

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Οι Αερομεταφορές στην Ελλάδα.
Το Παράδειγμα του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.**

**Σπουδάστρια:
Εποπτεύουσα:**

**ΜΑΡΘΑ-ΜΑΡΙΑ ΓΚΛΟΥΜΠΟΥ (ΑΜ 3742)
Δρ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ**

ΠΑΤΡΑ – 2014

Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε στο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πατρών, στο τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, με εποπτεύουσα καθηγήτρια την Δρ. Αναστασία Ζαφειροπούλου.

Στόχος αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι η παρουσίαση του χώρου των αερομεταφορών στην Ελλάδα και ειδικότερα του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ). Μέσα από μία ιστορική αναδρομή, θα δούμε πως ξεκίνησε ο τομέας στη χώρα μας, πως εξελίχθηκε με το πέρασμα των ετών μέσω κυρίως του εθνικού αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας (ΟΑ), αλλά και της Aegean Airlines στη συνέχεια, και που έχει φτάσει τα τελευταία χρόνια με την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων Αττικής, περίπου 30 χμ. από το κέντρο της Αθήνας.

Η εργασία βασίστηκε σε άρθρα, δημοσιεύματα, και εκδόσεις σχετικές με το χώρο, αλλά κυρίως στην καθημερινή επαφή που έχω τα τελευταία χρόνια με τον ΔΑΑ, οπού και εργάζομαι. Συνέλεξα πληροφορίες από αεροδρομιακές εκδόσεις αλλά και από τα αρμόδια τμήματα. Χρησιμοποίησα, επίσης, υλικό από την ιστοσελίδα του ΔΑΑ, www.aia.gr. Επιπλέον, χρησιμοποίησα μεγάλο όγκο υλικού από την ιστοσελίδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας και για την ιστορία της, αλλά και από τις ιστοσελίδες πολλών αεροπορικών εταιρειών.

Περίληψη

Στο πρώτο μέρος της εργασίας γίνεται μία προσπάθεια να περιγραφεί η κατάσταση του κλάδου των αερομεταφορών στη χώρα, ξεκινώντας από τις πρώτες κινήσεις του ελληνικού κράτους για την οργάνωσή της Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της ίδρυσης των ανάλογων κρατικών υπηρεσιών.

Ανατρέχοντας στα γεγονότα της εποχής, συνειδητοποιούμε τις δύσκολες συνθήκες μέσα στις οποίες γίνονταν οι προσπάθειες κυρίως λόγω της έκρυθμης κατάστασης στην Ευρώπη, οι πόλεμοι διαδέχονταν ο ένας τον άλλον, αλλά και της πολιτικής αστάθειας στην Ελλάδα. Οι υποδομές ήταν ελάχιστες και κακοσυντηρημένες και το κράτος είχε την υποχρέωση να τις οργανώσει και να τις εκσυγχρονίσει. Μετά το τέλος των πολέμων, η βοήθεια από το σχέδιο Μάρσαλ ήταν καθοριστική στην ανάπτυξη των αεροδρομίων της χώρας.

Πέραν των υποδομών, δυσκολίες παρουσιάζονταν τα πρώτα χρόνια από την ίδρυση της Πολιτικής Αεροπορίας και για τις αεροπορικές εταιρείες που έκαναν απόπειρες να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο. Τα πράγματα ισορρόπησαν προς το τέλος της δεκαετίας του '50 με την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας του Αριστοτέλη Ωνάση. Η Ολυμπιακή Αεροπορία τα επόμενα 40 χρόνια βελτίωσε το προφίλ της χώρας στον τομέα των αερομεταφορών διεθνώς, με δρομολόγια στις πέντε ηπείρους και υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 αρχίζουν να διαφαίνονται τα πρώτα προβλήματα τα οποία κορυφώθηκαν την επόμενη δεκαετία. Το αποτέλεσμα ήταν η αποκρατικοποίηση της ΟΑ, η μεταπώλησή της στην MIG και τελικώς η απορρόφησή της το 2013 από την Aegean Airlines. Κατά τα έτη παρακμής της ΟΑ, η Aegean Airlines ανέλαβε τα σκήπτρα των ελληνικών αερομεταφορών, με αλματώδη ανάπτυξη του δικτύου της εντός και εκτός Ελλάδας. Από την ίδρυσή της καταφέρνει να βραβεύεται για τις υπηρεσίες της και την ανάπτυξή της, και από το 2010 είναι πλήρες μέλος της μεγαλύτερης αεροπορικής συμμαχίας διεθνώς, της Star Alliance. Η Aegean Airlines είναι αυτή τη στιγμή ο μεγαλύτερος ελληνικός αερομεταφορέας και η κύρια αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Στο πρώτο μέρος, γίνεται επίσης λεπτομερής αναφορά στα μεγαλύτερα σύγχρονα αεροδρόμια της Ελλάδας, δεδομένης της επιβατικής τους κίνησης τα τελευταία χρόνια. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι την μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική κίνηση παρουσιάζουν οι περιοχές που δέχονται τους περισσότερους τουρίστες και τα οποία ανεβαίνουν στην κατάταξη, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το αεροδρόμιο της Ρόδου, το οποίο ξεπέρασε αυτό της Θεσσαλονίκης το έτος 2013.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας, γίνεται μία εκτενής περιγραφή του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Μπορούμε να δούμε πως είναι δομημένη η εταιρεία και τα τμήματα που την απαρτίζουν, και να δούμε λεπτομερώς τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις που κάνουν τον ΔΑΑ μία «Αεροδρομιακή Πόλη».

Η εργασία κλείνει με τα στοιχεία των κατηγοριών που ουσιαστικά απαρτίζουν ένα αεροδρόμιο. Τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον ΔΑΑ, τους προορισμούς με τους οποίους συνδέεται και την επιβατική κίνηση και πως αυτή έχει διαμορφωθεί στα δεκατρία έτη λειτουργίας του.

Λέξεις κλειδιά:

- **Αερομεταφορές**
- **Ολυμπιακή Αεροπορία – Ολυμπιακές Αερογραμμές**
- **Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Airlines)**
- **Περιφερειακά Αεροδρόμια Ελλάδας**
- **Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος

Περίληψη

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	6
2. Ιστορική Αναδρομή του Τομέα των Αερομεταφορών στην Ελλάδα	7
2.1. Έναρξη του κλάδου αερομεταφορών στην Ελλάδα – Ίδρυση της Πολιτικής Αεροπορίας	7
2.2. Οι πρώτες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες	8
2.3. Η Ολυμπιακή Αεροπορία (OA / NOA).....	9
2.4. Η Αεροπορία Αιγαίου - AEGEAN Airlines (A3 / AEE)	13
2.5. Οι μικρές ιδιωτικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες	16
2.6. Ο τομέας των αερομεταφορών στην Ελλάδα σήμερα.....	19
3. Τα ελληνικά αεροδρόμια.....	20
3.1. Οι πρώτες υποδομές	20
3.2. Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού. Δυτικό-Ανατολικό	20
3.3. ΔΑΑ – Η δημιουργία του	22
3.4. Αεροδρόμια Περιφέρειας	23
4. ΔΑΑ: Εταιρία - Δομή – Λειτουργία	29
4.1. Η εταιρία - δομή - οργάνωση – προσωπικό	29
4.2. Κρατικές Αρχές	55
4.3. Εγκαταστάσεις ΔΑΑ	60
4.3.1. Αεροσταθμοί: Κεντρικός – Δορυφορικός.....	60
4.3.2. Εμπορευματικός Σταθμός ΔΑΑ.....	60
4.3.3. Εκθεσιακό κέντρο	61
4.3.4. Εμπορικό Πάρκο	62
4.3.5. Ξενοδοχείο Sofitel Athens Airport	64
4.3.6. Χώροι Στάθμευσης	65
4.3.7. Σιδηροδρομικός Σταθμός Αεροδρομίου (Airport Railway Station)	66

4.4.	Τα βραβεία του ΔΑΑ	67
4.5.	Μελλοντικά σχέδια ανάπτυξης ΔΑΑ	73
5.	Δρομολόγια – Προορισμοί	75
5.1.	Η τοποθεσία του ΔΑΑ και η δυνατότητα εξέλιξής του σε Αεροδρόμιο Κόμβο (Hub).....	75
5.2.	Οι προορισμοί	76
6.	Αεροπορικές Εταιρείες στον ΔΑΑ.....	79
6.1.	Olympic Air και Aegean Airlines, οι κύριοι ελληνικοί αερομεταφορείς	79
6.2.	Αεροπορικές Εταιρείες τακτικού ετήσιου πτητικού προγράμματος.....	80
6.3.	Αεροπορικές Εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (Charter)	82
6.4.	Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους - Low Cost Carriers (LCC)	83
7.	Επιβάτες	85
7.1.	Επιβατική κίνηση ΔΑΑ – Πορεία κίνησης από την έναρξη λειτουργίας	85
7.2.	Επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της περιφέρειας.....	85
8.	Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	87
	Βιβλιογραφία	89

1. Εισαγωγή

Η Αεροπορία στην Ελλάδα ξεκινά με πτήσεις επίδειξης ξένων αεροπόρων στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα το 1910 και το 1911, από τις οποίες φαίνεται ότι ξεκίνησαν οι σκέψεις των αξιωματούχων της εποχής για δημιουργία Πολεμικής Αεροπορίας στη χώρα. Οι σκέψεις αυτές άρχισαν να υλοποιούνται άμεσα και Έλληνες στρατιωτικοί αναχώρησαν για το εξωτερικό με σκοπό να εκπαιδευτούν ως πολιτικοί αεροπόροι.

Η Ελλάδα ήταν από τις πρώτες χώρες που απέκτησε Πολεμική Αεροπορία, η οποία συμμετείχε στους Βαλκανικούς Πολέμους το 1912 και το 1913. Παρόλα αυτά, η Πολιτική Αεροπορία της χώρας ξεκινά επισήμως ως ανεξάρτητος τομέας αρκετά έτη αργότερα, στα τέλη του 1929, με την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας και της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ξεκίνησε η αποκατάσταση των αεροδρομίων της χώρας και η ανασυγκρότηση του χώρου των αερομεταφορών. Το αεροδρόμιο του Ελληνικού στα χρόνια που ακολούθησαν δέχτηκε πολλές αναβαθμίσεις για να εξυπηρετεί την ολοένα και αυξανόμενη αεροπορική κίνηση της χώρας και το 1969 κατασκευάστηκε δεύτερος αεροσταθμός, ο Ανατολικός. Στη δεκαετία του 1990, το αεροδρόμιο του Ελληνικού (Δυτικό και Ανατολικό) είχε φτάσει στο μέγιστο της χωρητικότητάς του και αποφασίστηκε η μεταφορά του στην περιοχή των Σπάτων, η οποία είχε προταθεί από διαφορετικές μελέτες μέσα στα χρόνια. Στις 28 Μαρτίου 2001 θα αναχωρήσει η τελευταία πτήση από το Ελληνικό και στις 29 Μαρτίου 2001 πραγματοποιείται η πρώτη άφιξη στο νέο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η πρωτεύουσα της χώρας αποκτά πλέον ένα διεθνών προδιαγραφών σύγχρονο αεροδρόμιο, με μεγάλες δυνατότητες από πλευράς χωρητικότητας και επεκτάσεων για το μέλλον. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο και χάρη στην προνομιακή γεωγραφική θέση, την τεχνολογική υποδομή και το επίπεδο υπηρεσιών του, έχει καταφέρει να κερδίσει την διεθνή αναγνώριση, αλλά και την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού. Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν οι επανειλημμένες βραβεύσεις του ΔΑΑ από την έναρξη λειτουργίας του το 2001 έως και σήμερα.

Η δραστηριότητα του ΔΑΑ δεν περιορίζεται στο αερομεταφορικό έργο του. Με διαρκή ανάπτυξη, η εταιρεία αεροδρομίου προσελκύει σημαντικές επενδύσεις, αξιοποιεί συστηματικά την ακίνητη περιουσία του, αναπτύσσει εμπορική δραστηριότητα μεγάλης κλίμακας και εξάγει τεχνογνωσία μέσω των συμβουλευτικών του προγραμμάτων σε άλλα αεροδρόμια.

Με το εύρος της επιχειρηματικής και κοινωνικής δραστηριότητάς του, ο ΔΑΑ συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, αλλά αποτελεί και πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για το λεκανοπέδιο της Αττικής και ιδιαίτερος για τις περιοχές που τον περιβάλλουν.

2. Ιστορική Αναδρομή του Τομέα των Αερομεταφορών στην Ελλάδα

2.1. Έναρξη του κλάδου αερομεταφορών στην Ελλάδα – Ίδρυση της Πολιτικής Αεροπορίας

Η πρώτη διοικητική δραστηριότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας αναπτύσσεται στη χώρα το 1925 όταν το Ελληνικό κράτος δημιούργησε το «Γραφείο Εναέριων Συγκοινωνιών» κάτω από την Γενική Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. (Τηλεγράφων Τηλετύπων και Τηλεπικοινωνιών) του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που αναλαμβάνει τα θέματα εναέριων μεταφορών τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα ή ταχυδρομείο. Την ίδια χρονιά συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης τακτικών πτήσεων με κυριότερες εξ αυτών με την Ιταλική «Αεροεσπρέσσο» (η οποία το 1926 ανέλαβε και την διακίνηση ταχυδρομείου προς το εξωτερικό) και με τις Γαλλικές «Αεροπορικές Μεταφορές».

Λόγω έλλειψης υποδομών, οι εναέριες συγκοινωνίες αυτήν τη περίοδο πραγματοποιούνται με υδροπλάνα. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία της πρώτης οργανωμένης Υπηρεσίας το 1926 από το Υπουργείο Ναυτικών, της «Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Ναυτικών Αερολιμένων», η οποία ήταν υπεύθυνη για την δημιουργία και συντήρηση των ναυτικών εγκαταστάσεων και υδρόσκαλων.

Το 1929 με τον Ν.4451/1929 ορίζεται ότι όλες οι μέχρι εκείνη την εποχή Αεροπορικές Υπηρεσίες των Υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνίας, με όλο το προσωπικό, το υλικό και τις εγκαταστάσεις περιέρχονται στη δικαιοδοσία του Υπουργείου Αεροπορίας.

Οι ουσιαστικές οργανωτικές προσπάθειες ξεκινούν από το 1931 όταν δημοσιεύονται οι νόμοι περί ίδρυσης και οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (Ν.5017/1931 και Ν.5100/1931), οι οποίοι όριζαν μεταξύ άλλων και τα θέματα επάνδρωσης της Υπηρεσίας. Οι τεχνικοί υπάλληλοι είχαν και το έργο του επιτόπιου ελέγχου των δημοσίων αερομεταφορών.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την ίδρυση της Διεθνούς Ένωσης Εναέριων Μεταφορών (IATA) και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) τα έτη 1945 και 1944 αντίστοιχα, επιχειρείται ουσιαστική αναμόρφωση της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας και διαμορφώνεται νέο οργανωτικό σχήμα, η Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΚΥΠΑ), η οποία υπάγεται στον αρχηγό Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.

Το 1952 η Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μεταφέρεται από το Υπουργείο Αεροπορίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών ως αυτόνομη Γενική Διεύθυνση και ονομάζεται Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Έτσι λειτουργεί έως το 1960, οπότε δημοσιεύεται το Διάταγμα περί Οργανισμού της ΥΠΑ, το οποίο αποτελεί και τον πρώτο πληρέστερο οργανισμό από την υπαγωγή της στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Το συγκεκριμένο διάταγμα προβλέπει τη διάρθρωση της Υπηρεσίας στα εξής δύο οργανωτικά επίπεδα:

- Κεντρική Υπηρεσία και Περιφερειακές Υπηρεσίες (δομή που διατηρείται μέχρι σήμερα) και
- Σύνθεση των Οργανικών Μονάδων.

Στη συνέχεια με νεότερες οργανωτικές προσπάθειες επιδιώκεται ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός της Υπηρεσίας.

Προς εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας και αποδοτικότητας εκδίδεται νομοσχέδιο, το οποίο προβλέπει δύο ξεχωριστούς φορείς:

- α) τη Δ/νση Εναερίων Μεταφορών (ΔΕΜ) του Υπουργείου Συγκοινωνιών, αρμόδια για θέματα πολιτικής, σχεδιασμού και εποπτείας και
- β) την ΥΠΑ, υπό μορφή αυτοτελούς και ανεξάρτητης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η ΥΠΑ αποτελεί σήμερα Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και επικοινωνιών και διοικείται από τον Διοικητή και τρεις πλέον Υποδιοικητές της, μετά την έναρξη του νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα. Είναι ο ελληνικός κρατικός φορέας διαχείρισης των αεροπορικών μεταφορών, των κρατικών αεροδρομίων της χώρας, της παρακολούθησης τήρησης όλων των κανονισμών ασφαλείας αεροσκαφών και της εναέριας κυκλοφορίας, στον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο, σύμφωνα με το εσωτερικό και Διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο, καθώς και της τήρησης νηολογίου και βιβλίου υποθηκών αεροσκαφών.

2.2.Οι πρώτες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες

Η ουσιαστική πτητική ιστορία των αερομεταφορών στην Ελλάδα ξεκινά το 1930 με τον Ν. 4809/1930 όταν ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρεία, η "Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ", η οποία έθεσε τα θεμέλια των αεροπορικών υποδομών και διαδικασιών στη χώρα. Η Ίκαρος είχε ως βάση το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τατοΐου και χρησιμοποιούσε για τις πτήσεις της εγκαταστάσεις των στρατιωτικών αεροδρομίων στη χώρα, μέχρι τη δημιουργία Κρατικών Αερολιμένων στους τρεις προορισμούς που προέβλεπε ο νόμος Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα και Ηράκλειο αλλά και επιπλέον βοηθητικών αεροδρομίων. Επίσης το κράτος ανέλαβε την υποχρέωση να καλύψει με το απαιτούμενο μετεωρολογικό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο την εύρυθμη λειτουργία των εναέριων γραμμών.

Η Ίκαρος ολοκληρώνοντας το έργο της ενσωματώνεται στην Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών), η οποία ιδρύεται στο τέλος του 1930. Η εταιρεία απολαμβάνει όλα τα προνόμια και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Ν.4809/1930, μεταξύ αυτών και το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των εναέριων μεταφορών. Επίσης, απολαμβάνει και χιλιομετρικής επιχορήγησης που καλύπτει το λειτουργικό κόστος, καθώς και προμήθειας του πτητικού υλικού με δαπάνη του κράτους.

Το 1935 ιδρύθηκε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, η Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις), η οποία δραστηριοποιείται κυρίως ως εκπαιδευτική

σχολή και μεταφοράς επιβατών αεροταξί καθώς ο Ν.4809/1930 δεν της επέτρεπε να εκτελεί τακτικές αερομεταφορές.

Με την κήρυξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και η Τ.Α.Ε. και η Ε.Ε.Ε.Σ. θα παραχωρήσουν το σύνολο του στόλου τους στην πολεμική αεροπορία. Ο πόλεμος θα παγώσει τις αερομεταφορές σε όλη την Ευρώπη και όταν το 1946 δε θα εγκριθεί η επαναλειτουργία της ΕΕΕΣ, η ΤΑΕ επανιδρύεται με αντικείμενο αυτή τη φορά την πραγματοποίηση δημοσίων αερομεταφορών και ξεκινά τις πρώτες εμπορικές της πτήσεις. Σε μια Ελλάδα με ανύπαρκτες υποδομές, η αεροπορική εταιρεία με δικά της έξοδα θα προχωρήσει στα πρώτα έργα, όπως την επιδιόρθωση διαδρόμων προσγείωσης, την κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων κ.α.

Το 1947 ιδρύθηκε η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος), ενώ συνέχισε την πορεία της και η Τ.Α.Ε.. Η απόφαση αυτή της ελληνικής κυβέρνησης να αδειοδοτήσει τρεις ακόμη εταιρείες θα αποβεί μοιραία, καθώς καμία από τις τέσσερις, πλέον, εταιρείες δε θα μπορέσει να παρουσιάσει θετικούς ισολογισμούς και σε συνδυασμό με τα τρία αεροπορικά δυστυχήματα που σημειώθηκαν μεταξύ 1947 και 1949 στη Βούλα, στο Ελληνικό και στη Μαλακάσα η εμπιστοσύνη των επιβατών θα κλονιστεί.

Εξαιτίας της κακής αυτής πορείας που σημείωναν όλες οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους υπό την επωνυμία Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία «ΤΑΕ». Παρόλα αυτά τα οικονομικά στοιχεία δε θα βελτιωθούν. Από το 1951 και έπειτα αρχίζουν τα δύσκολα χρόνια για τον νέο κρατικό αερομεταφορέα. Μετά την απόφαση της κυβέρνησης να διακόψει τις κρατικές επιχορηγήσεις, το Δ.Σ παραιτείται. Η επιβατική κίνηση πέφτει και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της με σκοπό την πώλησής. Ο πλειστηριασμός ξεκινά με προσφορά 60 εκ. δραχμών. Δεν εκδηλώνεται όμως ενδιαφέρον και κατοχυρώνεται υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Έτσι, στα τέλη Ιουλίου 1956, υπογράφεται νέα συμφωνία του Ελληνικού Κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση, στον οποίο παραχωρείται η ΤΑΕ, ύστερα από διαγωνισμό στην τελική φάση του οποίου βρέθηκαν και οι κ.κ. Νιάρχος και Γουλανδρής. Στη συμφωνία παραχώρησης περιλαμβάνεται και η αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας.

2.3. Η Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ / NOA)

Το ξεκίνημα

Στις 6 Απριλίου 1957 ξεκινά τη λειτουργία της μία νέα αεροπορική εταιρεία, η Ολυμπιακή Αεροπορία (Olympic Airways). Η νεοσύστατη εταιρεία αποτελείται από στόλο 15 ελικοφόρων DC-3 και DC-4 και διαθέτει προσωπικό 835 υπαλλήλων. Την ίδια χρονιά λειτουργεί και η πρώτη αερογραμμή εκτός ελληνικής επικράτειας: Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο με επιβάτες κυρίως επιχειρηματίες και ναυτικούς, οι οποίοι ταξίδευαν για επαγγελματικούς λόγους και λίγους απλούς ταξιδιώτες που είχαν την οικονομική δυνατότητα να ταξιδέψουν, καθώς το ταξίδι με αεροπλάνο στο εξωτερικό για την εποχή εκείνη θεωρείτο πολυτέλεια. Το 1958 ανοίγουν δύο ακόμη νέες γραμμές: Αθήνα - Ζυρίχη - Φρανκφούρτη και Αθήνα - Τελ Αβίβ. Το 1959 παραλαμβάνονται τα πρώτα αεροσκάφη τύπου De Havilland 48 ο λεγόμενος «κομήτης», που βάζουν πλέον την Ολυμπιακή Αεροπορία στη νέα εποχή των

αεριωθούμενων αεροσκαφών. Το σταθερά αναπτυσσόμενο της δίκτυο συνδέει την πρωτεύουσα τόσο με όλα τα ελληνικά αεροδρόμια όσο και με την Δυτική Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Η Ο.Α στη δεκαετία του 1960

Η εταιρεία αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό και τον Απρίλιο του 1960 υπογράφεται μία πρωτοποριακή για την εποχή συμφωνία με την «Βρετανική Ευρωπαϊκή Αεροπορία» (BEA – British European Airways), για κοινή εκμετάλλευση δρομολογίων και χρήση εξοπλισμού. Την ίδια χρονιά διευρύνεται σταθερά το δίκτυο των εξωτερικών προορισμών της εταιρείας με πτήσεις προς τις Βρυξέλλες και το Άμστερνταμ. Το 1963 είναι η πρώτη χρονιά που κλείνει με κέρδη για την εταιρία, ενώ όσον αφορά το πτητικό πρόγραμμα συνάπτονται συμμαχίες με την ελβετική Swissair και τη Γαλλική Air France, για την εκμετάλλευση των γραμμών μεταξύ Ελλάδας – Ελβετίας και Ελλάδας – Γαλλίας. Το 1965 κατασκευάζεται μία υπερσύγχρονη τεχνική βάση για να εξυπηρετεί τα αεριωθούμενα αεροσκάφη, σε αμερικάνικα πρότυπα. Τον Ιούνιο του 1966 ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις για Νέα Υόρκη χωρίς στάση και τα γραφεία της Ο.Α στις Η.Π.Α. φτάνουν τα 19. Το Νοέμβριο του 1968 πραγματοποιείται η έναρξη του δρομολογίου Αθήνα - Ναϊρόμπι - Γιοχάνεσμπουργκ. Το 1969 ανοίγουν οι γραμμές προς το Μόντρεαλ του Καναδά με πτήσεις τρεις φορές την εβδομάδα.

Η Ο.Α στη δεκαετία του 1970

Το 1970 η Ο.Α. προμηθεύεται νέα αεροσκάφη τα οποία θα αντικαθιστούσαν σταδιακά τα παλιά στις πτήσεις του εσωτερικού. Από τα μέσα της δεκαετίας 1960 μέχρι και τα μέσα της επόμενης, διάσημοι Έλληνες και ξένοι σχεδιαστές μόδας όπως η Coco Chanel, ο Piere Cardin, ο Γιάννης Τσεκλένης, αναλαμβάνουν να σχεδιάσουν τις στολές των αεροσυνοδών, ενώ πολλοί επώνυμοι ξένοι (ηθοποιοί, τραγουδιστές, αθλητές) επιλέγουν την Ολυμπιακή για τις μετακινήσεις τους από και προς την Ελλάδα. Στις 2 Αυγούστου του 1971 ιδρύεται η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. από τον Αλέξανδρο Ωνάση (*Olympic Aviation*) με αποστολή την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδος. Επιπλέον, το δίκτυο της Ολυμπιακής επεκτείνεται ακόμη περισσότερο με νέα δρομολόγια προς Μιλάνο και Ντίσελντορφ.

Στις 3 Μαρτίου του 1972 η Ελλάδα αποκτά, για πρώτη φορά, σύνδεση με την Αυστραλία. Το πρώτο δρομολόγιο έφτασε μετά από 20 ώρες πτήσης στο αεροδρόμιο του Σύδνεϋ με ενδιάμεσους σταθμούς τη Σιγκαπούρη και τη Μπανγκόκ και έτσι η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρεία των πέντε ηπείρων. Τον Ιούνιο του 1973 αγοράζονται τα πρώτα Boeing 720-051B καθώς και τα πρώτα Boeing 747-200, τα λεγόμενα «τζάμπο τζετ». Με τα σύγχρονα και διάφορα αεροπλάνα μεγάλης χωρητικότητας η Ολυμπιακή ξεπερνά κάθε προσδοκία σημειώνοντας ρεκόρ μεταφοράς επιβατών. Τη χρονιά εκείνη εξυπηρετήθηκαν περίπου 2.500.000 επιβάτες μεταξύ αυτών 790.000 στις πτήσεις εξωτερικού.

Στις 22 Ιανουαρίου 1973 συνέβη κάτι που άλλαξε όλη την πορεία της Ο.Α. Ο θάνατος του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση, Αλέξανδρου, σε αεροπορικό δυστύχημα συνταράζει την Ελλάδα, και είναι η αρχή του τέλους για την Ο.Α.. Λίγους μήνες αργότερα, ο Α. Ωνάσης θα πουλήσει την Ο.Α. στο Ελληνικό Δημόσιο.

Το 1976, η Ο.Α. ως επίσημος Εθνικός Αερομεταφορέας έχει πλέον στην κατοχή της 25 αεροσκάφη συνδέοντας την Αθήνα με 30 διεθνείς προορισμούς. Επιπλέον,

άνοιξαν νέες γραμμές προς τη Βεγγάζη, το Κουβέιτ, το Νταχράν και το Ντουμπάι καθώς προστέθηκε στον κατάλογο των διηπειρωτικών προορισμών ένα ακόμη δρομολόγιο Αθήνα - Μελβούρνη. Αυτή τη χρονιά τα έσοδα της εταιρίας αυξήθηκαν κατά 53% σε σύγκριση με το 1975. Το 1977 παρουσιάζεται αύξηση 10% της επιβατικής κίνησης συγκριτικά με το 1976 ενώ το 1978 αποκτά ιδιόκτητο μηχανογραφικό σύστημα κρατήσεων για το οποίο μέχρι τότε πλήρωνε σημαντικά ποσά στις Βρετανικές Αερογραμμές (British Airways). Το 1979 ανακοινώνεται 10ετές πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του στόλου

Ο Εθνικός Αερομεταφορέας στη «χρυσή περίοδο» 1980 – 1990

Από τις αρχές του 1980 αρχίζει να ανανεώνεται ο στόλος της εταιρίας έχοντας πλέον στις τάξεις της και αεροσκάφη Airbus. Επιπλέον παραλαμβάνονται και νέα ελικοφόρα αεροσκάφη για τις ανάγκες τις Αεροπλοΐας. Στις γραμμές για Λονδίνο, Ρώμη και Παρίσι δημιουργούνται διακεκριμένες θέσεις (Business class) ενώ ο σταθμός της Θεσσαλονίκης αναβαθμίζεται σε κομβικό κέντρο και συνδέεται απευθείας με πόλεις της Βορείου Ελλάδας. Το 1985 εντάσσονται νέα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού, μεταξύ αυτών της Λέρου, Πάρου, Σητείας, Μαδρίτης, Λυών, Κοπεγχάγης και Πάφου. Παράλληλα, το 1986 ιδρύεται η Ολυμπιακή Τουριστική, που εκδίδει εισιτήρια τόσο της Ο.Α. όσο και άλλων αεροπορικών εταιρειών. Το 1987 συμπληρώνονται 30 χρόνια της λειτουργίας και την ίδια χρονιά το τακτικό προσωπικό της εταιρίας αριθμεί 12.262 άτομα, το πολυπληθέστερο στην ιστορία της Αεροπορική Αεροπορίας.

