύονται ανά διαστήματα και προστατεύονται από το IATA Resolution 767. Η IATA παρέχει κωδικούς και σε σιδηροδρομικούς σταθμούς καθώς και στις ετικέτες των αποσκευών των επιβατών που δεν είναι μοναδικοί αλλά ανακυκλώσιμοι.

#### 4. Τα Δικαιώματα των Επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικά

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καθιερώσει τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς και εργάζεται για την ενίσχυσή τους. Τα κυριότερα δικαιώματα που απολαμβάνει ο επιβάτης σήμερα, είναι τα εξής:

##### Πληροφορίες για τις πτήσεις και τις κρατήσεις

Όταν προβαίνει σε σχετικές έρευνες ή σε κρατήσεις πτήσεων μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κάθε επιβάτης δικαιούται να λάβει αμερόληπτες και ακριβείς πληροφορίες:

- Εκτός από τις περιπτώσεις εκείνες που ο επιβάτης αξιώνει κάτι άλλο, ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να του χορηγεί αμερόληπτες πληροφορίες από το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων (ΗΣΚΘ), ιδίως σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία:

- τις διαφορετικές διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1. τις πτήσεις χωρίς σταθμό,
2. τις πτήσεις με ενδιάμεσους σταθμούς, αλλά χωρίς αλλαγή αεροσκάφους,
3. τις πτήσεις με ανταπόκριση.
4. όλους τους διαθέσιμους ναύλους που προσφέρουν οι διάφορες αεροπορικές εταιρείες με βάση τα απεικονιζόμενα στοιχεία.

- Όταν ο επιβάτης το ζητά, ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να του παρέχει άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες που απεικονίζονται στο σύστημα του ηλεκτρονικού υπολογιστή, επιτρέποντάς του να δει την οθόνη ή εκτυπώνοντας τα απεικονιζόμενα σε αυτή στοιχεία.

- Εάν η κράτηση του εισιτηρίου γίνεται από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ή απευθείας από την αεροπορική εταιρεία, αυτοί υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στον επιβάτη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία στο σύστημα του ηλεκτρονικού υπολογιστή αναφορικά με:

- την ταυτότητα του αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελέσει πράγματι την υπηρεσία μεταφοράς σε αντίθεση με τον αερομεταφορέα ο οποίος μνημονεύεται στο εισιτήριο,

- τις αλλαγές των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
- τους παρεμβαλλόμενους κατά τη διαδρομή του ταξιδιού σταθμούς,

και

- τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ των αεροδρομίων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

### Υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων (Overbooking) - Άρνηση Επιβίβασης (Denied Boarding).

*Το πρόβλημα – Τι ισχύει σήμερα*

Διακόσια πενήντα περίπου εκατομμύρια επιβάτες αντιμετωπίζουν κάθε χρόνο μια δυσάρεστη έκπληξη στα αεροδρόμια της Ε.Ε. κατά την προσέλευση τους για τον έλεγχο των εισιτηρίων. Ενώ έχουν αγοράσει εισιτήρια και έχουν κλείσει θέση, κάποιος υπάλληλος της εταιρίας με την οποία πρόκειται να ταξιδέψουν τους ανακοινώνει ότι στην πτήση τους υπάρχει υπερκράτηση και θα πρέπει να επιβιβαστούν σε επόμενη πτήση. Η άρνηση επιβίβασης προκαλεί στους επιβάτες μεγάλη αναστάτωση και απώλεια χρόνου.

Ωστόσο, θα πρέπει να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος ότι έχει ορισμένα δικαιώματα ως επιβάτης στον οποίον αρνούνται την επιβίβαση σε μία πτήση κανονικού δρομολογίου όπου έχει γίνει υπερβολικός αριθμός κρατήσεων. Γι' αυτό το λόγο εκδόθηκε ο Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθμ.295/91 της 4<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1991 για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (δημοσιεύτηκε στην επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Αριθμ. L 36, 8.2.1991, σ.5). Ο Κανονισμός αυτός είναι εφαρμοστέος σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πράγμα που σημαίνει ότι μεμονωμένα άτομα δύνανται να αναφέρονται απευθείας σε αυτόν ώστε να εξασφαλίζουν τα δικαιώματά τους έναντι επιχειρήσεων ή ενώπιον των δικαστηρίων.

