

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**



ΡΩΜΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**«ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕΣΩ
ΤΩΝ ΝΙΚΗΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΟΑΕΩΝ**

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1998



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 933/1 v.1
Ημερ. Εισ.: 27-11-1998
Δωρεά: Συγγραφέας
Ταξιδετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
1998
ΡΩΜ

Στους γονείς μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας θα ήταν ανέφικτη χωρίς την συμβολή και βοήθεια κάποιων ανθρώπων, οι οποίοι συνέβαλαν ουσιαστικά στην περάτωσή της. Θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Παντελή Σκάγιαννη για τις συμβουλές, την καθοδήγηση και την διαρκή παρακολούθηση της εργασίας αυτής. Ευχαριστίες οφείλω ακόμα στους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και στους υπαλλήλους του Υπουργείου Γεωργίας για την παροχή των στοιχείων, τα οποία αποτέλεσαν τη βάση για την παρούσα εργασία, στους υπεύθυνους του αερολιμένα Αράξου για τις συνεντεύξεις, καθώς και στην καθηγήτρια κ. Ναθαναήλ, συγκοινωνιολόγο του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών για τις υποδείξεις και την παροχή στοιχείων.

Θα ήθελα, τέλος να ευχαριστήσω θερμά όλους τους διδάσκοντες του Τμήματος για τις παραινέσεις και την βοήθειά τους, όταν τους ζητήθηκε, καθώς και όλους όσοι με στήριξαν ψυχολογικά κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΜΕΡΟΣ Ι	
1. ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ.....	2
1.1. Ο ρόλος της Ελλάδας ως πύλης εισόδου στις Ανατολικές χώρες και στις χώρες της Μεσογείου.....	2
1.2. Το νέο καθεστώς της απελευθέρωσης των αερομεταφορών : η σημασία του για τη χώρα μας.....	4
<i>1.2.1. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης.....</i>	<i>6</i>
<i>1.2.2. Η επίδραση της Τρίτης Δέσμης Μέτρων στις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις... ..</i>	<i>7</i>
<i>1.2.3. Εκτιμήσεις για την εξέλιξη του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα βάσει του νέου θεσμικού πλαισίου για τις αερομεταφορές.....</i>	<i>10</i>
1.3. Η χωροταξία της αεροπορικής υποδομής στη χώρα μας.....	14
<i>1.3.1. Υποδομή εδάφους.....</i>	<i>15</i>
<i>1.3.2. Εναέριος χώρος.....</i>	<i>18</i>
<i>1.3.3. Συμπεράσματα.....</i>	<i>19</i>
1.4. Συνθετική εικόνα των ροών μεταφορών εσωτερικού-εξωτερικού.....	20
1.5. Τουρισμός: μια σημαντική παράμετρος για το σύστημα αερομεταφορών της χώρας.....	23
2. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	27
2.1. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης στην Περιφέρεια.....	27
<i>2.1.1. Γεωγραφική δομή της Περιφέρειας.....</i>	<i>27</i>
<i>2.1.2. Πληθυσμιακή δομή της Περιφέρειας.....</i>	<i>28</i>
<i>2.1.3. Απασχόληση.....</i>	<i>31</i>
<i>2.1.4. Περιφερειακό προϊόν- Επίπεδο οικονομικής ευημερίας.....</i>	<i>34</i>
<i>2.1.5. Οικονομική και κοινωνική υποδομή.....</i>	<i>36</i>
<i>2.1.6. Εκπαίδευση-Πρόνοια.....</i>	<i>38</i>
<i>2.1.7. Συγκριτική θέση της Περιφέρειας στον Ελληνικό χώρο- Συμπεράσματα.....</i>	<i>39</i>
2.2. Χωροταξική Οργάνωση της περιφέρειας.....	41
<i>2.2.1. Παραγωγική υποδομή.....</i>	<i>41</i>

2.2.2. Τουρισμός.....	47
2.2.3. Περιοχές προστασίας.....	61
2.2.4. Δίκτυα υποδομών.....	61
2.2.5. Οικιστική δομή.....	67
2.2.6. Ζώνες χωρικών ενότητων.....	74
2.2.7. Σύστημα μεταφορών.....	78
2.2. Η θέση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στον Ευρωπαϊκό χώρο.....	84
2.2.1. Η αναπτυξιακή θέση της περιφέρειας.....	85
2.2.2. Σημαντικότερα έργα μεταφορικής υποδομής στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.....	91

ΜΕΡΟΣ Π

1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	98
1.1. Πώς οδηγήθηκαμε στη διαμόρφωση των κριτηρίων και στόχων για την πρόταση.....	98
1.2. Ποια είναι τα κριτήρια.....	98
2. ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	103
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	105
3.1. Ανάλυση της εξέλιξης του αερομεταφορικού έργου στα υπάρχοντα αεροδρόμια.....	105
3.1.1. Αερολιμένας Αγρινίου.....	106
3.1.2. Αερολιμένας Ανδραβίδας.....	106
3.1.3. Αερολιμένας Αράξου.....	107
3.1.4. Αερολιμένας Επιταλίου.....	110
3.1.5. Αερολιμένας Καλαμάτας.....	110
3.1.6. Συγκριτική θεώρηση των αερολιμένων Καλαμάτας και Αράξου.....	111
3.2. Καταγραφή και αξιολόγηση της αερομεταφορικής αγοράς των	

αεροδρομίων Αράξου και Καλαμάτας	113
3.2.1. <i>Μητρώα προέλευσης-προορισμού όπως προέκυψαν από τα στοιχεία της ΥΠΑ</i>	<i>114</i>
3.2.2. <i>Μητρώα προέλευσης-προορισμού όπως προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα</i>	<i>120</i>
3.3. Προσδιορισμός των τάσεων για την αγορά αερομεταφορικού έργου στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	125
3.3.1. <i>Εναλλακτικά μεταφορικά μέσα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης της Περιφέρειας</i>	<i>125</i>
3.3.2. <i>Εξαγωγική δραστηριότητα της Περιφέρειας</i>	<i>128</i>
3.3.3. <i>Προσδιορισμός των τάσεων της αγοράς αερομεταφορικού έργου</i>	<i>130</i>
4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	132
4.1. Προσδιορισμός και εξέταση των συνθηκών γύρω από τα υφιστάμενα και προτεινόμενα νέα αεροδρόμια: η περίπτωση του Επιταλίου Πύργου και του Αγρινίου	132
4.1.1. <i>Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο του Αράξου</i>	<i>132</i>
4.1.2. <i>Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Ανδραβίδας</i>	<i>133</i>
4.1.3. <i>Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Επιταλίου Πύργου</i>	<i>133</i>
4.1.4. <i>Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Αγρινίου</i>	<i>134</i>
4.2. Προτάσεις για σενάρια χωροταξικής οργάνωσης της αεροπορικής υποδομής της Περιφέρειας	135
4.3. Επιλογή σεναρίου	141
4.4. Αξιολόγηση της δυνατότητας ανάπτυξης νέων σημείων ζωνών στον εθνικό και διεθνή χώρο για την σύνδεση της περιοχής με νέες αγορές	144
4.4.1. <i>Οι παλιές και νέες αγορές στον εθνικό και διεθνή χώρο</i>	<i>144</i>
4.4.2. <i>Έργα που αναμένεται να συμβάλλουν στην αύξηση της ζήτησης για αερομεταφορές</i>	<i>145</i>
5. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	147
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	150

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (Β ΤΟΜΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΧΑΡΤΕΣ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

1. ΕΝΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

ΜΕΡΟΣ I

- Πίνακας 1:** Ιαματικές πηγές-Λουτροπόλεις εθνικής σημασίας
- Πίνακας 2:** Χαρακτηριστικά των ιαματικών πηγών τουριστικής σημασίας
- Πίνακας 3:** Χαρακτηριστικά των ιαματικών πηγών τοπικής σημασίας
- Πίνακας 4:** Αριθμός οικισμών κατά ιεραρχικό επίπεδο
- Πίνακας 5:** Διαχρονική εξέλιξη οικισμών στους νομούς της περιφέρειας Δ. Ελλάδας
- Πίνακας 6:** Ιεράρχηση οικισμών στους νομούς της περιφέρειας Δ. Ελλάδας
- Πίνακας 7:** Πληθυσμός, προσπελασιμότητα και υπηρεσίες στα Συμβούλια Περιοχής
- Πίνακας 8:** Προσπελασιμότητα των νομών της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 9:** Οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το χαμηλότερο και οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το υψηλότερο ΑΕΠ ανά κάτοικο, μέσος όρος 1989-1990-1991
- Πίνακας 10:** Οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το χαμηλότερο και οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας, μέσος όρος 1991-1992-1993
- Πίνακας 11:** Κατάταξη έργων πακέτου Κ.Μ.Χ.
- Πίνακας 12:** Κατανομή του πακέτου Κ.Μ.Χ. μεταξύ υποσυστημάτων
- Πίνακας 13:** Κατηγοριοποίηση των έργων πακέτου Κ.Μ.Χ.
- Πίνακας 14:** Κατανομή των έργων πακέτου Κ.Μ.Χ. κατά εμβέλεια

ΜΕΡΟΣ II

- Πίνακας 1:** Έκτακτη κίνηση εξωτερικού στους αερολιμένες Αράξου και Καλαμάτας
- Πίνακας 2:** Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εσωτερικού 1996
- Πίνακας 3:** Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εξωτερικού 1996
- Πίνακας 4:** Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εσωτερικού 1997.
- Πίνακας 5:** Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εξωτερικού 1997
- Πίνακας 6:** Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εσωτερικού 1996
- Πίνακας 7:** Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εσωτερικού 1997
- Πίνακας 8:** Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εξωτερικού 1996
- Πίνακας 9:** Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εξωτερικού 1997
- Πίνακας 10:** Μητρώο προέλευσης-προορισμού πτήσεων από τον αερολιμένα Αράξου

- Πίνακας 11:** Μητρώο προέλευσης-προορισμού από τον αερολιμένα Καλαμάτας
- Πίνακας 12:** Μετακινήσεις Ι.Χ. αυτοκινήτων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 13:** Μετακινήσεις ημιφορτηγών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 14:** Μετακινήσεις δημόσιων λεωφορείων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

2. ΣΕ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α)

- Πίνακας 1:** Κατανομή υφισταμένων αεροδρομίων ανά περιφέρεια και τεχνικά χαρακτηριστικά
- Πίνακας 2:** Αερολιμένες εσωτερικού
- Πίνακας 3:** Πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 4:** Πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες και ρυθμός μεταβολής πληθυσμού στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 5:** Απασχόληση και παραγωγή ανά τομέα στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 6:** Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 7:** Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Αιτωλοακαρνανίας
- Πίνακας 8:** Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Αχαΐας
- Πίνακας 9:** Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Ηλείας
- Πίνακας 10:** Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων συνόλου χώρας
- Πίνακας 11:** Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 12:** Επίπεδο εκπαίδευσης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 13:** Φυσικοί πόροι στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 14:** Παραγωγή των κυριότερων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 15:** Διάρθρωση αεροπορικής κίνησης και κίνησης λιμένων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 16:** Κατανομή κλινών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 17:** Επενδύσεις στον τομέα του τουρισμού στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 18:** Τουριστική κίνηση και μέσα άφιξης τουριστών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 19:** Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών κατά προέλευση στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 20:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης συνόλου αερολιμένων

- Πίνακας 21:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας
- Πίνακας 22:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου
- Πίνακας 23:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας
- Πίνακας 24:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1988
- Πίνακας 25:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1989
- Πίνακας 26:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1990
- Πίνακας 27:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1993
- Πίνακας 28:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1988
- Πίνακας 29:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1989
- Πίνακας 30:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1990
- Πίνακας 31:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1991
- Πίνακας 32:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1992
- Πίνακας 33:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1993
- Πίνακας 34:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1994
- Πίνακας 35:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1995
- Πίνακας 36:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1996
- Πίνακας 37:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1988
- Πίνακας 38:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1989
- Πίνακας 39:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1990
- Πίνακας 40:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1991
- Πίνακας 41:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1992
- Πίνακας 42:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1993
- Πίνακας 43:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1994
- Πίνακας 44:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1995
- Πίνακας 45:** Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1996
- Πίνακας 46:** Εξαγωγές προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 47:** Μητρώο προέλευσης-προορισμού της οδικής κυκλοφορίας περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Πίνακας 48:** Αρχαιολογικοί χώροι, παραδοσιακοί οικισμοί και πολιτιστικά μνημεία της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

2. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

ΣΕ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β)

1. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗ ΑΡΑΞΟΥ
2. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
3. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ Ο.Α.
4. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥ

3. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΣΕ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ)

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΖΩΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΩΜΑΤΑ

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

- Α.Ε.Π.: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΒΙ.ΠΕ: Βιομηχανική Περιοχή
Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ο.Τ.: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
Ε.Ο.Χ.: Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος
Ε.Ρ.Α: European Regional Association
Ε.Τ.Β.Α: Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
Ι.Α.Τ.Α.: International Air Transport Association
Κ.Α: Κρατικός Αερολιμένας
Κ.Μ.Χ: Κοινοτικές Μεταφορικές Χρηματοδοτήσεις
Κ.Π.Σ.: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Μ.Μ.Ε.: Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις
ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.: Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή
Ο.Α.: Ολυμπιακή Αεροπορία
Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Π.Α.Θ.Ε: Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
Π.Ο.Τ.Α.: Περιοχές Οργανωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης
Σ.Ε.Τ.Ε.: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
Τ.Υ.Δ.Κ.: Τεχνική Υπηρεσία Δήμων κ' Κοινοτήτων
Υ.Π.Α: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΥΠ.ΕΘ.Ο.: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
Υ.Χ.Ο.Π.: Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος
Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας κ' Δημοσίων Έργων
F.I.R.: Flight Information Radar
Χ.Κ.Α.Ε: Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης
Χ.Υ.Τ.Α: Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία διαπραγματεύεται το ακόλουθο θέμα: "Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας μέσω των δικτύων αερομεταφορών". Οι λόγοι που οδηγήθηκαν στην επιλογή του θέματος αυτού επικεντρώνονται στην σύγχρονη πραγματικότητα, όπως αυτή διαμορφώνεται για τη χώρα μας. Η Ελλάδα ανήκει στην λεγόμενη περιφερειακή ζώνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχοντας να αντιμετωπίσει όλα τα παρεπόμενα της περιφερειακότητάς της. Πέρα όμως από τα προβλήματα που δημιουργεί η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε σχέση με τον Ευρωπαϊκό πυρήνα, η χώρα έχει να αντιμετωπίσει το θέμα των περιφερειακών ανισοτήτων στο εσωτερικό της.

Αυτό ακριβώς το θέμα επιχείρησε να διαπραγματευθεί η παρούσα εργασία, έχοντας ως πεδίο εφαρμογής της την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, ενώ ταυτόχρονα έγινε μια προσπάθεια να χαραχθεί μια πολιτική διαχείρισης της υποδομής αερομεταφορών, με στόχο την επίτευξη του απεγκλωβισμού της εν λόγω περιφέρειας και της άρσης της απομόνωσής της.

Στο 1^ο μέρος γίνεται μια αναλυτική παρουσίαση του καθεστώτος των αερομεταφορών στη χώρα μας και παράλληλα γίνεται μια χωρική προσέγγιση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ώστε να δοθεί η κατά το μέγιστο δυνατό πληρέστερη εικόνα του χώρου όπου θα κινηθούμε.

Στο 2^ο μέρος συνοψίζονται οι ανάγκες που προέκυψαν από την ανάλυση και βάσει αυτών χαράσσεται μια πολιτική αερομεταφορών που στηρίζεται στις εξυπηρετήσεις που παρέχουν τα υπάρχοντα αεροδρόμια αλλά και στην ανάγκη της Περιφέρειας για ενίσχυση της αερομεταφορικής υποδομής της.

Απώτερο στόχο αποτελεί, τέλος, η δημιουργία μιας ζώνης αερομεταφορών στον εθνικό χώρο που θα οχυρώσει την χώρα μας, ενισχύοντας αφενός την Δυτική Πύλη εισόδου από τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες, αφετέρου το ρόλο της Ελλάδας ως σταυροδρόμι προς τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1. ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

1.1. Ο ρόλος της Ελλάδας ως πύλης εισόδου στις Ανατολικές χώρες και στις χώρες της Μεσογείου.

Οι σχετικά πρόσφατες αλλαγές στον Ευρωπαϊκό χώρο σηματοδοτούν μια εντελώς νέα πραγματικότητα για την Ευρώπη και τους πολίτες της. Η κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και το πολιτικό και οικονομικό άνοιγμα των χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης τα τελευταία χρόνια, αποτέλεσε αναμφισβήτητο γεγονός κοσμοϊστορικής σημασίας (Η. Μπεριάτος, 1996). Το άνοιγμα αυτό συνοδεύτηκε από μία ριζική -πολιτικοοικονομική-ανακατάταξη στο χάρτη της Ευρώπης, με άμεσες συνέπειες σε όλες τις χώρες.

Δημιουργήθηκε με άλλα λόγια μια νέα γεωγραφία του Ευρωπαϊκού χώρου, η οποία λόγω των ευαίσθητων ζωνών που υπάρχουν (όπως είναι η περιοχή των Βαλκανίων με τις διαρκείς αναφλέξεις που σημειώνονται κατά καιρούς), δεν είναι πάγια. Όπως είναι ευνόητο, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και των χωρών μελών της στη νέα αυτή πραγματικότητα, είναι ουσιαστικής σημασίας.

Στο πλαίσιο αυτό ιδιαίτερη σημασία αποκτά η θέση της Ελλάδας, αφενός ως χώρας- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), αφετέρου λόγω της καίριας γεωγραφικής θέσης της. Η Ελλάδα βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο της Ευρώπης, αποτελώντας μία από τις χώρες της περιφέρειας της Ε.Ε. Συνορεύει με τον ευαίσθητο χώρο των Βαλκανίων, όντας και η ίδια μία από τις Βαλκανικές χώρες. Είναι συνεπώς κατανοητή η ιδιαίτερη σχέση της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες, καθώς και ο πρωταρχικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει σε μία πιθανή επέκταση της Ε.Ε. προς αυτές. Δημιουργείται λοιπόν μέσω της σχέσης αυτής, μία δίοδος προς τις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης, χώρος που επίσης αναμένεται να ενταχθεί στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο άμεσο μέλλον. Ενώ, δεν πρέπει να ξεχνά κανείς τις ιδιαίτερες σχέσεις και επαφές που έχει η χώρα μας με το χώρο της παραδοσιακής ελληνικής διασποράς που απλώνεται από την Κριμαία και τον Εύξεινο Πόντο μέχρι τις παραδουνάβιες περιοχές και τη Μικρά Ασία.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα του ελληνικού χώρου είναι ότι μπορεί να λειτουργήσει σαν σταυροδρόμι ανάμεσα σε Ανατολή - Δύση και Βορρά - Νότο καθώς και σα γέφυρα με τις χώρες του αραβικού κόσμου και της ανατολικής Μεσογείου. Έχει ήδη ξεκινήσει η οικονομική διείσδυση του ελληνικού στοιχείου στον βαλκανικό χώρο. Όπως είναι όμως προφανές, για να λειτουργήσει η Ελλάδα ως πραγματικό σταυροδρόμι μεταξύ διαφορετικών χωρών -πόσο μάλλον μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών ενοτήτων, όπως οι διαφορετικές ήπειροι- απαραίτητη προϋπόθεση είναι η κατάλληλη υποδομή σε τομείς όπως οι μεταφορές.

Ένα από τα θέματα που αντιμετωπίζει η Ε.Ε. είναι ο απεγκλωβισμός των περιφερειακών περιοχών και η βελτίωση της περιφερειακότητάς τους, με στόχο να αποκατασταθεί η διακρατική ισορροπία της Ένωσης. Οι περιφερειακές περιοχές του Ατλαντικού Τόξου, της Ηπειρωτικής διαγωνίου και της Μεσογείου ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την πραγματοποίηση των μεταφορικών υποδομών. Στα πλαίσια της πολιτικής των διευρωπαϊκών δικτύων, αναμένεται να πραγματοποιηθούν μια σειρά από έργα που θα μειώσουν την απομόνωση των περιφερειακών περιοχών. Εγκάρσιοι άξονες που θα συνδέουν τις χώρες του Ατλαντικού με τις χώρες της Μεσογείου, άξονες που θα καθιστούν δυνατή τη διάβαση των Πυρηναίων, είναι δείγματα των έργων που θα υλοποιηθούν ως εφαρμογή της πολιτικής των διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών (Ευρώπη 2000+, 1994)

Ας επανέλθουμε στον ρόλο της Ελλάδας σαν σταυροδρόμι στον άξονα Ανατολής - Δύσης και Βορρά - Νότου. Για να αναλάβει η χώρα μας έναν τόσο καίριο ρόλο, πρέπει να δοθεί η απαραίτητη έμφαση στον καθοριστικό τομέα των μεταφορών. Τα οδικά, θαλάσσια αλλά και εναέρια δίκτυα της χώρας μας χρήζουν περαιτέρω οργάνωσης αλλά και εκσυγχρονισμού, προκειμένου να ανταποκριθούν στις διαρκώς νέες ανάγκες του ελληνικού αλλά και του Ευρωπαϊκού χώρου. Η κατάρτιση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης των μεταφορών γενικά και του ζωτικού τομέα των αερομεταφορών ειδικότερα, είναι επιτακτική ανάγκη ώστε να εναρμονιστεί η χώρα με τις γενικότερες εξελίξεις και να ανταποκριθεί ικανοποιητικά στα νέα γεωπολιτικά και γεωοικονομικά γεγονότα.

1.2. Το νέο καθεστώς της απελευθέρωσης των αερομεταφορών : η σημασία του για τη χώρα μας.

Το νέο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές μπορεί να εκληφθεί σαν μια προσπάθεια που θα επικεντρώνεται στη χάραξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής με παγκόσμιες διαστάσεις, η οποία αποτελεί την Κοινή Πολιτική Μεταφορών της Ε.Ε. (Π. Στεφάνου). Η Κοινή Πολιτική των Μεταφορών θα διασφαλίζει (Λευκή Βίβλος, 1992):

⇒ την ενίσχυση και εξάπλωση των διευρωπαϊκών αεροπορικών δικτύων με στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη διασύνδεση μεταξύ των κρατών-μελών.

⇒ την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού των τιμολογίων και κομίστρων των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του καταναλωτή

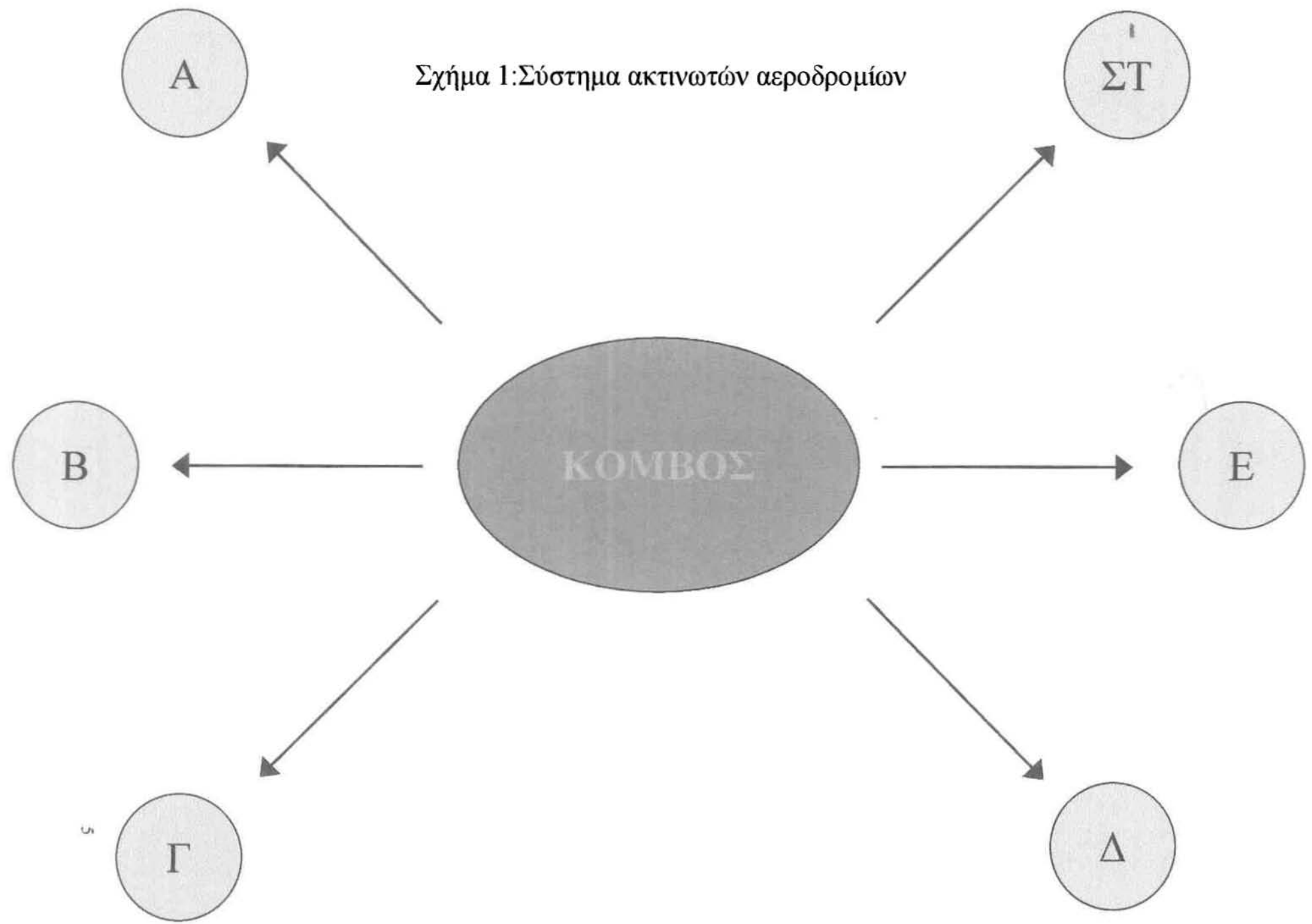
⇒ την άρση της περιφερειακότητας ορισμένων περιοχών της Ε.Ε.

⇒ την ενδυνάμωση της διασύνδεσης των χωρών της Ε.Ε. με τρίτες προς την Ε.Ε. χώρες.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών για τις 17 χώρες-μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ολοκληρώθηκε την 1η Απριλίου 1997 (Από 1ης Ιουλίου 1994, η τρίτη δέσμη μέτρων εφαρμόζεται επίσης στο πλαίσιο της συμφωνίας περί εγκαθίδρυσης του Ε.Ο.Χ., οπότε αφορά και την Νορβηγία και την Ισλανδία). Η εφαρμογή της, που έγινε μέσω τριών πακέτων, ξεκινώντας το 1988, είχε ως στόχο την δημιουργία ενός πιο ανταγωνιστικού χώρου στον τομέα των αερομεταφορών ο οποίος θα ωφελούσε εξίσου τους καταναλωτές αλλά και τη βιομηχανία των μεταφορών (B.Graham, 1997: 807-822).

Πριν την απελευθέρωση το καθεστώς που επικρατούσε στην Ευρώπη σχετιζόταν με την ύπαρξη εθνικών δικτύων τα οποία χειρίζονταν οι μεγάλες Ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες και εξυπηρετούσαν δρομολόγια διεθνή και εσωτερικού. Συνεπώς, καθένα από αυτά τα δίκτυα που λειτουργούσε μέσα από το σύστημα των ακτινωτών hub-and-spoke αεροδρομίων (μορφή οργάνωσης δικτύου που είναι η πιο διαδεδομένη), διαμόρφωσε τα δικά του λειτουργικά χαρακτηριστικά (βλέπε Σχήμα 1).

Σχήμα 1: Σύστημα ακτινωτών αεροδρομίων



Έτσι, φαίνεται ότι το σύστημα hub-and-spoke αποδίδει περισσότερο όταν πρόκειται για προγραμματισμένες πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού χώρου, σε αντίθεση με τις πτήσεις που γίνονται μεταξύ city pairs και παρουσιάζουν ακόμα και ζημία. Επιπρόσθετα όμως, τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διατηρούν και τους εθνικούς αερομεταφορείς τους για να συνδέουν τις πρωτεύουσές τους με τα κέντρα των επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα της όλης αυτής κατάστασης ήταν η υπερσυγκέντρωση αερομεταφορέων και ακτινωτών αεροδρομίων (hub) σε μία σχετικά περιορισμένη γεωγραφικά περιοχή.

1.2.1. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης.

Η κατάσταση που επικρατούσε στην Ευρώπη στον τομέα των αερομεταφορών ήταν κατά πολύ διαφορετική από αυτή που επικρατούσε στις ΗΠΑ, όπου η απελευθέρωση είχε προηγηθεί (Πράξη Απελευθέρωσης των Αερομεταφορών, 1978). Εδώ, η απελευθέρωση έγινε σταδιακά και ομαλά διότι η Κοινότητα μπόρεσε να βρει τη σωστή ισορροπία μεταξύ ανταγωνισμού και μηχανισμών ελέγχου, ώστε να αποφευχθεί η διατάραξη, στο μέτρο του δυνατού, των εμπορικών μεταφορικών υπηρεσιών, προς μεγαλύτερο όφελος των χρηστών. Το καθεστώς που επικρατούσε στην Ευρώπη εντοπιζόταν στα ακόλουθα: τα εισιτήρια των προγραμματισμένων πτήσεων ήταν ακριβότερα σε σχέση με τα αντίστοιχα των ΗΠΑ, ενώ η δυναμικότητα, η συχνότητα ακόμα και οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων ρυθμιζόνταν από διμερείς κρατικές συμφωνίες (B. Graham, 1997: 807-822). Η πολιτική της απελευθέρωσης στόχευε, όπως προαναφέρθηκε, στην εξάλειψη της κατάστασης αυτής μέσω της δημιουργίας μιας πιο ανταγωνιστικής και ευέλικτης αγοράς (Single European Market, SEM). Στόχος εξίσου σημαντικός ήταν η επίτευξη της κοινωνικής συνοχής και ο απεγκλωβισμός των περιφερειακών περιοχών της Ε.Ε.. Ενώ, οι αερομεταφορείς έπρεπε να ανασυγκροτηθούν προκειμένου να λειτουργήσουν τώρα πια όχι ως δημόσιες επιχειρήσεις αλλά ως εμπορικές και σύντομα ιδιωτικές επιχειρήσεις. Παρόλα αυτά, ο μέσος ταξιδιώτης δεν συνειδητοποίησε, τουλάχιστον άμεσα, εκρηκτικές μεταβολές, διότι δεν σημειώθηκε θεαματική μείωση των ναύλων, ή θεαματική εξαφάνιση των σημαντικότερων μεταφορέων, ή σημαντική εισχώρηση ξένων ανταγωνιστών στις εσωτερικές αγορές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

Η απελευθέρωση, όπως προαναφέρθηκε, υλοποιήθηκε μέσω τριών πακέτων, τα οποία εφαρμόστηκαν διαδοχικά την 1η Ιανουαρίου 1988, την 1η Νοεμβρίου 1990 και

την 1η Ιανουαρίου 1993. Το τελευταίο, που ήταν και το περισσότερο ριζοσπαστικό, εφαρμόστηκε μέσα από μία περίοδο τεσσάρων ετών. Το πρώτο και το δεύτερο πακέτο επικεντρώνονταν σε διατάξεις που επέτρεπαν την απελευθέρωση διμερών συμφωνιών μέσα στις χώρες της Ε.Ε.. Τα οφέλη για τους καταναλωτές ήταν περισσότερο εμφανή σε χώρες όπως η Γερμανία, η Βρετανία και η Ιρλανδία οι οποίες εφάρμοσαν πιο αυστηρά την παραπάνω τακτική. Το τρίτο πακέτο (τρίτη δέσμη μέτρων), που όπως ήδη αναφέρθηκε ήταν και το πιο ριζοσπαστικό, επέτρεπε σε όλους τους αερομεταφορείς, ανεξαρτήτου προέλευσης στα πλαίσια του Ε.Ο.Χ., να έχουν πρόσβαση οπουδήποτε εντός των ορίων της Ε.Ε.. Αυτό περιλάμβανε και την άρση του cabotage, πράγμα που ισοδυναμούσε με την ελευθερία να γίνονται οι πτήσεις στο εσωτερικό μιας χώρας από αεροπορική εταιρία οποιασδήποτε προέλευσης. Τη μόνη εξαίρεση αποτελούσαν δρομολόγια που αναφέρονται στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας από το κράτος.

Όσον αφορά τώρα το θέμα της ιδιωτικοποίησης, από τις Ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες μόνο η British Airways έχει ιδιωτικοποιηθεί πλήρως. Η Ε.Ε. ίδρυσε το 1993 την Comite des sages, η οποία είχε ως στόχο την επίτευξη κρατικών ενισχύσεων για τους διάφορους αερομεταφορείς. Ανάμεσα στους αερομεταφορείς που έλαβαν τις ενισχύσεις ήταν και η Ολυμπιακή Αεροπορία.

1.2.2. Η επίδραση της Τρίτης Δέσμης Μέτρων στις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις.

Η Τρίτη Δέσμη Μέτρων απελευθέρωσης της αγοράς αεροπορικών μεταφορών έχει επηρεάσει σε ορισμένο βαθμό την κοινοτική αγορά αεροπορικών μεταφορών. Όμως, οι αλλαγές που προέκυψαν δεν ήταν απότομες ή θεαματικές, εξαιτίας εν μέρει του κλίματος οικονομικής ύφεσης μέσα στο οποίο εξελίχθηκε αρχικά η διαδικασία απελευθέρωσης. Ορισμένες αλλαγές σημειώθηκαν με μεγάλη καθυστέρηση, όπως για παράδειγμα οι μείζονες εξελίξεις στις εσωτερικές αγορές κατά το 1995. Άλλες αντίθετα, πραγματοποιήθηκαν πολύ πριν από το 1993, όπως συμμαχίες, αύξηση δυναμικότητας κλπ. Αυτή η όψιμη μερικές φορές και συχνά ακανόνιστη εκκίνηση της τρίτης δέσμης μέτρων δυσχεραίνει την ανάλυση, πολύ περισσότερο μάλιστα που κάποτε είναι δυσδιάκριτες οι άμεσες συνέπειες της τρίτης δέσμης μέτρων, επιπτώσεις που ούτως ή άλλως θα συνέβαιναν στο πλαίσιο των τρεχουσών διεθνών εξελίξεων όπως παγκοσμιοποίηση, συμμαχίες κλπ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

Αν και ο απώτερος στόχος της Ε.Ε. με την πολιτική της απελευθέρωσης των αερομεταφορών είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη, αυτό δεν σημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρίες δεν ωφελούνται εξίσου, ιδίως αυτές που κυριαρχούν στον Ευρωπαϊκό χώρο. Μελέτες έδειξαν ότι οι καταναλωτές επωφελούνται από τον εντεινόμενο ανταγωνισμό μόνο όταν κάποιο αεροδρόμιο εξυπηρετείται από τουλάχιστον τρεις ανταγωνιστικούς αερομεταφορείς. Τα οφέλη που απολαμβάνουν οι καταναλωτές εντοπίζονται στο χαμηλότερο κόστος των εισιτηρίων, στην μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων, στην παροχή καλύτερων υπηρεσιών και στη δυνατότητα συνδέσεων με περισσότερες περιοχές. Παρόλα αυτά, μέσα στο 1996 το 6% των πτήσεων εντός των χωρών της Ε.Ε., διεξήχθησαν υπό καθεστώς δυοπωλίου, ενώ το 64% υπό καθεστώς μονοπωλίου.

Αυτό που τελικά προκύπτει είναι ότι η σταδιακή εφαρμογή της Τρίτης Δέσμης Μέτρων από το 1993, είχε αρχικά μικρή επίδραση στη βελτίωση του ανταγωνισμού. Όπου αυτό συνέβη, σημειώθηκε μικρή μείωση των εισιτηρίων των οικονομικών θέσεων. Σε κάποιες περιπτώσεις όμως, όσο παράδοξο κι αν ακούγεται αυτό, σημειώθηκε ακόμα και αύξηση των τιμών των εισιτηρίων.

Το γεγονός που σηματοδότησε την εφαρμογή της Τρίτης Δέσμης ήταν η είσοδος στην αγορά των αερομεταφορών, ενός πλήθους, κυρίως μικρών, αεροπορικών εταιριών ή αερομεταφορέων που πρώτα εκτελούσαν πτήσεις charter (έκτακτες πτήσεις εξωτερικού), ενώ από το 1993 τις μετέτρεψαν σε προγραμματισμένες πτήσεις. Έρευνες της Ε.Ε. επιβεβαιώνουν την είσοδο στην αγορά στο διάστημα 1993-1996 80 νέων εταιριών και ταυτόχρονα το κλείσιμο (όχι απαραίτητα των ίδιων) 60. Οι Ευρωπαϊκές εταιρίες προτίμησαν να ακολουθήσουν μια πιο επιλεκτική πολιτική, εφαρμόζοντας παράλληλα με χιλιάδες επίσημους ναύλους καθοριζόμενους μέσω της IATA, δικούς τους ναύλους με τον δικό τους κωδικό, τους δικούς τους περιορισμούς και με περιόδους ισχύος που οι ίδιες καθόριζαν. Η εξέλιξη της αγοράς χαρακτηρίστηκε από αύξηση των προσφορών και των ειδικών ναύλων περιορισμένης διάρκειας που κατά κανόνα συμπληρώνουν την κλίμακα των ισχυόντων ναύλων παρά την τροποποιούν. Αναμένεται ότι οι νέες μέθοδοι διανομής (Internet κλπ) θα διευκολύνουν την πρόσβαση του μέσου ταξιδιώτη στους πιο συμφέροντες ναύλους. Οι ναύλοι αυτοί όμως, συνοδεύονται από σημαντικούς περιορισμούς, συχνά μάλιστα είναι περιορισμένος ο αριθμός θέσεων που προσφέρονται σε συμφέρουσα τιμή, στους κυριότερους τουλάχιστον αερομεταφορείς.

Η Ε.Ε. έχει επενδύσει σημαντικούς πόρους στην μεταφορική υποδομή με στόχο τη μείωση των ανισοτήτων πρόσβασης μέσα στα όρια της Κοινότητας. Γι' αυτό το λόγο εφάρμοσε και την πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων, με απώτερο στόχο την επίτευξη της συνοχής. Παρόλα αυτά, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η πολιτική της απελευθέρωσης των αερομεταφορών τίθεται ως μεγαλύτερη προτεραιότητα από την πολιτική της συνοχής. Γεγονός πάντως είναι ότι μετά την εφαρμογή της Τρίτης Δέσμης Μέτρων, οι εσωτερικές πτήσεις στη Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία, Σκανδιναβία και Ιταλία, έχουν γίνει πολύ πιο ανταγωνιστικές και οι καταναλωτές απολαμβάνουν τα οφέλη των μειωμένων εισιτηρίων.

Επιπλέον, η απελευθέρωση δημιούργησε νέες ευκαιρίες για τις αεροπορικές εταιρίες της περιφέρειας, καθώς και για τις εταιρίες που μπήκαν στην αγορά για πρώτη φορά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιφερειών (ERA) υιοθέτησε λειτουργικά κριτήρια προκειμένου να καθορίσει αερομεταφορείς που ανήκουν σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες και συνδέουν περιφερειακές περιοχές μεταξύ τους (hub-bypass routes). Γεγονός είναι ότι οι αγορές ευνοούνται από την αυξανόμενη δυνατότητα πρόσβασης στις περιφερειακές περιοχές. Οι αερομεταφορείς της περιφέρειας επενδύουν σε αεροσκάφη που μπορούν να διανύσουν μικρές αποστάσεις σε ανταγωνιστικούς χρόνους. Μόνο όμως μεγάλες πόλεις της περιφέρειας όπως η Νίκαια και η Βαρκελώνη μπορούν να "παράγουν" ικανή κίνηση για να υποστηρίξουν τις hub-bypass routes προς έναν σημαντικό αριθμό πόλεων (που δεν είναι πρωτεύουσες κρατών). Εναλλακτικά, ακόμα και μια αρκετά μεγάλη πόλη της περιφέρειας μπορεί να υποστηρίξει ελάχιστες τέτοιες πτήσεις που συχνά γίνονται από αεροσκάφη με όχι περισσότερες από 30 θέσεις. Μια τέτοια πρωτοβουλία ανέλαβε ο γαλλικός αερομεταφορέας Regional Airlines, συνδέοντας το Μπορντώ, τη Νάντη και άλλες "λιγότερο" δυτικές γαλλικές πόλεις, με πληθώρα πόλεων κατά μήκος του Κλερμόν-Φεράν (Clermont-Ferrand), με τη λογική ενός mini-hub συστήματος, όπου οι επιβάτες αλλάζουν αεροσκάφος. Αυτό που προκύπτει εντέλει είναι ότι στην Ευρωπαϊκή λογική οι περισσότερο δημοφιλείς πτήσεις (που προσφέρονται από εταιρίες της περιφέρειας) είναι αυτές που εκτελούνται από τα hub αεροδρόμια διότι αυτά προσφέρουν το μέγιστο αριθμό συνδέσεων.

Σίγουρα όμως, η λογική των hub-and-spoke συστημάτων, παρουσιάζει αρκετά μειονεκτήματα. Ένα από αυτά είναι ότι τα πλεονεκτήματα πρόσβασης επωφελείται περισσότερο το κέντρο του συστήματος (hub). Κι' αυτό γιατί η πόλη όπου βρίσκεται το hub αεροδρόμιο μπορεί να έχει πρόσβαση σε πολύ περισσότερες περιφερειακές πόλεις

από ότι θα είχαν οποιεσδήποτε άλλες πόλεις που βρίσκονταν στον πυρήνα της Ε.Ε. και στόχευαν στην εξυπηρέτηση των πόλεων της περιφέρειας. Επομένως, φαίνεται αναπόφευκτο ότι η απελευθέρωση των αερομεταφορών θα επιτείνει ακόμα περισσότερο την ήδη υπάρχουσα κυριαρχία των hub αεροδρομίων και κυρίως των μεγαλύτερων αεροπορικών εταιριών.

1.2.3. Εκτιμήσεις για την εξέλιξη του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα βάσει του νέου θεσμικού πλαισίου για τις αερομεταφορές.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές αναμένεται να έχει καταλυτικές επιπτώσεις, τόσο στην υφιστάμενη δομή του αεροπορικού περιβάλλοντος όσο και στον τρόπο που διαμορφώνεται μέχρι σήμερα η αεροπορική κίνηση (Στεφάνου Π., «Στρατηγική θεώρηση του Ελληνικού Συστήματος Αεροπορικών Μεταφορών»). Μετά την 1^η Ιουλίου 1998, ημέρα κατά την οποία απελευθερώνονται πλήρως οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία της Ευρώπης, κρατική ή ιδιωτική, θα μπορεί να πετά οπουδήποτε, αρκεί να έχει εξασφαλίσει άδεια αερομεταφορέα από τη χώρα όπου έχει την έδρα της. Οι πτήσεις απελευθερώνονται και για τα ελληνικά νησιά, από 1/4/1998, που ως τώρα εξαιρούνταν ("Το Βήμα", 28/7/1998).

Οι παράμετροι που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη προκειμένου να εξαχθούν συμπεράσματα για την εδραίωση μιας νέας πραγματικότητας στις αερομεταφορές εντοπίζονται στα ακόλουθα:

⇒ Στη δεκαετία 1980-1990 η συνολική επιβατική κίνηση για το εσωτερικό και εξωτερικό αεροπορικό δίκτυο αυξήθηκε κατά 38,91%, δηλαδή μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης 3,25%. Η εμπορευματική κίνηση στο ίδιο διάστημα παρουσίασε αύξηση κατά 3,9% (ΥΠΙΑ, Δελτία Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης, 1980-1990).

⇒ Οι ρυθμοί αύξησης της επιβατικής κίνησης διαφοροποιούνται για το εσωτερικό και εξωτερικό δίκτυο (2,1% για το εξωτερικό και 4,58% για το εσωτερικό).

⇒ Οι ρυθμοί αύξησης της επιβατικής κίνησης του διεθνούς δικτύου είναι το αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης της έκτακτης κίνησης σε βάρος της τακτικής κίνησης του εξωτερικού. Στην εν λόγω δεκαετία, ο τουρισμός παρουσιάζει αξιοσημείωτη αύξηση, γεγονός που επιδρά άμεσα στην έκτακτη κίνηση η οποία αυξάνει κατά τον εκπληκτικό ρυθμό του 74,23%, δηλαδή με έναν μέσο ετήσιο ρυθμό

5,7%. Αντίθετα, η τακτική αεροπορική κίνηση μειώνεται με ρυθμό 9% για την δεκαετία και μέσο ετήσιο ρυθμό 1%.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε τον διαφορετικό ρόλο που παίζει κάθε τύπος αεροπορικής κίνησης για τη χώρα μας και που προκύπτει τόσο από την ακολουθούμενη πολιτική της Ελλάδας για τις αερομεταφορές, όσο και από την φυσιογνωμία της και την κίνηση που αυτή μπορεί να εγείρει. Η έκτακτη κίνηση το 1981 αντιπροσώπευε το 46% της συνολικής διεθνούς αεροπορικής επιβατικής κίνησης, ενώ το 1990 ξεπερνά το 62% και το 1991 πλησιάζει το 65% της αεροπορικής κίνησης εξωτερικού ή το 50% της συνολικής αεροπορικής κίνησης από και προς Ελλάδα. Μέχρι το 1995, η charter κίνηση καλύπτει σχεδόν το 70% των πτήσεων εξωτερικού («Πτήση», Μάιος 1997). Ο λόγος που οι πτήσεις charter κυριαρχούν, βασίζεται στη δικαιολογημένη επιθυμία των τουριστών να ταξιδεύουν στον προορισμό των διακοπών τους με απευθείας πτήση. Επιπλέον το κόστος για τους tour operators μειώνεται σημαντικά αφήνοντάς τους μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους ενώ τους δίνει τη δυνατότητα να μειώνουν σημαντικά την τιμή των πακέτων (Inclusive tours) που προσφέρουν στους πελάτες τους, καθιστώντας τα ελκυστικότερα. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο, το σύνολο των αφίξεων με πτήσεις charter είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των τακτικών πτήσεων.

Η αύξηση του ανταγωνισμού που έρχεται σαν αποτέλεσμα της απελευθέρωσης, αναμένεται να αυξήσει τη ζήτηση των αεροπορικών υπηρεσιών εξαιτίας της επερχόμενης μείωσης των τιμών, της αύξησης του αριθμού των διασυνδέσεων καθώς και της συχνότητας με την οποία γίνονται οι διάφορες πτήσεις. Ο ανταγωνισμός θα συμβάλει εξάλλου στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τάση που σταδιακά θα επιφέρει αύξηση των λειτουργικών εξόδων των charter εταιριών και κατά συνέπεια και των ναύλων τους.

Η Ελλάδα διαφοροποιείται ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες των εκτάκτων πτήσεων, διότι δεν περιορίζεται στην απλή μεταφορά επιβατών με φθηνά αεροπορικά κόμιστρα, αλλά στην τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνεται ένα ολόκληρο πακέτο υπηρεσιών (διανυκτερεύσεις, περιηγήσεις κ.τ.λ.). Η παροχή ολοκληρωμένων πακέτων τουριστικών υπηρεσιών (Inclusive Tour) φαίνεται να έχει μέλλον στην Ελλάδα, όχι όμως με την ίδια δόξα που γνώρισε παλαιότερα. Κι' αυτό γιατί οι νέοι κοινοτικοί

κανονισμοί επιτρέπουν τις πωλήσεις "SEAT ONLY" αντί του "INCLUSIVE TOUR" κάτι που γινόταν σιωπηρά τα τελευταία χρόνια.

Οι νέες πολιτικές που εφαρμόζονται στον Ευρωπαϊκό χώρο μετά τη συνθήκη του Μάαστριχτ και στοχεύουν στην Ευρωπαϊκή ενοποίηση και την κοινωνική συνοχή μέσω της ελεύθερης διακίνησης ανθρώπων, κεφαλαίων, ιδεών και αγαθών-υπηρεσιών, αναμένεται να ενισχύσουν τις μετακινήσεις γενικά και τις αεροπορικές μετακινήσεις ειδικότερα. Οπωσδήποτε στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογίες που ουσιαστικά συρρικνώνουν το χώρο, φέρνοντας κοντύτερα σημεία διαμετρικά αντίθετα όχι μόνο στον Ευρωπαϊκό χώρο αλλά και παγκοσμίως.

Όσον αφορά την τουριστική κίνηση, οι αρχικές προβλέψεις για την δεκαετία 1990-2000 έδειχναν ότι επρόκειτο να μειωθεί, τουλάχιστον σε σχέση με την δεκαετία 1980-1990. Στη μείωση αυτή θα συνέβαλε η αποσταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης στην περιοχή των Βαλκανίων, όπου αρκετές φορές μέχρι στιγμής -μέσα στην δεκαετία του 1990- η κατάσταση εκτός από έκρυθμη (τις περισσότερες φορές), κατέληξε και σε πόλεμο.

Απ'την άλλη, εν' όψει της ανάληψης των Ολυμπιακών αγώνων το 2004, αναμένεται να σημειωθεί κίνηση προς τη χώρα που θα ανατρέψει τα αρχικά απαισιόδοξα σενάρια για τη μείωση της τουριστικής κίνησης. Το γεγονός αυτό θα δώσει προτεραιότητα στις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Τα νέα έργα που λαμβάνουν χώρα στην Ελλάδα (π.χ. Π.Α.Θ.Ε.) καθώς και οι νέες τεχνολογίες που αναμένεται να χρησιμοποιηθούν (π.χ. τρένα υψηλών ταχυτήτων στον άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης και ταχύπλοων σκαφών στα Ελληνικά πελάγη) αναμένεται να επηρεάσουν τη χρήση του αερομεταφορών. Το κύριο χαρακτηριστικό των νέων τεχνολογιών είναι η μείωση της χρονοαπόστασης, η οποία δίνει μια νέα διάσταση στον ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Οπωσδήποτε, δεν τίθεται θέμα ανταγωνισμού για αποστάσεις μεγαλύτερες των 600 ή 700 χιλιομέτρων συνηθέστερα, αλλά και για αποστάσεις άνω των 300 ή 400, σπανιότερα. Εξάλλου, η μεγάλη κατάτμηση του Ελληνικού χώρου και η περιφερειακή θέση της χώρας σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της κοινότητας, δίνουν προτεραιότητα στη χρήση του αεροπλάνου έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Εκτιμάται ότι σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα θα ενταθούν οι διασυνδέσεις μεταξύ των περιφερειών της χώρας και

κυρίως των πλέον απομακρυσμένων μεταξύ τους, δημιουργώντας προοπτικές ανάπτυξης του εσωτερικού δικτύου.

Η πιθανή αύξηση της αξίας του χρόνου για τους Έλληνες, οδηγεί σε επιλογές μέσω μεταφοράς που ανταποκρίνονται σε χαμηλές χρονοαποστάσεις με συνέπεια την αύξηση της αεροπορικής κίνησης για εσωτερικές μετακινήσεις, όταν αυτές ανταποκρίνονται σε λογικά κόστη ταξιδιού.

Εκτιμάται, τέλος, ότι η περιφερειακή θέση της χώρας, καθώς και η γειτνίαση με τον εύφλεκτο χώρο των Βαλκανίων, σε συνδυασμό με την ένταση των ανταλλαγών μετακινήσεων της χώρας με την Ε.Ε., θα επιδράσουν δραστικά στις αερομεταφορές. Η αεροπορική μεταφορά θα είναι ο σχεδόν αποκλειστικός τρόπος διεθνούς μετακίνησης, σε ότι αφορά την επιβατική κίνηση, ενώ παρουσιάζει σαφείς προοπτικές ανάπτυξης για την εμπορευματική κίνηση.

1.3. Η χωροταξία της αεροπορικής υποδομής στη χώρα μας

Το σύνολο της αεροπορικής υποδομής της χώρας αποτελείται από την υποδομή εδάφους που περιλαμβάνει αεροδρόμια, ελικοδρόμια, ραδιοβοηθήματα κλπ, τον εναέριο χώρο που περιλαμβάνει σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, αεροδιαδρόμους κλπ και την υποδομή του Εθνικού Αερομεταφορέα που περιλαμβάνει αεροπλάνα, ελικόπτερα, πρακτορεία κτλ.

Στον Ελληνικό χώρο δραστηριοποιούνται ακόμα οι ακόλουθες αεροπορικές εταιρίες:

- Αεροπορικές εταιρίες με άδεια κατηγορίας A: Air Greece, Αερογραμμές Απόλλων, Cronus Airlines, Venus Airlines. Οι εταιρίες αυτές δραστηριοποιούνται σε ναυλωμένες και έκτακτες πτήσεις στο εσωτερικό της χώρας αλλά και προς χώρες του εξωτερικού.
- Αεροπορικές εταιρίες με άδεια κατηγορίας B: Αεροπορία Αιγαίου Α.Ε., KAL Aviation Α.Ε., Skytrans AAETE, Aviator SA, Interjet, Sun Air, Avionic Air Services Ltd., VIPS Airlines SA, Hellas Air Services. Αυτές οι εταιρίες δραστηριοποιούνται σε πτήσεις γενικής αεροπλοΐας, αεροταξί, ειδικές μεταφορές, ψεκασμούς.

Οι άδειες αερομεταφορέα διακρίνονται ανάλογα με την μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών που προτίθεται να χρησιμοποιήσει η επιχείρηση. Έτσι, άδεια κατηγορίας A χορηγείται σε επιχειρήσεις που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν: είτε αεροσκάφη με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο των 5,7 τόνων για μεταφορές φορτίου είτε επιβατηγά αεροσκάφη άνω των 14 θέσεων.

Άδεια κατηγορίας B χορηγείται σε επιχειρήσεις που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν είτε αεροσκάφη με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης μικρότερο των 5,7 τόνων για μεταφορές φορτίου είτε επιβατηγά αεροσκάφη άνω των 14 θέσεων (Κανονισμός Δ1/Δ/30817/2180 της 9-8/9-9-1991).

1.3.1. Υποδομή εδάφους

1.3.1.1. Αεροδρόμια

Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχει ένα εκτεταμένο δίκτυο αεροδρομίων, που καλύπτει όλες τις μεσογειακές περιοχές με ικανοποιητική πυκνότητα καθώς και τα περισσότερα από τα μεγαλύτερα νησιά της Ελλάδας. Από τα αεροδρόμια αυτά, τα 44 εξυπηρετούν πτήσεις Πολιτικής Αεροπορίας που περιλαμβάνουν τακτικές πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, έκτακτες πτήσεις εξωτερικού (charters), κίνηση ιδιωτικών αεροσκαφών και άλλες χρήσεις πολιτικής αεροπορίας όπως αεροψεκασμοί, πυρόσβεση, Αερολέσχες κ.τ.λ.

Τα 31 από αυτά είναι πολιτικά αεροδρόμια, τα 7 στρατιωτικά και τα 6 δημοτικά. Επίσης, υπάρχουν στη χώρα μας 15 αμιγώς στρατιωτικά αεροδρόμια, που περιστασιακά ή στο παρελθόν είχαν εξυπηρετήσει πολιτική κίνηση (Ανδραβίδα, Μαρίτσα Ρόδου, Αμυγδαλέων Καβάλας) καθώς και ελάχιστα ιδιωτικά (Ρογκάν Α. κ.α., 1993).

Η γεωγραφική κατανομή των αεροδρομίων που εξυπηρετούν πολιτική κίνηση παρουσιάζεται στον Πίνακα 1 (παράρτημα) : **Κατανομή υφισταμένων Αεροδρομίων ανά Περιφέρεια**. Το συμπέρασμα που εξάγουμε από τον πίνακα αυτόν, είναι η ύπαρξη μιας ισοβαρούς κατανομής των αεροδρομίων μεταξύ των 12 περιφερειών της χώρας που κυμαίνεται από 1 ως 4 αεροδρόμια. Εξάιρεση αποτελεί η περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου, όπου παρατηρείται μια δυσανάλογα μεγάλη πυκνότητα (13 αεροδρόμια), γεγονός που οφείλεται στην πολυδιάσπαση του νησιωτικού αυτού χώρου.

Όσα αεροδρόμια εξυπηρετούν επιβατική κίνηση εσωτερικού ή εξωτερικού, χαρακτηρίζονται Αερολιμένες και 15 από αυτούς είναι διεθνείς. Από τους Διεθνείς Αερολιμένες, οι 5 σημαντικότεροι (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας), περιλαμβάνονται στους Κοινοτικούς χάρτες με τους Αερολιμένες Ευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος και εξυπηρετούν περίπου το 85% της αεροπορικής κίνησης της χώρας.

Οι Αερολιμένες που εξυπηρετούν επιβατική κίνηση εσωτερικού είναι 21. Ορισμένοι από αυτούς εξυπηρετούν παράλληλα και έκτακτες πτήσεις εξωτερικού (σημειώνονται με αστερίσκο στον Πίνακα 2 του παραρτήματος). Τέλος, πολιτικά αεροδρόμια που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν επιβατική κίνηση, αλλά σήμερα είτε

δεν χρησιμοποιούνται από την Ολυμπιακή Αεροπορία είτε βρίσκονται σε αναστολή λειτουργίας ή ακόμα χρησιμοποιούνται για άλλες χρήσεις Πολιτικής Αεροπορίας (αερολέσχεις, πυροσβέσεις, αεροψεκασμούς, πτήσεις ιδιωτικών αεροσκαφών κ.λ.π.), είναι ο Μαραθώνας, το Επιτάλιο Πύργου, η Αστυπάλεια, η Φλώρινα, η Άρνισσα Εδέσσης, η Σπάρτη, η Λάρισα και το Αγρίνιο.

Η μορφή του δικτύου αερολιμένων της Ελλάδας είναι ακτινοειδής (hub-and-spoke), με κέντρο (κομβικό σημείο) την Αθήνα (Κ.Α. Ελληνικού) και δευτερεύοντα κέντρα τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τη Ρόδο, την Κέρκυρα και τη Μυτιλήνη.

Ο μεγάλος αριθμός των αεροδρομίων της Ελλάδας, που είναι δυσανάλογος με την έκταση, τον πληθυσμό, αλλά και το βιοτικό επίπεδο της χώρας (σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε.), οφείλεται κατά βάση στη γεωμορφολογική ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου, που παρουσιάζει έντονο κατακερματισμό του νησιωτικού της χώρου καθώς και έντονο εδαφικό ανάγλυφο των ηπειρωτικών της περιοχών.

Όσον αφορά τις εξυπηρετούμενες αεροπορικές γραμμές εσωτερικού, αυτές είναι μικρών και μεσαίων αποστάσεων και οι περισσότερες έχουν ως βάση το αεροδρόμιο Ελληνικού (Διεθνής Αερολιμένας). Η Ελλάδα συνδέεται με απευθείας πτήσεις με όλες τις Ηπείρους, πάλι μέσω του αεροδρομίου των Αθηνών. Όπως είναι ευνόητο, αυτό έχει ως συνέπεια τη σημαντική επιβάρυνση σε κινήσεις του Αερολιμένα Ελληνικού και την εξάρτηση όλου σχεδόν του συστήματος από αυτόν.

Το δίκτυο των αεροδρομίων εξακολουθεί να επεκτείνεται τα τελευταία χρόνια, με 3 αεροδρόμια που κατασκευάστηκαν την 5ετία 1987-1992 (Νάξος, Σύρος, Αστυπάλεια) και 2 ακόμα που ολοκληρώθηκαν το 1993 (Ικαρία, Κάλυμνος). Όμως, ο μεγάλος αριθμός των αεροδρομίων και η ισχύοντα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, δημιούργησε προβλήματα στη συντήρηση του δικτύου και στο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι δυνατότητες των ελληνικών αεροδρομίων έχουν ξεπεραστεί κατά πολύ, ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κίνησης των αεροσκαφών (διάδρομοι, τροχόδρομοι, δάπεδα στάθμευσης), τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις (αεροσταθμοί, εμπορευματικοί και πυροσβεστικοί σταθμοί, κτίρια συνεργείων, γραφεία κ.τ.λ.), τον ηλεκτρο-μηχανολογικό εξοπλισμό (φωτοσημάνσεις κ.τ.λ.) και τις λοιπές διευκολύνσεις (ραδιοβοηθήματα κ.τ.λ.). Αυτό οφείλεται αφενός στην αύξηση της ζήτησης και την ένταση της εποχικότητας της αεροπορικής κίνησης κυρίως τη θερινή περίοδο, δεδομένου ότι το 80% περίπου των τουριστών φθάνουν στην Ελλάδα

αεροπορικώς και, αφετέρου, στην αδυναμία σωστής συντήρησης, βελτίωσης και επέκτασης των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, λόγω του μεγάλου απαιτούμενου κόστους για τη χρηματοδότηση της πολύπλοκης και δαπανηρής υποδομής των αεροδρομίων, σε σχέση με τις δυνατότητες του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Με την εφαρμογή του 1ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης έγινε προσπάθεια βελτίωσης της υποδομής των Ελληνικών αεροδρομίων, όμως η έλλειψη προγραμματισμού, μελετών και σαφούς στρατηγικής δεν απέφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Είναι σαφέστατη καθώς και επιβεβλημένη η ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης, επέκτασης και κυρίως εκσυγχρονισμού της υπάρχουσας υποδομής των αεροδρομίων. Επιβεβλημένη είναι εξάλλου και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, με διατήρηση του βαθμού ασφαλείας σε υψηλά επίπεδα και παράλληλο περιορισμό των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η ανάγκη αυτή μπορεί να τεκμηριωθεί στα ακόλουθα:

⇒ Η Ελλάδα είναι μια από τις περιφερειακές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατά συνέπεια βρίσκεται μακριά από τον πυρήνα και τα κέντρα λήψης αποφάσεων. Εξάλλου, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο δεν προσφέρουν επαρκή και ικανοποιητική σύνδεση, κυρίως όταν αυτή γίνεται μέσω τρίτων χωρών, με όλα τα επακόλουθα που αυτό μπορεί να έχει (πρόσφατο είναι το παράδειγμα του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία και των αναταραχών που έχουν προκύψει έκτοτε).

⇒ Η προνομιακή θέση που κατέχει η Ελλάδα την καθιστά εφελθής προς την Μέση και Άπω Ανατολή αλλά και προς τις Χ.Κ.Α.Ε. (Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης) καθώς και την Αφρική.

⇒ Οι επενδύσεις σε υποδομή αεροδρομίων έχουν μεγάλους δείκτες αποδοτικότητας.