Η Ο.Α στη δεκαετία του 1990

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ανοίγει η νέα γραμμή με προορισμό το Τόκιο. Το 1992 το διηπειρωτικό δίκτυο μεγαλώνει ακόμα περισσότερο με την παρθενική λειτουργία δρομολογίων προς την Βηρυτό, το Σικάγο και την Βοστώνη, όχι όμως για πολύ, αφού το 1995 οι δύο αυτές υπερατλαντικές αερογραμμές θα κλείσουν, μαζί με την αερογραμμή του Τόκιο, η οποία ζημίωνε την εταιρεία. Από την άλλη πλευρά, λειτουργεί και η πρώτη θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής, οι Μακεδονικές Αερογραμμές, των οποίων οι πτήσεις είναι ναυλωμένες (charter). Εν τω μεταξύ θα προστεθούν καινούργιοι προορισμοί προς Αστυπάλαια, Σόφια, Στοκχόλμη, Βελιγράδι και Βουκουρέστι. Τα χρέη της εταιρείας, όμως, αυξάνονται και η κυβέρνηση, σε μια προσπάθεια να επαναφέρει την Ο.Α. στην κερδοφορία, εφαρμόζει σχέδιο εξυγίανσης με παραγραφή των χρεών της, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο αποτυγχάνει. Το Ιούλιο του 1999, σε άλλη μια προσπάθεια εξυγίανσης, το Ελληνικό Κράτος αναθέτει, ύστερα από διεθνή διαγωνισμό, τη διοίκηση της Ο.Α. στην θυγατρική της British Airways, Speedwing.

Η Ο.Α στη δεκαετία του 2000

Τον Μάιο του 2000 και ύστερα από ασυμφωνία του Ελληνικού Δημοσίου με τη Speedwing όσον αφορά τη διαχείριση και εξαγορά μετοχών της εταιρίας, η κυβέρνηση ακύρωσε τη σύμβαση παύοντας τη διοίκηση των Άγγλων. Εδώ να σημειώσουμε ότι στις συμβατικές υποχρεώσεις των Άγγλων ήταν να κάνουν πρόταση εξαγοράς μετοχών της Ο.Α. και επιθυμία τους ήταν να εξαγοράσουν το 50% + 1 των μετοχών, κάτι το οποίο το Ελληνικό Κράτος αρνήθηκε. Ο βίαιος αυτός τερματισμός της διοίκησης των Άγγλων άφησε πίσω του ένα χάος, τη στιγμή που η εταιρία ετοιμαζόταν για τη μετεγκατάστασή της στο νέο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», διαδικασία ιδιαίτερα πολύπλοκη και με τεράστιο κόστος.

Τον Δεκέμβριο του 2003, μετά την μετεγκατάσταση πλέον στο νέο Αεροδρόμιο των Σπάτων, το έλλειμμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και η κυβέρνηση προώθησε σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρείας «Μακεδονικές Αερογραμμές» σε «Ολυμπιακές Αερογραμμές» και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ο.Α. από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της. Οι δραστηριότητες της νέας εταιρείας ξεκινούν ενώ όλες οι υπόλοιπες εταιρείες (Olympic Airways, Olympic Into-Plane Company, Olympic Fuel Company, η Olympic Handling και η Τεχνική Βάση), εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συγχωνεύονται και δημιουργείται μία εταιρεία, η Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε.

Στο πτητικό πρόγραμμα τώρα, την 1η Νοεμβρίου του 2002 σταματούν τα δρομολόγια προς την Μπανγκόκ, την Μελβούρνη και το Σύδνεϋ αλλά τα δύο τελευταία θα επαναδρομολογηθούν από τις 23 Νοεμβρίου 2003 με τη συνεργασία της Gulf Air.

Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α σε ιδιώτη, ο οποίος όμως κατέληξε άγονος. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ερεύνησε τις καταγγελίες αεροπορικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων και της Αεροπορίας Αιγαίου (Aegean Airlines), σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν παράνομα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές το χρονικό διάστημα 1994-2004. Η απόφαση ήταν καταδικαστική, και αναγκάζει το ελληνικό κράτος να αναζητήσει από τις Ο.Α. 111 εκατ. Ευρώ μέσα στους επόμενους μήνες. Για να το πετύχει όμως αυτό θα πρέπει να κηρύξει πτώχευση και να πουλήσει όλα της τα περιουσιακά στοιχεία. Η μετέωρη κατάσταση της Ολυμπιακής φαίνεται πως ζημιώνει περισσότερο τους επιβάτες της, οι οποίοι συχνά έρχονται αντιμέτωποι με απεργίες, στάσεις εργασίας, καθυστερήσεις και ακυρώσεις πτήσεων.

Ενόψει αυτών των προβλημάτων, το Υπουργείο Μεταφορών ανακοίνωσε το Σεπτέμβριο του 2008 ένα σχέδιο για τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας, που θα εξαγοράσει το όνομα και το σήμα των Ο.Α. αλλά δεν θα έχει καμία απολύτως σχέση μαζί της. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προέβλεπε συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρείας στο 65% του περιόδου εκείνης και ιδιωτικοποίηση της νέας εταιρείας.

Η εταιρεία χωρίστηκε σε τρία επιμέρους τμήματα (πτητικό έργο, επίγεια εξυπηρέτηση και τεχνική βάση) και προκηρύχθηκε διαγωνισμός για το κάθε τμήμα. Ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος και η κυβέρνηση έκανε έκκληση σε Έλληνες επιχειρηματίες. Η πρώτη που ανταποκρίθηκε σε αυτή την έκκληση ήταν η MIG του Ανδρέα Βγενόπουλου. Για τρεις εβδομάδες προχώρησε σε αποκλειστικές διαπραγματεύσεις με το ελληνικό δημόσιο. Μία ημέρα πριν από τη λήξη της περιόδου των 3 εβδομάδων, η Aegean Airlines και η Chrysler Aviation καταθέτουν νέες προσφορές, οι οποίες απορρίφθηκαν, η πρώτη για λόγους ανταγωνισμού και η δεύτερη για ζήτημα κεφαλαιακής επάρκειας της εταιρείας. Τελικά, τον Μάρτιο του 2009 η εταιρεία περνά υπό τον έλεγχο της MIG. Η οριστική συμφωνία για την εξαγορά της Ο.Α. από την MIG υπογράφηκε την Δευτέρα 23 Μαρτίου 2009, ενώ κανονίστηκε να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο της Ολυμπιακής την 1η Οκτωβρίου 2009. Το όνομα της εταιρείας θα αλλάξει την ίδια μέρα σε *Olympic Air*, όπως θα αλλάξει ο λογότυπος, αλλά και οι στολές, με τα δύο τελευταία να προκύπτουν από ψηφοφορία του κοινού.

Βραβεία και Αναγνώριση

2010-2011

- ERA Silver Award: Airline of the Year, Βράβευση από τον ERA, European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά

2011

- Ταχύτερα Αναπτυσσόμενη Εταιρία στην Ανατολική Ευρώπη για το 2011. Το βραβείο της Ταχύτερα Αναπτυσσόμενης Αεροπορικής Εταιρίας στην περιοχή της Ανατολικής Ευρώπης απένειμε, για το 2011, στην Olympic Air ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος».

Οι προορισμοί της Olympic Air

Αθήνα, Ηράκλειο, Κάρπαθος, Κεφαλονιά, Λέρος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σκιάθος, Χίος, Αστυπάλαια, Ικαρία, Κάσος, Κύθηρα, Μήλος, Νάξος, Σαντορίνη, Σύρος, Ζάκυνθος, Κάλυμνος, Καστελόριζο, Κως, Μύκονος, Πάρος, Σητεία, Χανιά

2.4.Η Αεροπορία Αιγαίου - AEGEAN Airlines (A3 / AEE)

Το 1987 οι Αντώνιος και Νικόλαος Σιμιγδαλάς ίδρυσαν την αεροπορική εταιρία Aegean Aviation. Τον Φεβρουάριο του 1992 η εταιρεία πήρε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας την άδεια εκμετάλλευσης με άδεια εταιρίας αεροταξί υψηλών προσώπων (Business Jets) και ήταν έτσι η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της χώρας. Το 1994-95 η εταιρία εντάχθηκε στον Όμιλο Βασιλάκη για να μετεξελιχθεί λίγα χρόνια αργότερα, τον Μάρτιο του 1999, στην Aegean Airlines ή Αεροπορία Αιγαίου. Τον Μάιο του ίδιου έτους εκτελέστηκαν τα πρώτα τακτικά δρομολόγια. Οι αρχικοί προορισμοί ήταν η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο και τον Ιούνιο δρομολογήθηκαν πτήσεις προς Ρόδο και Χανιά. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, άρχισαν τα δρομολόγια προς Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.

Τον Μάρτιο του 2000 η AEGEAN εξαγοράζει την Air Greece και αυξάνει το στόλο της. Τον Απρίλιο του 2001 ξεκινά στενή συνεργασία με την Cronus Airlines την οποία τελικά ενσωματώνει στις 28 Οκτωβρίου του ίδιου έτους και τα δρομολόγια εκτελούνταν πλέον με την κοινή ονομασία AEGEAN Cronus Airlines. Το αποτέλεσμα της ενέργειας αυτής ήταν να δημιουργηθεί η μεγαλύτερη ιδιωτική ελληνική αεροπορική εταιρεία. Αυτή η ονομασία δεν ήταν όμως η τελική διότι, όπως και μετά την εξαγορά της Air Greece από την Aegean, επικράτησε το όνομα Aegean.

Τον Σεπτέμβριο του 2003 υπεγράφη συνεργασία με τον συνασπισμό αεροπορικών εταιριών Air One, για πτήσεις και εκτός Ελλάδας με κοινούς κωδικούς πτήσεων με τις υπόλοιπες εταιρείες. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους γίνεται η πρώτη ελληνική εταιρία που ξεκινά τη διάθεση ηλεκτρονικού εισιτηρίου (e-ticket) στην ελληνική αγορά μέσω της ιστοσελίδας της στο Διαδίκτυο. Το 2004 η Aegean μετέφερε συνολικά 3.6 εκ επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού.

Στις αρχές του 2005, η εταιρία σύναψε συμφωνία συνεργασίας με την γερμανική Lufthansa και έτσι πολλές πτήσεις της Aegean και της Lufthansa εκτελούνται με κοινούς κωδικούς. Στα τέλη του 2005 ξεκίνησε πρόγραμμα αντικατάστασης του στόλου, με την παραγγελία 27 καινούριων αεροσκαφών, ενώ αυτή τη χρονιά η επιβατική ανήλθε στους 4 εκ επιβάτες.

Τον Φεβρουαρίου του 2007 η Aegean Airlines παρέλαβε το πρώτο της Airbus A320. Τον Ιούλιο του ίδιου έτους, η εταιρία εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών

Το 2008 η Aegean έχει τον νεαρότερο στόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η συνολική αξία της επένδυσης στην επόμενη τριετία για τα πρώτα 19 αεροσκάφη ξεπερνά τα 800 εκατ. δολάρια. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου είναι 3,8 έτη (Απρίλιος 2011).

Το Μάρτιο του 2009 στον διεθνή διαγωνισμό για την πώληση της O.A., η εταιρία υπέβαλε πρόταση για εξαγορά του πτητικού έργου των Ολυμπιακών Αερογραμμών, της τεχνικής βάσης, αλλά και της εταιρείας Πάνθεον, ύψους 90, 20 και 60 εκατομμυρίων ευρώ αντίστοιχα, η οποία όμως δεν έγινε δεκτή, με την O.A. να καταλήγει στον όμιλο MIG. Τον Μάιο του 2009 η Aegean προχώρησε στην υπογραφή συμφωνίας για την είσοδό της στην διεθνή αεροπορική συμμαχία Star Alliance. Οι διαδικασίες ένταξης ολοκληρώθηκαν στις 30 Ιουνίου 2010 και η Aegean είναι πλήρης μέλος της συμμαχίας.

Βραβεία και Αναγνώριση

Η Aegean Airlines έχει λάβει πολλά βραβεία και αναγνωρίσεις:

2000/2001

- ERA Bronze Award: Airline of the Year, Βράβευση από τον ERA (European Regions Airline Association)

2004/2005

- ERA Gold Award: Airline of the Year, Χρυσό μετάλλιο ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το έτος.

2005/2006

- ERA Silver Award: Airline of the Year, Βράβευση για τρίτη φορά από τον ERA, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά 2005/6.

2005

- Τρία βραβεία από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών:
 1. Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης
 2. Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά και
 3. Ως η συνολικά ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο ΔΑΑ, για το 2004.

2006/2007

- ERA Silver Award: Airline of the Year, 4ο βραβείο από τον ERA. Απονέμεται και πάλι στην Aegean το ασημένιο βραβείο της Αεροπορικής Εταιρείας 2006/7.

2006

- Χρυσό βραβείο από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών. Η Aegean Airlines τιμήθηκε με το χρυσό βραβείο για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών

μέσα στο 2005 και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.

2007

- Βράβευση από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2006, καθώς και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.

2007

- ERA's Palme d'Or award

2008/2009

- ERA Gold Award: Airline of the year, Η Aegean είναι η χρυσή νικήτρια του “Airline of the year 2008/9” του ERA. Η Aegean λαμβάνει το χρυσό βραβείο δεύτερη φορά.

2009

- Skytrax Top Regional Airline in Europe, Η Aegean βραβεύτηκε από την SKYTRAX ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρία στην Ευρώπη.

2011

- Skytrax Top Regional Airline in Europe, Η AEGEAN βραβεύτηκε στα SKYTRAX 2011 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρία στην Ευρώπη.

2012

- Τιμητική διάκριση για την Aegean από το ΔΑΑ για τη μεγίστη συμβολή της στην ανάδειξη του Λονδίνου ως κορυφαίο ευρωπαϊκό προορισμό.
- Η Aegean κατέλαβε πρωτιά για την ακρίβεια των αφίξεων, όχι μόνο σε ευρωπαϊκή αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα, σύμφωνα με την έρευνα «March 2012 Airline and Airport On-Time Performance Report», της ιστοσελίδας www.flightstats.com, το Μάρτιο του 2012.
- Ένα ακόμη βραβείο από τον ΔΑΑ (κατά τη διάρκεια του 12ου airline marketing workshop), ως η αγαπημένη αεροπορική εταιρεία των επιβατών για το έτος 2011.
- Η AEGEAN βραβεύτηκε από τα SKYTRAX 2012 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρία στην Ευρώπη.
- Βράβευση από τον ΔΑΑ ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία για το 2012 μεταξύ των Ευρωπαίων επιβατών του αεροδρομίου της Αθήνας.

2013

- Η Aegean αναδείχθηκε ως η πιο συνεπής περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το 2012, με ποσοστό 93,02%, στα “on time performance service awards” της www.flightstats.com
- Τιμητική διάκριση για την Aegean από το αεροδρόμιο των Βρυξελλών για την ακρίβεια στη συνέπεια των πτήσεων της για το 2012 ως short haul airline με ποσοστό 90.4%.
- Ένα βραβείο από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 13ου airline marketing workshop), ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία για το 2012 μεταξύ των ευρωπαίων επιβατών του αεροδρομίου της Αθήνας

Προορισμοί της AEGEAN Airlines

Εσωτερικό δίκτυο:

Αθήνα, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κως, Μύκονος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκύρος, Χανιά, Χίος.

Πτήσεις κοινού κωδικού: Αστυπάλαια, Ζάκυνθος, Ικαρία, Καβάλα, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κεφαλονιά, Κύθηρα, Λέρος, Λήμνος, Μήλος, Νάξος, Πάρος, Σάμος, Σητεία, Σκιάθος, Σύρος

Εξωτερικό δίκτυο:

Αγία Πετρούπολη, Αμάν, Αμπού Ντάμπι, Βαρκελώνη, Βαρσοβία, Βενετία, Βερολίνο, Βηρυτός, Βιέννη, Βουδαπέστη, Βουκουρέστι, Βρυξέλλες, Γενεύη, Ζυρίχη, Κίεβο, Κολωνία, Κωνσταντινούπολη, Λάρνακα, Λονδίνο, Λυών, Μαδρίτη, Μασσαλία, Μιλάνο, Μόναχο, Μόσχα, Μπέρμινγχαμ, Μπορντό, Νάντη, Ντίσελντορφ, Νυρεμβέργη, Παρίσι, Πράγα, Ροστόφ, Ρώμη, Σμύρνη, Στουτγάρδη, Τελ Αβίβ, Τιφλίδα, Φρανκφούρτη.

Πτήσεις κοινού κωδικού: Αλεξάνδρεια, Αμβούργο, Άμστερνταμ, Αννόβερο, Ασσουάν, Βελιγράδι, Βίλνιους, Γιοχάνεσμπουργκ, Δρέσδη, Κατάν, Κατάνια, Κοπεγχάγη, Λειψία, Λισσαβόνα, Λουξόρ, Μάντσεστερ, Μελβούρνη, Μπαχρέιν, Νίκαια, Νοβοσιμπίρσκ, Όσλο, Πόρτο, Ρίγα, Σαμάρρα, Σάρλοτ, Σαρμ, Ελ Σείχ, Σιγκαπούρη, Σόφια, Στοκχόλμη, Σύνδεϋ, Τίρανα, Φιλαδέλφεια, Χουργκάδα.

2.5.Οι μικρές ιδιωτικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες

Astra Airlines (AZI)

Η εταιρία Astra Airlines ιδρύθηκε το 2008 με έδρα το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Η εταιρία εκτός των προγραμματισμένων δρομολογίων εντός Ελλάδας (προς Αθήνα, Χανιά, Καλαμάτα, Χίο, Σάμο, Σητεία, Κέρκυρα, Κύθηρα, Μύκονο, Ρόδο, Σαντορίνη) συνεργάζεται με ταξιδιωτικά πρακτορεία, αεροπορικές εταιρείες, συλλόγους, διοργανωτές συνεδρίων κτλ. που επιθυμούν τη ναύλωση πτήσεων σε διάφορους προορισμούς τόσο στον ελλαδικό όσο και στο ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο.

Ο στόλος της Astra Airlines

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από δύο ιδιόκτητα αεροσκάφη 112 θέσεων, τύπου British Aerospace 146-300.

Sky Express (SEH)

Η Sky Express ιδρύθηκε το 2005 στο Ηράκλειο της Κρήτης με την επωνυμία Κρητικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις από επαγγελματίες στον αεροπορικό χώρο με μακρά εμπειρία στις δημόσιες αερομεταφορές. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρία σχεδόν από τις πρώτες ημέρες λειτουργίας της προσέφερε στο επιβατικό κοινό ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων μέσω της ιστοσελίδας της. Τα χρώματα και το έμβλημα της εταιρίας συμβολίζουν την σημαία της ανεξάρτητης Κρήτης (1898-1908).

Ο στόλος της Sky Express

Η εταιρία διαθέτει δύο αεροσκάφη τύπου BAe Jetstream 31, χωρητικότητας 19 θέσεων και ένα αεροσκάφος B747-200F για μεταφορές εμπορευμάτων.

Προορισμοί της Sky Express

Η Sky Express εκτελεί τακτικά δρομολόγια κυρίως στις άγονες γραμμές καθώς και ναυλωμένες πτήσεις (charter).

Αεροπορικές εταιρείες του παρελθόντος (κατά αλφαβητική σειρά)

- Air Greece
- Air Manos
- Air Miles
- Air Sea Lines
- Alexandair
- Apollo Airlines
- AXON Airlines
- Cretan Airlines
- Cretan Airways
- Cronus Airlines
- Electra Airlines
- Galaxy Airways
- Gee Bee Airways
- Greece Airways
- Hellenic Imperial
- Hellas Jet
- Hellenic Star Airways
- Macedonian Airlines (Μακεδονικές Αερογραμμές)
- Olympic Airways (Ολυμπιακές Αερογραμμές)
- Olympic Aviation (Ολυμπιακή Αεροπλοΐα)
- Princess Airlines
- S.E.E.A.
- Venus Airlines

Ιστορία των μεγαλύτερων εξ αυτών

Air Greece (JG / AGJ)

Η Air Greece ιδρύθηκε το 1994 από Κρητικούς επιχειρηματίες και είχε την βάση της στο Ηράκλειο και ήταν μία από τις πρώτες ανταγωνίστριες της Ολυμπιακής. Μέχρι τα τέλη 1995 η Air Greece είχε μεταφέρει περισσότερους από 150.000 επιβάτες. Το 1999 άρχισε και δρομολόγια από το Ηράκλειο προς τρεις πόλεις της Γερμανίας. Το 1999 η Minoan Lines απέκτησε το 51% της αεροπορικής εταιρίας με σκοπό την ανάπτυξη της Air Greece. Η εταιρία όμως δεν μπορούσε πλέον να αντιμετωπίσει τον όλο και πιο σκληρό ανταγωνισμό από τις Aegean Airlines, Cronus Airlines και την Ολυμπιακή και άρχισε συνεργασία με την πρώτη. Η συγκεκριμένη συνεργασία κατέληξε σε συγχώνευσή των δύο εταιριών (συγκεκριμένα οι Μινωικές Γραμμές πούλησαν τα ποσοστά που κρατούσαν στην εταιρία και έτσι οδηγήθηκε στο τέλος μια ακόμη ελληνική αεροπορική εταιρία).

Ο στόλος της Air Greece:

Η αεροπορική εταιρία Air Greece χρησιμοποιούσε τρία ελικοφόρα αεροσκάφη τύπου ATR72 και δύο αεροσκάφη τύπου jet Fokker 100.

Οι προορισμοί της Air Greece:

Η Air Greece εκτελούσε τακτικά δρομολόγια από το Ηράκλειο της Κρήτης προς: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Άραξο, Καβάλα, Μυτιλήνη, Ιωάννινα, Σαντορίνη και τα Χανιά. Επιπλέον με την παραλαβή των Fokker 100 άρχισε και δρομολόγια από το Ηράκλειο προς την Κολονία, το Ντίσελντορφ και την Στουτγάρδη.

Athens Airways (ZF / ATW)

Η Athens Airways ιδρύθηκε στις αρχές του 2008, με βάση της το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας. Η εταιρεία προχώρησε τον Οκτώβριο του 2008 στην μίσθωση συνολικά τεσσάρων αεροσκαφών από την εταιρεία μίσθωσης αεροσκαφών «Airstream International Group» με έδρα την Αγγλία.

Το πτητικό της πρόγραμμα ξεκίνησε στις 31/01/2009 με το δρομολόγιο Αθήνα - Αλεξανδρούπολη - Αθήνα. Εξυπηρετούσε επίσης και ειδικά ναυλωμένες πτήσεις (charter).

Προορισμοί της Athens Airways

Τον πρώτο προορισμό της εταιρείας αποτέλεσε η Αλεξανδρούπολη (31/1/2009). Αργότερα προστέθηκαν από Αθήνα οι παρακάτω προορισμοί: Καβάλα, Μυτιλήνη, Θεσσαλονίκη, Μύκονο, Σαντορίνη, Κοζάνη, Χίος, Καστοριά, Ζάκυνθος, Ρόδο και Κεφαλονιά. Επίσης συνέδεε την Θεσσαλονίκη με την Μυτιλήνη και τα Χανιά.

Cronus Airlines (X5 / CUS)

Η Cronus Airlines ιδρύθηκε το 1994 από τον Όμιλο Λασκαρίδη. Αρχικά η Cronus εκτελούσε αποκλειστικά δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας και πτήσεις charter. Με αργά, αλλά σταθερά βήματα η εταιρεία κατάφερε να γίνει η μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρία της χώρας. Από τον Φεβρουάριο 2001 προσέφερε το Cronus Club (frequent flyer program), απασχολούσε 400 άτομα και είχε συνάψει συμφωνίες με περισσότερες από 40 εταιρείες του χώρου. Το Μάρτιο 2001 η Cronus υπέγραψε συμφωνία τύπου code-share με την AEGEAN Airlines του Ομίλου Βασιλάκη, και από τις 23 Απριλίου του ίδιου έτους, οι πτήσεις των δύο εταιριών εκτελούνταν με κοινούς κωδικούς (A3 & X5). Λίγους μήνες αργότερα τα B737 της Cronus Airlines πήραν το χρώμα της AEGEAN και έφεραν τον (μεταβατικό) τίτλο AEGEAN Cronus Airlines. Στις 28 Οκτωβρίου 2001 η Cronus, τελικά, ενσωματώθηκε πλήρως στην AEGEAN.

Ο στόλος της Cronus Airlines:

Η εταιρεία είχε 6 αεροσκάφη και συγκεκριμένα τέσσερα B737-300 με 136 θέσεις επιβατών και δύο B737-400 (1988 και 1992) με 156 θέσεις. Και τα έξι αεροσκάφη ήταν μισθωμένα και πέρασαν στην κατοχή της AEGEAN Airlines.

Προορισμοί της Cronus Airlines:

Η Cronus Airlines εκτελούσε πτήσεις εντός και εκτός της Ελλάδας. Συγκεκριμένα το εσωτερικό δίκτυο περιλάμβανε τις πόλεις Αθήνα, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ρόδος και Χανιά. Στο εξωτερικό δίκτυο εκτελούσε πτήσεις προς Λονδίνο, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Παρίσι, Ρώμη, Στουτγάρδη και Φρανκφούρτη. Επιπλέον εκτελούσε και ναυλωμένες πτήσεις (charter).

Hellas Jet (HJ / HEJ)

Η Hellas Jet ιδρύθηκε το 2002. Αρχικά το 50% των μετοχών της ήταν υπό την κατοχή της Cyprus Airways, το 26% υπό την κατοχή της Omega Bank και το 24% υπό την κατοχή της EF European Capital Investments BV, θυγατρική της Alpha Bank. Η

πρώτη της πτήση πραγματοποιήθηκε στις 24 Ιουνίου 2003. Στα μέσα του 2004 το 100% της εταιρείας ανήκε στην Cyprus Airways. Επειδή η συνέχιση της λειτουργίας της αποδείχθηκε ασύμφορη η εταιρεία προχώρησε το 2005 σε αναστολή των δραστηριοτήτων της στις προγραμματισμένες πτήσεις, και επικεντρώθηκε στην υπενοικίαση αεροσκαφών σε τρίτους και σε εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων. Η τελευταία προγραμματισμένη πτήση της έγινε στις 10 Μαΐου 2005. Μέχρι την τελευταία της πτήση η Hellas Jet πραγματοποίησε 3.855 πτήσεις και μετέφερε περίπου 250.000 επιβάτες.

Η Hellas Jet από τον Μάιο του 2005, δραστηριοποιούνται στον τομέα ναυλωμένων πτήσεων προσφέροντας τις υπηρεσίες της τόσο σε άλλες αεροπορικές εταιρείες, όσο και σε ταξιδιωτικά γραφεία, οργανισμούς, δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Η εταιρεία το 2009 πωλήθηκε στην "First Leisure World Limited", του ομίλου Ρέστη

Προορισμοί της Hellas Jet

Η εταιρία εκτελούσε δρομολόγια προς Βρυξέλλες, Λονδίνο (Heathrow & Gatwick), Παρίσι, Μάντσεστερ, Ζυρίχη

2.6. Ο τομέας των αερομεταφορών στην Ελλάδα σήμερα

Στις 22 Φεβρουαρίου 2010 η Ολυμπιακή και ο κύριος ανταγωνιστής της Aegean Airlines, ανακοίνωσαν ότι έχουν καταλήξει σε συμφωνία για συγχώνευση, με σταδιακή κατάργηση του εμπορικού σήματος της Aegean υπέρ της Ολυμπιακής. Η συγχώνευση αναμενόταν να ολοκληρωθεί στα τέλη του 2010, εφόσον έπαιρνε έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Μετά από μια έρευνα σε βάθος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού ανακοινώθηκε στις 26 Ιανουαρίου 2011 ότι η συγχώνευση δεν εγκρίνεται λόγω κινδύνου δημιουργίας μονοπωλίου.

Στις 9 Οκτωβρίου 2013, εγκρίθηκε τελικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η συμφωνία εξαγοράς της Olympic Air που είχε συναφθεί μεταξύ της MIG και της Aegean. Με την ολοκλήρωση της εξαγοράς, η Olympic Air θα καταστεί θυγατρική της Aegean. Οι δύο αεροπορικές εταιρείες θα διατηρήσουν το όνομα και το σήμα τους, καθώς και διακριτό πτητικό έργο και στόλο.

Σύμφωνα με το Δελτίο Τύπου της Aegean “Η έγκριση της ΕΕ δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα βιώσιμο, ελληνικό αερομεταφορέα, ανταγωνιστικό στην ευρύτερη περιοχή και ικανό να δημιουργήσει μια σταθερή αναπτυξιακή δυναμική”. Ο ΣΕΤΕ μέσω του προέδρου του κου. Ανδρεάδη, εξέφρασε παρόμοια άποψη λέγοντας «δημιουργούνται οι βάσεις για τη δημιουργία ενός ισχυρού εθνικού αερομεταφορέα, ικανού να συμβάλει στην ανοδική πορεία του ελληνικού τουρισμού».

3. Τα ελληνικά αεροδρόμια

3.1.Οι πρώτες υποδομές

Στον Ελλαδικό χώρο τα αεροδρόμια άρχισαν να παίρνουν μορφή το 1912 με τις πρώτες απόπειρες πτήσεων, ο σχεδιασμός τους όμως ήταν υποτυπώδης έως και ανύπαρκτος. Τα πρώτα αεροδρόμια ήταν απλοί χωμάτινοι διάδρομοι χωρίς άλλες παροχές ή εγκαταστάσεις. Το κλίμα της χώρας, λίγες βροχοπτώσεις και ήπιοι άνεμοι, ευνοούσαν τη συντήρησή τους.

Μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και την υπογραφή στο Παρίσι της «Σύμβασης Περί Κανονισμού της Αεροναυτιλίας» η Ελλάδα ξεκινά επίσημα τις προσπάθειες ανάπτυξης του κλάδου των αερομεταφορών και των υποδομών της.

Το 1930 όταν το Ελληνικό κράτος υπέγραψε την σύμβαση με την εταιρεία Ίκαρος για την ανάπτυξη και εκμετάλλευση των αεροπορικών υπηρεσιών, ανέλαβε ταυτόχρονα και την υποχρέωση να αναπτύξει τις αεροδρομιακές υποδομές στην χώρα.

3.2.Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού. Δυτικό-Ανατολικό.

Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού, επίσημα "Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών" (ΚΑΑ) άρχισε να κατασκευάζεται το 1938 στη περιοχή Χασάνι και χρησιμοποιείτο από την Τ.Α.Ε. για τις εκπαιδευτικές της πτήσεις και τις πτήσεις αεροταξί με έναν διάδρομο μήκους λίγων εκατοντάδων μέτρων και δύο μικρά κτήρια, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος όμως δεν επέτρεψε την ολοκλήρωσή του. Κατά την περίοδο της Γερμανο-Ιταλικής κατοχής, οι Γερμανοί επέσπευσαν την επέκτασή του για το χρησιμοποιήσουν ως αεροπορική βάση ενώ οι Σύμμαχοι προσπαθούσαν να παρεμποδίσουν τις εργασίες των Γερμανών με συνεχείς επιδρομές.