### Οι όροι εφαρμογής του συστήματος αποζημίωσης και συνδρομής

Για να επωφεληθεί του συστήματος αυτού, ένας επιβάτης στον οποίο αρνούνται την επιβίβαση σε μια πτήση όπου έχει γίνει υπερβολικός αριθμός κρατήσεων (μια πτήση στην οποία ο αριθμός κρατήσεων υπερβαίνει τον αριθμό διαθέσιμων θέσεων) θα πρέπει:

- Να ταξιδεύει σε κανονική πτήση (εξαιρουμένων, για παράδειγμα, των ναυλωμένων πτήσεων (charters) κ.λπ.) αναχωρώντας από αεροδρόμιο βρισκόμενο στην επικράτεια κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το οποίο διέπεται από τις διατάξεις της Συνθήκης.

- Να διαθέτει έγκυρο εισιτήριο που να αναφέρει μια επιβεβαιωμένη κράτηση για τη συγκεκριμένη πτήση (αυτό συνήθως επισημαίνεται με τα γράμματα "OK" στο αντίστοιχο τετράγωνο).

- Να έχει παρουσιασθεί για έλεγχο εισιτηρίου για τη συγκεκριμένη πτήση εντός των χρονικών περιθωρίων που ορίζονται από τον αερομεταφορέα.

### Μορφές αποζημίωσης και συνδρομής που δικαιούνται οι επιβάτες

Σύμφωνα με το σύστημα, ένας επιβάτης στον οποίο αρνούνται την επιβίβαση σε πτήση που έχει γίνει υπερβολικός αριθμός κρατήσεων δικαιούται:

- Να επιλέξει μεταξύ επιστροφής χωρίς οικονομική κύρωση του κόστους εισιτηρίου για το μη πραγματοποιηθέν τμήμα του ταξιδιού, προώθηση προς τον τελικό του προορισμό με την πρώτη διαθέσιμη ευκαιρία και προώθηση σε μεταγενέστερη ημερομηνία της επιλογής του. Αν ο επιβάτης επιλέξει να προωθηθεί με την πρώτη διαθέσιμη ευκαιρία και αυτή η προώθηση γίνεται από άλλο αεροδρόμιο, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει το κόστος ταξιδιού προς αυτό το άλλο αεροδρόμιο.

- Ανεξάρτητα από την επιλογή του επιβάτη, βάσει της προηγούμενης παραγράφου, άμεση καταβολή από τον αερομεταφορέα μιας ελάχιστης οικονομικής αποζημίωσης που ανέρχεται σε:

- 150 ευρώ για πτήσεις μέχρι 3.500 χλμ.
- 300 ευρώ για πτήσεις άνω των 3.500 χλμ. ανάλογα με τον τελικό προορισμό όπως αναφέρεται στο εισιτήριο.

• Αυτή η κατ' αποκοπήν αποζημίωση δύναται να μειωθεί κατά 50% όταν ο επιβάτης επιλέξει την προώθηση στον τελικό του προορισμό με πρώτη ευκαιρία αν ο χρόνος άφιξης δεν υπερβαίνει τον αρχικά προγραμματισμένο χρόνο άφιξης κατά δύο ώρες για πτήσεις μέχρι 3.500 χλμ., και κατά τέσσερις ώρες για πτήσεις άνω των 3.500 χλμ.

• Σε κάθε περίπτωση, η αποζημίωση αυτή δεν γίνεται να υπερβαίνει την τιμή του εισιτηρίου προς τον τελικό του προορισμό.

• Τις δαπάνες μιας τηλεφωνικής κλήσης και ενός μηνύματος μέσω τηλετύπου ή τηλεομοιοτυπίας προς το σημείο προορισμού, καταβαλλόμενες από τον αερομεταφορέα.

• Επαρκή γεύματα και αναψυκτικά πληρωμένα από τον αερομεταφορέα ανάλογα με τον χρόνο αναμονής.

• Διάθεση καταλύματος σε ξενοδοχείο με δαπάνη του αερομεταφορέα όταν είναι απαραίτητη η παραμονή πρόσθετης μιας ή περισσοτέρων νυκτών.

Ανεξάρτητα από τις μορφές αποζημίωσης που ορίζονται παραπάνω, ένας επιβάτης στον οποίο αρνούνται την επιβίβαση σε μία πτήση όπου έχει γίνει υπερβολικός αριθμός κρατήσεων δικαιούται να αναλάβει περαιτέρω ενέργειες ενώπιον των δικαστηρίων με σκοπό την επίτευξη πρόσθετης αποζημίωσης, εκτός αν προσφέρθηκε εθελοντικά να παραχωρήσει την κράτησή του σε ανταλλαγή αποζημίωσης.