Η κατάσταση αυτή όμως φαίνεται ότι άρχισε να ανατρέπεται μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του 2ου ετήσιου προγράμματος εκσυγχρονισμού, αναβάθμισης και αναπτύξεως που υλοποίησε η Υ.Π.Α. στα πλαίσια του πενταετούς προγράμματος ανάπτυξης για την περίοδο 1996-2001, οπότε επήλθαν σημαντικές βελτιώσεις στα αεροδρόμια της χώρας. Ειδικότερα, σε διάστημα 18 μηνών (δεύτερο εξάμηνο 1996 ως το τέλος 1997) ολοκληρώθηκαν 346 έργα στα αεροδρόμια της χώρας συνολικής αξίας 53 δις. δρχ. Για το 1998 προγραμματίστηκαν 242 έργα, εκ των οποίων 18 θα

συνεχίζονται την περίοδο 1999-2001, συνολικού κόστους 126 δις. δρχ. Διαπιστώνουμε δηλαδή ότι σε ένα χρόνο πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις ίσες περίπου με εκείνες μιας πενταετίας (1991-1995) και αποδόθηκαν νέες αίθουσες συνολικής έκτασης 65.000 τ.μ., δηλαδή όσες είχαν κατασκευασθεί την προηγούμενη πενταετία ("Το Βήμα", 28/6/1998).

1.3.2. Εναέριος χώρος

1.3.2.1. Ραδιοβοηθήματα

Στην υποδομή του εναέριου χώρου περιλαμβάνονται τα ραδιοβοηθήματα. Υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα ένα πυκνό δίκτυο ραδιοβοηθημάτων, το οποίο με εγκαταστάσεις διαφόρων κατηγοριών στοχεύει στην υποβοήθηση των πτήσεων αεροσκαφών στον Ελληνικό εναέριο χώρο.

Ραδιοβοηθήματα υπάρχουν εντός των χώρων των αερολιμένων, αλλά και σε πολλές άλλες κατάλληλες θέσεις (Υμηττό, Παλαιοχώρα Κρήτης, Αίγινα, Κάρυστο, Σκόπελο, Σούνιο, Τανάγρα, Τρίπολη, Κόρινθο κ.λ.π.). Όμως, λόγω της μορφολογίας του εδάφους της χώρας καθώς και των κλιματολογικών συνθηκών (ομίχλες, χαμηλές νεφώσεις), δεν επαρκούν και απαιτούνται βελτιώσεις και εκσυγχρονισμός τους, για την ύπαρξη μεγαλύτερης ασφάλειας στις πτήσεις.

1.3.2.2. Σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

Το Σύστημα Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη θεσπίστηκε το 1946 και, εκτός από μικρές αλλαγές, το ίδιο περίπου σύστημα χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. Συνέπεια αυτού είναι ο δυσχερής συντονισμός μεταξύ των πολλαπλών κέντρων ελέγχου (42 στην Ευρώπη αντί 20 στις Η.Π.Α. με τριπλάσια κυκλοφορία), η αισθητή πτώση στην ακρίβεια των ωραρίων των πτήσεων, που συνεπάγεται σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις και μείωση των περιθωρίων ασφαλείας.

Το υπάρχον σύστημα εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα παρουσιάζει αδυναμίες και μειονεκτήματα, που οφείλονται κύρια στην έλλειψη πληροφοριών Radar για τη θέση και κίνηση των αεροσκαφών στον Ελληνικό εναέριο χώρο και στην απουσία σύγχρονου και υψηλής τεχνολογίας συστήματος διακίνησης και επεξεργασίας πληροφοριών.

Τα τελευταία χρόνια η Υ.Π.Α., σε συνεργασία με τον Οργανισμό EUROCONTROL εκπόνησε Εθνικό Σχέδιο εκσυγχρονισμού και αυτοματοποίησης του Συστήματος Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, που περιλαμβάνει πλήρη κάλυψη του FIR Αθηνών με Radar, αυτοματοποιημένη επεξεργασία πληροφοριών Radar, καθώς και αυτοματοποιημένη επεξεργασία πληροφοριών σχεδιασμού πτήσεων. Η EUROCONTROL συστάθηκε το 1960 μέσω μιας διεθνούς σύμβασης με σκοπό τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας για ολόκληρο τον εναέριο χώρο των κρατών μελών της, δηλαδή της Βενελυξ και της Βόρειας Γερμανίας αρχικά, ενώ στη συνέχεια επεκτάθηκε σε ολόκληρη σχεδόν την Ευρώπη (Λευκή Βίβλος, 1996). Στόχος της χώρας μας είναι το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών να αποτελέσει το Κέντρο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

1.3.3. Συμπεράσματα

Από την προηγηθείσα καταγραφή της εικόνας της αεροπορικής υποδομής της Ελλάδας και ειδικότερα της υφιστάμενης κατάστασης στους σημαντικότερους αερολιμένες της χώρας που χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις και ανεπάρκειες, προκύπτει ότι το Ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι εν γένει προβληματικό. Αυτό οφείλεται μεταξύ άλλων στην ιδιαιτερότητα του Ελληνικού χώρου, στην ανεπάρκεια οργάνωσης, μέσων και πιστώσεων, αλλά κυρίως στην έλλειψη ενός συνεπούς μακροπρόθεσμου σχεδιασμού ανάπτυξης σε ένα γενικότερο σχέδιο στρατηγικής ανάπτυξης των συγκοινωνιακών υποδομών. Ενώ, πρόσφατα έγιναν κάποια έργα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού που εντάσσονται στις προσπάθειες της Υ.Π.Α. να αναβαθμίσει την κατάσταση των αεροδρομίων της χώρας.

1.4. Συνθετική εικόνα των ροών μεταφορών εσωτερικού-εξωτερικού.

Αν και το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας είναι οι αερομεταφορές, κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά και στη θέση που κατέχει το μέσο αυτό στο σύνολο των μεταφορών της χώρας.

Αυτό που ενδιαφέρει κυρίως σε μια συνθετική εικόνα των μεταφορών είναι η κατανομή του έργου κατά μεταφορικό μέσο, η κατανομή στο χώρο και τα αντίστοιχα στοιχεία κατά άξονα μεταφορών.

Όσον αφορά την κατανομή των μετακινήσεων εσωτερικού κατά μεταφορικό μέσο, το 1990 η συνολική επιβατική κίνηση της χώρας (σύνολο επιβατών με όλα τα μέσα), κατανεμήθηκε ως εξής (Ρογκάν Α. κ.α., 1993).

⇒ 30% με λεωφορεία των ΚΤΕΛ (υπεραστικά)

⇒ 50% με ΙΧ

⇒ 6% με σιδηρόδρομο

⇒ 5% με αεροπλάνο

Οπωσδήποτε, η εικόνα αυτή δεν είναι απόλυτα σωστή, αν λάβουμε υπόψη την κατανομή κατά μεταφορικό μέσο σε συγκεκριμένες διασυνδέσεις. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω άξονες:

⇒ Ν. Αττικής-Ν. Θεσσαλονίκης: 12% ΚΤΕΛ, 33% ΙΧ, 27% τρένο, 28% αεροπλάνο

⇒ Ν. Αττικής- Ήπειρος: 60% ΚΤΕΛ, 24% ΙΧ, 0% τρένο, 15% αεροπλάνο

⇒ Ν. Αττικής- Μακεδονία-Θράκη: 80% ΚΤΕΛ, 24% ΙΧ, 5% τρένο, 5% αεροπλάνο.

⇒ Ν. Θεσσαλονίκης- Ήπειρος: 12% ΚΤΕΛ, 33% ΙΧ, 27% τρένο, 28% αεροπλάνο.

⇒ Ν. Θεσσαλονίκης- Θεσσαλία/ Στερεά: 19% ΚΤΕΛ, 70,9% ΙΧ, 10% τρένο, 0,1% αεροπλάνο.

Για τα εμπορεύματα εσωτερικού, η κατανομή κατά μεταφορικό μέσο στο σύνολο των μετακινήσεων της χώρας παρουσιάζει μία σαφή κυριαρχία των οδικών μεταφορών, σε ποσοστό πάνω από 95%. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ανεπαρκή κάλυψη του Ελληνικού χώρου από το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Όσον αφορά το μεταφορικό έργο εξωτερικού, δηλαδή προς και από τη χώρα, η εικόνα που παρουσιάζεται για όλα τα μεταφορικά μέσα εκτός από ΙΧ (λόγω μη αξιοπιστίας των στοιχείων) είναι η εξής (έτος βάσης 1988):

⇒ επιβατικές μεταφορές: (δεν περιλαμβάνονται επιβάτες ΙΧ), 88% αεροπορικά, 8% θαλάσσια, 4% σιδηροδρομικά.

⇒ εμπορευματικές μεταφορές: 91,43% θαλάσσια, 4,56% σιδηροδρομικά, 3,89% οδικά και 0,11% αεροπορικά.

Ειδικότερα για τις μεταφορές στο Αιγαίο, η κατανομή κατά μεταφορικό μέσο είναι μεταξύ αεροπλάνου και ακτοπλοΐας και εμφανίζεται σε ποσοστά ως ακολούθως:

⇒ Επιβάτες: 62% ακτοπλοϊκά, 38% αεροπορικά

⇒ Εμπορευματικές: 98,97% ακτοπλοϊκά, 1,03% αεροπορικά.

Ο διαχωρισμός αυτός μεταβάλλεται κατά ζεύγος προελεύσεως-προορισμού και άξονα.

Όσον αφορά τις αεροπορικές μετακινήσεις, η κίνηση επιβατών στο δίκτυο εσωτερικού της χώρας, που μέχρι πρόσφατα εκμεταλλευόταν αποκλειστικά η Ολυμπιακή Αεροπορία και η θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, ήταν αυξητική σχεδόν μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980. Από το 1988-89 όμως και μετά, διαπιστώνεται μία πτωτική τάση, που τείνει να πλησιάσει το 10-15% το χρόνο (αν και για τη διετία 1990-91 η πτώση έφτασε το 22% κυρίως λόγω της κρίσης του κόλπου). Η μείωση της κίνησης εσωτερικού ήταν το αποτέλεσμα της ανεπαρκούς υποδομής καθώς και της έλλειψης επενδυτικών κεφαλαίων, γεγονός που προήλθε από τις επιλογές της διοίκησης της Ολυμπιακής. Παράλληλα όμως, ξεκινά μια περίοδος αισθητής μεταβίβασης έργου προς την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η οποία αγόρασε αεροσκάφη με κοινοτική επιδότηση. Έναυσμα για την αλλαγή της πολιτικής του εθνικού μας αερομεταφορέα αποτέλεσε η τιμολογιακή πολιτική για το εσωτερικό δίκτυο που ασκήθηκε μετά το 1986. Ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκε το 1991 στις γραμμές εσωτερικού ήταν περίπου 3εκ. επιβάτες, ενώ το 1992 ήταν σαφώς μεγαλύτερος, σχεδόν στο επίπεδο του 1990 (3,8 εκ.). Το 1988 και 1989 είχαμε περίπου 4,4 εκ. επιβάτες, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός σημειώθηκε το 1985 με 5,3εκ. επιβάτες.

Όσον αφορά τώρα τα διακινούμενα αεροπορικά εμπορεύματα, τα οποία παραδοσιακά αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνόλου των διακινούμενων εμπορευμάτων (της τάξης του 1%), παρουσίασαν επίσης πτωτικές τάσεις. Σε απόλυτους αριθμούς το σύνολο των διακινήθόντων τόνων φορτίου ήταν 320.000 τόνοι το 1985 και 280.000 το 1990. Ακριβώς επειδή είναι πολύ μικρός ο όγκος των διακινούμενων εμπορευμάτων, είναι δύσκολο να καθοριστούν με ασφάλεια συγκεκριμένες τάσεις.

Η γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων κατά νομούς ή περιφέρειες, φανερώνει την υπεροχή της Αθήνας κατά πρώτο λόγο και της Θεσσαλονίκης κατά

δεύτερο. Τα διαθέσιμα στοιχεία κατανομής του έργου κατά γραμμή, φανερώνουν ότι από την Αθήνα διακινείται η πλειονότητα των επιβατών και των εμπορευμάτων. Τα στοιχεία αυτά δεν μας εξασφαλίζουν όμως απόλυτα σωστά συμπεράσματα, δεδομένου ότι οι περισσότερες αεροπορικές γραμμές περνούν από την Αθήνα. Εφόσον λοιπόν τα υπάρχοντα στοιχεία αναφέρονται σε κατανομή έργου ανά γραμμή και σε συνδυασμό με το ότι δεν είναι διαθέσιμα στοιχεία για τους επιβάτες που κάνουν μετεπιβίβαση στην Αθήνα (με κάποιον άλλο τελικό προορισμό), τονίζεται υπέρ του δέοντος ο ρόλος της πρωτεύουσας, χωρίς βέβαια να υπάρχει άλλη επιλογή.

Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις προς και από τη χώρα, όπως έδειξαν τα προαναφερθέντα στοιχεία, αυτές γίνονται ως επί το πλείστον με αεροπλάνο. Για την τριετία 1988, 1989, 1990, ο μέσος αριθμός των συνολικά διακινούμενων επιβατών προς, από και δια της χώρας αεροπορικά, ήταν 14 εκ. επιβάτες περίπου. Από αυτούς, το 93% προερχόταν από χώρες της Ευρώπης και το 2% περίπου από τις Η.Π.Α., την Αφρική και την Ασία αντίστοιχα. Ενώ, ο αριθμός των εμπορευμάτων κυμάνθηκε την ίδια περίοδο από 70.000 ως 90.000 τόνους περίπου, το 85% των οποίων προερχόταν από την Ευρώπη και το υπόλοιπο από άλλες ηπείρους.

Στο κεφάλαιο 2.2.6.3. γίνεται ειδική αναφορά στο θέμα των συνδυασμένων μεταφορών για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, όπου η λύση των συνδυασμένων μεταφορών προκύπτει από την ανάγκη για μία συνολικότερη προσέγγιση των μεταφορών ως ενιαίου συστήματος, με σκοπό την ορθολογική συνεργασία και αλληλοσυμπλήρωση μεταξύ των χερσαίων, θαλασσίων και εναερίων υποσυστημάτων.

1.5. Τουρισμός: μια σημαντική παράμετρος για το σύστημα αερομεταφορών της χώρας.

Παρά τις απαισιόδοξες προβλέψεις των τελευταίων ετών για την πορεία του τουρισμού στη χώρα μας, φαίνεται ότι οι νεότερες εξελίξεις ανατρέπουν τα μέχρι στιγμής δεδομένα.

Μετά την πτωτική πορεία που παρατηρήθηκε στην τουριστική κίνηση στη δεκαετία του 1990 με αποκορύφωμα την, κατά τον πόλεμο στην πρώην Γιουγκοσλαβία, κρίση, είχαν διατυπωθεί σενάρια που εκτιμούσαν αξιοσημείωτη μείωση του τουρισμού. Ως πρωταρχικό επιχείρημα χρησιμοποιήθηκε το γεγονός ότι επειδή η κύρια πηγή του τουριστικού ρεύματος στη χώρα μας είναι οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης, με κυριότερους εκπροσώπους την Γερμανία και την Μ. Βρετανία, έχει πλέον επέλθει κορεσμός και το τουριστικό κοινό αναζητά νέους προορισμούς. Η αναζήτηση λοιπόν πρωτόγνωρων τουριστικών προορισμών των Ευρωπαίων πολιτών οδήγησε σε διεθνείς προβλέψεις για σημαντικότερες ροές μετακινήσεων από την Ευρώπη στην Εγγύς και Άπω Ανατολή. Παράλληλα, παρατηρήθηκε μια μείωση του χρόνου παραμονής των Ευρωπαίων τουριστών στο χώρο της Μεσογείου. Οι προβλέψεις (Ρογκάν Α. κ.α., 1993) εκτιμούσαν ότι η ετήσια αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος στη χώρα μας θα μειωθεί από 5,6% της προηγούμενης δεκαετίας σε 3% στο μέλλον. Σε αυτό συνέβαλε η αποκοπή των χερσαίων οδών προς την Ελλάδα (εξαιτίας των ένοπλων συγκρούσεων στην πρώην Γιουγκοσλαβία) καθώς και η μεγάλη απόσταση των τουριστικών προορισμών της χώρας μας από το Ευρωπαϊκό κέντρο. Βέβαια, το γεγονός αυτό δίνει το προβάδισμα στη χρήση των αερομεταφορών έναντι των χερσαίων μεταφορών, προκειμένου οι τουρίστες να μεταβούν στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με τα δεδομένα που έρχονται τον τελευταίο καιρό στη δημοσιότητα ("Το Βήμα", 8/3/98), μετά από τις προσπάθειες προβολής που πραγματοποίησε ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, αναμένεται για το 1998 αύξηση 8% ως 10% σε σχέση με τον αριθμό των τουριστών που επισκέφθηκαν το 1997 τη χώρα μας. Ενδεικτικά της επερχόμενης ανάτασης του τουριστικού ρεύματος είναι τα στοιχεία που αποκαλύπτει ανώτερο στέλεχος του Ε.Ο.Τ. Σύμφωνα με αυτά, το 1998 αναμένεται μια αύξηση 4,5% στο ρεύμα των γερμανών τουριστών που θα επισκεφτούν τη χώρα μας, αύξηση η οποία έρχεται έπειτα από δύο απανωτές χρονιές μείωσης των γερμανών τουριστών. Η εκτίμηση αυτή γίνεται από μια ομάδα ειδικών στην οποία συμμετέχουν

εκπρόσωποι τόσο του Ε.Ο.Τ. όσο και του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Η ομάδα αυτή που έχει προβεί σε επιστημονική επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων, έχει επίσης οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι η συνολική αύξηση των τουριστών στη χώρα μας κινείται μεταξύ 8% και 10% σε σχέση με το 1997, ποσοστό που μεταφράζεται σε 2,1 εκατομμύρια τουρίστες.

Η προέλευση των τουριστών αναμένεται να εμπλουτιστεί με κύμα περιηγητών από τη Ρωσία, γεγονός που ακούγεται παράξενα. Οι προβλέψεις όμως του Ε.Ο.Τ. φέρουν την κίνηση από τη νεοεμφανιζόμενη ρώσικη αγορά αυξημένη κατά 20% σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές. Το ενδιαφέρον και η ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει αυτή η αγορά έγκειται στο ότι οι Ρώσοι επισκέπτονται την Ελλάδα καθ'όλη την διάρκεια του έτους και όχι μόνο τους θερινούς μήνες. Αυτό ενδιαφέρει σοβαρά την ελληνική πλευρά η οποία προωθεί πρόγραμμα επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου με την εφαρμογή πιλοτικού σχεδίου στα νησιά Κρήτη και Ρόδο. Η πολιτική του Ε.Ο.Τ. γενικότερα αποβλέπει στην τόνωση του ενδιαφέροντος των Ρώσων tour operators, με στόχο την κατά το μέγιστο δυνατό διεύρυνση του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος προς νέες αγορές ("Το Βήμα", 29/3/98).

Αισιόδοξες είναι οι προβλέψεις και για τους τουρίστες διαφορετικών προελεύσεων όπως τους Αμερικανούς, όπου αναμένεται αύξηση του ρεύματος κατά 8% ως 15%, με κορύφωση τη διετία πριν από τους Ολυμπιακούς αγώνες. Ενθαρρυντικά είναι και τα μηνύματα από την Ιαπωνία, την Βρετανία όπου αναμένεται αύξηση 9%, ενώ μόνο οι αφίξεις με charter πτήσεις θα εμφανίσουν αύξηση 10%, την Ιταλία όπου η πτώση του πληθωρισμού, οι χαμηλές τιμές και οι δημοσιεύσεις στον Τύπο οδηγούν σε περαιτέρω αύξηση του ρεύματος Ιταλών τουριστών, ενώ αύξηση της τάξης του 5% αναμένεται από την Ολλανδία και 2% από την Σουηδία ("Το Βήμα", 5/4/98).

Το βασικό συμπέρασμα της παραπάνω έρευνας είναι ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες που διαμορφώνουν τις προτιμήσεις των ευρωπαίων ταξιδιωτών είναι ο ήλιος, η αλλαγή περιβάλλοντος και η σχέση τιμής και ποιότητας της τουριστικής προσφοράς. Αυτός είναι ο λόγος αύξησης του τουριστικού ρεύματος των Ευρωπαίων προς τη Ελλάδα, το Μαρόκο και την Τυνησία, χώρες που ανταγωνίζονται άλλους τουριστικούς προορισμούς, όπως οι ΗΠΑ και η Καραϊβική, αλλά και μεσογειακές χώρες όπως Ισπανία, Ιταλία, Ν. Γαλλία, Τουρκία.

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν στις 23/1/1997 στην ημερίδα με θέμα "Τουρισμός και Αερομεταφορές" που οργάνωσε ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Τ.Ε.), στη χώρα μας το 1997 δραστηριοποιούνταν 96 αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες πραγματοποιούσαν συνολικό τζίρο περίπου 140 δισ. δραχμές. Από το σύνολο των εταιριών, οι 49 πραγματοποιούσαν δρομολογημένες (τακτικές) πτήσεις, ενώ οι 47 από αυτές δεν πετούσαν καθόλου από και προς την Ελλάδα, διατηρώντας μόνο γραφεία τα οποία έχουν σημαντική παρουσία στην αγορά. Η εξήγηση για το γεγονός ότι διατηρούν γραφεία στη χώρα μας (που διεκπεραιώνουν σημαντικό μέρος της επιβατικής κίνησης) και προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων, βρίσκεται στη ναυτιλία μας. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι περισσότερο από το 58% του τζίρου των εταιριών αυτών οφείλεται στις μετακινήσεις πληρωμάτων της ελληνικής ναυτιλίας.

Οι εταιρίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς την Ελλάδα, μεταφέρουν συνολικά το 1/3 των ξένων τουριστών, ενώ την μερίδα του λέοντος της αερομεταφοράς των τουριστών καρπώνονται οι διάφοροι ελεύθεροι αερομεταφορείς που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις (charter). Όπως προαναφέρθηκε, ο λόγος που οι εταιρίες charter κυριαρχούν, έχει να κάνει με τη δικαιολογημένη επιθυμία των τουριστών να ταξιδεύουν στον προορισμό διακοπών τους με απευθείας πτήσεις.

Στο σημείο αυτό θεωρείται σκόπιμο να αναφερθεί η θέση του εθνικού αερομεταφορέα σε όλο αυτό το δούναι και λαβείν των αερομεταφορέων. Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην ημερίδα του Σ.Ε.Τ.Ε., η Ο.Α. εμφάνισε κέρδη 9,9 δισ. δρχ. το 1995, ύστερα από 19 χρόνια, ως αποτέλεσμα του προγράμματος εξυγίανσης. Από τους 18.000.000 επιβάτες που μετακινήθηκαν από και προς τη χώρα μας σε όλη τη διάρκεια του 1995, η Ο.Α. μετέφερε 2.600.000 επιβάτες κερδίζοντας ένα μερίδιο αγοράς της τάξης του 13,8%. Το 33% του συνόλου των επιβατών μετακινούνται από και προς τη χώρα μας με τακτικές αεροπορικές εταιρίες (scheduled) και το υπόλοιπο 67% με εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων (charter). Παράλληλα, η συντριπτική πλειοψηφία (95%) των επιβατών ταξιδεύουν με σκοπό τον τουρισμό, ενώ μόλις το 5% από αυτούς πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια.

Η Ο.Α. μετέφερε εξάλλου κατά τη διάρκεια του 1997 το 11,7% όσων έρχονταν στη χώρα μας για τουρισμό, υποστήριζε δε εξ ολοκλήρου ή μερικώς την προσέγγιση 110 περίπου αεροπορικών εταιριών και 18,8 εκ. επιβατών μέσω της υποδομής επίγειας

εξυπηρέτησης (handling) που διέθετε σε 35 αεροδρόμια της χώρας. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Ο.Α. μετέφερε το 1995 3.618.000 επιβάτες με πτήσεις εσωτερικού.

Παράλληλα, η Ο.Α. έχει να παρουσιάσει μια σημαντική παρουσία στο χώρο των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης. Από το Νοέμβριο του 1996 λειτουργεί η γραμμή Αθήνα-Βουκουρέστι (6 φορές/εβδομάδα) και Θεσ/νίκη-Βουκουρέστι (3 φορές/εβδομάδα) ενώ από το Σεπτέμβρη του 1994 λειτουργεί η γραμμή Αθήνα-Σόφια (3 φορές/εβδομάδα). Η σύνδεση με την Αλβανία ξεκίνησε το 1978 και περιλαμβάνει τις γραμμές Αθήνα-Τίρανα (3 φορές/εβδομάδα), Θεσ/νίκη-Τίρανα (1 φορά/εβδομάδα) και Ιωάννινα-Τίρανα (1 φορά/εβδομάδα). Προς Ρωσία υπάρχει η γραμμή Αθήνα-Μόσχα (3 φορές/εβδομάδα) και από τον Ιούνιο του 1997 επρόκειτο να λειτουργήσει η γραμμή Αθήνα-Βουδαπέστη (6 φορές/εβδομάδα) και Θεσ/νίκη-Βουδαπέστη (3 φορές/εβδομάδα). Ενώ μέχρι το 2000 σχεδιάζεται να λειτουργήσουν οι γραμμές Αθήνα-Πράγα, Θεσ/νίκη-Πράγα, Αθήνα-Κρασοντάρ και Αθήνα-Σεβαστούπολη όπως και η γραμμή Αθήνα-Τεχεράνη. Τέλος, προγραμματίζεται να ενισχυθεί η παρουσία της Ο.Α. στην Ασία με την έναρξη από τον Μάιο του 1997 της επιπλέον γραμμής Αθήνα-Ντουμπαί (non-stop)-Μπανγκόκ (2 φορές/εβδομάδα) ("Πτήση", Μάιος 1997). Τα δρομολόγια αυτά ισχύουν και σήμερα (Ο.Α.: Δρομολόγια 12 Ιουλίου-24 Οκτωβρίου 1998), ενώ κάποια άλλα δεν εκτελούνται για την συγκεκριμένη περίοδο: Αθήνα-Κρασοντάρ, Αθήνα-Πράγα, Αθήνα-Σεβαστούπολη, Αθήνα-Τεχεράνη Ιωάννινα-Τίρανα, Θεσσαλονίκη-Πράγα, Θεσσαλονίκη-Βουδαπέστη.

Εν κατακλείδι, θα πρέπει να επιστήσουμε την προσοχή μας στο εξής: ο τουρισμός που είναι ένας από τους σημαντικότερους οικονομικούς πόρους για τη χώρα μας, όπως αποδεικνύεται και από τα παραπάνω στοιχεία, έχει συγκεκριμένα κανάλια πρόσβασης για την Ελλάδα, δηλαδή κατά κύριο λόγο τις αερομεταφορές. Κατά συνέπεια, θα πρέπει η χώρα να προβεί σε ενέργειες που ενισχύουν και βελτιώνουν τις παρεχόμενες στους επισκέπτες υπηρεσίες. Θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο 2.2.2.2. το ρόλο των αερομεταφορών για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας γενικά, αλλά και για τον τουρισμό ειδικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

2.1. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης στην Περιφέρεια

2.1.1. Γεωγραφική δομή της Περιφέρειας

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αποτελείται από τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας. Έχει έδρα την Πάτρα και χωρίζεται σε δύο τμήματα: αυτό που βρίσκεται στην Πελοπόννησο και συνορεύει με τους νομούς Μεσσηνίας, Αρκαδίας και Κορινθίας και αυτό που βρίσκεται στην Στερεά Ελλάδα και συνορεύει με τους νομούς Φωκίδας, Ευρυτανίας και Άρτας. Πρόκειται για μια περιοχή, μεγάλο τμήμα της οποίας βρέχεται από θάλασσα και συγκεκριμένα από το Ιόνιο πέλαγος, καθώς και τον Κορινθιακό, Πατραϊκό και Αμβρακικό κόλπο.

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας καταλαμβάνει έκταση 11.350 τ.χλμ., αποτελώντας το 8,6% της συνολικής έκτασης της εθνικής επικράτειας. Το μεγαλύτερο ποσοστό, 45,3%, καταλαμβάνουν οι ορεινοί όγκοι, ενώ το 25,6% των εδαφών είναι ημιορεινά και μόλις το 29,1% είναι πεδινά εδάφη.

Η μορφολογία της περιοχής παρουσιάζει έντονη ποικιλία, συνδυάζοντας πληθώρα φυσικών σχηματισμών: τόσο εκτεταμένη παραλιακή ζώνη, όσο και όρη, λίμνες, ποταμούς και χειμάρρους. Τα σημαντικότερα όρη της περιοχής είναι συγκεντρωμένα στο νομό Αχαΐας. Τα όρη Αροάνια με υψόμετρο 2.335 μ., ο Ερύμανθος (2.222 μ.) και το Παναχαϊκό (1926 μ.) συγκαταλέγονται ανάμεσα στα υψηλότερα όρη της χώρας. Όσον αφορά τις φυσικές λίμνες, η πλειονότητα συγκεντρώνεται στο νομό Αιτ/νίας. Πρόκειται για τις λίμνες Τριχωνίδα, που με έκταση 95,840 τ.χλμ. είναι η μεγαλύτερη φυσική λίμνη της χώρας, Αμβρακία (14,447 τ.χλμ.), Λυσιμαχία (13,088 τ.χλμ.), Οζερό (9,450 τ.χλμ.) και Βουλκαρία (9,207τ.χλμ.). Επίσης, στην περιοχή εντοπίζονται και 3 τεχνητές λίμνες, των Κρεμαστών, του Στράτου και του Καστρακίου. Τέλος, οι ποταμοί Αχελώος, που με μήκος 220 χλμ. είναι ο δεύτερος σε μήκος ποταμός της χώρας, Πηνειός, Αλφειός, Εύηνος, Σελινούντας, Βουρραϊκός, Πύρρος και Γλαύκος αποτελούν τους σημαντικότερους ποταμούς της περιοχής.

Για να πάρουμε μια λεπτομερέστερη εικόνα για καθέναν από τους νομούς, συνοψίζουμε στο σημείο αυτό τα κυριότερα μορφολογικά χαρακτηριστικά τους.

Ο νομός Αιτ/νίας είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση νομός της χώρας και παρουσιάζει ένα συνδυασμό ορεινών όγκων με πολλές φυσικές και τεχνητές λίμνες. Εκτός από τη μικρή λίμνη Καϊάφα που βρίσκεται στο νομό Ηλείας, όλες οι προαναφερθείσες λίμνες υπάγονται γεωγραφικά στο νομό Αιτ/νίας. Η μορφολογία του νομού συμπληρώνεται από τους ποταμούς Αχελώο και Εύηνο, που μαζί με τις ομώνυμες πεδιάδες τους αποτελούν τη βασική πηγή της οικονομικής δραστηριότητάς του.

Ο νομός Αχαΐας, όπως προαναφέρθηκε, συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους ορεινούς όγκους της περιοχής, γεγονός που καθιστά τα εδάφη του ορεινά σε ποσοστό 60%. Διασχίζεται από τους ποταμούς Βουρραϊκό, Γλαύκο, Σελινούντα, Πύρρο καθώς και μικρότερους χειμάρρους που εκβάλλουν στον Πατραϊκό και Κορινθιακό κόλπο. Επίκεντρο της οικονομικής ζωής του νομού αποτελεί η πόλη των Πατρών.

Τέλος, ο νομός Ηλείας παρουσιάζει ομαλότερο ανάγλυφο. Είναι πεδινός σε ποσοστό 60% και διασχίζεται από τους ποταμούς Αλφειό, Πηνεϊό και Ερύμανθο.

Φυσικά στοιχεία που αξίζει να επισημανθούν στην εν λόγω περιοχή είναι οι λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου και Αιτωλικού, Πάππα και Προκόπου, οι υγρότοποι των εκβολών του Αχελώου και του Αμβρακικού, η Αλυκή Αιγίου, τα οικοσυστήματα του δάσους Στροφυλιάς, της Ζαρούχλας, της Φολόης, του Μίχα, του Βαρθολομιού, της ορεινής Ναυπακτίας κλπ. Στην περιφέρεια ανήκουν επίσης μερικά αξιόλογα και γνωστά για το φυσικό τους κάλλος τοπία όπως το φαράγγι του Βουρραϊκού και του Χαράδρου, οι περιοχές Ζαρούχλα-Ποταμιά και Περιστέρια, η κοιλάδα του Αλφειού μαζί με την αρχαιολογικού ενδιαφέροντος περιοχή της Ολυμπίας, το σπήλαιο των λιμνών Καστριών. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα περισσότερα από τα δασικά οικοσυστήματα.

2.1.2. Πληθυσμιακή δομή της Περιφέρειας

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας καταλαμβάνει το 8,6% της επιφάνειας της χώρας και συγκεντρώνει το 6,8% του πληθυσμού της.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη μεταξύ των δεκαετιών 1971-1991 (Πίνακες 3 και 4 του παραρτήματος) είχε ως ακόλουθα: Για τη δεκαετία 1971-1981, στο νομό Αιτ/νίας το σύνολο του πληθυσμού μειώθηκε κατά 3,93%. Τη μεγαλύτερη μείωση παρουσιάζουν οι ηλικιακές ομάδες από 0-45 έτη, με κυρίαρχη την ηλικιακή ομάδα μεταξύ 35 και 39 ετών. Τα δεδομένα αυτά ερμηνεύονται από το φαινόμενο της εσωτερικής

μετανάστευσης προς τα μεγάλα αστικά κέντρα που έλαβε χώρα την συγκεκριμένη δεκαετία, καθώς και από τη μείωση των γεννήσεων.

Για τη δεκαετία 1981-1991, το σύνολο του πληθυσμού αυξήθηκε κατά 3,37%. Παρά το γεγονός της συνεχιζόμενης μείωσης των γεννήσεων, υπάρχει πληθυσμιακή αύξηση σε κάποιες από τις παραγωγικές ηλικιακές ομάδες του πληθυσμού, μεταξύ 15 και 39 ετών, σε αντίθεση με την προηγούμενη δεκαετία.

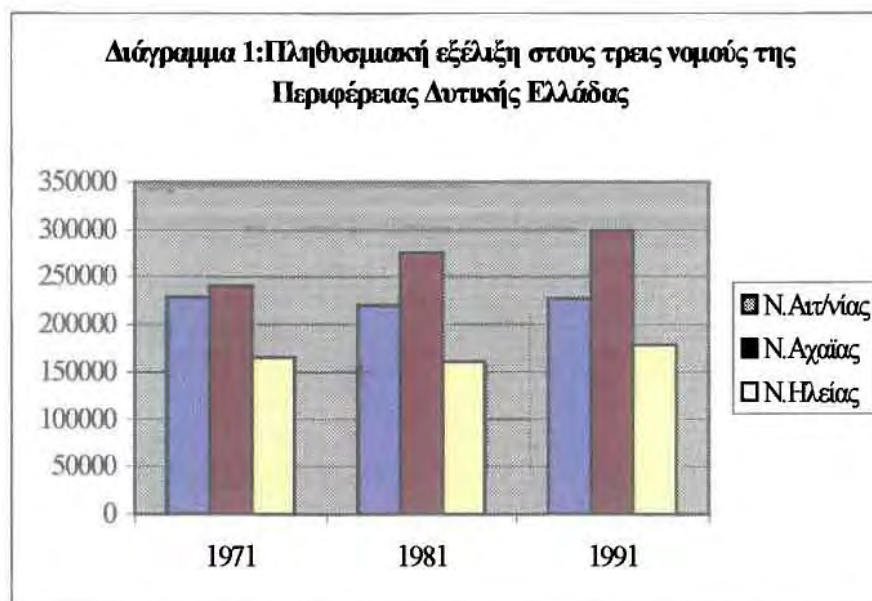
Για το νομό Αχαΐας, η εξέλιξη είναι διαφορετική. Η διαχρονική σύγκριση της πληθυσμιακής εξέλιξης του νομού με τους υπόλοιπους δύο της Περιφέρειας, τον χαρακτηρίζει ως τον δυναμικότερο νομό. Σε αντίθεση λοιπόν με τους άλλους δύο που παρουσιάζουν κοινή συμπεριφορά με αρνητικούς δείκτες πληθυσμιακής εξέλιξης (για την περίοδο 1971-1981) και με μικρή ανάκαμψη από το 1981 και μετά, ο νομός Αχαΐας παρουσιάζει θετική πληθυσμιακή εξέλιξη. Αναλυτικότερα, για τη δεκαετία 1971-1981, ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού αυξήθηκε κατά 14,72%, αύξηση που προκύπτει από επιμέρους αυξήσεις σε όλες σχεδόν τις ηλικιακές ομάδες. Μεταξύ 1981 και 1991, υπάρχει και πάλι αύξηση κατά 8,66% στο σύνολο του πληθυσμού του νομού. Στην περίπτωση αυτή, παρατηρείται μεγάλη μείωση στο ποσοστό των γεννήσεων, η οποία όμως αντισταθμίζεται από την αύξηση των ποσοστών των άλλων ηλικιακών ομάδων.

Τέλος, για το νομό Ηλείας η εξέλιξη του πληθυσμού είχε ως ακόλουθα: Στην δεκαετία 1971-1981 ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού του νομού μειώθηκε κατά 2,91%, μείωση που παρατηρήθηκε κυρίως στις ηλικιακές ομάδες μεταξύ 0 και 14 ετών και 30 και 44 ετών. Αντίθετα, κατά τη δεκαετία 1981-1991, παρά το γεγονός της μείωσης των γεννήσεων-που παρατηρήθηκε σχεδόν σε κάθε έτος της εν λόγω δεκαετίας -ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού του νομού αυξάνεται κατά 11,61%.

Συμπερασματικά λοιπόν, θα μπορούσαμε να πούμε ότι κατά τις δεκαετίες 1971-1981, οι νομοί Αιτ/νίας και Ηλείας, δύο νομοί που στηρίζονταν οικονομικά κυρίως στον πρωτογενή τομέα, υπέστησαν πληθυσμιακή αφαίμαξη. Αντίθετα, ο νομός Αχαΐας που παρουσιάζει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα της διαβίωσης εξαιτίας των δύο πολύ σημαντικών αστικών κέντρων (Πάτρας και Αιγίου) εμφανίζει ραγδαία συγκέντρωση και εξέλιξη. Στην δεκαετία 1981-1991, φαίνεται ότι αποδίδουν οι πολιτικές οικονομικής ενίσχυσης και ελκτικότητας, εφόσον ο πληθυσμός αυξάνει και στους τρεις νομούς της περιφέρειας. Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώνεται στο νομό Ηλείας και η μικρότερη στο νομό Αιτ/νίας.

Στο σύνολο της Περιφέρειας ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού εντοπίζεται στο 3,3% για τη δεκαετία 1971-1981 σε σύγκριση με το 11,1% για το σύνολο της χώρας. Για τη δεκαετία 1981-1991 ο ρυθμός μεταβολής ανέρχεται στο 7,1%, ποσοστό σημαντικό σε σύγκριση με το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της χώρας που είναι 5,4%. Αξιοσημείωτη εμφανίζεται εξάλλου η αναστροφή της τάσης μείωσης του πληθυσμού των νομών Αιτ/νίας και Ηλείας κατά την τελευταία δεκαετία. Η πληθυσμιακή εξέλιξη που παρατηρήθηκε στην Περιφέρεια διαγράφει ευοίωνες τις προοπτικές όσον αφορά το δυναμικό της, εφόσον ο παραγωγικός πληθυσμός της Περιφέρειας παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Η διαμόρφωση των τάσεων αυτών συνεπάγεται την ύπαρξη υποβάθρου το οποίο δύναται να στηρίξει τα νέα δίκτυα αερομεταφορών που σχεδιάζονται να λειτουργήσουν στη Δυτική Ελλάδα.

Η εξέλιξη του πληθυσμού στην Περιφέρεια φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί:



2.1.3. Απασχόληση

Με εξαίρεση την περιοχή της Πάτρας και την αυξανόμενη βαρύτητα που αυτή έχει για το νομό Αχαΐας και την ευρύτερη περιοχή, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια περιφέρεια με υψηλά ποσοστά απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα. Οι μετρήσεις για το 1991 δείχνουν εξάλλου (βλέπε Πίνακα 5 του παραρτήματος) ότι το 34,4% του συνόλου του ενεργού οικονομικά πληθυσμού της περιφέρειας απασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 11,1% στον δευτερογενή και το υπόλοιπο 53,3% στον τριτογενή. Οπωσδήποτε, τα ποσοστά αλλάζουν όταν πεδίο αναφοράς είναι ο κάθε νομός μεμονωμένα. Ειδικά λοιπόν για το νομό Αχαΐας, η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα είναι η υψηλότερη σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά στους υπόλοιπους νομούς της Περιφέρειας και κυμαίνεται στο 16,5%, τη στιγμή που το αντίστοιχο ποσοστό στο νομό Αιτ/νίας είναι 7,2% και στο νομό Ηλείας είναι επίσης 7,2%.

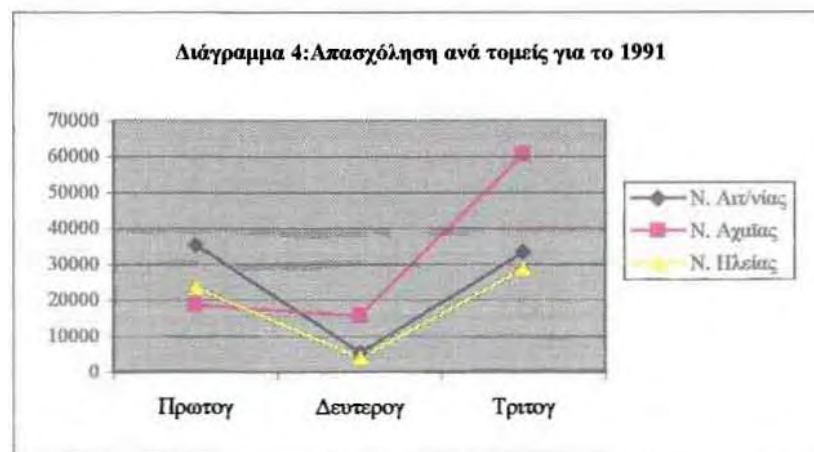
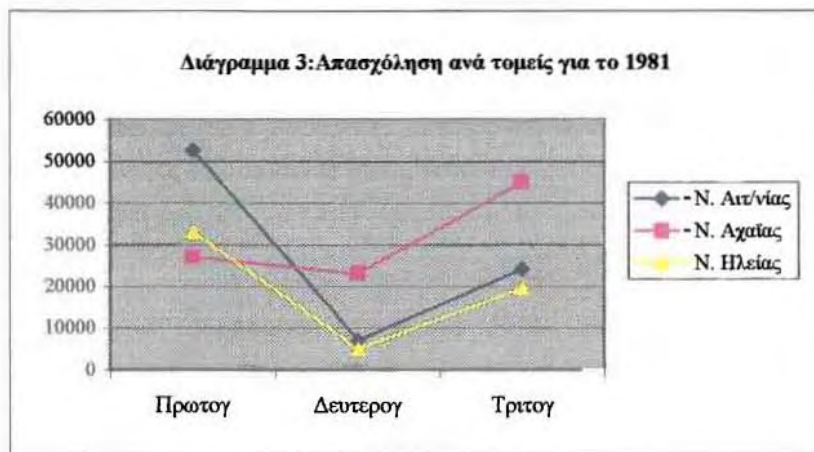
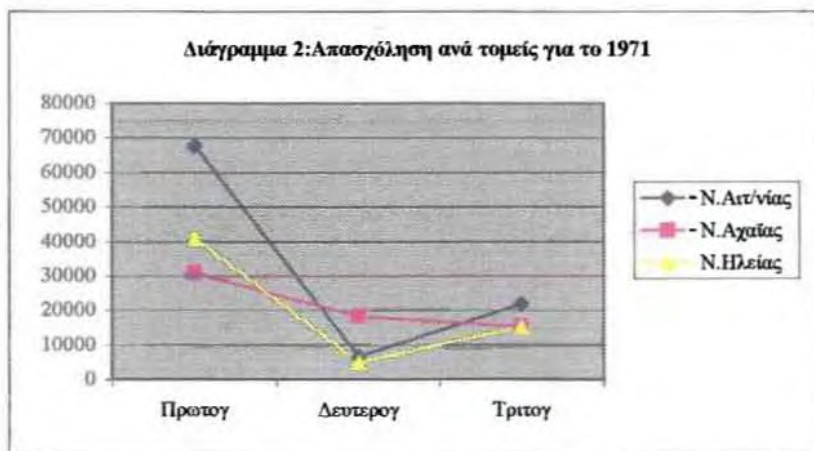
Ας εξετάσουμε όμως τη διαχρονική διάρθρωση της απασχόλησης στην Περιφέρεια. Οι μετρήσεις για το 1971 δείχνουν ότι το 58,3% του συνόλου του ενεργά οικονομικού πληθυσμού απασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 12,5% στον δευτερογενή και το 29,2% στον τριτογενή. Την ίδια περίοδο η ανεργία στους νομούς Αιτ/νίας και Αχαΐας ξεπερνούσε το μέσο όρο της χώρας. Για το 1981 οι μετρήσεις έδειξαν ότι το 33,4% του πληθυσμού της Περιφέρειας απασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 18,6% στο δευτερογενή και το 47,9% στον τριτογενή, ενώ η ανεργία κυμαινόταν και πάλι σε υψηλότερα επίπεδα από τον εθνικό μέσο όρο στους νομούς Αιτ/νίας και Αχαΐας. Οι τελευταίες μετρήσεις, για το έτος 1996, φέρνουν την Περιφέρεια με ποσοστό 8,8% και πάλι μπροστά από τον εθνικό μέσο όρο που κυμαίνεται στο 8,3%. Ενώ, για το 1991 η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα στο σύνολο της Περιφέρειας φθάνει το 34,4%, για τον δευτερογενή το 11,1% και για τον τριτογενή το 54,4%. Γεγονός πάντως είναι η πτώση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα, φαινόμενο που παρατηρείται όχι μόνο στην Περιφέρεια αλλά και στο σύνολο της χώρας. Η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα μειώνεται στο σύνολο της Περιφέρειας, ανησυχητική είναι όμως η μείωση στον νομό Αχαΐας κατά την δεκαετία 1981-1991 (βλ. Πίνακες 6, 7, 8, και 9 του παραρτήματος).

Οι γενικότερες αλλαγές στον προσανατολισμό της οικονομίας είναι εμφανείς στην διαχρονική εξέλιξη στην απασχόληση καθώς και στις αντίστοιχες μονάδες παραγωγής ανά τομέα. Η απασχόληση στον τριτογενή και συνεπώς οι παραγόμενες

μονάδες άρχισαν σταδιακά να υποκαθιστούν την απασχόληση στους υπόλοιπους τομείς, κυρίως στον πρωτογενή τομέα, ενώ και ο δευτερογενής υφίσταται την μείωση αυτή, αλλά σε μικρότερο αναλογικά ποσοστό (βλέπε Πίνακα 5).

Η τάση τριτογενοποίησης της οικονομίας που παρατηρείται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, είναι θετική όσον αφορά τον χαρακτήρα του εργατικού δυναμικού, εφόσον αυτό επηρεάζει θετικά τον τομέα των αερομεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι όσο περισσότερο τριτογενοποιημένη είναι η οικονομία της περιοχής, εμπλουτισμένη με δραστηριότητες όπως ο τουρισμός και γενικότερα η παροχή υπηρεσιών, τόσο περισσότερο αναγκαίες θα είναι οι γρήγορες και τακτικές μετακινήσεις που παρέχονται από τα δίκτυα αερομεταφορών.

Η εξέλιξη της απασχόλησης ανά τομέα φαίνεται στα διαγράμματα που ακολουθούν:



2.1.4. Περιφερειακό προϊόν- Επίπεδο οικονομικής ευημερίας

Οι μεταβολές στη σύνθεση της απασχόλησης που πραγματοποιήθηκαν τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, επέφεραν αντίστοιχες μεταβολές στα ποσοστά συμμετοχής των τριών τομέων παραγωγικής δραστηριότητας στη δημιουργία του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Έτσι λοιπόν, ενώ για το 1981 το ΑΕΠ (σε τρέχουσες τιμές) ήταν, στο επίπεδο της Περιφέρειας, για τον πρωτογενή τομέα 27,26, το 1991 πέφτει στο 24,65. Για τον δευτερογενή τομέα οι αντίστοιχες μετρήσεις ήταν 28,48 και 27,34 για τον δευτερογενή τομέα και 44,26 και 48,01 για τον τριτογενή τομέα (ΚΕΠΕ, 1996). Παρά το γεγονός ότι η Περιφέρεια εξακολουθεί να διατηρεί τον αγροτικό της χαρακτήρα, σημειώνονται αισθητές αλλαγές στην παραγωγική της σύνθεση. Αυτό που προκύπτει άμεσα είναι η μείωση ή στασιμότητα της απασχόλησης και της παραγωγής στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα και η αντίστοιχη αύξηση των σχετικών ποσοστών στον τριτογενή τομέα.

Η αρνητική οικονομική συγκυρία που πλήττει την Περιφέρεια (ειδικά την περιοχή της Πάτρας) την τελευταία δεκαετία, συνίσταται τόσο στην μείωση της απασχόλησης και της παραγωγής συγκριτικά με το σύνολο της χώρας όσο και στις δυσανάλογα χαμηλές προς τις ανάγκες της Περιφέρειας ιδιωτικές και δημόσιες δαπάνες, στις οποίες θα αναφερθούμε εκτενέστερα στη συνέχεια. Το χαμηλό ποσοστό της Αχαΐας στον τριτογενή τομέα προφανώς οφείλεται στο ότι η Πάτρα και το Αίγιο, δηλαδή τα αστικά κέντρα του νομού, δεν λειτούργησαν ως πόλοι έλξης υπηρεσιών της ευρύτερης περιοχής όπως άλλες πόλεις της χώρας κυρίως λόγω της μικρής χιλιομετρικής απόστασης από την Αθήνα καθώς και της εύκολης πρόσβασης σε αυτήν. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης στον νομό, ιδίως στον τομέα του τουρισμού όπου οι δυνατότητες που προσφέρονται δεν έχουν ακόμα αξιοποιηθεί.

Το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν εμφανίζει κατά την τελευταία δεκαετία και ιδίως μετά το 1987, χαμηλότερους ρυθμούς αύξησης από τους αντίστοιχους ρυθμούς της χώρας συνολικά. Έτσι λοιπόν για την περίοδο 1981-1991 η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ ανερχόταν σε 1,06% έναντι 1,89% της χώρας (ΚΕΠΕ, 1996). Το γεγονός αυτό είχε ως συνέπεια να μειωθεί ελαφρώς το ποσοστό συμμετοχής της Περιφέρειας στο εθνικό εισόδημα από 6% περίπου την περίοδο 1981-1982 σε 5,5% την περίοδο 1990-1991. Ανάλογη εξέλιξη εμφανίζει και το μέσο κατά κεφαλήν προϊόν που το έτος 1990

υπολείπεται κατά 20% του εθνικού μέσου όρου. Στον Πίνακα 11 του παραρτήματος φαίνεται το ΑΕΠ κατά κεφαλήν και σε εκατομμύρια δραχμές για καθέναν από τους τρεις νομούς της Περιφέρειας για τα έτη 1971, 1981, 1991. Ενώ, για το 1996 τα στοιχεία δείχνουν ότι στο νομό Αιτ/νίας το ΑΕΠ υπολείπεται κατά 16% του εθνικού μέσου όρου, στο νομό Αχαΐας κατά 13% και στο νομό Ηλείας κατά 23% (Πίνακες 7, 8, 9 του παραρτήματος).

Η εξέλιξη της συμμετοχής των τομέων παραγωγής στο ΑΕΠ θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε ότι μοιάζει ιδιαίτερα ανησυχητική, κυρίως για τον δευτερογενή τομέα. Ενώ για τον πρωτογενή τομέα το ποσοστό συμμετοχής του μειώνεται από 33,5% το 1981 σε 31,6% το 1991-εξέλιξη λίγο ως πολύ αναμενόμενη δεδομένου του προσανατολισμού της οικονομίας- παρόμοια τάση εμφανίζει και ο δευτερογενής τομέας (από 27,1% το 1981 σε 24,5% το 1991), δηλαδή η μεταποιητική βιομηχανία, κυρίως μετά το 1986 (ΚΕΠΕ, 1996).

Το σχεδόν 17% κατά το 1996, χαμηλότερο μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα των κατοίκων της Περιφέρειας έναντι του εθνικού μέσου όρου, σε συνδυασμό με την συρρίκνωση της παραγωγικής βάσης του τομέα της μεταποιητικής βιομηχανίας, με όλες τις αρνητικές πολλαπλασιαστικές της επιπτώσεις στους κλάδους της παραγωγικής δραστηριότητας, αποτελούν ανησυχητικά στοιχεία σχετικά με τις προοπτικές βελτίωσης του επιπέδου ευημερίας της Δυτικής Ελλάδας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε μερικούς δείκτες, χαρακτηριστικούς για το χάσμα που εξακολουθεί να παρατηρείται μεταξύ του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων της Περιφέρειας και της υπόλοιπης χώρας. Το σύνολο των καταθέσεων (κατά κεφαλήν) της Περιφέρειας κατά το έτος 1996 αντιστοιχούσε στο 84% του αντίστοιχου ποσοστού σε εθνικό επίπεδο (Πίνακες 6 και 10 του παραρτήματος).

Ένας άλλος δείκτης είναι η κατά κεφαλήν κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος για οικιακή χρήση. Οι μετρήσεις για το 1996 δείχνουν ότι στην Περιφέρεια αντιστοιχεί ποσοστό 72% σε σχέση με την κατανάλωση σε εθνικό επίπεδο. Το ίδιο διαπιστώνουμε και με τη βοήθεια άλλων δεικτών όπως η αναλογία ιατρών ανά 1.000 κατοίκους (3,69 σε σύγκριση με το 4,93 που αντιστοιχεί στο σύνολο της χώρας) και η αναλογία αυτοκινήτων (88 ΙΧ/1.000 κατοίκους σε σύγκριση με 166 ΙΧ/1.000 κατοίκους για το σύνολο της χώρας) και τηλεφώνων (35 συσκευές/ 100 κατοίκους, σε σύγκριση με 49 συσκευές ανά 100 κατοίκους για το σύνολο της χώρας). Είναι εξάλλου προφανές ότι το βιοτικό επίπεδο όπως εκφράζεται από τους δείκτες ευημερίας, θα μειωνόταν ακόμα

περισσότερο αν δεν υπολογιζόταν στη διαμόρφωσή του η πόλη της Πάτρας (Αθανασίου, 1995).

Το συγκριτικά χαμηλό βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της Περιφέρειας, πέρα από τις συνέπειες της αρνητικής οικονομικής συγκυρίας, επιδεινώθηκε ακόμα περισσότερο από τα ελλείμματα της κοινωνικοοικονομικής υποδομής που δημιούργησε η σχετικά περιορισμένη κρατική επενδυτική δαπάνη της τελευταίας δεκαετίας.

2.1.5. Οικονομική και κοινωνική υποδομή

Ας εξετάσουμε τις επενδύσεις στο σύνολο τους-ιδιωτικές και δημόσιες- που έγιναν στην Περιφέρεια. Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (Πίνακας 6 του παραρτήματος) δείχνουν ότι για το 1996 οι επενδύσεις αποτελούν μόλις το 3,4% του συνόλου των επενδύσεων στο σύνολο της χώρας, εκ των οποίων το 45% επωφελήθηκε ο νομός Αχαΐας και το υπόλοιπο 55% σχεδόν ισοκατανεμήθηκε στους νομούς Αιτ/νίας και Ηλείας.

Η υστέρηση των ρυθμών αύξησης των επενδυτικών δαπανών προκάλεσε προφανώς αρνητικά αποτελέσματα στην απασχόληση του υπάρχοντος ήδη αλλά και του νεοεισερχόμενου στην αγορά εργασίας εργατικού δυναμικού, καθώς και στον εκσυγχρονισμό της οικονομικής και κοινωνικής υποδομής. Το τελικό αποτέλεσμα ήταν η επιδείνωση του επιπέδου ευημερίας της Περιφέρειας σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Με βάση το 100 για το σύνολο της χώρας, το επίπεδο ευημερίας διαμορφωνόταν για το 1990 στο 53,7% για το νομό Αιτ/νίας, στο 82,3% για το νομό Αχαΐας και στο 55,4% για το νομό Ηλείας (Καββαδίας Π., 1993).

Όσον αφορά τις πληρωμές του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι επιδοτήσεις των επενδύσεων του Ν.1262/82, αυτές κινήθηκαν σε σχετικά χαμηλά επίπεδα χωρίς σημαντικές διακυμάνσεις ανά έτος. Όμως αν αυτά τα μεγέθη συσχετιστούν με τα στοιχεία που αφορούν το επίπεδο διαβίωσης (που κατατάσσουν την Περιφέρεια μεταξύ των τελευταίων), με το χαμηλό κατά κεφαλή περιφερειακό προϊόν και το μεγαλύτερο σε σχέση με τον εθνικό μέσο όρο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού, είναι προφανές ότι η Περιφέρεια έχει ανάγκη συνέχισης και εντατικοποίησης αναπτυξιακών και διαρθρωτικών παρεμβάσεων για να καλύψει τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες.

Ο αγροτικός χώρος της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας εμφανίζει, με μικρές παραλλαγές μεταξύ των νομών, όλα τα γνωστά δομικά και διαρθρωτικά προβλήματα

του συνολικού εθνικού αγροτικού χώρου (μικρός και κατατεμαχισμένος κλήρος, μικρό ποσοστό αρδευόμενης γης, με εξαίρεση το νομό Αιτ/νίας, παραγωγή προϊόντων με στάσιμη ή και μειούμενη ζήτηση, ανεπαρκής ή ανορθολογική χρήση γεωργικών μηχανημάτων).

Η ανεπάρκεια των παραγωγικών μονάδων-από άποψη μεγέθους και τεχνικοοργανωτικού εκσυγχρονισμού- ισχύει και για άλλους τομείς και ειδικά για αυτόν της μεταποίησης. Εξαίρεση αποτελεί η περιοχή της Πάτρας και του Αιγίου, όπου είναι εγκατεστημένες μερικές από τις μεγαλύτερες μεταποιητικές μονάδες της χώρας.

Στο σημείο αυτό θα ήταν σκόπιμο να τονιστεί ο κυρίαρχος ρόλος της Πάτρας στον όλο χαρακτήρα της Περιφέρειας. Το συγκριτικό πλεονέκτημα που της δίνει η γεωγραφική της θέση, την καθιστά συνδετικό κρίκο των εσωτερικών μεταφορών μεταξύ της πρωτεύουσας-που αποτελεί την αφετηρία ή την κατάληξη του μεγάλου όγκου των οικονομικών δραστηριοτήτων της χώρας- και της Δυτικής Ελλάδας. Ιδιαίτερη βαρύτητα απέκτησε κατά τα τελευταία έτη το λιμάνι της πόλης, κυρίως λόγω των εξελίξεων στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Ενώ, σημαντική είναι η εισφορά των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (Ανωτέρων και Ανωτάτων) και του περιφερειακού Νοσοκομείου στην πολιτιστική και κοινωνική ταυτότητα της πόλης. Ειδική αναφορά για τους τομείς της εκπαίδευσης και της πρόνοιας στο επίπεδο της περιφέρειας γίνεται αμέσως μετά.

Εν κατακλείδι, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα χαμηλά ποσοστά επενδύσεων συνδυαζόμενα με:

⇒ ανισοκατανομή οικονομικών μεγεθών μεταξύ των τριών νομών

⇒ τους αυξημένους ρυθμούς αστικοποίησης

⇒ την έντονη απομόνωση ορισμένων περιοχών, κυρίως των νομών Αιτ/νίας και Ηλείας από πλευράς υποδομών,

συμβάλλουν στην διαιώνιση πάγιων διαρθρωτικών προβλημάτων του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα.

Συμπεραίνουμε λοιπόν την ανάγκη της Περιφέρειας για επενδύσεις, η οποία μπορεί να ενισχυθεί με την βελτίωση των μεταφορικών δικτύων και ειδικότερα με την βελτίωση των δικτύων αερομεταφορών.

2.1.6. Εκπαίδευση-Πρόνοια

Η εξέλιξη του επιπέδου εκπαίδευσης για κάθε νομό της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας φαίνεται στον Πίνακα 12 του παραρτήματος. Για το έτος 1971 παρατηρούμε ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά εγγράμματων, αποφοίτων Α΄βάθμιας, Β΄βάθμιας και Γ΄βάθμιας εκπαίδευσης, συγκεντρώνει ο νομός Αχαΐας, στον οποίο κατά συνέπεια παρατηρείται και το χαμηλότερο ποσοστό αγράμματων. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τους άλλους δύο νομούς είναι αρκετά χαμηλότερα (όσον αφορά τους αποφοίτους κάποιας βαθμίδας εκπαίδευσης). Η εξέλιξη αυτή συνεχίζεται και στις επόμενες δεκαετίες 1981 και 1991. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1991 οι απόφοιτοι ανώτατης εκπαίδευσης κάλυπταν ποσοστό επί του συνόλου του πληθυσμού 6,2% για το νομό Αχαΐας, 3,9% για το νομό Αιτ/νίας και 3,2% για το νομό Ηλείας. Ενώ οι αγράμματοι την ίδια χρονολογία, καλύπτουν ποσοστά 3,7%, 7,5% και 2,5% αντίστοιχα.

Θα αναφερθούμε τέλος στην υποδομή για την παιδεία στο επίπεδο της Περιφέρειας, η οποία φαίνεται αναλυτικότερα στον Πίνακα 6 του παραρτήματος. Προκύπτει λοιπόν ότι για το 1996, για 46.410 μαθητές δημοτικού αντιστοιχούν 3.004 άτομα διδακτικού προσωπικού σε σύνολο 692 σχολείων, δηλαδή σε κάθε σχολείο φοιτούν 67, κατά μέσο όρο, μαθητές. Οι αντίστοιχες μετρήσεις για το σύνολο της χώρας δείχνουν ότι σε 660.014 μαθητές δημοτικού σχολείου αναλογούν 42.563 άτομα διδακτικού προσωπικού καθώς και 6.850 σχολεία, δηλαδή ο μέσος όρος μαθητών ανά σχολείο είναι περίπου 96. Επίσης, στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε 149 γυμνάσια φοιτούν 29.507 μαθητές (μέσος όρος 198 μαθητές ανά σχολείο), ενώ στο σύνολο της χώρας η αναλογία είναι 213 μαθητές ανά σχολείο. Τέλος, ο αριθμός των μαθητών που αντιστοιχούν στα Λύκεια (γενικά, ΤΕΛ, κλπ) είναι 210, σε αντιπαράθεση με 240 που αντιστοιχούν στο σύνολο της χώρας.

Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι το επίπεδο εκπαίδευσης βελτιώνεται διαρκώς κατά την διάρκεια των υπό εξέταση δεκαετιών, γεγονός που ανοίγει θετικές προοπτικές όσον αφορά την δυνατότητα επένδυσης σε ανθρώπινο δυναμικό και τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από αυτή.

Στον τομέα της υγείας τα στοιχεία για το 1994 δείχνουν ότι οι κλίνες θεραπευτηρίων που αντιστοιχούν στον πληθυσμό της Περιφέρειας (κλίνες κατά κεφαλήν) καλύπτουν ποσοστό 0,27% έναντι 0,49% για το σύνολο της χώρας, ενώ οι

γιατροί που αντιστοιχούν σε 1.000 άτομα είναι 3,69 για τη Δυτική Ελλάδα έναντι 4,93 για το σύνολο της χώρας.

Συμπερασματικά, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι εν γένει μια προβληματική περιφέρεια όσον αφορά την κοινωνική υποδομή και τις εξυπηρετήσεις που παρέχει στους κατοίκους της, παρά την σχετικά μικρή χρονοαπόσταση από την Αθήνα. Παρουσιάζει όμως θετικές προοπτικές όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων της, γεγονός που μπορεί να επηρεάσει σημαντικά την οικονομική εξέλιξη της Περιφέρειας.

2.1.7. Συγκριτική θέση της Περιφέρειας στον Ελληνικό χώρο-Συμπεράσματα

Θα συνοψίσουμε στο σημείο αυτό τις μέχρι τώρα διαπιστώσεις που προήλθαν από την παραπάνω ανάλυση για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Σε γενικές γραμμές η συγκριτική θέση της Δυτικής Ελλάδας έναντι των άλλων περιφερειών δεν μπορεί να θεωρηθεί πλεονεκτική. Όπως φαίνεται παρακάτω, τα μεγέθη φέρνουν την Περιφέρεια σε μία από τις τελευταίες θέσεις σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας, παρά το γεγονός της ευεργετικής εμφάνισης της Πάτρας, της τρίτης σε πληθυσμό πόλης της Ελλάδας. Αναλυτικότερα, τα μεγέθη διαμορφώνονται ως εξής (ΚΕΠΕ, 1996):

⇒ Πληθυσμός: στην περίοδο 1971-1991 η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διατήρησε την τέταρτη θέση μεταξύ των ελληνικών περιφερειών με πληθυσμιακό δυναμικό που αντιπροσώπευε το 6,8% του πληθυσμού της χώρας.

⇒ Εργατικό δυναμικό: το ποσοστό εργατικού δυναμικού στο σύνολο του πληθυσμού της Περιφέρειας για το 1981 ανερχόταν σε 38,23% και την κατέτασσε στην τέταρτη θέση. Το 1991 υποχώρησε στο 37,11% καταλαμβάνοντας την έβδομη θέση.

⇒ Ανεργία: το 1981 η ανεργία έφθανε το 3,84% (εθνικός μέσος όρος 4,38%) ενώ το 1991 σχεδόν τριπλασιάζεται, φθάνοντας το 9,27% και ανεβαίνοντας στην τέταρτη θέση από την έβδομη θέση που κατείχε το 1981, ξεπερνώντας και τον εθνικό μέσο όρο.

⇒ Αστικός πληθυσμός: ως προς το ποσοστό αστικού πληθυσμού η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατατάσσεται στην τέταρτη θέση για το 1991, μετά τις περιφέρειες Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας, ενώ για τις άλλες κατηγορίες πληθυσμού κυμαίνεται σε μέσα επίπεδα.

⇒ ΑΕΠ: ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για την δεκαετία 1981-1991 για την Περιφέρεια ακολουθεί τους ρυθμούς του συνόλου της χώρας με μικρή υστέρηση. Όσον

αφορά την συμμετοχή της Περιφέρειας στο ΑΕΠ σημειώνεται μείωση από 6% στο 5,5% μεταξύ 1980-1981 και 1990-1991. Παρόλα αυτά η συγκριτική θέση της δεν αλλάζει και παραμένει έκτη. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ για το 1991 κατατάσσει την Περιφέρεια στην τρίτη χαμηλότερη θέση.

⇒Ιδιωτικές επενδύσεις: η ύπαρξη του νομού Αχαΐας ευνοεί την Περιφέρεια, καθώς αποτελεί πόλο έλξης τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια για τις ιδιωτικές επενδύσεις. Πρέπει να σημειωθεί ότι για την δεκαπενταετία αυτή ο νομός Αχαΐας εντάσσεται μέσα στους πέντε πρώτους νομούς της χώρας από πλευράς ιδιωτικών επενδύσεων. Ενώ, οι ιδιωτικές επενδύσεις που έλαβαν χώρα στα πλαίσια του Ν.1262/82 κατατάσσουν την Περιφέρεια πέμπτη ανάμεσα στις ελληνικές περιφέρειες.

⇒Δημόσιες επενδύσεις: βάσει των στοιχείων για τις πληρωμές του ΠΔΕ για τα έτη 1981 και 1991 η Περιφέρεια κινήθηκε σε μέσα επίπεδα (πέμπτη σε κατάταξη).

⇒Τουρισμός: σημειώνεται μικρή αύξηση στην απασχόληση στον τουρισμό και η μικρότερη μαζί με την Αττική αύξηση στον αριθμό των ξενοδοχειακών κλινών στην περίοδο 1981-1991.

⇒Επίπεδο ευημερίας: η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μία από τις λιγότερο ευνοημένες περιφέρειες του Ελληνικού χώρου, όπως φανερώνουν οι δείκτες ευημερίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Περιφέρεια έρχεται ενδέκατη όσον αφορά τον αριθμό ΙΧ ανά 1.000 κατοίκους και δωδέκατη ως προς τον αριθμό τηλεφωνικών συσκευών ανά 100 κατοίκους.

Συνοψίζοντας, η οικονομική και κοινωνική ανάλυση των τριών νομών Αιτ/νίας, Αχαΐας, Ηλείας αλλά και της Περιφέρειας στο σύνολό της, αποδεικνύει ότι τα προβλήματα και οι ανάγκες που προκύπτουν από αυτά δύναται να αντιμετωπιστούν με πολιτικές που θα συμβάλλουν στην οικονομική ανόρθωση και στον απεγκλωβισμό-κυριολεκτικό αλλά και μεταφορικό-της Δυτικής Ελλάδας. Τα στοιχεία που διαμορφώνουν το προφίλ της Περιφέρειας είναι η τριτογενοποίηση της οικονομίας, η βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης αλλά και η ισχνή επενδυτική δραστηριότητα και το χαμηλό Α.Ε.Π. Η επένδυση στα δίκτυα μεταφορών γενικά και αερομεταφορών ειδικότερα, αναμένεται να φέρει νέα πνοή στον επενδυτικό κλάδο και να μειώσει το χάσμα μεταξύ των μεγεθών και δεικτών της Περιφέρειας και της υπόλοιπης χώρας, αίροντας την απομόνωση και εντάσσοντας τη Δυτική Ελλάδα στις εξελίξεις του εθνικού αλλά και του Ευρωπαϊκού χώρου.

2.2. Χωροταξική Οργάνωση της περιφέρειας

Τα βασικά γνωρίσματα της χωροταξικής οργάνωσης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας είναι οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες και οι έντονες τοπικές συγκεντρώσεις κατά μήκος των παράκτιων οδικών αξόνων. Τα γνωρίσματα αυτά συνιστούν το πάγιο διαρθρωτικό πρόβλημα της. Όμως πέρα από αυτά, εντοπίζονται συγκυριακά προβλήματα αναφορικά με τις ζώνες, τους οικισμούς και τις μεταφορές που συνοψίζονται στα εξής:

⇒ για τους οικισμούς, στις ελλείψεις έργων τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού

⇒ για τις ζώνες, στις συγκρούσεις μεταξύ ασύμβατων χρήσεων κυρίως στις παράκτιες και περιαστικές περιοχές

⇒ για τις μεταφορές, στην ανεπαρκή εξυπηρέτηση της ορεινής ενδοχώρας.

Θα αναφερθούμε παρακάτω αναλυτικά στην παραγωγική υποδομή, στην διάρθρωση του οικιστικού δικτύου, στο σύστημα των μεταφορών καθώς και στις συγκρούσεις που παρουσιάζονται στις χρήσεις γης, με στόχο να αποδοθεί μια σφαιρική εικόνα της σύγχρονης χωροταξικής οργάνωσης της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

2.2.1. Παραγωγική υποδομή

α) γεωργία

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια περιοχή πλούσια σε φυσικούς πόρους, σημαντικό τμήμα των οποίων έχει μείνει ανεκμετάλλευτο. Ένα από τα πλεονεκτήματα της περιοχής είναι η ύπαρξη πεδινών εδαφών. Παρά το γεγονός ότι τα πεδινά εδάφη είναι περιορισμένα, αρδεύονται σε ικανοποιητικό βαθμό. Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν ότι το ποσοστό των αρδευόμενων εκτάσεων της Περιφέρειας υπερβαίνει τον εθνικό μέσο όρο (βλέπε Πίνακα 13 του παραρτήματος). Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει εξάλλου ότι η περιοχή είναι πλούσια σε υδάτινα αποθέματα, πόρος ο οποίος προσφέρει δυνατότητες ανάπτυξης τόσο στην κτηνοτροφία όσο και στην αλιεία.

Από τα εδάφη που ανήκουν στην Περιφέρεια, μόνο το 31,2% αποτελεί καλλιεργήσιμη γεωργική γη. Το ποσοστό αυτό, υπερτερεί μεν του εθνικού μέσου όρου (29,8%), παρουσιάζει όμως αποκλίσεις ανάμεσα στους τρεις νομούς. Στο νομό Αιτ/νίας αποτελεί το 21,5%, στο νομό Αχαΐας το 30,0% και στο νομό Ηλείας το 52,0%. Η καλλιεργήσιμη γεωργική γη κατανέμεται γεωγραφικά σε ορεινή (22,5%), ημιορεινή

(24,0%) και πεδινή 53,5%. Σε επίπεδο περιφέρειας τα ποσοστά αυτά προσεγγίζουν τους εθνικούς μέσους όρους. Σε επίπεδο νομού όμως, δεν ισχύει το ίδιο. Στην Αιτωλοακαρνανία το μεγαλύτερο μέρος της καλλιεργήσιμης γης είναι ορεινό, με εξαίρεση τις πεδιάδες του Ευήνου και του Αχελώου. Το ίδιο παρατηρείται και στο νομό Αχαΐας, όπου οι πεδινές εκτάσεις αποτελούν το 25,0%, σε αντιδιαστολή με τις ορεινές που αποτελούν το 60,0% και τις ημιορεινές (15,0%). Μόνο ο νομός Ηλείας παρουσιάζει αξιόλογες εκτάσεις πεδινών περιοχών, σε ποσοστό 60% περίπου.

Η γεωργική γη μειώνεται συνεχώς καθώς σημαντικά τμήματά της αποδίδονται σε άλλες χρήσεις (οικιστική ανάπτυξη, τουρισμός, βιομηχανία κλπ). Το φαινόμενο αυτό, που παρουσιάζεται εντονότερα στις περιαστικές ζώνες, στα νησιά και στις παράκτιες περιοχές, πλήττει και την χαρακτηριζόμενη ως γη υψηλής παραγωγικότητας. Αυτό είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται γενικά στην Ελλάδα, παρά το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο που στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος, την ορθολογική χρήση και τον έλεγχο στην αλλαγή χρήσης γης. Ο Ν. 1337/83 θέτει για πρώτη φορά το ζήτημα της διαφύλαξης της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και θεσμοθετεί για πρώτη φορά τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου για τον έλεγχο των χρήσεων γης κυρίως στον περιαστικό και αγροτικό χώρο.

Η γεωργική γη στο νομό Αιτ/νίας συγκεντρώνεται κυρίως στις περιοχές Άνω και Κάτω Αχελώου (πεδιάδες Αγρινίου, Νεοχωρίου, Κατοχής, Λεσινίου), Βόνιτσας-Μοναστηρακίου, στην παραλίμνια ζώνη Τριχωνίδας και στις περιοχές Αμφιλοχίας-Λουτρού και εκβολών Ευήνου. Οι αρδευόμενες εκτάσεις του νομού, όπως είναι ευνόητο, συγκεντρώνονται σε αυτές τις ζώνες. Ειδικό πρόβλημα για την περιοχή αποτελεί το γεγονός της σταδιακής μείωσης των καπνοκαλλιεργειών που εντάσσεται στα διαρθρωτικά προβλήματα της ελληνικής γεωργίας.

Στο νομό Αχαΐας η γεωργική γη συγκεντρώνεται σε ζώνες γύρω από λίμνες, λιμνοθάλασσες και κοιλάδες ποταμών με κυριότερη τη Ν.Δ. περιοχή Λάπας-Μετόχι-Λακκόπετρα-Νιφοραίικα που γειτνιάζουν με τις λιμνοθάλασσες Καλογριά και Στροφυλιά-Κοτύχι. Μεγάλες ζώνες υπάρχουν επίσης στην περιοχή της Κάτω Αχαΐας και της ζώνης Αίγιο-Διακοφτό καθώς και στην περιοχή της Πάτρας μέχρι τον Ψαθόπυργο. Μικρότερες ζώνες εντοπίζονται στις περιοχές Λόγγου-Καμάρες και Ακράτας. Εδώ, κύριες πηγές άρδευσης εκτός από τις λίμνες, τους ποταμούς και τον υδροφόρο ορίζοντα, είναι το αρδευτικό δίκτυο Κλειτορίας και το φράγμα Πηνειού, η αξιοποίηση των οποίων αναμένεται να δώσει σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της

γεωργίας. Το σημαντικότερο πρόβλημα που εντοπίζεται στην περιοχή είναι οι πιέσεις για αλλαγή χρήσης της γεωργικής γης στην παραλιακή ζώνη από τα όρια του νομού Κορινθίας μέχρι και τις Καμάρες λόγω της τουριστικής και οικιστικής ανάπτυξης.

Τέλος, στο νομό Ηλείας η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας συγκεντρώνεται κυρίως στην παραλιακή ζώνη και ιδιαίτερα στα πεδινά, παραποτάμια και παραλίμνια τμήματα όπως:

- στη βόρεια παραλιακή ζώνη (Μανωλάδα, Βάρδας-Λεχαινά, Ανδραβίδα),
- στην δυτική ζώνη (Κυλλήνη-Βαρθολομιό-Γαστούνη, Αμαλιάδα-Πύργος) και στις κοιλάδες Πηνειού και Αλφειού,
- στη νότια παραλιακή ζώνη (Κρέσταινα-Σαμικό-Ζαχάρω-Γιαννιτσοχώρι).

Η αποξήρανση των λιμνών Αγουλινίτσας, Μουριάς και Κάστας συνέβαλε σημαντικά στην αύξηση της γεωργικής γης, ενώ η αξιοποίηση του υδάτινου δυναμικού και η ολοκλήρωση των εγχειροβελτιωτικών έργων Αλφειού-Πηνειού θα αυξήσει δυναμικά τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η περιοχή έγκειται στο χαμηλό βαθμό αξιοποίησης των αρδευτικών έργων Πηνειού-Αλφειού.

Η περιοχή, όπως ήδη αναφέρθηκε, αρδεύεται σε ικανοποιητικό βαθμό. Οι πλούσιοι υδάτινοι πόροι των νομών Αιτ/νίας και Ηλείας προσδίδουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον γεωργικό τομέα, στον οποίο εξάλλου βασίζεται η οικονομία τους. Οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις του νομού Αιτ/νίας αρδεύονται σχεδόν κατά το ήμισυ, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το νομό Αχαΐας είναι 24,0% και 34,1% για το νομό Ηλείας.

Συγκριτικά επομένως, ο νομός Ηλείας διαθέτει το μεγαλύτερο ποσοστό πεδινών εκτάσεων καλλιεργήσιμης γεωργικής γης, ο νομός Αιτ/νίας το μεγαλύτερο ποσοστό αρδευόμενης γεωργικής γης και ο νομός Αχαΐας είναι, από μορφολογική άποψη, ο πιο αντιπροσωπευτικός (ανάμεσα στους τρεις) για τη χώρα, νομός της Περιφέρειας.

Η παραγωγή της Περιφέρειας επικεντρώνεται στα ακόλουθα προϊόντα: ελαιόλαδο όπου η παραγωγή αντιπροσωπεύει το 13% της συνολικής παραγωγής της χώρας για το 1996, καπνό με παραγωγή που αντιπροσωπεύει το 24,3% της εγχώριας παραγωγής για το ίδιο έτος, σίτος (5,6%), αραβόσιτος (17,12%), μπιζέλια (19%), αμπελουργικά προϊόντα (18%), λεμόνια (41,7%), πορτοκάλια (13%), μανταρίνια (15,3%), καρπούζια (33,5%), πεπόνια (15%), γεώμηλα (24,4%), λαχανικά (13%), κρέας (8,6%), γάλα (9,7%), βούτυρο (18,3%), τυρί μαλακό (14%), τυρί σκληρό (6%), ψάρια (14%) και αυγά (5,7%) (βλέπε Πίνακα 14 του παραρτήματος). Αρκετά από τα προϊόντα αυτά, όπως ελιές και εσπεριδοειδή, εξάγονται (βλ. Μέρος II κεφ 1.2.).

β) κτηνοτροφία

Η κτηνοτροφία είναι μια δραστηριότητα που ασκείται συμπληρωματικά με τη γεωργία. Η δομή του κλάδου είναι παραδοσιακή και αφορά μικρές, οικογενειακού τύπου μικτές ή και αμιγείς κτηνοτροφικές μονάδες. Παρά τις υπάρχουσες δυνατότητες οργανωμένης εντατικής ανάπτυξης, δεν υπάρχει η κατάλληλη τεχνική και οργανωτική υποδομή.

Ειδικότερα, ο νομός Αιτ/νίας διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη του κλάδου, όπως διαθέσιμες εκτάσεις, αυτοφυείς βοσκοτόπους, γεωργικές καλλιέργειες παραγωγής ζωοτροφών (μηδική, καλαμπόκι). Οι βοσκότοποι που καλύπτουν το 45% της συνολικής έκτασης του νομού έναντι του 20% της γεωργίας, είναι ισοκατανεμημένοι σε όλο το νομό και κυρίως στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές (αιγοπρόβατα), αλλά και στις πεδινές, όπως στην πεδιάδα του Ευήνου (βοοειδή).

Στο νομό Αχαΐας η κτηνοτροφία μειώνεται συνεχώς. Η εκτροφή βοοειδών περιορίζεται γύρω από την Πάτρα, που είναι το κύριο καταναλωτικό κέντρο της γαλακτοπαραγωγής. Τα αιγοπρόβατα περιορίζονται στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές με επίκεντρο την ευρύτερη περιοχή Καλαβρύτων, όπου ο κλάδος παρουσιάζει σχετική αυτοδυναμία. Υπάρχουν λίγες διάσπαρτες μονάδες, ενώ οργανωμένη κτηνοτροφία σημειώνεται στα προάστια της Πάτρας και της Κάτω Αχαΐας.

Στο νομό Ηλείας η κτηνοτροφία περιορίζεται στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές (αιγοπρόβατα) και εποχιακά στην αποξηραμένη λίμνη Αγουλινίτσας (βοοειδή). Είναι, όπως προαναφέρθηκε, συμπληρωματική δραστηριότητα προς τη γεωργία και περιορίζεται σε μικρές γεωργικές μονάδες.

γ) αλιεία

Από τους τρεις νομούς της περιοχής μελέτης, η Αιτ/νία έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην ανάπτυξη υδατοκαλλιέργειών λόγω του μεγάλου και ποιοτικά υψηλού δυναμικού επιφανειακών υδάτων και το μεγάλο και πολυσχιδές ανάπτυγμα ακτών. Για τους λόγους αυτούς έχει ήδη ένα σημαντικό δυναμικό υδατοκαλλιέργειών που συνίσταται σε φυσικά ιχθυοτροφεία λιμνοθαλασσών, θαλάσσιες και χερσαίες ιχθυοκαλλιέργειες (λιμνοθάλασσες Μεσολογίου, Αιτωλικού, Κλείσοβας, Παλαιοποτάμου, Μπούκας Συκιάς, εκβολών Αχελώου, Βουλκαριάς) καθώς και ιχθυογεννητικούς σταθμούς. Υπάρχει ακόμα πλήθος μονάδων τόσο στα παράλια όσο και στην ενδοχώρα.

Στο νομό Αχαΐας οι υδατοκαλλιέργειες περιορίζονται στις λιμνοθάλασσες Καλογριάς (Πάππας) και Μετόχι-Πρόκοπος. Ενώ, υπάρχουν και μικρότερες μονάδες στην ενδοχώρα στις περιοχές Καλαβρύτων, Ακράτας και Καραϊκών.

Στο νομό Ηλείας υπάρχουν φυσικά ιχθυοτροφεία μόνο στις λιμνοθάλασσες Κοτύχι και Βάρδα.

Συνεπώς, η μέχρι σήμερα αλιευτική δραστηριότητα αναπτύσσεται κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές του Ιονίου πελάγους, του Κορινθιακού, Πατραϊκού και Αμβρακικού κόλπου, στις περιοχές των φυσικών και τεχνητών λιμνών, στις λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου και Αιτωλικού, Πάππα και Προκόπου και σε περιορισμένο αριθμό άλλων μικρών παραγωγικών μονάδων. Παρόλα αυτά, ο Αμβρακικός κόλπος παρουσιάζει αξιόλογες δυνατότητες αύξησης της ιχθυοκαλλιέργειας.

δ) δάση και λουιές δασικές εκτάσεις

Τα δάση και οι δασικές εκτάσεις της περιοχής καλύπτουν ποσοστό 23,4% της συνολικής επιφάνειας της Περιφέρειας, ποσοστό ελάχιστα υψηλότερο από αυτό της χώρας (22,4%). Υπερέχει ο νομός Αιτ/νίας με ποσοστό δασικής γης 66% της συνολικής έκτασης και 24% πυκνά δάση. Συμπαγής μάζα δασών καλύπτει το ΒΑ και Α τμήμα του νομού, με προέκταση προς Νότο, στον ορεινό όγκο Αρακύνθου. Το υπόλοιπο τμήμα του νομού καλύπτεται από διάσπαρτα συμπλέγματα.

Στο νομό Αχαΐας η δασική γη καλύπτει το 23% του συνόλου, όπου τα κύρια συμπλέγματα εντοπίζονται στις περιοχές: Αροανείων, Χελμού, Ζήρειας, Ερύμανθου, Ακράτας-Καλαβρύτων, Ζαρούχλας, Πτέρης-Κοιλάδας Βουρραϊκού, Παναχαϊκού-Χαλανδρίτσας και ευρύτερης περιοχής Πατρών, Λαμπίρι, Στροφυλιά Καλογριάς.

Στο νομό Ηλείας, οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν το 27% της συνολικής επιφάνειας. Κύρια δασικά συμπλέγματα αποτελούν τα παραθαλάσσια δάση Στροφυλιά Κοτυχίου και Στροφυλιά Μανωλάδας, της περιοχής Βαρθολομιού, Κάστρου-Λουτρών Κυλλήνης, της Στροφυλιάς Σαμικού-Καιιάφα-Ζαχάρως. Στα ορεινά, το σύμπλεγμα της περιοχής Λάμπειας και της περιοχής περιμετρικά της λίμνης του Πηνειού.

Πρέπει να επισημανθεί ότι ο αξιοσημείωτος αυτός δασικός πλούτος παραμένει ανεκμετάλλευτος. Δυνατότητες προς εκμετάλλευση υπάρχουν σε δάση όπως της Ζαρούχλας στο νομό Αχαΐας, Αρακύνθου και Μητσελίου-Μηλιάς του νομού Αιτ/νίας και Φολόης του νομού Ηλείας.

ε) λατομικές-μεταλλευτικές ζώνες

Δεν υπάρχουν θεσμοθετημένες λατομικές ζώνες παρά μόνο για λατομεία αδρανών, καθώς επίσης δεν υπάρχουν θεσμοθετημένες μεταλλευτικές ζώνες.

Από την άποψη του γεωλογικού πλούτου, η περιοχή δε φαίνεται να παρουσιάζει ιδιαίτερες δυνατότητες. Εντούτοις, λειτουργούν μικρές βιοτεχνικές μονάδες που επεξεργάζονται διάφορα ορυκτά, όπως γύψο, λιγνίτη και δομικά υλικά όπως μάρμαρο.

στ) βιομηχανική δραστηριότητα

Όπως διαπιστώσαμε στην ανάλυση που προηγήθηκε (βλ. 2.1.3), η εντονότερη βιομηχανική δραστηριότητα παρουσιάζεται στο νομό Αχαΐας στις περιοχές της Πάτρας και του Αιγίου, κυρίως λόγω της ικανοποιητικής τους οδικής, σιδηροδρομικής και λιμενικής υποδομής σε συνδυασμό με την παραγωγική ενδοχώρα της περιοχής. Στο νομό λειτουργεί η ΒΙ.ΠΕ. Πατρών στην περιοχή της Κάτω Αχαΐας. Πρόκειται για θεσμοθετημένη ΒΙ.ΠΕ. όπου έχουν υλοποιηθεί δίκτυα υποδομής και λειτουργεί Κέντρο Εξυπηρέτησης. Η ΒΙ.ΠΕ Αιγίου είναι μόνο θεσμοθετημένη και δεν λειτουργεί. Υπάρχει επίσης το Τεχνολογικό Πάρκο του Πανεπιστημίου Πατρών στο Ρίο που λειτουργεί με προσφορά τεχνογνωσίας, τεχνολογίας και έρευνας συμβάλλοντας σημαντικά στην ανάπτυξη του νομού.

Στους άλλους δύο νομούς η βιομηχανική δραστηριότητα συγκεντρώνεται στα αστικά κέντρα (Αγρίνιο, Πύργος, Αμαλιάδα), όπου επίσης συγκεντρώνεται η παραγωγική υποδομή της ενδοχώρας για μεταποίηση και διοχέτευση στην αγορά. Η επεξεργασία και μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και η παραγωγή και εμπορία προϊόντων ποτοτροφοδοσίας, ένδυσης και οικοδομικών υλικών εξυπηρέτησης της ευρύτερης ζώνης επιρροής τους, αποτελούν το κύριο αντικείμενο των βιομηχανικών αυτών δραστηριοτήτων. Στο νομό Αιτ/νίας βιομηχανικές συγκεντρώσεις παρουσιάζονται γύρω από το Αγρίνιο και δευτερευόντως στη ζώνη Ναυπάκτου-Μεσολογγίου. Θεσμοθετημένη είναι η ΒΙ.ΠΕ Αγρινίου, χωρίς όμως να λειτουργεί, ενώ η ΝΑΒΙ.ΠΕ στο Πλατυγιάλι Αστακού είναι θεσμοθετημένη και έχει υλοποιηθεί ως προς λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις, προσπέλαση και λοιπά δίκτυα υποδομής. Παρόλα αυτά, δεν έχει ακόμα αξιοποιηθεί. Στο νομό Ηλείας, βιομηχανικές συγκεντρώσεις υπάρχουν κυρίως στην περιοχή Πύργου όπου η ΒΙ.ΠΕ είναι θεσμοθετημένη, αλλά δεν λειτουργεί, στην Αμαλιάδα όπου υπάρχουν προτάσεις για νέες ΒΙ.ΠΕ και δευτερευόντως στο Βαρθολομίο και στη Ζαχάρω.



Θα πρέπει να επισημανθεί εν κατακλείδι, το αξιόλογο του φυσικού τοπίου της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, όπου η ύπαρξη ορεινών τοπίων σε συνδυασμό με τα εκτεταμένα παράλια της Περιφέρειας και το σημαντικό αρχαιολογικό υπόβαθρο του νομού Ηλείας (περιοχή Αρχαίας Ολυμπίας), συνιστούν σημαντικό πόλο έλξης για ημεδαπούς και αλλοδαπούς επισκέπτες, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Ακολουθεί η ανάλυση μιας από τις σημαντικότερες παραγωγικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, του τουρισμού.

2.2.2. Τουρισμός

Ο τουρισμός στην περιοχή μελέτης, παρόλο τον πλούτο των τουριστικών πόρων, παρουσιάζει ανισοκατανομή και τοπικές διαφοροποιήσεις ως προς τη μορφή του τουριστικού προϊόντος και τις δραστηριότητες που άμεσα ή έμμεσα, αυτό συνεπάγεται, τη διάχυση των τουριστικών ροών και τις επιπτώσεις τους. Θα αναφερθούμε στη συνέχεια στους σημαντικότερους πόλους έλξης τουριστών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Βασικός τουριστικός πόλος εθνικής σημασίας, κυρίως ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, είναι η Αρχαία Ολυμπία. Η περιοχή αποτελεί μεμονωμένο προορισμό περιηγήσεων μαζικού και ατομικού τουρισμού αλλοδαπών και Ελλήνων, ή κόμβο ευρύτερων οδικών ή θαλάσσιων τουριστικών κυκλωμάτων. Πόλους εθνικής σημασίας εντοπίζουμε εξάλλου και στην περιοχή των Καλαβρύτων (Μέγα Σπήλαιο, Αγία Λαύρα) καθώς και στην περιοχή του Μεσολογγίου (Ηρώο Μεσολογγίου). Πρόκειται για προορισμούς οργανωμένου ή μεμονωμένου εσωτερικού τουρισμού μικρότερης κλίμακας.

Άλλοι τουριστικοί πόροι της Περιφέρειας είναι οι εξής:

- ⇒ αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία περιφερειακής σημασίας (αρχαία θέατρα, μεσαιωνικά κάστρα, βυζαντινές εκκλησίες, μοναστήρια, παραδοσιακοί οικισμοί)
- ⇒ ιαματικές πηγές στην Κυλλήνη, τον Καϊάφα, το Κουνουπέλλι, την Στάχτη Ναυπακτίας, τον Τρύφο (περιοχή Βόνιτσας)
- ⇒ σπήλαια με σημαντικότερο των Καστριών-Λιμνών Καλαβρύτων
- ⇒ χιονοδρομικά κέντρα στα Καλάβρυτα και το Παναχαϊκό
- ⇒ υψηλής ποιότητας αμμώδεις παραλίες που εκτείνονται σχεδόν γραμμικά κατά μήκος των ακτών της Δυτικής Αχαΐας και Ηλείας σχηματίζοντας χαρακτηριστικά

οικοσυστήματα αμμοθινών, λιμνών και παραθαλάσσιων δασών κουκουναριάς (Στροφυλιές)

⇒ επιφανειακά ύδατα και σχηματισμοί (λίμνες -φυσικές και τεχνητές- λιμνοθάλασσες, ποταμοί, κοιλάδες, φαράγγια) εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς

⇒ δάση και ποικιλία βλάστησης στα ορεινά

⇒ οικοσυστήματα και υγρότοποι διεθνούς σημασίας και προστασίας (Αμβρακικός, λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου-Αιτωλικού, Κοτυχίου).

Θα επιχειρηθεί στο σημείο αυτό να εξεταστεί η χωρική κατανομή της τουριστικής υποδομής και των δραστηριοτήτων που αφορούν στον τουρισμό. Παρατηρήθηκε λοιπόν ότι (Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α. κ.α., 1996) οι ακτές του Κορινθιακού (Ν. Αχαΐας, ν. Αιτ/νίας) και του Πατραϊκού χαρακτηρίζονται από γραμμική ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας και εσωτερικού τουρισμού, προορισμός κυρίως των αστικών πληθυσμών του Λεκανοπεδίου Αττικής καθώς και του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών και δευτερευόντως των μικρών τοπικών οικισμών. Σημειακά παρεμβάλλονται μεμονωμένες εγκαταστάσεις μαζικού τουρισμού, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή των Πατρών (π.χ. Λαμπίρι).

Στις δυτικές ακτές των νομών Αχαΐας και Ηλείας (Καλογριά-Κουνουπέλι, Κυλλήνη, Λουτρό Κυλλήνης, Γλύφα-Κατάκολο) έχει αναπτυχθεί περισσότερο μαζικός τουρισμός αλλοδαπών σε αυτόνομα τουριστικά συγκροτήματα αλλά και μικρότερα ξενοδοχειακά καταλύματα και ενοικιαζόμενα δωμάτια για την εξυπηρέτηση μεμονωμένων αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών.

Οι ΝΔ ακτές του νομού Ηλείας είναι λιγότερο ανεπτυγμένες τουριστικά, με σημειακές συγκεντρώσεις εκτόνωσης τοπικών πληθυσμών (Πύργος, Ζαχάρω). Μικρότερη τουριστική ανάπτυξη παρουσιάζουν οι ακτές της Αιτ/νίας, όπου σημειακές συγκεντρώσεις εξυπηρετούν τοπικούς πληθυσμούς αλλά και μεγαλύτερα αστικά κέντρα (ακτές Μεσολογγίου, Αστακός, Μύτικας, Πάλαιρος στα Δυτικά παράλια, Βόνιτσα και ακτές Αμφιλοχίας στον Αμβρακικό).

Οι ακτές της Ναυπακτίας χαρακτηρίζονται από έντονη ανάπτυξη τουρισμού- παραθερισμού (και λόγω του άξονα Αντιρρίου-Δελφών). Επισημαίνονται ωστόσο πιέσεις εκτόνωσης του πληθυσμού των Πατρών στη ζώνη Αντιρρίου-Ναυπάκτου, περιοχή με τις καλύτερες παραλίες, για δεύτερη κατοικία, οι οποίες αναμένεται να

αυξηθούν με τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, γεγονός που θα έχει δυσμενείς συνέπειες στην περιοχή και στο περιβάλλον.

Η ενδοχώρα της περιοχής μελέτης δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη παρά μόνο σε ορισμένα σημεία ορεινών συμπλεγμάτων ή διαδρομών (Καλάβρυτα, Παναχαϊκό-χιονοδρομικά κέντρα, περιοχή Χελμού, Τσίβλου, Ζηρείας, ορεινή Ναυπακτία, Ολυμπία). Παρόλα αυτά υπάρχουν δυνατότητες ανάπτυξης ήπιων μορφών τουρισμού στην ενδοχώρα και των τριών νομών, η οποία διαθέτει αναξιοποίητους τουριστικούς πόρους.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τους εξής άξονες όσον αφορά το τουριστικό προφίλ της περιοχής:

⇒ παρουσία εκτεταμένης τουριστικής ανάπτυξης κατά μήκος των ακτών (Αχαΐας, Ηλείας, Ναυπακτίας, βλέπε Χάρτη 4).

⇒ απουσία μεγάλων τουριστικών μονάδων (δυναμικότητας άνω των 1.000 κλινών)

⇒ Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) δεν έχει θεσμοθετηθεί στην περιοχή, καθώς και πουθενά σε ολόκληρη τη χώρα. Ο μέγιστος αριθμός κλινών σημειώθηκε στο νομό Αχαΐας (5.917), με μικρή απόκλιση ακολουθεί ο νομός Ηλείας (5.588), και τελευταίος ο νομός Αιτ/νίας με 2.476 κλίνες (Πίνακες 7, 8, 9 του παραρτήματος).

Θα παρουσιάσουμε τέλος τα λεγόμενα τουριστικά κυκλώματα, με στόχο να αποδοθεί κατά το μέγιστο δυνατό η εικόνα των τουριστικών πόλων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Με τον όρο "τουριστικό κύκλωμα" αποκαλούμε τις διαδρομές που επιλέγονται συνήθως και ακολουθούνται από οργανωμένους ή μεμονωμένους τουρίστες ή επισκέπτες-περιηγητές (αλλοδαπούς και ημεδαπούς) με σκοπό την επίσκεψη τόπων, συγκεκριμένων τουριστικών ενδιαφερόντων (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι) ή τον συνδυασμό ποικίλων ενδιαφερόντων σε μια διαδρομή περιήγησης (π.χ. φυσικό τοπίο, παραδοσιακοί οικισμοί, αρχαιότητες, κάστρα, μοναστήρια, βουνά, παραλίες κλπ).

Είναι προφανής η σημασία των διαδρομών αυτών ως προς την τόνωση της οικονομίας απομακρυσμένων, δυσπρόσιτων και μειονεκτικών, ως προς άλλους πόρους, οικισμών και ευρύτερων περιοχών. Η οργάνωσή τους από πλευράς

προσπελασιμότητας, εξυπηρετήσεων, προβολής κλπ, αποτελεί τομεακό στόχο με την ανάπτυξη ειδικών ήπιων βιώσιμων μορφών τουρισμού.

Στην περιοχή μελέτης έχουν καταγραφεί 10 από τις σημαντικότερες τουριστικές διαδρομές ή κυκλώματα, κατά σειρά αξιολόγησης ως προς τον φόρτο τουριστικής κίνησης, οι οποίες παρατίθενται στη συνέχεια (Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α. κ.α., 1996). Τα τουριστικά κυκλώματα φαίνονται στον Χάρτη 5:

1. Κυκλώματα αρχαίας Ολυμπίας

α. θαλάσσια: Από λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κατακόλου (κρουαζιέρες) ή και από νησιά Ιονίου (ιστιοπλοΐα).

β. οδικά: Από Αθήνα (Θεσσαλονίκη), Κόρινθο, Πάτρα/(Ρίο-.....-Δελφοί)

β1. Πύργο-Ολυμπία-Λουτρά Ηραίας-Τρόπαια-Λαγκάδια-Δημητσάνα-Βυτίνα-Ορχομενό-Αρχαία Μαντίνεια-Τρίπολη

β2. Πύργο-Ολυμπία-Σαμικό-Βάσσαι (Ναός Επικούρειου Απόλλωνα) β2.1ή2ή3

(Βάσσαι) -β2.1-Καρίταινα-Μονή Καλτεζών-Βαλτέτσι-Τρίπολη

-β2.2-Δασοχώρι-Καλαμάτα ή Σπάρτη-Μυστράς

-β2.3-Φυγάλεια-Λουτρά Καϊάφα-Λέπρεον-Κυπαρισσία-Φιλιατρά-Γαργαλιάνοι-Χώρα (ανάκτοροΝέστορος)-Πύλος (-Μεθώνη-Κορώνη)

2. Κύκλωμα Ναυπάκτου-Δελφών

(Πάτρα-Ρίο-Αντίρριο)-Ναύπακτος-Τριζόνια-Ερατεινή-Γαλαξίδι-Ιτέα-Δελφοί-Αράχωβα-(Δίστομο-Όσιος Λουκάς-Αειβαδιά-Θήβα-Αθήνα)ή Ιτέα-Άμφισσα-(Λαμία-Θεσσαλονίκη).

3. Κύκλωμα Δυτικής Αχαΐας -Ηλείας

Πάτρα-Ρογίτικα-Κάτω Αχαΐα, Λουτρά Υρμίνης (Κουνουπέλι)-Λεχαινά-Κυλλήνη ή Ανδραβίδα-Βαρθολομίο-Κάστρο (Χλεμούτσι)-Λουτρά Κυλλήνης-(Γλύφα-Λυγιά).

4. Κύκλωμα Βουρραϊκού-Καλαβρύτων

α. Σιδηροδρομικό: Από Διακοφτό (με μικρό τρενάκι, μέσα από το φαράγγι του Βουρραϊκού)-Ζαχλωρού-Μέγα Σπήλαιο-Καλάβρυτα-(Αγ. Λαύρα).

β. Οδικό: Διακοφτό-Καλάβρυτα-Φτέρη-Αίγιο ή

Καλάβρυτα-Χαλανδρίτσα-Πάτρα

Καλάβρυτα-Λουσοί-ΣπήλαιοΚαστριών-Λίμνες-Κλειτορία- Κύκλωμα

Ζήρειας-Ζαρούχλα-Ακράτα ή Κορινθία

5. Κύκλωμα ευρύτερης περιοχής Ιεράς Πόλης Μεσολογγίου

(Πάτρα-Ρίο) ή Ναύπακτος-Αντίρριο-Βασιλική, Γαλατάς, Ενηνοχώρι (παραλίες)-Αγ. Συμεών (μοναστήρι)-Μεσολόγγι (Ηρώο, Μνημεία, Μουσείο)-αρχαιολογικός χώρος Πλευρώνας-Αιτωλικό (παραδοσιακός οικισμός, λιμνοθάλασσα, υγρότοπος)-Κατοχή-(Αρχαίο Θέατρο Οινειαδών)-Λεσίνι (Δάσος Φράξου)-εκβολές Αχελώου-Μεσολόγγι ή -Αστακός.

6. Κύκλωμα ορεινής Ναυπακτίας

Ναύπακτος-ορεινή ενδοχώρα (Ελατού, Τερψιθέα, Άνω Χώρα, Αναβρυτή, Πλάτανος, Αράχωβα, Καταφύγιο κ.α.)-Καρπενήσι ή Άμφισσα ή προς Θέρμο (Κύκλωμα Τριγωνίδας).

7. Κύκλωμα Δυτικών ακτών Αιτωλοακαρνανίας

Μεσολόγγι ή Αγρίνιο-Αστακός-Μύτικας-Πάλαιρος-Βόνιτσα-Άκτιο-Πρέβεζα ή Βόνιτσα-Αγ. Νικόλαος-Λευκάδα ή Αμφιλοχία-Αγρίνιο- ή Αμφιλοχία-Άρτα.

8. Κύκλωμα ορεινής Αχαΐας-Ηλείας

Πάτρα-Αλεποχώρι-Καλέντζι-Σιμόπουλο-Λάμπεια ή Σιμόπουλο-Εφίρα-Ήλιδα-Αίμνη Πηνειού-Αμαλιάδα

9. Κύκλωμα Λίμνης Τριγωνίδας

Από Μεσολόγγι, Αγρίνιο ή Ναύπακτο περιμετρικά της λίμνης προς Θέρμο (αρχαιολογικός χώρος).

10. Κύκλωμα τεχνητών λιμνών (Στράτου, Καστρακίου, Κρεμαστών)

Αγρίνιο-Νεάπολη-Στράτος (αρχαιολογικός χώρος, φράγμα)-Καστράκι-Κρεμαστά (τεχνητές λίμνες-υγρότοποι)-Καρπενήσι ή -Αμφιλοχία.

Από τη διερεύνηση των τουριστικών αυτών διαδρομών συμπεραίνουμε τα εξής ως προς τις ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές ροές και σχέσεις που το καθένα δημιουργεί:

⇒Το πρώτο τουριστικό κύκλωμα της περιφέρειας είναι η Αρχαία Ολυμπία, πόλος ο οποίος τόσο λόγω υπερεθνικής σημασίας όσο και λόγω προσπελασιμότητας, προκαλεί διαπεριφερειακές ροές αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών προς όλες τις άλλες περιφέρειες (Ιόνια Νησιά, Ήπειρος, Πελοπόννησος, Στερεά Ελλάδα, Αττική, Θεσσαλία, Β. Ελλάδα κλπ).

⇒Το δεύτερο κύκλωμα είναι εξίσου σημαντικό με το πρώτο γιατί συνδέει την Ολυμπία με τους Δελφούς και αφορά αλλοδαπούς και ημεδαπούς τουρίστες,

συνδέοντας την Δυτική Ελλάδα με την Στερεά, την Αττική, τη Θεσσαλία, τη Β. Ελλάδα αλλά και την Πελοπόννησο, την Ήπειρο και τα Ιόνια.

⇒ Το τρίτο κύκλωμα σχετίζεται περισσότερο με την παραλιακή ζώνη Δ. Αχαΐας-Ηλείας και τις τουριστικές και παραθεριστικές εγκαταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί εκεί. Αφορά αλλοδαπούς και ημεδαπούς τουρίστες και σχετίζεται εν μέρει με το υδροθεραπευτήριο Κυλλήνης (θεραπευτικός τουρισμός) και με τη διασύνδεση Ζακύνθου και Κεφαλονιάς από το λιμάνι της Κυλλήνης. Είναι επομένως κυρίως ενδοπεριφερειακό αλλά έχει ροές μέσω Πάτρας και Πύργου και διαπεριφερειακές προς Ιόνια Νησιά.

⇒ Το τέταρτο κύκλωμα είναι ενδοπεριφερειακό, συνδέεται μερικά με Πελοπόννησο και αφορά ημεδαπούς αλλά και αλλοδαπούς τουρίστες.

⇒ Το πέμπτο κύκλωμα αφορά κυρίως ημεδαπούς, είναι ενδοπεριφερειακό αλλά μπορεί λόγω εθνικής ιστορικής σημασίας να προκαλέσει διαπεριφερειακές ροές από Στερεά Ελλάδα, Αττική, Πελοπόννησο, Ήπειρο κλπ.

⇒ Το έκτο κύκλωμα είναι κύκλωμα περιοχής με ανεπτυγμένο ορεινό τουρισμό, ημεδαπό στην πλειοψηφία του, άμεσα συνδεδεμένο με το χιονοδρομικό κέντρο και τις εγκαταστάσεις χειμερινού τουρισμού περιοχής Καρπενησίου αλλά ενδεχόμενα και Παρνασσού. Διαπιστώνονται διαπεριφερειακές ροές με Πελοπόννησο, Στερεά Ελλάδα, Αττική.

⇒ Το έβδομο κύκλωμα είναι ενδοπεριφερειακό και σχετίζεται άμεσα με παραλίες σχετικά ανεκμετάλλευτες. Λόγω γεωγραφικής θέσης και δυνατοτήτων ανάπτυξης είναι δυνατόν να εξελιχθεί σε διαπεριφερειακό Ηπείρου - Ιονίων νησιών - Πελοποννήσου, ημεδαπών και αλλοδαπών. Απαιτείται βελτίωση της προσπελασιμότητας και δημιουργία εξυπηρετήσεων.

⇒ Το όγδοο κύκλωμα είναι ενδοπεριφερειακό κύκλωμα ημεδαπών, μικρότερης (τοπικής) κλίμακας, που ωστόσο ενισχύει τις ορεινές περιοχές της Αχαΐας και Ηλείας.

⇒ Το ένατο είναι επίσης τοπικό ενδοπεριφερειακό και απευθύνεται κυρίως σε δραστηριότητες αναψυχής-ημερήσιων εκδρομών των πληθυσμών του Αργινίου και της ευρύτερης μεσογειακής ενδοχώρας.

⇒ Το δέκατο, τέλος, κύκλωμα παρουσιάζει ελάχιστη κίνηση σήμερα, λόγω ελλιπούς προσπελασιμότητας και εξυπηρετήσεων. Παρόλα αυτά, έχει δυνατότητες ανάπτυξης διαπεριφερειακά προς Στερεά Ελλάδα και Ήπειρο με προϋπόθεση τη

δημιουργία σχετικής υποδομής. Λόγω των αλληπάλληλων λιμνών και υγροτόπων έχει ιδιαίτερο οικολογικό ενδιαφέρον και δυνατότητα ανάπτυξης οικότουρισμού σε ορεινές και μειονεκτικές περιοχές.

Τα θαλάσσια τουριστικά κυκλώματα αφορούν την κρουαζιέρα και την ιστιοπλοΐα (yachting) και σχετίζονται άμεσα με τα λιμάνια και τις ειδικές εξυπηρετήσεις τουριστικών σκαφών της περιφέρειας. Η Πάτρα και το Κατάκολο, έχουν ήδη ενταχθεί σε κρουαζιέρες Ιονίου Πελάγους. Επίσης, έχουν δυνατότητα εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών αναψυχής. Στον Αστακό, τη Βόνιτσα, το Μεσολόγγι (υπό κατασκευή), την Ναύπακτο και το λιμάνι της Κυλλήνης, υπάρχουν εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και σχετικής εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών αναψυχής παρόλο που επίσημα δεν ταξινομούνται σε μαρίνες. Οι κύριες διαδρομές για την ιστιοπλοΐα στο Ιόνιο, αναφέρονται στις περιοχές Κορινθιακού και Πατραϊκού Κόλπου, Δυτικών Ακτών και Ιόνιων Νησιών.

Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει ικανό υπόβαθρο για την περαιτέρω υποστήριξη της τουριστικής δραστηριότητας και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, γεγονός που συνεπάγεται την ανάγκη στήριξης πολιτικών ενίσχυσης της τουριστικής κίνησης καθώς και βελτίωσης των υποδομών - μεταφορικών, τουριστικών-μέσα βέβαια σε πλαίσια προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς που διαθέτει η περιοχή.

2.2.2.1. Τουριστικές μεταφορές

Οι τουριστικές μεταφορές-οδικές, θαλάσσιες και εναέριες- είναι ένας πρωταρχικός παράγοντας όσον αφορά τις ενδοπεριφερειακές και τις διαπεριφερειακές σχέσεις μεταξύ των κομβικών σημείων και των διαδρομών προς αυτά (σημεία εισόδου-εξόδου, ροές και φόρτος διερχόμενων τουριστών με προορισμό εκτός περιοχής). Κομβικά σημεία για την περιοχή μελέτης θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν:

⇒ Η Πάτρα, ως διεθνές λιμάνι το οποίο μπορεί ταυτόχρονα να παίζει το ρόλο της Δυτικής πύλης προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

⇒ Το Ρίο-Αντίρριο ως θαλάσσιος και μελλοντικά οδικός κόμβος σύνδεσης Πελοποννήσου-Αττικής με Ήπειρο-Ιόνια μέσω Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

⇒ Τα λιμάνια Κυλλήνης και Αστακού, ως κόμβοι διασύνδεσης Πελοποννήσου-Αττικής με Ιόνια Νησιά.

⇒ Το Αίγιο, ως εναλλακτικός κόμβος θαλάσσιας διασύνδεσης Πελοποννήσου-Αττικής με Στερεά Ελλάδα.

⇒ Η Ναύπακτος, ως οδικός κόμβος στη διαδρομή Πελοποννήσου-Αττικής προς Ηπειρο-Θεσσαλία ή προς Λευκάδα-Ιόνια Νησιά.

⇒ Ο Πύργος, ως οδικός κόμβος στη διαδρομή Αττικής ή Ηπείρου προς ΝΔ Πελοπόννησο (Πύλος, Μεθώνη, Κορώνη, Καλαμάτα).

Διερχόμενη τουριστική κίνηση και εποχιακό φόρτο δέχεται η παραλιακή ζώνη των Νομών Αχαΐας και Ηλείας κυρίως μέσω της εθνικής οδού Αθηνών-Πατρών-Πύργου, η παραλιακή ζώνη Ναυπακτίας και ο οδικός άξονας Αντιρρίου-Αγρινίου-Αμφιλοχίας-Ακτίου στην Αιτωλοακαρνανία.

Με τα μεγάλα έργα που προβλέπονται στην περιοχή (Ζεύξεις Ρίου-Αντιρρίου, Ακτίου-Πρέβεζας, συνένωση άξονα Π.Α.Θ.Ε. με Δυτικό Οδικό Άξονα και Εγνατία, Λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καλαμάτας, Κατακόλου κλπ), πιστεύεται ότι θα ενισχυθεί σημαντικά η τουριστική κίνηση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ως πύλης άμεσα προσπελάσιμης από τις χώρες της Ε.Ε., όχι μόνο μαζικού αλλά και ατομικού τουρισμού. Απαιτείται επομένως, προεργασία με στόχο να θωρακιστεί η περιοχή έναντι του υπάρχοντος αλλά και του μελλοντικού τουριστικού κύματος, λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας που παρουσιάζει εξαιτίας της ύπαρξης πλήθους οικοσυστημάτων.

2.2.2.2. Προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού στην περιφέρεια

Στην ανάλυση που θα ακολουθήσει, επιχειρείται η δημιουργία ενός τουριστικού προφίλ για την Περιφέρεια. Αυτό σημαίνει ότι θα γίνει μια προσπάθεια εντοπισμού κάποιων τάσεων με βάση τα στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων, προέλευσης των τουριστών, πόλων έλξης τουριστικής κίνησης σε συνδυασμό με τα μέσα μεταφοράς που επιλέγουν οι τουρίστες για να μεταβούν στην Περιφέρεια. Επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο τμήμα της παρούσας εργασίας θεωρείται εξαιρετικά σημαντικό, διότι το δεύτερο μέρος θα στηριχθεί κατά ένα πολύ μεγάλο μέρος στο τουριστικό προφίλ και τις ανάγκες σε υποδομές αεροπορικών μεταφορών που προκύπτουν (ή όχι) από αυτό.

1. Ροές αεροπορικών μεταφορών στην Περιφέρεια.

Στον πίνακα 15 του παραρτήματος καθώς και στα Δελτία Στατιστικής Κίνησης των αεροδρομίων Αράξου και Ανδραβίδας, φαίνεται η διάρθρωση της αεροπορικής κίνησης τόσο στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας όσο και στο σύνολο της χώρας. Όπως παρατηρούμε, σημειώνεται αύξηση τόσο μεταξύ 1966-1976 όσο και στην επόμενη

δεκαετία 1976-1986. Αξιοσημείωτος είναι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για την πρώτη δεκαετία, ο οποίος φθάνει το 17,25 για να μειωθεί την επόμενη, φθάνοντας μόλις το 4,22. Για κάθε έναν από τους νομούς της Περιφέρειας ο ρυθμός διαμορφώνεται ως εξής: για το νομό Αιτ/νίας όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο Αγρινίου το οποίο λειτούργησε μόνο κατά την δεκαετία 1966-1976, είναι 4,65 (τελευταία φορά χρησιμοποιήθηκε από την Πολιτική Αεροπορία το 1981, για να σταματήσει η λειτουργία του το 1986). Στο νομό Αχαΐας, το αεροδρόμιο Αράξου δεν εκτελεί πολιτικές πτήσεις για την εικοσαετία 1966-1986 (χρησιμοποιήθηκε από την Πολιτική Αεροπορία για πρώτη φορά το 1984). Στο νομό Ηλείας, το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας παρουσιάζει σαφώς περισσότερη κίνηση από το Αγρίνιο και λειτουργεί σε όλη τη διάρκεια της εικοσαετίας, με ετήσιους ρυθμούς μεταβολής 22,88 για την δεκαετία 1966-1976 και (9,82) για την δεκαετία 1976-1986.

2. Τουριστικές εγκαταστάσεις και επενδύσεις

Στον Πίνακα 16 του παραρτήματος φαίνεται η ποσοστιαία κατανομή ξενοδοχειακών κλινών από το 1971 ως το 1990 στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Είναι εμφανής η ανοδική πορεία που παρατηρείται τόσο στον αριθμό των ξενοδοχειακών μονάδων όσο και στις ξενοδοχειακές κλίνες. Ας εξετάσουμε τι συμβαίνει αναλυτικά σε κάθε νομό. Ο αριθμός των κλινών στον νομό Αιτ/νίας ακολουθεί ανοδική πορεία για την περίοδο 1971-1990, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για τον αριθμό των ξενοδοχειακών μονάδων που αυξάνονται το 1981 σε σχέση με το 1971 για να μειωθούν το 1990 (σε σχέση με το 1981). Για τους νομούς Αχαΐας και Ηλείας ακολουθείται λίγο ως πολύ η ίδια αυξητική πορεία στον αριθμό των ξενοδοχειακών κλινών. Ανάμεσα στους τρεις νομούς, ο νομός Αχαΐας υπερέχει σε αριθμό ξενοδοχειακών μονάδων και κλινών τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Ενώ, αν εξετάσουμε τον αριθμό των ενοικιαζόμενων δωματίων, θα διαπιστώσουμε ότι για το 1990 ο νομός Ηλείας συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό, ακολουθούμενος από τον νομό Αιτ/νίας. Σαφή υπεροχή επιδεικνύει ο νομός Ηλείας και στον αριθμό θέσεων για άτομα σε κάμπινγκ όπως φαίνεται στον ίδιο πίνακα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση των επενδύσεων του Ε.Ο.Τ. σε έργα και μελέτες που αφορούν το περιβάλλον και τον τουρισμό (βλ Πίνακα 17 του παραρτήματος). Οι περισσότερες επενδύσεις έγιναν για την περίοδο 1981-1990 στον νομό Αχαΐας, ο κύριος όγκος των οποίων κατευθύνθηκε σε έργα τουριστικής υποδομής

με ιδιαίτερη έμφαση στις επενδύσεις σε χιονοδρομικά κέντρα, ενώ ένα πολύ μικρότερο ποσοστό δαπανήθηκε σε έργα που αφορούν το περιβάλλον ή την πολιτιστική κληρονομιά. Ακολουθεί ο νομός Ηλείας, όπου ο κύριος όγκος των επενδύσεων κατευθύνεται σε έργα υποδομής για τις ιαματικές πηγές, οι οποίες αποτελούν βασικό φυσικό πόρο της περιοχής. Μικρότερο ποσοστό των επενδύσεων κατευθύνεται σε έργα τουριστικής υποδομής. Τέλος, ο νομός Αιτ/νίας συγκεντρώνει το μικρότερο ποσοστό των επενδύσεων, το οποίο κατευθύνεται σχεδόν εξολοκλήρου σε έργα υποδομής για τις ιαματικές πηγές. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ιαματικές πηγές αποτελούν εξαιρετικά σημαντικό φυσικό πόρο για την Περιφέρεια διότι η ύπαρξή τους επισύρει μια σειρά επιπτώσεων για την οικονομία του νομού Ηλείας όπου βρίσκονται, αλλά γενικότερα και της Περιφέρειας, όπως φαίνεται από τον πίνακα που ακολουθεί :

Πίνακας 1 : Ιαματικές πηγές-Λουτροπόλεις εθνικής σημασίας

Νομός	1966		1976		1986		1992	
	Αριθμός πηγών	Χρήστες	Αριθμός πηγών	Χρήστες	Αριθμός πηγών	Χρήστες	Αριθμός πηγών	Χρήστες
Ηλείας	2	11169	3	11298	3	9692	3	8246
Κορινθίας	1	6558	1	5280	1	3562	1	4840

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές επετηρίδες 1967, 1977,1987. ΕΟΤ, Τμήμα ιαματικών πηγών για το 1992.

Συγκριτικά παρατίθεται και ο νομός Κορινθίας όπου εντοπίζονται επίσης ιαματικές πηγές, έτσι ώστε να φανεί η υπεροχή της τουριστικής κίνησης που προσελκύεται λόγω του φυσικού αυτού πόρου στο νομό Ηλείας. Ακολουθούν οι πίνακες όπου φαίνεται ποιές από αυτές είναι τουριστικής και ποιές τοπικής σημασίας.

Πίνακας 2: Χαρακτηριστικά των ιαματικών πηγών τουριστικής σημασίας

Όνομασία πηγής & νομός	Ξενοδοχειακό & λοιπό δυναμικό	Θερινή απασχόληση	Ιδιοκτησία / εκμετάλλευση
Λουτρακί Ν.Κορινθίας	60 Ξενοδοχεία 3.470 κλινών -Ενοικ. Δωμάτια	4	ΕΟΤ / Εταιρία Αυτεπιστασίας και Δήμος Λουτρακίου
Κουνουπέλι Ν.Ηλείας	Ενοικιαζόμενα δωμάτια		ΕΟΤ / Κοινότητα Μανωλάδας
Κατάφας Ν. Ηλείας	Ξενοδοχεία 30 κλινών-Ενοικ. δωμάτια 100 κλινών	36	ΕΟΤ / Υπηρεσία Αυτεπιστασίας
Κυλλήνη Ν.Ηλείας	2 Ξενοδοχεία ΕΟΤ 310 κλινών-Ενοικ.δωμάτια	144	ΕΟΤ / Υπηρεσία Αυτεπιστασίας

Πηγή: 1)ΕΟΤ, Τμήμα Ιαματικών Πηγών, 2) Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων Ιαματικών Πηγών Ελλάδας, 3) "Θερμομεταλλικές πηγές της χώρας", Υπουργείο Ενέργειας και Φυσικών Πόρων, Αθήνα, 1984, 4) Ερωτηματολόγια ΚΕΠΕ προς Δήμους και Κοινότητες.

Πίνακας 3: Χαρακτηριστικά των ιαματικών πηγών τοπικής σημασίας

Όνομασία πηγής & νομός	Ξενοδοχειακό & λουπό δυναμικό	Θερμική απασχόληση	Δήμος/κοινότητα που παρεχωρήθη
Κόκκινο Στεφάνι Ν.Αιτ/νίας	Ενοικ. δωμάτια 96 κλινών	2	Κοινότης Μυρτιάς
Κρεμαστά Χούνης Ν.Αιτ/νίας	Ενοικιαζόμενα δωμάτια		Κοινότης Αλευράδας
Μουρτσιάνου Ν. Αιτ/νίας			Ιδιωτική
Στάχτης Ν. Αιτ/νίας	Ξενοδοχείο 57 κλινών		Κοινότης Στρανώμης
Χέλοβα Μπανιώτη Ν. Αιτνίας			Ιδιωτική
Αγράπιδο Κάμπος Ν.Αιτ/νίας	Χωρίς εγκαταστάσεις		Δήμος Μακυνίας
Λιτσέκι Ριγανίου Ν.Αιτ/νίας			Κ. Πιτσινεικών
Αγ.Βάρβαρος Κ.Τρύφου Ν. Αιτ/νίας	Ξενοδοχείο 89 κλινών		Κ. Τρύφου
Ξυλοκέρας Ν. Ηλείας			Ιδιωτική
Πορνάρι Πελοπίου Ν. Ηλείας			Ιδιωτική
Φρασιανά Ν. Ηλείας			Ιδιωτική
Σελιανίτικα Αιγίου Ν.Αχαΐας	Ξενοδοχείο 211 κλινών-Ενοικ. δωμάτια		Ιδιωτική
Αραχωβίτικα Ν. Αχαΐας	Ξενοδοχείο 9 μονάδες ενοικ. δωματίων	3	Κοινότης Αραχωβίτικων
Βρωμονέρι Ν. Μεσσηνίας			Δήμος Γαργαλιάνων
Ηραία Ν. Αρκαδίας	Ενοικιαζόμενα δωμάτια		Κοινότης Ηραίας
Λουτρά Ωραίας Ελένης Ν. Κορινθίας	3 Ξενοδοχεία 122 κλινών		Ιδιωτική

Πηγή: 1)ΕΟΤ, Τμήμα Ιαματικών Πηγών, 2) Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων Ιαματικών Πηγών Ελλάδας, 3) "Θερμομεταλλικές πηγές της χώρας", Υπουργείο Ενέργειας και Φυσικών Πόρων, Αθήνα, 1984, 4) Ερωτηματολόγιο ΚΕΠΕ προς Δήμους και Κοινότητες.

Συμπεραίνουμε ότι οι ιαματικές πηγές αποτελούν σημαντικό τουριστικό πόρο για την Περιφέρεια, λόγος για τον οποίο θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις, ώστε να ενισχυθεί η τουριστική κίνηση και σε αυτόν τον τομέα.