Μετά τη λήξη του πολέμου το 1945, άρχισαν τα έργα υποδομής που όμως διακόπηκαν το 1950 προκειμένου να μελετηθεί από την αρχή αν η συγκεκριμένη τοποθεσία ήταν πράγματι κατάλληλη. Τότε άρχισαν και οι πρώτες συζητήσεις για την μεταφορά του αεροδρομίου σε μεσογειακή τοποθεσία. Το 1950, μετά από 12 χρόνια λειτουργίας, το αεροδρόμιο διέθετε πλέον δύο διαδρόμους των 2.250 μέτρων και η ετήσια κίνηση είχε ανέλθει σε 234.000 επιβάτες. Εξετάστηκαν διάφορες εναλλακτικές λύσεις αλλά τελικά το 1957, αποφασίσθηκε η παραμονή του στο Ελληνικό.

Για να εξυπηρετηθεί η αύξηση της επιβατικής κίνησης το 1958, έτος που χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά τα νέου τύπου αεριωθούμενα αεροσκάφη (Jet), ο κυρίως διάδρομος προσγειώσεων – απογειώσεων επιμηκύνθηκε στα 3.000 μέτρα, ενώ ανατέθηκε μελέτη σε εταιρία του εξωτερικού για την περαιτέρω ανάπτυξη του αεροδρομίου στην ίδια γεωγραφική θέση. Εκείνη την εποχή το αεροδρόμιο αποτελείτο μόνο από τις κτιριακές εγκαταστάσεις του σημερινού Δυτικού Αεροσταθμού και η μελέτη, που τελικά υλοποιήθηκε, προέβλεπε την κατασκευή ενός Ανατολικού Αεροσταθμού, βάσει πρόβλεψης για αύξηση της κινήσεως σε 2.400.000 επιβάτες το 1968. Τα εγκαίνια του Ανατολικού Αεροσταθμού το 1969, σε σχέδια του Φινλανδο-Αμερικανού αρχιτέκτονα E. Saarinen, αποτέλεσαν ορόσημο στην ιστορία

του αεροδρομίου. Ο Δυτικός Αεροσταθμός παραδόθηκε στην αποκλειστική χρήση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ο Ανατολικός στην χρήση των ξένων αεροπορικών εταιρειών. Η ανάπλαση του αεροδρομίου του Ελληνικού περιελάμβανε, επίσης, τη μεταφορά του πύργου ελέγχου στην περιοχή του Ανατολικού Αεροσταθμού καθώς επίσης και εγκατάσταση ραντάρ προσέγγισης και συστήματος ενόργανης προσγείωσης, το οποίο λειτούργησε το 1968 και ήταν το πρώτο στην Ελλάδα.

Η κίνηση, όμως, που είχε προβλεφθεί για το 1968, είχε ήδη επιτευχθεί από το 1967 και το αεροδρόμιο εξυπηρετούσε πλέον 3.300.000 επιβάτες και 25.000 τόνους φορτίου ετησίως. Στην δεκαετία του '70 η κίνηση στο Ελληνικό αυξανόταν με ρυθμό 13% ετησίως, έναντι αντίστοιχου διεθνούς ρυθμού 5%, με αποτέλεσμα να ανατεθεί στην Airways Engineering Corp. και στην Burns & Roe Inc. νέα τεχνικοοικονομική μελέτη ανάπτυξης. Η μελέτη αυτή κατέληξε σε δύο εναλλακτικές λύσεις :

- α. Προσωρινή βελτίωση του αεροδρομίου στο Ελληνικό, με παράλληλη κατασκευή νέου αεροδρομίου στην θέση Ζαγάνι των Σπάτων
- β. Ριζικές βελτιώσεις στο Ελληνικό, με κατασκευή διαδρόμου προσγειώσεων μέσα στην θάλασσα και παράλληλη ανάπτυξη του στρατιωτικού αεροδρομίου της Τανάγρας, ως συμπληρωματικού.

Πράγματι, σε πρώτη φάση ο κυρίως διάδρομος επιμηκύνθηκε στα 3.500 μέτρα, βελτιώθηκε ο τροχόδρομος, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται ως εφεδρικός, και αυξήθηκαν οι κτιριακές εγκαταστάσεις των Αεροσταθμών. Το 1976, όταν όλα τα περιθώρια επεκτάσεως είχαν εξαντληθεί και λόγοι κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί επέβαλαν την μεταφορά του αεροδρομίου, η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε σε Κοινοπραξία της Aerorports de Paris και του Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης να επιλέξουν την κατάλληλη τοποθεσία, λαμβάνοντας υπ' όψιν τόσο την Εθνική Πολιτική Αερομεταφορών όσο και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επιλογής τους στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Η μελέτη αυτή κατέληξε, επίσης, στα Σπάτα, αλλά η υλοποίησή της αναβλήθηκε προσωρινά. Οι ανάγκες του αεροδρομίου αντιμετωπίστηκαν αρχικά με ένα συμπληρωματικό κτίριο Αναχωρήσεων, ανάμεσα στα υπάρχοντα Κτίρια Αναχωρήσεων και Αφίξεων του Ανατολικού Αεροσταθμού, με πρόσθετες εγκαταστάσεις στον Ανατολικό το 1987, με την κατασκευή ειδικού Κτιρίου Charter πτήσεων στους χώρους της πρώην Αμερικανικής Βάσεως το 1994 και, τέλος, με την προσθήκη κτιριακών εγκαταστάσεων 5.500 τ.μ. περίπου στον Δυτικό Αεροσταθμό το 1998. Το 2001 πριν τη παύση λειτουργίας του είχε φτάσει σε κίνηση τους 12.000.000 επιβάτες και τους 120.000 τόνους φορτίου.

Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού αποτέλεσε το διεθνές αεροδρόμιο της Ελλάδας για πάνω από 60 χρόνια. Ο κωδικός του κατά την IATA ήταν ATH, που τώρα χρησιμοποιείται από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, ενώ ο κωδικός του κατά τον ICAO ήταν LGAT (ο οποίος δεν μεταφέρθηκε στο Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος). Το πολιτικό αεροδρόμιο είχε δύο τερματικούς σταθμούς, τον δυτικό για την Ολυμπιακή Αεροπορία και τον ανατολικό για τις διεθνείς και τις ιδιωτικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Ένας επιπλέον τερματικός σταθμός ήταν αυτός της Αμερικανικής Βάσης του Ελληνικού.

Μετά το κλείσιμό του αεροδρομίου κατασκευάστηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 δύο γήπεδα μπίτζμπολ χωρητικότητας 8.700 και 4.000 θέσεων το καθένα, ένα Κέντρο Κανόε-Καγιάκ Σλάλομ, ένα κλειστό γήπεδο 14.100 θέσεων και μία αίθουσα Ξιφασκίας 5.000 θέσεων. Επίσης εκεί

κατασκευάστηκε στη συνέχεια αμαξοστάσιο του τραμ της Αθήνας και του ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ).

3.3. ΔΑΑ – Η δημιουργία του

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 αντικαθιστώντας τον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών (Αεροδρόμιο Ελληνικού) που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα. Ονομάστηκε προς τιμήν του μεγάλου Κρητικού πολιτικού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος ως πρωθυπουργός ίδρυσε Υπουργείο Αεροπορίας και ήταν ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει την Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα.

Τα πρώτα σχέδια μεταφοράς του αεροδρομίου από το Ελληνικό σε κάποια άλλη τοποθεσία είχαν ήδη αρχίσει πολλά χρόνια νωρίτερα, όταν η επιβατική κίνηση του Ελληνικού αυξανόταν με ταχύτατους ρυθμούς και ήταν ολοφάνερο ότι για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού αλλά και της χώρας, έπρεπε να κατασκευαστεί ένα νέο και σύγχρονο αεροδρόμιο. Η ιδέα διατηρήθηκε και μετά την Μεταπολίτευση και μάλιστα το 1976 παρουσιάστηκε μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση που υποδείκνυε ως ιδανική θέση για ένα νέο αεροδρόμιο τα Σπάτα. Το σχέδιο αυτό όμως εγκαταλείφθηκε καθότι η Ελλάδα εισερχόταν σε μια περίοδο με πολλά εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, με την επιβατική κίνηση να αυξάνεται συνεχώς, ήταν πλέον προφανές ότι το Ελληνικό δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τις αυξημένες επιβατικές ανάγκες του μέλλοντος. Μία λύση ήταν η επέκτασή του, η ιδέα όμως αυτή εγκαταλείφθηκε γρήγορα καθώς οι διαμαρτυρίες για ηχορύπανση και υψηλή επικινδυνότητα ολοένα και πλήθαιναν. Η Ελληνική Κυβέρνηση με αυτά τα δεδομένα πήρε την απόφαση της μεταφοράς του αεροδρομίου σε περιοχή έξω από την πόλη. Η τοποθεσία παρέμεινε η ίδια που είχε προταθεί 15 περίπου χρόνια νωρίτερα. Μετά από διεθνή διαγωνισμό για την επιλογή αναδόχου του έργου κατασκευής του αεροδρομίου, ο οποίος διεξήχθη την περίοδο 1991-1993, επικράτησε μία ιδιωτική κοινοπραξία υπό τη γερμανική εταιρεία Hochtief Aktiengesellschaft, με σκοπό τη κατασκευή του και την μετέπειτα συνιδιοκτησία του με το ελληνικό Δημόσιο.

Η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1996 με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου και της κοινοπραξίας υπό την γερμανική εταιρία Hochtief. Το εταιρικό αυτό σχήμα, το οποίο είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για 30 χρόνια, αποτελεί μια πρωτοποριακή συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την πρώτη διεθνώς με αντικείμενο την κατασκευή μεγάλου αεροδρομίου.

Σύμφωνα με τα πρότυπα της IATA ο κωδικός του είναι ATH (ίδιος με αυτόν του Ελληνικού) και σύμφωνα με αυτά του ICAO είναι LGAV.

3.4.Αεροδρόμια Περιφέρειας

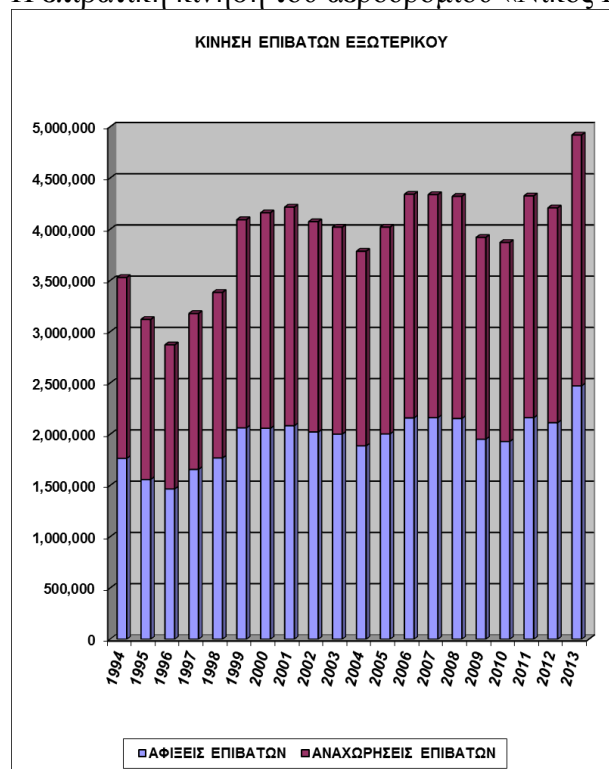
Η Ελλάδα διαθέτει 39 περιφερειακά αεροδρόμια, ανάμεσα στα οποία αυτά της Θεσσαλονίκης, που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και που αποτελεί εμπορική είσοδο των Βαλκανίων/Κεντρικής Ευρώπης, του Ηρακλείου το οποίο είναι το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας και πρώτο σε αφίξεις τσάρτερ πτήσεων από το εξωτερικό, της Ρόδου, το οποίο το 2013 κατάφερε να γίνει το τρίτο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας ξεπερνώντας την Θεσσαλονίκη, της Κέρκυρας, των Χανίων, της Κω, της Ζακύνθου, της Σαντορίνης, της Μυτιλήνης, της Σάμου και της Μυκόνου.

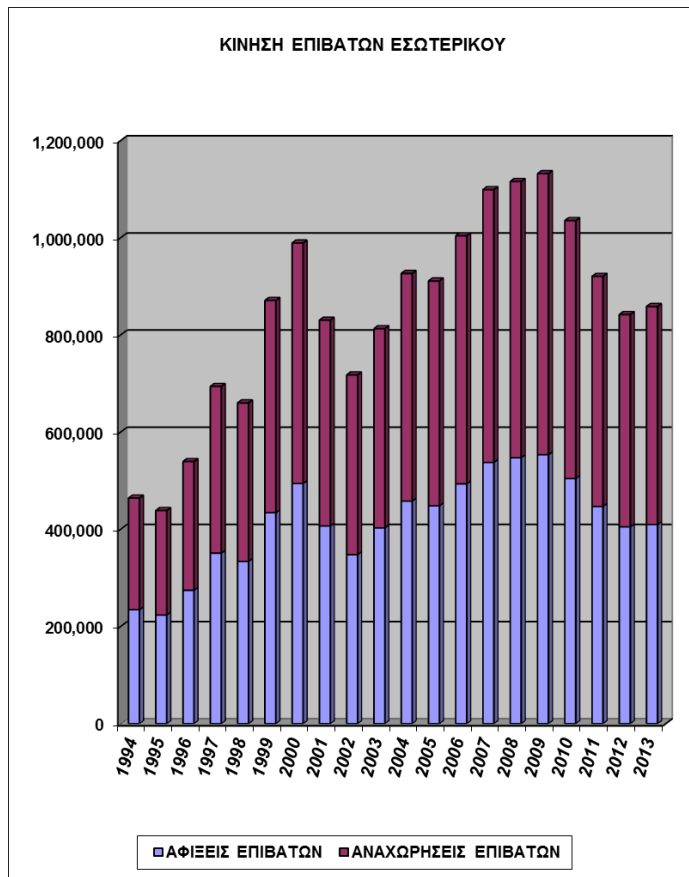
Όλα τα τοπικά αεροδρόμια ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο δεν έχουν εταιρική δομή, και είναι υπό την επίβλεψη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η κυβέρνηση προσπαθεί να προχωρήσει με την σταδιακή τους αποκρατικοποίηση μέσω της παραχώρησης λειτουργίας τους για συγκεκριμένα έτη. Μετά την επίτευξη των αποκρατικοποιήσεων η ΥΠΑ θα διατηρήσει τον ρόλο του ρυθμιστή των αεροναυτικών υπηρεσιών και του παρόχου υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1939. Είναι το δεύτερο σε επιβατική κίνηση αεροδρόμιο της Ελλάδας, εξυπηρετώντας το 2013 περίπου 5.796.000 επιβάτες και βρίσκεται περίπου 5χμ από το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, στην περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού. Διαθέτει ένα διάδρομο προσγείωσης – απογείωσης και εγκαταστάσεις περίπου 26.000 τ.μ. (έναν Αεροσταθμό και έναν εμπορευματικό σταθμό). Το όνομα του αερολιμένα από την IATA είναι HER. Το αεροδρόμιο λειτουργεί σε 24ωρη βάση.

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης»:



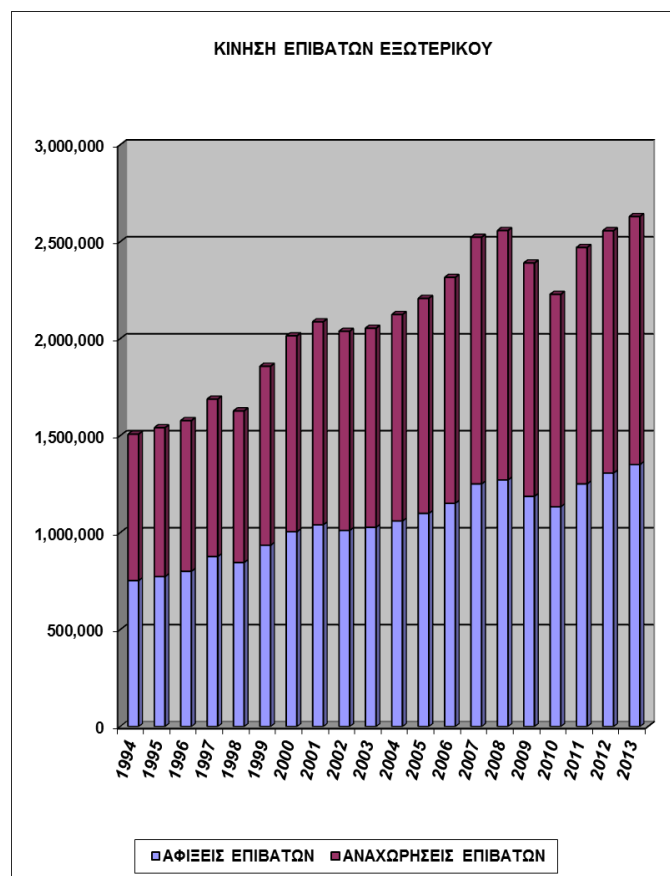


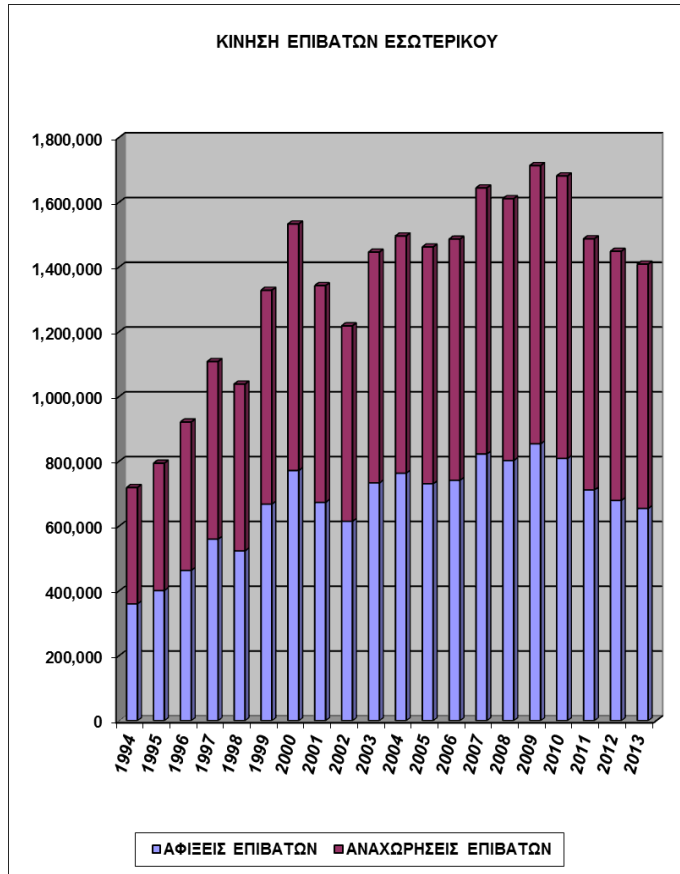
Φωτογραφία: Αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»

Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1930 και είναι το τέταρτο σε επιβατική κίνηση αεροδρόμιο της χώρας, εξυπηρετώντας περίπου 4 εκ. επιβάτες το χρόνο. Μέχρι και το 2012 κρατούσε την τρίτη θέση σε συνολική επιβατική κίνηση, εξακολουθεί όμως να είναι το δεύτερο σε κίνηση επιβατών εσωτερικού. Βρίσκεται περίπου 15χμ νοτιοανατολικά του κέντρου της πόλης, στην περιοχή της Μίκρας, και καταλαμβάνει έκταση 5.400 στρεμμάτων περίπου. Στην έκταση αυτή βρίσκεται και μία μονάδα της Πολεμικής Αεροπορίας με πυροσβεστικά αεροσκάφη. Το «Μακεδονία» διαθέτει δύο διασταυρούμενους διαδρόμους, έναν τερματικό αεροσταθμό τριών επιπέδων 32.000 τμ περίπου και έναν εμπορευματικό σταθμό. Το όνομά του αερολιμένα από την IATA είναι SKG. Εξυπηρετεί πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού προς την Ευρώπη και την Κύπρο και λειτουργεί σε 24ωρη βάση.

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου «Μακεδονία»:



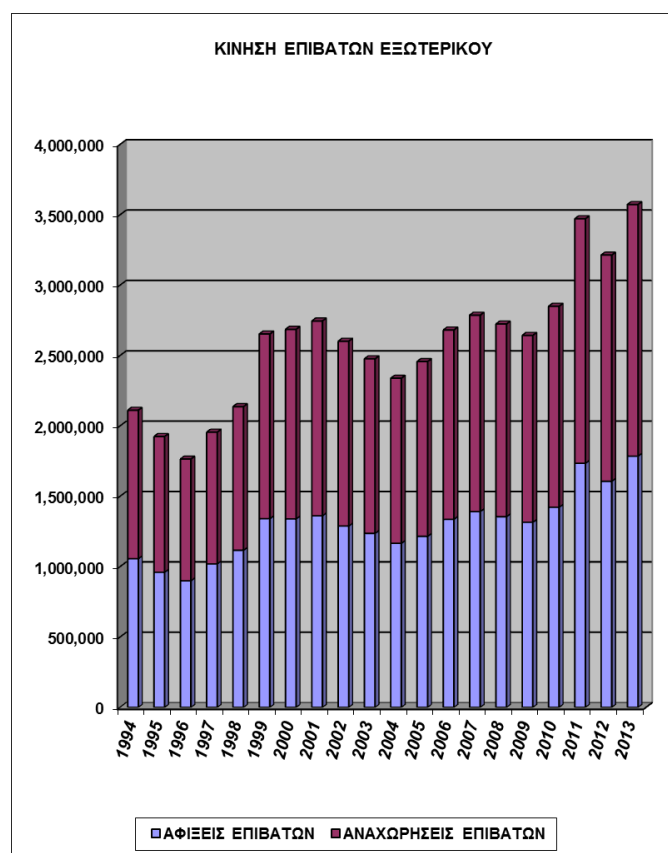


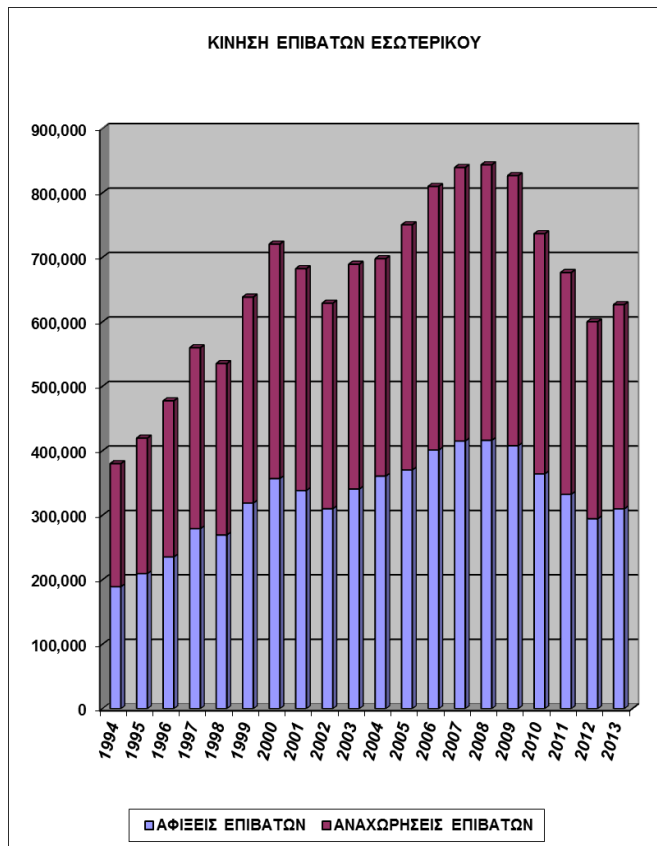
Φωτογραφία Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

Αεροδρόμιο Ρόδου «Διαγόρας»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας» λειτουργεί από το 1977, το 2013 έγινε το τρίτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της χώρας και βρίσκεται σε απόσταση 16 χιλιομέτρων νότια του κέντρου της πόλης της Ρόδου. Διαθέτει έναν επιβατικό αεροσταθμό και οι κτιριακές του εγκαταστάσεις είναι περίπου 60.000 τ.μ.. Το 2013 εξυπηρέτησε περίπου 4.200.000 επιβάτες. Παρουσιάζει ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση κατά την τουριστική περίοδο από 1 Απριλίου – 31 Οκτωβρίου και λειτουργεί σε 24ωρη βάση. Το όνομά του αερολιμένα από την IATA είναι RHO.

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου «Διαγόρας»:





Φωτογραφία: Αεροδρόμιο Ρόδου «Διαγόρας»

4. ΔΑΑ: Εταιρία - Δομή – Λειτουργία

4.1. Η εταιρία - δομή - οργάνωση – προσωπικό

Η εταιρία

Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) ιδρύθηκε το 1996, μέσω της σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα. Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), που κυρώθηκε από τον ελληνικό Νόμο 2338/95, προβλέπει την τριακονταετή εκχώρηση της επικαρπίας, δηλαδή το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής και χρήσης του ακινήτου για τη «μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου». Ο ΔΑΑ διοικείται και λειτουργεί ως εταιρία του ιδιωτικού τομέα, με το Ελληνικό Δημόσιο να κατέχει το 55% των μετοχών και το υπόλοιπο 45% να βρίσκεται στην κατοχή ιδιωτών.

Πρόκειται για μία πρωτοπόρο συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα καθώς είναι το πρώτο αεροδρόμιο σημαντικού μεγέθους σε διεθνή κλίμακα, που κατασκευάστηκε με τη συμμετοχή ιδιωτών από μηδενική βάση. Το κόστος της κατασκευής του αεροδρομίου προήλθε κυρίως από τραπεζικό δανεισμό - η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων υπήρξε ο κύριος χρηματοδότης - ενώ το υπόλοιπο ποσό καλύφθηκε από ιδιωτικά μετοχικά κεφάλαια, καθώς και από επιχορηγήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Συνοχής.

Ο ΔΑΑ ακολουθεί συγκεκριμένη αναπτυξιακή στρατηγική τόσο στο τμήμα των αεροναυτιλιακών όσο και των μη αεροναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Προσφέροντας ένα καινοτόμο για τα ελληνικά δεδομένα και ολοκληρωμένο προγράμματα κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες διεθνώς, ο ΔΑΑ προσπαθεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την περαιτέρω ανάπτυξη της εγχώριας και της διεθνούς κίνησης. Σε ότι αφορά το μη αεροναυτιλιακό σκέλος, ο ΔΑΑ έχει αναπτύξει εκτενή εμπορική δραστηριότητα, προσφέροντας στον κεντρικό αεροσταθμό προϊόντα και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου για τον καταναλωτή, ενώ παράλληλα, η εταιρία αεροδρομίου αναπτύσσει έντονη δραστηριότητα σε τομείς όπως η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας της, η ανάπτυξη και η εμπορική αξιοποίηση συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, εξάγοντας παράλληλα την πρωτοποριακή τεχνογνωσία της σε διεθνές επίπεδο.

Παρατίθενται συνοπτικά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του ΔΑΑ:

- 24ωρη απρόσκοπτη πρόσβαση σε δύο ανεξάρτητους παράλληλους διαδρόμους
- Μεγάλη χωρητικότητα - Έλλειψη καθυστερήσεων σε αέρα και έδαφος
- Προηγμένη τεχνολογία και εξοπλισμός
- Υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας
- Αποτελεσματικές υπηρεσίες μετεπιβίβασης (transfer) προσφέροντας άνετη και ευχάριστη εμπειρία στους επιβάτες
- Προηγμένες Εγκαταστάσεις Εμπορευμάτων: τέσσερις εμπορευματικοί σταθμοί λειτουργούν σε 24ωρη βάση

- Ευκαιρίες για νέα δρομολόγια και επιπλέον συχνότητες
- Ελκυστικά προγράμματα κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες

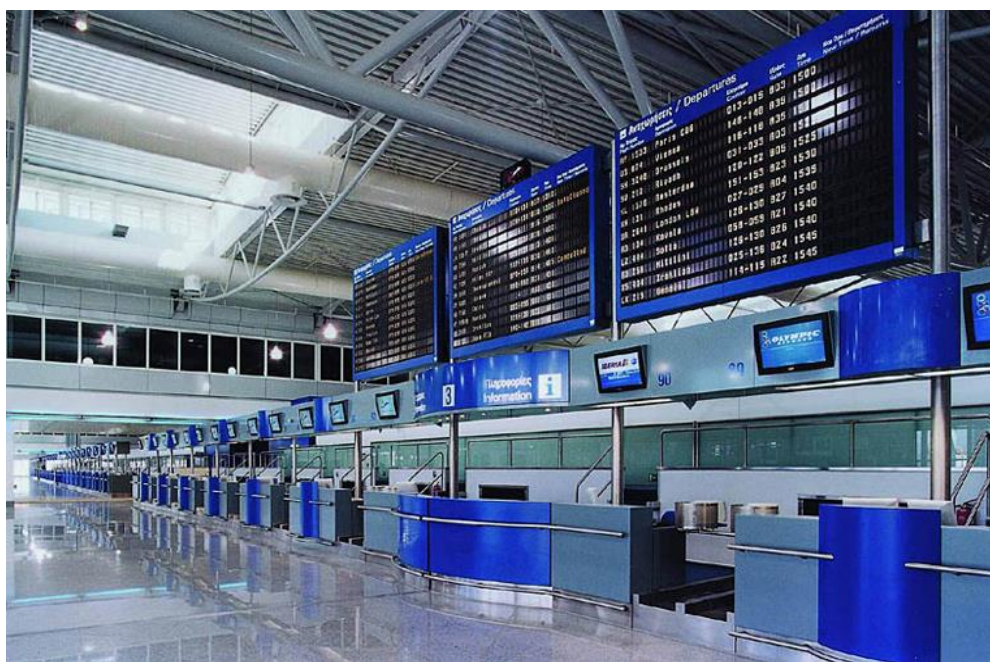
Σήμερα, στην περιοχή του αεροδρομίου, δραστηριοποιείται μία μοναδική επιχειρηματική οντότητα οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας για ολόκληρη την Αττική. Περισσότεροι από 13.000 εργαζόμενοι απασχολούνται στην ευρύτερη αεροδρομιακή κοινότητα σε περίπου 300 επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, καθιστώντας έτσι το Ελευθέριος Βενιζέλος έναν από τους μεγαλύτερους μοχλούς απασχόλησης στην Ελλάδα και ένα σημαντικό παραγωγικό κεφάλαιο σε τοπική και εθνική κλίμακα. Το γεγονός τεκμηριώνεται στη σχετική μελέτη που εκπόνησε το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών το 2013, η οποία εκτίμησε ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνεισφέρει στο 2,63% του ΑΕΠ της Ελλάδας.