Σε κάθε περίπτωση, όλοι οι επιβάτες στους οποίους προβάλλεται άρνηση επιβίβασης θα πρέπει να λαμβάνουν ένα έντυπο από τον αερομεταφορέα στο οποίο θα εκτίθενται οι κανόνες αποζημίωσης για εκείνους στους οποίους προβάλλεται άρνηση επιβίβασης. Επιπρόσθετα, ο αερομεταφορέας οφείλει να παρουσιάζει τους κανόνες τους οποίους ακολουθεί για την επιβίβαση επιβατών στην περίπτωση πτήσης με υπερβολικό αριθμό κρατήσεων και να διαθέτει τους κανόνες αυτούς στο κοινό τόσο σε πρακτορεία όσο και στις θυρίδες έλεγχου εισιτηρίων.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι αν υπάρξει άρνηση επιβίβασης σε πτήση η οποία έχει πωληθεί ως μέρος πακέτου διακοπών, ο αερομεταφορέας οφείλει να αποζημιώσει τον οργανωτή ταξιδιού με τον οποίο ο επιβάτης είχε συνάψει τη σύμβαση. Ο οργανωτής ταξιδιών θα

πρέπει στη συνέχεια να μεταβιβάσει στον επιβάτη τα ποσά που έλαβε στην προκειμένη περίπτωση.

### **Ο νέος κανονισμός**

Επειδή ο προαναφερθείς κανονισμός παρουσιάζει σημαντικούς περιορισμούς και κενά, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από κοινού με το Συμβούλιο προχώρησε στην έγκριση του Κανονισμού (Αριθμ. 261/2004) της 11<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού 295/91/ΕΟΚ (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 046 της 17/02/2004 σ. 0001 – 0008).

Με τον κανονισμό αυτό εισάγονται από τις 17 Φεβρουαρίου 2005 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του) τέσσερα σημαντικά νέα δικαιώματα:

### **1) Επέκταση των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε όλα τα είδη των πτήσεων.**

Μέχρι σήμερα, εξαιρούντο οι μη προγραμματισμένες πτήσεις, που αποτελούν σημαντικό μέρος της αγοράς. Ο νέος κανονισμός θα καλύπτει τόσο τις προγραμματισμένες όσο και τις έκτακτες πτήσεις (συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών μεταφορών που εντάσσονται σε κάποιο πακέτο διακοπών).

Επίσης, ο νέος κανονισμός θα εφαρμόζεται όχι μόνο στους επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από αεροδρόμιο το οποίο ευρίσκεται σε κράτος μέλος αλλά επίσης, εφόσον η αεροπορική εταιρεία η οποία πραγματοποιεί την πτήση είναι κοινοτικός αερομεταφορέας, και στους επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από τρίτη χώρα προς κράτος μέλος, εκτός εάν τυγχάνουν παρόμοιας μεταχείρισης στην τρίτη χώρα.

### **2) Μείωση των περιπτώσεων άρνησης επιβίβασης.**

Ο νέος κανονισμός θα μειώσει δραστικά τη συχνότητα άρνησης επιβίβασης, με το συνδυασμό νέων μέτρων.

Αρχικά, όταν οι αεροπορικές εταιρείες αναμένουν άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες, και πριν από οποιαδήποτε άλλη ενέργεια, θα

υποχρεούνται να ζητούν εθελοντές που θα ήταν πρόθυμοι να παραχωρήσουν τη θέση τους έναντι ορισμένων παροχών. Με άλλα λόγια, θα προσπαθούν να έρθουν σε συμφωνία με επιβάτες οι οποίοι ενδιαφέρονται να παραχωρήσουν τις θέσεις τους. Μόνον εάν δεν υπάρχει επαρκής αριθμός εθελοντών θα επιτρέπεται να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτες παρά τη θέλησή τους.

Δεύτερον, εάν όλες οι αεροπορικές εταιρείες ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αρνηθούν την επιβίβαση στους επιβάτες, θα πρέπει να καταβάλλουν αποζημιώσεις αποτρεπτικού ύψους:

- 250 ευρώ για πτήσεις κάτω των 1.500 χλμ.,
- 400 ευρώ για ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χλμ. και για άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ.,
- 600 ευρώ για όλες τις άλλες πτήσεις.

Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ισχυρό κίνητρο προσέλκυσης εθελοντών και αντίστοιχο αντικίνητρο για την άρνηση επιβίβασης.

Επιπλέον της χρηματικής αποζημίωσης, οι επιβάτες στους οποίους αρνείται η πρόσβαση θα εξακολουθήσουν να έχουν τα εξής δικαιώματα:

**την επιλογή μεταξύ επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου τους και εναλλακτικής πτήσης, και γεύματα, αναψυκτικά και διαμονή σε ξενοδοχείο. Ελαχιστοποίηση της αναστάτωσης λόγω ματαίωσης.**

Όταν οι αεροπορικές εταιρείες ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ματαιώνουν πτήση με ιδική τους υπαιτιότητα, οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει ποσού που καθορίζεται σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, εκτός εάν:

1. ενημερωθούν δύο εβδομάδες πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης, ή
2. ενημερωθούν εγκαίρως και προωθηθούν με άλλη πτήση στον προορισμό τους σε χρονικό διάστημα που δεν απέχει πολύ από τον χρόνο αναχώρησης της αρχικής τους πτήσης.
3. Επιπλέον, σε περίπτωση ακύρωσης, οι επιβάτες έχουν επιπλέον τρία άλλα δικαιώματα:
  - γεύματα και αναψυκτικά, και

- διαμονή σε ξενοδοχείο, όταν η ακύρωση υποχρεώνει τον επιβάτη να διανυκτερεύσει, και
- επιστροφή, όταν η ματαίωση καθυστερεί τον επιβάτη για τουλάχιστον πέντε ώρες.

### **3) Συνδρομή σε επιβάτες που αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις.**

Όταν οι αεροπορικές εταιρείες αναμένουν λογικά μεγάλη καθυστέρηση θα υποχρεούνται να παρέχουν στους επιβάτες:

- γεύματα και αναψυκτικά, και
- διαμονή σε ξενοδοχείο, όταν η καθυστέρηση υποχρεώνει τον επιβάτη να διανυκτερεύσει, και
- χρηματική επιστροφή, όταν η καθυστέρηση που προκαλείται στους επιβάτες είναι τουλάχιστον πέντε ώρες.

### **Αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος**

Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με κάποια αεροπορική εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνουν πλήρη αποζημίωση, στην περίπτωση ατυχήματος, ανεξάρτητα από τον τόπο επέλευσης του ατυχήματος, και προκαταβολές ποσών, στις περιπτώσεις που αυτό κρίνεται αναγκαίο, για να βοηθηθούν να αντιμετωπίσουν τα άμεσα οικονομικά δεινά.

- Δεν επιβάλλεται κανένα χρηματοοικονομικό όριο στην ευθύνη που υπέχει κάποια αεροπορική εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τις ζημιές που υπέστη κάποιος επιβάτης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή πρόκλησης οποιασδήποτε άλλης σωματικής βλάβης. Δεν ισχύουν με άλλα λόγια ανώτατα όρια όσον αφορά τις αξιώσεις που μπορεί να εγερθούν.

- Η αεροπορική εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλει να καταβάλει, χωρίς καμία καθυστέρηση και, οπωσδήποτε, το αργότερο μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από τη στιγμή που εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου που δικαιούται να λάβει την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών. Η προκαταβολή αυτή δεν επιτρέπεται να είναι κατώτερη από



το ποσό των 15.000 ειδικών δικαιωμάτων (περίπου 20.000 ευρώ) ανά επιβάτη, σε περίπτωση θανάτου.

- Για να ενθαρρυνθεί η ταχεία ικανοποίηση των αξιώσεων μικρού ύψους, μέχρι και το ποσό των 100.000 ειδικών δικαιωμάτων (130.000 περίπου ευρώ) οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπεται να περιορίζουν την ευθύνη τους ή να απαλλάσσονται από αυτήν μόνον εάν η ζημία προκλήθηκε στο σύνολό της ή κατά ένα μέρος από αμέλεια του επιβάτη ο οποίος τραυματίστηκε ή απεβίωσε.

### Τα αεροπορικά ταξίδια ως μέρος οργανωμένων ταξιδιών

Στους επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικώς, συμμετέχοντας σε οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις που έχουν αγοράσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να παρέχονται από το διοργανωτή ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι τους. Οι επιβάτες έχουν επίσης σαφή δικαιώματα στο θέμα της εκτέλεσης της σύμβασής τους.