3. Τουριστική κίνηση

Στον Πίνακα 18 φαίνονται οι αφίξεις και οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών για τα έτη 1975, 1981 και 1988. Από τους τρεις νομούς της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ο νομός Αχαΐας έρχεται σταθερά πρώτος στις προτιμήσεις των ημεδαπών τουριστών διότι όπως προέκυψε από την προηγούμενη ανάλυση οι παράκτιες περιοχές του αποτελούν τόπο εκτόνωσης των παραθεριστών και επισκεπτών τόσο του νομού Αττικής, όσο και της λοιπής Πελοποννήσου. Αντίθετα, ο νομός Ηλείας όπου βρίσκεται ο χώρος της Αρχαίας Ολυμπίας, έρχεται, ανάμεσα στους τρεις νομούς, πρώτος στις προτιμήσεις των αλλοδαπών τουριστών. Η ίδια κατανομή τουριστών εξακολουθεί και το 1990. Όσον αφορά την Περιφέρεια στο σύνολό της, από τον ίδιο πίνακα προκύπτει ότι για τα έτη παρατήρησης 1975, 1981, 1988 οι αφίξεις και διανυκτερεύσεις τουριστών στο σύνολό τους (αλλοδαποί και ημεδαποί ως προς το σύνολο της χώρας ήταν αντίστοιχα: 6,7% και 4,3% για το 1975, 6,4% και 3,5% για το 1988 και 5,8% και 3,2 % για το 1988. Για το 1996 οι διανυκτερεύσεις αποτελούσαν μόλις το 2,6% του συνόλου. Παρατηρείται δηλαδή μια φθίνουσα τάση, κυρίως όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις στην Περιφέρεια. Αυτό εκφράζεται και από τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής που για την δεκαετία 1981-1991 ήταν αρνητικός (2%), ενώ για την εικοσαετία 1975-1995 ήταν θετικός 1,6%.

Ας εξετάσουμε στο σημείο αυτό το μέσο άφιξης των αλλοδαπών τουριστών στην Περιφέρεια (Πίνακας 18 του παραρτήματος). Οι αφίξεις των αλλοδαπών αεροπορικός ξεκινούν την δεκαετία του 1980, όπου κίνηση σημειώνεται στο αεροδρόμιο Ανδραβίδας. Για την επόμενη δεκαετία η κίνηση διοχετεύεται στο αεροδρόμιο του Αράξου, ενώ στον ίδιο πίνακα φαίνεται και ο αριθμός των επιβατών που εξυπηρετήθηκαν από πτήσεις charter τα έτη 1971, 1980 και 1990.

Όσον αφορά τα ανταγωνιστικά μέσα άφιξης στην Περιφέρεια, φαίνεται ότι το λιμάνι της Πάτρας είναι ο μόνος-αλλά πολύ βασικός-ανταγωνιστής των αεροπορικών αφίξεων των αλλοδαπών στην Περιφέρεια.

Στον Πίνακα 19 του παραρτήματος παρουσιάζονται οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών κατά προέλευση για τα έτη 1981 και 1987. Ενώ για τον νομό Αιτ/νίας δεν υπάρχουν τα απαραίτητα στοιχεία, στους δύο άλλους νομούς παρατηρείται κίνηση

αρκετά σημαντική, αν λάβουμε υπόψη την κίνηση στους υπόλοιπους νομούς της Πελοποννήσου. Για το έτος 1981, ο νομός Αχαΐας βρίσκεται στην δεύτερη θέση όσον αφορά στον αριθμό διανυκτερεύσεων (για αλλοδαπούς με προέλευση τον Ευρωπαϊκό χώρο), μετά τον νομό Αργολίδος. Η προέλευση των αλλοδαπών τουριστών είναι κατά κύριο λόγο η Γαλλία και η Γερμανία, κάτι που εξακολουθεί να ισχύει και για το δεύτερο έτος παρατήρησης δηλαδή το 1987. Αυτό που αλλάζει στην περίπτωση αυτή είναι ο αριθμός διανυκτερεύσεων στον νομό Ηλείας (για τους Ευρωπαίους αλλοδαπούς). Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι ο νομός Αχαΐας συγκεντρώνει το μέγιστο αριθμό διανυκτερεύσεων και για αλλοδαπούς με προέλευση χώρες εκτός Ευρώπης.

2.2.2.3. Συμπεράσματα για τις προοπτικές του τουρισμού στην Περιφέρεια

Από την ανάλυση που προηγήθηκε όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητα που σημειώνεται στην περιοχή, θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

⇒η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια περιοχή με αξιόλογο φυσικό αλλά και ανθρωπογενές υπόβαθρο, το οποίο όμως δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς. Τα φυσικά τοπία που διαμορφώνονται από τους συνδυασμούς πρασίνου, υδάτινου πλούτου και φυσικών όγκων, αποτελούν ένα σπάνιο ανάγλυφο. Σε συνδυασμό με το γεγονός της ύπαρξης της γενέτειρας των Ολυμπιακών Αγώνων, Αρχαίας Ολυμπίας, η περιοχή διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα.

⇒η θέση της περιοχής είναι προνομιακή, τόσο λόγω της γειτνίασης με τον νησιωτικό χώρο των Ιονίων (ισχυρό τουριστικό πόλο), όσο και λόγω του ρόλου που μπορεί να επωμιστεί ως Δυτικής Πύλης της Ελλάδας. Η θέση της ενισχύεται από τα έργα που πραγματοποιούνται στα πλαίσια των Κοινοτικών Προγραμμάτων και χρηματοδοτήσεων.

⇒οι υποδομές για την μεταφορά των τουριστών κρίνονται προβληματικές. Από τα δύο λειτουργούντα αεροδρόμια της περιοχής, κανένα δεν εξυπηρετεί καθαρά κίνηση της Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ ο αριθμός των τακτικών πτήσεων είναι από πολύ μικρός ως ανύπαρκτος. Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας λειτουργεί περιστασιακά (τελευταία φορά λειτούργησε το 1993). Απομένουν έτσι τα αεροδρόμια Ακτίου και Αράξου, στα οποία εναπόκειται η εξυπηρέτηση στρατιωτικής και πολιτικής κίνησης. Εξυπηρετήσεις προσφέρονται μόνο αεροπορικά, εφόσον για το σιδηροδρομικό δίκτυο

δεν σημειώνονται αφίξεις κατά σταθμό εισόδου, ούτε για αλλοδαπούς ούτε για ημεδαπούς τουρίστες.

2.2.3. Περιοχές προστασίας

Η προστασία στοιχείων και χώρων φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος καλύπτεται θεσμικά από ένα σύστημα επιμέρους νόμων, ρυθμίσεων και μέτρων που άμεσα ή έμμεσα σχετίζονται με το είδος του προστατευόμενου αντικειμένου και τον φορέα ατού οποίου την αρμοδιότητα υπάγεται. Θα αναφερθούμε στη συνέχεια στα σημαντικότερα προστατευόμενα στοιχεία που σημειώνονται στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

2.2.3.1. Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ)

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει μια μεγάλη ΖΟΕ που καλύπτει όλη την παραλιακή ζώνη του νομού Ηλείας (ΦΕΚ 1161/Δ/93 και 86/Β/94). Έχει κυρίως χαρακτήρα προστασίας οικοσυστημάτων (κοιλιάδες Αλφειού και Πηνειού, παραθαλάσσια δάση), ενώ περιλαμβάνει γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, αρχαιολογικούς χώρους εθνικής σημασίας (Αρχαία Ολυμπία, Φυγάλεια, Ήλιδα), καθώς και τουριστικές διαδρομές και εισόδους σε μεγάλα αστικά κέντρα (Αμαλιάδα, Πύργος) και λοιπούς οικισμούς.

Άλλες μικρότερες εγκεκριμένες ΖΟΕ υπάρχουν στις περιοχές Αγ. Βλάσιος Αιτ/νίας (ΦΕΚ 327/Δ/88) και Κάτω Αχαΐας (ΦΕΚ 386/Δ/90).

2.2.3.2. Αρχαιολογικοί χώροι μείζονος σημασίας

Θα αναφερθούμε στο σημείο αυτό σε αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία υπερεθνικής, εθνικής και υπερτοπικής σημασίας. Έτσι λοιπόν καταγράφηκαν οι ακόλουθοι χώροι και μνημεία:

- α) Νομός Αιτ/νίας. Αρχαιολογικοί χώροι: Θέρμου Τριχωνίδας, Στράτου Αγρινίου, Πλευρώνας Μεσολογγίου, Οινειαδών Κατοχής (αρχ. χώρος και θέατρο). Μεσαιωνικά και Βυζαντινά Κάστρα: Ναυπάκτου, Βόνιτσας, Αγγελόκαστρο, Αντιρρίου. Χαρακτηρισμένος Τόπος Ιστορικής Σημασίας: Ηρώο Μεσολογγίου.
- β) Νομός Αχαΐας. Αρχαιολογικοί χώροι: Κλείτορος, Ψωφίδος, Ελίκης. Κάστρα: Ρίου, Πατρών. Ιστορικοί Τόποι: Μονή Αγ. Λαύρας, Μέγα Σπήλαιο.

γ) Νομός Ηλείας. Αρχαιολογικοί χώροι: Αρχαίας Ολυμπίας, Ήλιδας, Φυγάλειας.
Κάστρα: Χλεμούτσι Κυλλήνης.

Στον πίνακα 48 του παραρτήματος παρατίθενται οι αρχαιολογικοί χώροι ανά νομό, οι παραδοσιακοί οικισμοί και τα πολιτιστικά μνημεία. Από τον πίνακα αυτόν προκύπτει ότι ο νομός Ηλείας παρουσιάζει το μέγιστο ενδιαφέρον από την άποψη των αρχαιολογικών χώρων και των επισκεπτών που αυτοί προσελκύουν σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αλλά και της Πελοποννήσου, ειδικά για το τελευταίο έτος που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις, δηλαδή το 1987. Ενώ ο νομός Αιτ/νίας παρουσιάζει υψηλό ενδιαφέρον όσον αφορά την συγκέντρωση πολιτιστικών μνημείων.

2.2.4. Δίκτυα υποδομών

2.2.4.1. Οδικό δίκτυο

Την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διασχίζει ο κύριος οδικός άξονας της χώρας, αυτοκινητόδρομος Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης (Π.Α.Θ.Ε.) που συνεχίζει:

α. Μέσω Αιτ/νίας

- προς Βορρά (εθνικές οδοί Αντιρρίου-Ιωαννίνων και Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας
- προς Ανατολή (κύριος οδικός άξονας Αντιρρίου-Ναυπάκτου-Ιτέας-Λειβαδιάς-Θήβας-Αθήνας ή Ιτέας-Άμφισσας-Λαμίας-Θεσσαλονίκης)
- προς Βορειοανατολικά (κύριος οδικός άξονας Αργινίου-Καρπενησίου)

β. Μέσω Αχαΐας

- προς Νότο (κύριος οδικός άξονας Πάτρας-Τρίπολης)

γ. Μέσω Αχαΐας-Ηλείας

- προς Νοτιοδυτικά (εθνική οδός Πατρών-Πύργου και κύριοι οδικοί άξονες Πύργου-Κυπαρισσίας και Πύργου-Τρίπολης)

Όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση, ολόκληρος ο νομός Αιτ/νίας είναι περιοχή διερχόμενης κίνησης, ενώ και η παραλιακή ζώνη Αχαΐας και Ηλείας είναι, δευτερευόντως, περιοχή διερχόμενης κίνησης. Οι κύριοι οδικοί κόμβοι που εντοπίζονται στην περιοχή αυτή είναι:

- Πάτρα
- Ρίο
- Αντίρριο
- Ναύπακτος

- Αγρίνιο
- Άκτιο
- Αμφιλοχία
- Πύργος

2.2.4.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Η κύρια σιδηροδρομική γραμμή Πελοποννήσου ακολουθεί την εθνική οδό στην παραλιακή ζώνη Αχαΐας-Ηλείας και συνδέει την Κόρινθο (Αθήνα ή Άργος-Τρίπολη με Πάτρα-Πύργο-Κυπαρισσία-Καλαμάτα ή Τρίπολη), με μικρές διακλαδώσεις προς Λουτρά Κυλλήνης, Κατάκολο και Αρχαία Ολυμπία.

2.2.4.3. Αεροπορική υποδομή

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν πέντε αεροδρόμια: Αγρινίου, Ακτίου, Ανδραβίδας, Επιταλίου Πύργου και Αράξου. Από αυτά, λειτουργούν τα αεροδρόμια Ακτίου, Αράξου και της Ανδραβίδας. Το αεροδρόμιο του Αγρινίου, το οποίο εξυπηρετούσε στο παρελθόν πτήσεις εσωτερικού, έπαψε να λειτουργεί την τελευταία δεκαετία και δεν προβλέπεται επαναλειτουργία του.

Τα τρία αεροδρόμια που λειτουργούν είναι στρατιωτικά, εξυπηρετούν όμως και πολιτικές πτήσεις (γραμμές εσωτερικού και μικρά charter). Από αυτά, τον σπουδαιότερο ρόλο έχει το αεροδρόμιο του Αράξου, το οποίο βρίσκεται 43χλμ. δυτικά της Πάτρας και καλύπτει ολόκληρη την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σε διαπεριφερειακές και διεθνείς συνδέσεις μεταφορών. Όπως προαναφέρθηκε, πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο, το οποίο από το 1984 χρησιμοποιείται και από την Πολιτική Αεροπορία. Το βασικό χαρακτηριστικό του είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης της εσωτερικής εναέριας κίνησης από και προς τα τρία μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα), γεγονός που προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στην περιφερειακή υπόσταση που, το εν λόγω αεροδρόμιο, έχει. Υπάρχει επίσης δυνατότητα ενδοπεριφερειακής σύνδεσης με μικρότερα αεροσκάφη, ενώ είναι δυνατή η εξυπηρέτηση έκτακτων διεθνών πτήσεων. Με διάφορες τεχνικές ρυθμίσεις (προσαρμογή διαδρόμου) μπορεί να εξυπηρετεί μελλοντικά και τακτικές πτήσεις εξωτερικού. Το αεροδρόμιο Αράξου έχει προταθεί από τη χώρα μας για να περιληφθεί στους χάρτες με τα αεροδρόμια Κοινοτικού ενδιαφέροντος, διότι διαθέτει όλες τις προϋποθέσεις για την εξυπηρέτηση τόσο επιβατικής όσο και εμπορευματικής κίνησης

μιας ευρύτερης περιοχής (Δυτική Ελλάδα), με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης σε τουρισμό, γεωργία, εμπόριο, αλιεία και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Βασική προϋπόθεση όμως για την ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου είναι η αναβάθμισή του, γεγονός που συνεπάγεται τη σημαντική βελτίωση της υποδομής του, κυρίως σε δάπεδα, κτίρια εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και της οδικής προσπέλασης.

Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, είναι δευτερεύουσας σημασίας για την περιφέρεια, λόγω της μεγάλης χρονοαπόστασης που απαιτείται για την οδική προσπέλασή του. Καλύπτει κυρίως τοπικές ανάγκες και μερικά διαπεριφερειακές προς τις όμορες περιφέρειες Ηπείρου και Ιονίων Νήσων, ενώ το αεροδρόμιο του Ακτίου εξαιρείται από την παρούσα ανάλυση.

Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι στην περιοχή μελέτης δεν λειτουργούν οργανωμένα ελικοδρόμια.

2.2.4.4. Λιμενική υποδομή

Το πλέον σημαντικό λιμάνι της περιοχής με ταυτόχρονα ευρύτερη περιφερειακή σημασία είναι το λιμάνι της Πάτρας (ως επιβατικό και εμπορευματικό), ενώ επίσης σημαντικό είναι το λιμάνι Πλατυγιαλίου (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.) ως εμπορευματικό. Δευτερεύουσα σημασία έχουν τα λιμάνια Κυλλήνης, Αστακού και Κατακόλου, τα δύο πρώτα ως κόμβοι εξυπηρέτησης εσωτερικών θαλάσσιων γραμμών με τα Ιόνια και το τρίτο ως τοπικής σημασίας για το νομό Ηλείας. Οι πορθμιακοί σταθμοί Ρίου-Αντιρρίου λειτουργούν μονοσήμαντα ως υποκατάστατα κόμβων οδικών μετακινήσεων.

Το λιμάνι της Πάτρας μπορεί να επωμιστεί το ρόλο της κύριας δυτικής πύλης της χώρας. Η οργανική, εκ των πραγμάτων, απομόνωση της Ελλάδας από το κέντρο της Ε.Ε., μπορεί να αντισταθμιστεί με την ανάπτυξη του θαλασσίου διαδρόμου Αδριατικής-Ιονίου, το οποίο έχει οικονομική αξία για τη χώρα. Η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα-μελλοντικά και η Καλαμάτα-αποτελούν κομβικά σημεία εθνικής σημασίας στον διάδρομο Αδριατικής-Ιονίου. Ειδικότερα η Πάτρα, ως κύριο λιμάνι πορθμιακής σύνδεσης Ελλάδας-Ιταλίας, διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς τη δυνατότητα επιβατικής και εμπορικής εξυπηρέτησης, λόγω της καλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών που προσφέρει (θαλάσσια, οδική, σιδηροδρομική, σε συνδυασμό με τη μικρή χρονοαπόσταση και τη σύνδεση με κύριους οδικούς άξονες-Π.Α.Θ.Ε., Παραϊόνιος άξονας, άξονας Λαμίας -Αντιρρίου-Καλαμπάκας-Λάρισας)

Το λιμάνι Πλατυγαλιού Αστακού (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.) προβλέπεται να γίνει-όταν λειτουργήσει-εθνικής σημασίας CONTAINER TERMINAL, ελευθέρα ζώνη. Το μεγάλο βάθος του (14μ. μπρος στα κρηπιδώματα) το καθιστά, μαζί με την Τεργέστη, το μόνο λιμάνι που μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλου μεγέθους πλοία στην Αδριατική. Μπορεί συνεπώς να παίζει το ρόλο κόμβου μεταφόρτωσης εμπορευμάτων μεταξύ μεγάλων πλοίων που διασχίζουν τη Μεσόγειο και μικρότερων που εξυπηρετούν τα λιμάνια της Αδριατικής.

2.2.4.5. Λοιπά δίκτυα υποδομής

α) Ηλεκτρική ενέργεια

Ο υδάτινος πλούτος του νομού Αιτ/νίας αποτελεί σημαντική πηγή ηλεκτρικής ενέργειας για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αλλά και για ολόκληρη τη χώρα. Στο νομό λειτουργούν τρεις Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί Παραγωγής, στα φράγματα Στράτου, Καστρακίου και Κρεμαστών του Αχελώου, ενώ στους άλλους δύο νομούς της Περιφέρειας δεν υπάρχουν μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας ήταν το 1991 31.946 εκατομμύρια κιλοβατώρες, εκ των οποίων οι 28.796 ήταν θερμικής και οι 3.151 υδροηλεκτρικής προέλευσης. Για το ίδιο έτος η εγκαταστημένη ισχύς ηλεκτρικής ενέργειας γεννητριών που παράγουν ηλεκτρική ενέργεια θερμικής ή υδροηλεκτρικής προέλευσης για δημόσια χρήση ήταν:

Σύνολο χώρας	9.228.730Kw (100%)
Ν. Αιτ/νίας	921.500Kw (10%)
Ν. Αχαΐας	1.600 Kw
Ν. Ηλείας	-

β) Τεχνητές λίμνες

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν τέσσερις τεχνητές λίμνες: Οι λίμνες Στράτου, Καστρακίου και Κρεμαστών του ποταμού Αχελώου στην Αιτ/νία και η λίμνη Πηνειού στην Ηλεία. Όπως προαναφέρθηκε, το υδάτινο δυναμικό της περιοχής είναι εξέχουσας σημασίας και για τη χώρα. Η εκμετάλλευσή του επιτυγχάνεται από τη ΔΕΗ με τη δημιουργία τεχνητών λιμνών και φραγμάτων με υδροηλεκτρικούς σταθμούς κατά μήκος του Αχελώου. Για τον ίδιο σκοπό ένα μικρότερο φράγμα έχει κατασκευασθεί και στον Πηνειό του νομού Ηλείας με αντίστοιχη τεχνητή λίμνη.

γ) Φράγματα

Φράγματα υπάρχουν σε όλες τις τεχνητές λίμνες που αναφέρθηκαν παραπάνω καθώς και στον ποταμό Αλφειό. Το φράγμα του Στράτου είναι το μεγαλύτερο της Ελλάδας. Ένα μικρό φράγμα υπάρχει επίσης στην πεδιάδα της Βόνιτσας.

δ) Εγκαταστάσεις Βιολογικών Καθαρισμών

Το ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον της Περιφέρειας απαιτεί μεγάλη προστασία από αστικά, βιομηχανικά και γεωργικά λύματα και απόβλητα. Ειδικότερα οι νομοί Αιτ/νίας και Ηλείας που διαθέτουν τα πλέον ευαίσθητα οικοσυστήματα και σημαντικό υδάτινο πλούτο, αντιμετωπίζουν ήδη προβλήματα με τη ρύπανση. Ανάλογο όμως πρόβλημα αντιμετωπίζουν και οι αστικές και βιομηχανικές περιοχές του νομού Αχαΐας, όπου η παράκτια ζώνη έχει δεχθεί το μεγαλύτερο πλήγμα, εξαιτίας των ανθρωπογενών πιέσεων (βιομηχανικές και τουριστικές μονάδες), καθώς και λόγω του ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού είναι συγκεντρωμένο εκεί.

Στα πλαίσια των γενικών στόχων προστασίας των φυσικών πόρων, του περιβάλλοντος και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στον προγραμματισμό και τη δημιουργία δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης και μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας που περιλαμβάνει περιοχές με ιδιαίτερα χαμηλούς δείκτες, όχι μόνο σε επίπεδο Ε.Ε., αλλά και σε επίπεδο Ελλάδας. Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat τα ποσοστά πληθυσμού που εξυπηρετούνται από δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και εγκαταστάσεις επεξεργασίας αστικών υγρών λυμάτων είναι για την Δυτική Ελλάδα 80%, 30% και 3%, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για τη χώρα είναι 80%, 60% και 40%.

Στον κατάλογο που θα ακολουθήσει είναι φανερή η σχέση εγκαταστάσεων βιολογικών καθαρισμών και οικοσυστημάτων. Εγκαταστάσεις βιολογικών καθαρισμών υπάρχουν ή κατασκευάζονται στους οικισμούς:

Ν. Αιτ/νίας: Αιτωλικό, Θέρμο, Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Βόνιτσα, Κατοχή, Ναύπακτο, Νεοχώρι.

Ν. Αχαΐας: Πάτρα, Κάτω Αχαΐα, Ακράτα, Αίγιο.

Ν. Ηλείας: Ζαχάρω, Λουτρά Κυλλήνης, Αμαλιάδα, Κατάκολο, Κρέστενα, Πύργος.

ε) Εγκαταστάσεις ΧΥΤΑ

Εντοπίστηκαν μόνο στην περιοχή Αμαλιάδας και μεταξύ Πάλαιρου και Μύτικα στην Αιτ/νία.

Συμπερασματικά όσον αφορά τα δίκτυα, ενδιαφέρον παρουσιάζουν κυρίως τα δίκτυα μεταφορών. Όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας εκτός από την σύνδεση που πραγματοποιείται με την υπόλοιπη χώρα μέσω του οδικού δικτύου και την κυρίαρχη παρουσία του λιμανιού της Πάτρας, υστερεί σε σιδηροδρομική ή αεροπορική σύνδεση τόσο με την υπόλοιπη χώρα όσο και με χώρες του εξωτερικού.

2.2.5. Οικιστική δομή

Θα επιχειρήσουμε εδώ μια παρουσίαση της διάρθρωσης του οικιστικού δικτύου με δεδομένα τα ιεραρχικά επίπεδα 1-5 που χρησιμοποιούν οι Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του ΥΧΟΠ (1984). Η ανάλυση που ακολουθεί, βασίζεται μεν σε αυτά, αλλά είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη και επικαιροποιημένη βάσει των νεότερων διοικητικών δεδομένων. Θα γίνει αναφορά στις εξής διοικητικές διαιρέσεις: ανοικτές πόλεις (1984), γεωγραφικές ενότητες (αναπτυξιακοί σύνδεσμοι, Ν. 1416/84), γεωγραφικές περιοχές (Ν. 1622/86), συμβούλια περιοχής (Ν. 2218/94). Δεν λαμβάνονται υπόψη οι μεταρρυθμίσεις που επέφερε ο Ν. 2539/97 για λόγους απλούστευσης.

2.2.5.1. Ιεράρχηση οικισμών

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η ιεράρχηση των οικισμών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατά επίπεδο 1-5 με βάση τα σημερινά δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη τις Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του ΥΧΟΠ, διαμορφώνεται ως εξής (Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α. κ.α., 1996):

⇒ οι έδρες της περιφέρειας και των νομών εντάσσονται στα επίπεδα 1 και 2 αντίστοιχα. Στο επίπεδο 2 εντάσσονται επίσης τα μεγάλα αστικά κέντρα της περιφέρειας.

⇒ οι έδρες των συμβουλίων περιοχής και των ΟΤΑ που τα αποτελούν εντάσσονται στα επίπεδα 4 και 5 αντίστοιχα. Στο επίπεδο 5 εντάσσονται επίσης οι οικισμοί άνω των 100 κατοίκων.

⇒ στο επίπεδο 3 εντάσσονται οι οικισμοί των Προτάσεων του ΥΧΟΠ 1984, εκτός από τους οικισμούς εκείνους που δεν είναι σήμερα έδρες συμβουλίων περιοχής. Οι οικισμοί αυτοί αντικαθίστανται με τις έδρες των συμβουλίων περιοχής στα οποία ανήκουν. Στο ίδιο επίπεδο εντάσσονται επίσης οικισμοί που δεν ήταν στις προτάσεις

του ΥΧΟΠ, αλλά λόγοι χωροταξικής αναδιάρθρωσης επιβάλλουν την αναβάθμισή τους.

Για τα επίπεδα 1, 2 και 3 που αφορούν κυρίως αστικά και ημιαστικά κέντρα, η ιεράρχηση σύμφωνα με τα παραπάνω καταλήγει με μικρές μόνο διαφορές ως προς τις προτάσεις του ΥΧΟΠ, καθώς το πλήθος των οικισμών κατά επίπεδο μεταξύ του τότε και του τώρα είναι σχεδόν το ίδιο, δηλαδή 2, 3 και 16 έναντι 1, 4 και 18. Αντίθετα, στα επίπεδα 4 και 5 που αφορούν χωριά και κεφαλοχώρια, οι αριθμητικές διαφορές είναι μεγαλύτερες. Ο λόγος είναι ότι τα σημερινά συμβούλια περιοχής που έχουν μια ουσιαστική και ιδεολογική αντιστοιχία με τις τότε ανοιχτές πόλεις και στη συνέχεια με τις οικιστικές ενότητες των Προτάσεων ΥΧΟΠ έχουν μειωθεί, ως αποτέλεσμα της διοικητικής αναδιάρθρωσης σε επίπεδο ΟΤΑ του 1995. Για ευχέρεια σύγκρισης παρουσιάζεται, στον πίνακα που ακολουθεί, ο αριθμός των οικισμών στις Προτάσεις ΥΧΟΠ 84, κατά νομό, ιεραρχικό επίπεδο οικισμών (1 ως 5), καθώς επίσης και ο αριθμός των οικιστικών ενοτήτων:

Πίνακας 4: Αριθμός οικισμών κατά ιεραρχικό επίπεδο

	1	2	3	4	5	Οικιστικές ενότητες
Ν. Αιτ/νίας	1	1	4	27	444	25
Ν. Αχαΐας	1	1	6	24	471	19
Ν. Ηλείας		1	6	19	345	14

Πηγή: ΥΧΟΠ 1984

Ενώ, στον επόμενο πίνακα, παρουσιάζεται το ιστορικό των διαδοχικών προσεγγίσεων στο πρόβλημα της διοικητικής αναδιάρθρωσης σε τοπικό επίπεδο, κατά την τελευταία δεκαετία:

Πίνακας 5 : Διαχρονική εξέλιξη οικισμών στους νομούς της περιφέρειας Δ. Ελλάδας

	Ανοιχτές πόλεις	γεωγραφικές ενότητες	γεωγραφικές περιοχές	συμβούλια περιοχής
Ν. Αιτ/νίας	25	22	47	18
Ν. Αχαΐας	19	16	36	15
Ν. Ηλείας	14	14	36	14

Πηγή: ΥΧΟΠ 1984

Επανερχόμενοι στο τρίτο επίπεδο, οι αλλαγές που σημειώνονται είναι :

⇒η Ερυμάνθεια (Ν. Αχαΐας) και το Πελόπιο (Ν. Ηλείας) αντικαθίστανται από τις έδρες των συμβουλίων περιοχής στα οποία ανήκουν σήμερα, δηλαδή από το Σταυροδρόμι και την αρχαία Ολυμπία, αντίστοιχα.

⇒η Βόνιτσα (Ν. Αιτ/νίας) και το Ρίο (Ν. Αχαΐας) αναβαθμίζονται σε σχέση με τις Προτάσεις ΥΧΟΠ και εντάσσονται συμπληρωματικά στο επίπεδο 3. Ο πραγματικός λόγος της αναβάθμισης είναι ότι η προγραμματισμένη ανέγερση των πορθμιακών ζεύξεων Ρίου-Αντιρρίου και Πρέβεζας-Ακτίου αναμένεται να επιταχύνει την ανάπτυξη των δύο αυτών οικισμών.

Μετά από όλα τα παραπάνω, η ιεράρχηση των εδρών διοίκησης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατά τα 4 πρώτα οικιστικά επίπεδα εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 6: Ιεράρχηση οικισμών στους νομούς της περιφέρειας Δ. Ελλάδας

	1	2	3	4
Ν. Αιτ/νίας		Δ. Μεσολογγίου Δ. Αγρινίου	Δ. Ναυπάκτου Κ. Αστακού Δ. Βόνιτσας Δ. Αμφιλοχίας Δ.Θέρμουν	Κ. Πλατάνου Κ. Άνω Χώρας Κ. Ευηνοχωρίου Κ. Γαβαλούς Κ. Κατοχής Δ. Κατούνας Κ. Μύτικα Κ. Χαλκικόπουλων Κ. Στράτου Κ. Αγ. Βλάσιου Δ. Θεσπέων
Ν. Αχαΐας	Δ. Πάτρας	(Δ. Πάτρας) Δ. Αιγίου	Δ. Κάτω Αχαΐας Κ. Σταυροδρομιού Κ. Χαλανδρίτσας Κ. Ρίου Δ. Ακράτας Δ. Καλαβρύτων Κ. Κλειτορίας	Κ. Βραχναϊκών Κ. Αγ. Νικολάου Κ. Οβριάς Κ. Ροδοδάφνης Κ. Διακοπού Δ. Δάφνης Κ. Μανεσίου
Ν. Ηλείας		Δ. Πύργου	Δ. Ζαχάρως Δ. Κρέστενων Δ. Αρχ. Ολυμπίας Δ. Αμαλιάδας Δ. Γαστούνης Δ. Λεχαιών	Δ. Ανδριτσαίνης Κ.Καράτουλας Κ. Λάλα Κ. Λαμπείας Κ. Σιμπούλου Δ. Ανδραβίδας Κ. Βάρδας

Πηγή: Μελέτη χωρικών επιπτώσεων των Κοινοτικών προγραμμάτων, 1996

Είναι αυτονόητο ότι οι λοιποί οικισμοί των τριών νομών ανήκουν στο 5ο οικιστικό επίπεδο.

2.2.5.2. Εξαρτήσεις οικισμών

Στα επίπεδα 1, 2 και 5 εντάσσονται αποκλειστικά οι έδρες περιφέρειας, νομών και ΟΤΑ, ενώ στα επίπεδα 2, 3 και 4 εντάσσονται κατά περίπτωση οι έδρες των συμβουλίων περιοχής. Για τις έδρες των συμβουλίων περιοχής των επιπέδων 2 και 3 οι υπάρχουσες εξαρτήσεις έχουν παράλληλα και λειτουργικό περιεχόμενο δεδομένου ότι πρόκειται για σημαντικά αστικά και ημιαστικά κέντρα. Ειδικά οι οικισμοί του επιπέδου 3 διαδραματίζουν κομβικό ρόλο καθώς αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ χωριών και πόλεων. Όπως ήδη αναφέρθηκε, εξάλλου, οι όποιες διαφορές με τις Προτάσεις του ΥΧΟΠ 1984 οφείλονται στη μετάβαση από την οικιστική ενότητα σε μια νέα μονάδα χωροταξικής οργάνωσης που είναι το συμβούλιο περιοχής.

2.2.5.3. Διάρθρωση οικιστικού δικτύου

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του δικτύου οικισμών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι η έντονη γραμμική οικιστική ανάπτυξη, όπου τα σημαντικότερα αστικά κέντρα χωροθετούνται κατά μήκος των παράκτιων και οδικών αξόνων. Χαρακτηριστικό επίσης αποτελούν οι ασθενείς σημειακές αγροτικές αναπτύξεις με την μορφή ακτινικών οικιστικών σχηματισμών στην ορεινή ενδοχώρα.

Όπως είναι προφανές, πρωταρχικός είναι ο ρόλος της Πάτρας στην περιοχή. Η Πάτρα είναι το τρίτο σε μέγεθος πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας και είναι κατά συνέπεια δυναμική η κυριαρχία του τόσο στο νομό Αχαΐας όσο και στο σύνολο της Περιφέρειας. Απ' την άλλη, είναι χαρακτηριστικός ο μεγάλος αριθμός οικισμών με μικρό πληθυσμό, καθώς το 80% των περίπου 1500 οικισμών της περιφέρειας έχει λιγότερο από 300 κατοίκους.

Τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά του οικιστικού δικτύου προσδίδουν έντονες κοινωνικοοικονομικές ανισότητες που αποτυπώνονται στις χωρικές ανισοκατανομές πληθυσμού και δραστηριοτήτων.

Αναφορικά τώρα με τους άξονες ανάπτυξης κατά μήκος οδικών αρτηριών και σιδηροδρομικών γραμμών- κάτι που χαρακτηρίζει την διάρθρωση του οικιστικού δικτύου στην Περιφέρεια, όπως αναφέρθηκε παραπάνω- πρέπει να σημειωθεί ότι πρόκειται για ένα φαινόμενο που παρουσιάζει έξαρση διεθνώς. Το γεγονός αυτό

επισύρει πολιτικές χωροταξικής οργάνωσης των περιοχών αυτών, οι οποίες επικεντρώνονται σε μέτρα όπως η ενίσχυση των δυναμικών αστικών κέντρων, η σύνδεση υφιστάμενων πόλων ανάπτυξης με σκοπό τη δημιουργία νέων αξόνων, ακόμα και διακρατικών και η συμπλήρωση των έργων τεχνικής υποδομής. Στο επίπεδο της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας οι σημαντικότερες επιπτώσεις που αναμένονται από την υλοποίηση των μεγάλων έργων (που εκτός από μονάδες του δευτερογενούς τομέα περιλαμβάνουν και δραστηριότητες του τριτογενούς, όπως πανεπιστημιακά εκπαιδευτικά κέντρα, τεχνολογικά πάρκα και τεχνοπόλεις) είναι οι εξής: η προσέλκυση επενδύσεων, η αλλαγή στο πρότυπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων, η ενίσχυση των αστικοβιομηχανικών συγκροτημάτων, η κλαδική αναδιάρθρωση της παραγωγής. Είναι προφανές ότι οι επιπτώσεις τόσο των μεγάλων έργων όσο και των έργων υποδομής μεταφορών του ΚΠΣ για την πενταετία 1994-99 θα έχουν θετικό πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στην οικονομία καθώς και στο χώρο.

Όσα προαναφέρθηκαν θα επηρεάσουν τη δομή και τη λειτουργία του οικιστικού δικτύου στην Περιφέρεια και κατά πάσα πιθανότητα θα οδηγήσουν στην διαμόρφωση ενός δυναμικού άξονα ανάπτυξης. Όπως είναι ευνόητο, ο βασικός αναπτυξιακός πόλος θα είναι η Πάτρα, που είναι και το σημαντικότερο αστικοβιομηχανικό κέντρο της περιοχής. Ήδη λειτουργεί μεταξύ Πάτρας και Ηγουμενίτσας δίπολο σύνδεσης με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Ενδυναμώνεται με τον τρόπο αυτό ο ρόλος της πόλης της Πάτρας έναντι της Αθήνας.

Ακολουθεί τέλος ένας πίνακας, ο οποίος συνοψίζει ορισμένα ποιοτικά και ποσοτικά γνωρίσματα των οικισμών της Περιφέρειας. Οι οικισμοί ιεραρχούνται βάσει του αριθμού κατοίκων και συσχετίζονται με την πληθυσμιακή αύξηση, την προσπελασιμότητα, την τεχνική υποδομή και τον κοινωνικό εξοπλισμό. Στην τελευταία στήλη αναφέρεται το αντίστοιχο οικιστικό επίπεδο:

Πίνακας 7 : Πληθυσμός, προσπελασιμότητα και υπηρεσίες στα Συμβούλια Περιοχής

	Σ	Κ	Α	Ε	Ν	Υ	Π	Τ	Λ	Γ	Μ	Β
Δ. Πάτρας	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*	1
Δ. Αργινίου	*	*	*	*	*				*	*		2
Δ. Πύργου	*	*	*	*	*				*	*		2
Δ. Αιγίου	*	*	*	*	*				*	*		2
Δ. Αμαλιάδας		*	*	*	*				*	*		3
Δ. Μεσολογγίου	*	*	*	*	*	*		*	*	*		2
Δ. Κάτω Αχαΐας	*	*	*	*		*			*	*		3
Δ. Ναυπάκτου	*	*	*	*		*			*	*		3
Δ. Αμφιλοχίας	*	*				*			*	*		3
Δ. Κρεστένων	*	*	*	*	*	*			*	*		3
Κ. Γαβαλούς									*	*		4
Δ. Γαστούνης	*	*				*			*	*		4
Δ. Ζαχάρως	*	*	*	*					*	*		3
Κ. Οβρυάς	*	*	*							*		4
Δ. Βόνιτσας	*	*		*		*			*	*		3
Κ. Ροδοδάφνης	*	*							*	*		4
Κ. Κατοχής	*		*	*						*		4
Δ. Θεστιέων			*						*	*		4
Δ. Λεχατών	*	*	*						*	*		3
Δ. Αρχ. Ολυμπίας	*	*	*						*	*	*	3
Κ. Ρίου	*	*							*	*		3
Κ. Βραχναϊκών	*	*							*	*		4
Δ. Ακράτας	*	*	*	*		*			*	*		3
Κ. Βάρδας	*					*			*	*		4
Κ. Αστακού			*			*			*	*		3
Δ. Κατούνας			*						*	*		4
Κ. Καρατούλας	*								*	*		4
Δ. Θέρμου			*	*		*			*	*		3
Δ. Ανδραβίδας	*	*							*	*		4
Κ. Χαλανδρίτσας	*					*				*		3

Κ. Χαλκιοπούλων						*			*	*		4
Κ. Διακοπτού	*	*							*	*		4
Δ. Καλαβρύτων					*	*			*	*		3
Κ. Μύτικα									*	*		4
Κ. Αγ. Νικολάου	*								*	*		4
Δ. Ανδριτσαίνης	*					*			*	*		4
Κ. Σιμοπούλου						*			*	*		4
Κ. Στράτου										*		4
Κ. Σταυροδρομίου						*			*	*		3
Δ. Δάφνης									*	*		4
Κ. Ευηνοχωρίου	*								*	*		4
Κ. Αγ. Βλασίου									*	*		4
Κ. Κλειτορίας									*	*		3
Κ. Λάλα									*	*		4
Κ. Λαμπείας										*		4
Κ. Ανω Χώρας	*					*						4
Κ. Πλατάνου									*	*		4
Κ. Μανεσίου												4

Πηγή: Μελέτη χωρικών επιπτώσεων των κοινοτικών προγραμμάτων και πολιτικών στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 1996

όπου:

Σ: πληθυσμιακή αύξηση

Π: πανεπιστήμιο

Κ: προσπελασιμότητα

Τ: ΤΕΙ

Α: αποχέτευση

Λ: λύκειο

Ε: βιολογικός καθαρισμός

Γ: γυμνάσιο

Ν: νοσοκομείο

Μ: μουσείο

Υ: κέντρο υγείας

Β: οικιστικό επίπεδο 1-4

Από τον πίνακα αυτό, προκύπτει ότι το οικιστικό δίκτυο της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας χαρακτηρίζεται από ανισότητες, με εξαίρεση τους τομείς της εκπαίδευσης και της υγείας (ιδρύματα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και κέντρα υγείας). Επιβεβαιώνεται η ανάπτυξη των οικισμών κατά μήκος του παραθαλάσσιου άξονα και διαπιστώνεται η τάση υποβάθμισης και παρακμής των οικισμών της ορεινής ενδοχώρας.

Συμπερασματικά, η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου που συνδέεται άμεσα με την διάρθρωση των αξόνων επιμερίζει το χώρο, δημιουργώντας θύλακες οικιστικής ανάπτυξης κατά μήκος κυρίως των οδικών αξόνων αλλά και κατά μήκος των ακτών. Για να γίνει περισσότερο ισομερής καταμερισμός του οικιστικού δικτύου στο μέτρο που αυτό είναι δυνατό ώστε να καταπολεμηθεί η απερήμωση της ορεινής ενδοχώρας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η δημιουργία κόμβων πέρα από τον παραθαλάσσιο άξονα, όπου ήδη λειτουργούν η Πάτρα και το Αίγιο. Η ενίσχυση της υποδομής μεταφορών γενικά και των αερομεταφορών ειδικότερα με την επαναλειτουργία κάποιων αεροδρομίων που βρίσκονται στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας καθώς και η πύκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου στην εν λόγω περιφέρεια, μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού.

2.2.6. Ζώνες χωρικών ενοτήτων

Στο σημείο αυτό θα επισημανθούν οι κατά τύπους ζώνες όπως διακρίνονται από τις χρήσεις και δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε κάθε μία από αυτές:

2.2.6.1. Περιοχές με οικιστικές χρήσεις

Εντοπίζονται, όπως προέκυψε από την ανάλυση της διάρθρωσης του οικιστικού δικτύου, κυρίως κατά μήκος των παραλιακών αξόνων, οδικών αξόνων και κόμβων καθώς και σε περιοχές της ενδοχώρας με έντονη γεωργοκτηνοτροφική δραστηριότητα (Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α. κ.α., 1996). Ειδικότερα, κατά μήκος των ακτών, οι οικισμοί αναπτύσσονται συνήθως γραμμικά και οι δραστηριότητες στις οποίες επιδίδονται έχουν σχέση με τον τουρισμό, τον παραθερισμό και την αναψυχή. Τέτοιοι οικισμοί είναι:

⇒ Ακράτα-Διακοφτό-Αίγιο

⇒ Ψαθόπυργος-Ρίο

⇒ Παραλία Κάτω Αχαΐας, παραλία Λουτρών Κυλλήνης, παραλιακή ζώνη Ζαχάρως-Γιαννιτσοχωρίου, παραλιακή ζώνη Αντιρρίου-Ναυπάκτου, παραλιακή ζώνη Μεσολογγίου-Γαλατά-Βασιλικής και παραλιακή ζώνη Αμφιλοχίας-Μπούκας-Ανοιξιάτικου-Μενιδίου

⇒ Σημειακά στον Αστακό, Πάλαιρο, Μύτικα.

Οι οικισμοί κατά μήκος οδικών αξόνων και κόμβων (ΠΑΘΕ, Αντιρρίου-Ιωαννίνων, Λιμάνια) είναι:

⇒ Διακοφτό-Αίγιο, ευρύτερη περιοχή Πάτρας, Λεχαινά-Ανδραβίδα-Γαστούνη, Αμαλιάδα, Πύργος-Κατάκολο, Ζαχάρω-Γιαννιτσοχώρι, Παναϊτώλιο-Αγρίνιο-Καινούργιο-Στράτος, Αμφιλοχία-Μενίδι.

Ενώ, οι οικισμοί σε περιοχές με έντονες γεωργοκτηνοτροφικές δραστηριότητες είναι:

⇒ Ευρύτερη περιοχή Διακοφτού-Αιγίου, ευρύτερη περιοχή Πάτρας, ευρύτερη περιοχή Κάτω Αχαΐας, περιοχή Λάπα-Μανωλάδα-Βάρδα, περιοχή Λεχαινών-Βαρθολομιού-Γαστούνης-Ανδραβίδας, περιοχή πεδιάδας Αγρινίου, παραλίμνιες περιοχές Τριχωνίδας (Θέρμου, Γαβαλούς) και περιοχή Κάτω Αχελώου (Λεσίνι-Κατοχή).

2.2.6.2. Λοιπές Πολεοδομικά Οργανωμένες Περιοχές

Η κατηγορία αυτή αφορά πολεοδομικά οργανωμένες περιοχές πλην κατοικίας, όπως ΒΙ.ΠΕ., Π.Ο.Τ.Α., μεγάλες εγκαταστάσεις μεταφορών κλπ. Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν:

⇒ Οι ΒΙ.ΠΕ: Αιγίου, Πάτρας (Κάτω Αχαΐα), Πύργου, Αγρινίου

⇒ Η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ Πλατυγαλιού Αστακού

⇒ Οι συγκεντρώσεις λατομικών και εξορυκτικών μη θεσμοθετημένων δραστηριοτήτων (καθώς δεν υπάρχουν θεσμοθετημένες λατομικές και εξορυκτικές ζώνες, εκτός από θεσμοθετημένες περιοχές λατομείων αδρανών) στις περιοχές Καλάβρυτα, Κλειτορία, Βραχναίικα, Χαλανδρίτσα, Οβριά, Πύργο, Αιτωλικό, Βόνιτσα.

⇒ Οι μεγάλες συγκεντρώσεις μεταφορών για τα αεροδρόμια Ανδραβίδας, Αράξου και Αγρινίου καθώς και για το λιμάνι της Πάτρας.

2.2.6.3. Περιοχές με αγροτική προτεραιότητα

Εντοπίζονται κυρίως σε πεδινές παραποτάμιες και παραλίμνιες εκτάσεις, που γενικεύονται ως εξής:

⇒ Ευρύτερη περιοχή Ακράτας, Διακοφτού, Λόγγος-Καμάρες

⇒ Ευρύτερη περιοχή Πατρών (περιαστική ζώνη) και Κάτω Αχαΐας (περιλαμβάνονται και οι οργανωμένοι και μη θεσμοθετημένοι βοσκότοποι της περιοχής)

⇒ Ευρύτερη περιοχή Ν.Δ. ακτών Αχαΐας-Δυτικών και ΝΔ ακτών Ηλείας : Λάππας-Μετόχι-Αακόπετρα-Νιφοραίικα, Μανωλάδα-Βάρδας-Αεχαινά, Κυλλήνη-Βαρθολομιό-Γαστούνη-Αμαλιάδα-Πύργος, Κρέστενα-Σαμικό-Ζαχάρω-Γιαννιτσοχώρι

⇒ Ολόκληρη σχεδόν η πεδινή ενδοχώρα της Αιτ/νίας: πεδιάδα Αγρινίου-Νεοχωρίου, Κατοχής-Λεσινίου, Βόνιτσας-Μοναστηρακίου, παραλίμνια ζώνη Τριχωνίδας, περιοχή Αμφιλοχίας-Λουτρού, περιοχή Ευήνου.

2.2.6.4. Περιοχές υψηλής προστασίας

Η περιοχή, όπως είναι ήδη γνωστό, έχει υψηλής ποιότητας φυσικό περιβάλλον και παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία για τον τουρισμό. Γι' αυτό το λόγο υπάρχουν θεσμοθετημένες και οριοθετημένες περιοχές υψηλής προστασίας διαφόρων κατηγοριών με διάφορα θεσμικά πλαίσια.

⇒ Ζώνες προστασίας διεθνών συμβάσεων: Υγρότοποι Ramsar στις περιοχές Κατόχι-Στροφυλιά, στη λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου-Αιτωλικού και στον Αμβρακικό Κόλπο. Υγρότοποι CORINE στις λίμνες Τριχωνίδα, Αμβρακία, Οζερός, Λυσιμαχία και στις τεχνητές λίμνες Στράτου, Καστρακίου, Κρεμαστών Αιτ/νίας.

⇒ Αισθητικά δάση: Καλαβρύτων και Σελέμνου Χαράδρου-Πατρών.

⇒ Διατηρητέα μνημεία της φύσης: Δάσος Φράξου Αιτ/νίας και Βουρραϊκός ποταμός

⇒ Τοπία φυσικού κάλλους: περιοχή λίμνης Καϊάφα και περιοχή Κατακόλου

⇒ Προστασία οικοσυστημάτων μέσω ΖΟΕ: οικοσύστημα Αλφειού ποταμού, οικοσύστημα Πηνειού ποταμού, τεχνητή λίμνη Πηνειού, δάσος Θινών Βαρθολομιού, δάσος Σαβαλίων Κουρούτας, δάσος Καϊάφα

⇒ Προστασία δασών μέσω ΓΠΣ: ζώνη προστασίας δασών Πάτρας (βλέπε και Πίνακα 48: Μνημεία της φύσης)

2.2.6.5. Περιοχές με συγκρούσεις χρήσεων γης

Στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας επισημαίνονται συγκρούσεις χρήσεων γης σε εννέα περιοχές:

⇒ Περιοχή ανατολικών ακτών Αμβρακικού (Ανοιξιάτικο, Μενίδι).

Σε περιοχή προστασίας διεθνούς σύμβασης παρατηρούνται συγκρουόμενες χρήσεις οικιστικής ανάπτυξης, παραθερισμού-τουρισμού και σημαντικές ιχθυοκαλλιέργειες.

⇒ Περιοχή Αστακού-Πλατυγαλίου

Υπάρχουν συγκρουόμενες χρήσεις αγροτικής γης, τουρισμού-παραθερισμού, οικιστικής ανάπτυξης, ιχθυοκαλλιεργειών από τις σημαντικότερες της περιοχής και της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ, όπου προβλέπεται να λειτουργήσουν μεγάλο λιμάνι και εγκαταστάσεις ρυπογόνες και οχλούσες για την ευρύτερη περιοχή.

⇒ Ευρύτερη περιοχή Αγρινίου

Στην περιοχή αυτή όπου υπάρχει γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, παρατηρούνται συγκεντρώσεις οχλουσών χρήσεων (οικιστικές, βιομηχανικές, λατομικές κλπ) κατά μήκος των οδικών αξόνων, οι οποίες ρυπαίνουν και μολύνουν προστατευόμενες λίμνες (Τριχωνίδα, Λυσιμαχία), με γεωργικά, αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Ενώ στην περιοχή υπάρχει και αεροδρόμιο, το οποίο είναι εκτός λειτουργίας τα τελευταία 12 χρόνια.

⇒ Δυτικές ακτές Μεσολογγίου, Γαλατά, Βασιλικής

Σε περιοχή γης υψηλής παραγωγικότητας και εντατικών ιχθυοκαλλιεργειών αναπτύσσονται οικιστικές και παραθεριστικές δραστηριότητες.

⇒ Ακτές Αντιρρίου-Ναυπάκτου

Πρόκειται για μια περιοχή περιβαλλοντικά ευαίσθητη με γη υψηλής παραγωγικότητας όπου σημειώνεται έντονη οικοπεδοποίηση, αστικοποίηση, καθώς και ανάπτυξη τουρισμού και παραθεριστικής κατοικίας. Η επικείμενη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου αναμένεται να εντείνει τα υπάρχοντα προβλήματα.

⇒ Παραλιακή ζώνη Ακράτας-Διακοφτού

Όπως όλοι οι παραλιακοί άξονες προσελκύει την οικιστική ανάπτυξη. Η περιοχή έχει πάραυτα, γη υψηλής παραγωγικότητας και προστατευόμενα φυσικά στοιχεία (φαράγγι Βουρραϊκού).

⇒ Ευρύτερη περιοχή Καλαβρύτων

Η περιοχή αυτή είναι περιβαλλοντικά ευαίσθητη εφόσον υπάρχει και προστατευόμενο αισθητικό δάσος. Παρατηρείται τουριστική ανάπτυξη, λόγω του χιονοδρομικού κέντρου και συγκέντρωση εξορυστικών δραστηριοτήτων και μη θεσμοθετημένης μεταλλευτικής ζώνης.

⇒ Παραλιακή ζώνη Ψαθόπυργου-Ρίου-Πατρών-Κάτω Αχαΐας

Ακόμα μια περίπτωση όπου σε γη υψηλής παραγωγικότητας και προστατευομένων δασών παρατηρούνται πλην της έντονης οικιστικής ανάπτυξης, συγκεντρώσεις βιομηχανικών, εξορυστικών και λατομικών δραστηριοτήτων, οργανωμένοι μη

θεσμοθετημένοι βοσκότοποι, ΒΙ.ΠΕ σε λειτουργία, μεγάλο λιμάνι, τουριστική και παραθεριστική ανάπτυξη. Τα προβλήματα θα ενταθούν εν όψει της υλοποίησης των προβλεπόμενων για την περιοχή έργων (ζεύξη Ρίου Αντιρρίου και νέος εμπορευματικός λιμένας Πατρών).

⇒ Νότιες ακτές στα όρια του Ν. Ηλείας (Κακόβατος-Γιαννιτσοχώρι).

2.2.7. Σύστημα μεταφορών

Με βάση τα όσα διαπιστώθηκαν για την διάρθρωση του οικιστικού δικτύου, θα περάσουμε στο σημείο αυτό στην επισήμανση κάποιων χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών, το οποίο έχει στενή σχέση με το οικιστικό δίκτυο.

Σταθερό χαρακτηριστικό του συστήματος μεταφορών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι η κατά προτεραιότητα ανάπτυξη του οδικού δικτύου στις παράκτιες κυρίως περιοχές, σε βάρος τόσο των υπολοίπων υποσυστημάτων όσο και της ορεινής ενδοχώρας. Βέβαια αυτό προκύπτει από την φυσική διαμόρφωση της περιοχής, γεγονός που οδήγησε σε φαινόμενα απομονωτισμού και ιδιόμορφων ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών σχέσεων.

Με εξαίρεση περιπτώσεις όπως αυτή του δρόμου Αντιρρίου-Αμφιλοχίας-Μενιδίου που διαθέτει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, η προσφορά των βασικών οδικών αξόνων στην κυκλοφορία κρίνεται ικανοποιητική. Γεγονός πάντως είναι ότι ακόμα και σήμερα πολλοί αγροτικοί οικισμοί παραμένουν συγκοινωνιακά απομονωμένοι, ενώ τα οδικά κυκλώματα εξυπηρέτησης των περιοχών πρωτογενούς παραγωγής, εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις.

2.2.6.1. Κατάσταση οδικού δικτύου

Η κατάσταση του οδικού δικτύου σε μια περιοχή απεικονίζεται στην πράξη με την ζήτηση για μετακινήσεις. Για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ο μέσος εικοσιτετράωρος φόρτος κυκλοφορίας στο βασικό οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί την περιφέρεια, διαμορφώνεται ως εξής (Γραφείο Δοξιάδη, 1995):

⇒ στην υψηλή κατηγορία κυκλοφοριακού φόρτου με περισσότερα από 10.000 οχήματα την ημέρα βρίσκονται οι οδικοί άξονες Κορίνθου-Κάτω Αχαΐας μέσω Πατρών και Μεσολογγίου-Αγρινίου

⇒στην μεσαία κατηγορία των 5.000-10.000 οχημάτων βρίσκονται τα τμήματα του οδικού δικτύου Κάτω Αχαΐας-Πύργου, Αντιρρίου-Μεσολογγίου, Αγρινίου-Αμφιλοχίας, Αγρινίου-Θέρμου

⇒στην χαμηλή κατηγορία με ημερήσιο φόρτο κυκλοφορίας κάτω από 5.000 οχήματα βρίσκεται το τμήμα Πατρών-Καλεντζίου, Λεχαινών-Κυλλήνης, Αντιρρίου-Ναυπάκτου, Μεσολογγίου-Θέρμου και Αμφιλοχίας-Βόνιτσας.

Οι παραπάνω μετρήσεις επιβεβαιώνουν, όχι μόνο την καλή κατάσταση του βασικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας, αλλά παγιώνουν την άποψη ότι τα μεγάλα αστικά κέντρα αποτελούν τους τελικούς προορισμούς των περισσότερων οδικών μετακινήσεων. Έτσι, στο νομό Αιτ/νίας κυριαρχούν το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι, ενώ στους νομούς Αχαΐας και Ηλείας, η Πάτρα (έδρα της Περιφέρειας) και ο Πύργος αντίστοιχα. Αξιοσημείωτη στην περίπτωση αυτή είναι η κίνηση που εμφανίζουν ορισμένοι αγροτικοί οικισμοί της ενδοχώρας, παρά τις ελλείψεις που παρουσιάζει το ορεινό οδικό δίκτυο στις συγκεκριμένες περιοχές. Η κατασκευή νέων οδικών αξόνων και η βελτίωση των υφισταμένων επηρεάζουν σαφώς το δίκτυο, εφόσον οι υπεραστικές μετακινήσεις μετατοπίζονται τώρα προς τις νέες κατασκευές. Έτσι, οι παλιές εθνικοί οδοί εξυπηρετώντας τοπικές μετακινήσεις μετατρέπονται ουσιαστικά σε επαρχιακές.

2.2.6.2. Λειτουργία υποσυστημάτων

α. Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου

Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου είναι ένα έργο που αποτελούσε αντικείμενο οραματισμών εδώ και πολλά χρόνια. Απώτερος στόχος της πραγματοποίησής του είναι η οργάνωση ενός κύριου κατακόρυφου οδικού δικτύου μεταφορών που θα προωθούσε τη διαδικασία ενοποίησης των τριών περιφερειών, Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου και Ιονίων Νησιών.

Το έργο αυτό έχει πολλαπλή σημασία, διότι συγκεντρώνει περιφερειακό, εθνικό αλλά και κοινοτικό ενδιαφέρον καθώς αποτελεί επέκταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προς το νότο. Πέρα από αυτό, συμβάλλει στην ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής, με επίκεντρο τους νομούς Αχαΐας και Αιτ/νίας. Το γεγονός της ζεύξης θα γίνει αισθητό σε περιοχές της Δυτικής Στερεάς που εξαρτώνται από την Πάτρα, ενώ σε τοπικό επίπεδο θα επηρεαστούν άμεσα οι παραλιακές εκτάσεις Αντιρρίου-Ναυπάκτου, που συνιστούν σημαντικό τουριστικό πόρο του νομού Αιτ/νίας.

β. Ζεύξη Πρέβεζας-Ακτίου

Το έργο αυτό αφορά έμμεσα την Δυτική Ελλάδα, καθώς συνδέει δύο διαφορετικές περιφέρειες (Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου). Παρόλα αυτά αποτελεί έργο-σταθμό για την βελτίωση της προσπελασιμότητας της Ηπείρου (από Δυτική Ελλάδα) καθώς για την ολοκλήρωση της συνέχειας του κατακόρυφου άξονα Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας.

γ. Οδικά, σιδηροδρομικά, λιμενικά και έργα αεροδρομίων.

Οδικά έργα

Ο αυτοκινητόδρομος Δυτικής Ελλάδας διατρέχει κατά μήκος το Διαμέρισμα Δυτικής Ελλάδας (περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας-Ηπείρου και Ιονίων νήσων) με αφητηρία την περιοχή Καλαμάτας και διεθνή προοπτική επέκτασης στο μέλλον, το Δυρράχιο. Στον κατακόρυφο αυτό άξονα εντάσσεται η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Ενώ, ο αυτοκινητόδρομος Αιτωλικού-Αστακού-Ακτίου όπου και εντάσσεται το έργο της ζεύξης Ακτίου-Πρεβέζης, αποτελεί το παράκτιο οδικό κύκλωμα της Αιτ/νίας με δυνατότητα εξυπηρέτησης του τουρισμού στις παραλιακές περιοχές του νομού επί του Ιονίου πελάγους. Τέλος, ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. είναι η βασικότερη οδική αρτηρία της χώρας που ταυτόχρονα αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Το γεγονός ότι συνδυάζεται με το έργο της ευρείας παράκαμψης Πατρών και με αναβαθμιστικές παρεμβάσεις στον άξονα Πατρών-Κορίνθου σημαίνει επιτάχυνση της ανάπτυξης των αχαϊκών ακτών και της ευρύτερης περιοχής.

Σιδηροδρομικά έργα

Το υποσύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών στην περιοχή προορίζεται κυρίως για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μετακινήσεων. Προβλέπονται όμως έργα που θα εκσυγχρονίσουν και θα βελτιώσουν τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως η ανέγερση τερματικού σταθμού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με την κατασκευή διαμετακομιστικού κέντρου εμπορευμάτων. Στα μελλοντικά σχέδια περιλαμβάνεται και η γραμμή Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας, με απώτερο στόχο τη σύνδεση με το Βόλο.

Λιμενικά έργα

Ο νέος εμπορευματικός λιμένας Πατρών θα δώσει νέα πνοή στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, καθώς και σε ολόκληρη την χώρα, εφόσον θα αποτελέσει την μία από τις δύο Δυτικές πύλες της χώρας (το λιμάνι της Ηγουμενίτσας επωμίζεται το ρόλο της άλλης πύλης). Ενώ, η εγκατάσταση ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ στο λιμάνι Πλατυγαλιού Αστακού

από την Ε.Τ.Β.Α. προβλέπεται να λειτουργήσει για μικτή βιομηχανική και οικιστική ανάπτυξη σε ένα μεγάλο αριθμό επιλεγμένων και παραλεγμένων βιομηχανικών γηπέδων, σε μία από τις αξιολογότερες παραλίες της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Έργα αεροδρομίων

Στο διαμέρισμα Δυτικής Ελλάδας υπάρχουν διεθνή αεροδρόμια κοινοτικού ενδιαφέροντος, βασικά περιφερειακά αεροδρόμια και αεροδρόμια τοπικού ενδιαφέροντος. Τόσο στα σημαντικά αεροδρόμια Κέρκυρας και Αράξου, όσο και σε αυτά των Ιωαννίνων και της Καλαμάτας, έχουν προγραμματιστεί διάφορα έργα με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ενίσχυση του υποσυστήματος των μεταφορών. Ειδικότερα στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, εντοπίζεται ένα από τα τέσσερα προαναφερθέντα αεροδρόμια, αυτό του Αράξου. Υπάρχουν βέβαια άλλα τρία όπως έχει ήδη προαναφερθεί, τα οποία δεν λειτουργούν και είναι : Επιταλίου Πύργου, Ανδραβίδας και Αγρινίου. Βέβαια, το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας λειτουργεί ως στρατιωτικό αεροδρόμιο. Ειδικά το αεροδρόμιο Αγρινίου φαίνεται να δίνει προοπτικές για ανάπτυξη στην περιοχή. Όπως είναι γνωστό, το αεροδρόμιο έκλεισε το 1986 με απόφαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και μέχρι σήμερα δεν έχει διαπιστωθεί ενδιαφέρον για την επαναλειτουργία του.