Ο ΔΑΑ, παρά τις υφιστάμενες επιπτώσεις της εγχώριας κρίσης κατά τα τελευταία έτη, έχει επιτύχει να καταγράψει υγιή οικονομικά αποτελέσματα από την έναρξη λειτουργίας του το 2001, δημιουργώντας οικονομική και όχι μόνο, αξία για το σύνολο των συμμετόχων του.

Ακολουθώς, παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Το Ελληνικό Δημόσιο ως μέτοχος του ΔΑΑ κατέχει το 55% των μετοχών, ενώ ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει με ποσοστό 45%.

Μέτοχος	Αριθμός Μετοχών	%
Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ)	9.000.000	30%
AniAlliance GmbH	8.000.004	26,667%
Ελληνικό Δημόσιο	7.500.000	25%
AniAlliance Capital GmbH & Co. KGaA	4.000.002	13,333%
Κοπελούζος Δημήτριος	599.997	2%
Κοπελούζου Κυριακή	299.999	1%
Κοπελούζος Χρήστος	299.999	1%
Κοπελούζου Ελένη-Ασημίνα	299.999	1%
Σύνολο	30.000.000	100%





Δομή - οργάνωση – προσωπικό

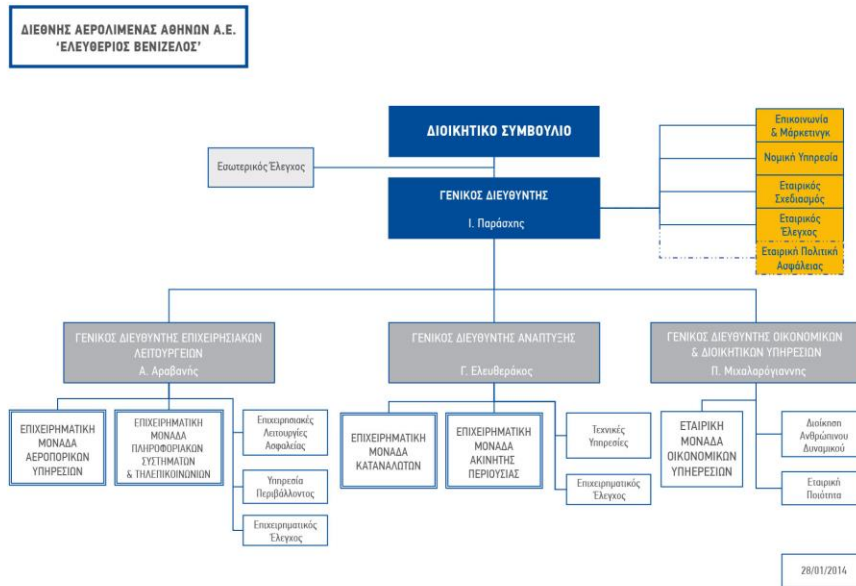
Στην κορυφή του οργανογράμματος του ΔΑΑ βρίσκεται το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο ορίζει την πολιτική και την διοίκηση της εταιρείας.

Στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, αναφέρονται ο Γενικός Διευθυντής και το τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου.

Το τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, με μία ανεξάρτητη και αντικειμενική δραστηριότητα διασφαλιστικού και συμβουλευτικού χαρακτήρα, σχεδιασμένη να προσθέτει αξία και να βελτιώνει τη λειτουργία του εταιρείας, βοηθά τον εταιρεία να βελτιώσει τα αποτελέσματά της, φέρνοντας μια συστηματική, πειθαρχημένη προσέγγιση στην αξιολόγηση και βελτίωση της αποδοτικότητας των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, ελέγχου και ορθής εταιρικής διαχείρισης.

Ο Γενικός Διευθυντής της εταιρείας, ορισμένος από το Δ.Σ. είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση, διαχείριση και εκπροσώπηση της.

Η οργάνωση της εταιρείας διακρίνεται σε τέσσερις διευθύνσεις, του Γενικού Διευθυντή, του Γενικού Διευθυντή Επιχειρησιακών Λειτουργιών, του Γενικού Διευθυντή Ανάπτυξης και του Γενικού Διευθυντή Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών. Οι τρεις τελευταίοι διευθυντές αναφέρονται στον πρώτο.



Γενικός Διευθυντής

Υπό την άμεση διεύθυνσή του ο Γενικός Διευθυντής έχει τα εξής τμήματα:

- Επικοινωνίας και Μάρκετινγκ,
- Εταιρικού Ελέγχου,
- Εταιρικού Σχεδιασμού και
- Νομικής Υπηρεσίας.

Επικοινωνία & Μάρκετινγκ

Η μονάδα Επικοινωνίας & Μάρκετινγκ αποτελείται από τα ακόλουθα τέσσερα τμήματα:

1. Ανάπτυξη Αερογραμμών & Μάρκετινγκ

Το τμήμα Ανάπτυξης Αερογραμμών & Μάρκετινγκ είναι υπεύθυνο για όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ανάπτυξη των Αεροπορικών Εταιρειών που πετούν από και προς την Αθήνα, πλησιάζει εταιρείες τόσο ως πελάτες, όσο και ως συνεργάτες με σκοπό την αύξηση των πτήσεων και της επιβατικής κίνησης του Αεροδρομίου. Συμβάλλει στο σχεδιασμό της αεροναυτικής στρατηγικής του ΔΑΑ και υλοποιεί με επιτυχία τη στρατηγική αυτή με στόχο την ανάπτυξη νέων δρομολογίων και συχνοτήτων, διατηρώντας ταυτόχρονα ισχυρές σχέσεις με τις αεροπορικές εταιρείες και την υποστηρίζοντας την εμπορική τους παρουσία στην ελληνική αγορά.

2. Επιχειρηματικό Μάρκετινγκ και Μάρκετινγκ Επιβατών

Το τμήμα Επιχειρηματικό Μάρκετινγκ και Μάρκετινγκ Επιβατών σχεδιάζει και υλοποιεί στρατηγικές και δραστηριότητες που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της αγοραστικής διάθεσης των επιβατών και στην προώθηση και βελτίωση των

υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων του ΔΑΑ. Επιπλέον, διασφαλίζει την ομοιογενή εταιρική εικόνα και ταυτότητα, ενώ προτείνει στρατηγικές για την ενίσχυση και ανάπτυξη της εταιρικής επικοινωνίας, χρησιμοποιώντας όλο το διαθέσιμα εργαλεία και τεχνικές επικοινωνίας. Στον τομέα της έρευνας αγοράς, επιβατών & επιχειρηματικό μάρκετινγκ προσδιορίζει τις ανάγκες και σχεδιάζει και υλοποιεί ερευνητικά προγράμματα που παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για την αξιολόγηση του σημερινού επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

3. Γραφείο Τύπου

Είναι ο κεντρικός συντονιστής της επικοινωνίας του ΔΑΑ με τα ΜΜΕ και συντονίζει το προφίλ της εταιρείας στα κοινωνικά δίκτυα, εξασφαλίζοντας γρήγορη και αξιόπιστη πληροφορία. Στα πλαίσια της αεροδρομιακής κοινότητας, το Γραφείο Τύπου υποστηρίζει τη παρουσία των Αεροπορικών εταιριών στα ΜΜΕ, και συνεργάζεται στενά με τρίτα μέρη στις κοινές ενέργειες και δραστηριότητες.

4. Δημόσιες Σχέσεις

Το τμήμα Δημοσίων Σχέσεων έχει ως στόχο την προώθηση και επικοινωνία του εταιρικού και κοινωνικού προφίλ της επιχείρησης με επίκεντρο την τέχνη και τον πολιτισμό, τα θέματα κοινωνικής ευθύνης και τις εταιρικές εκδηλώσεις. Οι δραστηριότητες του τμήματος περιλαμβάνουν: τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων, τον σχεδιασμό και την εποπτεία όλων των εταιρικών εκδηλώσεων, τη συνεργασία με μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, όσον αφορά χορηγίες / δωρεές κα.

Νομική Υπηρεσία

Το έργο της Νομικής Υπηρεσίας είναι να παρέχει τη νομική υποστήριξη που απαιτείται σε όλα τα επίπεδα και τις λειτουργίες της Εταιρείας, όπως θέματα της Σύμβασης του Αεροδρομίου, διαγωνισμούς, συμβάσεις κα.

Εταιρικός Σχεδιασμός

Το τμήμα Εταιρικού Σχεδιασμού είναι κυρίως υπεύθυνο για το συντονισμό και την υλοποίηση έργων με στρατηγική σημασία, όπως το Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Σχέδιο Επενδύσεων. Αξιολογεί προτάσεις επενδυτικών σχεδίων και συντάσσει τις εκθέσεις προόδου αυτών προς τη Διοίκηση του ΔΑΑ και το Διοικητικού Συμβουλίου. Επιπλέον, συντονίζει και προσβλέπει στη μεγιστοποίηση των εξωτερικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, όπως παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και ολοκληρωμένων λύσεων σε τρίτους και συμμετοχή στη λειτουργία και διαχείριση άλλων διεθνών αεροδρομίων.

Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών

Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών, είναι υπεύθυνος για

- την Επιχειρηματική Μονάδα Αεροπορικών Υπηρεσιών,
- την Επιχειρηματική Μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών,
- τις Επιχειρησιακές Λειτουργίες Ασφαλείας, την Υπηρεσία Περιβάλλοντος και για
- το τμήμα Επιχειρηματικού Ελέγχου της Διεύθυνσης.

Επιχειρηματική Μονάδα Αεροπορικών Υπηρεσιών

Γραφείο Διευθυντή Αεροπορικών Υπηρεσιών

Το Γραφείο Διευθυντή Αεροπορικών Υπηρεσιών, έχει την ευθύνη να συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει τις αεροπορικές δραστηριότητες μέσω των αρμόδιων τμημάτων του, δηλαδή του τμήματος Υπηρεσιών Κίνησης Αεροδρομίου, του τμήματος Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρέτησης και του τμήματος Συστημάτων Διαχείρισης Αποσκευών. Επιπλέον, στο Γραφείο Διευθυντή Αεροπορικών Υπηρεσιών υπάρχουν και μια σειρά νευραλγικών λειτουργιών για ένα αεροδρόμιο οι οποίες είναι:

- Διευθύνων Υπηρεσίας Λειτουργίας Αερολιμένα (Airport Duty Officer - ADO)

Ο ADO εξασφαλίζει την ασφαλή, ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία του αεροδρομίου όλο το 24ωρο σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς, το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Αεροδρομίου, το Σχέδιο Ασφαλείας Αεροδρομίου και τις Τυποποιημένες Επιχειρησιακές Διαδικασίες. Κατά τη διάρκεια κάθε βάρδιας, ο ADO εποπτεύει και καθοδηγεί μια ομάδα που είναι υπεύθυνη για σημαντικές λειτουργίες του αεροδρομίου που αποτελείται από τον Ανώτερο Επόπτη του Κέντρου Επιχειρήσεων, τον Προϊστάμενο Βάρδιας Επίβλεψης & Ελέγχων Περιοχής Κίνησης Αεροσκαφών, τον Προϊστάμενο Λειτουργίας Αεροσταθμού και τον Επόπτη Ασφάλειας Αεροσταθμού, τον Επόπτη Μηχανικό βάρδιας, τους Προϊσταμένους Συστήματος Διαχείρισης Αποσκευών, τον Προϊστάμενο Πληροφοριών Αεροσταθμού και τον Προϊστάμενο Επίγειας Πρόσβασης Αεροδρομίου. Ο ADO παρακολουθεί και συντονίζει τις λειτουργίες όλων των χρηστών εντός των ορίων του αεροδρομίου τόσο κατά τη διάρκεια της καθημερινής φυσιολογικής λειτουργίας, όσο και σε καταστάσεις ανάγκης. Είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα, για τη διαχείριση του Κέντρου Διαχείρισης Κρίσεων και για το συντονισμό εκτάκτων μέτρων και καταστάσεων σε τυχόν απρόβλεπτες περιστάσεις. Είναι, επίσης, το πρώτο σημείο επαφής για όλους τους χρήστες του αεροδρομίου, το ευρύ κοινό και τις εμπορικές επιχειρήσεις, καθώς και το πρόσωπο επικοινωνίας με την ΥΠΑ / Κρατική Αρχή Αεροδρομίου και τον Πύργο Ελέγχου και την Αστυνομία, το Τελωνείο, τις αεροπορικές εταιρείες και τους φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε καθημερινή βάση. Ο ADO μπορεί να αντικαθιστά τον Διευθυντή Αεροπορικών Υπηρεσιών και είναι ο κάτοχος της Άδειας Λειτουργίας Αερολιμένα.

- Διαχείριση Συστημάτων Αεροπορικής Ασφάλειας

Το γραφείο Διαχείρισης Συστημάτων Αεροπορικής Ασφάλειας είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή του συστήματος Διαχείρισης Αεροπορικής Ασφάλειας στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, σύμφωνα με το Εθνικό και το Διεθνές νομοθετικό πλαίσιο και κανονισμούς (ICAO, EASA, ΥΠΑ κλπ.).

Το πεδίο εφαρμογής και οι ευθύνες του γραφείου εστιάζουν στην εφαρμογή του συστήματος Διαχείρισης Αεροπορικής Ασφάλειας όπως ορίζεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Αεροδρομίου.

- Συντονισμός Χρονοθυρίδων Αεροδρομίου (Slots)

Το τμήμα συντονισμού Χρονοθυρίδων παρακολουθεί και προτείνει τρόπους για τη βελτίωση της του προγράμματος Χρονοθυρίδων του αεροδρομίου. Σε αυτό το

πλαίσιο, συμμετέχει στα σχετικά συνέδρια της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA), όπου προωθεί το ΔΑΑ στις αεροπορικές εταιρείες (υφιστάμενες και δυνητικές στο ΔΑΑ), συγκεντρώνει σημαντικές πληροφορίες σχετικά με επιχειρησιακά θέματα, ερευνά, παρακολουθεί και αναλύει την κατάσταση των Χρονοθυρίδων και την κίνηση σε ανταγωνιστικά αεροδρόμια. Το δεύτερο καθήκον της θέσης είναι η δήλωση Χωρητικότητας Αερολιμένα. Η χωρητικότητα του αεροδρομίου είναι ένα ζήτημα μείζονος σημασίας, ως εκ τούτου η διοίκηση του ΔΑΑ σε συνεργασία με την Ελληνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων, με τις αεροπορικές εταιρείες και τα άλλα εμπλεκόμενα μέρη έχουν ως στόχο να φτάσουν στην μέγιστη δυναμικότητα του αεροδρομίου.

Υπηρεσίες Κίνησης Αεροδρομίου

Το τμήμα Υπηρεσιών Κίνησης Αεροδρομίου αποτελείται από τις παρακάτω μονάδες:

- Το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αεροδρομίου (ASOC)

Το ASOC είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση της ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας του αεροδρομίου και βοηθά τον ADO στα καθήκοντά του. Είναι σε μόνιμη επιφυλακή για να προλαβαίνει ζητήματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφαλή και ομαλή λειτουργία του αερολιμένα και όταν χρειαστεί δρα άμεσα την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων απρόβλεπτων γεγονότων. Στο Κέντρο Επιχειρήσεων βρίσκονται επίσης οι θέσεις εργασίας των ειδικών στους εξής τομείς:

- Κατανομή θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών,
- Κατανομή εξόδων αναχώρησης επιβατών
- Κατανομή check-in counter
- Δεδομένα πτήσεων

- Την μονάδα Αεροπορικού Πλάνου και Προγραμματισμού

Η μονάδα είναι υπεύθυνη και εξασφαλίζει την έγκαιρη πληροφορία για τον προγραμματισμό εποχιακών και τακτικών πτήσεων και για τον έγκαιρο και αποτελεσματικό σχεδιασμό της κατανομής των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και εξόδων αναχωρήσεων επιβατών για την επόμενη σεζόν και την επόμενη εβδομάδα σύμφωνα με τους περιορισμούς και τους κανόνες των αντίστοιχων εγχειριδίων με σκοπό την καλύτερη αξιοποίηση των πόρων του αεροδρομίου και τις προτιμήσεις των αεροπορικών εταιρειών. Η μονάδα παρέχει, επίσης, ιστορικά δεδομένα πτήσεων, στατιστικά στοιχεία και αναλύσεις στην αεροδρομιακή κοινότητα, αλλά και μελέτες για μελλοντικό σχεδιασμό.

- Την Επιχειρησιακή Μονάδα της περιοχής Κίνησης Αεροσκαφών

Η μονάδα εξασφαλίζει την ασφαλή και ομαλή λειτουργία της περιοχής κίνησης αεροσκαφών. Σε συνεργασία με το Κέντρο Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, παρακολουθεί και ελέγχει την πίστα του αεροδρομίου (διάδρομοι προσγείωσης – απογείωσης, περιοχή ελιγμών και στάθμευσης), καθοδηγεί τα αεροσκάφη, ελέγχει οποιαδήποτε εργασία γίνεται στο χώρο και ελέγχει την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας.

- Την Μονάδα Επιχειρησιακής Ανάπτυξης

Η μονάδα είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της γενικής κατάστασης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών και συντονίζει σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία τον σχεδιασμό και την εκτέλεση εργασιών συντήρησης ή επισκευές. Είναι επίσης υπεύθυνη για λειτουργικές μελέτες για τον χώρο, για τις εκπαιδεύσεις και για την ανανέωση των εγχειριδίων της περιοχής κίνησης αεροσκαφών.

Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης

Οι Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης έχουν τις εξής αρμοδιότητες:

- Διεξάγουν τις απαιτούμενες διαδικασίες για την εκχώρηση των δικαιωμάτων Επίγειας Εξυπηρέτησης στις ενδιαφερόμενες εταιρείες
- Συνάπτουν συμβάσεις με τις αντίστοιχες εταιρείες.
- Λειτουργούν ως το σημείο αναφοράς, επικοινωνίας και συντονισμού μεταξύ του ΔΑΑ και των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης και συντονίζουν όλα τα θέματα που προκύπτουν από τις εν λόγω Συμβάσεις.
- Εκπροσωπούν τον ΔΑΑ στην Επιτροπή Χρηστών του Αερολιμένα (ΕΧΑ) και στην Επιτροπή Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΟΕ).
- Συνεργάζονται με τις Κρατικές Υπηρεσίες ώστε να εξασφαλίζουν την ομαλή και αποτελεσματική παροχή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον Αερολιμένα.
- Είναι υπεύθυνες για την πολιτική τιμών και διαχείρισης των Κεντρικών Υποδομών του Αερολιμένα και το σχετικό πρόγραμμα κινήτρων.
- Είναι υπεύθυνες για την επίγεια παροχή συνδρομής προς τους επιβάτες με αναπηρία και τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα.

Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

Το τμήμα Συστήματος Διαχείρισης Αποσκευών λειτουργεί, συντηρεί και υποστηρίζει τεχνικά τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων διαλογής των αποσκευών επιβατών του αεροδρομίου. Αποτελείται από δύο τμήματα, το Επιχειρησιακό και το τμήμα Σχεδιασμού και παρέχει εξυπηρέτηση προς τους επιβάτες, τις αεροπορικές εταιρείες, τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης και τις κρατικές αρχές.

Σχεδιασμός Διαχείρισης Κρίσεων

Το τμήμα Σχεδιασμού Διαχείρισης Κρίσεων συντονίζει και υλοποιεί όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των κρίσεων και καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης του αεροδρομίου. Η αποστολή του τμήματος είναι η υποστήριξη του ΔΑΑ για την επίτευξη των στρατηγικών του στόχων, για την αριστεία της λειτουργίας του αεροδρομίου και για την προστασία των συμφερόντων των ενδιαφερομένων μερών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

Επιχειρησιακή Μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών (IT&T)

Το τμήμα IT&T του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών κατέχει και διαχειρίζεται τις υποδομές και παρέχει αξιόπιστες, υπερσύγχρονες, οικονομικά αποδοτικές και πρωτοποριακές υπηρεσίες στους πελάτες της. Ως εξουσιοδοτημένος πάροχος, το IT&T προσφέρει υπηρεσίες στην Κοινότητα του Αεροδρομίου (αεροπορικές εταιρείες, εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, επιβάτες, παραχωρησιούχους, κυβερνητικές αρχές, κλπ.), καθώς επίσης και ολοκληρωμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες σε πελάτες στον Ελληνικό και διεθνή τομέα αερομεταφορών και στη βιομηχανία της Πληροφορικής.

Το IT&T του αεροδρομίου έχει επιτύχει την έγκαιρη υλοποίηση και λειτουργία πρωτοποριακών τηλεπικοινωνιακών λύσεων, που εκτείνονται από το στρατηγικό σχεδιασμό μέχρι την ανάθεση και την πλήρη λειτουργία τους.

Το IT&T περιβάλλον είναι κρίσιμης λειτουργικής σημασίας και αποτελείται από:

- Κέντρο Επιχειρήσεων Αερολιμένα (ASOC) & Εφεδρικό ASOC
- IT&T Επιχειρησιακό Κέντρο Λειτουργίας (ISOC)
- Ελεγκτήρια Εισιτηρίων Επιβατών και Πύλες Εξόδου
- Τηλεφωνικό Κέντρο
- Κέντρα Φιλοξενίας Συστημάτων Πληροφορικής
- Παγκόσμιο Σύστημα Πληροφοριών Πτήσης (UFIS) και διασυνδέσεις
- Σελίδες Προσωπικού (Παροχή Πληροφοριών, Υπηρεσίες Ενημέρωσης Πτήσεων)
- Σύστημα Οπτικών Αγγελιών Πτήσεων (FIDS)
- Εξοπλισμός Αεροσταθμού Κοινής Χρήσης (CUTE)
- Σύστημα για άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα
- Σύστημα Διαχείρισης Βαρδιών (RMS)

Η πελατειακή βάση του IT&T αποτελείται από:

- Μέλη της Αεροδρομιακής Κοινότητας
- Περισσότεροι από 450 εταιρικούς πελάτες
- Περισσότεροι από 15.000 χρήστες
- Επιβάτες/καταναλωτές
- Περισσότεροι από 1,5 εκατομμύρια επισκέπτες / ετησίως στην εταιρική ιστοσελίδα
- Περισσότεροι από 1.200 νέοι επισκέπτες καθημερινά στο WiZportal
- Περισσότεροι από 12 εκατομμύρια χρήστες των συστημάτων CUTE/CUSS/FIDS
- Εξωτερικοί Πελάτες
- Εκατοντάδες διεθνείς και Ελληνικές εταιρείες

Επιχειρησιακές Λειτουργίες Ασφαλείας

Η αποστολή του Τμήματος Ασφαλείας είναι η προστασία των χρηστών του αερολιμένα και της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες, μέσω του ελέγχου πρόσβασης, τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών, καθώς και τον 100% έλεγχο των παραδιδόμενων αποσκευών. Η Ασφάλεια του Αεροδρομίου περιλαμβάνει τα ακόλουθα τμήματα:

1. Λειτουργίες Ασφαλείας – Έλεγχος Πρόσβασης, κάρτες Αεροδρομίου και Άδειες
2. Λειτουργίες Ασφαλείας – Έλεγχος Χειραποσκευών
3. Ασφάλεια Ελέγχου Ποιότητας, Σχεδιασμός & Κατάρτισης
4. Ασφάλεια Τεχνολογία

Υπηρεσία Περιβάλλοντος

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος ιδρύθηκε από την πρώτη ημέρα λειτουργίας της εταιρείας, τον Ιούνιο του 1996. Το τμήμα απασχολεί σήμερα δεκαπέντε καταρτισμένους επιστήμονες / εμπειρογνώμονες και διοικητικό προσωπικό, το οποίο επικεντρώνεται στην εφαρμογή ενός Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης - πιστοποιημένο σύμφωνα με το EN ISO 14001 - και τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών, την ποιότητα του αέρα και την αλλαγή του κλίματος, το νερό, τα

απόβλητα, φυσικό περιβάλλον, πολιτιστικής κληρονομιάς και των τοπικών θεμάτων κοινότητες.

Γενικός Διευθυντής Ανάπτυξης

Ο Γενικός Διευθυντής Ανάπτυξης έχει υπό την εποπτεία του τις εξής μονάδες και υπηρεσίες:

- την Επιχειρηματική Μονάδα Καταναλωτών
- την Επιχειρηματική Μονάδα Ακίνητης Περιουσίας
- τις Τεχνικές Υπηρεσίες
- τις υπηρεσίες Πυρασφάλειας
- και το τμήμα Επιχειρηματικού Ελέγχου της Διεύθυνσης.

Επιχειρηματική Μονάδα Καταναλωτών

Η Επιχειρηματική Μονάδα Καταναλωτών έχει ως στόχο την καλή εξυπηρέτηση των καταναλωτών – πελατών του Αεροδρομίου στο σύνολό τους, δηλ. επιβάτες, επισκέπτες, συνεργάτες, υπαλλήλους, όσους δηλαδή βρίσκονται στο χώρο. Η Μονάδα αποτελείται από τρία τμήματα:

- Τμήμα Υπηρεσιών Αεροσταθμού
- Τμήμα Εμπορικών Υπηρεσιών και
- Τμήμα Υπηρεσιών Επίγειας Πρόσβασης.

Τμήμα Υπηρεσιών Αεροσταθμού

Ο κύριος στόχος του τμήματος Υπηρεσιών Αεροσταθμού είναι η κατάλληλη εποπτεία του Αεροσταθμού και η παροχή υψηλής ποιότητας πληροφοριών για το Αεροδρόμιο. Το τμήμα είναι υπεύθυνο για τη συνολική εποπτεία της λειτουργίας του Κεντρικού Αεροσταθμού, του Δορυφορικού Αεροσταθμού και του κτηρίου της Γενικής Αεροπορίας, καθώς και για την παροχή πληροφοριών σχετικά με το αεροδρόμιο σε 24ωρη βάση.

Οι κυριότερες αρμοδιότητες του τμήματος είναι:

- Αεροσταθμοί: ασφαλής, αποτελεσματική και ταχεία λειτουργία όλων των εγκαταστάσεων των επιβατών και η αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- Υπηρεσίες Πληροφοριών Αεροδρομίου: λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου όλο το 24ωρο, σύστημα αναγγελιών επιβατών, γραφεία πληροφοριών)
- Λειτουργία κτηρίου Γενικής Αεροπορίας (ιδιωτικά αεροσκάφη, ελικόπτερα, κτλ)

Τμήμα Εμπορικών Υπηρεσιών

Το τμήμα των Εμπορικών Υπηρεσιών διαχειρίζεται τους εμπορικούς χώρους των Αεροσταθμών με στόχο την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας για όλους τους χρήστες του αεροδρομίου (επιβάτες, επισκέπτες, συνεργάτες και υπαλλήλους της αεροδρομιακής κοινότητας).

Η ομάδα συνεργάζεται στενά με τους επιχειρηματικούς εταίρους της για να δημιουργήσει την κατάλληλη «σύνθεση» καταστημάτων και υπηρεσιών και ένα ελκυστικό περιβάλλον για αγορές προσαρμοσμένο στις διαρκώς μεταβαλλόμενες ανάγκες των καταναλωτών και τις τάσεις της αγοράς.

Ο κύριος στόχος του τμήματος είναι η μεγιστοποίηση των εσόδων από εμπορικές δραστηριότητες και η ικανοποίηση των χρηστών του Αεροδρομίου, μέσα από την σωστή διαχείριση των τωρινών καταστημάτων και υπηρεσιών αλλά και με την ανάπτυξη νέων.

Το τμήμα Εμπορικών Υπηρεσιών εποπτεύει τη λειτουργία 100 περίπου μονάδων, που βρίσκονται στα κτίρια των Αεροσταθμών, τα οποία έχουν παραχωρηθεί για διαχείριση σε 40 περίπου επιχειρηματικούς εταίρους (Παραχωρησιούχους), μέσω περισσότερων από 40 συμβάσεων παραχώρησης.

Οι κυριότερες κατηγορίες των καταστημάτων – μονάδων του Εμπορικού τμήματος είναι οι εξής:

- Λιανικής (Δασμολογημένων και Φορολογούμενων Ειδών / Αδασμολόγητων και Αφορολόγητων & Δασμολογημένων και Φορολογημένων Ειδών)
- Εστιατόρια και καφέ
- Υπηρεσίες (Ενοικιάσεις Αυτοκινήτων, Τράπεζες, Ανταλλακτήρια συναλλάγματος, Ταξιδιωτικά Γραφεία, κλπ)
- Διαφημιστικών χώρων

Υπηρεσίες Επίγειας Πρόσβασης

Το τμήμα Υπηρεσιών Επίγειας Πρόσβασης εξασφαλίζει την γρήγορη, απρόσκοπτη και ασφαλή πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις του αερολιμένα με το αυτοκίνητο ή άλλο μέσο μεταφοράς, δηλαδή το μετρό, προαστιακός, λεωφορεία ή ταξί.

Το τμήμα έχει τρεις κύριους τομείς ευθύνης:

1) Χώροι Στάθμευσης

Προσφέρει τρεις υπηρεσίες σε δύο χώρους στάθμευσης, για τους επιβάτες και τους επισκέπτες που φτάνουν στο Αεροδρόμιο με δικό τους όχημα και οι οποίοι λειτουργούν από μία εταιρεία διαχείρισης. Τα κύρια προϊόντα είναι:

- Χώρος στάθμευσης μικρής διάρκειας (Short Term Parking) που προσφέρουν περίπου 1.300 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων δίπλα στον Κεντρικό Αεροσταθμό,
- Χώρος στάθμευσης μακράς διάρκειας (Long Term Parking) που προσφέρει περίπου 5.800 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, συνιστάται για διαμονή μεγαλύτερη των 5 ωρών και βρίσκεται παραπλεύρως του κεντρικού δρόμου πρόσβασης στο αεροδρόμιο (Αττική Οδός).
- Υπηρεσία διακεκριμένης στάθμευσης (Executive Valet Parking), για τους επιβάτες που επιθυμούν επιπλέον παροχές και εξυπηρέτηση. Με τη συγκεκριμένη υπηρεσία ο επιβάτης παραδίδει το αυτοκίνητό του ακριβώς μπροστά στη είσοδο του Αεροσταθμού κατά την αναχώρησή του και το παραλαμβάνει στην έξοδο του Αεροσταθμού κατά την άφιξή του.