- Στο φυλλάδιο πρέπει, μεταξύ άλλων, να αναπτύσσονται με σαφήνεια και ακρίβεια ο προορισμός, η ακολουθητέα διαδρομή και τα μεταφορικά μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για τις διακοπές. Οι πληροφορίες του φυλλαδίου είναι δεσμευτικές για το διοργανωτή.

- Ο διοργανωτής είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιήσει εγγράφως, πριν από την αναχώρηση, το χρόνο και τις τοποθεσίες πραγματοποίησης των ενδιάμεσων σταθμών καθώς και τις μεταφορικές διασυνδέσεις.

- Ο καταναλωτής δικαιούται να μεταβιβάσει την κράτησή του σε κάποιο άλλο άτομο.

- Η τιμή που καθορίζεται στη σύμβαση δεν είναι δυνατόν να μεταβληθεί, εκτός εάν στους όρους προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή.

- Ο διοργανωτής ευθύνεται για κάθε παράλειψη εκπλήρωσης των όρων της σύμβασης. Συνεπεία αυτού τα προβλήματα που ανακύπτουν στο σκέλος της πτήσης ενός οργανωμένου ταξιδιού ή διακοπών πρέπει σε γενικές γραμμές να υποβάλλονται απευθείας στο διοργανωτή, ο

οποίος ενεργεί για λογαριασμό του επιβάτη, σε όλες τις σχετικές δασοληψίες με την αεροπορική εταιρεία.

### **Λοιπά δικαιώματα**

Η αεροπορική μεταφορά διέπεται από μία σύμβαση (ανάμεσα στο μεταφορέα και τον επιβάτη), με την οποία παρέχονται ορισμένα δικαιώματα στους επιβάτες.

Βάσει των διατάξεων διεθνών συμφωνιών, η αεροπορική εταιρεία ευθύνεται για τη ζημία που προκάλεσε η καθυστέρηση, εκτός εάν αποδείξει ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο προς αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατη η αποφυγή της. Η εταιρεία ευθύνεται επίσης για την απώλεια ή τη φθορά των αποσκευών.

### **Εξασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών**

Τα προαναφερόμενα δικαιώματα των επιβατών καθορίζονται είτε άμεσα από τις ρυθμίσεις της νομοθεσίας της Ε.Ε. ή από τις ρυθμίσεις της εθνικής νομοθεσίας οι οποίες θεσπίζονται κατ' εκτέλεση των οδηγιών της Ε.Ε. Οι αεροπορικές εταιρείες, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, οι διοργανωτές οργανωμένων ταξιδιών και όλες οι επιχειρήσεις που ενέχονται στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς οφείλουν κατά συνέπεια να τις τηρούν.

- Το πρώτο βήμα που πρέπει να κάνει ο επιβάτης είναι να έλθει σε επαφή με την αεροπορική εταιρεία ή το διοργανωτή των οργανωμένων διακοπών.

- Εάν ο επιβάτης πιστεύει ότι δεν τηρήθηκε ο νόμος, πρέπει ο/ η ίδιος /-α να έλθει σε επαφή με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ή την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας .

- Όταν κάποιος επιβάτης υποστεί ζημία επειδή δεν τηρήθηκε η κοινοτική νομοθεσία, μπορεί να συντρέχουν οι λόγοι άσκησης ιδιωτικής αγωγής ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

- Μπορεί επίσης να του προσφέρουν συμβουλές ή υποστήριξη οι οργανώσεις των καταναλωτών και των επιβατών.

- Οι επιβάτες μπορούν επίσης να ενημερώσουν τη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έμπρακτη ανταπόκριση στην καταγγελία τους.