2.2.6.3. Η λύση των συνδυασμένων μεταφορών

Οι οδικές μεταφορές είναι ο τρόπος μεταφοράς που επιτρέπει άμεση σύνδεση (door to door), ενδείκνυται δε για μικρές αποστάσεις. Για μεγαλύτερες αποστάσεις και υψηλότερες ταχύτητες περισσότερο ενδεδειγμένος είναι ο σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων που στις αποστάσεις των 500-1.000 χλμ ανταγωνίζεται επιτυχώς όχι μόνο το αυτοκίνητο αλλά και το αεροπλάνο. Το αεροπλάνο, που είναι το πλέον ενεργοβόρο μέσο, προτιμάται για αποστάσεις άνω των 1.000-1.500 χλμ ενώ για εμπορεύματα φαίνεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι από κάθε άποψη συμφερότερες.

Από τα παραπάνω προκύπτει η ανάγκη μιας πιο ολοκληρωμένης προσέγγισης του συστήματος μεταφορών που θα καθιστά αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη την μετακίνηση μεταξύ διαφόρων σημείων. Πρόκειται για την πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών (combined transport) που αποβλέπει στην ελαχιστοποίηση της ενεργειακής κατανάλωσης και στην, κατά το μέγιστο δυνατό, προστασία του περιβάλλοντος.

Στην Ελλάδα, οι συνδυασμένες μεταφορές στο βαθμό που υπάρχουν είναι κύρια αποτέλεσμα γεωγραφικών δεδομένων και όχι φιλοπεριβαλλοντικών τάσεων. Τέτοιες

μορφής μεταφορές λειτουργούν κυρίως στις νησιωτικές περιφέρειες, ως διαδοχή χερσαίων και θαλασσίων μέσων με ενδιάμεσες μεταφορτώσεις σε σημεία της διαδρομής.

Όσον αφορά την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, το σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών θα μπορούσε να εμπλουτιστεί τόσο με την επαναλειτουργία υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών και την πύκνωση του δικτύου, όσο και με την επαναλειτουργία αεροδρομίων όπως αυτό του Αγρινίου.

Με αφετηρία το νομό Αττικής, η προσπελασιμότητα του νομού Αχαΐας προβλέπεται να βελτιωθεί (Ρογκάν Α. κ.α., 1993). Έτσι, προβλέπεται ότι για το 2010 η πρόσβαση θα κυμαίνεται από 1,5 ως 3 ώρες από 3 ως 4,5 που ήταν ο απαραίτητος σημερινός χρόνος, ενώ ο χρόνος για τους άλλους δύο νομούς μένει στο ίδιο επίπεδο. Αντίθετα, η προσπελασιμότητα από Θεσσαλονίκη βελτιώνεται αισθητά. Οι χρόνοι παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 8 : Προσπελασιμότητα των νομών της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

	από Αττική		Από Θεσσαλονίκη	
	1988	2010	1988	2010
N. Αιτ/νίας	3-4,5 ώρες	3-4,5 ώρες	6-7,5 ώρες	4,5-6 ώρες
N.Αχαΐας	3-4,5 ώρες	1,5-3 ώρες	6-7,5 ώρες	4,5-6 ώρες
N.Ηλείας	3-4,5 ώρες	3-4,5 ώρες	7,5-9 ώρες	6-7,5 ώρες

Πηγή: "Ελλάδα 2010. Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής"

Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η τάση που διαπιστώνεται για οικιστική ανάπτυξη του παραλιακού άξονα στην Περιφέρεια, όπως άλλωστε είναι αναμενόμενο, οδηγεί σε ερήμωση και παρακμή την ενδοχώρα. Το φαινόμενο αυτό έχει εθνική εμβέλεια, καθιστώντας τις περιοχές της ορεινής κυρίως ενδοχώρας, προβληματικές, καθώς αντιμετωπίζουν το σοβαρό πρόβλημα της μετανάστευσης και της γήρανσης του πληθυσμού τους, ενώ κάποιες άλλες εμφανίζουν την μονόπλευρη επικράτηση ενός παραγωγικού τομέα, δηλαδή της γεωργίας ή του τουρισμού. Για την πρώτη κατηγορία δεν τίθεται θέμα ευκολίας προσπέλασης οικισμών, αλλά θέμα δυσκολίας πρόσβασης στις αφετηρίες βασικών συγκοινωνιακών μέσων. Αυτό που εν τέλει παρατηρείται είναι μια χαλαρή σχέση μεταξύ συστήματος μεταφορών και οικιστικού δικτύου, φαινόμενο

που αναμένεται να συνεχιστεί δεδομένης της βαρύτητας που δίνεται στην κατασκευή έργων στον παράκτιο άξονα.

Συμπεραίνουμε ότι το σύστημα μεταφορών της Περιφέρειας παρουσιάζει ενδιαφέρουσες προοπτικές τόσο λόγω της θέσης της, που της επιτρέπει την εκμετάλλευση των έργων του Δυτικού άξονα που προβλέπονται για την ευρύτερη περιοχή όσο και λόγω των σημαντικών αστικών κέντρων που βρίσκονται εκεί (Πάτρα, Αίγιο, Πύργος, Αργίτιο) και των συνδυασμένων μεταφορών που αυτά μπορούν να στηρίζουν. Παρόλα αυτά, κρίνεται ότι πέρα από τα έργα που έχουν προγραμματιστεί για το οδικό δίκτυο, οι υπόλοιποι τομείς (σιδηροδρομικό και αεροπορικό δίκτυο) είναι παραγκωνισμένοι και χρήζουν περαιτέρω αναβάθμισης, βελτίωσης και επέκτασης. Περισσότερη ανάλυση για τις επενδύσεις και τα έργα στους διάφορους τομείς μεταφορών γίνεται στο κεφάλαιο 2.2.2. που ακολουθεί.

2.2. Η θέση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρά τη δυτική γεωγραφική της θέση, δεν έχει μικρότερη μεταφορική απόσταση σε σχέση με τις άλλες "λιγότερο" δυτικές περιφέρειες της χώρας από το κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ύπαρξη του λιμανιού της Πάτρας, το οποίο καθιστά την πόλη των Πατρών μία εκ των δύο Δυτικών πυλών της χώρας μας, δεν είναι αρκετό για να ενισχύσει τη θέση της Περιφέρειας όσον αφορά τη συγκριτική της θέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Από τις σημαντικότερες ελλείψεις που θα μπορούσαν να επισημανθούν στον τομέα των μεταφορών-που επηρεάζει άμεσα όλους τους υπόλοιπους τομείς-είναι η απουσία διεθνούς αεροδρομίου αφενός και η απουσία εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου που να συνδέει τους τρεις νομούς της περιφέρειας μεταξύ τους αλλά και με το προβλεπόμενο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, αφετέρου.

Οποσδήποτε, είναι σημαντικά τα έργα που λαμβάνουν χώρα στα πλαίσια του Β'ΚΠΣ, όπως η δημιουργία του αυτοκινητοδρόμου Δυτικής Ελλάδας, στην οποία εντάσσεται η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και το τμήμα Αντίρριο-Μεσολόγγι-Αμφιλοχία. Τα έργα αυτά θα συμβάλλουν στον οδικό απεγκλωβισμό της Περιφέρειας.

Το γεγονός ότι δίνεται τόσο μεγάλη βαρύτητα στον τομέα των μεταφορών δεν είναι τυχαίο. Η υστέρηση που παρουσιάζει η εν λόγω περιφέρεια στην μεταφορική αλλά και στην ενεργειακή της υποδομή είναι οι βασικότερες αιτίες απομόνωσής της. Η διαπίστωση των προβλημάτων αυτών όμως, οδήγησε στην κατά προτεραιότητα ένταξη των σχετικών έργων του τομέα των μεταφορών στα Ευρωπαϊκά προγράμματα. Επίσης, για πρώτη φορά στρέφονται προς την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας χρηματοδοτήσεις για έργα που στόχο έχουν την άρση της απομόνωσης και την ενίσχυση της θέσης της Περιφέρειας, τόσο στα πλαίσια του εθνικού όσο και του κοινοτικού χώρου.

Η πολιτική των Διευρωπαϊκών δικτύων αναμένεται να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη των υποδομών τόσο στη Δυτική Ελλάδα όσο και στις υπόλοιπες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με βάση κυρίως το κριτήριο της γεωγραφικής εγγύτητας αλλά και την προοπτική για την ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ τους, καθόρισε ένα σύνολο από επτά περιφερειακές ομάδες. Οι 13 ελληνικές περιφέρειες μαζί με τις περιφέρειες της νότιας Ιταλίας (Ιταλικό Mezzogiorno) συναποτελούν τη χωρική ενότητα της Κεντρικής Μεσογείου. Η περιοχή της Κεντρικής Μεσογείου υποφέρει σε γενικές γραμμές από ελλιπή εκβιομηχάνιση, με

ένα παραγωγικό σύστημα που αποτελείται από μερικές μεγάλες δημόσιες επιχειρήσεις και πάρα πολλές εξαιρετικά μικρές επιχειρήσεις (93% των επιχειρήσεων για την Ελλάδα). Τα δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών είναι άνισα ανεπτυγμένα και η περιοχή της Μεσογείου υποφέρει συνολικά από έλλειψη υποδομών και τάσεις κορεσμού του οδικού δικτύου που εξασφαλίζει πάνω από το 90% της συνολικής διακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων στο σύνολο της περιοχής της Μεσογείου. Στην Ελλάδα το μόνο αξιόλογο διεθνές αεροδρόμιο είναι αυτό των Αθηνών και γενικότερα η χώρα χαρακτηρίζεται από ανεπαρκείς οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις (Ευρώπη 2000+, σελ 202). Για την Ελλάδα αντιστοιχούν 0,09 χλμ. αυτοκινητοδρόμων ανά 100 τ.χλμ. όταν ο μέσος όρος για την Ε.Ε. είναι 1,45χλμ/100τ.χλμ., 31 χλμ. δρόμων ανά 100 τ.χλμ. όταν ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι 159 χλμ/100τ.χλμ (πλην Ελλάδας, Ισπανίας και Πορτογαλίας). Ένα γενικότερο πρόβλημα που εντοπίζεται στις χώρες της Κεντρικής Μεσογείου και κατά συνέπεια στην Ελλάδα και τις περιφέρειές της, είναι ο κατακερματισμός του αναγλύφου και η συγκέντρωση του πληθυσμού στις παραθαλάσσιες αστικές ζώνες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία δαπανηρών μεταφορικών συστημάτων καθώς και τη δημιουργία προβλημάτων συμφόρησης στις αστικές ζώνες.

Οι τάσεις σήμερα στην Ελλάδα όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών διαμορφώνονται ως εξής: κυριαρχία των πρωτευόντων κέντρων (Αθήνας-Θεσσαλονίκης), τα οποία ακολουθούνται από τα κέντρα μεσαίου μεγέθους, στα οποία υπάγονται, ανάμεσα σε άλλες πόλεις, η Πάτρα και η Καλαμάτα.. Πρόκειται για μία τάση που επικρατεί στις χώρες της Κεντρικής Μεσογείου. Έτσι, και στο Ιταλικό Mezzogiorno κυριαρχεί η Νάπολη ως πρωτεύον κέντρο και ακολουθούν το Μπάρι, το Μπρίντιζι, ο Τάραντας και η Πεσκάρα ως κέντρα μεσαίου μεγέθους, ενώ στην Σικελία διακρίνουμε το Παλέρμο ως το μεγαλύτερο από τα κέντρα μεσαίου μεγέθους, με την Κατάνια και το Τράπανι να ακολουθούν.

2.2.1. Η αναπτυξιακή θέση της περιφέρειας

Όπως είναι ήδη γνωστό, οι 13 περιφέρειες της χώρας μας υπάγονται στις περιφέρειες του Στόχου 1 της Ε.Ε., δηλαδή περιοχές όπου το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι κατώτερο του 75% του κοινοτικού μέσου όρου, γεγονός που τις κατατάσσει στις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες.

Οι ανισότητες στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ των κρατών-μελών στην Ε.Ε. έχουν μειωθεί αισθητά κατά την τελευταία 15ετία εξαιτίας της συμβολής των Διαρθρωτικών Ταμείων. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ελλάδας για την ίδια χρονική περίοδο, αυξήθηκε από 62% σε 66% του κοινοτικού μέσου όρου. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ελλάδας σημείωσε μεταξύ 1981 και 1991 άνοδο κατά 0,54 στον πρωτογενή, 1,04 στον δευτερογενή και 2,68 στον τριτογενή. Η αντίστοιχη εξέλιξη του ΑΕΠ για την Δυτική Ελλάδα ήταν 0,05, 0,65 και 1,89 αντίστοιχα. Οι αριθμοί αυτοί δείχνουν ότι η Περιφέρεια κατά τη δεκαετία αυτή παρουσίασε χαμηλότερα επίπεδα ανάπτυξης έναντι του βασικού μέσου όρου και στους τρεις βασικούς τομείς της οικονομίας (βλέπε και κεφ. 2.1.4.)

Ως προς την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας δεν παρατηρείται άξια λόγου μεταβολή της συγκριτικής θέσης της έναντι των άλλων ευρωπαϊκών περιφερειών από το 1985 μέχρι σήμερα. Βάσει στατιστικών στοιχείων της " Έκθεσης για την Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή 1996" της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (σελ.134), η Δ. Ελλάδα είχε το 1983 κατά κεφαλήν ΑΕΠ ίσο με το 56% του μέσου Κοινοτικού και το 1993 55% αντίστοιχα. Με βάση λοιπόν τα στοιχεία της τριετίας 1989-1991 η Περιφέρεια βρίσκεται στην ενδέκατη θέση των ευρωπαϊκών περιφερειών με το χαμηλότερο ΑΕΠ ανά κάτοικο, πλησιάζοντας το 40,8% του μέσου κοινοτικού όρου. Αυτό φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 9: Οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το χαμηλότερο και οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το υψηλότερο ΑΕΠ ανά κάτοικο, μέσος όρος 1989-1990-1991 (σε ΜΑΔ, μέσος όρος των 12=100)

Περιφέρειες	Χώρα	ΑΕΠ ανά κάτοικο	Περιφέρειες	Χώρα	ΑΕΠ ανά κάτοικο
Thurigen	Γερμανία	30,0	Hamburg	Γερμανία	194,5
Mecklenburg-Vorpommern	Γερμανία	33,0	Ile de France	Γαλλία	166,8
Sachsen	Γερμανία	33,0	Darmstadt	Γερμανία	162,9
Alentejo	Πορτογαλ.	33,9	Greater London	Ην. Βασ.	151,2
Sachsen-Anhalt	Γερμανία	35,0	Bremen	Γερμανία	149,7
Βόρειο Αιγαίο	Ελλάδα	35,2	Oberbayern	Γερμανία	148,1
Brandenburg	Γερμανία	36,0	Stuttgard	Γερμανία	137,6
Ηπειρος	Ελλάδα	36,2	Lombardia	Ιταλία	134,7
Guadeloupe	Γαλλία	39,0	Valle d Aosta	Ιταλία	129,6
Centro	Πορτογαλ.	39,6	Emilia-Romagna	Ιταλία	127,5
Δυτική Ελλάδα	Ελλάδα	40,8	Groningen	Κ.Χ.ώρες	127,4
Αν.Μακεδονία-Θράκη	Ελλάδα	43,3	Luxembourg	Λουξεμβ.	127,2
Θεσσαλία	Ελλάδα	43,7	Mittelfranken	Γερμανία	126,7
Ιόνια Νησιά	Ελλάδα	43,7	Hovedstadsregionen	Δανία	126,7
Reunion	Γαλλία	45,0	Antwerpen	Βέλγιο	125,6
Κρήτη	Ελλάδα	45,5	Karlsruhe	Γερμανία	124,2
Κεντρική Μακεδονία	Ελλάδα	46,8	Dusseldorf	Γερμανία	122,8
Πελοπόννησος	Ελλάδα	47,3	Trentino-Alto Adige	Ιταλία	122,0
Algarve	Πορτογαλ.	47,9	Friuli-Venezia Giulia	Ιταλία	121,6
Extremadura	Ισπανία	49,5	Piemonte	Ιταλία	119,6
Δ. Μακεδονία	Ελλάδα	50,2	Grampian	Ην. Βασ.	117,3
Norte	Πορτογαλ.	50,2	Lazio	Ιταλία	116,8
Νότιο Αιγαίο	Ελλάδα	52,2	Hannover	Γερμανία	116,6
Αττική	Ελλάδα	52,3	Veneto	Ιταλία	116,6
Martinique	Γαλλία	53,0	Brabant	Βέλγιο	116,6
Ευρώπη των 12		100,0	Ευρώπη των 12		100,0

Πηγή: ΕΕΚ-Α (1994), σ 192-194

Παρατηρούμε ότι στις δέκα πρώτες περιφέρειες με το χαμηλότερο δείκτη περιλαμβάνονται όλες οι περιφέρειες της Ανατολικής Γερμανίας, δύο της Ελλάδας

(Βόρειο Αιγαίο και Ήπειρος), δύο περιφέρειες της Πορτογαλίας και μία της Γαλλίας (από τα υπερπόντια διαμερίσματα). Τον κατάλογο των είκοσι πέντε ασθενέστερων περιφερειών συμπληρώνουν οι υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας, με την Δυτική Ελλάδα στην ενδέκατη θέση (εκτός της Ανατολικής Στερεάς που βρίσκεται λίγο υψηλότερα), της Πορτογαλίας (εκτός μιας περιφέρειας), δύο περιφέρειες της Γαλλίας και μία της Ισπανίας. Ενώ στον κατάλογο με τις είκοσι πέντε περιφέρειες με το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ δεν περιλαμβάνεται καμία από τις περιφέρειες της Ελλάδας (εφόσον υπάγονται όλες στον Στόχο 1). Γεγονός πάντως είναι, ότι οι φτωχές χώρες της Ε.Ε. είναι αυτές που βρίσκονται στην εξωτερική περίμετρό της, δηλαδή η Ελλάδα, η Νότια Ιταλία, η Νότια και Δυτική Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ιρλανδία (Ε. Ανδρικοπούλου, 1995).

Η θέση της υπό μελέτη περιφέρειας όσον αφορά τους δείκτες ανεργίας παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Πρέπει να τονίσουμε ότι η Δυτική Ελλάδα αν και εντάσσεται στις περιφέρειες με μέσο δείκτη ανεργίας (με ποσοστό ανεργίας 8-12%), σε σχέση με το ποσοστό των ανέργων κάτω των 25 ετών καθώς και των ανέργων γυναικών, βρίσκεται στην κατηγορία με τους υψηλότερους δείκτες (το ποσοστό ανέργων νέων κυμαίνεται στο 30%, ενώ το ποσοστό ανέργων γυναικών κυμαίνεται στο 15-18%). Είναι χαρακτηριστικό ότι ποσοστό ανεργίας ανώτερο του 30% του ενεργού πληθυσμού αυτής της ηλικίας στους νέους κάτω των 25 ετών, εκτός ορισμένων ελληνικών περιφερειών (Δυτ. Μακεδονίας, Ήπειρος, Στερεά Ελλάδα, Αττική), παρουσιάζεται σε ολόκληρη την νότια και νοτιοκεντρική Ιταλία, στην Σαρδηνία, σε ολόκληρη την Ισπανία, στην Βορειοανατολική και νοτιοδυτική Γαλλία. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι καμία Ελληνική περιφέρεια δεν εμφανίζεται στον κατάλογο με τις 25 περιφέρειες με το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας. Αντίθετα, στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται τρεις περιφέρειες στον κατάλογο με τους χαμηλότερους δείκτες.

Πίνακας 10: Οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το χαμηλότερο και οι εικοσιπέντε περιφέρειες με το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας, μέσος όρος 1991-1992-1993

Περιφέρειες	Χώρα	% ανεργία	Περιφέρειες	Χώρα	% ανεργία
Luxembourg	Λουξεμβ.	1,9	Reunion	Γαλλία	37,0
Oberbayern	Γερμανία	2,5	Andalusia	Ισπανία	27,4
Centro	Πορτογαλ.	2,7	Extremadura	Ισπανία	26,3
Schwaben	Γερμανία	2,8	Ceuta Y Melilla	Ισπανία	25,6
Tubingen	Γερμανία	2,9	Canarias	Ισπανία	25,1
Stuttgart	Γερμανία	2,9	Guadeloupe	Γαλλία	24,0
Trentino-Alto Adige	Ιταλία	3,1	Martinique	Γαλλία	24,0
Freiburg	Γερμανία	3,2	Guyane	Γαλλία	23,8
Neiderbayern	Γερμανία	3,3	Sicilia	Ιταλία	21,7
Darmstadt	Γερμανία	3,3	Campania	Ιταλία	21,7
Norte	Πορτογαλ.	3,3	Basilicata	Ιταλία	21,0
Karlsruhe	Γερμανία	3,4	Pays Vasco	Ισπανία	20,0
Mittelfranken	Γερμανία	3,4	Mursia	Ισπανία	19,7
Koblenz	Γερμανία	3,5	Calabria	Ιταλία	19,4
Underfranken	Γερμανία	3,5	Comunidad Valenciana	Ισπανία	19,0
Oberfranken	Γερμανία	3,7	Sardegna	Ιταλία	18,5
Algarve	Πορτογαλ.	3,7	Asturias	Ισπανία	17,7
Trier	Γερμανία	3,8	Ireland	Ιρλανδία	17,3
Νότιο Αιγαίο	Ελλάδα	3,8	Castilla-Leon	Ισπανία	16,9
Lombardia	Ιταλία	3,9	Cantabria	Ισπανία	16,9
Oberpfalz	Γερμανία	4,2	Castilla-La Mancha	Ισπανία	15,7
Ιόνια Νησιά	Ελλάδα	4,2	Northern Ireland	Ην. Βασ.	15,6
Rheinhessen-Pfalz	Γερμανία	4,2	Galicia	Ισπανία	15,1
Κρήτη	Ελλάδα	4,3	Mecklenburg-Vorpommern	Γερμανία	14,9
Emilia-Romagna	Ιταλία	4,4	Puglia	Ιταλία	14,8
M.O 10 περιφερειών		2,9	M.O 10 περιφερειών		25,6
M.O 25 περιφερειών		3,4	M.O 25 περιφερειών		20,7
Σύνολο 12		9,4	Σύνολο 12		9,4

Πηγή: ΕΕΚ-Α (1994), σ 196-197

Όσον αφορά τα ποσοστά απασχόλησης στους τρεις παραγωγικούς τομείς, η εξεταζόμενη περιφέρεια παρουσιάζει σχετικά παρόμοια ή συγκρίσιμα ποσοστά και

στους τρεις τομείς απασχόλησης με τις περιφέρειες Basilicata και Molise της Νότιας Ιταλίας και κατά δεύτερο λόγο με την περιφέρεια Castilla La Mancha της Κεντρικής Ισπανίας. Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας εντάσσεται στην κατηγορία των Ευρωπαϊκών περιφερειών με τα χαμηλότερα ποσοστά απασχόλησης στη βιομηχανία (κάτω του 25%) και στις υπηρεσίες (κάτω του 50% επί της συνολικής απασχόλησης) καθώς και στην κατηγορία των περιφερειών με τον υψηλότερο δείκτη απασχόλησης στην γεωργία (μεγαλύτερο του 12%).

Με τα μικρότερα ποσοστά απασχόλησης στη βιομηχανία εμφανίζονται εκτός από τις ελληνικές περιφέρειες, η νότια Ιταλία, η νότια και δυτική Ισπανία, οι περισσότερες περιφέρειες της Γαλλίας και της Ολλανδίας, η Ιρλανδία, η Δανία, η Σκωτία και η νότια Αγγλία, δηλαδή η πλειονότητα των Ευρωπαϊκών περιφερειών. Πρόκειται για την συντριπτική πλειοψηφία αυτών των περιφερειών που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα. Αξιοσημείωτη είναι επίσης και η μεγάλη υστέρηση των περισσότερων ελληνικών περιφερειών (εκτός Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας, νοτίου και βορείου Αιγαίου και Ιονίων νήσων) στον τομέα των υπηρεσιών, στον οποίο μόνο έξι περιφέρειες από τον υπόλοιπο Ευρωπαϊκό χώρο παρουσιάζουν τόσο χαμηλά ποσοστά.

Τέλος, όσον αφορά τους δημογραφικούς δείκτες, όπως ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού, τα ποσοστά γεννητικότητας, τα ποσοστά πληθυσμού κάτω των 25 ετών και η πληθυσμιακή πυκνότητα, η εξεταζόμενη περιφέρεια προσομοιάζει με τις περιφέρειες που βρίσκονται στις νότιες και νοτιοδυτικές ακτές της Ισπανίας.

2.2.2. Σημαντικότερα έργα μεταφορικής υποδομής στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Μία από τις πολιτικές που έχει άμεσες επιδράσεις στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας είναι και η πολιτική της Ε.Ε. για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Ως γνωστό, με την πολιτική αυτή γίνεται τομή στις κοινοτικές πολιτικές για τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια, συνδέοντας αυτές τις πολιτικές μεταξύ τους, με τους κοινούς στόχους για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και με την πολιτική της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Η σημαντικότητα της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα για μια απομακρυσμένη από το κέντρο της Ε.Ε. χώρα όπως η Ελλάδα και για μία απομονωμένη και διασπασμένη κυκλοφοριακά περιφέρεια όπως αυτή της Δυτικής Ελλάδας, είναι προφανής. Από τα μεγαλύτερα έργα από πλευράς προϋπολογισμού και σημασίας για την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Περιφέρειας είναι τα έργα που συνδέονται ή αποτελούν τμήματα διευρωπαϊκών δικτύων.

Συγκεκριμένα, τα έργα στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας που σχετίζονται με τους δύο άξονες των διευρωπαϊκών δικτύων στη χώρα μας, τον Π.Α.Θ.Ε. και την Εγνατία είναι:

- Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου
- Η Βόρεια είσοδος Πάτρας
- Η βελτίωση Ε.Ο. Αντιρρίου-Ιωαννίνων
- Η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας
- Η παράκαμψη Αγρινίου
- Η παράκαμψη Πάτρας
- Η Παραϊόνια οδός
- Η οδός Πύργου-Κατακόλου

Με τα έργα αυτά ολοκληρώνεται και αναβαθμίζεται ο άξονας Π.Α.Θ.Ε. (με την παράκαμψη της Πάτρας και την σύνδεσή της με την Ιόνια Οδό Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα-Αγρίνιο-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα). Αναβαθμίζεται ακόμα λειτουργικά η Ιόνια Οδός στον κλάδο Πάτρα-Πύργος-Κατάκολο και αποκαθίσταται οδική σύνδεση υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα της που συνδέει τον άξονα Π.Α.Θ.Ε. (Ρίο) με τον κλάδο της Στερεάς Ελλάδας (Αντίρριο) και βορειότερα με τον κλάδο Αντιρρίου-Αγρινίου-Ακτίου-Πρέβεζας.

Η ασυνέχεια της οδικής σύνδεσης μεταξύ Ρίου και Αντιρρίου αποτελούσε επί σειρά ετών ένα από τα οξύτερα προβλήματα ενδοπεριφερειακής επικοινωνίας της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αλλά και Πελοποννήσου. Το πρόβλημα γινόταν εντονότερο λόγω των μη ικανοποιητικών από πλευράς ασφάλειας χαρακτηριστικών της Ε.Ο. Αντιρρίου-Αγρινίου-Αμφιλοχίας-Ιωαννίνων και της προβληματικής χάραξης της οδού Αντιρρίου-Μεσολογγίου-Βόνιτσας-Ακτίου-Πρέβεζας.

Οι δύο ζεύξεις (Ρίο-Αντίρριο και Άκτιο-Πρέβεζα) και η βελτίωση των παραπάνω εθνικών οδών μαζί με τα υπόλοιπα οδικά έργα του πακέτου εκτιμάται ότι θα :

- Αυξήσουν την εξωτερική ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Μειώσουν τις χρονοαποστάσεις των πιο απομακρυσμένων περιοχών, πόλεων και οικισμών της από το κέντρο της
- Συμβάλλουν στην πιο ισόρροπη ανάπτυξη των νομών και λοιπών χωρικών ενότητων της Περιφέρειας
- Βοηθήσουν αποφασιστικά στην σταδιακή διαμόρφωση μιας ενιαίας ταυτότητας της Περιφέρειας και τέλος
- Μπορούν να δράσουν ως επικοινωνιακό κανάλι ανασυγκρότησης και ανάπτυξης για ολόκληρη την Δυτική Ελλάδα.

Ουσιαστικά, με τη δέσμη των παραπάνω έργων πραγματοποιείται η σύνδεση των δύο διευρωπαϊκών δικτύων του Ελληνικού χώρου (Εγνατία-Π.Α.Θ.Ε.) μέσω της Ιονίας Οδού. Η σύνδεση αυτή αντανακλά συγκεκριμένους στόχους και κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής και της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών.

Στην μακροκλίμακα, οι θετικές επιπτώσεις από το πακέτο των έργων αυτών μπορούν να εκτιμηθούν με κριτήριο λ.χ. την μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ βασικών πόλων της Περιφέρειας. Η οδική σύνδεση λιμανιών Πάτρας-Ηγουμενίτσας (δηλαδή των δύο διευρωπαϊκών πόλων συνδυασμένων μεταφορών) που περιλαμβάνει τα έργα Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, την Παραϊόνια Οδό και την Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, θα έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό κέρδος χρόνου διαδρομής να είναι από 90-120 λεπτά της ώρας στην τυπική ημέρα για κάθε τυπικό οδηγό φορτηγού.

Επισημαίνεται ακόμα ότι, στον μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό ενεργειών για την ενίσχυση των διευρωπαϊκών δικτύων στην ευρύτερη περιοχή είναι η προοπτική υποθαλάσσιας καλωδιακής σύνδεσης της Δυτικής Ελλάδας με την Ιταλία, μέσω

σχεδίου που προβλέπεται στα πλαίσια επέκτασης των διευρωπαϊκών δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας (Ευρώπη 2000+ σελ. 73-78).

Το σύνολο των Κοινοτικών Μεταφορικών Χρηματοδοτήσεων (Κ.Μ.Χ.) περιλαμβάνει 245 έργα όλων των τομέων (υποσυστημάτων) με ιδιαίτερη έμφαση στα οδικά έργα (219/245) κάθε κλίμακας. Ο όρος "εμβέλεια" που θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια αποδίδει γεωγραφικά το χώρο που εξυπηρετεί και στον οποίο ταυτόχρονα επιδρά κάθε έργο. Έτσι:

- Διευρωπαϊκή εμβέλεια = το έργο ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μεταφορών
- Εθνική = η εμβέλεια του έργου ξεπερνά την Περιφέρεια
- Περιφερειακή = η εμβέλεια του έργου εκτείνεται στο σύνολο ή σε μεγάλο τμήμα της Περιφέρειας
- Τοπική = η εμβέλεια του έργου αφορά μικρό τμήμα της περιφέρειας μόνο (νομό/επαρχία, συμβούλιο περιοχής, πόλη οικισμό)
- Αστική = το έργο εξυπηρετεί αποκλειστικά τον αστικό ιστό του οικισμού όπου βρίσκεται (υποπερίπτωση των τοπικών)

Για την κατάταξη των έργων που ακολουθεί, διακρίναμε 4 κατηγορίες με βάση τα όρια των 100, 500 και 1000 εκατομμυρίων δραχμών (αντίστοιχα 0.33-0.67-1.33 Μecu). Τα όρια αυτά έχουν κάποια σημασία ουσιαστική αλλά και αντιληπτική:

- Τα 100 εκατομμύρια είναι μέγεθος εργολαβίας που απαιτεί σημαντική οργάνωση και ετοιμότητα για μικρές ομάδες όπως η Τ.Υ.Δ.Κ. ή οι μικροί Ο.Τ.Α.
- Τα 500 εκατομμύρια αναφέρεται σε μεσαίου μεγέθους έργα
- Το 1 δις σημαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις συγκοινωνιακό έργο υπερτοπικής σημασίας.

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθεται η γενική εικόνα του συνόλου των Κ.Μ.Χ. που κατατάσσονται ανάλογα με τον τομέα κάθε έργου και με το ύψος πίστωσης (σε Μecu) που έχει δεσμευθεί:

Πίνακας 11: Κατάταξη έργων πακέτου Κ.Μ.Χ.

	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ				ΛΙΜΕΝΙΚΑ				ΣΙΔΗΡ/ΚΑ			
	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M
Σύνολο τομέα	2				19				2			
Εμβέλεια												
Εθνική*					1		1	1				
Περ/κη	1	1			1	2		2		1	1	
Τοπική					2	6	3					
Αστική												
Σύνολο	1	1	0	0	4	8	4	3	0	1	1	0

*συμπεριλαμβανομένων και των διευρωπαϊκών

TOMEAS

	ΟΔΙΚΑ				ΜΕΛΕΤΕΣ				ΟΛΑ ΤΑ ΕΡΓΑ			
	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M	<0.33M	0.33- 1.67M	1.67- 3.33M	>3.3 M
Σύνολο τομέα	219				3				245			
Εμβέλεια												
Εθνική*	3			3			1		4		2	4
Περ/κη	8	5	2	4	1				11	9	3	6
Τοπική	81	82	10	1					83	88	13	1
Αστική	12	7	1		1				13	7	1	0
Σύνολο	104	94	13	8	2	0	1	0	111	104	19	11

*συμπεριλαμβανομένων και των διευρωπαϊκών

Πηγή: Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Πρ/των, 1996.

Το σύνολο των ΚΜΧ ανέρχεται σε 1.081.438.025 ecu ή 325.518.504.400 δραχμές. Η κατανομή τους στα διάφορα υποσυστήματα μεταφορών είναι η ακόλουθη:

Πίνακας 12: Κατανομή του πακέτου Κ.Μ.Χ. μεταξύ υποσυστημάτων

<i>Υποσύστημα</i>	<i>Επίπεδο</i>	<i>Αριθμός</i>	<i>Δεσμεύσεις</i>	<i>%συνόλου</i>
Αεροδρόμια	Περιφ. Σημασίας	2	1.298.452	0,1%
Λιμάνια	Περιφ.+τοπικής σημασίας	16	93.220.571	8,6%
Σιδηρόδρομοι	Περιφ. Σημασίας	2	3.080.140	0,3%
Μελέτες		3	2.554.095	0,2%
Οδικά έργα		222	981.280.767	90,7%
ΣΥΝΟΛΟ			1.081.438.025	100,0%

Πηγή: Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Πρ/των, 1996

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η μερίδα του λέοντος στα Κ.Μ.Χ. δίνεται στα οδικά έργα (ποσοστό 90,7%) ενώ αντίθετα, τα έργα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια και σιδηροδρομικά) συγκεντρώνουν στο σύνολό τους μόνο το 9% των Κ.Μ.Χ. Θα παρουσιαστεί στη συνέχεια το προφίλ του συνόλου ανάλογα με το είδος των έργων και άλλα χαρακτηριστικά στοιχεία τους.

Πίνακας 13 : Κατηγοριοποίηση των έργων πακέτου Κ.Μ.Χ.

<i>Τομέας</i>		<i>Είδος έργου</i>		<i>Στάδιο ολοκλήρωσης</i>	
Μελέτες	3	Νέα έργα	24	Λειτουργούν / ολοκληρώθηκαν	118
Σιδηρ/κά	2	Βελτιώσεις	219	Κατασκευάζονται	89
Αεροδρόμια	2	Νέα & βελτιώσεις	2	Δεν άρχισαν	40
Οδικά	219				
Λιμενικά	19				
ΣΥΝΟΛΟ	245		245		245

Πηγή: Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Πρ/των, 1996

Θα παρουσιαστεί τέλος η κατανομή του συνόλου των Κ.Μ.Χ. με κριτήρια το σχετικό υποσύστημα μεταφορών και την εμβέλεια ομάδων έργων (πιστώσεις σε ecu).

Πίνακας 14: Κατανομή των έργων πακέτου Κ.Μ.Χ. κατά εμβέλεια

	Έργα	Πιστώσεις	Στην ομάδα		Στο Σύνολο
I. ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΑ					
ΖΕΥΞΕΙΣ	2	660.195.000	74,04%		61,10%
ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΑΣ	4	158.052.916	17,73%		14,63%
ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ	3	73.442.090	8,24%		6,80%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΥΡΩΠ	9			891.690.006	82,53%
II. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ					
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	2	1.298.452	1,52%		0,12%
ΛΙΜΑΝΙΑ	5	8.649.161	10,12%		0,80%
ΣΙΔΗΡ/ΜΟΙ	2	3.084.140	3,61%		0,29%
ΟΔΟΙ	19	72.411.948	84,75%		6,70%
ΣΥΝΟΛΟ	28			85.443.701	7,91%
III. ΤΟΠΙΚΑ					
ΛΙΜΕΝΙΚΑ	11			10.129.320	0,94%
ΟΔΙΚΑ	194			90.620.903	8,39%
ΜΕΛΕΤΕΣ	3			2.554.095	0,24%
<i>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</i>				<i>1.080.438.025</i>	<i>100,00%</i>

Πηγή: Μελέτη Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Πρ/των, 1996

2.2.2.1. Κρίσεις για τις Ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις

Από την ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώσαμε την μορφή της κατανομής των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, η οποία κατευθύνεται κατά κύριο λόγο στα οδικά έργα υποδομής. Οι χρηματοδοτήσεις που κατευθύνονται στον τομέα των αερομεταφορών και του σιδηροδρομικού δικτύου είναι υπερβολικά χαμηλές, ειδικά αν θεωρήσουμε ότι στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας δεν παρέχεται καμία σιδηροδρομική επιβατική εξυπηρέτηση στον νομό Αιτ/νίας και σε μεγάλο τμήμα των νομών Αχαΐας και Ηλείας ή αεροδρόμιο που να εκτελεί κίνηση της πολιτικής αεροπορίας στους νομούς Αιτ/νίας και Ηλείας. Τα δύο αεροδρόμια που φαίνονται στον Πίνακα 14 (Ανδραβίδας και Αράξου), λαμβάνουν ένα πολύ μικρό τμήμα των Κ.Μ.Χ., το οποίο πιθανόν να μην μπορεί να υποστηρίξει τις προγραμματιζόμενες επεκτάσεις που σχεδιάζονται για το αεροδρόμιο Αράξου. Τόσο το αεροπορικό όσο και το σιδηροδρομικό δίκτυο

αποτελούν βασικά στοιχεία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών και ως τέτοια πρέπει να υποστηρίζονται κατάλληλα.

Απ' την άλλη, υποστηρίζεται σημαντικά η υποδομή του οδικού δικτύου με έργα διευρωπαϊκής εμβέλειας που θα αναβαθμίσουν τόσο το ρόλο της Δυτικής Ελλάδας ως περιφέρειας του εθνικού χώρου, όσο και το ρόλο της Ελλάδας ως περιφέρειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως, παρά τα σημαντικά ποσά που χρηματοδοτούν τα εν λόγω έργα, προβλήματα εντοπίζονται στην αναντιστοιχία μεταξύ του ύψους των πιστώσεων και της εμβέλειας των έργων, ιδιαίτερα σε έργα εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας. Συγκεκριμένα, εντοπίστηκαν 4 εθνικής και 11 περιφερειακής εμβέλειας έργα με χρηματοδότηση κάτω των 100 εκατομμυρίων ενώ 15 τοπικής εμβέλειας έργα χρηματοδοτούνται με πιστώσεις άνω των 500 εκατομμυρίων το καθένα. Σε πολλές περιπτώσεις τα υψηλά ποσά δικαιολογούνται από τα φυσικά αντικείμενα (λ.χ. μεγάλο μήκος), ενώ τα χαμηλά ποσά οφείλονται στην έλλειψη ή την ανεπάρκεια των απαραίτητων μελετών για τα μεγάλης εμβέλειας έργα. Συνολικά όμως, μια τέτοια κατανομή γεννά φόβους για ελλιπή συνολικό προγραμματισμό και χαμηλές συνέργειες (Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α. κ.α., 1996).

ΜΕΡΟΣ II

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

1.1. Πώς οδηγήθηκαμε στη διαμόρφωση των κριτηρίων και στόχων για την πρόταση.

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστεί κατά πόσο η υπάρχουσα αεροπορική υποδομή είναι επαρκής για τις ανάγκες της Περιφέρειας. Ουσιαστικά, θα συνοψίσουμε τις ανάγκες της Περιφέρειας, το οικονομικό προφίλ της που στηρίζεται στις παραγωγικές δομές αλλά και στις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού που διαγράφονται ευοίωνες εν όψει των Ολυμπιακών αγώνων του 2004. Επιπλέον, θα αναφερθούμε στη δημιουργία της αποκαλούμενης "εθνικής ζώνης", σημείο καίριο για την ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας στον Ευρωπαϊκό χώρο.

1.2. Ποια είναι τα κριτήρια

1. Η Ελλάδα ως περιφερειακή χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει άμεση ανάγκη για ενίσχυση του ρόλου της. Για αυτόν ακριβώς το λόγο κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση της λεγόμενης Δυτικής Πύλης. Το πλεονέκτημα της χώρας μας είναι ότι μπορεί να λειτουργήσει ως σταυροδρόμι ανάμεσα στο Βορρά και στο Νότο (Βόρειες Ευρωπαϊκές χώρες και Νότιες Μεσογειακές χώρες) καθώς και σαν γέφυρα με τις χώρες του αραβικού κόσμου και της Ανατολικής Μεσογείου. Η γεωγραφική της θέση την τοποθετεί πάνω στο διευρωπαϊκό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και την καθιστά το δυτικό άκρο του αναπτυξιακού άξονα Θεσσαλονίκης-Αθήνας-Πάτρας. Επιπλέον, γειτνιάζει με την Περιφέρεια Ιονίων, η οποία αποτελεί σημαντικό τουριστικό πόλο. Ακόμα, σε συνδυασμό με τα έργα που υποστηρίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία έχουν προγραμματιστεί για την περιοχή, όπως η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και Ακτίου-Πρεβέζης, διευκολύνεται η πρόσβαση στις γειτνιάζουσες περιφέρειες Πελοποννήσου, Ηπείρου, Στερεάς Ελλάδας και Ιονίων Νήσων, γεγονός που καθιστά περισσότερο λειτουργικό το ρόλο της Περιφέρειας ως Δυτικής Πύλης. Το

συγκεκριμένο σημείο αποτελεί τη λυδία λίθο πάνω στην οποία θα πρέπει να στηριχθεί η αναπτυξιακή λογική και φιλοσοφία των επόμενων χρόνων. Η ανάδειξη της Περιφέρειας σε συγκοινωνιακό κόμβο στα διαμετακομιστικά δίκτυα ανθρώπων, κεφαλαίων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών προβλέπεται να αποτελέσει τον κεντρικό μοχλό για την περαιτέρω ολοκληρωμένη ανάπτυξή της. Τα μεγάλα έργα μεταφορικής υποδομής που έχουν προγραμματιστεί για την Περιφέρεια σε συνδυασμό με τα προγράμματα υποστήριξης των τεχνολογικών καινοτομιών (π.χ. το τεχνολογικό-επιστημονικό πάρκο για την υποστήριξη καινοτομιών Μ.Μ.Ε), εκτιμάται ότι θα μειώσουν κατά 5% το επίπεδο ανεργίας και κατά 7% το χρόνο μεταφορών σύνδεσης του εσωτερικού της Περιφέρειας με το εθνικό δίκτυο και τα λιμάνια, ενώ θα αυξηθεί κατά 20% ο αριθμός των επιβατών ή/και ο όγκος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (HELLENEWS, 1995).

2. Από την προηγηθείσα ανάλυση προέκυψε ότι στην περιοχή μελέτης υπάρχουν τρία αεροδρόμια υπό λειτουργία, τα αεροδρόμια Ακτίου, Αράξου και Ανδραβίδας. Η παρούσα εργασία, πρέπει να σημειωθεί, δεν λαμβάνει υπόψη το αεροδρόμιο του Ακτίου διότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (που αποτέλεσε την κύρια πηγή των στοιχείων) δεν συμπεριλαμβάνει το εν λόγω αεροδρόμιο στους σχετικούς χάρτες ούτε και στην σύμβαση του ερευνητικού προγράμματος «Στρατηγικός Σχεδιασμός της Αεροπορικής Υποδομής στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου», που επίσης αποτέλεσε σημαντική εισροή για την παρούσα εργασία. Εξ'άλλου, το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι μεν χωροθετημένο στο απόλυτο άκρο της Περιφέρειας, αλλά στην πραγματικότητα εξυπηρετεί μια, για τεχνικούς λόγους, άλλη περιοχή, (Πρέβεζα, Πάργα, Λευκάδα κλπ), ιδιαίτερα μετά την αποπεράτωση της ζεύξης Ακτίου-Πρεβέζης.

Η ανάλυση που θα ακολουθήσει για την κίνηση που σημειώνεται στα αεροδρόμια Ανδραβίδας και Αράξου, θα μας οδηγήσει σε συμπεράσματα σχετικά με την λειτουργικότητά τους (ή όχι). Γεγονός πάντως είναι ότι πρόκειται για αεροδρόμια στρατιωτικά τα οποία εκτελούν πτήσεις charter, ως επί το πλείστον, πράγμα που σημαίνει ότι στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρατηρείται απουσία πολιτικού αεροδρομίου. Φυσικά δεν πρέπει να αγνοήσουμε την παρουσία του αεροδρομίου της Καλαμάτας που εμφανίζεται ισχυρά ανταγωνιστικό κυρίως ως προς τον Άραξο, εφόσον το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας τα τελευταία χρόνια έχει περιοριστεί στη λειτουργία

του ως στρατιωτικό (βλέπε Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ, Πίνακες 21, 22 και 24-36 του παραρτήματος).

3. Όσον αφορά την παραγωγική δομή της Περιφέρειας, γνωρίζουμε ότι πρόκειται για μια περιοχή με χαμηλό ΑΕΠ, η οποία παράγει προϊόντα, πολλά εκ των οποίων είναι ευπαθή. Ειδικότερα, η παραγωγή της Περιφέρειας επικεντρώνεται στα ακόλουθα προϊόντα: ελαιόλαδο όπου η παραγωγή αντιπροσωπεύει το 13% της συνολικής παραγωγής της χώρας για το 1996, καπνό με παραγωγή που αντιπροσωπεύει το 24,3% της εγχώριας παραγωγής για το ίδιο έτος, σίτος (5,6%), αραβόσιτος (17,12%), μπιζέλια (19%), αμπελουργικά προϊόντα (18%), λεμόνια (41,7%), πορτοκάλια (13%), μανταρίνια (15,3%), καρπούζια (33,5%), πεπόνια (15%), γεώμηλα (24,4%), λαχανικά (13 %), κρέας (8,6%), γάλα (9,7%), βούτυρο (18,3%), τυρί μαλακό (14%), τυρί σκληρό (6%), ψάρια (14%) και αυγά (5,7%) (βλέπε Πίνακα 47 του παραρτήματος). Παρατηρούμε ότι υπάρχει ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό όσον αφορά την παραγωγή ευπαθών προϊόντων κυρίως εσπεριδοειδών, γάλακτος, κρέατος, ψαριών και τυριού μαλακού. Αυτό που θα εξετάσουμε στη συνέχεια είναι ποιιά από τα προϊόντα αυτά εξάγονται, σε ποιές χώρες και με ποιό μεταφορικό μέσο.

Υπάρχει πάντως η πεποίθηση ότι η ενίσχυση της αεροπορικής υποδομής θα συμβάλει στην ενίσχυση της εξαγωγικής και γενικότερα της εμπορευματικής δραστηριότητας της Περιφέρειας, καθώς θα βοηθήσει την ταχύτερη μεταφορά και ασφαλέστερη παράδοση των προϊόντων. Από τα Δελτία Στατιστικής Κίνησης προκύπτει ότι μεταξύ 1988 και 1996 το αεροδρόμιο του Αράξου έχει χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων μόνο για τρεις μήνες κατά τη διάρκεια του 1988 (κίνηση εσωτερικού) και για εννέα μήνες το 1989 (κίνηση εσωτερικού). Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας εξάλλου, μεταξύ 1988 και 1996 εκτέλεσε πτήσεις της Πολιτικής αεροπορίας μόνο για τα έτη 1988, 1989, 1990 και 1993 καμία εκ των οποίων δεν χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προϊόντων. Σε αντίθεση με τα παραπάνω, το αεροδρόμιο της Καλαμάτας στην κίνηση εσωτερικού παρουσιάζει εμπορευματική κίνηση για όλα τα έτη μεταξύ 1988 και 1996, την οποία θα εξετάσουμε εκτενέστερα παρακάτω.

4. Η υποστήριξη του τουρισμού είναι ένα σημείο που θα έπρεπε να μας απασχολήσει σε σημαντικό βαθμό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αποτελεί πηγή φυσικού πλούτου λόγω της αφθονίας των φυσικών πόρων που διαθέτει. Στην ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώσαμε ότι παρά το γεγονός της

αφθονίας του φυσικού πλούτου, η περιοχή δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς. Οι επενδύσεις του Ε.Ο.Τ. απευθύνονται κυρίως σε έργα που προάγουν τον χειμερινό τουρισμό, ενώ είναι ελάχιστες οι επενδύσεις που γίνονται στον τομέα της πολιτιστικής κληρονομιάς. Επιπλέον, οι μεταφορικές υποδομές δεν διευκολύνουν την πρόσβαση των -αλλοδαπών κυρίως -τουριστών, ενώ η περιοχή είναι και σιδηροδρομικά αποκομμένη. Σε συνδυασμό με τις αναμενόμενες εξελίξεις εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 η περιοχή επιβάλλεται να αποκτήσει ένα ιδιαίτερο προφίλ. Έτσι, η προσέλευση των αλλοδαπών τουριστών θα μπορούσε να γίνεται απευθείας στην Δυτική Ελλάδα, αντί να γίνεται μέσω άλλων αεροδρομίων ή με άλλα μέσα μεταφοράς.

Η πραγματικότητα είναι ότι οι προοπτικές για τον τουρισμό παρουσιάζονται ευοίωνες, κυρίως για τις ειδικές μορφές τουρισμού. Το συγκριτικό πλεονέκτημα του φυσικού υποβάθρου της δίνει προοπτικές για ανάπτυξη στις εξής μορφές τουρισμού:

- Ορεινός τουρισμός (Καλάβρυτα)
- Οικολογικός τουρισμός (Μεσολόγγι, Καλόγρια, Καλάβρυτα)
- Πολιτιστικός τουρισμός (Πάτρα-καρναβάλι, Ολυμπία)
- Συνεδριακός τουρισμός (Πάτρα-Πανεπιστήμιο)
- Εκπαιδευτικός τουρισμός (Πάτρα-Πανεπιστήμιο)
- Αθλητικός τουρισμός (Καλάβρυτα-Χιονοδρομικό κέντρο, Ολυμπία, Πατραϊκός (serfing, yachting)

• Μαζικός τουρισμός υψηλού επιπέδου και ειδικής προέλευσης (Ηλεία, Αιτωλοακαρνανία)

ενώ πρωτότυπες υπηρεσίες για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας θα μπορούσαν να θεωρηθούν:

- Híling (Ευρωπαϊκά μονοπάτια στους ορεινούς όγκους της Δυτικής Ελλάδας)
- Σπηλαιολογία (Καλάβρυτα)
- Σεμινάρια τεχνολογίας σε ειδικά τεχνολογικά αντικείμενα σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο
- Αρχαιολογία (Ολυμπία) σε συνδυασμό με τους Ολυμπιακούς αγώνες και τη σύγχρονη τεχνολογία

• Αθλητισμός (Ολυμπία, Καλάβρυτα, Πατραϊκός, Αυτοκινητοδρόμιο).

5. Η ανάλυση που έγινε στο ΜΕΡΟΣ Ι απέδειξε ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό αλλά και την κατάλληλη

παραγωγική βάση για να στηρίζει τα νέα δίκτυα αερομεταφορών. Όπως είδαμε, οι παραγωγικές ηλικίες της Περιφέρειας παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις για την τελευταία δεκαετία. Ταυτόχρονα, η οικονομία της περιοχής βαίνει σταδιακά από τον πρωτογενή προς τον τριτογενή τομέα, στηριζόμενη όλο και περισσότερο στην παροχή υπηρεσιών. Η εικόνα αυτή του παραγωγικού προφίλ της περιοχής μας προϊδεάζει για έναν πληθυσμό με αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα και κατά συνέπεια με αυξημένη την ανάγκη για γρήγορες και τακτικές μετακινήσεις. Απ' την άλλη, προέκυψε ότι το οικιστικό δίκτυο της περιοχής χαρακτηρίζεται από ανισοκατανομή, κυριαρχώντας κατά μήκος των παραθαλάσσιων και οδικών αξόνων και παραγκωνίζοντας σημαντικά την ορεινή ενδοχώρα. Στην περίπτωση αυτή, απαιτούνται νέες soft πολιτικές που θα επέμβουν ώστε να μπει τροχοπέδη στην εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών, όπως είναι η ενίσχυση του δικτύου μεταφορών που στην περίπτωση της Δυτικής Ελλάδας μπορεί να πραγματοποιηθεί, όπως έχει ήδη αναφερθεί, με την επαναλειτουργία κάποιου αεροδρομίου καθώς και με την πυκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2. ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

Η διαμόρφωση των αντικειμενικών στόχων της πρότασης, όπως προκύπτει από την προηγούμενη παράθεση των κριτηρίων έγκειται στα ακόλουθα:

1. Ο πρωταρχικός στόχος ο οποίος προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ως μια από τις φτωχότερες περιφέρειες της χώρας, χρήζει ενίσχυσης και αναβάθμισης. Η αναβάθμιση αυτή είναι απαραίτητη σε όλα τα επίπεδα, ένα από τα οποία είναι και αυτό των μεταφορών. Το μεταφορικό δίκτυο μιας περιοχής όταν επιτελεί σωστά το ρόλο του, αποτελεί το πρωταρχικό στάδιο σε μια σειρά εξελίξεων που έπονται της γρήγορης διασύνδεσης με τον υπόλοιπο χώρο.

2. Ανάπτυξη των κομβικών σημείων που προωθούν την συγκοινωνιακή ενσωμάτωση της Περιφέρειας στην διευρυμένη Κοινότητα και την συνδέουν με την υπόλοιπη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο, όπως είναι η Πάτρα και ο Πύργος. Η διευκόλυνση της προσπελασιμότητας θα επιφέρει διάφορα οφέλη, με σημαντικότερο την ενίσχυση της τουριστικής κίνησης και της διακίνησης των εμπορευμάτων καθώς και όλα τα παρεπόμενα που αυτό θα έχει (π.χ. αύξηση των επενδύσεων).

3. Ενίσχυση και επέκταση της εξαγωγικής βάσης της χώρας, με βελτίωση των υποδομών και εκσυγχρονισμό των περιοχών και τομέων που παρουσιάζουν έντονα στοιχεία δυναμισμού ή αντίστοιχες προοπτικές, όπως αυτές που ανοίγονται για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων και του συγκριτικού πλεονεκτήματος που αυτή διαθέτει.

4. Ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου στο τμήμα αυτό του Ελληνικού χώρου, με ουσιαστική άρση της απομόνωσης του Δυτικού άξονα.

Κατά συνέπεια, οι κύριοι άξονες στους οποίους είναι εφικτό να αναπτυχθεί μια εθνική στρατηγική για τις αεροπορικές μεταφορές, βασισμένη στους παραπάνω στόχους είναι:

1. Η ανάπτυξη της τακτικής αεροπορικής διασύνδεσης της περιοχής στην κατεύθυνση των διευρωπαϊκών και διηπειρωτικών δικτύων με στόχο την μετεξέλιξη του ελληνικού χώρου σε ευρωπαϊκό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου

2. Η ανάπτυξη και δημιουργία νέας υποδομής στις απομακρυσμένες από τους κεντρικούς άξονες περιφέρειες, με στόχο την διεύρυνση της συνοχής του ελληνικού χώρου.

Αυτό στο οποίο εν τέλει στοχεύει η παρούσα εργασία είναι η διαμόρφωση μιας πολιτικής η οποία θα ενισχύσει αφενός την Περιφέρεια, θα συμβάλει αφετέρου γενικότερα στην διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής για τις αερομεταφορές καθώς και στην ενίσχυση του ρόλου της Ελλάδας ως περιφερειακής χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.

3.1. Ανάλυση της εξέλιξης του αερομεταφορικού έργου στα υπάρχοντα αεροδρόμια.

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει τα εξής πέντε αεροδρόμια: Αγρινίου, Ακτίου, Ανδραβίδας, Αράξου και Επιταλίου Πύργου. Από αυτά, λειτουργούν μόνο τα τρία, Ακτίου, Ανδραβίδας και Αράξου, τα οποία είναι στρατιωτικά και εκτελούν κάποιες πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας. Αυτή είναι μια πάγια πολιτική για το αεροδρόμιο του Αράξου για την περίοδο μετά το 1984 ως και το 1996, έτη για τα οποία το εξετάζουμε, σε αντίθεση με το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας που εκτελεί πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας μόνο για τα έτη 1988, 1989, 1990 και 1993. Εκτενέστερη ανάλυση για κάθε αεροδρόμιο θα γίνει στην συνέχεια. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι τα Δελτία Στατιστικής Κίνησης της ΥΠΑ τα οποία παρατίθενται στο τέλος του τεύχους (Παράρτημα), παρουσιάζουν την αεροπορική κίνηση όπως σημειώθηκε στα αεροδρόμια που μας ενδιαφέρουν ανά έτος μεταξύ των ετών 1978 και 1993 (Πίνακες 20-23) και ανά μήνα μεταξύ των ετών 1988 και 1996 (Πίνακες 24-45), ενώ υπάρχουν στοιχεία που προκύπτουν από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού για τα έτη 1996 και 1997. Τα αντίστοιχα στοιχεία για το σύνολο της χώρας είναι διαθέσιμα ανά έτος μεταξύ των ετών 1978 και 1993.

Πρέπει επίσης να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στην εμπορευματική κίνηση, η οποία θα σχολιαστεί ανά περίπτωση στη συνέχεια. Η εμπορευματική αεροπορική κίνηση εξαρτάται από την εκβιομηχάνιση και την αγροτική ανάπτυξη, την εμβέλεια του εξωτερικού εμπορίου μιας χώρας αλλά και το είδος των εμπορευμάτων που χρειάζονται αεροπορική μετακίνηση. Διεξάγεται είτε με αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων (cargo aircraft), είτε με αεροσκάφη που μπορούν ανάλογα με τη ζήτηση να μετατρέπονται από επιβατικά σε εμπορευματικά (combi aircraft), είτε με απλώς επιβατικά αεροσκάφη, που για λόγους οικονομικών κλίμακας χρησιμοποιούνται ευρύτατα στην μεταφορά εμπορευμάτων.

Η επιβατική και εμπορευματική κίνηση έχουν διαφορετική εποχιακή συμπεριφορά από άποψη όγκου και πυκνότητας μετακινήσεων. Στην Ελλάδα, η εμπορευματική κίνηση εμφανίζεται να έχει αντίστροφη εποχικότητα της επιβατικής κίνησης, δηλαδή η περίοδος αιχμής της είναι ο χειμώνας ενώ της επιβατικής το καλοκαίρι. Αυτή η συμπεριφορά φαίνεται να διευκολύνει από άποψη χωρητικότητας και εκμετάλλευσης τόσο των αεροσκαφών όσο και των αεροδρομίων, την συνύπαρξη και των δύο τύπων μεταφοράς στο ίδιο αεροδρόμιο, αρκεί αυτό να είναι εξοπλισμένο με κατάλληλους εμπορευματικούς σταθμούς.

Η αεροπορική εμπορευματική κίνηση δεν αποτελεί παρά ένα ελάχιστο ποσοστό στα διακινούμενα διεθνώς εμπορεύματα. Τα πλοία καθώς και τα χερσαία μέσα μεταφοράς εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορευματικού έργου. Η σημασία της αεροπορικής εμπορευματικής κίνησης αυξάνεται σημαντικά στην περίπτωση αποκοπής των χερσαίων ή θαλάσσιων οδών. Επίσης, η αξία των αεροπορικών φορτίων είναι ανά μονάδα βάρους πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη αξία εμπορευμάτων που μεταφέρονται με άλλα μέσα μεταφοράς. Όλα τα προαναφερθέντα, φαίνεται να επιβεβαιώνονται από την κίνηση που σημειώνεται στα αεροδρόμια της περιοχής μελέτης.

Κρίνεται τέλος σκόπιμο να παρουσιαστεί και να αναλυθεί η αεροπορική κίνηση στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας, το οποίο αν και δεν ανήκει στην περιοχή μελέτης, θεωρείται απαραίτητη η αναφορά σε αυτό, λόγω του ανταγωνιστικού ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει.

3.1.1. Αερολιμένας Αγρινίου

Το αεροδρόμιο Αγρινίου είναι στρατιωτικό αεροδρόμιο το οποίο για την περίοδο 1966-1976 εκτελούσε έκτακτες πτήσεις εξωτερικού της πολιτικής αεροπορίας. Στην συνέχεια, λειτουργούσε περιστασιακά (μεταξύ 1978 και 1986 που έκλεισε οριστικά, χρησιμοποιήθηκε μία φορά το 1981 για την εκτέλεση πτήσης εσωτερικού). Σήμερα χρησιμοποιείται για διάφορες άλλες λειτουργίες, όπως αεροψεκασμούς, αερολέσχες κλπ.