2) Εποπτεία και παρακολούθηση της πρόσβασης μέσω οδικών αρτηριών και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, δηλαδή:

- επιχειρησιακή παρακολούθηση του σιδηροδρομικού σταθμού του Αεροδρομίου (γραμμές Μετρό και Προαστιακού), των λεωφορείων ΟΑΣΑ, των ΚΤΕΛ, των ταξί, του χώρου στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, των ιδιωτικών λιμουζινών καθώς και τη διαχείριση του ευρύτερου οδικού

συστήματος κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας σε συνεργασία με την Τροχαία Αεροδρομίου την ομαλή λειτουργία του.

3) Στο πλαίσιο της επιχειρηματικής ανάπτυξης, το τμήμα Επίγειας Πρόσβασης διαχειρίζεται τις ακόλουθες κύριες συμβάσεις:

- α) με την CPSA A.E. για τη διαχείριση και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων
- β) και με την ΟΣΕ Α.Ε.

Ειδικά για τους χώρους στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων, το τμήμα πραγματοποιεί σε μόνιμη βάση αναλύσεις και plána για την χωρητικότητα, προκειμένου να καλύπτει τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες των χρηστών και να πετυχαίνει υψηλό βαθμό ικανοποίησης αυτών.

Επιχειρηματική Μονάδα Ακίνητης Περιουσίας

Η μονάδα Ακίνητης Περιουσίας έχει ως στόχο την μεγιστοποίηση της αξίας των μετοχών της Εταιρείας Αεροδρομίου με την αξιοποίηση των εμπορικά εκμεταλλεύσιμων ακινήτων εντός των ορίων του αεροδρομίου, εξασφαλίζοντας την επιχειρηματικά αποτελεσματική λειτουργία των υποδομών του αεροδρομίου, των πάγιων περιουσιακών στοιχείων και των εγκαταστάσεων. Διαχειρίζεται επίσης τις συμβάσεις υπηρεσιών του ΔΑΑ, όπως εργολαβίες καθαρισμού.

Η Μονάδα Ακίνητης Περιουσίας αποτελείται από τα εξής τμήματα:

1. Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας
2. Εμπορευματική Ανάπτυξη
3. Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας
4. Υπηρεσίες Εγκαταστάσεων

Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας

Ο ρόλος του τμήματος Ανάπτυξης Ακίνητης Περιουσίας, στο οποίο περιλαμβάνεται και το τμήμα Μισθώσεων Χώρων, είναι η αναζήτηση νέων επιχειρηματικών ευκαιριών για την εμπορική εκμετάλλευση της οριοθετημένης περιοχής του ΔΑΑ που προορίζεται για μη αεροναυτιλιακή χρήση και η διαχείριση των υπάρχουσών συμβάσεων παραχώρησης.

Το χαρτοφυλάκιο της Ακίνητης Περιουσίας περιλαμβάνει περίπου 1,8 εκατομμύρια τ.μ. γης, εκ των οποίων τα 0,3 εκατομμύρια τ.μ. έχουν ήδη αναπτυχθεί από τους παραχωρησιούχους:

- Εμπορικό Πάρκο Αεροδρομίου (IKEA, ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΣ, FACTORY OUTLET, LEROY MERLIN, SHELL)
- Ξενοδοχείο Αεροδρομίου (SOFITEL)
- Εκθεσιακό & Συνεδριακό Κέντρο (METROPOLITAN EXPO)
- Κτίριο Τελωνείου και Γραφείων Εμπορευματικής Κοινότητας

Οι δραστηριότητες του τμήματος Μισθώσεων Χώρων περιλαμβάνουν την μίσθωση και τη διαχείριση συμβολαίων που αφορούν σε γραφεία, αποθήκες, συνεργεία και βοηθητικούς χώρους που βρίσκονται σε κτίρια πολλαπλών χρηστών και σε τερματικά κτίρια καθώς και σε CIP Lounges και εκδοτήρια εισιτηρίων.

Το χαρτοφυλάκιο περιλαμβάνει περισσότερα από 55.000 τ.μ. καθαρής μισθωτικής επιφάνειας από τα οποία περίπου τα 29.000 τ.μ. καταλαμβάνονται από τους φορείς του Ελληνικού Δημοσίου (κτίριο 10 - Ελληνική Αστυνομία, κτίριο 25 - Ελληνικά Ταχυδρομεία, κτίριο 26 - Φυτοϋγειονομικός Σταθμός, κτίριο 32 - Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), ενώ περισσότερα από 26.000 τ.μ. διατίθενται για εταιρείες του ιδιωτικού τομέα (Τερματικά Κτίρια και κτίρια 11, 12, 17, 18, 19 και 46).

Εμπορευματική Ανάπτυξη

Το τμήμα Εμπορευματικής Ανάπτυξης του ΔΑΑ επιβλέπει τις ροές φορτίου και ταχυδρομείου στο αεροδρόμιο, συντονίζει και διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ όλων των μελών της εμπορευματικής αλυσίδας και ηγείται των αναπτυξιακών έργων και των σχετικών προωθητικών ενεργειών για τη δημιουργία περαιτέρω εμπορευματικής κίνησης.

Η καλή συνεργασία ανάμεσα στα μέλη της εμπορευματικής κοινότητας και το οποίο οφείλεται κυρίως στη δημιουργία υπό την καθοδήγηση του ΔΑΑ μίας κοινής πλατφόρμας επικοινωνίας, της Επιτροπής Εμπορευματικής Κοινότητας Αεροδρομίου (ΕΕΚΑ), έχει οδηγήσει τον τομέα Εμπορευματικής Ανάπτυξης σε επιτυχίες και βραβεύσεις. Στην επιτροπή συμμετέχουν οι εμπλεκόμενοι στο χώρο των εμπορευματικών αερομεταφορών, δηλαδή: οι τέσσερις φορείς διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου, οι αεροπορικές εταιρείες και οι τέσσερις εταιρείες ταχυμεταφορών, διαμεταφορείς και εκτελωνιστές, το Τελωνείο ΔΑΑ, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία και η Κτηνιατρική και Φυτοϋγειονομική Υπηρεσία. Η ΕΕΚΑ ιδρύθηκε το 2003 και έχει συμβουλευτικό ρόλο. Συνεδριάζει σε μηνιαία βάση και τον συντονισμό έχει αναλάβει το Τμήμα Εμπορευματικής Ανάπτυξης του ΔΑΑ. Στόχος της ΕΕΚΑ είναι η διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων αναπτύσσοντας συνέργειες εντός και εκτός των ορίων του Αεροδρομίου και προωθώντας κοινές αποφάσεις για νέα έργα και περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης.

Επιπλέον, το τμήμα Εμπορευματικής Ανάπτυξης έχει προχωρήσει και σε άλλες καινοτόμες ενέργειες για την προώθηση και ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης όπως:

- Συνδυασμένες μεταφορές “Sea-air”
Ο ΔΑΑ είναι το πρώτο ευρωπαϊκό αεροδρόμιο, το οποίο έχει τυποποιήσει συνδυασμένες μεταφορές με ακτοπλοϊκό, οδικό και αεροπορικό σκέλος. Το έργο αυτό αποτελεί μια συμφέρουσα εναλλακτική στην αμιγώς αεροπορική μεταφορά καθιστώντας εφικτή τη διαμετακόμιση φορτίων από τη νοτιοανατολική λεκάνη της Μεσογείου μέσω του λιμανιού του Πειραιά και του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στους τελικούς προορισμούς στη Β. Ευρώπη και Β. Αμερική.

Με την υπογραφή σχετικών μνημονίων συνεργασίας και με τους δυο οργανισμούς διαχείρισης του λιμανιού του Πειραιά, δηλ. τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ), ο ΔΑΑ και η τοπική εμπορευματική κοινότητα έχουν δημιουργήσει μια υπηρεσία, η οποία εξασφαλίζει την αυθημερόν προώθηση των φορτίων από το λιμάνι στο αεροδρόμιο και συνολικό χρόνο διαμετακόμισης από τον τόπο αναχώρησης στον τελικό προορισμό μέσα σε πέντε ημέρες και μάλιστα σε ανταγωνιστικές τιμές.

- Συνδυασμένες Μεταφορές “air-road”
Ανταποκρινόμενη στο πάγιο αίτημα πολλών διεθνών αεροπορικών εταιρειών, η εμπορευματική κοινότητα του αεροδρομίου διαμορφώνει αυτόν τον καιρό συνδυασμένες (αεροπορικές-οδικές) μεταφορές με στόχο τη σύνδεση των διεθνών αγορών μέσω Αθήνας με τη Θεσσαλονίκη και τα Βαλκάνια σε μια ή δυο ημέρες. Στόχος και αυτής της προοπτικής είναι η ανάδειξη της Αθήνας σε διαμετακομιστικό κόμβο της ΝΑ Ευρώπης.

Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας

Το τμήμα Διαχείρισης Ακίνητης Περιουσίας έχει ως αποστολή τη βελτιστοποίηση της σχέσης μεταξύ του συνολικού κόστους λειτουργίας των πάγιων περιουσιακών στοιχείων και υποδομών και της επίτευξης του στόχου για προσφορά υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, προσπαθώντας παράλληλα να διασφαλίζει δίκαιη κατανομή στις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας και στις κοινόχρηστες χρεώσεις εντός της αεροδρομιακής κοινότητας. Επιπλέον, είναι το αρμόδιο τμήμα για να διερευνά και να εκμεταλλεύεται τις επιχειρηματικές ευκαιρίες σε θέματα ενέργειας εντός των ορίων του Αεροδρομίου.

Το τμήμα διακρίνεται στις παρακάτω λειτουργίες:

1. Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων για τα Περιουσιακά στοιχεία
2. Χρεώσεις Κτιρίων & Κοινοχρήστων
3. Κατανομή και διάθεση χώρων
4. Διαχείριση παροχών κοινής ωφέλειας
5. Διαχείριση & Αξιοποίηση δικτύου
6. Επενδύσεις σε θέματα ενέργειας
7. Μισθώσεις Χώρων Στάθμευσης Προσωπικού

Τμήμα Υπηρεσιών Εγκαταστάσεων

Το τμήμα Υπηρεσιών Εγκαταστάσεων έχει ως στόχο να προσφέρει στους χρήστες των εγκαταστάσεων του Αεροδρομίου αλλά και στα ίδια τα κτίρια (πάγια περιουσιακά στοιχεία του ΔΑΑ) υπηρεσίες στη βέλτιστη σχέση ποιότητας τιμής, είτε κάνοντας εξωτερική ανάθεση συμβάσεων (συμφωνίες σε επίπεδο υπηρεσιών), είτε καλύπτοντας τις απαιτούμενες ανάγκες εσωτερικά.

Το τμήμα παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών Διαχείρισης Εγκαταστάσεων όπως καθαρισμού, συντήρησης, διαμόρφωσης εξωτερικών χώρων, διαχείριση οχημάτων, υπηρεσία θυρωρών κτιρίων, διαχείριση εταιρικών αυτοκινήτων, εστιατόρια προσωπικού κα.

Τεχνικές Υπηρεσίες

Το τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών έχει την ευθύνη για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την συντήρηση της τεχνικής υποδομής του αεροδρομίου, προκειμένου να παρέχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και τα συστήματα για την λειτουργία του, φροντίζοντας παράλληλα για την αναβάθμιση και την επέκτασή αυτών, σύμφωνα με τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις επιβατών / πελατών.

Η μονάδα χωρίζεται σε τρία τμήματα, των οποίων οι κύριες λειτουργίες και οι αρμοδιότητες περιγράφονται συνοπτικά παρακάτω.

- Σχεδιασμός & Κατασκευή

Μια ομάδα αρχιτεκτόνων, πολιτικών μηχανικών, ηλεκτρολόγων, μηχανικών και συγκοινωνιολόγων, καθώς και μια ομάδα τεχνικών σχεδιαστών είναι διαθέσιμοι για να ανταποκριθούν σε όλες τις απαραίτητες αλλαγές, ανακαινίσεις και / ή νέες εγκαταστάσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα στην αεροδρομιακή κοινότητα.

- Έλεγχοι Έργων

Κύριο καθήκον και ευθύνη της ομάδας είναι η κατάρτιση του προϋπολογισμού και της εκτίμησης κόστους για όλα τα έργα κατασκευής καθώς και να εξασφαλιστεί η έγκαιρη ανάθεση και η ολοκλήρωσή τους.

- Συντήρηση

Το τμήμα είναι υπεύθυνο για την παροχή υπηρεσιών πρόληψης, αποκατάστασης και διορθωτικής συντήρησης για όλες τις εγκαταστάσεις και τα συστήματα σε όλο το Αεροδρόμιο, προκειμένου να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη και απρόσκοπτη λειτουργία τους.

Υπηρεσίες Πυρασφάλειας

Το τμήμα Πυρασφάλειας είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή της συστήματος Πυροπροστασίας του Αεροδρομίου σε ότι αφορά την προστασία, την πρόληψη πυρκαγιών, τους συναγερμούς σε περίπτωση πυρκαγιάς και τα συστήματα παρακολούθησης των κτιρίων και εγκαταστάσεων.

Ένα από τα βασικά καθήκοντα του τμήματος είναι η εκπαίδευση Πυροπροστασίας του προσωπικού του αεροδρομίου. Η εκπαίδευση αυτή απευθύνεται τόσο σε έννοιες της πυροπροστασίας (π.χ. πρόληψη και καταπολέμηση της πυρκαγιάς), καθώς και στην εφαρμογή των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, όπως η εκκένωση, κλπ.

Μονάδα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών

Η μονάδα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών αποτελείται από τις Οικονομικές Υπηρεσίες, το Τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού και το τμήμα Εταιρικής Ποιότητας.

Εταιρική Μονάδα Οικονομικών Υπηρεσιών

Η Εταιρική Μονάδα Οικονομικών Υπηρεσιών διακρίνεται στις εξής λειτουργίες:

Λογιστήριο

Το Λογιστήριο ενσωματώνει τα τμήματα

- Γενική Λογιστική & Πληρωτέοι Λογαριασμοί και
- Έσοδα & Εμπορικές Απαιτήσεις Γενικής Λογιστικής και Πληρωτέοι Λογαριασμοί

Χρηματοοικονομικά

Το Τμήμα Χρηματοοικονομικών αποτελείται από τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Χρηματοοικονομικού Σχεδιασμού & Ελέγχου και
- Επιχειρηματικού Σχεδίου & Αεροδρομιακών Τελών

Τμήμα Διαχείρισης Διαθεσίμων

Το τμήμα Διαχείρισης Διαθεσίμων στα πλαίσια της Μονάδας Οικονομικών Υπηρεσιών έχει ως κύριο στόχο την συστηματική αξιολόγηση, την παρακολούθηση, τον έλεγχο και την λήψη των προληπτικών κατάλληλων μέτρων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των τρεχόντων και μελλοντικών ή των

δυναμικών οικονομικών κινδύνων που συνδέονται με το αεροδρόμιο, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η έκθεση κινδύνου του ΔΑΑ

Τμήμα Προμηθειών

Το Τμήμα Προμηθειών έχει εξελιχθεί για να κατανοήσει και να επηρεάσει τις ανάγκες της εταιρείας του ΔΑΑ, καθώς και τα μυστικά του κλάδου των προμηθειών. Το τμήμα Προμηθειών ενσωματώνει τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Συμβάσεις Τεχνικών Προμηθειών
- Συμβάσεις Γενικών Προμηθειών

Τμήμα Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού

Το τμήμα Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού αποτελείται από τις εξής λειτουργίες:

- Εργασιακών Σχέσεων και Εταιρικής Υγείας & Ασφάλειας και
- Αμοιβών & Παροχών και Ανάπτυξης Εργαζομένων

Τμήμα Εταιρικής Ποιότητας

Το τμήμα Εταιρικής Ποιότητας, είναι μια λειτουργία υποστήριξης της εταιρείας για την επίτευξη επιχειρηματικής αριστείας και αειφόρου ανάπτυξης. Το τμήμα παρέχει υπηρεσίες σε όλο τον οργανισμό, με την ανάπτυξη εργαλείων που βελτιώνουν την αποδοτικότητα και προωθεί ένα σύγχρονο επιχειρηματικό προφίλ, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, τις αρχές και τις βέλτιστες πρακτικές.

Εταιρικές Δραστηριότητες – Υπηρεσίες

Ο ΔΑΑ από την έναρξή του παράλληλα με τη διαχείριση και λειτουργία του Αεροδρομίου έχει προχωρήσει με πληθώρα δραστηριοτήτων, εκδόσεων και προωθητικών ενεργειών. Ορισμένες από αυτές περιγράφονται παρακάτω.



Εταιρικές Εκδόσεις

- Ετήσιος Απολογισμός
Ο Ετήσιος Απολογισμός αποτελεί την επιτομή της εταιρικής, επιχειρηματικής και οικονομικής πορείας του ΔΑΑ παρέχοντας λεπτομερείς πληροφορίες για όλους τους τομείς των δραστηριοτήτων του. Από το 2008 ο ΔΑΑ εκδίδει τον «Ετήσιο Απολογισμό» μόνο στην αγγλική γλώσσα.



- Απολογισμός Εταιρικής Υπευθυνότητας
Η Εταιρική Υπευθυνότητα είναι μια ετήσια έκδοση που παρουσιάζει αναλυτικά και τεκμηριωμένα τη δραστηριότητα του ΔΑΑ στο πλαίσιο της εταιρικής υπευθυνότητας.



- Aerostat
Το έντυπο Aerostat παρουσιάζει την ετήσια ανάπτυξη της αεροπορικής αγοράς των Αθηνών, απεικονίζοντας τις κύριες τάσεις για το δίκτυο του αεροδρομίου, την κίνηση των επιβατών και των αεροσκαφών, καθώς και τον όγκο διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου.



- Φροντίδα για το Περιβάλλον
Το δελτίο "Φροντίδα για το Περιβάλλον" παρουσιάζει αναλυτικά τις δραστηριότητες του ΔΑΑ για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.



- Περιοδικό 2board
Το επίσημο περιοδικό του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, είναι ένα τετραμηνιαίο δίγλωσσο περιοδικό (Ελληνικά-Αγγλικά), το οποίο διατίθεται δωρεάν σε όλους τους επιβάτες και επισκέπτες του Αεροδρομίου και βρίσκεται στις ειδικά διαμορφωμένες προθήκες του. Το περιοδικό προτείνει ιδιαίτερα ταξίδια σε Ελλάδα και εξωτερικό, και παρουσιάζει τις τελευταίες τάσεις στον πολιτισμό, τις τέχνες, την τεχνολογία, τη μόδα και τη διασκέδαση στην πόλη της Αθήνας και όχι μόνο.



Φυλλάδια για τους Επιβάτες - Επισκέπτες

- Πρόσβαση στο Αεροδρόμιο
Το φυλλάδιο απεικονίζει δύο χάρτες για την πρόσβαση στο Αεροδρόμιο, έναν των βασικών οδικών αρτηριών της Αττικής και έναν άλλον με το δίκτυο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.



- **Στάθμευση στο Αεροδρόμιο**
Το φυλλάδιο παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τις υπηρεσίες και παροχές στάθμευσης.



- **Υπηρεσίες Ξενάγησης και Επισκεπτών**
Πληροφορίες για ξεναγήσεις και επισκέψεις στο Αεροδρόμιο, για φωτογραφήσεις και βιντεοσκοπήσεις στο χώρο κ.α.



- **Χάρτης της Αθήνας**
Το φυλλάδιο παρέχει στους ταξιδιώτες έναν χρήσιμο χάρτη της Αθήνας, αλλά και έναν λεπτομερή χάρτη του Εμπορικού Κέντρου του Αεροδρομίου.



- **Άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα**
Το φυλλάδιο παρουσιάζει την υποδομή του Αεροδρομίου και τις υπηρεσίες που παρέχει για να μεγιστοποιήσει την άνεση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στον χώρο.



- Μουσείο
Το φυλλάδιο του Μουσείου προωθεί την έκθεση για τα αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής του Αεροδρομίου



- Συμβουλές Ασφάλειας
Το φυλλάδιο παρέχει πληροφορίες σε επιβάτες και επισκέπτες για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης μέσα στον χώρο των Αεροσταθμών.



- Η Γνώμη σας μετράει
Φυλλάδιο όπου οι επισκέπτες και επιβάτες μπορούν να εκφράσουν τα σχόλιά τους για τις υπηρεσίες και εγκαταστάσεις του Αεροδρομίου



Φυλλάδια για τους Συνεργάτες – Χρήστες του Αεροδρομίου

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών – Άδειες Εισόδου
Το φυλλάδιο παρέχει πληροφορίες για τις άδειες εισόδου στο Αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων, των διαδικασιών και της διαδικασίας έκδοσης



- **Κανονισμοί Οδήγησης στην Πίστα**
Το φυλλάδιο παρέχει πληροφορίες για την ασφαλή οδήγηση στην πίστα και τους κανονισμούς που ισχύουν.



- **Εξοπλισμός Προσωπικής Προστασίας**
Το φυλλάδιο παρέχει πληροφορίες σε όλους τους εργαζομένους που εργάζονται στις περιοχές της πίστας σχετικά με τον εξοπλισμό που πρέπει να χρησιμοποιούν για την ασφάλειά τους.

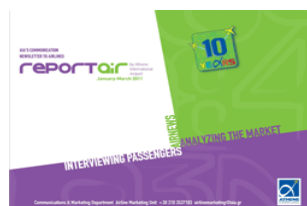


- **Καταστροφές από Ξένα Αντικείμενα**
Το φυλλάδιο περιγράφει τα ξένα αντικείμενα που μπορεί να βρεθούν στην πίστα και τρόπους για να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες που μπορεί να προκληθούν στα αεροσκάφη.



Φυλλάδια για τις Αεροπορικές Εταιρείες

- **Reportair**
Ένα τετραμηνιαίο φυλλάδιο για τις διοικήσεις των αεροπορικών εταιρειών, όπου παρουσιάζονται οι τελευταίες εξελίξεις της επιβατικής κίνησης, η ταξιδιωτική συμπεριφορά των επιβατών και τα χαρακτηριστικά τους.



Γενικά Φυλλάδια – Διαφημιστικές Ενέργειες για το κοινό / Εταιρικά
Καμπάνια Εμπορικού Κέντρου «Best Price Guarantee»



Φωτογραφική Έκθεση Medasset



Αφίσες Περιβαλλοντικής Ευαισθησίας



Αφίσα Κεντρικού Γραφείου Πληροφοριών



Υπηρεσίες – Δραστηριότητες

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών παρέχει στους επισκέπτες τις ακόλουθες υπηρεσίες: Προγράμματα Ξενάγησης, Προγράμματα Επισκέψεων Ειδικού Ενδιαφέροντος, Εξυπηρέτηση Επισήμων (VIP) και Διακεκριμένων Προσώπων (CIP), Συντονισμός Κινηματογραφήσεων/Φωτογραφήσεων.

Προγράμματα Ξενάγησης

Τα δίωρα Προγράμματα Ξενάγησης προσφέρονται δωρεάν, πραγματοποιούνται κατά τις εργάσιμες μέρες και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Παρουσίαση όλων των χώρων του αεροδρομίου (Κεντρικός Αεροσταθμός, Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών, Αρχαιολογικό Μουσείο κ.ά.)
- Ξενάγηση στο Σταθμό της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, η οποία περιλαμβάνει μια εντυπωσιακή επίδειξη των οχημάτων κατάσβεσης τύπου «Panther»

Προγράμματα Επισκέψεων Ειδικού Ενδιαφέροντος

Τα προγράμματα παρέχουν στους ενδιαφερόμενους, χωρίς χρέωση, λεπτομερή πληροφόρηση για επιμέρους τομείς λειτουργίας του αεροδρομίου, σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα.

Εξυπηρέτηση Επισήμων (VIP) και Διακεκριμένων Προσώπων (CIP)

Η συγκεκριμένη υπηρεσία καλύπτει, κατά περίπτωση, το συντονισμό της επίσκεψης επισήμων και διακεκριμένων προσώπων, καθώς και την επιμέλεια της σχετικής τελετής, σε συνεργασία με κυβερνητικούς ή ιδιωτικούς φορείς.

Συντονισμός Κινηματογραφήσεων / Φωτογραφήσεων

Η Υπηρεσία Επισκεπτών αναλαμβάνει το συντονισμό και την υλοποίηση των γυρισμάτων και φωτογραφήσεων που πραγματοποιούνται στο αεροδρόμιο. Η υπηρεσία εξασφαλίζει την πρόσβαση και συντονίζει τις κινηματογραφήσεις και φωτογραφήσεις σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου.





Συμβουλευτικές Υπηρεσίες



Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει προσφέρει επιτυχώς συμβουλευτικές υπηρεσίες και έχει υλοποιήσει έργα σε περισσότερα από 20 διεθνή αεροδρόμια ανά τον κόσμο. Επιπλέον, έχει πετύχει πολυάριθμες διακρίσεις, συμπεριλαμβανομένου του Βραβείου OAG Marketing, το οποίο έχει απονεμηθεί στον ΔΑΑ 12 φορές. Το ολοκληρωμένο χαρτοφυλάκιο παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών έχει διαμορφωθεί με βάση τις πραγματικές ανάγκες των αεροδρομίων και καλύπτει τους ακόλουθους τομείς:

Λειτουργίες Αεροδρομίου

- Υπηρεσίες Λειτουργιών Αεροδρομίου & Κέντρο Ελέγχου Λειτουργιών
- Λειτουργικός Σχεδιασμός & Βελτιστοποίηση
- Διαχείριση Κρίσεων & Καταστάσεων Ανάγκης
- Υπηρεσίες Ασφαλείας
- Εξειδικευμένη Εκπαίδευση Λειτουργιών Αεροδρομίου

Μάρκετινγκ Αεροδρομίου

- Εταιρικό Μάρκετινγκ
- Μάρκετινγκ Αεροδρομίου προς Αεροπορικές Εταιρείες / Επιχειρήσεις / Πελάτες
- Έρευνα Αγοράς

Πληροφοριακά Συστήματα & Τηλεπικοινωνίες

- Αξιολόγηση & Βελτιστοποίηση Πληροφοριακών Συστημάτων & Τηλεπικοινωνιών
- Διαχείριση Έργων Πληροφοριακών Συστημάτων & Τηλεπικοινωνιών

- Υπηρεσίες Κέντρου Δεδομένων (Data Center)
- Ολοκλήρωση Πληροφοριακών Συστημάτων & Τηλεπικοινωνιών
- Παροχή Συμβουλευτικών Υπηρεσιών Στρατηγικού Σχεδιασμού

Υπηρεσίες Περιβάλλοντος

- Κλιματική Αλλαγή για Αεροδρόμια
- Διαχείριση Πανίδας
- Διαχείριση Απορριμμάτων
- Σχέσεις με Τοπικές Κοινότητες

Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας

- Ανάλυση & Αξιολόγηση
- Ανάπτυξη Εμπορικής Πολιτικής
- Παρακολούθηση & Υποστήριξη Συμβολαίων

Συστήματα Ποιότητας

- Διαχείριση Ποιότητας για Εκμισθωμένες Υπηρεσίες
- Απολογισμός Βιώσιμης Ανάπτυξης
- Σύστημα Διαχείρισης Επιχειρηματικής Συνέχειας

Επίγεια Εξυπηρέτηση

- Νομοθετικό Πλαίσιο Επίγεια & Εμπορευματικής Εξυπηρέτησης
- Κεντρική Υποδομή Αεροδρομίου
- Εξυπηρέτηση Επιβατών Μειωμένης Κινητικότητας (PRM)

4.2.Κρατικές Αρχές

Α. Κρατική Αεροπορική Αρχή (ΚΑΑ)

Η Κρατική Αεροπορική Αρχή αποτελεί περιφερειακή μονάδα της ΥΠΑ στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Η μονάδα αυτή είναι Εποπτική και Ρυθμιστική Αρχή σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου και τη συστηματική διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων και του Αερολιμένα. Οι έλεγχοι και επιθεωρήσεις διενεργούνται από τους αερολιμενικούς της Κ.Α.Α, οι οποίοι έχουν ειδική εκπαίδευση σε θέματα αεροπορικού και αεροναυτιλιακού αντικειμένου και κατέχουν το Διεθνές Αεροπορικό Πτυχίο του Επιμελητού πτήσεων του ICAO.

Διάρθρωση της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής

Η Κρατική Αεροπορική Αρχή αποτελείται από τους παρακάτω τομείς:

- Τομέας Ελέγχου Ασφαλείας και Προστασίας Αερομεταφορών (Security). Τομέας Αερολιμενικού Ελέγχου.
- Τομέας Ελέγχου Ασφαλείας Πτήσεων. Τομέας Αεροπορικής Εκμετάλλευσης και Προστασίας Δικαιωμάτων Επιβατών.

Β. Αρχή Συντονισμού Πτήσεων

Η Αρχή Συντονισμού Πτήσεων είναι αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, έχει διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών Επικοινωνιών και Δικτύων, ιδρύθηκε σε εφαρμογή του Κανονισμού του Συμβουλίου 793/04 που τροποποιεί τον 95/93. Η ΑΣΠ ασκεί καθήκοντα συντονιστή προγραμματιστή όλων των Ελληνικών αερολιμένων σύμφωνα με τον εν λόγω Ευρωπαϊκό Κανονισμό.

Γ. Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ)

Το 1994 η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εξέδωσε την Οδηγία 94/56 για τη «Θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων της Πολιτικής Αεροπορίας», στην οποία τονίζεται η ανάγκη θέσπισης οργανισμού ή οργάνου διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων. Η Ελληνική νομοθεσία προσαρμόστηκε στην Οδηγία με το Ν.2912/01, βάσει του οποίου συστάθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.



Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων είναι ο επίσημος ελληνικός φορέας διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Εκτελεί διερευνήσεις και εκδίδει πορίσματα σύμφωνα με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, την Οδηγία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 94/56 EC (η οποία αντικαταστάθηκε από την EU 9962010) και το Ν.2912/01.

Οι Διερευνητές της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων είναι σε ετοιμότητα επί 24ώρου βάσεως, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες.

Δ. Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας (ΕΑΠΑ)

Η Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας δημιουργήθηκε με το Π.Δ. 120 «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/42/EC του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 13ης Ιουνίου 2003, για την Αναφορά Περιστατικών στην Πολιτική Αεροπορία». Στο συγκεκριμένο διάταγμα ορίζεται ως υπεύθυνος φορέας εφαρμογής των σχετικών διατάξεων η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της σύστασης πενταμελούς διοικητικού οργάνου με τη μορφή Επιτροπής και ονομασία: Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφαλείας.