# **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Ανταπασης, Γιοκαρης, «Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου», Αθήνα 1995.
- Γιοκάρης Άγγελος (Αν. Καθηγητή Νομικού Τμήματος Πανεπιστημίου Αθηνών, Τομέας Διεθνών Σπουδών ), «Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος», εκδόσεις: Αντ. Ν. Σ. Σακκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1996.
- Δοκουμειζίδης Γ. Ιωάννης, Δρ. Κούσιος Κ. Δημήτριος, Μαλασπίνας Δ. Αλέξανδρος, «Συγκοινωνιακά Έργα, Σιδηρόδρομοι – Αερολίμενες», Έκδοση Ίδρυμα Ευγενίδου, Τεύχος Β΄, Αθήνα 1980.
- Κορκόνδειλα Α. Η., «Το Διεθνές Νομικόν Καθεστώς των εν Ελλάδι Αεροπορικών Μεταφορών », Αθήνα 1998
- Λαϊνός Σ. Ιωάννης, «Οικονομική Εναέριων Μεταφορών», εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα - Πειραιάς 1995.
- Λαϊνός Σ. Ιωάννης, «Οικονομική Εναέριων Μεταφορών», εκδόσεις Σταμούλη, β΄ έκδοση, Αθήνα 1999.
- Λαϊνός Σ. Ιωάννης, «Ελληνικός Τουρισμός, Μύθοι και Πραγματικότητα», Εκδόσεις Anubis.
- Λέκκας Αθανάσιος, «Αεροδρόμιο, Λειτουργία και Εξυπηρέτηση Πελατών», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα 1997.
- Λύτρας Περικλής, Γκύζης Α. Εμμανουήλ (Μέλος Δ.Σ. Ένωσης Δημοσιογράφων και Συγγραφέων Τουρισμού Ελλάδος), «Ο τουρισμός προς το 2000, Θεωρητικές Επισημάνσεις και Πρακτικές Προσεγγίσεις », εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1989.
- Ρούπας Β., Λαλούμης Δ., «Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων», εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1998.
- Τερροβίτης Θ., «Η Εναρμόνιση της Πολιτικής Μεταφορών», Ελληνική Οικονομία και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, IOBE (Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών), 1992.
- Wells T. Alexander, «Αεροπορική Βιομηχανία μεταφορών», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Γ΄ Τεύχος, Αθήνα 1997.
- Εγκυκλοπαίδεια, «Πάπυρος Λάρους Μπριτάνικα, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος.
- Εγκυκλοπαίδεια, «Δομή», Εκδόσεις Δομή, Αθήνα.

## ΞΕΝΗ

- Bradley M. A., «The Freedom of the Air », Leyden 1968.
- Bron Rek, «Oligoroly But Not Monopoly», An economic views the U. S. Airline industry. Interavia aerospace review 7-85.
- Whinney E. Mc - Bradley M. A., «The Freedom of the Air », Dobbs-Ferry, New York 1968.
- «Airports. Groynd Handling. The High Cost of Monopoly». Air Transport World. Σεπτέμβρης 1994

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- <http://www.airliners.gr>
- <http://www.gnto.gr>
- <http://www.mesogeion-aeroclub.gr/aerodromes.html>
- <http://www.wikipedia.org/wiki/>
- <http://www.hcaa.gr/home/index.asp>
- [http://www.hcaa-eleng.gr/greek/airports/main\\_airports\\_gr.html](http://www.hcaa-eleng.gr/greek/airports/main_airports_gr.html)
- <http://www.touristnews.gr/mag/index.php/article>
- <http://www.in.gr/newsarticle.asp>
- <http://www.in.gr/ath/phones/phones2.asp>
- <http://www.dolnet.gr>
- <http://www.athensairport-2001.gr>
- <http://www.aia.gr>
- [http://www.aia.gr/EN/passenger\\_information/tranportation&parking/images/airport.jpg](http://www.aia.gr/EN/passenger_information/tranportation&parking/images/airport.jpg)
- [http://www.aia.gr/GR/business/media/press\\_releases/show.asp?id=135](http://www.aia.gr/GR/business/media/press_releases/show.asp?id=135)
- [http://www.aia.gr/GR/business/traffic\\_statistics/passengers/2005/bodyshtm](http://www.aia.gr/GR/business/traffic_statistics/passengers/2005/bodyshtm)
- <http://www.aia.gr/GR/business/cargo/environment/LGHR-GR.pdf>
- <http://www.kathimerini.gr/kathimerini/world.htm>
- [http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central\\_id=804&permanent\\_id=3](http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=804&permanent_id=3)

- [http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=24012&subcategory\\_id=2](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=24012&subcategory_id=2)
- <http://www.europa.eu.int/eur-lex/e/lif/reg/elregister07402010.html>
- [http://www.europe.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod/celexnumdoc&lg=el&numdoc=31992R2407&model=guichett](http://www.europe.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod/celexnumdoc&lg=el&numdoc=31992R2407&model=guichett)
- <http://www.aegeanair.com/aegeangr/tools.legal.asp>
- <http://www.users.fornent.gr/ath/kedipos/CFIT1>
- <http://www.kke.gr/komep/2000/4/kahris.html>