3.1.2. Αερολιμένας Ανδραβίδας

Η κίνηση στο αεροδρόμιο της Ανδραβίδας φαίνεται στους Πίνακες 22 και 25-28. Από τους πίνακες αυτούς παρατηρούμε ότι ο αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων για

charter πτήσεις μεταξύ 1978 και 1980 ακολουθεί αυξητική πορεία, σημειώνοντας σχεδόν διπλασιασμό μεταξύ των δύο ακραίων ετών. Μεταξύ 1984 και 1986 η πορεία είναι πτωτική, ενώ δεν σημειώνονται καθόλου πτήσεις για το 1987. Για το 1988 ο αριθμός των πτήσεων μειώνεται κατά πολύ. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι ενώ το 1980 είχαν σημειωθεί 524 πτήσεις, το 1988 σημειώθηκαν μόνο 4. Το 1989 σημειώνονται 2 πτήσεις charter, 4 το 1990, για να παρεμβληθούν τα νεκρά έτη 1991 και 1992. Τελευταία φορά που σημειώθηκε κίνηση στο αεροδρόμιο της Ανδραβίδας ήταν το 1993, όπου σημειώθηκαν 2 πτήσεις. Πρέπει να αναφερθεί ότι καμία από τις προαναφερθείσες πτήσεις δεν χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου. Επίσης, το αεροδρόμιο μπορεί εκτάκτως να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση πτήσεων VIP, στην περίπτωση όμως αυτή συνεργάζεται με το αεροδρόμιο του Αράξου το οποίο και αναλαμβάνει τη διαχείριση των πτήσεων αυτών. Η συνεργασία των δύο αεροδρομίων εστιάζεται ακόμα και στο επίπεδο της εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας διαθέτει τα κατάλληλα συστήματα εναέριας κυκλοφορίας ώστε να είναι δυνατό τα αεροσκάφη να πετούν με ασφάλεια κάτω από τα 10.000 πόδια. Στην πραγματικότητα, συμβαίνει το εξής: ο συντονισμός των πτήσεων ανήκει, κατ' αρχάς, στο EUROCONTROL που εδρεύει στις Βρυξέλλες. Ο οργανισμός αυτός καθορίζει τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των αεροσκαφών σε όλες τις χώρες της Ε.Ε.. Όταν ένα αεροσκάφος ερχόμενο από εξωτερικό εισέλθει στο FIR Αθηνών, επικοινωνεί πρώτα με τον Πύργο Ελέγχου Αθηνών. Αν το συγκεκριμένο αεροσκάφος έχει προορισμό κάποιο αεροδρόμιο της Δυτικής Ελλάδας, τότε η Αθήνα το παραπέμπει στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, η οποία είναι το κομβικό σημείο για τα αεροσκάφη που έχουν προέλευση-προορισμό κάποιο αεροδρόμιο της Δυτικής Ελλάδας. Αν το αεροσκάφος έχει προορισμό το αεροδρόμιο του Αράξου, τότε η Ανδραβίδα το παραπέμπει στον Άραξο, ή ανάλογα με τον προορισμό, στο αντίστοιχο αεροδρόμιο.

3.1.3. Αερολιμένας Αράξου

Όπως έχει προαναφερθεί, το αεροδρόμιο του Αράξου είναι στρατιωτικό αεροδρόμιο και βρίσκεται σε απόσταση 43 περίπου χλμ. δυτικά της πόλης των Πατρών. Το 1984 όμως χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά για την εκτέλεση πτήσεων της Πολιτικής Αεροπορίας. Η βασική του λειτουργία επικεντρώνεται στην

εξυπηρέτηση charter πτήσεων, ενώ όπως φαίνεται και από τους αντίστοιχους πίνακες εκτελεί κάποιες πτήσεις που εξυπηρετούν το εσωτερικό δίκτυο.

Όπως διαπιστώνουμε από τα Δελτία Στατιστικής Κίνησης, το σύνολο του αριθμού των πτήσεων αυξάνεται μεταξύ 1984 και 1987. Έτσι, παρατηρείται οκταπλασιασμός των πτήσεων σε διάστημα τεσσάρων ετών. Η κίνηση τα επόμενα έτη κυμαίνεται περίπου στα ίδια επίπεδα, με μικρές αυξομειώσεις. Παρόλη την αυξητική πορεία που σημειώνεται ως επί το πλείστον μεταξύ 1984 και 1996, οι πτήσεις που διεξάγονται στο αεροδρόμιο του Αράξου (έκτακτες εξωτερικού ή charter) αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό στο σύνολο των έκτακτων πτήσεων εξωτερικού της χώρας. Έτσι, για παράδειγμα, οι έκτακτες πτήσεις εξωτερικού αποτελούσαν το 1984 το 0,1% των συνολικών έκτακτων πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα, ενώ για το έτος 1987-όπου σημειώνεται ένας από τους μεγαλύτερους αριθμούς πτήσεων για το αεροδρόμιο Αράξου- το αντίστοιχο ποσοστό φθάνει το 1%.

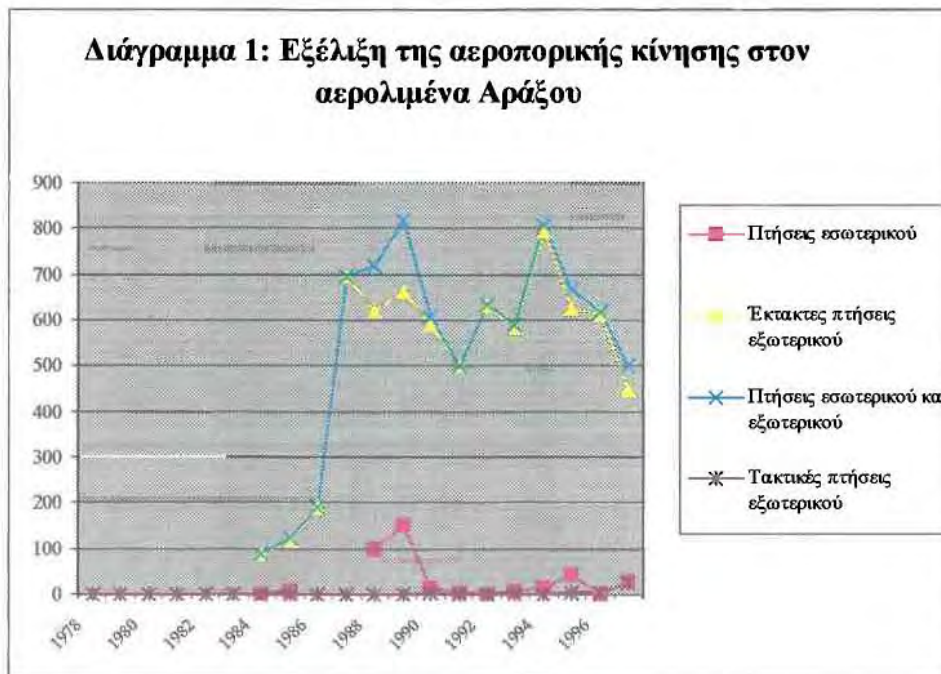
Από τα Δελτία Στατιστικής Κίνησης που είναι διαθέσιμα μηνιαίως, προκύπτει ότι:

- το έτος 1988 σημειώνεται εμπορευματική κίνηση μεταξύ των μηνών Ιουλίου-Σεπτεμβρίου,
- το έτος 1989 σημειώνεται κίνηση εσωτερικού από το μήνα Ιανουάριο, ενώ ταυτόχρονα σημειώνεται και εμπορευματική κίνηση (στο εσωτερικό) μεταξύ των μηνών Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου,
- το 1990 σημειώνεται εμπορευματική κίνηση μόνο για το μήνα Φεβρουάριο, ενώ εκτελούνται κάποιες πτήσεις εσωτερικού.
- το έτος 1995 σημειώνεται η μεγαλύτερη κίνηση εσωτερικού με 41 πτήσεις από τους μήνες Απρίλιο μέχρι Οκτώβριο

Η εποχικότητα της επιβατικής κίνησης είναι χαρακτηριστική. Ένα γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση είναι ότι οι έκτακτες πτήσεις εξωτερικού ξεκινούν τον μήνα Απρίλιο, όπου είναι και η έναρξη της τουριστικής περιόδου και φθάνουν μέχρι τον μήνα Οκτώβριο και σπανιότερα μέχρι τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο. Επίσης, στην περίοδο 1988-1996 όπου τα Στατιστικά Δελτία δίνουν στοιχεία μηνιαία, εμπορευματική κίνηση σημειώθηκε μόνο σε τρεις περιπτώσεις και μόνο σε περιόδους όπου η επιβατική κίνηση σημειώνει πτώση, δηλαδή κατά κύριο λόγο την χειμερινή περίοδο.

Κατά την περίοδο Δεκεμβρίου 1997-Μαρτίου 1998 η εταιρία Air Greece ανέλαβε την εκτέλεση της πτήσης Άραξος-Θεσσαλονίκη. Το κόστος όμως της πτήσης αποδείχθηκε ασύμφορο για την εταιρία, εφόσον το κοινό που διακινείται ήταν κυρίως φοιτητές και φαντάροι, κοινό το οποίο δεν ήταν ικανό να συμπληρώσει τις απαραίτητες 30-40 θέσεις που καθιστούν την πτήση βιώσιμη, ενώ η επαγγελματική δραστηριότητα είναι μικρή ώστε να αποτελέσει σημαντικό μέρος της πελατείας. Παρόλα αυτά, η εταιρία προτίθεται να επαναλειουργήσει την γραμμή, ενώ μελλοντικά σχεδιάζεται η σύνδεση του Αράξου και με την Ιταλία.

Η εξέλιξη της κίνησης στον αερολιμένα Αράξου φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί:



3.1.4. Αερολιμένας Επιταλίου

Το Επιτάλιο Πύργου είναι ένα αεροδρόμιο το οποίο δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ για την εκτέλεση επιβατικών ή εμπορευματικών πτήσεων. Η λειτουργία του περιορίζεται στην εκτέλεση δευτερευουσών εργασιών όπως συμβαίνει και με τον αερολιμένα Αγρινίου: αερολέσχες, αεροψεκασμοί, πυροσβέσεις, πτήσεις ιδιωτικών αεροσκαφών κλπ.

3.1.5. Αερολιμένας Καλαμάτας

Ο αερολιμένας βρίσκεται δυτικά της Καλαμάτας, στην περιοχή της Μεσσήνης. Πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την κίνηση (εσωτερικού και εξωτερικού) της πολιτικής αεροπορίας. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η ανάλυση της κίνησης στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο γίνεται για λόγους συγκριτικούς ως προς το αεροδρόμιο του Αράξου.

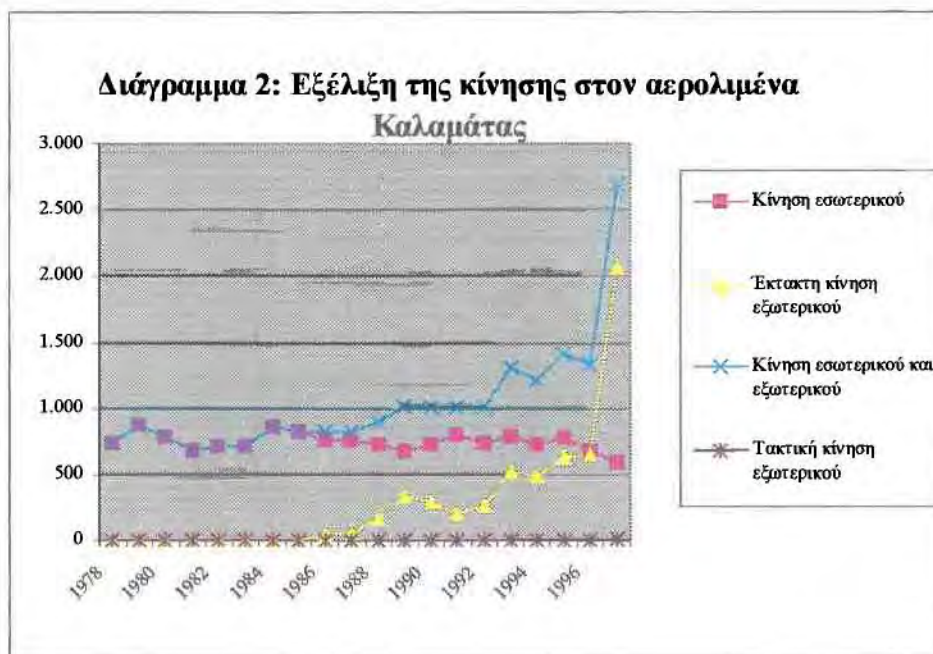
Από τα ετήσια Δελτία Στατιστικής Κίνησης μεταξύ των ετών 1978 και 1993 και από τα μηνιαία Δελτία μεταξύ 1988 και 1996 προκύπτει ότι η μέγιστη κίνηση στις πτήσεις εσωτερικού σημειώθηκε το 1979, οπότε και αποτελούσε το 1% της συνολικής κίνησης εσωτερικού της χώρας. Το ίδιο έτος σημειώθηκε και ο μέγιστος αριθμός εμπορευματικών πτήσεων που αντιπροσώπευε το 0,31% των συνολικών εμπορευματικών πτήσεων της χώρας.

Από τα Δελτία Στατιστικής Κίνησης εξάγουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η πρώτη φορά που πραγματοποιούνται πτήσεις εξωτερικού είναι το 1986. Οι περισσότερες από τις πτήσεις αυτές είναι έκτακτες και σημειώνονται μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου, περίοδος που χαρακτηρίζεται από εντονότερη τουριστική κίνηση σε σχέση με το υπόλοιπο έτος.
- Στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας οι πτήσεις εσωτερικού εκτός από επιβάτες μεταφέρουν εμπορεύματα και ταχυδρομείο.
- Στις έκτακτες πτήσεις εξωτερικού το αεροδρόμιο της Καλαμάτας χρησιμεύει και ως ενδιάμεσος σταθμός που εξυπηρετεί κίνηση transit.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι για την κίνηση εσωτερικού του αεροδρομίου παρατηρείται πλήρης λειτουργία (επιβατική, εμπορευματική,

ταχυδρομείο), ενώ πραγματοποιούνται πτήσεις εξωτερικού προγραμματισμένες και έκτακτες, όπου οι έκτακτες αποτελούν το μεγαλύτερο τμήμα.



3.1.6. Συγκριτική θεώρηση των αερολιμένων Καλαμάτας και Αράξου.

Στο σημείο αυτό θα επιχειρήσουμε μια σύγκριση μεταξύ των ίδιων μορφών κίνησης για τα αεροδρόμια Αράξου και Καλαμάτας για τα έτη 1978-1996.

- Η περίοδος μεταξύ 1978-1983 για το αεροδρόμιο του Αράξου ήταν νεκρή περίοδος τόσο για την κίνηση εσωτερικού όσο και για την έκτακτη κίνηση εξωτερικού, εφόσον το αεροδρόμιο λειτούργησε πρώτη φορά για την εξυπηρέτηση επιβατικής κίνησης, το 1984. Αντίθετα, το αεροδρόμιο της Καλαμάτας βρισκόταν σε πλήρη λειτουργία, εξυπηρετώντας κίνηση εσωτερικού, η οποία περιλάμβανε μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.
- Το 1984 σημειώνονται οι πρώτες πτήσεις στον αερολιμένα Αράξου. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ενώ εκτελέστηκε μόνο 1 πτήση εσωτερικού, εκτελέστηκαν 87 charter. Την ίδια χρονιά, (ως και το 1985), ο αερολιμένας Καλαμάτας δεν εξυπηρετούσε charter πτήσεις.
- Από το 1986 αρχίζει η εκτέλεση πτήσεων εξωτερικού από τον αερολιμένα Καλαμάτας, η πλειονότητα των οποίων ήταν έκτακτες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι

στο εν λόγω αεροδρόμιο πραγματοποιήθηκαν 51 έκτακτες πτήσεις εξωτερικού έναντι 192 που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα Αράξου.

- Ενώ για τα έτη 1988-1989 ο αερολιμένας Αράξου εξυπηρετεί κίνηση εσωτερικού, η οποία συγκριτικά με την κίνηση που εξυπηρετείται από την Καλαμάτα είναι σαφώς χαμηλότερη, τα επόμενα έτη η εκτέλεση πτήσεων εσωτερικού μειώνεται κατά πολύ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ενώ το 1988 έγιναν 98 πτήσεις εσωτερικού (έναντι 724 της Καλαμάτας), το 1993 έγιναν μόλις 6 πτήσεις (έναντι 786 της Καλαμάτας).
- Όσον αφορά την έκτακτη κίνηση εξωτερικού στα δύο αεροδρόμια, αυτή διαμορφώνεται ως εξής:

Πίνακας 1 : Έκτακτη κίνηση εξωτερικού στους αερολιμένες Αράξου και Καλαμάτας.

Έτη	Αράξος (αριθμός πτήσεων)	Καλαμάτα (αριθμός πτήσεων)
1988	622	170
1989	665	340
1990	591	286
1991	500	204
1992	633	272
1993	584	521
1994	793	491
1995	623	633
1996	614	655
1997	450	2.072

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας του, ο αερολιμένας Καλαμάτας ως αεροδρόμιο που εκτελούσε έκτακτη κίνηση εξωτερικού, υστερούσε έναντι του αερολιμένα Αράξου (για την ίδια πάντα κίνηση). Κατά τα δύο τελευταία έτη παρατήρησης όμως, η Καλαμάτα υπερέχει έναντι του Αράξου, κάτι που είναι εμφανές και στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι για το υπό εξέταση διάστημα 1978-1997 στο αεροδρόμιο Αράζου εκτελείται η πλειονότητα των έκτακτων πτήσεων εξωτερικού ενώ στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας εκτελούνται οι πτήσεις εσωτερικού που εκτός από επιβάτες μεταφέρουν εμπορεύματα και ταχυδρομείο.

3.2. Καταγραφή και αξιολόγηση της αερομεταφορικής αγοράς των αεροδρομίων Αράζου και Καλαμάτας.

Στο σημείο αυτό θα επιχειρήσουμε να προσδιορίσουμε την αγορά που εξυπηρετούν οι δύο αερολιμένες Αράζου και Καλαμάτας. Πρέπει να επισημανθεί ότι ο αερολιμένας Ανδραβίδας δεν θα ληφθεί υπόψη στην παρούσα φάση της ανάλυσης, λόγω του ότι τα τελευταία 5 χρόνια δεν εξυπηρετεί πτήσεις της Πολιτικής Αεροπορίας. Παρατίθενται στη συνέχεια τα μητρώα προέλευσης-προορισμού για τα έτη 1996-1997 στους αερολιμένες Αράζου και Καλαμάτας, τόσο για την κίνηση εσωτερικού όσο και για την κίνηση εξωτερικού, τακτική και έκτακτη. Είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι τα μητρώα προέλευσης-προορισμού που παρατίθενται στη συνέχεια βασίστηκαν στα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Επιπλέον, θα εξετάσουμε το εύρος της αγοράς που εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο Αράζου όπως

προέκυψε από την επί τόπου έρευνα στον εν λόγω αερολιμένα καθώς και στον αερολιμένα Καλαμάτας.

3.2.1. Μητρώα προέλευσης-προορισμού όπως προέκυψαν από τα στοιχεία της ΥΠΙΑ

Πίνακας 2: Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εσωτερικού 1996

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	SKG				
No sched		1			

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3: Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εξωτερικού 1996

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	Αυστρία	1	45	1	49
No sched		64	3.628	74	3.542
Scheduled	Βέλγιο				
No sched		17	1.317	17	1.276
Scheduled	Τσεχ/κία				
No sched		25	3.313	17	1.276
Scheduled	Γαλλία				
No sched		51	4.236	51	4.226
Scheduled	Α.Γερμανία				
No sched		23	1.533	22	1.277
Scheduled	Δ.Γερμανία				
No sched		131	11.717	134	11.699
Scheduled	Ρουμανία	1	85	1	83
No sched					

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ, ίδια επεξεργασία

Όπου:

SKG: Θεσσαλονίκη

Οι πτήσεις εσωτερικού για το 1996 περιορίζονται μόνο σε 1, ενώ κυριαρχούν οι έκτακτες πτήσεις εξωτερικού που σημειώνονται κατά την τουριστική περίοδο. Οι χώρες προέλευσης-προορισμού που εξυπηρετούνται από τον Άραξο είναι Ευρωπαϊκές χώρες.

Η κατάσταση διαμορφώνεται διαφορετικά για το 1997, κυρίως όσον αφορά την εξέλιξη των πτήσεων εσωτερικού. Σε σχέση με το προηγούμενο έτος η κίνηση εσωτερικού έχει σημειώσει άνοδο και κατευθύνεται σε τουριστικούς προορισμούς (Σαντορίνη, Κέρκυρα και Θεσσαλονίκη), σε αντίθεση με το 1996 όπου η μοναδική πτήση είχε κατεύθυνση την Θεσσαλονίκη.

Πίνακας 4: Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εσωτερικού 1997

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	CFU				
No sched		1	51		
Scheduled	JTR				
No sched		1	59	1	27
Scheduled	SKG				
No sched		12	198	12	165

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ, ίδια επεξεργασία

Όπου :

SKG: Θεσσαλονίκη JTR: Σαντορίνη CFU: Κέρκυρα

Όσον αφορά το έτος 1997, το μοντέλο για τις πτήσεις εξωτερικού είναι σχεδόν το ίδιο με το προηγούμενο έτος : κυριαρχία των έκτακτων πτήσεων, προς και από, Ευρωπαϊκές χώρες.

Πίνακας 5: Αερολιμένας Αράξου, πτήσεις εξωτερικού 1997

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	Αυστρία				

No sched		54	2.251	52	2.209
Scheduled	Ελβετία				
No sched		19	2.392	19	2.409
Scheduled	Τσεχία	12	1.663	12	1.702
No sched					
Scheduled	Α. Γερμανία				
No sched		1		1	
Scheduled	Δ. Γερμανία				
No sched		152	13.321	152	13.453

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ, ίδια επεξεργασία

Θα εξεταστεί ακόλουθα η κίνηση στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας, όπου η κατάσταση διαμορφώνεται διαφορετικά από την περίπτωση του Αράξου.

Πίνακας 6: Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εσωτερικού 1996

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	ATH	338	12.532	338	9.990
No sched					
Scheduled	PVK				
No sched		2	110		
Scheduled	ZTH				
No sched		1			

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ, ίδια επεξεργασία

Όπου:

ATH: Αθήνα PVK: Πρέβεζα ZTH: Ζάκυνθος

Πίνακας 7: Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εσωτερικού 1997

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	ATH	294	10.760	294	8.205
No sched					
Scheduled	PVK				
No sched		1	62		
Scheduled	ZTH				
No sched		2	115		

Scheduled	CFU				
No sched		1	22		

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ, ίδια επεξεργασία

Εδώ, η κίνηση εσωτερικού κατευθύνεται στην Αθήνα, αλλά και σε τουριστικούς προορισμούς όπως η Πρέβεζα, η Ζάκυνθος και η Κέρκυρα.

Όσον αφορά δε, την κίνηση εξωτερικού, παρατηρούμε μια πληθώρα προορισμών που για το 1997 δεν περιορίζονται στον Ευρωπαϊκό χώρο αλλά φθάνουν μέχρι τις Η.Π.Α. και το Ισραήλ.

Πίνακας 8: Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εξωτερικού 1996

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	Αυστρία				
No sched		20	2.465	20	2.469
Scheduled	Γαλλία				
No sched		65	7.371	68	7.438
Scheduled	Ουγγαρία	1	110	1	
No sched		18	2.416	18	2.517
Scheduled	Κάτω Χώρες				
No sched		34	2.056	34	2.089
Scheduled	Δ. Γερμανία				
No sched		91	4.474	93	4.663
Scheduled	Σουηδία				
No sched		20	2.233	21	2.280
Scheduled	Ην. Βασίλειο				
No sched		75	10.839	73	10.911
Scheduled	Γιουγκ/βία				
No sched		1	82	1	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 9: Αερολιμένας Καλαμάτας, πτήσεις εξωτερικού 1997

		Αφίξεις		Αναχωρήσεις	
		FLT(flights)	PAX (passengers)	FLT(flights)	PAX (passengers)
Scheduled	Αυστρία				
No sched		39	2.389	37	2.398

Scheduled	Γαλλία				
No sched		69	6.393	69	6.414
Scheduled	Ουγγαρία	3	438	3	424
No sched		16	2.429	15	2.222
Scheduled	Κάτω Χώρες				
No sched		56	3.849	57	3.969
Scheduled	Γερμανία				
No sched		87	5.130	86	5.335
Scheduled	Σουηδία				
No sched		1	154	2	3.969
Scheduled	Ην. Βασίλειο	3	438	3	424
No sched		372	34.016	374	34.289
Scheduled	Βέλγιο				
No sched		14	724	14	718
Scheduled	Φινλανδία				
No sched		6	527	6	595
Scheduled	Ιταλία				
No sched		1		1	
Scheduled	Η.Π.Α.				
No sched				1	24
Scheduled	Ισραήλ	3	438	3	424
No sched		373	34.016	376	34.313

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ, ίδια επεξεργασία

Συμπερασματικά λοιπόν διαπιστώνουμε ότι:

- Οι κύριοι προορισμοί αλλά και η προέλευση των πτήσεων εσωτερικού για τους αερολιμένες Αράξου και Καλαμάτας είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη καθώς και τουριστικές περιοχές όπως η Ζάκυνθος, η Κέρκυρα, η Σαντορίνη κλπ.
- Τα κύρια σημεία προέλευσης-προορισμού που εξυπηρετούν οι πτήσεις εξωτερικού είναι Ευρωπαϊκές χώρες με βασικότερους εκπροσώπους την Αγγλία, την Γαλλία, τη Γερμανία, ενώ ακολουθούν η Αυστρία, το Βέλγιο, αλλά και οι Η.Π.Α. και το Ισραήλ, στην περίπτωση του αερολιμένα της Καλαμάτας. Στην περίπτωση του αερολιμένα Αράξου οι κυριότεροι εκπρόσωποι είναι η Γερμανία, η Αυστρία και η Γαλλία.
- Σε συνδυασμό με τα μητρώα προέλευσης τουριστών (βλέπε Πίνακα 19 του παραρτήματος), παρατηρούμε ότι η κύρια προέλευση των τουριστών είναι η Γαλλία, η

Γερμανία και η Αγγλία, γεγονός που συνδέεται απόλυτα με το μητρώο προέλευσης-προορισμού των πτήσεων εξωτερικού.

3.2.2. Μητρώα προέλευσης-προορισμού όπως προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα.

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ

Κατά την επιτόπια έρευνα που διεξήχθη στο διάστημα από 22-07-1998 ως 29-07-1998 στον αερολιμένα Αράξου, συμπληρώθηκαν 103 ερωτηματολόγια τα οποία κάλυπταν 305 επιβάτες (σε σύνολο 953) από 13 πτήσεις. Οι αεροπορικές εταιρίες που εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο Αράξου είναι:

SF (SAFA): Παρίσι-Λυών-Μασσαλία

AOM (MINERVE): Παρίσι

HF (HAPAGLLOYD): Αννόβερο

AEF (AEROLLOYD): Φρανκφούρτη

LH (LUFTHANSA): Ντύσσελντορφ-Μόναχο

TEA BASEL: Ζυρίχη

ST GERMANIA: Βερολίνο

NG (LAUDA AIR): Βιέννη

TVS (TRAVEL SERVICE): Πράγα

EUROWINGS: Σάλτσμπουργκ

Στο σύνολο των 103 ερωτηθέντων η συντριπτική πλειοψηφία, δηλαδή οι 102 επιβάτες, ήταν αλλοδαποί τουρίστες που ταξίδευαν μετά από συμφωνία με ταξιδιωτικά γραφεία και όπου η διαμονή και η μεταφορά τους από και προς τη χώρα προέλευσής τους καλυπτόταν, επίσης στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, από τουριστικά πακέτα. Την μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε ένας Έλληνας επιβάτης, ο οποίος πραγματοποιούσε ταξίδι για οικογενειακούς λόγους. Οι τουρίστες καλύπτονται σε ποσοστό 90% από τουριστικά πακέτα και φιλοξενούνται σε 12 ξενοδοχεία στην ευρύτερη περιοχή (μέχρι Κυλλήνη και Ολυμπία), ενώ η κίνηση για επαγγελματικούς λόγους κυμαίνεται σε ποσοστό κάτω του 20% της συνολικής διακινούμενης κίνησης.

Οι μετακινήσεις προς τα διάφορα σημεία προορισμού, που ταυτόχρονα πρέπει να αναφερθεί ότι αποτελούσαν και σημεία προέλευσης των διακινούμενων επιβατών, ακολουθούσαν το εξής μοντέλο: Σημείο προέλευσης εξωτερικού → Αράξος (πιθανώς με ενδιάμεση στάση σε κάποιο άλλο σημείο π.χ. Κέρκυρα) → διαμονή στην ευρύτερη περιοχή (πιθανώς με περιήγηση σε διάφορες περιοχές όπως στην Ολυμπία ή ακόμα και διαμονή στην περιοχή της Ολυμπίας) → Αράξος → σημείο προορισμού εξωτερικού (πιθανώς με ενδιάμεση στάση).

Οι μετακινήσεις των επιβατών φαίνονται κατά χώρα προέλευσης-προορισμού στο μητρώο που ακολουθεί:

Πίνακας 10 : Μητρώο προέλευσης-προορισμού πτήσεων από τον αερολιμένα Αράξου

Χώρα	Πόλη	Αεροπορική εταιρία	Αριθμός επιβατών
Ελβετία	Ζυρίχη	TEA BASEL	40
Γερμανία	Ντύσσελντορφ	LUFTHANSA	80
Γερμανία	Φρανκφούρτη	AEROLLOYD	140
Γερμανία	Μόναχο	LUFTHANSA	48
Γερμανία	Βερολίνο	GERMANIA	84
Γερμανία	Στουτγκάρδη	EUROWINGS	22
Γερμανία	Αννόβερο	HAPAGLLOYD	82
Αυστρία	Σάλτσμπουργκ	EUROWINGS	130
Αυστρία	Βιέννη	LAUDA AIR	118
Γαλλία	Παρίσι-Λυών-Μασσαλία	AIRCHARTER (SAFA)	-
Γαλλία	Παρίσι	AOM	69
Γαλλία	Παρίσι-Λυών-Μασσαλία	AIRCHARTER (SAFA)	177

Πηγή: Επιτόπια έρευνα, ίδια επεξεργασία

Πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι οι ερωτηθέντες -καθώς και οι πτήσεις που αναφέρονται στο μητρώο προέλευσης-προορισμού- επρόκειτο να αναχωρήσουν από το αεροδρόμιο του Αράξου. Η συμπλήρωση ερωτηματολογίων σε πτήσεις αφικνούμενες στο αεροδρόμιο στάθηκε αδύνατη, καθώς ήταν άμεση η αναχώρηση των επιβατών.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι η κύρια προέλευση των αλλοδαπών τουριστών είναι η Γερμανία, ενώ μέσω των σημείων αρχικής προέλευσης/τελικού προορισμού των πτήσεων-που αποτελούν τα κομβικά σημεία-εξυπηρετούνται και άλλοι προορισμοί. Για παράδειγμα, μέσω της HAPAGLLOYD που αρχική προέλευση/τελικό προορισμό έχει το Αννόβερο, εξυπηρετούνται προορισμοί όπως το Αμβούργο, μέσω της AEROLLOYD που έχει αρχική προέλευση/τελικό προορισμό το Μόναχο, εξυπηρετούνται προορισμοί όπως η Βαρσοβία (Πολωνία).

Παρατηρούμε εξάλλου ότι όλες οι πραγματοποιηθείσες πτήσεις ήταν έκτακτες (charter) ενώ τα αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν σε αρκετές από αυτές ήταν χωρητικότητας 40-80 ατόμων.

Τα **συμπεράσματα** μας στην περίπτωση της επί τόπου έρευνας συγκλίνουν με τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού της ΥΠΙΑ για τα έτη 1996 και 1997. Συνοψίζοντας, διαπιστώνουμε ότι:

- Οι χώρες προέλευσης-προορισμού των επιβατών που κινούνται μέσω του αεροδρομίου του Αράξου είναι η Ελβετία, η Αυστρία, η Γερμανία και η Γαλλία
- Δεν πραγματοποιήθηκαν πτήσεις εσωτερικού ή τακτικές εξωτερικού
- Οι επιβάτες που διακινήθηκαν είχαν ως κίνητρο την αναψυχή και τον τουρισμό και στην πλειοψηφία τους διακινήθηκαν με τουριστικά πακέτα.

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Η επιτόπια έρευνα στον αερολιμένα Καλαμάτας έλαβε χώρα στο ίδιο διάστημα με την έρευνα στον αερολιμένα Αράξου. Κάποιες από τις αεροπορικές εταιρίες που εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο της Καλαμάτας είναι:

AUSTRIAN AIRLINES : Βιέννη

MALEV : Βουδαπέστη

AIR BELGIUM: Βρυξέλλες

AOM: Παρίσι

BELLAIR: Παρίσι

AEROLLOYD: Φρανκφούρτη

AIR HOLLAND: Άμστερνταμ

TRANSAVIA: Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες)

CALEDONIAN: Πόλεις της Αγγλίας (Μάντσεστερ, Γκάτγουικ, Λονδίνο)

AIR2000: Πόλεις της Αγγλίας (Μάντσεστερ, Γκάτγουικ, Λονδίνο)

MONARCH: Πόλεις της Αγγλίας (Μάντσεστερ, Γκάτγουικ, Λονδίνο)

Η πλειονότητα των διακινούμενων επιβατών ταξίδευε με τουριστικά πακέτα μετά από συμφωνία με ταξιδιωτικά γραφεία με σκοπό την αναψυχή και τον τουρισμό. Οι περισσότεροι επιβάτες είχαν προέλευση και προορισμό πόλεις της Αγγλίας, ενώ σημαντικός ήταν ο αριθμός των Γάλλων, Βέλγων και Γερμανών τουριστών. Οι μετακινήσεις των επιβατών φαίνονται κατά χώρα προέλευσης-προορισμού στο μητρώο

που ακολουθεί:

Πίνακας 11: Μητρώο προέλευσης-προορισμού από τον αερολιμένα Καλαμάτας

Χώρα	Πόλη	Αεροπορική Εταιρία
Αυστρία	Βιέννη	AUSTRIAN AIRLINES
Ουγγαρία	Βουδαπέστη	MALEV
Βέλγιο	Βρυξέλλες	TRANSAVIA, AIRHOLLAND
Γαλλία	Παρίσι	AOM, BELLAIR
Γερμανία	Φρανκφούρτη, Μόναχο	AEROLLOYD
Ολλανδία	Άμστερνταμ	TRANSAVIA, AIRHOLLAND
Αγγλία	Μάντσεστερ, Λονδίνο, Γκάτγουικ	CALEDONIAN, AIR2000, MONARCH

Πηγή : Επιτόπια έρευνα, ίδια επεξεργασία

Η κύρια προέλευση των αλλοδαπών τουριστών είναι η Αγγλία. Μέσω των πόλεων που αποτελούν τα σημεία προέλευσης των πτήσεων ή τα σημεία προορισμού αυτών, εξυπηρετούνται και διάφορες άλλες πόλεις. Στην περίπτωση του Μάντσεστερ, για παράδειγμα, εξυπηρετούνται πόλεις όπως το Νιούκαστλ, στην περίπτωση του Γκάτγουικ πόλεις όπως το Μπράιτον ή το Σέφιλντ.

Πέρα από τις πτήσεις αυτές, το αεροδρόμιο της Καλαμάτας εξυπηρετεί και μια πτήση εβδομαδιαία προς Αθήνα, πτήση που εκτελείται από την Ο.Α. Από τους 51 ερωτηθέντες που επέβαιναν στην πτήση οι 40 είχαν προορισμό την Αθήνα ενώ οι υπόλοιποι θα την χρησιμοποιούσαν ως ενδιάμεσο σταθμό για άλλους προορισμούς όπως Αυστραλία, Η.Π.Α., Βέλγιο ή Ελβετία. Ο σκοπός των επιβατών στην περίπτωση της πτήσης αυτής ήταν κατά κύριο λόγο τουριστικός ή επαγγελματικός.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να προσδιορίσουμε κάποιες τάσεις, οι οποίες διαγράφουν λιγότερο ευρείες προοπτικές σε σχέση με τα μητρώα προέλευσης-προορισμού της ΥΠΑ που παρατέθηκαν προηγουμένως. Πιο συγκεκριμένα:

- Οι προορισμοί-προελεύσεις των πτήσεων, που είναι πτήσεις charter, είναι κατά κύριο λόγο Ευρωπαϊκές χώρες, με βασικούς εκπροσώπους την Αγγλία, την Γερμανία και τις Κάτω Χώρες.

- Οι πτήσεις εσωτερικού περιορίζονται σε μία μόνο προς Αθήνα, η οποία ταυτόχρονα εξυπηρετεί και άλλους προορισμούς.

- Οι επιβάτες που διακινούνται κυρίως με τις έκτακτες πτήσεις εξωτερικού, έχουν ως σκοπό τον τουρισμό και την αναψυχή, ενώ στην πλειοψηφία τους διακινούνται μέσω τουριστικών γραφείων και βάσει τουριστικών πακέτων.

- Δεν σημειώθηκε καμία τακτική πτήση, εκτός από την πτήση προς Αθήνα

3.3. Προσδιορισμός των τάσεων για την αγορά αερομεταφορικού έργου στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

3.3.1. Εναλλακτικά μεταφορικά μέσα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης της Περιφέρειας.

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθεί η κίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς από και προς την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Τα μέσα που θα εξεταστούν είναι τα οδικά μέσα (αυτοκίνητα, λεωφορεία, δίκυκλα) και τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς (κίνηση λιμένων).

1. Οδικά μέσα μεταφοράς

Η ανάλυση στο σημείο αυτό θα στηριχθεί στα μητρώα προέλευσης-προορισμού της έρευνας του Γραφείου Δοξιάδη για το έτος 1993. Τα στοιχεία μετακινήσεων προέρχονται από τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΣΥΕ και αναφέρονται στο υφιστάμενο δίκτυο, σε συνδυασμό με τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά που προέρχονται από προβολή των στοιχείων που καταγράφηκαν μέχρι το 1991. Οι μετρήσεις έγιναν σε ημερήσια βάση και είναι σταθμισμένες και προσαρμοσμένες με κατάλληλους δείκτες. Από τον Πίνακα 47 του παραρτήματος, παρατηρούμε τα εξής:

- Οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο καταλαμβάνουν την πρώτη θέση σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα (δίκυκλα ή λεωφορεία). Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται στις περιπτώσεις όπου προορισμός είναι η Αθήνα και ο Πειραιάς. Στην περίπτωση αυτή ο μέγιστος όγκος μετακινούμενων οχημάτων προέρχεται από τον νομό Αχαΐας. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση που τελικός προορισμός είναι ο νομός Θεσσαλονίκης. Όπως προκύπτει από το μητρώο προέλευσης-προορισμού, ο μέγιστος όγκος αυτοκινήτων από την Περιφέρεια κατευθύνεται προς τους όμορους νομούς. Έτσι, σχετικά μεγάλος όγκος κατευθύνεται προς Ευρυτανία, Φωκίδα, Φθιώτιδα, αλλά και Κορινθία, Αργολίδα, Βοιωτία και Αττική. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους ακόλουθους φόρτους: Αθήνα 2.437, Αττική 82,3, Πειραιάς 139, ενώ προς Ν. Καβάλας 2,7. Ο μέγιστος όγκος μετακινήσεων σημειώνεται στο εσωτερικό των νομών όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί :

Πίνακας 12: Μετακινήσεις Ι.Χ. αυτοκινήτων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

	N. Αιτ/νίας	N. Αχαΐας	N. Ηλείας
N. Αιτ/νίας	4.520	1.091	19,2
N. Αχαΐας	1.007	1.589	1.228
N. Ηλείας	22,2	1.339	1.530

Πηγή: Μελέτη Δοξιάδη, ίδια επεξεργασία.

- Το μητρώο προέλευσης προορισμού για τα δίκυκλα δείχνει ότι οι μετακινήσεις που γίνονται με αυτά περιορίζονται στο εσωτερικό των νομών ενώ περιορισμένες είναι και οι μετακινήσεις ανάμεσα στους νομούς της Περιφέρειας. Ο όγκος των μετακινούμενων δικύκλων είναι σαφώς μειωμένος για τις μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων. Ενδεικτικά αναφέρουμε την Αθήνα και τον Πειραιά -που στην περίπτωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο δέχονταν τον μεγαλύτερο όγκο- στην περίπτωση των δικύκλων σημειώθηκαν 40,7 και 3,4 αντίστοιχα.

- Οι μετακινήσεις με τα ημιφορτηγά φαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα διαδεδομένες στην Περιφέρεια, δεδομένου ότι τα ημιφορτηγά χρησιμοποιούνται στις αγροτικές εργασίες. Μετακινήσεις παρατηρούνται τόσο στο εσωτερικό κάθε νομού όσο και προς τους όμορους προς την Περιφέρεια νομούς. Ενδεικτικά αναφέρονται οι μετακινήσεις προς Άρτα και Αθήνα (283,2 και 301 αντίστοιχα). Ενώ οι μετακινήσεις στο εσωτερικό της Περιφέρειας διαμορφώθηκαν ως εξής:

Πίνακας 13: Μετακινήσεις ημιφορτηγών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

	N. Αιτ/νίας	N. Αχαΐας	N. Ηλείας
N. Αιτ/νίας	3.213	318	6,6
N. Αχαΐας	303	546,8	605,6
N. Ηλείας	7	603,7	657,8

Πηγή: Μελέτη Δοξιάδη, ίδια επεξεργασία

- Οι μετακινήσεις με λεωφορεία από και προς την Περιφέρεια κινούνται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα, κάτι που ισχύει τόσο για τα δημόσια όσο και για τα ιδιωτικά λεωφορεία. Οι μόνες αξιοσημείωτες μετακινήσεις είναι αυτές που πραγματοποιούνται με δημόσια λεωφορεία μεταξύ των νομών της Περιφέρειας όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 14 : Μετακινήσεις δημόσιων λεωφορείων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

	N. Αιτ/νίας	N. Αχαΐας	N. Ηλείας
N. Αιτ/νίας	109,3	20,6	0
N. Αχαΐας	29	23	16,6
N. Ηλείας	0	19,1	37,2

Πηγή: Μελέτη Δοξιάδη, ίδια επεξεργασία

Οι μετακινήσεις με ιδιωτικά ή τουριστικά λεωφορεία δεν θεωρούνται άξιος λόγος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο αριθμός των τουριστικών λεωφορείων που κινήθηκαν προς Αθήνα ήταν 22,5.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να επισημάνουμε την δυσκολία πρόσβασης από την Περιφέρεια προς μακρινές περιοχές (ακτίνα που ξεπερνά τους όμορους στην Περιφέρεια νομούς, με εξαίρεση την Αθήνα) και αντίστροφα, από μακρινές περιοχές προς την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, που παρατηρείται στην περίπτωση της χρήσης οδικών μέσων μεταφοράς. Ακολουθώντας μια κατάταξη για το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας διακρίνουμε:

- στην υψηλή κατηγορία κυκλοφοριακού φόρτου, με περισσότερα από 10.000 οχήματα την ημέρα, τους οδικούς άξονες Κορίνθου-Κάτω Αχαΐας μέσω Πατρών και Μεσολογγίου-Αγρινίου
- στην μεσαία κατηγορία των 5.000-10.000 οχημάτων βρίσκονται τα τμήματα του οδικού δικτύου Κάτω Αχαΐας-Πύργου, Αντιρρίου-Μεσολογγίου, Αγρινίου-Αμφιλοχίας, Αγρινίου-Θέρμου
- στην χαμηλή κατηγορία με ημερήσιο φόρτο κυκλοφορίας κάτω από 5.000 οχήματα βρίσκεται το τμήμα Πατρών-Καλεντζίου, Λεχαινών-Κυλλήνης, Αντιρρίου-Ναυπάκτου, Μεσολογγίου-Θέρμου και Αμφιλοχίας-Βόνιτσας.

Οι παραπάνω μετρήσεις επιβεβαιώνουν ότι τα μεγάλα αστικά κέντρα αποτελούν τους τελικούς προορισμούς των περισσότερων οδικών μετακινήσεων. Έτσι, στο νομό Αιτ/νίας κυριαρχούν το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι, ενώ στους νομούς Αχαΐας και Ηλείας η Πάτρα (έδρα της Περιφέρειας) και ο Πύργος αντίστοιχα (Γραφείο Δοξιάδη, 1995).

2. Θαλάσσια μέσα μεταφοράς

Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς για την Περιφέρεια εκπροσωπούνται κατά κύριο λόγο από το λιμάνι της Πάτρας. Από τον Πίνακα 18 του παραρτήματος όπου φαίνονται οι αφίξεις αλλοδαπών αεροπορικώς, σιδηροδρομικώς και ακτοπλοϊκώς παρατηρούμε ότι συγκριτικά για τα έτη 1970, 1980 και 1990 όπου έχουν γίνει οι μετρήσεις, υπερέχουν οι αφίξεις αλλοδαπών αεροπλοϊκώς. Οποσδήποτε, δεν τίθεται θέμα σύγκρισης μεταξύ του αεροδρομίου του Αράξου και του λιμανιού της Πάτρας, εφόσον πρόκειται για δύο εντελώς διαφορετικής εμβέλειας σταθμούς εισόδου. Ο Άραξος είναι ένα μικρό αεροδρόμιο, ενώ το λιμάνι της Πάτρας είναι το δεύτερο σε κίνηση λιμάνι της χώρας. Αυτό που μας ενδιαφέρει τελικά, είναι η προτίμηση που δείχνουν οι αλλοδαποί τουρίστες στα μέσα μεταφοράς προς την Περιφέρεια. Συμπεραίνουμε επομένως, ότι το λιμάνι της Πάτρας προτιμάται από το αεροδρόμιο του Αράξου ως μέσο άφιξης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

3.3.2. Εξαγωγική δραστηριότητα της Περιφέρειας.

Για να προσδιορίσουμε τις τάσεις που παρουσιάζει η αγορά αερομεταφορικού έργου στην Περιφέρεια (όσον αφορά το κομμάτι της εμπορευματικής κίνησης), κρίνεται απαραίτητο να εξεταστεί η εξαγωγική δραστηριότητά της.

Από την Γεωργική Έρευνα του Υπουργείου Γεωργίας και τις Διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης νομού Ηλείας και Γεωργίας νομών Αιτ/νίας και Αχαΐας προέκυψαν στοιχεία για τα έτη 1995 και 1996 που οδήγησαν στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

1. Ο νομός Αιτ/νίας εξάγει τα ακόλουθα προϊόντα: **ελιές** (χώρες προορισμού: Ιταλία, Γερμανία, Βέλγιο, Αγγλία, Ολλανδία, Βουλγαρία, Ρουμανία, FYROM, Κροατία, Ρωσία, Ουκρανία, Σουηδία, Φινλανδία, Κύπρος, Μάλτα, Αίγυπτος, Ζιμπάμπουε, Ν. Αφρική, Ισραήλ, Κουβέιτ, Συρία, Σαουδ.Αραβία, ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία και Αυστραλία), **πορτοκάλια** (χώρες προορισμού : Κροατία, Σλοβενία, FYROM, Αλβανία, Ρουμανία, Ουκρανία, Ρωσία, Ουγγαρία), **μανταρίνια** (χώρες προορισμού: FYROM), **λεμόνια** (χώρες προορισμού: Κροατία, Σλοβενία, FYROM, Αλβανία), **σπαράγγια** (χώρα προορισμού: Γερμανία), **καρπούζια** (χώρα προορισμού: Γερμανία) και **τριαντάφυλλα** (χώρα προορισμού: Ελβετία). Η πλειονότητα των μεταφορών γίνεται με αυτοκίνητα ψυγεία, container ή κοινά αυτοκίνητα. Εξαίρεση

αποτελεί η μεταφορά σπαραγγιών και τριαντάφυλλων που γίνεται με αεροπλάνο ή αυτοκίνητα ψυγεία (σπαράγγια). Για αναλυτικότερη προσέγγιση βλέπε Πίνακα 46: Εξαγωγές προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

2. Ο νομός Αχαΐας εξάγει: **λεμόνια** (χώρες προορισμού: Τσεχία, Ρουμανία, Γερμανία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρωσία, Αγγλία, Πολωνία, Ολλανδία, Βουλγαρία, Μολδαβία, Λευκορωσία, Βέλγιο, Γαλλία, Αυστρία, Σερβία, FYROM, Ουκρανία, Ισπανία, Αλβανία), **πορτοκάλια** (χώρες προορισμού: : Τσεχία, Ρουμανία, Γερμανία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρωσία, Αγγλία, Πολωνία,, Βουλγαρία, Μολδαβία, Σουηδία, Γαλλία, Αυστρία, Κροατία, Αλβανία), **μήλα** (χώρες προορισμού: Αλβανία), **κρεμμύδια** (χώρα προορισμού: Αλβανία), **αγγούρια** (χώρα προορισμού: Γερμανία), **σταφύλια** (χώρα προορισμού: Αγγλία Ολλανδία), **καρπούζια** (χώρες προορισμού: Ιταλία, Γερμανία, Ολλανδία, Αγγλία, Πολωνία, Αυστρία, Κροατία, Τσεχία, Σλοβενία, Ρουμανία, Σλοβακία, Αλβανία, Βέλγιο, Σουηδία, Ουγγαρία, Δανία, Ουκρανία, Βουλγαρία, Λευκορωσία), **πατάτες** (χώρες προορισμού: Γερμανία, Ολλανδία, Αγγλία, Πολωνία, Αυστρία, Κροατία, Τσεχία, Ρουμανία, Σλοβακία, Αλβανία, Βέλγιο, Σουηδία, Ουγγαρία, Δανία, Βουλγαρία, Γαλλία, Ιταλία). Η μεταφορά των προϊόντων αυτών γίνεται είτε με κοινό αυτοκίνητο ή αυτοκίνητο ψυγείο.

3. Τέλος, τα προϊόντα του νομού Ηλείας τα οποία εξάγονται είναι τα ακόλουθα: **πατάτες** (χώρες προορισμού: Γερμανία, Ολλανδία, Αγγλία, Πολωνία, Αυστρία, Κροατία, Τσεχία, Σλοβακία, Αλβανία, Βέλγιο, Σουηδία, Δανία, Γαλλία, Ιταλία), **καρπούζια** (χώρες προορισμού: Ιταλία, Γερμανία, Αγγλία, Γαλλία, Ολλανδία, Πολωνία, Αυστρία, Κροατία, Τσεχία, Σλοβενία, Ρουμανία, Σερβία, Σλοβακία, Αλβανία, FYROM, Βέλγιο, Σουηδία, Ουγγαρία, Δανία, Ουκρανία, Βουλγαρία, Ρωσία), **πορτοκάλια** (Τσεχία, Ρουμανία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Αγγλία, Πολωνία,, Βουλγαρία, Μολδαβία, Σουηδία, Γαλλία, Αυστρία, Κροατία, Αλβανία, FYROM, Ουκρανία, Δανία, Λευκορωσία, Λετονία), **λεμόνια** (χώρες προορισμού: Αυστρία, Τσεχία, Ουγγαρία, Αλβανία, Ουκρανία, Ρωσία, Ρουμανία, Σλοβακία), **μανταρίνια** (Τσεχία, Ουγγαρία, Αλβανία, Σλοβακία, Πολωνία, FYROM, Σουηδία, Ολλανδία). Η μεταφορά των προϊόντων αυτών γίνεται είτε με αυτοκίνητο κοινό είτε με αυτοκίνητο ψυγείο και πολύ σπάνια με πλοίο.

Στην πραγματικότητα, σημαντικό ποσοστό εξαγωγών σε σχέση με την συνολική παραγωγή τους παρουσιάζουν μόνο οι νομοί Αχαΐας και Ηλείας. Ενδεικτικά

αναφέρουμε ότι ο νομός Αχαΐας εξήγαγε το 1995 το 51% της συνολικής παραγωγής καρπουζιών και το 28% της συνολικής παραγωγής πορτοκαλιών, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για το 1996 ήταν 47% και 30% αντίστοιχα. Ο νομός Ηλείας εξήγαγε αντίστοιχα το 16% της παραγωγής του σε πορτοκάλια για το 1995 και το 29% για το 1996, καθώς και το 45% της παραγωγής καρπουζιών για το 1995 και το 25% για το 1996. Για πιο αναλυτικά, βλέπε Πίνακα 47 του παραρτήματος.

3.3.3. Προσδιορισμός των τάσεων της αγοράς αερομεταφορικού έργου.

Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε φαίνεται ότι οι τάσεις για την αγορά αερομεταφορικού έργου επικεντρώνονται στα ακόλουθα:

- Η εξαγωγική δραστηριότητα της Περιφέρειας μπορεί να αποτελέσει το υπόβαθρο για την ενίσχυση των αεροπορικών εμπορευματικών μετακινήσεων. Μέχρις στιγμής διαπιστώσαμε ότι μόνο το αεροδρόμιο της Καλαμάτας μεταφέρει και εμπορεύματα, τα οποία περιορίζονται στις πτήσεις εσωτερικού. Τα προϊόντα που εξάγονται όμως, όπως πορτοκάλια, λεμόνια, σπαράγγια και τριαντάφυλλα, θα μπορούσαν να μεταφέρονται αεροπορικώς, όπως ήδη γίνεται με τα τριαντάφυλλα και τα σπαράγγια.

- Οι οδικές μετακινήσεις προτιμώνται στην περίπτωση των κοντινών αποστάσεων. Όπως αποδεικνύεται από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού οι οδικές μετακινήσεις κατευθύνονται σε περιοχές που βρίσκονται κατά κύριο λόγο σε όμορους προς την Περιφέρεια νομούς. Στην περίπτωση των μετακινήσεων αυτών όμως, υπάρχει δυσκολία πρόσβασης σε περιοχές όπου ο χρόνος μετακίνησης υπερβαίνει τις 6 ώρες. Φαίνεται ότι το γεγονός αυτό μπορεί να δράσει υπέρ της ενίσχυσης των αεροπορικών μετακινήσεων στο δίκτυο εσωτερικού. Ήδη κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου 1997-1998, η Air Greece χρησιμοποίησε τον αερολιμένα Αράξου για την πραγματοποίηση πτήσεων εσωτερικού προς Θεσσαλονίκη, πολιτική όμως που σύντομα ναυάγησε λόγω του υψηλού κόστους του ταξιδιού που το καθιστούσε ασύμφορο για τους επιβάτες, αλλά και για την εταιρία. Παρόλα αυτά, η εταιρία προτίθεται να επαναλειτουργήσει την γραμμή Άραξος-Θεσσαλονίκη και μελλοντικά να εγκαινιάσει την σύνδεση με Ιταλία. Στην περίπτωση των αλλοδαπών τουριστών, φαίνεται ότι ως μέσο άφιξης στην Δυτική Ελλάδα προτιμάται το λιμάνι της Πάτρας σε σχέση με το αεροδρόμιο του Αράξου.

- Η αεροπορική κίνηση που ευδοκμεί στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αλλά και Πελοποννήσου, όπως προέκυψε από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού για την περίπτωση της Καλαμάτας, είναι η έκτακτη εξωτερικού για την εξυπηρέτηση τουριστικών προορισμών, όπως αποδεικνύεται από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού που αναπτύχθηκαν παραπάνω. Η τάση εδώ είναι η ύπαρξη κίνησης από και προς Ευρωπαϊκές χώρες κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου δηλαδή από Απρίλιο ως Οκτώβριο. Λαμβάνοντας υπόψη τα μητρώα προέλευσης-προορισμού των πτήσεων, διαπιστώνουμε εντέλει ότι οι charter πτήσεις που πραγματοποιούνται από το αεροδρόμιο του Αράξου θα μπορούσαν κάλλιστα να λειτουργήσουν και ως τακτικές, εφόσον πραγματοποιούνται σε σταθερή βάση για επτά ως εννέα μήνες το χρόνο.

- Το γεγονός της ανάληψης των Ολυμπιακών αγώνων φαίνεται ότι προάγει την τάση επέκτασης των μεταφορικών δικτύων, όπως αποδεικνύεται από τον προγραμματισμό για επεκτάσεις στον αερολιμένα Αράξου. Κατά συνέπεια, οι νέες τάσεις στην αγορά αερομεταφορικού έργου κατευθύνονται ισχυρά και από το γεγονός της πραγματοποίησης των Ολυμπιακών αγώνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

4.1. Προσδιορισμός και εξέταση των συνθηκών γύρω από τα υφιστάμενα και προτεινόμενα νέα αεροδρόμια: η περίπτωση του Επιταλίου Πύργου και του Αγρινίου.

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τα γενικότερα χαρακτηριστικά της περιοχής γύρω από τα υφιστάμενα αεροδρόμια Ανδραβίδας και Αράξου, ενώ στη συνέχεια θα αναφερθούμε στην περίπτωση του Επιταλίου Πύργου και του Αγρινίου ως προτεινόμενων σημείων στον εθνικό χώρο για την λειτουργία (ή επαναλειτουργία) αεροδρομίου.

4.1.1. Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο του Αράξου

Η περιοχή του Αράξου βρίσκεται περίπου 43 χλμ. δυτικά της Πάτρας με την οποία συνδέεται με καλή οδική σύνδεση. Η θέση του αυτή του προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα διότι το λιμάνι της Πάτρας είναι ένα από τα σημαντικότερα επιβατικά και εμπορικά λιμάνια της χώρας. Αυτό συνεπάγεται ότι στην περιοχή μπορεί να λειτουργήσει το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών, όπου επιβάτες που αποβιβάζονται στην Πάτρα και έχουν προορισμό κάποιο τουριστικό πόλο, να χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτό το αεροδρόμιο του Αράξου ή αντίστροφα, επιβάτες που αφικνούνται στην Περιφέρεια με αεροπλάνο να χρησιμοποιούν το λιμάνι της Πάτρας για να φθάσουν στον τελικό προορισμό τους. Οπωσδήποτε, οι υποθέσεις αυτές μπορούν να ισχύσουν όταν αναφερόμαστε σε μετακινήσεις αλλοδαπών τουριστών.

Ο τεχνικός έλεγχος του αεροδρομίου απέδειξε ότι το αεροδρόμιο διαθέτει επιβατικό αεροσταθμό 800 τ.μ., χωρητικότητα που κρίνεται εντελώς ανεπαρκής για την ικανοποίηση της κίνησης που σημειώνεται τις ημέρες όπου το αεροδρόμιο εξυπηρετεί απανωτές πτήσεις. Η επιτόπια έρευνα απέδειξε ότι στην περίπτωση αυτή, οι χώροι αναμονής δεν είναι αρκετοί για την εξυπηρέτηση του κοινού, καθώς και ότι δεν κλιματίζονται επαρκώς. Όπως δήλωσαν υπεύθυνοι του αεροδρομίου, η ΥΠΙΑ προγραμματίζει την επέκταση του αεροδρομίου, έχοντας ήδη απαλλοτριώσει εκτάσεις 260 στρεμμάτων πλησίον του υφισταμένου αεροδρομίου. Ο νέος αεροσταθμός

προγραμματίζεται να εξυπηρετεί πτήσεις εσωτερικού, με απώτερο στόχο την αποσυμφόρηση της Αθήνας (για αεροσκάφη που ανεφοδιάζονται στην Αθήνα).

Το βασικό χαρακτηριστικό του είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης της εσωτερικής εναέριας κίνησης από και προς τα τρία μητροπολιτικά κέντρα της χώρας Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα, γεγονός που ενισχύει την σπουδαιότητά του.

Το αεροδρόμιο του Αράξου προτείνεται να αναβαθμιστεί σε αεροδρόμιο κοινοτικού ενδιαφέροντος ή ευρύτερης περιφερειακής σημασίας από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής "Ελλάδα 2010", ακριβώς λόγω της προνομιακής θέσης όπου βρίσκεται.

4.1.2. Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Ανδραβίδας

Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας βρίσκεται στον νομό Ηλείας, 32 περίπου χλμ. βορειοδυτικά του Πύργου. Η πρόσβαση σε αυτό θεωρείται σχετικά δύσκολη, καθώς ο δρόμος που συνδέει τις δύο περιοχές ανήκει στο επαρχιακό δίκτυο. Η γεωγραφική του θέση το καθιστά αεροδρόμιο δευτερεύουσας σημασίας ακριβώς λόγω της μεγάλης χρονοαπόστασης που απαιτείται για την οδική προσπέλασή του.

Όπως έχει αναφερθεί, πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο, το οποίο περιστασιακά εκτελούσε πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας (έκτακτες πτήσεις εξωτερικού). Η λειτουργία του ως τέτοιου, σταμάτησε το 1993. Στην εικοσαετία 1966-1986 όμως, το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας εξυπηρετούσε την έκτακτη κίνηση εξωτερικού με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 22,88 για την δεκαετία 1966-1976 και (9,82) για την δεκαετία 1976-1986.

Φαίνεται ότι το εν λόγω αεροδρόμιο δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες προοπτικές επαναλειτουργίας, εφόσον στην περιοχή υπάρχει το αεροδρόμιο του Αράξου. Μειονέκτημα θεωρείται ότι αποτελεί η γεωγραφική του θέση. Διερευνώντας το δυναμικό της περιοχής, φαίνεται να πλεονεκτεί η περίπτωση του Επιταλίου.

4.1.3. Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Επιταλίου Πύργου

Το αεροδρόμιο του Επιταλίου είναι το μοναδικό αεροδρόμιο της Περιφέρειας που δεν λειτούργησε ποτέ. Η κίνηση διοχετεύθηκε στα στρατιωτικά αεροδρόμια Αράξου και Ανδραβίδας, ενώ σημαντικός παράγοντας για την μη λειτουργία του είναι και η εμβέλεια του αεροδρομίου της Καλαμάτας.

Θεωρείται όμως ότι το Επιτάλιο παρουσιάζει θετικά στοιχεία ώστε να τεθεί σε λειτουργία, κυρίως λόγω της θέσης του (6 χλμ. περίπου από την πόλη του Πύργου) αλλά και των αναγκών της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας σε αεροπορική υποδομή.

4.1.4. Συνθήκες γύρω από το αεροδρόμιο Αργινίου

Το αεροδρόμιο του Αργινίου παρουσιάζει ενδιαφέρουσες προοπτικές επαναλειτουργίας, καθώς είναι το μοναδικό αεροδρόμιο που διαθέτει κατάλληλη (αν και πιθανώς πεπαλαιωμένη, λόγω ετών μη λειτουργίας) υποδομή. Μαζί με τα αεροδρόμια Κερκύρας και Ιωαννίνων μπορεί να αποτελέσει τμήμα της εθνικής ζώνης αερολιμένων και ταυτόχρονα να ενισχύσει την Δυτική Πύλη της Ελλάδας, ενώ η επαναλειτουργία του θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά την οικονομία της περιοχής, ενδυναμώνοντας τις διασυνδέσεις της ενδοχώρας με την υπόλοιπη χώρα.

4.2. Προτάσεις για σενάρια χωροταξικής οργάνωσης της αεροπορικής υποδομής της Περιφέρειας

Στο σημείο αυτό θα γίνει προσπάθεια να συντεθούν τα συμπεράσματα στα οποία οδηγηθήκαμε κατά την ανάλυση που προηγήθηκε και εν συνεχεία, να στηριχθεί η πρόταση για την χωροταξική οργάνωση σε παραδοχές και σε σενάρια που θα αναπτύξουμε παρακάτω. Κατά συνέπεια, το υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα κινηθεί η πρότασή μας έγκειται στα ακόλουθα:

- Ο παγκόσμιος πληθυσμός έφτασε σε τέτοια επίπεδα ώστε είναι απαραίτητο ένα ποσοστό του να μετακινείται διαρκώς με αεροπλάνα και με κανένα άλλο μεταφορικό μέσο. Τα δεδομένα των αεροπορικών εταιριών λένε ότι το 1997 μετέφεραν ενάμισι δισεκατομμύριο ταξιδιώτες σε όλον τον κόσμο-αριθμός καθόλου ευκαταφρόνητος. Επιβεβαιωτικό στοιχείο της αύξησης των αερομεταφερόμενων ταξιδιωτών είναι και το γεγονός ότι πολλά αεροδρόμια ανακατασκευάζονται, ανακαινίζονται και διευρύνονται για να ανταποκριθούν στην αυξημένη κίνηση.