Έργο της είναι η ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας μέσω της εκμετάλλευσης των υποβαλλόμενων στην Επιτροπή αναφορών. Η εκμετάλλευση αναφέρεται στη συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία, ανάλυση, αποθήκευση, προστασία και προώθηση μέσω κοινής πρόσβασης σε βάση δεδομένων των σχετικών με την ασφάλεια των πτήσεων πληροφοριών, με απώτερο και αποκλειστικό στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων και όχι την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. (πχ. Ενημερωτικό Σημείωμα Ασφάλειας & Πρόληψης που αφορά την παράνομη χρήση συσκευών laser στην Πολιτική Αεροπορία).

Ε. Τελωνείο στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος"

Το Τελωνείο στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος" υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών και πιο συγκεκριμένα στη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ.

Η Υπηρεσία χωρίζεται σε τρεις Υποδιευθύνσεις:

Η Α' Υποδιεύθυνση είναι αρμόδια για τα Τμήματα Τελωνειακών Διαδικασιών, Δασμολογικών Διαδικασιών και Ελέγχου Ταξιδιωτών.

Η Β' Υποδιεύθυνση είναι αρμόδια για τα Τμήματα Τελωνισμού Εμπορευμάτων, Ταχυδρομικών Αποστολών και Ελέγχου Διαχείρισης Αποθηκών.

Η Γ' Υποδιεύθυνση είναι αρμόδια για τα Τμήματα Πληροφοριών Παραποιημένων & Δίωξης και Εκ των Υστέρων Ελέγχων.

Στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας εμπίπτει η εφαρμογή των διατάξεων του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα (Καν. 2913/92) και των διατάξεων εφαρμογής του (Καν. 2454/93), του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (Ν.2960/2001) και της σχετικής Κοινοτικής και Εθνικής Νομοθεσίας για τη βεβαίωση και είσπραξη δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων, όπως επίσης η εξυπηρέτηση και διευκόλυνση του εμπορίου, του πολίτη, των οικονομικών φορέων και η προστασία του κοινωνικού συνόλου.

Είναι επίσης αρμόδια να διενεργεί ελέγχους στα σημεία εισόδου – εξόδου του τελωνειακού εδάφους, για την προάσπιση της δημόσιας υγείας και την προστασία του κοινωνικού συνόλου, σε πρόσωπα, αποσκευές, εμπορεύματα και μεταφορικά μέσα για τον εντοπισμό παρατυπιών και παράνομων πράξεων σύμφωνα με ειδικές Κοινοτικές – Εθνικές διατάξεις, Διεθνείς Συνθήκες και Συμφωνίες.

ΣΤ. Διεύθυνση Αστυνόμευσης Αερολιμένα Αθηνών



Στο χώρο του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών βρίσκεται η Διεύθυνση Αστυνόμευσης Αερολιμένα Αθηνών, η οποία απαρτίζεται:

- από το Τμήμα Ασφαλείας, το οποίο ασχολείται με θέματα αλλοδαπών, κλοπές, απώλειες, απάτες, πλαστογραφίες, κτλ. και στο οποίο υπάγεται και ο Έλεγχος Διαβατηρίων στο χώρο των αφίξεων και αναχωρήσεων
- από το Τμήμα Τροχαίας, το οποίο είναι υπεύθυνο για τροχονομικές παραβάσεις και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο χώρο του ΔΑΑ
- από το Τμήμα Αστυνόμευσης, το οποίο είναι υπεύθυνο για τη γενική αστυνόμευση του χώρου του ΔΑΑ και
- από το Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης, το οποίο είναι υπεύθυνο για τα θέματα που αφορούν στο προσωπικό της Διεύθυνσης Αστυνόμευσης Αερολιμένα Αθηνών.

Ζ. Πυροσβεστική Υπηρεσία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών



Η Πυροσβεστική Υπηρεσία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ιδρύθηκε με το Π.Δ. 386/ 23 Οκτωβρίου 2001 ΦΕΚ 253 Τεύχος Πρώτο. Ιδρύθηκε μετά από Σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου (Πυροσβεστικό Σώμα) με την Διεθνή Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. που υπογράφηκε την 21 Μαρτίου 2001. Η επάνδρωση της Υπηρεσίας έγινε σταδιακά από 20 Ιουλίου 2000 και ολοκληρώθηκε στις 28 Μαρτίου 2001.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις, τα οχήματα και ο λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός ανήκει στην Διεθνή Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. και παραχωρήθηκε στο Ελληνικό

Πυροσβεστικό Σώμα, το οποίο και επανδρώνει τον Κύριο Πυροσβεστικό Σταθμό και Υποσταθμό.

Η Υπηρεσία έχει την δυνατότητα να καλύψει την περίπτωση ατυχήματος αεροσκάφους, πυρκαγιάς σε κτιριακές εγκαταστάσεις, χημικά και λοιπά ατυχήματα, σε ακτίνα έως 8 χλμ, από το κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού. Επίσης, σε περίπτωση αναμενόμενου ατυχήματος υπάρχει η δυνατότητα επίστρωσης του Δυτικού διαδρόμου με στρώμα αφρού.



Η. Υπηρεσία Εναερίων Μέσων του Πυροσβεστικού Σώματος

Η Υπηρεσία Εναερίων Μέσων του Πυροσβεστικού Σώματος έχει ως αποστολή την από αέρος υποστήριξη και ενίσχυση του έργου των Υπηρεσιών του Σώματος στα πλαίσια άσκησης των αρμοδιοτήτων τους.

Θ. Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ)

Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία είναι Υπηρεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (ΥΕΘΑ), έχει την έδρα της στο Ελληνικό και στελεχώνεται από πολιτικό και στρατιωτικό προσωπικό. Στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υπάρχουν δύο περιφερειακά μετεωρολογικά κλιμάκια της ΕΜΥ, το Μετεωρολογικό Γραφείο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΜΓΔΑΑ), που στεγάζεται στο Κτήριο του Κεντρικού Αεροσταθμού, και ο Μετεωρολογικός Σταθμός Σπάτων.



Ι. Αεροϋγειονομείο

Στην Περιφέρεια Αττικής συνίσταται Αεροϋγειονομείο, που λειτουργεί σε επίπεδο Τμήματος της Διεύθυνσης Υγείας και Πρόνοιας, για την κάλυψη αναγκών του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Το Αεροϋγειονομείο έχει τις εξής αρμοδιότητες:

Χειρίζεται όλα τα υγειονομικά θέματα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας και της Ελληνικής νομοθεσίας. Επίσης χορηγεί και πιστοποιητικά σορών.

Ελέγχει τη διατήρηση του χώρου του αεροδρομίου και των γύρω από αυτό χώρων, σε κατάσταση που να καλύπτει τους όρους υγιεινής.

Ασκεί τον υγειονομικό έλεγχο στα με υγειονομικό ενδιαφέρον καταστήματα του αεροδρομίου.

ΙΑ. Χημική Υπηρεσία Αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος»

Η Χημική Υπηρεσία Αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος» είναι αρμόδια για τον ποιοτικό έλεγχο των εισαγομένων και εξαγομένων εμπορευμάτων, σε θέματα αρμοδιότητας της (π.χ. χημικά παρασκευάσματα, βιομηχανικά προϊόντα, ενδύματα, υποδήματα, πολύτιμα μέταλλα και πέτρες, τάπητες, χαρτιά, πλαστικά, περιέκτες τροφίμων πλαστικοί, αιθέρια έλαια, μεταποιημένα τρόφιμα, καθαριστικά προϊόντα, οινοπνευματώδη, καύσιμα).

ΙΒ. Φυτοϋγειονομικός και Ποιοτικός Έλεγχος

Το Γραφείο Φυτοϋγειονομικού και Ποιοτικού Ελέγχου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ανήκει διοικητικά στο Περιφερειακό Κέντρο Προστασίας Φυτών και Ποιοτικού Ελέγχου Πειραιώς του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Οι κτιριακές του εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν γραφεία, χώρους ελέγχου και ψυχόμενους χώρους συντήρησης των ελεγχόμενων φορτίων. Το προσωπικό του γραφείου αποτελείται από Γεωπόνους Φυτοϋγειονομικούς και Ποιοτικούς ελεγκτές του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

ΙΓ. Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου (ΣΥΚΕ)

Η υπηρεσία εποπτεύεται από τη Δ/ση Υγείας των Ζώων του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων.

Διενεργεί τους προβλεπόμενους από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία υγειονομικούς κτηνιατρικούς ελέγχους σε προϊόντα ζωικής προέλευσης και ζώντα ζώα παραγωγικά ή ζώα συντροφιάς προερχόμενα από τρίτες χώρες.

ΙΔ. Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου / ΕΛΤΑ

Το Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου ξεκίνησε τη λειτουργία του στις 28 Μαρτίου 2001, ημέρα κατά την οποία ξεκίνησε και η λειτουργία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Οι εγκαταστάσεις του καλύπτουν 6.984 τ.μ.



Το Κέντρο διοικητικά υπάγεται στη Διεύθυνση Διεθνή Ταχυδρομείου. Αποτελείται από τα εξής 6 Τμήματα: Διαχείρισης Αποστολών, Διαλογής, Ειδικής Διαχείρισης, Δεμάτων, Διεθνών Λογαριασμών και Διοικητικής Υποστήριξης, Ασφάλειας και Ποιότητας.

ΙΕ. ΟΤΕ

Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης Αεροδρομίου

Σήμερα οι τηλεπικοινωνίες είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για τη σωστή και ασφαλή λειτουργία κάθε επιχείρησης, πολύ δε περισσότερο ενός σύγχρονου αερολιμένα.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ανέθεσε το έργο αυτό, δηλαδή της τηλεπικοινωνιακής του υποστήριξης, στον ΟΤΕ.

Η λειτουργία του Τμήματος Τεχνικής Υποστήριξης Αεροδρομίου (Πρώην Κέντρου Εξυπηρέτησης ΟΤΕ) ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 2000, με την προετοιμασία όλων των Τηλεπικοινωνιακών υποδομών και εγκαταστάσεων της Αεροπορικής Κοινότητας του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.



4.3.Εγκαταστάσεις ΔΑΑ



4.3.1. Αεροσταθμοί: Κεντρικός – Δορυφορικός

Ο ΔΑΑ διαθέτει δύο αεροσταθμούς, το Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού (Main Terminal Building) και το Κτίριο Δορυφορικού Αεροσταθμού (Satellite Terminal Building).

Ο Κεντρικός Αεροσταθμός εκτείνεται σε πέντε επίπεδα, το -1, το 0, το 1, το 2 και το 3. Στο επίπεδο -1 βρίσκονται αποθηκευτικοί χώροι και ο δρόμος τροφοδοσίας, στο 0 βρίσκονται οι Αφίξεις, στο 1 οι Αναχωρήσεις, στο 2 στην περιοχή ελεύθερης πρόσβασης κάποιες μονάδες εστίασης και προσφερόμενες υπηρεσιών, μουσείο, περιβαλλοντικό κέντρο, χαμόγελο του παιδιού και σε ελεγχόμενη περιοχή γραφεία και στο 3 βρίσκονται χώροι γραφείων. Το Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού φιλοξενεί όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες, εγκαταστάσεις και γραφεία για τη λειτουργία του Αεροδρομίου.

Ο Δορυφορικός Αεροσταθμός εκτείνεται σε τρία επίπεδα, το -1, το 0 και το 1. Στο επίπεδο -1 καταλήγει ο υπόγειος διάδρομος που ενώνει τον Κεντρικό Αεροσταθμό με τον Δορυφορικό και διαθέτει επιπλέον γραφεία και αποθήκες. Στο επίπεδο 0 βρίσκονται οι Αφίξεις και στο 1 οι Αναχωρήσεις. Ο Δορυφορικός Αεροσταθμός χρησιμοποιείται σε περιόδους μεγάλης επιβατικής κίνησης, όταν οι εγκαταστάσεις του Κεντρικού δεν επαρκούν για τους ταξιδιώτες και σε περιόδους φιλοξενίας μεγάλων γεγονότων όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, η διοργάνωση του τελικού του Champions League κτλ.

4.3.2. Εμπορευματικός Σταθμός ΔΑΑ

Η υποδομή & οι υπηρεσίες του Εμπορευματικού Σταθμού του ΔΑΑ διακρίνονται στα παρακάτω.

Εμπορευματική Υποδομή

- Τέσσερις ανεξάρτητοι εμπορευματικοί σταθμοί με:
 - Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου 30.000 τ.μ.
 - Συνολικό εμβαδόν γραφειακών χώρων 7.000 τ.μ.
 - Συνολική δυνατότητα διαχείρισης 275.000 τόνων ετησίως
- Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας επιφάνειας 7.000 τ.μ.
- Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου επιφάνειας 4.500 τ.μ.
- Συνοριακός Σταθμός Κτηνιατρικού & Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου επιφάνειας 650 τ.μ.

- Οροθετημένος χώρος στάθμευσης εμπορευματικών αεροσκαφών, με δυνατότητα επέκτασης, πλησίον των εμπορευματικών σταθμών
- Πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη περαιτέρω εμπορευματικών σταθμών

Παρεχόμενες Υπηρεσίες

- Διαχείριση και εναπόθεση εμπορευμάτων τρίτων εντός υποκείμενου χώρου
- Διαχείριση και εναπόθεση ευπαθών εμπορευμάτων σε θερμοκρασίες ψύξης και κατάψυξης
- Διαχείριση και εναπόθεση ραδιενεργών και άλλων επικινδύνων υλικών
- Διαχείριση και εναπόθεση σε χρηματοκιβώτιο τιμαλφών και άλλων πολύτιμων εμπορευμάτων
- Διαχείριση άλλων εμπορευμάτων που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης (π.χ. ζώντα ζώα, υπερμεγέθη αντικείμενα)
- Διαχείριση αποστολών ταχυμεταφορών
- 100% έλεγχος ασφαλείας εμπορευμάτων προς εξαγωγή (κυρίως μέσω μηχανημάτων X-ray)
- Συνοριακός σταθμός ελέγχου Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καραντίνα ζώων, έλεγχος ζώντων ζώων, φυτών και νωπών προϊόντων
- Υγειονομικός Έλεγχος
- 24ωρη λειτουργία Τελωνείου για εμπορεύματα άμεσης παράδοσης

4.3.3. Εκθεσιακό κέντρο



Με 50.000 τ.μ. συνολικών στεγασμένων χώρων, το νέο Εκθεσιακό και Συνεδριακό Κέντρο METROPOLITAN EXPO είναι το μεγαλύτερο και πλέον σύγχρονο συγκρότημα τους είδους του στην Ελλάδα.

Αποτελείται από 4 μεγάλες αίθουσες εκθέσεων, 2 συνεδριακές αίθουσες δυναμικότητας 600 ατόμων και προσφέρει στους επισκέπτες όλες τις απαραίτητες ανέσεις και υπηρεσίες υποστήριξης μέσω 2 ανεξάρτητων εισόδων/χώρων υποδοχής/βεστιαρίων, 2 εστιατορίων και 7 cafe καθώς και ενός πλήρως εξοπλισμένου business centre.

Πρόσβαση στο METROPOLITAN EXPO

Η πρόσβαση στο Εκθεσιακό και Συνεδριακό Κέντρο είναι εφικτή με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (METRO, Προαστιακός, Λεωφορειακές γραμμές). Φθάνοντας στο Αεροδρόμιο, μπορείτε να χρησιμοποιήσετε ΔΩΡΕΑΝ το εσωτερικό λεωφορείο που θα σας μεταφέρει άμεσα από τον Κεντρικό Αεροσταθμό στο METROPOLITAN EXPO. Η στάση του εσωτερικού λεωφορείου βρίσκεται στο επίπεδο των Αφίξεων, απέναντι από την Έξοδο 2.

Εάν επιλέξετε να χρησιμοποιήσετε το αυτοκίνητό σας ο κύριος άξονας πρόσβασης είναι η Αττική Οδός με κατεύθυνση προς Αεροδρόμιο. Αφού προσπεράσετε την

έξοδο για τις «Αναχωρήσεις/ Αφίξεις» οδηγείτε σε ευθεία πορεία για περίπου 2 χιλιόμετρα ακολουθώντας τη σχετική σήμανση προς «Εκθεσιακό Κέντρο». Το METROPOLITAN EXPO διαθέτει 2 μεγάλους χώρους ΔΩΡΕΑΝ στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας 3.500 θέσεων.



4.3.4. Εμπορικό Πάρκο

Το Εμπορικό Πάρκο βρίσκεται στην είσοδο του αεροδρομίου και σε κοντινή απόσταση από το κτίριο του αεροσταθμού. Είναι προσβάσιμο μέσω της Αττικής Οδού και εξυπηρετείται από τις λεωφορειακές γραμμές του αεροδρομίου



“ΤΑΞΙΔΕΨΤΕ” ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΑΡΚΟ
ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ
ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΜΟΝΟ ΤΟΥ ΕΝΑΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
ΚΑΘΩΣ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ:

- Χιλιάδες προϊόντα για εσάς και το σπίτι σε προσιτές τιμές
- Άμεση και εύκολη πρόσβαση
- 3.000 δωρεάν άνετες θέσεις στάθμευσης



4.3.5. Ξενοδοχείο Sofitel Athens Airport



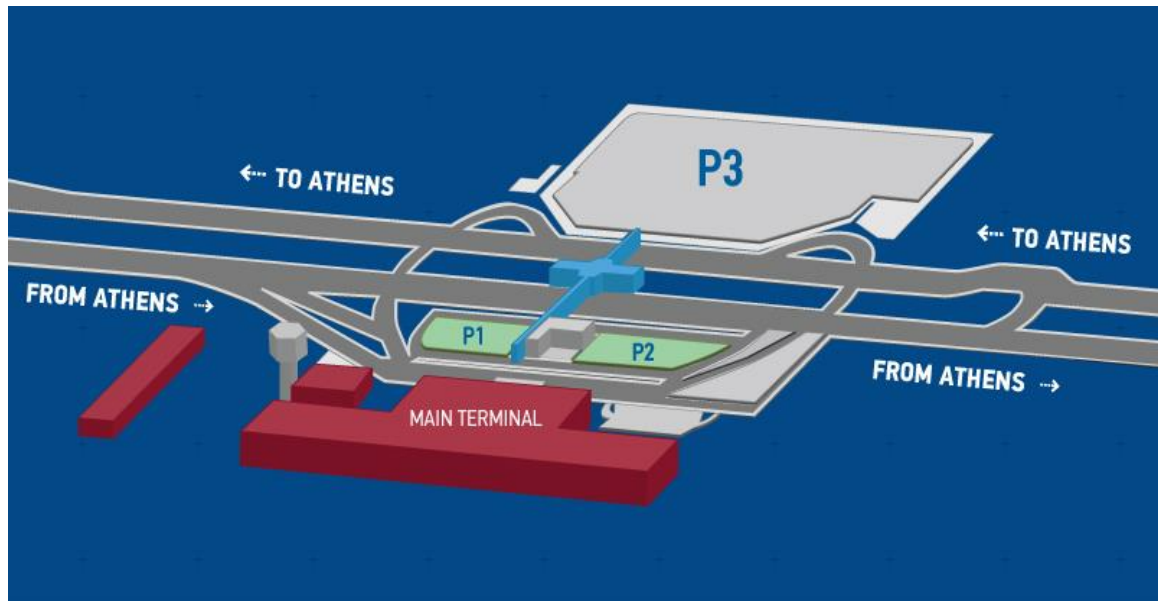
SOFITEL ATHENS AIRPORT

Το ξενοδοχείο Sofitel 5* βρίσκεται απέναντι από το κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Διαθέτει 345 ηχομονωμένα δωμάτια, 2 executive ορόφους, 13 σουίτες, καθώς και τα εστιατόρια «Μεσογαία» με μεσογειακή κουζίνα και «Καράβι» με γαλλική gourmet διεθνή κουζίνα.

Επίσης, το Sofitel Athens Airport διαθέτει μπαρ με πανοραμική θέα, βιβλιοθήκη, έντεκα αίθουσες συναντήσεων χωρητικότητας έως 700 ατόμων και γυμναστήριο με εσωτερική πισίνα και σάουνα.

Το Sofitel Athens Airport βραβεύτηκε ως “Ομάδα της Χρονιάς: Εξυπηρέτηση Πελατών – Front Line” στα Εθνικά Βραβεία Εξυπηρέτησης Πελατών 2011.

4.3.6. Χώροι Στάθμευσης



ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΙΚΡΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ (P1 & P2)



Ο χώρος στάθμευσης Μικρής Διάρκειας (P1&P2) βρίσκεται στο επίπεδο των Αφίξεων, απέναντι από τον Κεντρικό Αεροσταθμό, με 1.360 διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Για στάθμευση έως 20' το πάρκιν στο χώρο είναι δωρεάν. Διαθέτει επίσης 24ωρη εξυπηρέτηση πελατών.

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ (P3)



Ο χώρος στάθμευσης Μακράς Διάρκειας (P3) βρίσκεται παραπλεύρως της Αττικής Οδού, με 5.800 διαθέσιμες θέσεις και ενδείκνυται για στάθμευση άνω των 5 ωρών. Η μετακίνηση από/προς το P3 γίνεται είτε μέσω της πεζογέφυρας που οδηγεί στο Επίπεδο των Αναχωρήσεων σε περίπου 5 λεπτά είτε μέσω του λεωφορείου (shuttle bus) που παρέχεται δωρεάν, με χρόνος μεταφοράς στον Αεροσταθμό τα 5-6 λεπτά. Διαθέτει επίσης 24ωρη εξυπηρέτηση πελατών.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



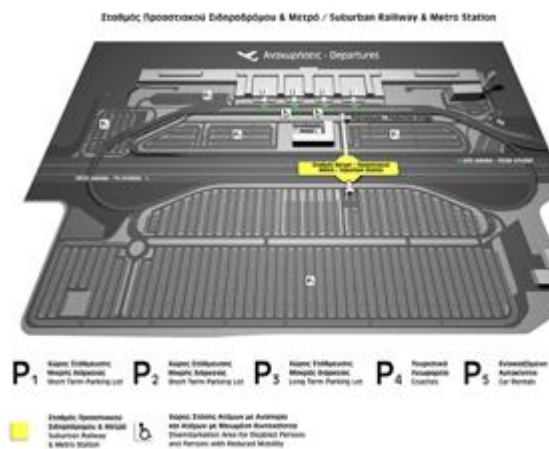
Με την Υπηρεσία Διακεκριμένης Στάθμευσης ο επιβάτης απλά οδηγεί το αυτοκίνητό του στο επίπεδο των Αναχωρήσεων (Είσοδος 3 του Κεντρικού Αεροσταθμού), παραδίδει τα κλειδιά του αυτοκινήτου του στο εκπαιδευμένο προσωπικό και το αυτοκίνητό του θα σας παραδοθεί στο ίδιο σημείο την ακριβή ημέρα και ώρα που ζητήσει. Επιπλέον, στις παροχές περιλαμβάνονται και υπηρεσίες πλυσίματος.

4.3.7. Σιδηροδρομικός Σταθμός Αεροδρομίου (Airport Railway Station)

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Αεροδρομίου είναι ο τερματικός σταθμός για τις γραμμές του Μετρό και του Προαστιακού Σιδηροδρόμου και στις εγκαταστάσεις του περιλαμβάνει εμπορικούς χώρους που καλύπτουν βασικές ανάγκες και εκδοτήρια εισιτηρίων. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός συνδέεται με το επίπεδο Αναχωρήσεων του Κεντρικού Αεροσταθμού με μία εναέρια πεζογέφυρα.

Ο ΔΑΑ συνδέεται μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου με το Σταθμό Λαρίσης (Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών), το λιμάνι του Πειραιά και το Κιάτο.

Η πρόσβαση μέσω Μετρό γίνεται με την Γραμμή 3, την μπλε γραμμή.



4.4. Τα βραβεία του ΔΑΑ

Με όχημα τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρει, Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι κάτοχος σημαντικότητας αριθμού διεθνών διακρίσεων και βραβείων.

1. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΑΡΙΣΤΕΙΑ

- Routes Europe 2014 (Απρίλιος 2014)

Με μία ακόμη διεθνή αναγνώριση για το αεροδρόμιο της Αθήνας στη μεγαλύτερη συνάντηση του κλάδου των αερομεταφορών “ROUTES Europe 2014” (Μασσαλία, 6-8 Απριλίου). Οι αεροπορικές εταιρείες βράβευσαν το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στην κατηγορία επιβατικής κίνησης 4-20 εκ. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι το πιο πολυβραβευμένο αεροδρόμιο παγκοσμίως στον πολύ σημαντικό θεσμό των ROUTES, όπου οι αεροπορικές εταιρείες αξιολογούν τα προγράμματα υποστήριξης των αεροδρομίων που ανταποκρίνονται με τον πιο εύστοχο τρόπο στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων δρομολογίων ή τη διατήρηση υφιστάμενων.

- STEVIE INTERNATIONAL BUSINESS AWARDS - χάλκινο βραβείο στην κατηγορία «Εταιρεία της Χρονιάς - Μεταφορές» (Αύγουστος 2013)

Στη συγκεκριμένη κατηγορία διαγωνίστηκαν πάνω από 100 επιχειρήσεις του αεροπορικού κλάδου από περισσότερες από 50 χώρες.

- Routes Europe 2013 (Μάιος 2013)

1ο βραβείο στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών από τις αεροπορικές εταιρείες στην κατηγορία επιβατικής κίνησης 4-20 εκ.

- Routes Europe 2012 (Μάιος 2012)

Ειδικό τιμητικό βραβείο στην κατηγορία «Μεσόγειος/Ν. Ευρώπη», σε αναγνώριση της δημιουργικότητας και της συνεχούς και δυναμικής υποστήριξης που προσφέρει στις αναπτυξιακές προσπάθειες και τα προγράμματα των εταιρειών, ειδικά κατά την εξαιρετικά αρνητική οικονομική συγκυρία στην Ελλάδα.

- Routes Europe 2011 (Μάιος 2011)

Βραβείο για τη Στρατηγική Μάρκετινγκ για τη συνεχή υποστήριξη που προσφέρει μέσω των προγραμμάτων του αεροδρομιακού μάρκετινγκ και αναπτυξιακών κινήτρων.

- Βρετανικό Ινστιτούτο Διοίκησης Μεταφορών: «Ευρωπαϊκό Αεροδρόμιο 2011» (Μάιος 2011)

Αξιολογώντας τα αεροδρόμια σε μια εξαιρετικά δύσκολη περίοδο για τον κλάδο των αερομεταφορών, το βρετανικό Ινστιτούτο Διοίκησης Μεταφορών απέδωσε στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών τον τίτλο «Ευρωπαϊκό Αεροδρόμιο 2011» (“European Airport of the Year 2011”), για τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και το σχεδιασμό του, την επιτυχημένη και διεθνώς αναγνωρισμένη στρατηγική μάρκετινγκ που εφαρμόζει, την ισχυρή επιχειρηματικότητα και την εταιρική υπευθυνότητά του, παρά τη δυσμενή συγκυρία την οποία διανύει η ελληνική οικονομία.

- «Αεροδρόμιο της χρονιάς» ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών στο Συνέδριο Αερομεταφορών του Κατάρ (Οκτώβριος 2010)

Ως «Αεροδρόμιο της χρονιάς 2010» βραβεύτηκε ανάμεσα στους κορυφαίους του κλάδου των αερομεταφορών ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, σε αναγνώριση της

ποιότητας των υπηρεσιών προς τους επιβάτες και τους πελάτες του, αλλά και του ισχυρού επιχειρηματικού μοντέλου και της ανταγωνιστικότητάς του. Η σημαντική αυτή βράβευση πραγματοποιήθηκε στο Κατάρ, στο πλαίσιο του ετήσιου Συνεδρίου Αερομεταφορών της Ντόχα.

- Παγκόσμιο Συνέδριο Ανάπτυξης Αερογραμμών ROUTES 2010 (Σεπτέμβριος 2010)

Με τις ψήφους των αεροπορικών εταιρειών από όλο τον κόσμο, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βραβεύθηκε ως το 2ο καλύτερο αεροδρόμιο στην Ευρώπη στο αεροδρομιακό μάρκετινγκ, για τη συνεχή και δυναμική υποστήριξη που προσφέρει στις αναπτυξιακές προσπάθειες και τα προγράμματα των εταιρειών.

- «Routes Airport Marketing Awards Europe 2010» (Μάιος 2010)

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατέκτησε την πρώτη θέση στην κατηγορία «Νότια Ευρώπη – Μεσόγειος», στην οποία συμμετείχαν αεροδρόμια όπως, μεταξύ άλλων, της Ρώμης, της Βαρκελώνης, της Μαδρίτης, της Λισαβόνας και τα 2 αεροδρόμια της Κωνσταντινούπολης.

- Παγκόσμιο Συνέδριο Ανάπτυξης Αερογραμμών ROUTES 2009 (Σεπτέμβριος 2009)

Με το αεροδρόμιο της Αθήνας «πρωταθλητή Ευρώπης» ολοκληρώθηκαν τα ROUTES 2009, η μεγαλύτερη παγκόσμια συνάντηση αεροδρομίων και αεροπορικών εταιρειών (12-15 Σεπτεμβρίου, Πεκίνο). Με τις ψήφους των αεροπορικών εταιρειών από όλο τον κόσμο, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βραβεύθηκε ξανά ως το καλύτερο αεροδρόμιο στην Ευρώπη στο αεροδρομιακό μάρκετινγκ, για τη συνεχή και δυναμική υποστήριξη που προσφέρει στις αναπτυξιακές προσπάθειες και τα προγράμματα των εταιρειών.

Στη δύσκολη διεθνή συγκυρία, η νέα βράβευση των αεροπορικών εταιρειών προς το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών αποκτά ιδιαίτερη αξία: Το αεροδρόμιο της Αθήνας ήταν το 2009 το μοναδικό μεγάλο ευρωπαϊκό αεροδρόμιο που κατάφερε να έχει αύξηση των δρομολογίων του, αφού μέχρι τώρα μέσα στη χρονιά που διανύουμε, τα προγράμματα υποστήριξης του ΔΑΑ έφεραν 12 νέες αεροπορικές εταιρείες και 8 νέους διεθνείς προορισμούς.

- «Routes Airport Marketing Awards Europe 2009» (Μάιος 2009)

Ευρωπαϊκή πρωτιά στο αεροδρομιακό μάρκετινγκ για 5η συνεχή χρονιά: και 1ο βραβείο στη γεωγραφική περιοχή «Νότια Ευρώπη–Μεσόγειος», ανταγωνιζόμενος αεροδρόμια όπως της Ρώμης, της Βαρκελώνης, της Μαδρίτης, της Λισαβόνας και της Κωνσταντινούπολης.

- 1ο Βραβείο OAG-Routes Airport Marketing 2008 (Οκτώβριος 2008)

Για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά εκπρόσωποι από 250 αεροπορικές εταιρείες έδωσαν ευρωπαϊκή «πρωτιά» στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για τη συνεχή και δυναμική υποστήριξη στις αναπτυξιακές προσπάθειές τους μέσω ενός ευρέως και καινοτόμου φάσματος προγραμμάτων αεροδρομιακού μάρκετινγκ που προσφέρει το αεροδρόμιο.

- 1ο βραβείο OAG Airport Marketing Award 2007 (Οκτώβριος 2007)

Διεθνής επιβράβευση από τις αεροπορικές εταιρείες για 3η συνεχή χρονιά με τον έπαινο ότι «το αεροδρόμιο της Αθήνας διατήρησε τη φλόγα των Ολυμπιακών Αγώνων», ο ΔΑΑ τιμήθηκε για το αναπτυξιακό πρόγραμμά του προς τις αεροπορικές

εταιρείες που είχε ως αποτέλεσμα να προσελκύσει φέτος 12 νέες αεροπορικές εταιρείες και να προσθέσει 11 νέους προορισμούς, στην Αμερική, στην Ασία και στην Ευρώπη.

- 1ο βραβείο OAG Airport Marketing Award 2006 (Οκτώβριος 2006)
Οι βασικοί συνεργάτες του, οι αεροπορικές εταιρείες, έδωσαν την «πρωτιά» στο ΔΑΑ για δεύτερη συνεχή χρονιά, στην κατηγορία επιβατικής κίνησης 10-25 εκ.
- ATRS 2ο Βραβείο Επιχειρηματικής Αποτελεσματικότητας (Μάιος 2006)
Ο ΔΑΑ τιμήθηκε με τη δεύτερη θέση από το Air Transport Research Society (ATRS), στο πλαίσιο του 10ου Συνεδρίου του ATRS που πραγματοποιήθηκε στη Ναγκόγια της Ιαπωνίας
- 1ο βραβείο OAG Airport Marketing Award 2005 (Οκτώβριος 2005)
Στο πλαίσιο της απονομής των ετήσιων βραβείων μάρκετινγκ αεροδρομίων ο ΔΑΑ τιμήθηκε από τη διεθνή αεροπορική κοινότητα ως το κορυφαίο αεροδρόμιο παγκοσμίως στην κατηγορία του (10 - 25 εκ. επιβάτες), για το πρόγραμμα υποστήριξης των αεροπορικών εταιρειών και τη συμβολή του αεροδρομίου στην ανάπτυξη νέων δρομολογίων.
- «Ευρωπαϊκό Αεροδρόμιο της Χρονιάς 2004» (Δεκέμβριος 2004)
Το καινοτόμο επιχειρηματικό σχήμα και η επιτυχημένη πορεία που είχε διαγράψει, χάρισαν στο ΔΑΑ τον τίτλο του Ευρωπαϊκού Αεροδρομίου της Χρονιάς 2004 ("European Airport of the Year 2004"), στο πλαίσιο του ετήσιου θεσμού του βρετανικού Ινστιτούτου Διοίκησης Μεταφορών* (Institute of Transport Management / ITM).
- Βραβείο EAGLE (Ιούνιος 2003)
Σε ένδειξη αναγνώρισης της συμβολής του στον κλάδο των αερομεταφορών και της υποστήριξης προς τις αεροπορικές εταιρείες ο ΔΑΑ τιμήθηκε με το Βραβείο Eagle 2003 του Διεθνούς Οργανισμού Αερομεταφορών (IATA).
- 1ο βραβείο OAG Airport Marketing Award 2002 (Σεπτέμβριος 2002)
Οι αεροπορικές εταιρείες βράβευσαν το ΔΑΑ ως το κορυφαίο αεροδρόμιο στον κόσμο, (επιβατική κίνηση 5 - 15 εκατομμύρια επιβάτες) και απενεμήθη επιπλέον ειδικό τιμητικό βραβείο στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε αναγνώριση της αποτελεσματικότητάς του στον τομέα του μάρκετινγκ απέναντι στις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετώπισε από την έναρξη λειτουργίας του, το Μάρτιο του 2001

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΑΡΙΣΤΕΙΑ

- 46ο Paris Air Show - Βραβείο "Aerospace Industry Awards 2005" (Ιούνιος 2005)
Με το Βραβείο "Aerospace Industry Awards 2005" στην κατηγορία "Υποδομές & Περιβάλλον", τιμήθηκε στο Παρίσι ο ΔΑΑ, στο πλαίσιο του 46ου Paris Air Show, της μεγαλύτερης έκθεσης του αεροπορικού χώρου παγκοσμίως.

3. ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

- 3η Απονομή Superbrands - βραβείο 'Corporate Superbrand' (Απρίλιος 2010)
ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, για δεύτερη συνεχόμενη φορά, βραβεύθηκε ως κορυφαίο 'Corporate Superbrand' στην κατηγορία «Ταξίδια –Τουρισμός» στο πλαίσιο

της τελετής απονομής των βραβείων Superbrands, που πραγματοποιήθηκε στις 20 Απριλίου 2010 στο Μέγαρο Μουσικής.

Ο θεσμός Superbrands εγκαινιάστηκε το 1994-95 στη Μεγάλη Βρετανία και από τότε μέχρι σήμερα έχει διαδοθεί σε περισσότερες από 80 χώρες σε όλο τον κόσμο.

- Βραβεία AETRA - 2η θέση στον κόσμο για το 2004 (Ιούνιος 2005)

Για το 2004, η διεθνής αεροπορική κοινότητα βράβευσε το ΔΑΑ με τις ακόλουθες διακρίσεις - 2η θέση στον κόσμο (κίνηση από 5 έως 15 εκατομμύρια ετησίως), και 3η θέση στην Ευρώπη ανεξαρτήτως κατηγορίας επιβατικής κίνησης, στην κατηγορία «Συνολική Ικανοποίηση Επιβατών».

- 2η Απονομή Superbrands - βραβείο "Χρυσός Ήλιος" (2005)

- Βραβεία AETRA - 2ο αεροδρόμιο στην Ευρώπη / 2ο στον κόσμο για το 2003 (Οκτώβριος 2004)

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ετήσιας ανεξάρτητης έρευνας "Global Airport Monitor" του Παγκόσμιου Οργανισμού Αερομεταφορών (IATA) για το 2003, το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" κατέκτησε, για δεύτερη συνεχή χρονιά, τη 2η θέση στην Ευρώπη για τη "Συνολική Ικανοποίηση Επιβατών" ανεξαρτήτως κατηγορίας επιβατικής κίνησης και τη 2η θέση στην παγκόσμια κατάταξη.

- Βραβεία IATA "Global Airport Monitor" για το 2002 (Μαΐος 2003)

Στην κατηγορία των αεροδρομίων με μέγιστη επιβατική κίνηση 15 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατέλαβε την 1η θέση τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο σε ό,τι αφορά τη Συνολική Ικανοποίηση Επιβατών, σύμφωνα με τα ετήσια αποτελέσματα της ανεξάρτητης έρευνας "Global Airport Monitor" του Διεθνούς Οργανισμού Αερομεταφορών (IATA) για το 2002.

- Βραβείο IATA (Ιούνιος 2002)

2η θέση στην Ευρώπη και 3η θέση στον κόσμο για το 2001 για τη «Συνολική Ικανοποίηση Επιβατών» για αεροδρόμια με μέγιστη επιβατική κίνηση μέχρι 15 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο

4. ΕΤΑΙΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

- Διάκριση Δέσμευσης για το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Ιούνιος 2005)

Με τη Διάκριση Δέσμευσης (Recognition of Commitment) για το 2004, το Ελληνικό Ινστιτούτο Εσωτερικών Ελεγκτών (ΕΙΕΕ) τίμησε χθες, στο πλαίσιο ειδικής εκδήλωσης, το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ως επιβράβευση για την προσήλωση που επέδειξε στην Επαγγελματική Αριστεία, την Επαγγελματική Ποιότητα και την Επαγγελματική Καταξίωση.

- Διάκριση για τη «Δέσμευση στην Επιχειρηματική Αριστεία» στον τομέα του Ανθρώπινου Δυναμικού (Ιούνιος 2004)

Με τη διάκριση "Δέσμευση στην Επιχειρηματική Αριστεία - Committed to Excellence" του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διοίκησης Ποιότητας (E.F.Q.M.) τιμήθηκε η Γενική Διεύθυνση Εταιρικών Υπηρεσιών του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, για το επιχειρηματικό επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών του ΔΑΑ, σε ό,τι αφορά θέματα ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας.

- Βραβείο KPMG για την εκπαίδευση και ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού (Απρίλιος 2003)

Βραβείο για τη σημαντική δραστηριότητά του στον τομέα εκπαίδευσης και ανάπτυξης του προσωπικού απενεμήθη στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών κατά την διάρκεια των εργασιών του 6ου Συμποσίου Ανθρώπινου Δυναμικού, που διοργανώθηκε από την εταιρία συμβούλων επιχειρήσεων KPMG.

5. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

- 1ο Βραβείο Εμπορευματικής Ανάπτυξης "Air Cargo Excellence 2010" από τις αεροπορικές εταιρείες (Μάρτιος 2010)

Με τις ψήφους των αεροπορικών εταιρειών από όλο τον κόσμο, το αεροδρόμιο της Αθήνας απέσπασε το 1ο Βραβείο στην κατηγορία των ευρωπαϊκών αεροδρομίων με διακίνηση μεταξύ 100 και 500 χιλιάδων τόνων ετησίως, σε αναγνώριση της συμβολής του στον τομέα των εμπορευματικών αερομεταφορών. Η βράβευση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Συνέδριου Εμπορευματικών Αερομεταφορών της IATA στο Βανκούβερ.

- 1ο Βραβείο Εμπορευματικών Αερομεταφορών 2006 (Απρίλιος 2006)

Ο ΔΑΑ τιμήθηκε με την πιο σημαντική διάκριση στον κλάδο των εμπορευματικών αερομεταφορών διεθνώς, στην τελετή απονομής των βραβείων «Cargo Airline of the Year», που οργανώνουν κάθε χρόνο το περιοδικό «Air Cargo News» και το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI). Ο ΔΑΑ τιμήθηκε στην κατηγορία 100 - 500.000 τόνων ετήσιας διακίνησης.

6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Eco-Innovation Award 2013

1^η θέση για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στον τομέα των περιβαλλοντικών πρωτοβουλιών από το Συμβούλιο Αεροδρομίων της Ευρώπης (Airports Council International - Europe), στο ετήσιο συνέδριο του Συμβουλίου στην Κωνσταντινούπολη. Πιο συγκεκριμένα, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών σημείωσε υψηλές επιδόσεις σε θέματα περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, στην αποτελεσματική διαχείριση των εκπομπών άνθρακα αλλά και στην ευαισθητοποίηση και δέσμευση του συνόλου των φορέων και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο.

- Βραβείο Greenbuilding ως επιβράβευση της συνεισφοράς του ΔΑΑ στην Ενέργεια και στο Περιβάλλον (Απρίλιος 2008)

Ο ΔΑΑ τιμήθηκε με το Βραβείο Greenbuilding από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας στα κτίρια και στις εγκαταστάσεις του.

- 46ο Paris Air Show - Βραβείο "Aerospace Industry Awards 2005" (Ιούνιος 2005)

Μία ιδιαίτερα σημαντική διεθνή διάκριση στην κατηγορία "Υποδομές & Περιβάλλον στο πλαίσιο του 46ου Paris Air Show, της μεγαλύτερης έκθεσης του αεροπορικού χώρου παγκοσμίως (Αεροδρόμιο Le Bourget, Παρίσι).

- GREENLIGHT (Νοέμβριος 2004)

Βραβείο GreenLight για την ενεργειακή και περιβαλλοντική συμβολή του ΔΑΑ. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι η πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα που τιμάται με το βραβείο GreenLight της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη μιας σειράς

ενεργειακά αποδοτικών δραστηριοτήτων στο φωτισμό που συμβάλλουν στον περιορισμό του φαινομένου του θερμοκηπίου.

7. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ & ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- Χρυσός «Ermis» για τη νέα ιστοσελίδα του αεροδρομίου (Ιανουάριος 2014)
Για τον πρωτοποριακό σχεδιασμό, την εύκολη και χρηστική πλοήγηση αλλά και τη διαδραστική δημιουργικότητα το www.aia.gr βραβεύτηκε με το χρυσό βραβείο “Ermis” στην κατηγορία «Digital – Travel».

- Ψηφιακές διακρίσεις «Lovie» και «Webit» για το αεροδρόμιο της Αθήνας (Νοέμβριος 2013)

- Βραβείο «Lovie» για τη νέα ιστοσελίδα του αεροδρομίου για τον μοντέρνο σχεδιασμό του και την φιλική προς τον χρήστη πλοήγησή του.

- Πρώτο βραβείο «Webit», για το B2B blog του ΔΑΑ για τις αεροπορικές εταιρείες. Το «εικονικό lounge portal» του ΔΑΑ για καθημερινή επικοινωνία και παροχή πληροφορίας προς τις αεροπορικές εταιρείες, κατέκτησε την πρώτη θέση στην κατηγορία Business to Business, στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Συνεδρίου «Webit» για την online καινοτομία.

- Webbies 2008 - Βραβεία για την ιστοσελίδα του Αεροδρομίου (Φεβρουάριος 2009)

Δύο βραβεία “Webbies” στο πλαίσιο του ομώνυμου θεσμού του Flightglobal.com, κορυφαίου site του χώρου των αερομεταφορών και του περιοδικού Flight International. Ο ΔΑΑ κατέκτησε το 3ο βραβείο στη γενική κατηγορία «Καλύτερη Ιστοσελίδα Αεροδρομίου / Best Airport Website», και το 2ο βραβείο στην κατηγορία «Καινοτομία», για τα πρωτοποριακά εργαλεία πληροφόρησης που παρέχει το αεροδρόμιο.

- Διάκριση EFQM, «Αναγνώριση στην Επιχειρηματική Αριστεία» στον τομέα Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών (Απρίλιος 2003)

Ο ΔΑΑ τιμήθηκε με τη διάκριση «Αναγνώριση στην Επιχειρηματική Αριστεία - Recognized for Excellence» του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διοίκησης Ποιότητας (E.F.Q.M), για το επιχειρηματικό επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών της Διεύθυνσης Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών, που διασφαλίζει την απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας σε ολόκληρο το αεροδρόμιο.

- Βραβείο για τη «Δέσμευση στην Επιχειρηματική Αριστεία» στον τομέα Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών (Μάρτιος 2002)

Ο ΔΑΑ έγινε το πρώτο αεροδρόμιο στην Ευρώπη που βραβεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διοίκησης Ποιότητας (E.F.Q.M) για τη "Δέσμευση στην Επιχειρηματική Αριστεία". Το E.F.Q.M, οργανισμός θεσμοθετημένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχει στόχο την προώθηση της Διοίκησης Ποιότητας στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

8. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

- Αριστεία Κοινωνικής Προσφοράς 2003 (Νοέμβριος 2003)

Με Έπαινο στην ενότητα «Πολιτισμός» τιμήθηκε ο ΔΑΑ στο πλαίσιο των Αριστείων Κοινωνικής Προσφοράς 2003 του Συνδέσμου Διαφημιζομένων Ελλάδος (ΣΔΕ), για τις όψεις πολιτισμού, ελληνικής ιστορίας και παράδοσης που παρουσιάζει καθημερινά σε χιλιάδες διακινούμενων επιβατών.

4.5.Μελλοντικά σχέδια ανάπτυξης ΔΑΑ

Αεροδρομιακή Πόλη

Στα πλαίσια του προγράμματος ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας της Δ.Α.Α., ένας αριθμός οικοπέδων στις Νότιες και Βόρειες περιοχές ανάπτυξης του Αεροδρομίου και στον λόφο Ζάγανη – σύνολο 1,8 εκατομμύρια μ²- δύνανται να αναπτυχθούν με συνδυασμούς εμπορικών χρήσεων, κατόπιν μελέτης επιχειρηματικών προτάσεων.

Δεδομένης της παρούσας ζήτησης η οποία βασίζεται σε μελέτες αγοράς της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, και δεδομένης της πρακτικής σε άλλα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια όσον αφορά την ανάπτυξη ακίνητης περιουσίας, ο συνδυασμός χρήσεων μπορεί να αποτελείται-ενδεικτικά- από:

Εμπορικό Κέντρο (λιανεμπόριο, υπηρεσίες, complex κινηματογράφων, χώροι εστίασης)

Εμπορικό Πάρκο (βλέπε ΙΚΕΑ-Mega-Kotsonolos)

Επιχειρηματικό Πάρκο (κτίρια γραφείων)

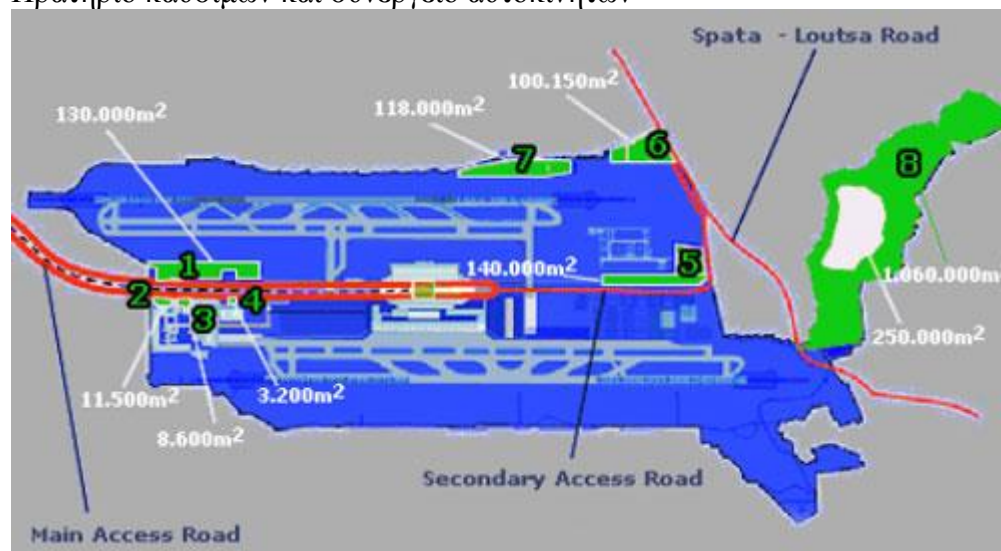
Αποθήκες & Κέντρα Διανομής

Εκθεσιακό/ Συνεδριακό Κέντρο

Ξενοδοχείο/ Υπηρεσίες φιλοξενίας

Διασκέδαση/Αθλητισμός/Ψυχαγωγία & Διασκέδαση (γκολφ, πίστα αυτοκινήτων, θεματικό πάρκο) σε συνδυασμό με συμπληρωματικές εμπορικές υπηρεσίες και υπηρεσίες φιλοξενίας

Πρατήριο καυσίμων και συνεργείο αυτοκινήτων



Οικόπεδο 1 - Εμπορικό Πάρκο Αεροδρομίου : Μέγεθος: 130.000μ², Σύνολο Δόμησης: 58.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 2.700, Διαθέσιμο Οικόπεδο: 5.000μ²

Οικόπεδο 2 - Προτεινόμενη Χρήση: Κτίριο Γραφείων, Μέγεθος: 11.500μ², Σύνολο Δόμησης: 7.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 230

Οικόπεδο 3 - Προτεινόμενη Χρήση: Κτίριο Γραφείων, Μέγεθος: 8.600μ², Σύνολο Δόμησης: 5.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 180

Οικόπεδο 4 - Προτεινόμενη Χρήση: Κτίριο Γραφείων, Μέγεθος: 3.200μ², Σύνολο Δόμησης: 5.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 50

Οικόπεδο 5 - Εκθεσιακό Κέντρο: Μέγεθος: 110.000μ², Σύνολο Δόμησης: 50.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 3.500

Οικόπεδο 6 - Προτεινόμενη Χρήση: Κτίρια Γραφείων & Λιανεμπόριο-Ψυχαγωγία, Μέγεθος: 100.150μ², Σύνολο Δόμησης: 40.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 1.250

Οικόπεδο 7 - Προτεινόμενη Χρήση: Αποθήκες & Κέντρα Διανομής, Μέγεθος: 118.000μ², Σύνολο Δόμησης: 36.000μ², Θέσεις Στάθμευσης: 500

Λόφος Ζάγανη - Προτεινόμενη Χρήση: Γήπεδο Γκολφ, Water Park, Γήπεδα Ποδηλασίας & Trekking, Χώροι Ψυχαγωγίας & Διασκέδασης, Bungalows, Ξενοδοχείο, Εστιατόρια-Cafe Μέγεθος: 1.160.000μ²

5. Δρομολόγια – Προορισμοί

5.1. Η τοποθεσία του ΔΑΑ και η δυνατότητα εξέλιξής του σε Αεροδρόμιο Κόμβο (Hub)

Κόμβοι θεωρούνται τα αεροδρόμια τα οποία οι αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν για να μετεπιβιβάζουν επιβάτες τους που αφικνούνται με εισερχόμενες πτήσεις τους από διαφορετικά μέρη και σε σύντομο χρονικό διάστημα αναχωρούν με εξερχόμενες πτήσεις τους για διαφορετικούς προορισμούς. Οι αεροπορικοί κόμβοι δεν αναφέρονται μόνο σε κινήσεις επιβατών αλλά και σε κινήσεις εμπορευμάτων. Κύριος στόχος των αεροπορικών εταιρειών είναι να μεγιστοποιούν τον αριθμό των πιθανών ταξιδιών που μπορεί να πραγματοποιηθούν μέσα από το δίκτυό τους.

Ένα αεροδρόμιο κόμβος μπορεί να συνεισφέρει στην ανάπτυξη μίας ολόκληρης χώρας, καθώς οι απευθείας συνδέσεις με πολλαπλούς προορισμούς, ιδιαίτερα αν είναι ισχυρών αεροπορικών εταιρειών ή συμμαχιών με μεγάλο δίκτυο και δημοφιλή και ακριβή δρομολόγια, προσελκύουν επενδυτές, τουρίστες και επιχειρηματίες.

Ο ΔΑΑ, μέχρι στιγμής, λόγω συγκυριών όπως πχ το δύσκολο και αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον των τελευταίων ετών ή η έλλειψη ισχυρού εθνικού αερομεταφορέα, δεν έχει καταφέρει να εξελιχθεί σε αεροδρόμιο κόμβο. Δεδομένων, όμως, κάποιων χαρακτηριστικών που πληροί και τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω, ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί.

Κάποια βασικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων κόμβων τα οποία διαθέτει ο ΔΑΑ είναι:

Τοποθεσία

- Η γεωγραφική τοποθεσία του ΔΑΑ είναι ιδανική καθώς είναι πολύ κοντά στο κεντρικό λιμάνι της χώρας, έχει γρήγορη πρόσβαση στα Βαλκάνια και βρίσκεται στη σύνδεση Βορά-Νότου-Ανατολής-Δύσης έχοντας τη δυνατότητα να ελέγξει την ανάπτυξη της Ευρώπης προς την Ασία. Ο ΔΑΑ έχει αρκετά μεγάλο δίκτυο συνδέσεων και στρατηγική τοποθεσία καθώς μπορεί να μειώσει τις αποστάσεις που διανύουν οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες μεταξύ μεγάλων αγορών. Συνέπεια αυτού είναι και η εξοικονόμηση καυσίμων για τις αεροπορικές εταιρείες, αφού θα μπορούν να χρησιμοποιούν μικρότερα αεροσκάφη.

Βέβαια, αντίστοιχο παράδειγμα με αυτό του ΔΑΑ ως προς την τοποθεσία, είναι το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, το οποίο έχει καταφέρει να κερδίσει τον τίτλο του μεγαλύτερου κόμβου στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και είναι πολύ δυνατός ανταγωνιστής.

- Ο μετεωρολογικές συνθήκες λόγω τοποθεσίας είναι επίσης ιδανικές. Είναι ευρέως γνωστό ότι οι άσχημες καιρικές συνθήκες επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη σωστή λειτουργία ενός αεροδρομίου και οι εταιρείες προτιμούν για βάση και σταθμούς τα αεροδρόμια που λειτουργούν χωρίς προβλήματα καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, χωρίς προβλήματα χιονοπτώσεων, ομίχλης και ισχυρών ανέμων.
- Σημαντικός παράγοντας είναι και η δυναμική του πληθυσμού, εγχώριου και τουριστών, που διαθέτει η περιοχή που βρίσκεται το αεροδρόμιο. Ο ΔΑΑ

τόσο λόγω πόλης, αλλά και χώρας γενικότερα, διαθέτει μεγάλη δυναμική με μεγάλο τουριστικό ρεύμα, με αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρείες και οι τουριστικοί πράκτορες που κατευθύνουν ως ένα βαθμό την αγορά να έχουν τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης.

Καθυστερήσεις

Ο αριθμός καθυστερήσεων σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια, μειώνεται συνεχώς με το πέρασμα των ετών, στο οποίο συνεισφέρει η χωρητικότητα των διαδρόμων, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την σωστή και έγκαιρη διαχείριση μεγάλου αριθμού εισερχόμενων και εξερχόμενων πτήσεων. Η έλλειψη καθυστερήσεων είναι απαραίτητη για τη σωστή λειτουργία των διαδικασιών που ακολουθούνται για τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες, όπως τη μετακίνηση από το ένα αεροπλάνο στο άλλο με ηρεμία, διαχείριση και μεταφορά των αποσκευών τους κα.

5.2.Οι προορισμοί

5.2.1. Ελλάδα

Οι προορισμοί στον Ελληνικό χώρο που συνδέονται με απευθείας πτήσεις από και προς τον ΔΑΑ είναι οι εξής (στοιχεία 2013):

33 Προγραμματισμένοι Προορισμοί Εσωτερικού
Αλεξανδρούπολη
Αστυπάλαια
Χανιά
Χίος
Ηράκλειο
Ικαρία
Ιωάννινα
Καλαμάτα
Κάλυμνος
Κάρπαθος
Καστοριά
Καβάλα
Κεφαλλονιά
Κέρκυρα / Κέρκυρα
Κύθηρα
Κως
Κοζάνη
Λέρος
Λήμνος
Μύκονος
Μήλος
Μυτιλήνη
Νάξος
Πάρος
Ρόδος
Σάμος

Σητεία
Σκιάθος
Σκύρος
Σύρος
Θεσσαλονίκη
Θήρα / Σαντορίνη
Ζάκυνθος

(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

5.2.2. Εξωτερικό

Ο ΔΑΑ συνδέεται με προορισμούς στην Ευρώπη, την Αφρική, την Β. Αμερική και την Ασία με απευθείας πτήσεις και συγκεκριμένα με τις παρακάτω πόλεις (στοιχεία 2013):

68 Προγραμματισμένοι Προορισμοί Εξωτερικού	75 Τσάρτερ Προορισμοί Εξωτερικού
Αμπού Ντάμπι	Αμπούτζα
Αλεξάνδρεια	Άλτενραιν
Αμάν	Άμστερνταμ
Άμστερνταμ	Άγκυρα
Μπακού	Αττάλεια
Βαρκελώνη	Μπακού
Πεκίνο	Βαρκελώνη
Βηρυτός	Πεκίνο
Βελιγράδι	Βηρυτός
Βεγγάζη	Βελιγράδι
Βερολίνο	Βεγγάζη
Μπιλμπάο	Μπρατισλάβα
Βρυξέλλες	Βρυξέλλες
Βουκουρέστι	Βουκουρέστι
Βουδαπέστη	Βουδαπέστη
Κάιρο	Κάιρο
Κισινάου	Καζαμπλάνκα
Κολωνία	Κατάνια
Κοπεγχάγη	Ντζέρμπα
Ντόχα	Ντόχα
Ντουμπάι	Δουβλίνο
Δουβλίνο	Ντουμπρόβνικ
Ντουμπρόβνικ	Ντύσελντορφ
Ντύσελντορφ	Φρανκφούρτη
Εδιμβούργο	Ελσίνκι
Φρανκφούρτη	Κωνσταντινούπολη
Γενεύη	Σμύρνη
Ελσίνκι	Χάρκοβο
Κωνσταντινούπολη	Κίεβο
Σμύρνη	Κρασνοντάρ
Κίεβο	Λισαβόνα
Κρασνοντάρ	Λίβερπουλ

Λάρνακα	Λιουμπλιάνα
Λονδίνο	Λονδίνο
Λβιβ	Λυών
Λυών	Μαδρίτη
Μαδρίτη	Μάλαγα
Μάλτα	Μάντσεστερ
Μάντσεστερ	Μασσαλία
Μασσαλία	Ματσουγιάμα
Μιλάνο	Μιλάνο
Μόντρεαλ	Μόντρεαλ
Μόσχα	Μόσχα
Μόναχο	Ναϊρόμπι
Νάπολη	Νάντη
Νέα Υόρκη	Νιούκαστλ
Νίκαια	Νίκαια
Οδησός	Νόριλσκ
Όσλο	Οδησός
Παρίσι	Οστράβα
Φιλαδέλφεια	Παρίσι
Πράγα	Πράγα
Ρίγα	Ρώμη
Ρώμη	Ροβανιέμι
Σόφια	Σάλτσμπουργκ
Αγία Πετρούπολη	Σαράγεβο
Στοκχόλμη	Σαγκάη
Στουτγκάρδη	Σαρμ ελ Σέιχ
Τιφλίδα	Σοφία
Τελ Αβίβ	Σουρακάρα (Σόλο)
Τίρανα	Σταβάνγκερ
Τορόντο	Στοκχόλμη
Τουλούζ	Τεχεράνη
Βενετία	Τελ Αβίβ
Βιέννη	Τουλούζ
Βαρσοβία	Τιουμέν
Ζάγκρεμπ	Βαλένθια
Ζυρίχη	Βάρνα
	Βενετία
	Βιέννη
	Βίλνιους
	Βαρσοβία
	Γιόλα
	Ζαντάρ
	Ζυρίχη

(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

6. Αεροπορικές Εταιρείες στον ΔΑΑ

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, προκειμένου να υποστηρίξει κάθε αεροπορική εταιρεία που θα εκτελέσει νέα ή επιπρόσθετα τακτικά δρομολόγια διεθνών πτήσεων από την Αθήνα, δημιούργησε ένα τριετές Υποστηρικτικό Πρόγραμμα Κινήτρων προσφέροντας τα εξής:

- 1ο Έτος: 50,0% μείωση επί των δημοσιευμένων Τελών Προσγείωσης και Στάθμευσης
- 2ο Έτος: 37,5% μείωση επί των δημοσιευμένων Τελών Προσγείωσης και Στάθμευσης
- 3ο Έτος: 25,0% μείωση επί των δημοσιευμένων Τελών Προσγείωσης και Στάθμευσης

Κάποιοι από τους βασικούς όροι του προγράμματος το οποίο έχει τριετή διάρκεια είναι οι εξής:

- αφορά μόνο διεθνείς προορισμούς
- το νέο ή επιπρόσθετο δρομολόγιο πρέπει να εξυπηρετείται με τακτικές πτήσεις σε όλη τη διάρκεια του έτους και τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα
- κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους, ο συνολικός αριθμός των πτήσεων της αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί το επιπρόσθετο δρομολόγιο από το Αεροδρόμιο της Αθήνας, θα πρέπει να παρουσιάζει αύξηση σε σύγκριση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρονική περίοδο
- ο συνολικός αριθμός των πτήσεων του νέου ή επιπρόσθετου δρομολογίου που θα πραγματοποιηθούν από την αεροπορική εταιρεία κατά το δεύτερο και τρίτο έτος θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίδιος μ' αυτόν του πρώτου έτους.