- Η περιοχή μελέτης γειτνιάζει με ισχυρούς τουριστικούς πόλους (ζώνη Ιονίων Νησιών), ενώ και η ίδια μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών. Η ευρύτερη περιοχή αναμένεται να αποτελέσει πόλο έλξης επενδυτών, ειδικά στην περιοχή της Κυλλήνης, η οποία προσελκύει ξένους επενδυτές. Οι ξένοι operators, όπως η TUI, συνεργάζονται με Έλληνες επιχειρηματίες όπως ο όμιλος Δασκαλαντωνάκη, επενδύοντας 14 δισεκατομμύρια δρχ. στην περιοχή της Κυλλήνης. Ειδικότερα, η κοινοπραξία «Λουτρά Κυλλήνης» ανέλαβε για 44 χρόνια την εκμίσθωση της 1.900 στρεμμάτων έκτασης του ΕΟΤ. Στη σύμβαση αυτή συμμετέχει η TUI, ο όμιλος Δασκαλαντωνάκη καθώς και άλλες εταιρίες του ομίλου GRECOTEL, ενώ τα έργα που έχουν σχεδιαστεί περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις ειδικής υποδομής για την πλήρη εκμετάλλευση της δυναμικότητας -θαλάσσιας και μη-της περιοχής. Σημαντικός σκόπελος στην αξιοποίηση της εν λόγω περιοχής αποτελεί η άρνηση των τοπικών παραγόντων για εκμετάλλευση του αεροδρομίου της Ανδραβίδας, από το οποίο συνάγουμε ότι η περιοχή χρειάζεται άμεσα αεροδρόμιο.

- Στην ζώνη των Ιονίων εντοπίζονται 4 αεροδρόμια, στην Κέρκυρα, την Κεφαλονιά, την Ζάκυνθο και το Άκτιο, τα οποία διοχετεύουν μέρος της τουριστικής κίνησης που δέχονται στην υπόλοιπη χώρα. Η όμορη περιφέρεια Πελοποννήσου

διαθέτει επίσης αεροδρόμιο στην περιοχή της Καλαμάτας, το οποίο εξυπηρετεί την κίνηση εσωτερικού αλλά και εξωτερικού.

Ειδικότερα, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει τρία λειτουργούντα αεροδρόμια, Ακτίου, Αράξου και Ανδραβίδας, καθώς και δύο μη λειτουργούντα, Επιταλίου Πύργου και Αγρινίου. Η γεωγραφική θέση των δύο τελευταίων λειτουργεί ως συγκριτικό πλεονέκτημα διότι αφενός το Επιτάλιο έχει άμεση πρόσβαση από/προς την πόλη του Πύργου, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει και εγγύτητα με το λιμάνι της Πάτρας. Το Αγρίνιο αφετέρου έχει ήδη λειτουργήσει στο παρελθόν για την εξυπηρέτηση έκτακτων πτήσεων εξωτερικού, ενώ φαίνεται να είναι και το μόνο αεροδρόμιο μεταξύ των νομών Αιτ/νίας, Φθιώτιδας, Φωκίδας και Ευρυτανίας (όπως αναφέραμε η περίπτωση του Ακτίου δεν λαμβάνεται υπόψη από την παρούσα εργασία). Επιπλέον, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου θα ενισχύσει κατά πολύ το ρόλο του ως αεροδρόμιο, καθώς μειώνεται ο χρόνος πρόσβασης στην Πάτρα αλλά και στην υπόλοιπη Πελοπόννησο.

- Είναι γεγονός ότι η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει ανάγκη για αποτελεσματικότερη και γρηγορότερη επικοινωνία με την υπόλοιπη χώρα αλλά και με τον υπόλοιπο Ευρωπαϊκό χώρο. Αποδείχθηκε παραπάνω ότι η αερομεταφορική υποδομή της Περιφέρειας, παρουσιάζει προοπτικές ανάπτυξης της με την εξυπηρέτηση περισσότερων προορισμών τόσο του εξωτερικού όσο και του εσωτερικού δικτύου. Τα έργα όμως που έχουν προγραμματιστεί για την Περιφέρεια στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων, ενισχύουν το οδικό δίκτυο, κατευθύνοντας ελάχιστες χρηματοδοτήσεις στους υπόλοιπους τομείς μεταφορών. Συγκεκριμένα για τον τομέα των αερομεταφορών προβλέπουν έργα που προσανατολίζονται σε βελτιώσεις της υποδομής των υφιστάμενων αεροδρομίων. Οι ανάγκες της Περιφέρειας όμως σε αεροπορική υποδομή θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν αποτελεσματικότερα από ένα νέο αεροδρόμιο το οποίο να "χρησιμοποιεί" αεροσκάφη χωρητικότητας 30-40 ατόμων, σε συνδυασμό πάντα με την λειτουργία των δύο υφιστάμενων αεροδρομίων. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθεί η υποδομή σε αερομεταφορές χωρίς να επιβαρυνθεί με ασύμφορα κόστη το νέο αεροδρόμιο.

Με βάση τις παραπάνω επισημάνσεις και σε συνδυασμό με την ανάλυση που έγινε στο Α' μέρος καταλήγουμε στην διατύπωση τριών σεναρίων για την χωροταξική οργάνωση της αεροπορικής υποδομής στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, κάνοντας τις εξής παραδοχές:

⇒ θεωρείται σταθερή η πολιτική κατάσταση στην Ελλάδα και στις γείτονες χώρες

⇒ θεωρείται σταθερός ο πληθυσμός της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

⇒ θεωρείται σταθερός ο ρυθμός αύξησης του τουριστικού ρεύματος και ανεπηρέαστος από οποιεσδήποτε συνθήκες

⇒ θεωρείται ότι τα έργα που αναμένεται να ξεκινήσουν ή να ολοκληρωθούν εντός των προσεχών ετών στην Περιφέρεια είναι δεδομένα και δεν θα αλλάξει οτιδήποτε στον προγραμματισμό τους

⇒ θεωρείται ότι η εξυπηρέτηση κίνησης από τα αεροδρόμια Ακτίου και Καλαμάτας παραμένει ως έχει

⇒ ο όποιος σχεδιασμός γίνει, θα πρέπει να λάβει υπόψη τον σημαντικό ρόλο που παίζουν στην διαμόρφωση της αεροπορικής τουριστικής κίνησης οι tour operators, εφόσον το 90% των τουριστών που ταξιδεύουν αεροπορικά προς την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ταξιδεύουν με τουριστικά πακέτα, σε συμφωνία με τουριστικούς πράκτορες.

ΣΕΝΑΡΙΟ Ι

Εξακολουθεί η λειτουργία των αεροδρομίων Αράξου και Ανδραβίδας. Ο Άραξος εξυπηρετεί την έκτακτη κίνηση εξωτερικού, ενώ το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας εκτελεί ρόλο αμιγούς στρατιωτικού αεροδρομίου. Το νέο αεροδρόμιο προτείνεται να λειτουργήσει στο Επιτάλιο και να εκτελεί πτήσεις εσωτερικού καθώς και πτήσεις εξωτερικού τακτικές ή έκτακτες, ανάλογα με την κατάσταση. Οι πραγματικές προοπτικές του νέου αεροδρομίου διαγράφονται κυρίως στην τακτική και έκτακτη κίνηση εξωτερικού και λιγότερο στην κίνηση εσωτερικού, η οποία κατά κανόνα υποσκελίζεται από τις υπόλοιπες μορφές μετακινήσεων, κυρίως οδικές και θαλάσσιες. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να ληφθεί υπόψη η επέκταση του αεροδρομίου του Αράξου που σχεδιάζεται να πραγματοποιηθεί εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Η οδική σύνδεση Αράξου και Ολυμπίας αποτελεί εν τούτοις πρόβλημα λόγω της χλιομετρικής απόστασης (περίπου 80 χλμ.).

Το Επιτάλιο, απ' την άλλη, θεωρείται από γεωγραφική άποψη η ιδανική θέση για να εξυπηρετήσει την κίνηση που αναμένεται να εγείρει η περιοχή της Ολυμπίας εν όψει των Ολυμπιακών αγώνων. Εκτός από την τακτική ή έκτακτη κίνηση μπορεί να εξυπηρετεί και πτήσεις VIP, που ενδεχομένως να προκύψουν ως ανάγκη από την πραγματοποίηση των Ολυμπιακών Αγώνων. Σημαντικός παράγοντας ο οποίος πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι οι σχεδιαζόμενες επενδύσεις στην περιοχή της Κυλλήνης. Το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει έγκειται στο ότι συνδυάζει εγγύτητα στην πόλη του Πύργου (6χλμ. περίπου) αλλά και της Πάτρας (Πάτρα-Πύργος 96χλμ), δεδομένου ότι θα επέλθουν βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο που ενώνει τις δύο περιοχές.

Η ευρύτερη περιοχή του Επιταλίου δεν παρουσιάζει κάποια ζώνη που χρήζει ιδιαίτερης προστασίας.

Δίκτυα στην ευρύτερη περιοχή Επιταλίου

Η περιοχή γύρω από το Επιτάλιο δεν παρουσιάζει σημαντικές ιδιομορφίες. Το σημαντικότερο στην περίπτωση επιλογής του σεναρίου αυτού είναι η χωρική εγγύτητα με τον Πύργο, ο οποίος είναι κομβικό σημείο τόσο για το νομό Ηλείας όσο και για την Περιφέρεια. Ας μην ξεχνάμε ότι οι τάσεις σήμερα στην Ευρώπη αλλά και στην Ελλάδα στον τομέα των μεταφορών δίνουν προτεραιότητα στην κυριαρχία των πρωτευόντων κέντρων (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), τα οποία ακολουθούνται από κέντρα μεσαίου μεγέθους όπως η Πάτρα (Ευρώπη 2000+). Ειδικότερα για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, με τα έργα βελτίωσης της οδού Πύργου-Κατακόλου-Πάτρας θα ενισχυθεί η

θέση του Πύργου ενώ για την περιοχή του Επιταλίου αυτό εξασφαλίζει μικρότερη χρονοαπόσταση από τον Πύργο και την Πάτρα.

ΣΕΝΑΡΙΟ II

Και σε αυτό το σενάριο εξακολουθεί η λειτουργία των αεροδρομίων Αράξου και Ανδραβίδας, όπως και προηγουμένως. Εδώ το σενάριο προτείνει ως θέση του νέου αεροδρομίου την περιοχή του Αγρινίου. Από γεωγραφική άποψη, πρόκειται για προνομακή θέση αφενός γιατί βρίσκεται κοντά στην Πάτρα (80χλμ.), αφετέρου γιατί δεν υπάρχει ανταγωνιστικό αεροδρόμιο στους όμορους νομούς Φθιώτιδας, Φωκίδας, Ευρυτανίας . Οπωσδήποτε, αρνητικό ρόλο παίζει στην περίπτωση αυτή η ύπαρξη του αεροδρομίου του Ακτίου, το οποίο όπως έχει προαναφερθεί δεν λαμβάνεται υπόψη στην παρούσα εργασία.

Το αεροδρόμιο προτείνεται να εξυπηρετεί την κίνηση εσωτερικού και την έκτακτη και τακτική εξωτερικού. Όπως και στο προηγούμενο σενάριο, έτσι και εδώ, οι πραγματικές προοπτικές διαγράφονται κυρίως για την κίνηση εξωτερικού, τακτική και έκτακτη, η οποία αναμένεται να ενισχυθεί από το γεγονός της απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Επίσης, δεδομένης της εξαγωγικής δραστηριότητας που παρουσιάζει η Περιφέρεια , το εν λόγω αεροδρόμιο προτείνεται να εξυπηρετεί εμπορευματική κίνηση ταυτόχρονα με την επιβατική.

Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 2.2.6.3. του Α' μέρους, το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών εκτός από ευαισθησία απέναντι στο περιβάλλον, επιδεικνύει και υψηλή λειτουργικότητα. Στην περίπτωση της Δυτικής Ελλάδας το σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών θα μπορούσε να εμπλουτιστεί με την επαναλειτουργία υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών και την πύκνωση του δικτύου όπως και με την επαναλειτουργία αεροδρομίων όπως αυτό του Αγρινίου, γεγονός που καθιστά την επαναλειτουργία του εν λόγω αεροδρομίου κίνηση στρατηγικής σημασίας για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Επειδή, τέλος, στην ευρύτερη περιοχή Αγρινίου υπάρχει γη υψηλής παραγωγικότητας που είναι ήδη επιβαρυσμένη από την συγκέντρωση οχλουσών χρήσεων, θα πρέπει να δοθεί η απαιτούμενη προσοχή ώστε η ενδεχόμενη επαναλειτουργία του αεροδρομίου να μην επιφέρει πρόσθετη επιβάρυνση στην περιοχή.

Δίκτυα στην ευρύτερη περιοχή Αργινίου

Το Αργίνιο αναμένεται να ενισχυθεί πολλαπλά από τα διευρωπαϊκά δίκτυα που έχουν σχεδιαστεί για την περιοχή. Ειδικότερα, φαίνεται να επωφελείται από την ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου λόγω της μείωσης της χρονοαπόστασης από την Πάτρα, της παράκαμψης Αργινίου που και πάλι ευνοεί την οδική κυκλοφορία λόγω μείωσης των χρονοαποστάσεων και γενικότερα θα επωφεληθεί από όλα τα έργα που προβλέπονται για τον άξονα ΠΑΘΕ.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΙΙΙ

Στο σενάριο αυτό προτείνεται η επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου στην περιοχή του Αράξου. Η κατάσταση στα υπόλοιπα αεροδρόμια έχει ως εξής: συνεχίζεται κανονικά η λειτουργία Ακτίου, Ανδραβίδας και Καλαμάτας, ενώ το αεροδρόμιο του Επιταλίου προτείνεται να εξυπηρετεί τουρισμό υψηλού επιπέδου, (πτήσεις VIP), προσανατολίζεται δηλαδή στην εξυπηρέτηση ειδικών σκοπών, ενώ μπορεί ταυτόχρονα να χρησιμοποιείται για αεροψεκασμούς, αερολέσχες, πυροσβέσεις.

Για το αεροδρόμιο του Αράξου έχουν προγραμματιστεί επεκτάσεις με στόχο την διεύρυνση του αεροδρομίου για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κίνησης, ειδικά εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Η μικρή χρονοαπόσταση από Πάτρα λειτουργεί σημαντικά υπέρ του σεναρίου αυτού, ενώ η οδική σύνδεση με την Ολυμπία αποτελεί ένα πρόβλημα, όπως αναφέραμε στα προηγούμενα σενάρια.

Οι πτήσεις που πραγματοποιούνται επί του παρόντος στον Άραξο είναι κατά κύριο λόγο έκτακτες εξωτερικού και οι όποιες προσπάθειες έχουν γίνει για την προώθηση της τακτικής κίνησης εξωτερικού ή της κίνησης εσωτερικού έχουν αποβεί ασύμφωρες (περίπτωση Air Greece). Παρόλα αυτά ο Άραξος μπορεί να λειτουργήσει ως ενδιάμεσο σημείο για τακτικές πτήσεις εξωτερικού, σε συνδυασμό με άλλα αεροδρόμια της χώρας.

Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η κίνηση που διαχειρίζεται το εν λόγω αεροδρόμιο προέρχεται κατά 80-90% από τουριστικά πακέτα, ενώ είναι πολύ μικρό το ποσοστό των διακινουμένων για επαγγελματικούς ή άλλους σκοπούς (στις πτήσεις εσωτερικού διακινούνταν κατά κύριο λόγο φοιτητές και στρατευμένοι).

4.3. Επιλογή σεναρίου

Η όποια επιλογή σεναρίου στην οποία θα προβούμε στο σημείο αυτό, θα πρέπει να εξυπηρετεί τους στόχους της παρούσας εργασίας κατά το μέγιστο δυνατό. Για να επανέλθουμε στους στόχους, αναφέρουμε ότι αυτό που πρέπει να επιτευχθεί μέσω της παρούσας εργασίας είναι η πρόταση για τη χάραξη μιας εθνικής στρατηγικής όσον αφορά τον τομέα των αερομεταφορών, με πεδίο εφαρμογής την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος που έχει ως Δυτική Πύλη της χώρας. Η ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα στην επίτευξη του στόχου αυτού. Η ανάπτυξη των κομβικών σημείων που προωθούν την συγκοινωνιακή ενσωμάτωση της Περιφέρειας στην διευρυμένη κοινότητα και την συνδέουν με την υπόλοιπη χώρα είναι η Πάτρα, ο Πύργος και το Αγρίνιο.

Η πραγματικότητα είναι ότι για να είναι βιώσιμα τα αεροδρόμια αυτά μπορούν να στηριχθούν στο μοντέλο της συνδυασμένης κίνησης για την εξυπηρέτηση της τακτικής κίνησης εξωτερικού σε συνεργασία με κάποιο άλλο αεροδρόμιο. Για παράδειγμα το αεροδρόμιο του Αράξου για το οποίο ήδη έχει προγραμματιστεί η επαναλειτουργία της γραμμής Άραξος-Θεσσαλονίκη, θα μπορούσε να διαχειρίζεται έμμεσα τακτικές πτήσεις εξωτερικού. Με τον τρόπο αυτό διαγράφονται προοπτικές και για μελλοντικές συνδέσεις με άλλα σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας, όπως είναι το δίπολο Βόλος-Αθήνα (μέσω του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου) ή το Ηράκλειο Κρήτης. Αυτή η προοπτική θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και από τα δύο σενάρια, ενώ η ΥΠΑ θα πρέπει να προσανατολιστεί προς την κατεύθυνση αυτή με soft ενέργειες του τύπου : επαναλειτουργία αεροδρομίων που βρίσκονται σε καίρια σημεία, ή ακόμα και προώθηση πολιτικών για την ενίσχυση της τακτικής κίνησης βάσει του προαναφερθέντος μοντέλου.

Ας συνοψίσουμε στο σημείο αυτό τα θετικά και τα αρνητικά σημεία κάθε σεναρίου:

ΣΕΝΑΡΙΟ Ι

Ως θετικά του σεναρίου αυτού που προτείνει την λειτουργία του αεροδρομίου του Επιταλίου θεωρούνται:

- Η μικρή απόσταση από την πόλη του Πύργου (Επιτάλιο-Πύργος=6χλμ)
- Η μικρή απόσταση από την πόλη των Πατρών, δεδομένων των έργων του Δυτικού άξονα (Πάτρα-Πύργος =96χλμ)

- Η εγγύτητα στην περιοχή της Αρχαίας Ολυμπίας, δεδομένης της πραγματοποίησης των Ολυμπιακών αγώνων

Ως αρνητικά σημεία θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την εμβέλεια των αεροδρομίων Καλαμάτας και Αράξου. Παρόλα αυτά, θα μπορούσαν να γίνουν ρυθμίσεις όσον αφορά την εξυπηρέτηση πτήσεων, πιθανώς ανάλογα με την προέλευση ή τον προορισμό των πτήσεων.

ΣΕΝΑΡΙΟ II

Ως θετικά του δεύτερου σεναρίου που προτείνει την επαναλειτουργία του αεροδρομίου του Αγρινίου θεωρούνται:

- Η απόσταση από την πόλη των Πατρών (Αγρίνιο-Πάτρα =80χλμ)
- Τα έργα που πραγματοποιούνται στον Δυτικό άξονα
- Η ανυπαρξία αεροδρομίου στους όμορους νομούς Φθιώτιδας, Φωκίδας, Ευρυτανίας

ενώ ως αρνητικά σημεία θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την εμβέλεια του αεροδρομίου του Ακτίου, αλλά και το σημαντικό κόστος των διοδίων για τη διάβαση Ρίου-Αντιρρίου που θα επέλθουν μετά τη ζεύξη .

ΣΕΝΑΡΙΟ III

Τα θετικά σημεία του τρίτου σεναρίου εντοπίζονται στα ακόλουθα:

- Εγγύτητα στην πόλη των Πατρών, περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο σενάριο (Πάτρα-Αραξος=43χλμ)

- Η υπάρχουσα υποδομή καθώς και οι προγραμματιζόμενες επεκτάσεις, δίνουν συγκριτικό πλεονέκτημα στο εν λόγω αεροδρόμιο.

- Η εξυπηρέτηση ειδικών σκοπών από το αεροδρόμιο Επιταλίου εξυπηρετεί τις τρέχουσες αλλά και μελλοντικές ανάγκες της περιοχής, χωρίς να λανθάνει ο κίνδυνος της μη βιωσιμότητας που θα υπήρχε, αν το αεροδρόμιο προοριζόταν για την εκτέλεση τακτικών και έκτακτων πτήσεων, όπως το αεροδρόμιο του Αράξου.

Ως περισσότερο κατάλληλο, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση της Δυτικής Ελλάδας, θεωρούμε το τρίτο σενάριο που προτείνει την επέκταση του αεροδρομίου στον Άραξο. Η λογική που οδήγησε σε αυτή την επιλογή βασίστηκε στα

εξής :

- Η ύπαρξη του αεροδρομίου στο Άκτιο (το οποίο είναι ταυτόχρονα σημαντικό στρατιωτικό αεροδρόμιο), εκτιμάται ότι μπορεί να καλύψει την κίνηση που σημειώνεται στο νομό Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Θεσπρωτίας αλλά και στη Λευκάδα, μια και δεν υπάρχει άλλο αεροδρόμιο στην περιοχή. Επομένως η επαναλειτουργία του αεροδρομίου Αγρινίου θεωρείται περιττή.

- Η εγγύτητα στην πόλη των Πατρών δεδομένων των έργων βελτίωσης του οδικού δικτύου είναι σημαντικό πλεονέκτημα

- Το αεροδρόμιο του Αράξου (δεδομένων των νέων έργων επέκτασης του αεροδρομίου) αλλά και το αεροδρόμιο της Καλαμάτας μπορούν να διαχειριστούν την κίνηση που θα εγείρουν οι Ολυμπιακοί αγώνες, εφόσον βελτιωθεί το οδικό δίκτυο που συνδέει τις περιοχές Αράξου-Ολυμπίας και Καλαμάτας-Ολυμπίας.

- Η επαναλειτουργία του αεροδρομίου στο Αγρίνιο ή η λειτουργία αεροδρομίου στο Επιτάλιο δεδομένων των υπολοίπων αεροδρομίων της ευρύτερης περιοχής (Ιωαννίνων, Ακτίου, Καλαμάτας) ενδεχομένως να μην μπορούσε να αποβεί λειτουργική και βιώσιμη για τέτοιο αριθμό αεροδρομίων.

- Ο συνδυασμός της επέκτασης του αεροδρομίου του Αράξου σε συνδυασμό με τη λειτουργία του αεροδρομίου στο Επιτάλιο για ειδικούς σκοπούς όπως αναφέρθηκε προηγούμενα, φαίνεται ότι εξυπηρετεί κατά το μέγιστο δυνατό το είδος της κίνησης που σημειώνεται στην Περιφέρεια, η οποία κατά κύριο λόγο είναι τουριστική. Πρόκειται για ένα, κατά το μέγιστο, ευέλικτο σενάριο, το οποίο εκτιμάται ότι μπορεί να αντεπεξέλθει στις παρούσες αλλά και μελλοντικές ανάγκες της Δυτικής Ελλάδας σε τουριστική κίνηση.

4.4. Αξιολόγηση της δυνατότητας ανάπτυξης νέων σημείων ζωνών στον εθνικό και διεθνή χώρο για την σύνδεση της περιοχής με νέες αγορές.

4.4.1. Οι παλιές και νέες αγορές στον εθνικό και διεθνή χώρο.

Στο σημείο αυτό θα διερευνήσουμε τα σημεία σύνδεσης των υφισταμένων αεροδρομίων, δηλαδή του Αράξου αλλά και της Καλαμάτας-το οποίο θα χρησιμεύσει στο να μας παρέχει βοηθητικά στοιχεία σχετικά με σημεία προέλευσης-προορισμού των πτήσεων. Από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού (σελ. 114-123) διαπιστώνουμε ότι οι πτήσεις εσωτερικού του αεροδρομίου του Αράξου κατευθύνονται προς Θεσσαλονίκη ή προς νησιά του Ιονίου ή του Αιγαίου. Ομοίως, οι πτήσεις εσωτερικού του αεροδρομίου της Καλαμάτας κατευθύνονται προς Αθήνα ή προς τα νησιά. Η διαπίστωση αυτή δικαιολογεί απόλυτα την υπόθεση ότι το αεροδρόμιο του Αράξου ή κάποιο άλλο αεροδρόμιο που εδρεύει στην Δυτική Ελλάδα μπορεί να εξυπηρετήσει κίνηση που να κατευθύνεται στα μεγάλα κέντρα-κόμβους της χώρας.

Όσον αφορά τώρα την έκτακτη κίνηση εξωτερικού, σύμφωνα με τα μητρώα προέλευσης-προορισμού οι έκτακτες πτήσεις εξωτερικού των αεροδρομίων Αράξου και Καλαμάτας έχουν προορισμούς κυρίως Ευρωπαϊκές χώρες όπως Αυστρία, Γερμανία, Βέλγιο, Αγγλία, Κάτω Χώρες, Γαλλία, Φινλανδία, Σουηδία αλλά και Ουγγαρία, Γιουγκοσλαβία, Ισραήλ και Η.Π.Α. Διαπιστώνουμε ότι τα υφιστάμενα αεροδρόμια εξυπηρετούν μια πληθώρα προορισμών μέσω έκτακτων πτήσεων. Το νέο αεροδρόμιο προτείνεται να εξυπηρετεί και τις δύο μορφές κίνησης, τακτικής και έκτακτης τόσο στα γνωστά σημεία στον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο όσο και σε νέα σημεία.

Προοπτικές για ανάπτυξη νέων αγορών για αερομεταφορές παρουσιάζουν οι Βαλκανικές χώρες αλλά και οι πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες. Και στην περίπτωση αυτή, καταλυτικός είναι ο ρόλος των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Με τα οδικά έργα που προβλέπονται, δηλαδή κατά κύριο λόγο ΠΑΘΕ και Εγνατία, οι δρόμοι της Ελλάδας οδηγούν στις χώρες της Μεσογείου, της Αδριατικής, της Μαύρης θάλασσας, των Βαλκανίων αλλά και της μακρινής Ασίας. Στους δρόμους αυτούς θα εφαρμοστούν οι συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή αυτοκίνητο, τρένο, πλοίο και αεροπλάνο. Η Ελλάδα με αυτόν τον τρόπο καθίσταται κέντρο του ευρύτερου οικονομικού χώρου, καθώς τα διευρωπαϊκά δίκτυα της χώρας συνδέονται με τους διευρωπαϊκούς άξονες πρώτης

προτεραιότητας που ήδη κατασκευάζονται, καθώς και με το νέο αεροδρόμιο Σπάτων, το νέο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης και τα λιμάνια της χώρας.

Έτσι λοιπόν οι νέες αγορές που έρχονται στο προσκήνιο είναι η Αλβανία, η FYROM, η Τουρκία, η Βουλγαρία, η Βοσνία-Ερζεγοβίνη και η Ρουμανία. Επιπλέον, νέοι δρόμοι προγραμματίζονται και προς τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, με στόχο να φθάσουν τα Ευρωπαϊκά προϊόντα σε όλα τα σημεία της γης. Σε αυτόν τον γενικό σχεδιασμό εντάσσεται και ο "δρόμος του μεταξιού" η TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), που θα συνδέει τη Δύση με την Ανατολή, την Αδριατική και την Μαύρη Θάλασσα με την Ασία. Ο δρόμος θα διέρχεται από Γεωργία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Κιργιστάν, με κατάληξη στην Κίνα.

Οι προοπτικές που ανοίγονται για την Ελλάδα και τις περιφέρειές της μοιάζουν ιδιαίτερα ευοίωνες. Η ενίσχυση του Δυτικού άξονα της χώρας αλλά και η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών με επίκεντρο το λιμάνι της Πάτρας απαιτούν έργα υποβάθρου όπως και σωστή διαχείριση της υποδομής μεταφορών αλλά και αερομεταφορών ειδικότερα.

4.4.2. Έργα που αναμένεται να συμβάλλουν στην αύξηση της ζήτησης για αερομεταφορές.

Έχει ήδη γίνει αναφορά στα έργα που έχουν προγραμματιστεί για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, έργα που κατά κύριο λόγο χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι :

- Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου
- Η Βόρεια είσοδος Πάτρας
- Η βελτίωση Ε.Ο. Αντιρρίου-Ιωαννίνων
- Η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας
- Η παράκαμψη Αγρινίου
- Η παράκαμψη Πάτρας
- Η Παραϊόνια οδός
- Η οδός Πύργου-Κατακόλου

Στα έργα αυτά έγινε αναφορά και στο Α΄ μέρος της παρούσας εργασίας, ως έργα που ολοκληρώνουν και αναβαθμίζουν τον άξονα Π.Α.Θ.Ε. Ειδικότερα, η παράκαμψη της Πάτρας και η σύνδεσή της με την Ιόνια Οδό Καλαμάτα-Πύργου-Πάτρας-Αγρινίου-

Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών αλλά και θα αυξήσει την ζήτηση για αερομεταφορές, εφόσον τόσο το Αγρίνιο όσο και ο Πύργος (περιοχές όπου προτείνεται να λειτουργήσει το νέο αεροδρόμιο) αναβαθμίζονται και ενισχύεται ο ρόλος τους ως κομβικά σημεία της Δυτικής Ελλάδας αλλά και του εθνικού χώρου.

Η αναβάθμιση της Ιονίας Οδού στον κλάδο Πάτρα-Πύργος-Κατάκολο και η αποκατάσταση σύνδεσης υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα της που συνδέει τον άξονα Π.Α.Θ.Ε. (Ρίο) με τον κλάδο της Στερεάς Ελλάδας (Αντίρριο) και βορειότερα με τον κλάδο Αντιρρίου-Αγρινίου-Ακτίου-Πρέβεζας θεωρούνται επίσης έργα που, λόγω της κομβικότητας που προσδίδουν στις περιοχές Πύργου και Αγρινίου, θα αυξήσουν την ζήτηση για αερομεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°

5. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εφόσον έγινε η αξιολόγηση των δεδομένων και η επιλογή σεναρίου, θα περάσουμε στο σημείο αυτό στις εκτιμώμενες επιπτώσεις της λειτουργίας του αεροδρομίου στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Η επέκταση του αεροδρομίου του Αράξου και η λειτουργία του αεροδρομίου Επιταλίου για ειδικές χρήσεις, ενισχύει την ήδη υπάρχουσα ζώνη αεροδρομίων στην περιοχή του Δυτικού άξονα. Η Δυτική Πύλη της χώρας είναι θωρακισμένη με επτά αερολιμένες στις περιοχές: Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Κερκύρας, Ιωαννίνων, Ακτίου, Αράξου και Καλαμάτας, ενώ πολύ σημαντικός παράγοντας είναι το λιμάνι της Πάτρας, το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας.

Η ύπαρξη της ζώνης αυτής είναι ζωτικής σημασίας, τόσο για τις περιφέρειες στις οποίες υπάγονται τα εν λόγω αεροδρόμια, δηλαδή τις περιφέρειες Ιονίου, Ηπείρου, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας αλλά και για το σύνολο της χώρας. Η ενίσχυσή της, αναμένεται ότι θα διευκολύνει τις μετακινήσεις ανθρώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών ενώ η γρηγορότερη πρόσβαση προς αυτές και ειδικά προς την Δυτική Ελλάδα που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας εργασίας, αναμένεται να ενισχύσει την εισροή κεφαλαίων και να αυξήσει την επενδυτική κίνηση.

Η ενίσχυση των αερομεταφορών σε συνδυασμό με τα προγραμματισμένα έργα για την ολοκλήρωση του Δυτικού άξονα, αναμένεται να οδηγήσουν στον απεγκλωβισμό της Περιφέρειας, να δώσουν νέα πνοή στον επενδυτικό κλάδο και κατά συνέπεια στην απασχόληση και να επιφέρουν ανοδικές τάσεις στα οικονομικά μεγέθη.

Ορόσημο στην περίπτωση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας αποτελούν οι Ολυμπιακοί αγώνες και το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η εν λόγω περιοχή. Αναμένεται ότι το γεγονός αυτό θα προκαλέσει αύξηση της τουριστικής κίνησης και του ενδιαφέροντος για την ευρύτερη περιοχή της Ολυμπίας. Αυτό μπορεί να αποτελέσει το έναυσμα για περαιτέρω ενίσχυση της τουριστικής κίνησης ακριβώς επειδή η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει το κατάλληλο υπόβαθρο. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην περιοχή μπορούν να ευδοκιμήσουν εναλλακτικές μορφές τουρισμού όπως ο ορεινός τουρισμός, ο οικολογικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο συνεδριακός και ο εκπαιδευτικός τουρισμός. Η βελτίωση των μεταφορικών δικτύων λειτουργεί υπέρ της ενίσχυσης της τουριστικής κίνησης και αντίστροφα, η ύπαρξη

τουριστικής κίνησης αποτελεί το έναυσμα για την βελτίωση των μεταφορικών υποδομών. Έχει αναφερθεί ότι η βελτίωση των μεταφορικών δικτύων θα επιφέρει αύξηση της επιβατικής ή/και της εμπορευματικής κίνησης κατά 20%, ενώ τα προγραμματισμένα έργα θα μειώσουν κατά 5% το επίπεδο της ανεργίας της Περιφέρειας και κατά 7% το χρόνο σύνδεσης του εσωτερικού της Περιφέρειας με το εθνικό δίκτυο και τα λιμάνια.

Θα επιχειρήσουμε στο σημείο αυτό έναν **συνολικό απολογισμό**, συνοψίζοντας τα συμπεράσματα που προέκυψαν από το Α' και Β' Μέρος.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη που παρατηρήθηκε στην Περιφέρεια διαγράφει ευοίωνες τις προοπτικές όσον αφορά το δυναμικό της, εφόσον ο παραγωγικός πληθυσμός της Περιφέρειας παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Η διαμόρφωση των τάσεων αυτών συνεπάγεται την ύπαρξη υποβάθρου το οποίο δύναται να στηρίξει τα νέα δίκτυα αερομεταφορών που σχεδιάζονται να λειτουργήσουν στη Δυτική Ελλάδα. Όσον αφορά τον χαρακτήρα της οικονομίας, παρατηρείται σταδιακή στροφή προς τον τριτογενή τομέα, γεγονός σημαντικό για τον τομέα των αερομεταφορών, εφόσον οι δραστηριότητες που συμπεριλαμβάνονται στον τριτογενή τομέα όπως ο τουρισμός απαιτούν γρήγορες και τακτικές μετακινήσεις, κάτι που παρέχεται από τα μέσα αερομεταφορών.

Ένα από τα χαρακτηριστικά της Περιφέρειας είναι τα χαμηλά ποσοστά επενδύσεων, σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ανισοκατανομή οικονομικών μεγεθών μεταξύ των τριών νομών, τους αυξημένους ρυθμούς αστικοποίησης και την έντονη απομόνωση ορισμένων περιοχών, κυρίως των νομών Αιτ/νίας και Ηλείας από πλευράς υποδομών, συμβάλουν στην διαιώνιση των πάγιων διαρθρωτικών προβλημάτων του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα. Η επένδυση στα δίκτυα μεταφορών γενικά και αερομεταφορών ειδικότερα, αναμένεται να φέρει νέα πνοή στον επενδυτικό κλάδο και να μειώσει το χάσμα μεταξύ των μεγεθών και δεικτών της Περιφέρειας και της υπόλοιπης χώρας, αίροντας την απομόνωση και εντάσσοντας τη Δυτική Ελλάδα στις εξελίξεις του εθνικού αλλά και του Ευρωπαϊκού χώρου.

Απ' την άλλη, η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει ικανό υπόβαθρο για την περαιτέρω υποστήριξη της τουριστικής δραστηριότητας και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, γεγονός που συνεπάγεται την ανάγκη στήριξης πολιτικών ενίσχυσης της τουριστικής κίνησης καθώς και βελτίωσης των υποδομών -μεταφορικών, τουριστικών-

μέσα βέβαια σε πλαίσια προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς που διαθέτει η περιοχή. Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι μια περιοχή με αξιόλογο φυσικό αλλά και ανθρωπογενές υπόβαθρο, το οποίο όμως δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς. Σε συνδυασμό με το γεγονός της ύπαρξης της γενέτειρας των Ολυμπιακών Αγώνων, Αρχαίας Ολυμπίας, η περιοχή διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα. Η θέση της περιοχής είναι προνομιακή, τόσο λόγω της γειτνίασης με τον νησιωτικό χώρο των Ιονίων (ισχυρό τουριστικό πόλο), όσο και λόγω του ρόλου που μπορεί να επωμιστεί ως Δυτικής Πύλης της Ελλάδας. Η θέση της εξάλλου, ενισχύεται από τα έργα που πραγματοποιούνται στα πλαίσια των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Χρηματοδοτήσεων. Παρόλα αυτά, οι υποδομές για την μεταφορά των τουριστών κρίνονται προβληματικές. Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας λειτουργεί περιστασιακά (τελευταία φορά λειτούργησε το 1993). Απομένουν έτσι τα αεροδρόμια Ακτίου και Αράξου, στα οποία εναπόκειται η εξυπηρέτηση στρατιωτικής και πολιτικής κίνησης.

Όσον αφορά τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου, που συνδέεται άμεσα με την διάρθρωση των αξόνων, επιμερίζει το χώρο, δημιουργώντας θύλακες οικιστικής ανάπτυξης κατά μήκος κυρίως των οδικών αξόνων αλλά και κατά μήκος των ακτών. Για να γίνει περισσότερο ισομερής καταμερισμός του οικιστικού δικτύου στο μέτρο που αυτό είναι δυνατό ώστε να καταπολεμηθεί η απερήμωση της ορεινής ενδοχώρας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η δημιουργία κόμβων πέρα από τον παραθαλάσσιο άξονα, όπου ήδη λειτουργούν η Πάτρα και το Αίγιο. Τα έργα ολοκλήρωσης του Δυτικού άξονα αλλά και η ενίσχυση των αερομεταφορών εκτιμάται ότι μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Οι τάσεις σήμερα στην Ελλάδα όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών διαμορφώνονται ως εξής: κυριαρχία των πρωτεύοντων κέντρων (Αθήνας-Θεσσαλονίκης), τα οποία ακολουθούνται από τα κέντρα μεσαίου μεγέθους, στα οποία υπάγονται, ανάμεσα σε άλλες πόλεις, η Πάτρα και η Καλαμάτα.. Πρόκειται για μία τάση που επικρατεί στις χώρες της Κεντρικής Μεσογείου. Έτσι, και στο Ιταλικό Mezzogiorno κυριαρχεί η Νάπολη ως πρωτεύον κέντρο και ακολουθούν το Μπάρι, το Μπρίντζι, ο Τάραντας και η Πεσκάρα ως κέντρα μεσαίου μεγέθους, ενώ στην Σικελία διακρίνουμε το Παλέρμο ως το μεγαλύτερο από τα κέντρα μεσαίου μεγέθους, με την Κατάνια και το Τράπανι να ακολουθούν.

Οι προοπτικές για την ενίσχυση των αερομεταφορών εκτιμάται ότι διαγράφονται ευοίωνες, κάτι που στηρίζεται κυρίως: στην εξαγωγική δραστηριότητα της

Περιφέρειας, στο γεγονός ότι οι οδικές μετακινήσεις προτιμώνται στην περίπτωση των κοντινών αποστάσεων, κατά συνέπεια για πιο μακρινές αποστάσεις προτιμώνται άλλα μέσα μεταφοράς όπως το αεροπλάνο, καθώς και στην ανάγκη για στήριξη και ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος αλλά και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Η αεροπορική κίνηση που επικρατεί στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, είναι η έκτακτη εξωτερικού για την εξυπηρέτηση τουριστικών προορισμών, όπως αποδεικνύεται από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού. Η τάση εδώ είναι η ύπαρξη κίνησης από και προς Ευρωπαϊκές χώρες κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου δηλαδή από Απρίλιο ως Οκτώβριο. Οι νέες τάσεις στην αγορά αερομεταφορικού έργου κατευθύνονται ισχυρά και από το γεγονός της πραγματοποίησης των Ολυμπιακών αγώνων όπως αποδεικνύεται από τον προγραμματισμό για επεκτάσεις στον αερολιμένα Αράξου.

Πέρα όμως από τις τάσεις που διαμορφώνονται από το γεγονός αυτό, οι όποιες πολιτικές θα πρέπει να σχεδιαστούν σε μακροπρόθεσμη βάση, έτσι ώστε η υποδομή σε έμψυχο και μη υλικό να εξακολουθήσει να εξυπηρετεί τις ανάγκες της Περιφέρειας και μετά το 2004, έτσι ώστε να επιτευχθεί κατά το μέγιστο ο στόχος για δυναμική ένταξη της Δυτικής Ελλάδας στις εξελίξεις της εθνικής και Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αθανασίου, (1995): ΚΕΠΕ
2. Ανδρικοπούλου Ε., (1995) : Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αθήνα: Θεμέλιο
3. Graham B., (1997): «Air transport liberalization in the European Union: an assesment». Regional Studies, Vol. 31.8, pp. 807-822.
4. Γεωργική Έρευνα , Υπουργείο Γεωργίας, 1995-1996.
5. Γιαννακόπουλος Γ., Παπιάς Β., Τσεκούρας Δ. κ.α. (1996): «Αναπτυξιακή Μελέτη Ν. Αχαΐας», Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πάτρας.
6. Γραφείο Δοξιάδη, (1995): «Νέα εθνική έρευνα προέλευσης-προορισμού της οδικής κυκλοφορίας», Αθήνα : ΥΠΕΧΩΔΕ
7. Δελτία Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης ΥΠΑ Αερολιμένα Ανδραβίδας
8. Δελτία Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης ΥΠΑ Αερολιμένα Αράξου
9. Δελτία Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης ΥΠΑ Αερολιμένα Καλαμάτας
- 10.«Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, Ελευθέρωση του εναέριου χώρου της Ευρώπης», Λευκή Βίβλος , Βρυξέλλες 1996
- 11.Διεύθυνση Γεωργίας Ν. Αιτωλοακαρνανίας: Δελτία Παραγωγής Αγροτικών Προϊόντων
- 12.Διεύθυνση Αγροτικής Ανάπτυξης Ν. Ηλείας: Δελτία Παραγωγής Αγροτικών Προϊόντων
- 13.Διεύθυνση Γεωργίας Ν. Αχαΐας: Δελτία Παραγωγής Αγροτικών Προϊόντων
- 14.Δυτική Ελλάδα, Αναπτυξιακές Δυνατότητες και Προοπτικές, ΚΕΠΕ 1996.
- 15.Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1996): «Η σημασία της τρίτης δέσμης μέτρων απελευθέρωσης της αγοράς αεροπορικών μεταφορών».
16. Ερευνητικό Πρόγραμμα για λογαριασμό της ΥΠΑ (Βόλος 1998): «Στρατηγικός Σχεδιασμός και Διαχείριση της Αεροπορικής Υποδομής στις Περιφέρειες Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας».

- 17.ΕΣΥΕ , Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων για το σύνολο της χώρας
- 18.ΕΣΥΕ , Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων για την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
- 19.ΕΣΥΕ, Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων για το Νομό Αιτολοακαρνανίας
- 20.ΕΣΥΕ , Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων για το Νομό Αχαΐας
- 21.ΕΣΥΕ , Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων για το Νομό Ηλείας
- 22.ΕΣΥΕ, Στατιστική του Τουρισμού, 1986 και 1987, Αθήνα 1990
- 23.ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΕΟΤ
- 24.ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες 1967, 1976, 1977, 1982, 1987 και 1989.
- 25.ΕΣΥΕ, Διεύθυνση Μεταφορών και Υπηρεσιών
- 26.Ετήσια έκδοση HELLENEWS με την συνεργασία της εφημερίδας ΕΞΙΠΡΕΣ : Πάτρα-Δυτική Ελλάδα, Ιούνιος 1995
- 27.Καββαδίας Π., (1993): Περιφερειακοί δείκτες οικονομικής ευημερίας. ΚΕΠΕ, Αθήνα
- 28.Καράλης Κ., (9/8/1998): «Εξοδος των μυρίων σε όλη την Ευρώπη», Ελευθεροτυπία
- 29.Κτενάς Σ., (8/3/1998) : «Η Ελλάδα έχει ρεύμα», Το Βήμα
- 30.Κτενάς Σ., (29/3/1998) : «Τουριστικό κύμα από τη Ρωσία», Το Βήμα
- 31.Κτενάς Σ., (5/4/1998) : «Οι Ευρωπαίοι επιστρέφουν», Το Βήμα
- 32.Μεταφορές, Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1988-1992, ΚΕΠΕ, Αθήνα 1989
- 33.Μεταξάς Β.Ν., (1986) : Οικονομική των Μεταφορών. Αθήνα: Παπαζήσης.
- 34.Μπεριάτος Η., (1996): «Ο ρόλος της τοπικής και περιφερειακής (αυτο)διοίκησης στην ανάπτυξη της διασυνοριακής και διαπεριφερειακής συνεργασίας».
- 35.Ντιγριντάκης Χ., (8/8/1998): «Οι ξένοι operators επενδύουν στην Ελλάδα», Επενδυτής
- 36.«Ο απεγκλωβισμός των περιφερειακών περιοχών», Ευρώπη 2000+ Συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη. Λουξεμβούργο 1994.
- 37.Οδικοί – Τουριστικοί Χάρτες ΕΛΠΑ 25^η έκδοση, Αθήνα 1997-98.
- 38.Πανταζής Α., Κραντωνέλης Κ., Παπαγεωργίου Α., κ.α., (1996) : «Μελέτη των

Χωρικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στο Επίπεδο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας» Α' και Β' φάση, Αθήνα : ΥΠΕΧΩΔΕ.

39. Προφυλλίδης Β., (1993) : Οικονομική των Μεταφορών. Θεσσαλονίκη: Γιαχούδη, Γιαπούλη

40. Ρογκάν Α. κ.α. (1993) : «Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής». Αθήνα: ΥΠΕΘΟ.

41. Σκάγιαννης Π., (1994) : Πολιτική του Προγραμματισμού των Υποδομών. Αθήνα: Σταμούλης

42. Σταύρου Σ.Α., (1984) : Η Ανάπτυξη του Τουρισμού στην Ελλάδα. Αθήνα.

43. Στεφάνου Π., «Στρατηγική θεώρηση του Ελληνικού Συστήματος Αεροπορικών Μεταφορών».

44. «Τουρισμός και Αερομεταφορές». Περιοδικό Πτήση. Τεύχος 146, Μάιος 1997

45. Τράτσα Μ., (22/3/1998) : «Οι αεροπορικοί ναύλοι», Το Βήμα

46. ΥΧΟΠ, Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομού Αιτωλοκαρνανίας, 1984

47. ΥΧΟΠ, Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομού Αχαΐας, 1984

48. ΥΧΟΠ, Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομού Ηλείας, 1984

49. Φραντζεσκάκης Ι.Μ-Γιαννόπουλος Γ.Α., (1986) : Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. Θεσσαλονίκη : Παρατηρητής.

50. Χαραλαμπίδου Β., Κτενάς Σ., (28/6/1998) : «Έρχονται τα φθηνά εισιτήρια», Το Βήμα

51. Χαραλαμπίδου Β., (12/7/1998) : «Κόμβος στο οδικό δίκτυο των Βαλκανίων η Ελλάδα», Το Βήμα

52. Χαραλαμπίδου Β., (26/7/1998) : «14 μεγάλα έργα φέρνουν πιο κοντά την Ευρώπη», Το Βήμα

53. Συνέντευξη Αερολιμενάρχη Αράξου

54. Συνέντευξη Υπευθύνου Αεροπορικών Εταιριών

55. Συνέντευξη Προϊσταμένου Ο.Α.

56. Συνέντευξη τηλεπικοινωνιακού υπαλλήλου



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΡΩΜΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

«ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕΣΩ
ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1998



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 933/2 v.2
Ημερ. Εισ.: 27-11-1998
Δωρεά: Συγγραφέας
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
1998
ΡΩΜ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Πίνακας 1: Κατανομή υφισταμένων αεροδρομίων ανά περιφέρεια και τεχνικά χαρακτηριστικά των κυριότερων αερολιμένων.

Περιφέρεια	Αρ. Αεροδρομίων
Στην Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	2 Αεροδρόμια
Στην Κεντρική Μακεδονία	2 Αεροδρόμια
Στην Δυτική Μακεδονία	3 Αεροδρόμια
Στην Ήπειρο	2 Αεροδρόμια
Στη Θεσσαλία	3 Αεροδρόμια
Στα Ιόνια Νησιά	3 Αεροδρόμια
Στη Δυτική Ελλάδα	2 Αεροδρόμια
Στη Στερεά Ελλάδα	1 Αεροδρόμιο
Στην Αττική	3 Αεροδρόμια
Στην Πελοπόννησο	3 Αεροδρόμια
Στο Βόρειο Αιγαίο	4 Αεροδρόμια
Στο Νότιο Αιγαίο	13 Αεροδρόμια
Στην Κρήτη	3 Αεροδρόμια
Σύνολο	44 Αεροδρόμια

Ονομασία αερολιμένα	Μήκος διαδρόμου	Πλάτος διαδρόμου
Κ.Α. Αθηνών "Ελληνικό"	3.500	60
	3.150	45
Κ.Α. Θεσ/νίκης "Μακεδονία"	2.400	60
	2.440	50
Κ.Α. Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης"	2.680	45
	1.570	50
Κ.Α. Ρόδου "Παραδείσι" "Διαγόρας"	3.260	45
Κ.Α. Κερκύρας "Ι.Καποδίστριας"	2.375	45
Κ.Α. Αλεξ/λης "Δημόκριτος"	2.600	45
Κ.Α. Μυτιλήνης	2.414	45
Κ.Α. Αράξου	2.990	45
Κ.Α. Ρόδου Λήμνου	3.000	45
Κ.Α. Χανίων	3.350	45
Κ.Α. Κώ	2.400	45
Κ.Α. Καλαμάτας	2.661	45
Κ.Α. Κεφαλληνίας	2.430	45
Κ.Α. Σάμου	2.030	45
Κ.Α. Ζακύνθου	2.220	45

Πηγή: Ελλάδα 2010, ΥΠΕΘΟ 1993

Πίνακας 2: Αερολιμένες εσωτερικού

α/α	Όνομασία αερολιμένα	Μήκος διαδρόμου	Πλάτος διαδρόμου
1	Κ.Α. Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (*)	3.000	45
2	Κ.Α. Ιωαννίνων (*)	2.400	45
3	Κ.Α. Ακτίου Πρέβεζας (*)	2.990	30
4	Κ.Α. Χίου (*)	1.500	30
5	Κ.Α. Σαντορίνης (*)	2.120	30
6	Κ.Α. Μυκόνου (*)	1.410	30
7	Κ.Α. Σκιάθου (*)	1.570	30
8	Κ.Α. Καρπάθου (*)	2.850	30
9	Κ.Α. Νάξου	1.080	30
10	Κ.Α. Καστοριάς "Αριστοτέλης"	1.810	30
11	Κ.Α. Πάρου (*)	720	30
12	Κ.Α. Μήλου (*)	800	25
13	Κ.Α. Σκύρου	3.000	30
14	Κ.Α. Κυθήρων	1.450	30
15	Κ.Α. Κοζάνης "Φίλιππος"	1.830	30
16	Κ.Α. Καστελόριζου	800	25
17	Κ.Α. Σύρου	1.080	30
18	Κ.Α. Λέρου	1.015	30
19	Κ.Α. Κάσου	760	25
20	Κ.Α. Σητείας	730	25
21	Κ.Α. Ν. Αγχιάλου (*)	2.990	30

Πηγή: Ελλάδα 2010

(*)Εξυπηρετούν έκτατες πτήσεις εξωτερικού

Πίνακας 3: Πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

1971	Ν. Αιτ/νίας	Ν.Αχαΐας	Ν. Ηλείας	1981	Ν. Αιτ/νίας	Ν.Αχαΐας	Ν. Ηλείας	1991	Ν. Αιτ/νίας	Ν.Αχαΐας	Ν. Ηλείας
-0-4	25372	22228	15716	0-4	20000	24999	12607	0-4	13643	17289	10087
5-9	23848	20348	16268	5-9	20384	21875	12373	5-9	16600	21707	12770
10-14	23592	21856	17208	10-14	21964	23761	13653	10-14	18639	23881	13684
15-19	18088	20236	12060	15-19	17956	22221	12483	15-19	18803	24549	12974
20-24	12868	15228	7976	20-24	12624	20330	9645	20-24	16532	25506	11863
25-29	11648	12040	7124	25-29	12237	18440	9539	25-29	14969	21061	11485
30-34	15064	15288	9384	30-34	12482	18246	9036	30-34	14743	20780	12196
35-39	15972	17248	11124	35-39	10420	13912	7209	35-39	13581	19551	11057
40-44	15872	17204	11556	40-44	13769	17028	9250	40-44	13371	18954	10812
45-49	11636	14360	8992	45-49	14694	17712	10037	45-49	11400	14839	8895
50-54	10632	11696	7720	50-54	14695	17557	10982	50-54	13682	16904	10365
55-59	11036	13168	9528	55-59	10847	14182	8439	55-59	14257	17298	11314
60-64	10576	12392	9488	60-64	9159	10609	7497	60-64	14005	16486	11179
65-69	8748	10124	7796	65-69	9557	11728	8552	65-69	10743	12776	9234
70-74	6272	7300	6340	70-74	8564	9997	8264	70-74	8142	9576	6920
75-79	3576	4172	3300	75-79	5440	6432	5732	75-79	6765	8437	6469
80-84	2480	2964	2028	80-84	3184	3982	3280	80-84	4518	5641	4729
85+	1688	1996	1444	85+	1992	2153	1679	85+	2988	3751	2834
Σύνολο	228968	239848	165052	Σύνολο	219968	275164	160257	Σύνολο	227381	298986	178867

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 4: Πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες και ρυθμός μεταβολής ανά ηλικιακή ομάδα στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (σε ποσοστά)

1971	N. Αιτ/νίας	N.Αχαΐας	N. Ηλείας	1981	N. Αιτ/νίας	N.Αχαΐας	N. Ηλείας	1991	N. Αιτ/νίας	N.Αχαΐας	N. Ηλείας
0-4	11,1%	9,3%	9,5%	0-4	9,1%	9,1%	7,9%	0-4	6,0%	5,8%	5,6%
5-9	10,4%	8,5%	9,9%	5-9	9,3%	7,9%	7,7%	5-9	7,3%	7,3%	7,1%
10-14	10,3%	9,1%	10,4%	10-14	10,0%	8,6%	8,5%	10-14	8,2%	8,0%	7,7%
15-19	7,9%	8,4%	7,3%	15-19	8,2%	8,1%	7,8%	15-19	8,3%	8,2%	7,3%
20-24	5,6%	6,3%	4,8%	20-24	5,7%	7,4%	6,0%	20-24	7,3%	8,5%	6,6%
25-29	5,1%	5,0%	4,3%	25-29	5,6%	6,7%	6,0%	25-29	6,6%	7,0%	6,4%
30-34	6,6%	6,4%	5,7%	30-34	5,7%	6,6%	5,6%	30-34	6,5%	7,0%	6,8%
35-39	7,0%	7,2%	6,7%	35-39	4,7%	5,1%	4,5%	35-39	6,0%	6,5%	6,2%
40-44	6,9%	7,2%	7,0%	40-44	6,3%	6,2%	5,8%	40-44	5,9%	6,3%	6,0%
45-49	5,1%	6,0%	5,4%	45-49	6,7%	6,4%	6,3%	45-49	5,0%	5,0%	5,0%
50-54	4,6%	4,9%	4,7%	50-54	6,7%	6,4%	6,9%	50-54	6,0%	5,7%	5,8%
55-59	4,8%	5,5%	5,8%	55-59	4,9%	5,2%	5,3%	55-59	6,3%	5,8%	6,3%
60-64	4,6%	5,2%	5,7%	60-64	4,2%	3,9%	4,7%	60-64	6,2%	5,5%	6,2%
65-69	3,8%	4,2%	4,7%	65-69	4,3%	4,3%	5,3%	65-69	4,7%	4,3%	5,2%
70-74	2,7%	3,0%	3,8%	70-74	3,9%	3,6%	5,2%	70-74	3,6%	3,2%	3,9%
75-79	1,6%	1,7%	2,0%	75-79	2,5%	2,3%	3,6%	75-79	3,0%	2,8%	3,6%
80-84	1,1%	1,2%	1,2%	80-84	1,4%	1,4%	2,0%	80-84	2,0%	1,9%	2,6%
85+	0,7%	0,8%	0,9%	85+	0,9%	0,8%	1,0%	85+	1,3%	1,3%	1,6%
Σύνολο	100,0%	100,0%	100,0%	Σύνολο	100,0%	100,0%	100,0%	Σύνολο	100,0%	100,0%	100,0%

1971-1981	N. Αιτ/νίας	N.Αχαΐας	N. Ηλείας	1981-1991	N. Αιτ/νίας	N.Αχαΐας	N. Ηλείας
0-4	-21,2%	12,5%	-19,8%	0-4	-31,8%	-30,8%	-20,0%
5-9	-14,5%	7,5%	-23,9%	5-9	-18,6%	-0,8%	3,2%
10-14	-6,9%	8,7%	-20,7%	10-14	-15,1%	0,5%	0,2%
15-19	-0,7%	9,8%	3,5%	15-19	4,7%	10,5%	3,9%
20-24	-1,9%	33,5%	20,9%	20-24	31,0%	25,5%	23,0%
25-29	5,1%	53,2%	33,9%	25-29	22,3%	14,2%	20,4%
30-34	-17,1%	19,3%	-3,7%	30-34	18,1%	13,9%	35,0%
35-39	-34,8%	-19,3%	-35,2%	35-39	30,3%	40,5%	53,4%
40-44	-13,2%	-1,0%	-20,0%	40-44	-2,9%	11,3%	16,9%
45-49	26,3%	23,3%	11,6%	45-49	-22,4%	-16,2%	-11,4%
50-54	38,2%	50,1%	42,3%	50-54	-6,9%	-3,7%	-5,6%
55-59	-1,7%	7,7%	-11,4%	55-59	31,4%	22,0%	34,1%
60-64	-13,4%	-14,4%	-21,0%	60-64	52,9%	55,4%	49,1%
65-69	9,2%	15,8%	9,7%	65-69	12,4%	8,9%	8,0%
70-74	36,5%	36,9%	30,3%	70-74	-4,9%	-4,2%	-16,3%
75-79	52,1%	54,2%	73,7%	75-79	24,4%	31,2%	12,9%
80-84	28,4%	34,3%	61,7%	80-84	41,9%	41,7%	44,2%
85+	18,0%	7,9%	16,3%	85+	50,0%	74,2%	68,8%
Σύνολο	-3,9%	14,7%	-2,9%	Σύνολο	3,4%	8,7%	11,6%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 5: Απασχόληση και παραγωγή ανά τομέα στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Έτος	Απασχόληση ανά τομέα				Έτος	Ποσοστά απασχόλησης ανά τομέα			
	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής	Σύνολο		1971	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
1971	67.796	6.688	21.900	96.384	1971	70,3%	6,9%	22,7%	100,0%
N.Αιτ'νίας	67.796	6.688	21.900	96.384	N.Αιτ'νίας	70,3%	6,9%	22,7%	100,0%
N.Αχαΐας	30.944	18.440	32.736	82.120	N.Αχαΐας	37,7%	22,5%	39,9%	100,0%
N.Ηλείας	41.104	4.976	15.452	61.532	N.Ηλείας	66,8%	8,1%	25,1%	100,0%
Σύνολο	139.844	30.104	70.088	240.036	Σύνολο	58,3%	12,5%	29,2%	100,0%
1981					1981				
N.Αιτ'νίας	52.696	7.068	24.067	83.831	N.Αιτ'νίας	62,9%	8,4%	28,7%	100,0%
N.Αχαΐας	27.135	23.077	45.096	95.308	N.Αχαΐας	28,5%	24,2%	47,3%	100,0%
N.Ηλείας	33.049	5.093	19.421	57.563	N.Ηλείας	57,4%	8,8%	33,7%	100,0%
Σύνολο	112.880	35.238	88.584	236.702	Σύνολο	47,7%	14,9%	37,4%	100,0%
1991					1991				
N.Αιτ'νίας	35.409	5.370	33.320	74.099	N.Αιτ'νίας	47,8%	7,2%	45,0%	100,0%
N.Αχαΐας	18.663	15.674	60.573	94.910	N.Αχαΐας	19,7%	16,5%	63,8%	100,0%
N.Ηλείας	23.460	4.052	28.621	56.133	N.Ηλείας	41,8%	7,2%	51,0%	100,0%
Σύνολο	77.532	25.096	122.514	225.142	Σύνολο	34,4%	11,1%	54,4%	100,0%