6.1. Olympic Air και Aegean Airlines, οι κύριοι ελληνικοί αερομεταφορείς

Οι δύο κύριες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, είναι και αυτές με το μεγαλύτερο μερίδιο στην επιβατική κίνηση του ΔΑΑ. Η επιβάτες που διακινούν η Aegean Airlines και η Olympic Air αντιπροσωπεύουν το 54% περίπου της συνολικής επιβατικής κίνησης.

Μετά την εξαγορά της Olympic Air, ο όμιλος της Aegean Airlines είναι πλέον ο κύριος χρήστης του Αεροδρομίου της Αθήνας. Ο Γενικός Δ/ντής του ΔΑΑ κ. Γιάννης Παράσχης εξέφρασε, στο 1st Airport Chief Executives Symposium, την ικανοποίησή του για την έγκριση εξαγοράς και δήλωσε ότι «Τους κόμβους (hub) τους δημιουργούν οι εταιρείες και όχι τα αεροδρόμια».

Μετά την εξαγορά, οι δύο εταιρείες διατήρησαν τα σήματά τους και χώρισαν το πτητικό πρόγραμμα έτσι ώστε η Aegean Airlines να πραγματοποιεί τα δρομολόγια εξωτερικού (διατηρώντας και τα περισσότερα εσωτερικού) και η Ολυμπιακή περιορίζεται στα εντός συνόρων δρομολόγια.

Ένας αναπτυσσόμενος και υγιής όμιλος Aegean Airlines, θα βοηθήσει και στην περαιτέρω ανάπτυξη του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

6.2. Αεροπορικές Εταιρείες τακτικού ετήσιου πτητικού προγράμματος

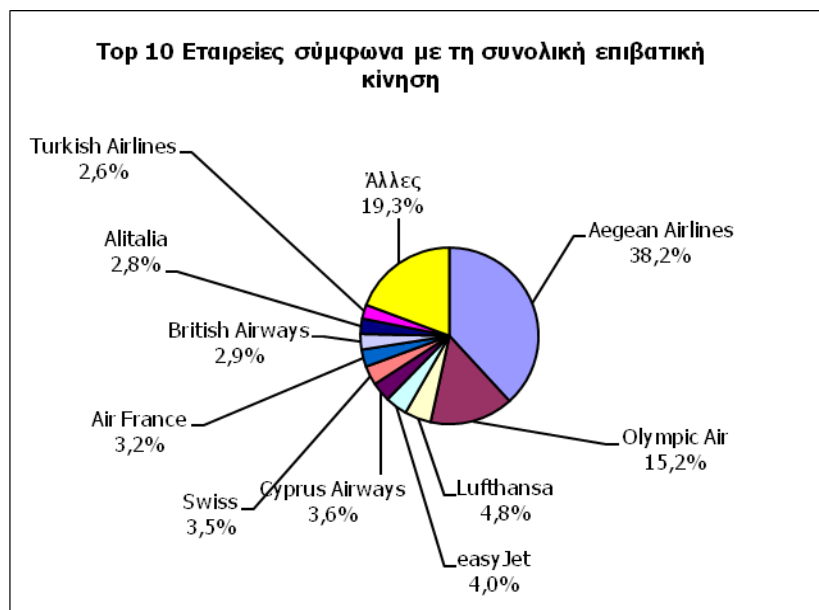
Στον ΔΑΑ το 2013 δραστηριοποιήθηκαν 55 αεροπορικές εταιρείες τακτικού ετήσιου πτητικού προγράμματος, οι οποίες αλφαβητικά ήταν οι εξής:

Aegean Airlines
Aer Lingus
Aeroflot
Air Baltic
Air Canada
Air China
Air France
Air Malta
Air Moldova
Air One
Air Serbia
Air Transat
Alitalia
Astra Airlines
Austrian Airlines
Aviatrans
Belleair
British Airways
Brussels Airlines
Bulgaria Air
Croatia Airlines
Cyprus Airways
Delta Air Lines
EasyJet
Egypt Air
El Al Israel Airlines
Emirates
Etihad
Germanwings Gmbh
Iberia Express
Iberia
Jetair Fly
Khors Aircompany
KLM
Libyan Airlines
Lot Polish Airlines
Lufthansa
MEA

Norwegian Air Shuttle
Olympic Air
Pegasus Airlines
Qatar Airways
Royal Jordanian
S7 Airlines
Scandinavian Airlines
Sky Express
Swiss Intl Air Lines
Tarom Romania
Transaero Airlines
Transavia Airlines
Turkish Airlines
Ukraine International Airlines
Ural Airlines
US Airways
Vueling Airlines

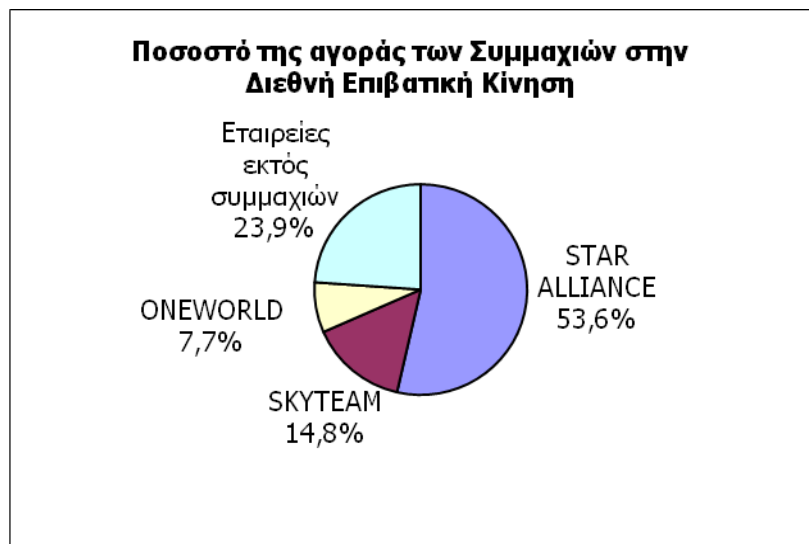
(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

Οι κορυφαίες 10 εξ αυτών σύμφωνα στο σύνολο τις επιβατικής κίνησης απεικονίζονται στο παρακάτω διάγραμμα.



(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

Σημαντικό επίσης ρόλο στην εποχή μας παίζουν και οι συμμαχίες των αεροπορικών εταιρειών (alliances), παρακάτω απεικονίζονται τα ποσοστά επιβατικής κίνησης που κατέχουν σε σχέση με το σύνολο της κίνησης:



(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

6.3. Αεροπορικές Εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (Charter)

Στον ΔΑΑ το 2013 δραστηριοποιήθηκαν 52 αεροπορικές εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, οι οποίες αλφαβητικά ήταν οι εξής:

Adria Airways
Aeolian Airlines
Air-Berlin
Air Bucharest
Air Dolomiti
Air Europa
Air Explore
Air Lituania
Air Mediterranee
Air Nostrum
Alba Star
Arkia Israeli Airlines
Atlasjet Airlines
Aviostart
Bingo Airways
Edelweiss
Estonian Air
EuroLOT
Europe Air Post
Freebird Airlines
Helitt Lineas Aereas
Hermes Airlines
Holidays Czech Airlines

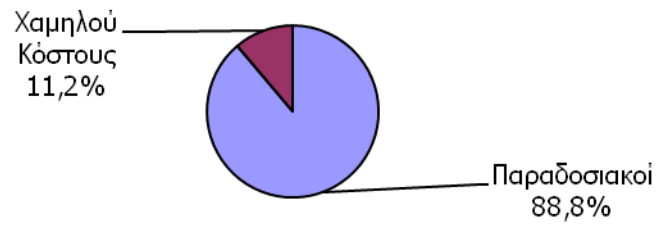
Iran Air
Israir Airlines & Tourism
Japan Airlines
Jet2.Com
Job Air
Kenya Airways
Minoan Air
Mistral Air
Monarch Airlines
Neos
New Livingston
Niki
Orbest
Pullmantur Air
Sam Air
Sata International
Small Planet Airlines
Taimyr Airlines
Tarom Romania
Thomas Cook Airlines - U.K.
Thomson Airways
Titan Airways
Transavia France
Travel Service Smartwings
Travel Service Slovakia
Volotea Airlines
Windrose Aviation
XL Airways France
Yamal Airlines

(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

6.4.Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους - Low Cost Carriers (LCC)

Στον ΔΑΑ το 2013 δραστηριοποιήθηκαν 11 αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους οι οποίες συνδέουν την Αθήνα με 24 διεθνείς προορισμούς, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 11% της διεθνούς επιβατικής κίνησης. Η επιβατική κίνηση των LCC υπέστη μια συνολική μείωση κατά 7% κατά τη διάρκεια του 2013, ενώ οι ξένες παραδοσιακά μεγάλες εταιρείες αποδείχθηκαν πιο ανθεκτικές και παρουσίασε μια μικρή μόνο απώλεια επιβατών της τάξεως του 2%.

**Επιβατική Κίνηση Προγραμματισμένων Διεθνών
Πτήσεων
Παραδοσιακοί vs. Χαμηλού Κόστους Αερομεταφορείς**



(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

7. Επιβάτες

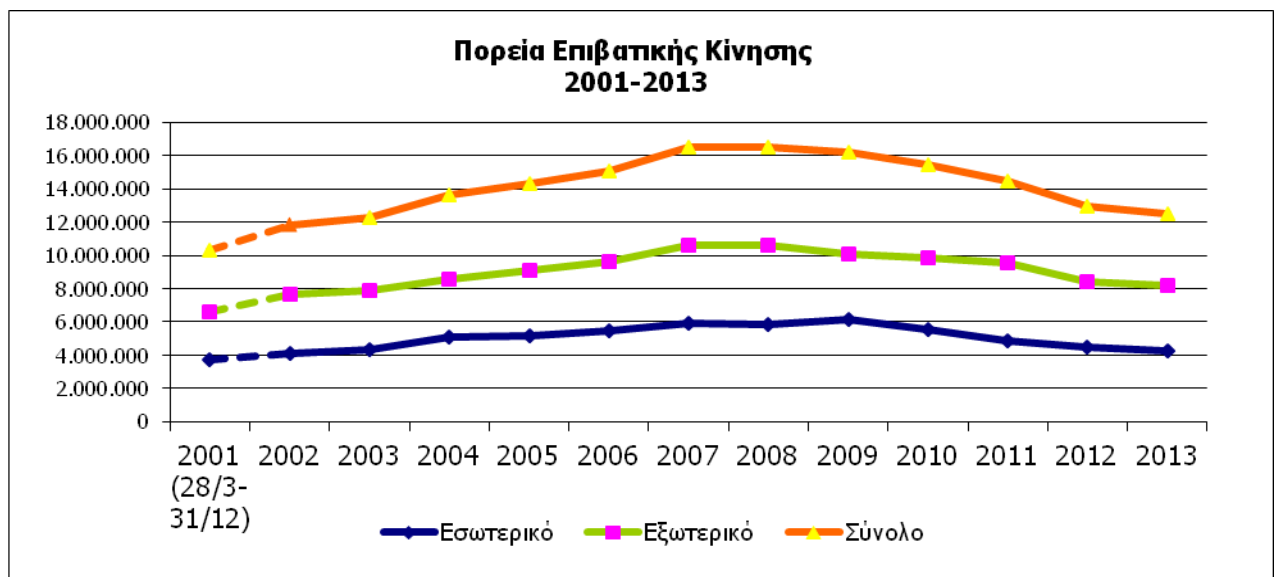
7.1.Επιβατική κίνηση ΔΑΑ – Πορεία κίνησης από την έναρξη λειτουργίας

Η επιβατική κίνηση του ΔΑΑ έδειξε δυναμική ανάπτυξη από την έναρξη λειτουργίας του έως το 2008, ενώ από το 2009 και έπειτα η αεροπορική βιομηχανία έδειξε σημεία πτώσης και σε συνδυασμό με την μεγάλη οικονομική ύφεση στην Ελλάδα η επιβατική κίνηση ακολούθησε πτωτική πορεία μέχρι και το πρώτο εξάμηνο του 2013.

Αναλυτικότερα, η κίνηση του ΔΑΑ από το πρώτο έτος πλήρους λειτουργίας (2002) μέχρι το 2010 αυξήθηκε κατά ποσοστό 30% και έδειξε συνεχή ανοδικά νούμερα με αποκορύφωμα το 2007 που ήταν το έτος με την υψηλότερη μέχρι στιγμής επιβατική κίνηση, ήτοι 16.54 εκ. επιβάτες. Το έτος με την υψηλότερη κίνηση εσωτερικού ήταν το 2009 με 6.13 εκ. επιβάτες και εξωτερικού το 2008 με 10.64 εκ. επιβάτες.

Το έτος 2013 ιδιαίτερα από το καλοκαίρι και μετά, σηματοδότησε την αλλαγή προς θετικά πρόσημα για την επιβατική κίνηση. Το έτος έκλεισε με αρνητικά, αλλά η αρνητική ψαλίδα έκλεισε μόλις στο -3,2% με τους τελευταίους μήνες του έτους να είναι θετικοί σε σύγκριση με το 2012.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία για το έτος 2014, η κίνηση καταγράφει θετική πορεία της τάξεως του +15%.



(Στοιχεία: Εκδόσεις ΔΑΑ, Aerostat 2011, 2012, 2013)

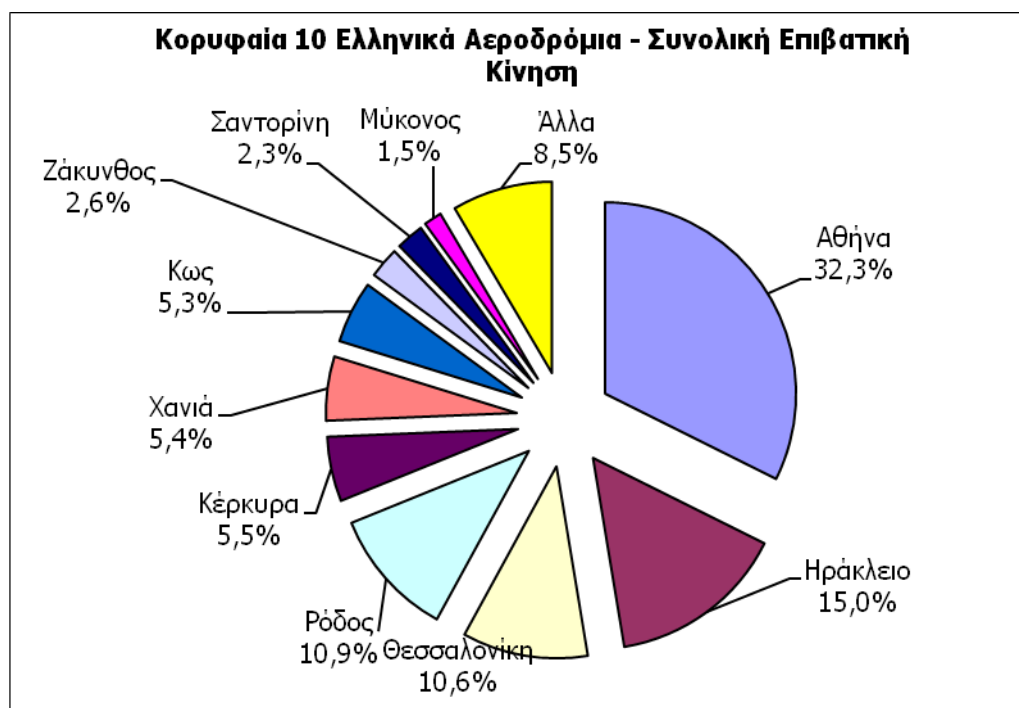
7.2.Επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της περιφέρειας

Τα 39 ελληνικά αεροδρόμια εμπορικών πτήσεων υποδέχτηκαν το 2013 περίπου 38.5 εκ. επιβάτες, αύξηση 5,1% σε σχέση με το 2012 (1,9 εκ επιβάτες). Η αξιοσημείωτη αυτή διαφορά οφείλεται στην αύξηση της διεθνούς επιβατικής κίνησης, η οποία

έφτασε τα 28,5 εκ. επιβάτες, μία αύξηση της τάξεως του 8,2% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Αντιθέτως, η οικονομική κρίση στη χώρα προκάλεσε την μείωση των εσωτερικών μετακινήσεων κατά περίπου 3%.

Πολλά αεροδρόμια της περιφέρειας, ιδίως καλοκαιρινοί τουριστικοί προορισμοί, που στηρίζονται κυρίως στη διεθνή επιβατική κίνηση έδειξαν αύξηση με διψήφιο αριθμό. Αντιθέτως, πόλεις όπως οι Αθήνα και οι Θεσσαλονίκη επηρεάστηκαν αρνητικά, με αποτέλεσμα η Θεσσαλονίκη να ξεπεραστεί από την Ρόδο και από τρίτο αεροδρόμιο σε κίνηση της χώρας να πέσει στην τέταρτη θέση.

Οι επιβάτες προς/από την Ελλάδα οι οποίοι μετακινήθηκαν με πτήσεις τσάρτερ έφτασαν τα 15,4 εκ. αυξημένοι κατά 7.3% σε σχέση με το 2012. Επίσης με τον αριθμό αυτό, η κατηγορία φτάνει σχεδόν το 43% της συνολικής διεθνούς επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα και αποτελεί περισσότερο από το 80% της κίνησης των περιφερειακών αεροδρομίων (εκτός Αθήνας).



(Στοιχεία: Έκδοση ΔΑΑ, Aerostat 2013)

8. Συμπεράσματα – Προτάσεις

Ως επίλογο σε αυτήν τη παρουσίαση της εξέλιξης των αερομεταφορών στην Ελλάδα μπορούμε να καταλήξουμε σε κάποια βασικά συμπεράσματα. Ο τομέας των αερομεταφορών αντιμετώπισε στα πρώτα χρόνια της ανάπτυξης του πολλές δυσκολίες και δε βοηθήθηκε στο βαθμό που θα μπορούσε από το κράτος. Αντιθέτως, εκείνη η εποχή χαρακτηριζόταν από έντονη πολιτική αστάθεια, συνεχείς ανακατατάξεις στους κόλπους των αερομεταφορών αλλά και από κρατικό παρεμβατισμό. Αυτό το κλίμα επηρέασε την πρόοδο των εταιρειών που προσπαθούσαν να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο και η Ελλάδα δεν κατάφερε να κάνει τα άλματα που έκαναν οι υπόλοιπες, προηγμένες πλέον, χώρες τα πρώτα εκείνα έτη αεροπορικής δραστηριότητας.

Οι προαναφερθείσες δυσκολίες είχαν προφανώς αρνητικές συνέπειες και στην πρόοδο και ανάπτυξη των υποδομών της χώρας. Ακόμη και στις μέρες μας, στην ανεπτυγμένη πλέον Ελλάδα, με υποδομές και μεγάλα έργα σε εξέλιξη, οι κρατικοί αερολιμένες δεν έχουν ακόμη τύχει της αντιμετώπισης που αξίζουν. Σωστά δομημένοι αερολιμένες θα είχαν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν προς όφελος της χώρας το κύμα εισερχόμενου τουρισμού και να το αυξήσουν. Τα περιορισμένης δυναμικότητας περιφερειακά αεροδρόμια δεν επαρκούν διότι με τους μικρού μήκους διαδρόμους τους και τους υποτυπώδεις τερματικούς σταθμούς δε μπορούν να υποδεχτούν μεγάλα αεροπλάνα και μεγάλο αριθμό επιβατών. Μετά από αρκετά έτη ολιγορίας, διαφαίνεται πλέον μία προοπτική αλλαγής με το σχέδιο του ΤΑΙΠΕΔ για τα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία αν δοθούν με συμβάσεις παραχώρησης ενδέχεται να περάσουν σε τροχιά ανάπτυξης, καθώς οι διοικήσεις τους θα προσβλέπουν στην αύξηση επιβατών, στην εμπορική εκμετάλλευση και στην ανάπτυξη με στόχο την μεγιστοποίηση των εσόδων. Αυτή η συγκυρία πιθανότατα θα βοηθήσει και τον ελληνικό τουρισμό.

Πέραν των εγκαταστάσεων και υποδομών, ένα μεγάλο και σημαντικό κεφάλαιο στις αερομεταφορές μίας χώρας είναι η ύπαρξη ισχυρού εθνικού αερομεταφορέα. Από την περίοδο που η διοίκηση του εθνικού αερομεταφορέα της ΟΑ πέρασε στο κράτος παρουσιάστηκαν πολλές δυσκολίες και για αρκετά χρόνια η στασιμότητα της εταιρείας παράλληλα με τα εσωτερικά διοικητικά προβλήματα, δημιούργησαν ένα αρνητικό προφίλ στον κόσμο. Αυτή η κατάσταση της ΟΑ δεν βοήθησε στην υγιή ανάπτυξη του κλάδου στη χώρα. Τα τελευταία χρόνια με την ενδυνάμωση της Aegean, κυρίως όμως ύστερα από την συγχώνευσή της με την ΟΑ, η κατάσταση φαίνεται να αλλάζει προς το καλύτερο.

Οι περισσότερες ανεπτυγμένες αεροπορικά χώρες διαθέτουν και ισχυρούς εθνικούς αερομεταφορείς. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και για το κύριο αεροδρόμιο της κάθε χώρας, καθώς η ύπαρξη δυνατού αερομεταφορέα σε αυτό, του επιτρέπει να κάνει σωστό σχεδιασμό, επενδύσεις και μακροχρόνιο επιχειρηματικό πλάνο. Ο ΔΑΑ ως το κύριο αεροδρόμιο της χώρας, με μία δυνατή πλέον ελληνική εταιρεία που έχει βάση στο αεροδρόμιο της Αθήνας, μπορεί να κινηθεί με μεγαλύτερη ασφάλεια προς τα παραπάνω.

Ένας δυνατός εθνικός αερομεταφορέας μπορεί, επίσης, να βοηθήσει και στην ενδυνάμωση των αεροδρομίων της περιφέρειας. Το μεγάλο δίκτυο πτήσεων σε πόλεις του εξωτερικού και οι συνδέσεις με μεγάλες αγορές εισερχόμενου τουρισμού σε συνδυασμό με τις ανταποκρίσεις προς τα περιφερειακά αεροδρόμια θα φέρει ακόμη περισσότερους επιβάτες και τουρισμό στην ελληνική περιφέρεια.

Με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην εργασία για την ανάπτυξη του ΔΑΑ μέσα στα χρόνια και την επιτυχημένη πορεία του αλλά και τα διαρκώς και σταθερά αυξανόμενα κέρδη της εταιρείας, είναι σαφές ότι ένα αεροδρόμιο με δομή, υπηρεσίες και σωστή οργάνωση και προγραμματισμό μπορεί να σταθεί επάξια ανάμεσα στα μεγάλα αεροδρόμια διεθνώς αλλά και να διακριθεί ανάμεσά τους, με πολλά οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό. Τα περιφερειακά αεροδρόμια πρέπει να ακολουθήσουν το συγκεκριμένο πρότυπο για να εξελιχθούν και να αυξήσουν την επιβατική κίνηση και τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

Ο ΔΑΑ αυτή τη στιγμή είναι ένα αεροδρόμιο με θετικά αποτελέσματα και ικανοποιητική ανάπτυξη. Η θετική συγκυρία στον τουρισμό με την μεγάλη αύξηση η οποία προβλέπεται ότι θα συνεχιστεί τα επόμενα έτη πρέπει να είναι το κίνητρο για επενδύσεις για την εταιρεία αεροδρομίου, τόσο στην βελτίωση των υπαρχόντων υποδομών αλλά και στην επέκταση, ίσως, αυτών. Βελτιώσεις στο κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού, το οποίο έχει κλείσει αισίως δεκατρία έτη ζωής, θα βοηθήσουν τόσο στην προσέλκυση νέων αεροπορικών αλλά και εμπορικών εταιρειών, όσο και στην αύξηση δυναμικότητας του κτιρίου. Επίσης, μία επέκταση του Αεροσταθμού θα καταστεί υποχρεωτική τα προσεχή έτη με την ολοένα αυξανόμενη επιβατική κίνηση. Η πρόβλεψη και υλοποίηση τέτοιων έργων έγκαιρα βοηθούν στη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας μίας εγκατάστασης όπως είναι το αεροδρόμιο και μπορούν να βοηθήσουν στην βελτίωση των μεγεθών του σε όλους τους τομείς.

Βιβλιογραφία

- Αντώνης Βασάκης (2009), Η Ιστορία των Δημόσιων Αερομεταφορών στην Ελλάδα, Aviation Publications
 - Β.Α. Προφυλλίδης (2010), Αεροπορικές Μεταφορές – Αεροδρόμια, Εκδόσεις Παπασωτηρίου
 - Α. Τενεκούδης (2002), Αεροεπιχειρείν & Ελληνική Πραγματικότητα, Εκδ. Ι. Φλώρος,
 - Έκδοση ΔΑΑ “Aerostat Handbook”
 - Έκδοση ΔΑΑ «Ετήσιος Απολογισμός»
 - Έκδοση ΔΑΑ «Απολογισμός Εταιρικής Υπευθυνότητας»
 - Μελέτη Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (2013), Η Συνεισφορά του ΔΑΑ στην Ελληνική Οικονομία
<http://ebook.aia.gr/?id=248>
 - Παρουσίαση Τζούλια Κωστάκη, Πάτρα 2001, ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ. Τα περιφερειακά αεροδρόμια και η ανάπτυξη τους από το 1946 έως το 1990.
http://www.spoudmet.civil.upatras.gr/2001/pdf/6_2.pdf
 - Παρουσίαση Φωτεινής Μητάκου, Γενικής Διευθύντριας Αερομεταφορών ΥΠΑ, Θεσ/νίκη 2006 «ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ»
 - Ιωάννης Λαϊνός, 1999, Οικονομική Εναέρια Μεταφορά σε Ανταγωνιστικό Περιβάλλον
 - Επίσημη Ιστοσελίδα ΔΑΑ
<http://www.aia.gr/company-and-business/>
 - Επίσημη Ιστοσελίδα Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας
<http://www.ypa.gr/home/index.asp>
 - Επίσημη Ιστοσελίδα Πολεμικής Αεροπορίας
http://www.haf.gr/el/history/history/pa_history01.asp
- Επίσημη Ιστοσελίδα Ε.Ε. (2011), Οι αερολιμένες της Ευρώπης το 2030: Προκλήσεις στο μέλλον. Τα 10 κύρια γεγονότα και στοιχεία
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-857_el.htm

- Ναυτεμπορική, Ιανουάριος 2011, «Κόκκινο» στη συγχώνευση Olympic Air – Aegean
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/348977/kokkino-sti-sugxoneusi-olympic-air-aegean>
- ΣΚΑΙ, Ιανουάριος 2011, Μπλόκο στη συγχώνευση Olympic Air – Aegean
<http://www.skai.gr/news/finance/article/161478/bloko-sti-sughoneusi-olympic-air-aegean/>
- Ναυτεμπορική, Οκτώβριος 2013,
 ΣΕΤΕ «Θετική εξέλιξη η έγκριση της συγχώνευσης Olympic Air – Aegean»
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/713722/sete-thetiki-ekseliksi-i-egkrisi-tis-sugxoneusis-olympic-air-aegean>
 Ε.Ε.: Εγκρίθηκε η εξαγορά της Olympic Air από την Aegean
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/713200/ee-egkrithike-i-eksagora-tis-olympic-air-apo-tin-aegean>
- Δελτίο Τύπου Aegean Airlines, Οκτώβριος 2013, «Η έγκριση της Ε.Ε. για την εξαγορά της Olympic Air δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα βιώσιμο, δυναμικό ελληνικό αερομεταφορέα»
<http://el.aegeanair.com/i-etaireia/grafeio-tupou/deltia-tupou/deltio-tupou/?prid=439>
- Travel Daily News, Οκτώβριος 2013, ΕΕ: Εγκρίθηκε η εξαγορά της Olympic Air από την Aegean Airlines
<http://traveldailynews.gr/news/article/56376#sthash.AeHqDDNr.dpuf>
- Travel Daily News, Αύγουστος 2013, Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών προχωράει σε παροχή κινήτρων για τον χειμώνα
<http://traveldailynews.gr/news/article/56028>
- Travel Daily News, Μάρτιος 2013, ΞΕΕ: Νέες ευκαιρίες για τον ελληνικό τουρισμό οι κινήσεις ΔΑΑ και Aegean
<http://traveldailynews.gr/news/article/55082>
- www.aegeanair.com
- www.airliners.gr
- <http://www.skyexpress.gr/>
- Επίσημη ιστοσελίδα Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)

- <http://www.hradf.com/el>
- <http://www.heraklion-airport.info/history.html>
 - <http://www.tcdn.teiher.gr/hcaa/DesktopDefault.aspx?TabId=1>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=193>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=683>
 - http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7%CF%82_%C2%AB%CE%9C%CE%B1%CE%BA%CE%B5%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%B1%C2%BB
 - <http://www.hcaa-eleng.eu/thes.htm>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=178>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=683>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=683>
 - <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=184>
 - <http://hansa-gr.blogspot.gr/p/welcome-to-hansa-unofficial-blog.html>