Έτος	Παραγωγή ανά τομέα				Έτος	Ποσοστά παραγωγής ανά τομέα			
	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής	Σύνολο		1971	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
1971	1.651	525	2.547	4.723	1971	35,0%	11,1%	53,9%	100,0%
N.Αιτ'νίας	1.651	525	2.547	4.723	N.Αιτ'νίας	35,0%	11,1%	53,9%	100,0%
N.Αχαΐας	1.380	2.003	3.291	6.674	N.Αχαΐας	20,7%	30,0%	49,3%	100,0%
N.Ηλείας	1.609	393	1.774	3.776	N.Ηλείας	42,6%	10,4%	47,0%	100,0%
Σύνολο	4.640	2921	7.612	15.173	Σύνολο	30,6%	19,3%	50,2%	100,0%
1981					1981				
N.Αιτ'νίας	14.542	7.509	14.349	36.400	N.Αιτ'νίας	40,0%	20,6%	39,4%	100,0%
N.Αχαΐας	9.696	10.427	27.244	47.367	N.Αχαΐας	20,5%	22,0%	57,5%	100,0%
N.Ηλείας	12.815	2.712	11.480	27.007	N.Ηλείας	47,5%	10,0%	42,5%	100,0%
Σύνολο	37.053	20.648	53.073	110.774	Σύνολο	33,4%	18,6%	47,9%	100,0%
1991					1991				
N.Αιτ'νίας	76.286	17.624	115.364	209.274	N.Αιτ'νίας	36,5%	8,4%	55,1%	100,0%
N.Αχαΐας	53.927	73.729	159.537	287.193	N.Αχαΐας	18,8%	25,7%	55,6%	100,0%
N.Ηλείας	66.937	11.905	68.537	147.379	N.Ηλείας	45,4%	8,1%	46,5%	100,0%
Σύνολο	197.150	103.258	343.438	643.846	Σύνολο	30,6%	16,0%	53,3%	100,0%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 6: Πρωτογενή στοιχεία περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	1981*	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1991*	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.
A ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ																		
Αριθμός κατοίκων.	655.262	655.262	665.136	673.560	681.591	689.150	693.619	695.862	697.665	697.925	701.494	707.687	707.687	716.309	722.043	725.005	729.760	731.399
Αριθμός κατοίκων κρωτεύουσας.	173.651	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	195.102	-	-	-	-	-	-
Πυκνότητα πληθυσμού (κατά τ.χμ.)	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-	-	-	-	-	-
Αστικός Πληθυσμός	273.987	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319.034	-	-	-	-	-	-
Ημιαστικός πληθυσμός	81.084	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80.864	-	-	-	-	-	-
Αγροτικός πληθυσμός	300.191	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	307.789	-	-	-	-	-	-
Γάμοι (μόνιμος κατοικία γαμβρού)	4.248	4.248	4.115	4.321	3.552	3.862	3.491	3.791	3.006	3.408	3.360	-	3.723	2.830	3.473	3.206	3.619	-
Γεννήσεις (μόνιμος κατοικία μητρός)	10.008	10.008	9.752	9.585	9.174	8.552	8.211	7.771	7.693	7.415	7.278	-	7.208	7.335	7.142	7.060	6.674	-
Θάνατοι (μόνιμος κατοικία θανόντος)	6.033	6.033	6.073	6.428	6.273	6.557	6.674	6.581	6.487	6.550	6.695	-	6.692	6.905	6.784	6.864	7.156	-
Αριθμός Νουκοκυριών	179.910	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	196.553	-	-	-	-	-	-
Ενεργός Πληθυσμός	250.503	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262.654	-	94.506	96.172	96.750	104.911	95.600
Απασχολούμενοι	240.942	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238.293	-	84.500	86.500	87.500	95.600	85.622
Άνεργοι	9.561	3.016	3.476	3.141	4.514	5.338	5.844	6.738	6.803	6.805	7.698	24.361	9.578	10.006	9.672	9.250	9.311	9.978
B ΠΡΟΙΟΝ - ΕΙΣΟΔΗΜΑ																		
Κατά κεφ.ιδιωτ. Εθν. Εισόδημα (δρχ)	152.763	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κατά κεφ.διαθ.ιδιωτ.εισόδημα (δρχ)	162.370	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Συνολικό Ακαθ.Εργ.Προτόν (εκατ.δρχ)	-	110.774	140.923	164.569	195.382	235.222	273.608	303.678	384.208	442.694	518.532	-	639.168	723.117	827.385	931.258	-	-
Γεωργία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,2	-
Βιομηχανία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	-
Υπηρεσίες % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,4	-
Ακαθ.Εργ.Προτόν κατά κεφαλή (δρχ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.916.297	-
Ακαθ.Εργ.Προτόν % μέσου όρου χώρας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84	-
Γ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (εκ. δρχ.)																		
Πιωτικές	21.833	-	23.234	-	-	-	-	-	49.732	59.538	71.314	-	71.821	71.950	73.441	97.226	117.273	-
Δημόσιες	5.274	-	7.489	-	-	-	-	-	12.077	16.269	15.810	-	16.413	25.744	42.985	54.273	66.022	-
Σύνολο.	27.107	-	30.723	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μεταποίηση (μονάδες>10 ατ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.076	-	-	-
Δ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ																		
Αριθμός κατοικιών	242.567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	287.583	-	-	-	-	-	-
Αριθμός νέων κατοικιών.	-	9.676	9.512	10.635	5.806	6.829	7.133	6.588	6.563	7.995	7.773	-	6.615	5.860	4.923	6.472	6.780	-
Αριθμός δομημένων νέων κατοικιών.	-	33.551	33.676	38.293	21.632	25.056	25.799	22.971	22.800	28.242	27.923	-	23.126	20.478	16.726	22.554	23.025	-
Όγκος σε m ³ νέων κατοικιών.	-	3.482.232	3.466.541	4.091.361	2.118.771	2.513.789	2.657.454	2.395.727	2.384.263	2.943.158	2.966.693	-	2.439.879	2.114.291	1.808.000	2.501.000	2.533.000	-
Ε ΓΕΩΡΓΙΑ																		
Σύνολο καλλιεργειών (στρέμματα)	-	3.740.799	3.743.376	3.728.056	3.739.086	3.726.666	3.758.222	3.708.605	3.747.462	3.726.206	3.740.845	-	3.745.189	3.768.358	3.738.418	3.704.424	3.693.037	3.707.103
Αρδευθείσες καλλιεργείες (στρέμματα)	-	1.170.161	1.178.713	1.227.592	1.245.364	1.261.703	1.270.997	1.277.248	1.309.837	1.348.019	1.277.803	-	1.387.609	1.387.804	1.362.452	1.375.933	1.391.703	1.426.983
Ελαιόλαδο (τόννοι)	-	37.124	36.426	46.693	45.256	33.100	60.142	42.856	48.524	65.822	46.078	-	18.062	40.867	32.329	31.289	39.139	51.957
Καπνός (τόννοι)	-	27.166	23.508	23.494	23.831	27.314	30.314	29.901	29.710	30.813	30.444	-	40.295	46.585	41.646	32.320	31.499	32.573
Βαμβάκι (τόννοι)	-	8.468	6.391	11.452	14.873	24.055	25.404	26.646	24.543	18.833	16.688	-	11.319	14.642	17.321	25.431	29.151	23.781
Σίτος (τόννοι)	-	86.441	81.049	67.350	57.134	50.030	49.555	49.352	47.563	48.813	58.015	-	53.531	49.798	55.986	53.393	53.255	49.968
Ρύζι (τόννοι)	-	1.125	2.060	785	400	600	500	780	800	1.100	4.350	-	1.440	1.760	2.820	2.820	2.670	2.625
Εσπεριδοειδή (τόννοι)	-	138.406	118.366	115.580	120.612	133.720	169.279	82.994	118.988	151.468	155.259	-	141.614	162.252	172.082	192.219	191.829	215.843
Μήλα (τόννοι)	-	4.312	3.638	4.739	3.812	4.638	4.359	4.238	4.653	5.172	4.821	-	4.320	4.216	3.866	4.433	4.328	4.339
Ροδάκινα (τόννοι)	-	3.297	3.144	3.249	2.905	2.664	2.782	2.937	2.878	3.213	2.724	-	3.068	3.047	2.772	1.974	2.754	2.751
Γεώμηλα (τόννοι)	-	262.838	251.711	265.870	274.496	262.653	199.477	246.930	244.751	351.747	344.268	-	372.336	268.064	270.029	251.970	263.352	239.399
Τομάτες (τόννοι)	-	232.371	261.077	332.582	355.317	334.803	281.946	287.453	275.735	278.771	279.470	-	272.125	270.824	290.756	278.327	125.509	305.003
Κρέας (τόννοι)	-	35.225	34.781	32.522	34.827	36.000	37.188	36.014	33.928	36.254	36.616	-	38.091	35.686	36.652	41.306	38.873	40.235
Γάλα (τόννοι)	-	145.723	150.843	154.552	144.950	139.156	150.358	155.689	160.805	164.097	159.773	-	162.962	170.519	166.400	166.478	175.420	183.491

Πίνακας 6: Πρωτογενή στοιχεία περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Τυρί μαλακό (τόννοι)	-	16.857	17.237	18.812	16.689	17.253	17.514	16.878	19.256	18.646	18.227	-	19.370	19.623	17.120	18.085	15.625	16.003
Τυρί σκληρό (τόννοι)	-	1.206	1.352	2.027	1.874	1.610	1.459	1.950	1.588	2.508	2.181	-	2.115	2.089	2.261	2.307	2.163	2.231
Λαγά (χιλ. τεμάχια)	-	108.562	116.563	119.967	112.710	127.090	127.297	120.447	103.632	112.912	132.888	-	104.986	109.002	111.302	115.674	142.047	137.240
Γεωργικοί ελκυστήρες	-	23.410	24.452	25.488	26.428	26.842	28.924	30.074	31.490	33.171	32.428	-	34.062	34.404	34.773	35.222	-	-
ΣΤ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝ.-ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ																		
Αριθμός βιομηχανικών και βιοτεχνικών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.344	2.344	-	-
Μέση Ετήσια Απασχόληση (άτομα)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.466	-	-
Κύριος Εργασίων (εκατ. Δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	140.934	172.678	-	-
Ζ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΡΕΥΜΑ (σε MWh)																		
Συνολική κατανάλωση ηλεκτρ. ρεύματος	-	830.825	894.055	973.923	1.017.918	1.048.164	1.148.470	1.200.429	1.247.791	1.284.193	1.307.948	-	1.372.330	1.441.182	1.512.484	1.569.204	1.590.164	1.679.867
Οικιακή χρήση ηλεκτρικού ρεύματος	-	266.480	269.241	297.555	317.088	340.939	354.748	384.035	396.082	417.714	423.480	-	476.179	508.531	529.648	540.136	572.951	620.700
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. ρεύματος	-	336.698	377.401	403.710	403.610	371.872	433.894	436.719	449.969	463.834	450.609	-	447.330	431.143	432.190	424.903	432.686	430.669
Η ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ																		
Επιχειρήσεις γονδρικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.820	2.820	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (άτομα-γονδρ.εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.310	-	-
Κύριος εργασιών γονδρικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237.370	283.128	-	-
Επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.489	6.489	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (άτομα-λιαν. Εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.785	-	-
Κύριος εργασιών λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211.986	260.418	-	-
Επιχειρήσεις υπηρεσιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.445	5.445	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (υπηρεσίες)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.726	-	-
Κύριος εργασιών-υπηρεσίες(εκατ.δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75.372	106.352	-	-
Θ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ																		
Κλίνες σε ξενοδοχειακά καταλύματα	-	12.021	12.518	13.180	13.602	13.314	13.327	13.605	14.207	14.107	13.585	-	13.981	14.490	14.650	14.706	14.193	14.169
Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	-	695.078	709.550	753.135	759.013	736.433	779.554	719.037	743.545	804.892	768.314	-	730.341	781.385	745.527	763.668	761.900	743.758
Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	-	751.986	818.917	834.387	854.211	833.817	703.825	829.814	734.666	735.586	783.317	-	610.094	678.945	680.472	755.367	598.423	586.713
Ι ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ																		
Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία	-	27.997	33.739	36.324	39.292	43.711	48.706	51.730	54.703	58.075	62.590	-	64.600	65.986	70.146	73.736	77.966	82.230
Ταξί και αγοράρια σε κυκλοφορία	-	1.872	1.880	1.819	1.827	1.831	1.984	1.985	1.996	2.006	1.999	-	2.002	2.005	2.008	2.008	2.217	2.008
Λεωφορεία σε κυκλοφορία	-	759	791	797	801	810	848	852	856	866	878	-	890	907	926	943	978	987
Φορτηγά σε κυκλοφορία	-	29.768	33.199	36.683	39.576	41.957	43.219	45.023	47.077	49.528	52.417	-	53.907	53.870	55.604	57.346	59.751	61.996
Τροχαία ατυχήματα	-	1.133	1.303	1.300	-	1.298	1.223	1.193	1.266	1.288	1.156	-	1.111	1.017	1.158	1.394	1.466	-
Τηλεφωνικές συσκευές	-	129.537	137.053	147.165	157.459	165.390	175.090	186.135	199.997	215.091	225.198	-	250.029	267.611	284.441	295.973	313.254	-
ΙΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ (εκ.δργ.)																		
Ταμειοτηρίω	-	32.719	44.523	54.045	64.011	90.936	107.997	133.734	169.726	218.088	248.692	-	281.137	308.093	355.830	407.812	515.959	-
Προθεσμίας	-	11.706	16.578	20.824	28.224	35.857	43.626	55.319	67.595	79.174	83.257	-	85.076	93.505	99.113	135.858	153.241	-
Σύνολο Αποταμιευτικών	-	44.445	61.101	74.869	92.235	126.793	151.623	189.053	237.321	297.262	331.949	-	366.213	401.598	454.943	543.670	669.200	-
Όντας	-	1.711	2.278	2.716	4.008	4.999	5.227	5.012	5.875	9.190	11.632	-	12.144	14.037	16.077	23.217	28.178	-
Σύνολο καταθέσεων	-	46.136	63.379	77.585	96.243	131.792	156.850	194.065	243.196	306.452	343.581	-	378.357	415.635	471.020	566.889	697.378	-
ΙΒ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (εκ.δργ.)																		
Εισπράξεις δημοσίων ταμείων	-	9.127	12.893	17.236	22.885	27.606	40.874	42.779	50.643	54.238	72.786	-	89.839	110.859	123.593	134.190	140.017	-
Πληρωμές δημοσίων ταμείων	-	9.064	11.817	14.664	17.879	25.060	29.386	32.921	35.127	46.998	66.478	-	74.008	80.987	93.888	97.437	103.127	-
Φόροι έμμεσοι	-	5.930	8.138	11.410	15.722	18.323	28.372	30.082	35.683	38.812	50.263	-	64.542	83.460	91.594	90.267	87.018	-
Φόροι άμεσοι	-	2.695	3.762	4.643	6.179	8.075	10.435	10.946	12.774	14.036	19.898	-	21.717	22.834	26.041	38.263	46.661	-
Αριθμός οορολογουμένων	-	-	73.973	78.828	82.658	88.594	94.311	98.337	106.423	110.327	115.984	-	122.251	135.103	145.879	153.197	206.150	216.405
Δηλωθέν εισόδημα	-	-	27.713	37.168	44.804	56.631	76.009	88.596	102.517	125.498	157.187	-	195.146	239.692	276.682	318.611	437.346	504.379
ΙΓ ΠΑΙΔΕΙΑ																		

Πίνακας 6: Πρωτογενή στοιχεία περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Αριθμός δημοτικών σχολείων	-	1.036	1.036	1.020	1.012	965	954	919	879	825	797	-	793	773	743	718	707	692
Διδακτικό προσωπικό δημοτ. σχολείων	-	3.003	2.962	2.939	3.159	2.918	2.944	2.879	2.933	3.004	3.080	-	3.249	3.126	2.936	2.923	2.747	3.004
Μαθητές δημοτικών σχολείων	-	68.131	66.802	66.084	74.182	64.740	63.839	61.155	61.571	60.751	59.114	-	59.998	57.321	53.638	51.014	49.046	46.410
Αριθμός γυμνασίων	-	114	117	118	117	129	134	137	138	138	141	-	143	144	145	149	150	149
Διδακτικό προσωπικό γυμνασίων	-	1.406	1.503	1.572	1.611	1.701	1.814	1.915	1.980	2.018	2.122	-	2.184	2.197	2.135	2.229	2.299	2.339
Μαθητές γυμνασίων	-	30.182	31.415	31.730	30.999	31.492	32.057	32.708	31.808	31.481	31.613	-	31.134	31.215	31.381	31.079	29.422	29.507
ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΥΚΕΙΩΝ-ΓΕΝΙΚΑ-ΤΕΛ-ΕΠΑ-ΕΚΚ	-	66	66	63	64	73	76	83	80	85	79	-	88	115	114	121	124	124
Διδακτικό προσωπικό λυκείων	-	773	839	929	1.015	1.137	1.208	1.285	1.069	1.322	1.301	-	1.455	1.887	2.022	1.998	2.090	1.820
Μαθητές λυκείων	-	13.472	14.193	14.927	16.182	17.508	17.904	18.713	15.843	18.472	17.347	-	18.632	27.018	25.903	25.929	26.963	26.018
ΙΔ ΥΓΕΙΑ																		
Εξέλες θεραπευτηρίων	-	2.129	1.890	1.813	1.775	1.728	1.623	1.749	1.784	1.754	1.902	-	1.919	1.934	2.085	1.970	-	-
Ημέρες νοσηλείας	-	412.789	400.437	363.000	363.651	339.615	303.774	376.298	353.201	367.996	378.288	-	411.021	424.425	439.900	-	-	-
Αριθμός ιατρών	-	887	961	1.084	1.169	1.215	1.238	1.428	1.266	1.319	1.500	-	1.673	2.026	2.125	2.213	2.066	-
Αριθμός οδοντιάτρων	-	255	286	285	306	327	338	356	379	389	412	-	418	425	443	457	463	-
Φαρμακεία	-	201	223	241	269	276	292	318	347	387	394	-	393	410	425	440	449	-

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 7: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Αιτωλοακαρνανίας

ΝΟΜΟΣ : ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	1981*	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1991*	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.
A ΠΑΗΘΥΣΜΟΣ																		
Αριθμός κατοίκων.	219.764	219.764	221.189	222.847	224.422	225.912	226.635	227.033	227.149	226.028	226.280	228.180	228.180	230.344	231.816	232.603	233.928	234.410
Αριθμός κατοίκων κρητεύουσας.	10.164	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.674	-	-	-	-	-	-
Προκώπηση πληθυσμού (κατά τ.γ.μ.)	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	-	-	-	-	-	-
Αστικός Πληθυσμός	56.462	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75.853	-	-	-	-	-	-
Ημισιαστικός πληθυσμός	49.360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.357	-	-	-	-	-	-
Αγροτικός πληθυσμός	113.942	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	113.970	-	-	-	-	-	-
Γάιους (μόνιμος κατοίκια γεωμετροί)	1.418	1.418	1.432	1.538	1.196	1.232	1.184	1.302	1.007	1.075	1.062	-	1.180	948	1.102	1.032	1.095	-
Γεωργόι (μόνιμος κατοίκια μητροί)	3.236	3.236	3.087	2.971	2.883	2.719	2.774	2.566	2.639	2.423	2.356	-	2.399	2.374	2.360	2.368	2.204	-
Θάνατοι (μόνιμος κατοίκια θανάτους)	2.033	2.033	2.052	2.101	2.078	2.123	2.292	2.205	2.172	2.172	2.117	-	2.274	2.304	2.240	2.324	2.444	-
Αριθμός Νοσοκομείων	58.660	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63.197	-	-	-	-	-	-
Ενεργός Πληθυσμός	88.688	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85.693	-	25.257	27.149	28.706	36.812	34.000
Απασχολούμενοι	85.327	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77.468	-	22.500	24.500	25.500	34.000	31.333
Άνεργοι	3.361	1.210	1.025	879	1.454	1.661	1.696	2.321	2.677	2.619	2.331	8.225	3.046	2.757	2.649	3.206	2.812	2.667
B ΠΡΟΙΟΝ - ΕΙΣΟΔΗΜΑ																		
Κατά κρο. ιδιωτ. Εθν. Εισόδημα (δργ.)	152.347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κατά κρο. ιδιωτ. εισόδημα (δργ.)	163.848	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Συνολικό Ακαθ.Εργ.Προϊόν (εκστ.δργ.)	-	36.400	40.909	49.295	55.950	69.725	80.741	90.225	123.405	144.645	165.274	-	205.878	232.252	265.446	300.003	-	-
Γεωργία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-
Βιομηχανία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-
Υπηρεσίες % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53	-	-
Ακαθ.Εργ.Προϊόν κατά κεφαλή (δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.045.154	-	-	-	-	1.917.472	-	2.374.604
Ακαθ.Εργ.Προϊόν % μέσου όρου χώρας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81	-	-	-	-	84	-	84
Γ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (εκ. δργ.)																		
Ιδιωτικές	4.997	-	5.819	-	-	-	-	-	14.185	16.149	15.742	-	18.432	18.101	21.163	18.427	22.871	-
Δημόσιες	1.813	-	2.710	-	-	-	-	-	3.889	4.407	3.895	-	5.259	12.042	26.083	29.696	25.763	-
Σύνολο	6.810	-	8.529	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μετακίνηση (μονάδες > 10 ετ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.091	717	-	-
Δ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ																		
Αριθμός κατοίκων	76.235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87.098	-	-	-	-	-	-
Αριθμός νέων κατοίκων.	-	2.742	2.436	3.054	2.063	2.185	2.150	1.785	1.988	2.125	1.647	-	1.613	1.508	1.438	1.252	1.411	-
Αριθμός δομημένων νέων κατοίκων.	-	8.952	8.043	10.639	8.019	8.353	8.020	6.775	7.302	8.284	6.185	-	5.980	5.391	5.109	4.529	4.906	-
Όγκος σε m ³ νέων κατοίκων.	-	858.898	756.851	1.135.158	700.329	773.644	759.203	649.362	697.165	798.299	654.888	-	626.165	531.912	521.000	474.000	494.000	-
Ε ΓΕΩΡΓΙΑ																		
Σύνολο καλλιεργητών (στρέμματα)	-	1.277.901	1.270.439	1.270.099	1.274.549	1.277.092	1.287.499	1.287.796	1.287.400	1.282.184	1.271.078	-	1.318.586	1.309.165	1.316.530	1.292.070	1.280.330	1.267.493
Αρδευόμενες καλλιέργειες (στρέμματα)	-	548.593	557.551	579.936	580.251	577.820	581.889	595.255	595.744	631.507	631.109	-	704.286	703.078	674.734	674.733	679.220	698.168
Ελαιώλαδο (τόνοι)	-	7.149	7.475	13.814	8.045	3.190	11.702	5.139	9.262	7.326	9.489	-	3.275	8.174	7.578	6.234	5.243	13.598
Καπνός (τόνοι)	-	27.164	23.507	23.493	23.829	27.312	30.312	29.899	29.708	30.810	30.441	-	40.292	46.582	41.646	32.318	31.497	32.571
Βαμβάκι (τόνοι)	-	7.042	5.471	10.256	13.109	20.205	19.694	21.610	19.338	16.518	14.336	-	8.952	12.736	11.846	19.170	20.179	14.828
Σίτες (τόνοι)	-	27.164	24.445	19.888	14.691	11.154	10.198	9.344	8.378	9.386	8.268	-	8.845	8.592	8.892	8.258	7.686	7.860
Ρόζι (τόνοι)	-	1.125	2.060	785	400	600	500	780	800	1.100	4.350	-	1.440	1.760	2.820	2.820	1.850	2.100
Εσπεριδοειδή (τόνοι)	-	34.770	32.920	30.073	35.403	37.781	45.334	32.697	33.361	32.942	36.509	-	39.660	70.357	50.119	41.938	47.543	66.741
Μήλα (τόνοι)	-	544	681	739	470	650	498	505	528	671	496	-	408	467	457	455	457	488
Ροδάκινα (τόνοι)	-	452	464	504	490	364	405	461	408	469	418	-	417	426	417	429	529	559
Γάμηλα (τόνοι)	-	11.175	11.004	12.675	12.598	12.270	11.123	11.407	11.074	12.385	8.374	-	13.373	11.893	11.783	10.280	10.276	11.911
Τομάτες (τόνοι)	-	26.205	28.535	31.360	31.432	30.837	18.350	17.909	18.807	23.930	24.953	-	28.442	27.301	27.977	25.276	27.098	26.105
Κρέας (τόνοι)	-	15.095	16.241	14.151	15.162	17.056	18.073	17.668	16.379	16.994	17.728	-	17.160	14.365	15.236	21.589	17.633	17.556
Γάλα (τόνοι)	-	61.066	63.021	64.040	58.718	56.654	59.487	63.920	64.851	62.375	-	-	65.303	67.772	66.508	68.420	71.476	73.595
Τυρί μαλακό (τόνοι)	-	8.296	7.957	7.941	7.846	8.416	7.604	7.556	8.838	7.655	6.962	-	7.884	8.127	6.694	7.455	8.605	8.700
Τυρί σκληρό (τόνοι)	-	627	742	1.205	1.332	1.381	1.381	1.625	1.275	1.125	1.360	-	1.326	1.311	1.504	1.570	1.451	1.476
Αυγά (γλ. τμήματα)	-	40.296	45.046	44.250	38.106	49.529	53.694	45.159	40.758	41.416	62.875	-	41.111	44.512	41.305	42.382	43.712	39.896
Γεωργικοί ελασιστήρες	-	6.096	6.408	6.725	7.137	6.821	7.671	8.133	8.084	8.865	8.519	-	9.214	9.581	9.612	9.349	-	-
ΣΤ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝ.-ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ																		
Αριθμός βιομηχανιών και βιοτεχνιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	517	-	-
Μέση Ετήσια Απασχόληση (άτομα)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.810	-	-
Κόστος Εργασιών (εκστ.δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.043	37.902	-	-

Πίνακας 7: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Αιτωλοακαρνανίας

Ζ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΡΕΥΜΑ (σε MWh)																		
Συνολική κατανάλωση ηλεκτρ. ρεύματος	-	161.416	171.812	181.123	195.679	208.673	237.562	245.805	251.544	264.856	288.137	-	289.465	324.155	349.369	384.679	383.155	413.071
Οικιακή χρήση ηλεκτρικού ρεύματος	-	65.986	68.245	76.258	81.315	87.428	92.753	100.164	102.750	109.479	114.159	-	122.588	131.688	134.189	146.478	155.400	168.688
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. ρεύματος	-	30.846	32.821	28.379	29.909	25.570	33.932	32.599	36.779	43.965	45.876	-	46.960	54.146	56.783	54.620	60.872	62.273
Η ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ																		
Επιχειρήσεις γονδρακού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	816	816	-	-
Μέση ετήσια παραγωγή (άτομα-γονδρ.εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.410	-	-
Κύριος εργασιών γονδρακού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67.544	72.705	-	-
Επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.909	1.909	-	-
Μέση ετήσια παραγωγή (άτομα-λιαν. Εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.722	-	-
Κύριος εργασιών λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.305	63.965	-
Επιχειρήσεις υπηρεσιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.461	1.461	-	-
Μέση ετήσια παραγωγή (υπηρεσίες)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.698	-	-
Κύριος εργασιών-υπηρεσιών εκκατ.δργ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.705	22.209	-
Θ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ																		
Κλίμα σε ξενοδοχειακά καταλύματα	-	1.967	2.180	2.316	2.270	2.287	2.291	2.443	2.542	2.537	2.489	-	2.476	2.764	2.909	2.909	2.919	3.113
Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	-	148.146	156.979	205.562	164.408	178.260	185.748	181.269	207.349	234.566	206.772	-	210.884	225.515	220.466	232.707	251.203	272.736
Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	-	23.850	26.781	28.556	32.541	38.767	38.409	37.288	25.033	22.435	20.456	-	15.760	18.086	16.049	28.476	17.337	12.169
Ι ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ																		
Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία	-	5.948	7.337	7.842	8.463	9.333	10.575	11.212	11.878	12.535	13.567	-	14.179	14.744	15.831	16.726	17.785	18.588
Ταξί και αγοράσιμα σε κυκλοφορία	-	602	576	543	548	548	598	598	598	600	600	-	600	600	599	599	645	599
Λεωφορεία σε κυκλοφορία	-	261	303	305	305	307	313	313	314	315	317	-	319	323	325	330	341	339
Φορητά σε κυκλοφορία	-	10.422	11.894	13.431	14.721	15.875	16.347	17.069	17.843	18.669	19.777	-	20.340	20.378	21.076	21.882	22.635	23.438
Τροχαία ασηρήματα	-	309	376	408	-	420	392	407	468	523	473	-	429	412	424	541	555	-
Τηλεφωνικές συσκευές	-	30.867	32.996	36.233	38.439	40.615	44.030	46.951	49.662	53.571	55.907	-	62.889	69.207	76.686	81.680	86.757	-
ΙΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ (εκ.δργ.)																		
Ταμειαγούρα	-	9.779	13.301	16.159	21.456	27.087	31.748	39.142	49.378	62.758	71.952	-	82.700	89.204	103.364	116.600	148.015	-
Προθεσμιακές	-	3.709	4.922	6.127	7.842	9.906	12.005	15.066	18.776	22.193	22.795	-	23.241	25.258	30.307	39.424	51.459	-
Σύνολο Αποταμιευτικών	-	13.508	18.223	22.286	29.298	36.993	43.753	54.208	68.154	84.951	94.747	-	105.941	114.462	133.671	156.024	199.474	-
Όψεως	-	366	517	687	1.018	1.542	1.402	1.211	1.415	2.138	2.764	-	2.976	3.935	4.261	4.339	6.838	-
Σύνολο καταθέσεων	-	13.854	18.740	22.973	30.316	38.535	45.155	55.419	69.569	87.089	97.511	-	108.917	118.397	137.932	160.363	206.312	-
ΙΒ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (εκ.δργ)																		
Εισπράξεις δημοσίων ταμείων	-	1.430	1.966	3.221	5.082	6.213	10.399	10.804	11.540	10.623	16.025	-	20.954	29.626	38.769	40.141	41.061	-
Πληρωμές δημοσίων ταμείων	-	2.205	2.820	3.673	4.505	6.039	7.395	8.036	9.454	12.601	17.079	-	19.552	21.030	27.313	27.143	28.327	-
Φόροι έμμεσοι	-	880	1.154	2.119	3.705	4.363	7.962	8.376	8.366	7.431	11.508	-	15.629	24.169	31.181	29.576	28.031	-
Φόροι άμεσοι	-	432	611	832	1.143	1.536	2.086	2.154	2.711	2.950	3.994	-	4.642	4.644	6.422	9.328	11.515	-
Αριθμός φορολογουμένων	-	-	17.196	18.625	19.580	21.222	22.789	24.020	26.843	28.029	29.130	-	30.889	34.908	38.679	41.436	61.940	66.243
Δηλωθέν εισόδημα	-	-	5.886	8.057	9.824	12.476	17.123	19.964	22.989	28.420	35.343	-	44.446	55.192	66.673	79.800	114.428	133.564
ΙΓ ΠΑΙΔΕΙΑ																		
Αριθμός δημοτικών σχολείων	-	392	388	383	391	357	352	341	319	299	282	-	295	285	272	255	258	255
Διαδικασίες προσεπικό δημοτ. σχολείων	-	1.116	1.092	1.076	1.383	1.089	1.092	1.075	1.059	1.075	1.068	-	1.167	1.105	1.019	1.006	1.021	1.050
Μαθητές δημοτικών σχολείων	-	25.605	24.743	24.043	32.329	22.944	22.063	21.457	20.885	20.408	19.386	-	20.487	18.919	17.778	16.450	16.249	15.375
Αριθμός γυμνασίων	-	40	39	41	41	45	45	45	45	44	45	-	45	45	46	47	47	47
Διαδικασίες προσεπικό γυμνασίων	-	511	536	550	558	589	588	613	624	660	677	-	697	690	692	686	738	747
Μαθητές γυμνασίων	-	11.401	11.265	11.126	11.176	11.122	11.102	11.118	10.572	10.309	10.222	-	10.072	9.960	10.293	10.019	9.615	9.434
ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΥΚΕΙΩΝ-ΓΕΝΙΚΑ-ΤΕΛ-ΕΠΙΛ-ΕΚΚ	-	23	22	22	22	26	25	25	24	26	23	-	26	39	37	41	42	41
Διαδικασίες προσεπικό λυκείων	-	277	304	337	344	385	403	438	343	430	395	-	472	665	679	646	697	564
Μαθητές λυκείων	-	4.611	4.746	4.919	5.384	5.791	5.847	5.961	4.775	6.216	4.827	-	5.903	9.178	7.966	8.791	8.316	8.189
ΙΔ ΥΓΕΙΑ																		
Κλίμας θεραπευτηρίων	-	545	477	454	442	456	378	403	405	364	355	-	362	362	372	372	-	-
Ημέρες νοσηλείας	-	97.454	86.341	88.110	81.763	79.625	64.391	64.646	64.966	64.478	63.778	-	81.794	88.407	85.154	-	-	-
Αριθμός ιατρών	-	194	211	208	209	205	229	250	253	268	269	-	316	323	332	355	341	-
Αριθμός οδοντίατρων	-	68	88	90	83	86	88	99	109	113	125	-	121	125	136	138	137	-
Φαρμακεία	-	56	70	76	84	83	91	97	100	116	119	-	113	116	123	124	123	-

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 8: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Αχαΐας

ΝΟΜΟΣ: ΑΧΑΪΑΣ	1981*	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1991*	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.
A ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ																		
Αριθμός κατοίκων	275.193	275.193	278.458	281.460	284.177	286.628	288.606	290.199	291.848	293.971	297.092	300.078	300.078	305.223	308.583	310.277	313.146	314.121
Αριθμός κατοίκων κρετέουσας	141.529	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155.180	-	-	-	-	-	-
Πικνότητα κληθσομού (κατά τ.γμ.)	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	-	-	-	-	-	-
Αστικός Πληθυσμός	180.319	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198.664	-	-	-	-	-	-
Ημισιαστικός κληθσομός	5.185	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.732	-	-	-	-	-	-
Αγροτικός κληθσομός	89.689	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91.682	-	-	-	-	-	-
Γάιοι (μόνιμος κατοικία γαμβροί)	1.912	1.912	1.787	1.881	1.560	1.785	1.541	1.747	1.312	1.593	1.640	-	1.750	1.345	1.639	1.510	1.770	-
Γεννήσεις (μόνιμος κατοικία μητρό)	4.739	4.739	4.843	4.919	4.673	4.172	3.703	3.482	3.504	3.466	3.442	-	3.445	3.490	3.334	3.217	3.039	-
Θάνατοι (μόνιμος κατοικία θανόντος)	2.272	2.272	2.307	2.484	2.358	2.565	2.493	2.535	2.490	2.474	2.613	-	2.509	2.648	2.625	2.658	2.746	-
Αριθμός Νοσοκομικών	77.790	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85.579	-	-	-	-	-	-
Ενεργός Πληθυσμός	100.562	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111.528	-	49.798	49.718	48.500	48.965	45.000
Απασχολούμενοι	96.413	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.622	-	44.500	44.500	44.500	45.000	40.000
Άνεργοι	4.149	887	1.344	1.248	1.882	2.252	2.865	2.939	2.579	2.753	3.455	10.906	4.489	5.298	5.218	4.000	3.965	5.000
B ΠΡΟΪΟΝ - ΕΙΣΟΔΗΜΑ																		
Κατά κεφ. ιδιωτ. Εθν. Εισόδημα (δρχ.)	158.123	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κατά κεφ. διηθ. ιδιωτ. εισόδημα (δρχ.)	165.309	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Συνολικό Ακαθ.Εγγ.Προϊόν (εκατ.δρχ.)	-	47.367	65.581	77.108	88.841	109.791	130.084	141.775	171.762	198.366	235.212	-	284.249	324.276	373.218	414.621	-	-
Γεωργία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-
Βιομηχανία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	-	-
Υπηρεσίες % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54	-	-
Ακαθ.Εγγ.Προϊόν κατά κεφαλή (δρχ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.133.044	-	-	-	1.986.644	-	2.460.268
Ακαθ.Εγγ.Προϊόν % μέσου όρου χώρας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87	-	-	-	87	-	87
Γ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (εκ. δρχ.)																		
Ιδιωτικές	12.022	-	11.834	-	-	-	-	-	25.993	29.215	34.421	-	33.279	34.395	33.024	38.525	56.067	-
Δημόσιες	2.287	-	3.627	-	-	-	-	-	6.116	9.402	8.837	-	8.106	10.621	11.070	13.194	26.751	-
Σύνολο	14.309	-	15.461	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μετακίνηση (μονάδες >10 ατ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.098	9.834	-	-
Δ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ																		
Αριθμός κατοικιών	104.112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	131.281	-	-	-	-	-	-
Αριθμός νέων κατοικιών	-	4.819	4.436	4.890	2.393	3.076	3.430	3.494	3.439	4.013	3.770	-	3.090	2.730	2.236	2.695	3.226	-
Αριθμός διαμετρίων νέων κατοικιών	-	16.569	14.999	17.234	8.300	10.479	11.752	11.672	11.598	13.225	12.942	-	10.287	9.382	7.216	9.089	10.558	-
Όγκος σε m ³ νέων κατοικιών	-	1.797.756	1.638.028	1.910.740	934.586	1.144.006	1.323.599	1.291.524	1.277.530	1.444.194	1.431.913	-	1.130.535	1.010.714	813.000	991.000	1.211.000	-
Ε ΓΕΩΡΓΙΑ																		
Σύνολο καλλιεργειών (στρέμματα)	-	1.029.586	1.031.517	1.027.761	1.031.971	1.021.011	1.035.552	1.019.876	1.023.009	1.008.337	1.011.871	-	1.008.402	1.018.883	981.246	983.386	973.290	984.348
Αρδευθείσες καλλιεργείες (στρέμματα)	-	246.445	246.604	248.979	254.852	262.357	255.404	272.702	264.305	263.227	259.545	-	261.156	255.385	253.839	264.801	268.993	275.099
Ελαιόλαδο (τόνοι)	-	13.881	15.916	17.901	17.320	14.097	28.986	12.098	11.898	27.770	11.895	-	10.285	14.445	12.250	12.772	10.765	13.820
Καπνός (τόνοι)	-	2	1	1	2	2	2	2	2	3	3	-	3	3	-	2	2	2
Βαμβάκι (τόνοι)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Σίτας (τόνοι)	-	21.805	20.906	17.947	15.656	14.637	15.301	14.337	16.219	16.125	20.016	-	19.490	16.260	15.359	17.616	20.267	17.536
Ρύζι (τόνοι)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Εσπεριδοειδή (τόνοι)	-	58.762	43.207	46.489	35.654	43.729	52.754	19.434	45.981	46.248	44.608	-	44.092	29.821	56.153	62.461	62.511	61.774
Μήλα (τόνοι)	-	2.983	2.315	3.289	2.599	3.229	3.078	3.045	3.213	3.002	2.700	-	2.671	2.506	2.380	2.478	2.388	2.328
Ροδάκινα (τόνοι)	-	1.397	1.326	1.399	1.089	958	1.118	1.234	1.273	1.064	984	-	979	914	937	1.345	1.241	1.243
Γεώμηλα (τόνοι)	-	121.305	127.245	135.420	137.169	141.464	90.881	120.047	131.168	224.411	227.762	-	241.531	138.855	136.480	119.262	119.239	106.272
Τομάτες (τόνοι)	-	22.697	23.325	26.459	24.190	30.142	32.853	37.597	31.822	27.784	29.534	-	30.530	41.681	40.976	52.381	57.754	51.961
Κρέας (τόνοι)	-	9.981	9.113	9.134	9.272	7.966	8.238	8.955	7.942	8.863	8.820	-	8.825	8.590	7.732	7.096	8.124	8.382
Γάλα (τόνοι)	-	43.545	46.353	47.331	43.378	42.339	48.251	49.098	47.455	48.990	48.940	-	48.860	47.640	44.783	47.206	44.474	46.282
Τυρί μαλακό (τόνοι)	-	5.474	5.735	7.058	5.132	4.932	5.754	5.049	6.046	6.277	6.261	-	6.264	6.075	5.664	5.513	5.317	5.482
Τυρί σκληρό (τόνοι)	-	140	124	610	118	89	75	79	70	530	529	-	528	520	505	483	474	497
Αυγά (γρ. τεμάχια)	-	35.786	34.600	35.524	33.792	36.386	30.751	33.011	29.422	29.139	29.138	-	28.974	28.189	28.285	29.374	31.040	30.502
Γεωργικοί ελασιστήρες	-	9.389	9.666	9.859	10.034	9.921	10.300	10.584	11.755	12.557	11.921	-	12.719	12.320	12.580	13.162	-	-
ΣΤ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝ.-ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ																		
Αριθμός βιομηχανιών και βιοτεχνιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.383	1.383	-	-
Μέση Ετήσια Απασχόληση (άτομα)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.491	-	-
Κίνδυνος Εργασιών (εκατ. δρχ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90.130	107.999	-	-

Πίνακας 9: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Ηλείας

ΝΟΜΟΣ: ΗΛΕΙΑΣ	1981*	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1991*	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.
Α ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ																		
Αριθμός κατοίκων.	160.305	160.305	165.489	169.253	172.992	176.610	178.378	178.630	178.668	177.926	178.122	179.429	179.429	180.742	181.644	182.125	182.686	182.868
Αριθμός κατοίκων προτέυνας	21.958	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27.248	-	-	-	-	-	-
Πυκνότητα κληθυσμού (κατά τ.γμ.)	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69	-	-	-	-	-	-
Αστικός Πληθυσμός	37.206	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44.517	-	-	-	-	-	-
Ημισιαστικός κληθυσμός	26.539	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.775	-	-	-	-	-	-
Αγροτικός κληθυσμός	96.560	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.137	-	-	-	-	-	-
Γάμοι (μόνιμος κατοικία γαμβρού)	918	918	896	902	796	845	766	742	687	740	658	-	793	537	732	664	754	-
Γεννήσεις (μόνιμος κατοικία μητρό)	2.033	2.033	1.822	1.695	1.618	1.661	1.734	1.723	1.550	1.526	1.480	-	1.364	1.471	1.448	1.475	1.431	-
Θάνατοι (μόνιμος κατοικία θανόντας)	1.728	1.728	1.714	1.843	1.837	1.869	1.889	1.841	1.825	1.904	1.965	-	1.909	1.953	1.919	1.882	1.966	-
Αριθμός Νοσοκομείων	43.460	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47.777	-	-	-	-	-	-
Ενεργός Πληθυσμός	61.253	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65.433	-	19.451	19.305	19.544	19.134	16.600
Ανεργολογούμενοι	59.202	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60.203	-	17.500	17.500	16.600	14.289	-
Άνεργοι	2.051	919	1.107	1.014	1.178	1.425	1.283	1.478	1.547	1.433	1.912	5.230	2.043	1.951	1.805	2.044	2.534	2.311
Β ΠΡΟΙΟΝ - ΕΙΣΟΔΗΜΑ																		
Κατά κρο ιδιωτ. Εθν. Εισόδημα (δργ.)	144.131	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κατά κρο διαθ. ιδιωτ. εισόδημα (δργ.)	155.298	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Συνολικό Ακαθ. Εγγ. Προϊόν (εκατ. δργ.)	-	27.007	34.433	38.166	50.591	55.706	62.783	71.678	89.041	99.683	118.046	-	149.041	166.589	188.721	216.634	-	-
Γεωργία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	-
Βιομηχανία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-
Υπηρεσίες % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	-
Ακαθ. Εγγ. Προϊόν κατά κεφαλή (δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	948.362	-	-	-	-	1.768.380	-	2.189.968
Ακαθ. Εγγ. Προϊόν % μέσου όρου γύρω	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73	-	-	-	-	78	-	77
Γ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (εκ. δργ.)																		
Ιδιωτικές	4.814	-	5.581	-	-	-	-	-	9.554	14.174	21.151	-	20.110	19.454	19.254	40.274	38.335	-
Δημόσιες	1.174	-	1.152	-	-	-	-	-	2.072	2.460	3.078	-	3.048	3.081	5.832	11.383	13.508	-
Σύνολο	5.988	-	6.733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μεταποίηση (μονάδες > 10 ατ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.887	944	-	-
Δ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ																		
Αριθμός κατοικιών	62.220	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69.204	-	-	-	-	-	-
Αριθμός νέων κατοικιών.	-	2.115	2.640	2.691	1.350	1.568	1.553	1.309	1.136	1.857	2.356	-	1.912	1.622	1.249	2.525	2.143	-
Αριθμός δομημένων νέων κατοικιών.	-	8.030	10.634	10.420	5.313	6.224	6.027	4.524	3.900	6.733	8.796	-	6.859	5.705	4.401	8.936	7.561	-
Όγκος σε m ³ νέων κατοικιών.	-	825.578	1.071.662	1.045.463	483.856	596.139	574.652	454.841	409.568	700.665	879.892	-	683.179	571.665	474.000	1.036.000	828.000	-
Ε ΓΕΩΡΓΙΑ																		
Εθνολο καλλιέργειών (σπρέμματα)	-	1.433.312	1.441.420	1.430.196	1.432.566	1.428.563	1.435.171	1.400.933	1.437.053	1.435.685	1.457.896	-	1.418.201	1.440.310	1.440.642	1.428.968	1.439.417	1.455.262
Αρδευθείσες καλλιέργειες (σπρέμματα)	-	375.123	374.558	398.677	410.261	421.526	433.704	409.291	449.788	453.285	387.149	-	422.167	429.341	433.879	436.399	443.490	453.716
Ελαιόλαδο (τόνοι)	-	16.094	13.035	14.978	19.891	15.813	19.454	25.619	27.364	30.726	24.694	-	4.502	18.248	12.501	12.283	23.131	24.539
Καπνός (τόνοι)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βαμβάκι (τόνοι)	-	1.426	920	1.196	1.764	3.850	5.710	5.036	5.205	2.315	2.352	-	2.367	1.906	5.475	6.261	8.972	8.953
Σίτος (τόνοι)	-	37.472	35.698	29.515	26.787	24.239	24.056	25.671	22.966	23.302	29.731	-	25.196	24.946	31.735	27.519	25.302	24.572
Ρύζι (τόνοι)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	820	525
Βοσκηνοειδή (τόνοι)	-	44.874	42.239	39.018	49.555	52.210	71.191	30.863	39.646	72.278	74.142	-	57.862	62.074	65.810	87.820	81.775	87.328
Μήλα (τόνοι)	-	785	642	711	743	759	783	688	912	1.499	1.635	-	1.241	1.243	1.029	1.500	1.483	1.523
Ροδάκινα (τόνοι)	-	1.448	1.354	1.346	1.326	1.342	1.259	1.242	1.197	1.680	1.322	-	1.672	1.707	1.418	200	984	949
Γάλα (τόνοι)	-	130.358	113.462	117.775	124.729	108.919	97.473	115.476	102.509	114.951	108.132	-	117.432	117.316	121.766	122.428	133.837	121.216
Τυρί (τόνοι)	-	183.469	209.217	274.763	299.695	273.824	230.743	231.947	225.106	227.057	224.983	-	213.153	201.842	221.803	200.670	40.657	226.937
Κρέας (τόνοι)	-	10.149	9.427	9.237	10.393	10.978	10.877	9.391	9.607	10.397	10.068	-	12.106	12.731	13.684	12.621	13.116	14.097
Γάλα (τόνοι)	-	41.112	41.469	43.181	42.854	40.163	42.620	42.671	43.432	50.256	48.458	-	48.799	55.107	55.109	50.852	59.470	63.614
Τυρί μαλακό (τόνοι)	-	3.087	3.545	3.813	3.711	3.905	4.156	4.273	4.372	4.714	5.004	-	5.222	5.421	4.762	5.117	1.703	1.821
Τυρί σκληρό (τόνοι)	-	439	486	544	551	189	3	246	243	266	292	-	261	258	252	254	238	258
Αρνά (γλ. τεμάχια)	-	32.480	36.917	40.193	40.812	41.175	42.852	42.277	33.452	42.357	40.875	-	34.901	36.301	41.712	43.918	67.295	66.842
Γεωργικοί ελκυστήρες	-	7.925	8.378	8.904	9.257	10.100	10.953	11.357	11.651	11.749	11.988	-	12.129	12.503	12.581	12.711	-	-
ΣΤ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝ.-ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ																		
Αριθμός βιομηχανιών και βιοτεχνιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	444	444	-	-
Μίσση Ετήσια Ακτασφάλιση (έτοια)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.165	-	-
Κύκλος Εργασιών (εκατ. δργ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.761	26.777	-	-
Ζ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΡΕΥΜΑ (σε MWh)																		

Πίνακας 9: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων νομού Ηλείας

Συνολική κατανάλωση ηλεκτρ. ρεύματος	-	130.009	138.723	161.340	174.864	187.552	200.782	212.148	231.510	219.024	222.882	-	253.036	271.531	305.025	292.686	303.775	322.898
Ουσιακή χρήση ηλεκτρικού ρεύματος	-	48.101	45.869	56.059	60.223	64.760	68.706	74.379	78.852	84.073	84.969	-	98.182	105.878	118.417	109.983	118.636	127.570
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. ρεύματος	-	14.804	19.805	23.912	27.189	23.244	27.785	25.747	29.471	27.375	26.334	-	26.731	25.902	34.024	25.965	28.679	29.464
Η ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ																		
Επιχειρήσεις γενικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	579	579	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (άτομα-γονδρ.εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	886	-	-
Κύκλος εργασιών γενικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.596	48.946	-	-
Επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.396	1.396	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (άτομα-λιαν. Εμπ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.335	-	-
Κύκλος εργασιών λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.694	52.935	-	-
Επιχειρήσεις υπηρεσιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	900	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (υπηρεσίες)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.194	-	-
Κύκλος εργασιών-υπηρεσίες(εκατ.δργ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.004	15.617	-	-
Θ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ																		
Κλιβες σε ξενοδοχειακά καταλύματα	-	4.486	4.680	4.852	5.103	4.836	4.872	4.853	5.219	5.333	5.392	-	5.588	5.600	5.588	5.607	5.431	5.352
Διαμονοκρεβάτια ημεδαπών	-	193.104	226.474	225.740	253.673	246.947	258.109	225.597	183.616	218.661	206.800	-	192.058	206.469	179.878	176.855	178.631	178.147
Διαμονοκρεβάτια αλλοδαπών	-	369.075	392.548	396.540	415.506	389.766	357.914	431.034	376.229	401.754	430.091	-	284.936	330.832	374.643	394.973	325.879	330.537
Ι ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ																		
Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία	-	4.473	5.475	5.890	6.356	6.963	7.933	8.343	8.772	9.316	10.043	-	10.273	10.116	10.765	11.344	11.984	12.771
Ταξί και αγοράια σε κυκλοφορία	-	405	421	399	400	403	442	442	442	443	443	-	445	445	446	446	473	446
Αεροσκάφη σε κυκλοφορία	-	175	164	165	166	166	176	176	177	180	184	-	189	192	193	195	201	203
Φορτηγά σε κυκλοφορία	-	7.408	8.515	9.428	10.248	10.838	11.268	11.768	12.363	13.117	13.913	-	14.279	13.956	14.316	14.706	15.240	15.854
Τραγία αλληλεπί	-	199	237	230	-	238	212	194	186	219	199	-	230	211	260	279	319	-
Τηλεοπτικές συσκευές	-	24.867	26.878	29.006	31.724	33.746	36.255	38.661	40.180	43.850	46.378	-	51.818	56.155	60.236	63.364	66.028	-
ΙΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ (εκ.δργ.)																		
Ταμειονήσιο	-	7.069	9.868	11.999	16.517	20.291	24.396	29.885	37.821	49.258	57.289	-	63.748	70.591	82.862	96.656	117.194	-
Προθέσμια	-	2.611	3.967	4.662	6.560	8.166	9.902	12.365	14.642	16.949	18.971	-	19.703	21.991	22.820	27.794	29.920	-
Σύνολο Ακτοταμειακών	-	9.680	13.835	16.661	23.077	28.457	34.298	42.250	52.463	66.207	76.260	-	83.451	92.582	105.682	124.450	147.114	-
Όψεως	-	312	436	478	794	957	868	926	1.043	1.915	2.418	-	2.400	2.793	3.780	4.963	6.523	-
Σύνολο καταθέσεων	-	9.992	14.271	17.139	23.871	29.414	35.166	43.176	53.506	68.122	78.678	-	85.851	95.375	109.462	129.414	153.637	-
ΙΒ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (εκ.δργ.)																		
Εισπράξεις δημοσίων ταμείων	-	954	1.348	1.822	2.284	2.732	3.909	4.011	4.124	4.366	6.519	-	7.706	8.226	9.154	12.893	14.527	-
Πληρωμές δημοσίων ταμείων	-	1.692	2.094	2.467	2.955	4.045	4.624	5.298	6.139	8.511	11.963	-	12.514	13.645	16.823	16.466	18.376	-
Φόροι έμμεσοι	-	513	748	1.019	1.272	1.468	1.813	1.820	2.121	2.303	3.148	-	3.732	4.124	4.589	5.917	6.040	-
Φόροι άμεσοι	-	358	493	618	841	1.092	1.370	1.540	1.710	1.865	2.935	-	3.442	3.351	3.546	5.964	7.059	-
Αριθμός φορολογουμένων	-	-	14.180	15.020	15.811	17.058	18.001	18.742	20.235	20.753	21.828	-	23.022	25.667	28.045	29.562	43.517	45.482
Δηλωθέν εισόδημα	-	-	4.516	5.995	7.262	9.161	12.461	14.406	16.426	19.937	25.440	-	31.612	39.141	45.645	52.924	76.230	89.743
ΙΓ ΠΑΙΔΕΙΑ																		
Αριθμός δημοτικών σχολείων	-	279	282	280	263	254	253	235	229	208	204	-	202	199	197	195	186	182
Διαδακτικό προσωπικό δημοτ. σχολείων	-	789	741	741	669	684	684	627	671	683	710	-	736	708	669	668	641	657
Μαθητές δημοτικών σχολείων	-	15.737	15.323	14.990	14.517	14.359	14.047	12.369	13.399	12.949	12.758	-	12.687	12.319	11.549	11.166	10.789	10.093
Αριθμός γυμνασίων	-	37	41	39	40	40	40	41	40	40	40	-	40	40	40	40	40	40
Διαδακτικό προσωπικό γυμνασίων	-	369	398	381	412	398	419	440	454	475	488	-	515	493	470	473	477	510
Μαθητές γυμνασίων	-	6.823	7.359	7.395	7.352	7.438	7.435	7.179	6.965	7.059	6.804	-	6.804	6.746	6.539	6.449	5.541	6.296
ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΥΚΕΙΩΝ-ΓΕΝΙΚΑ-ΤΕΛ-ΕΠΛ-ΕΚΚ	-	18	18	16	17	18	18	23	24	24	22	-	25	30	29	28	27	30
Διαδακτικό προσωπικό λυκείων	-	189	190	190	218	235	243	263	224	290	303	-	339	380	358	374	425	406
Μαθητές λυκείων	-	2.992	2.999	3.107	3.449	3.746	3.780	4.011	4.036	4.133	4.104	-	4.081	5.255	4.939	4.926	5.808	5.125
ΙΔ ΥΓΕΙΑ																		
Κλιβες θεραπειών	-	276	266	266	266	256	244	263	261	245	243	-	238	243	223	206	-	-
Ημέρες νοσηλείας	-	58.517	54.004	54.730	49.254	47.456	44.744	51.306	50.127	48.846	44.527	-	44.713	41.069	37.680	-	-	-
Αριθμός ιατρών	-	133	131	124	172	155	153	183	172	203	203	-	226	226	258	263	280	-
Αριθμός οδοντάτρων	-	60	61	60	64	65	68	69	73	77	80	-	81	84	83	79	86	-
Φαρμακεία	-	45	49	50	58	59	58	66	73	77	77	-	80	83	87	89	88	-

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 10: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων συνόλου χώρας

ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΑΠΟΓΡΑΦΗ											ΑΠΟΓΡΑΦΗ						
	1981*	1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1991*	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.
A ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ																		
Αριθμός κατοίκων	9.740.417	9.738.945	9.789.513	9.846.627	9.895.801	9.934.347	9.967.268	10.000.566	10.036.872	10.089.935	10.161.019	10.259.900	10.259.900	10.321.862	10.379.426	10.409.605	10.454.019	10.465.057
Αριθμός κατοίκων παρατεταμένας	1.879.065	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.021.783	-	-	-	-	-	-
Πυκνότητα πληθυσμού (κατά τ.χμ.)	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78	-	-	-	-	-	-
Αστικός Πληθυσμός	5.670.442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.041.870	-	-	-	-	-	-
Ημιαστικός πληθυσμός	1.125.547	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.322.125	-	-	-	-	-	-
Αγροτικός πληθυσμός	2.953.870	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.895.725	-	-	-	-	-	-
Γάμοι (μόνιμος κατοικία γαμβρού)	70.411	70.411	67.153	70.485	54.145	62.986	57.421	65.342	47.088	61.026	58.084	-	64.361	47.444	61.008	55.624	62.679	-
Γενήσεις (μόνιμος κατοικία μητρός)	140.930	140.930	137.172	132.501	125.482	116.325	112.638	106.265	107.356	101.519	102.108	-	102.462	103.797	101.499	103.460	101.102	-
Θάνατοι (μόνιμος κατοικία θανόντος)	84.910	84.910	85.961	90.193	88.028	92.438	91.306	95.168	91.925	92.283	93.686	-	95.003	97.706	96.840	97.200	99.665	-
Αριθμός Νοσοκομειών	2.973.830	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.203.834	-	-	-	-	-	-
Ενεργός Πληθυσμός	3.543.269	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.885.623	-	2.449.049	2.487.590	2.608.512	2.633.394	2.490.222
Απασχολούμενοι	3.387.990	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.571.426	-	2.246.096	2.285.399	2.398.468	2.413.147	2.279.679
Άνεργοι	155.274	63.290	82.630	89.890	109.360	132.602	140.979	140.074	151.568	170.679	193.811	314.197	250.525	202.953	202.191	210.044	220.247	210.543
B ΠΡΟΙΟΝ - ΕΙΣΟΔΗΜΑ																		
Κατά κεφ. ιδιωτ. εθν. εισόδημα (δρχ)	179.037	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κατά κεφ. διαθ. ιδιωτ. εισόδημα (δρχ)	180.734	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Συνολικό Ακαθ. Εγγ. Προϊόν (εκατ. δρχ)	-	1.804.182	2.251.371	2.647.433	3.264.720	4.021.086	4.752.423	5.340.774	6.447.509	7.644.644	8.963.884	-	10.779.150	12.211.754	14.002.814	15.580.189	-	-
Συνολικό Ακαθ. Εγγ. Προϊόν	-	-	-	-	-	-	-	-	8.318.300	9.999.000	11.833.900	-	14.412.200	16.407.300	18.725.400	21.083.100	23.304.100	25.994.100
Γεωργία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	-
Βιομηχανία % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-
Υπηρεσίες % ΑΕΠ νομού	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,0	-
Ακαθ. Εγγ. Προϊόν κατά κεφαλή (δρχ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	916.493	1.085.936	1.298.340	-	1.581.935	1.809.557	2.033.465	2.282.104	2.533.418	2.826.167
Ακαθ. Εγγ. Προϊόν % μέσου όρου χώρας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Γ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (εκ. δρχ.)																		
Ιδιωτικές	318.620	-	318.484	-	-	-	-	-	1.542.600	1.918.000	2.451.600	-	2.887.700	3.132.200	3.347.600	3.631.800	4.081.600	4.771.500
Δημόσιες	94.407	-	139.215	-	-	-	-	-	424.100	529.400	575.500	-	762.500	904.900	1.016.500	1.098.900	1.263.000	1.538.300
Σύνολο	413.030	-	457.699	-	-	-	-	-	1.966.700	2.447.400	3.027.100	-	3.650.200	4.037.100	4.364.100	4.730.700	5.344.600	6.309.800
Μεταποίηση (μονάδες>10 ατ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	316.653	314.924	-	-
Δ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ																		
Αριθμός κατοικιών	3.998.470	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.657.036	-	-	-	-	-	-
Αριθμός νέων κατοικιών	-	108.174	102.123	113.944	72.852	88.477	110.643	108.432	107.034	117.326	120.240	-	100.339	85.095	79.150	80.607	70.862	-
Αριθμός διαμερισμάτων νέων κατοικιών	-	372.294	364.167	419.271	259.882	307.316	364.769	346.487	342.562	386.105	415.066	-	339.338	284.784	256.579	264.253	229.806	-
Όγκος σε m3 νέων κατοικιών	-	37.943.556	36.336.451	42.914.734	27.319.052	32.722.259	39.724.242	37.594.086	37.507.273	43.461.793	46.434.236	-	37.745.902	32.159.708	29.468.000	30.727.000	26.701.000	-
Ε ΓΕΩΡΓΙΑ																		
Σύνολο καλλιμεργειών (στρέμματα)	-	40.712.530	40.626.276	40.571.137	40.466.328	40.300.189	40.219.081	40.117.462	40.038.303	40.013.039	40.030.473	-	40.009.557	39.921.623	39.876.951	39.773.778	39.618.403	39.481.929
Αρδευθείσες καλλιμεργείες (στρέμματα)	-	9.617.190	9.678.384	9.915.538	10.295.638	10.985.656	11.263.926	11.560.491	11.607.649	11.983.436	11.831.018	-	11.900.218	12.591.485	13.144.197	13.272.694	13.284.375	13.644.263
Ελαιόλαδο (τόνοι)	-	328.830	249.839	387.998	293.340	305.307	409.159	320.990	345.122	408.979	309.419	-	196.734	387.148	310.335	302.661	357.858	397.705
Καπνός (τόνοι)	-	133.193	138.368	114.897	142.485	149.855	161.253	155.182	148.914	133.343	130.132	-	160.259	186.601	167.840	141.647	134.920	133.751
Βαμβάκι (τόνοι)	-	384.711	308.480	406.509	431.473	492.897	606.349	588.985	701.475	754.248	652.221	-	601.108	789.948	995.795	1.221.398	1.267.968	998.702
Σίτος (τόνοι)	-	2.931.956	3.039.400	2.095.849	2.308.471	1.789.353	2.389.245	2.212.994	2.497.842	2.591.855	1.966.276	-	3.123.261	2.385.312	2.143.113	2.417.235	2.273.979	1.882.488
Ρύζι (τόνοι)	-	85.913	82.470	86.277	92.420	102.712	120.603	136.694	126.363	103.456	110.022	-	93.479	101.281	145.668	188.111	206.139	216.532
Εσπεριδοειδή (τόνοι)	-	989.539	977.018	912.518	993.595	866.635	1.113.929	768.025	988.439	1.210.963	1.150.067	-	1.062.140	1.197.686	1.168.842	1.210.665	1.194.510	1.250.115
Μήλα (τόνοι)	-	337.091	264.747	308.032	305.394	266.924	306.015	303.183	293.223	307.345	348.400	-	200.755	350.522	324.054	346.095	345.208	378.280
Ροδάκινα (τόνοι)	-	472.264	475.535	495.275	561.246	532.305	604.922	575.399	648.361	645.436	819.920	-	835.131	1.096.867	1.123.319	1.210.880	1.182.586	875.695
Γεώμηλα (τόνοι)	-	1.056.477	1.021.106	1.135.298	1.053.423	1.009.403	970.821	947.745	997.040	1.148.111	996.456	-	1.088.215	1.020.125	1.006.439	968.248	1.184.855	979.958
Τομάτες (τόνοι)	-	1.884.600	1.873.241	1.868.795	2.344.613	2.238.063	1.699.578	1.665.135	1.683.638	1.877.775	1.890.895	-	2.109.887	1.780.700	1.886.337	2.017.209	1.798.203	2.043.913
Κρέας (τόνοι)	-	508.284	498.584	487.291	488.848	470.691	472.609	443.245	445.248	456.212	452.088	-	483.552	470.275	467.386	497.477	466.468	466.768
Γάλα (τόνοι)	-	1.691.283	1.678.235	1.678.466	1.659.716	1.665.025	1.651.770	1.689.480	1.740.624	1.787.852	1.709.671	-	1.729.536	1.731.014	1.808.933	1.860.170	1.883.449	1.881.853
Τυρί μαλακό (τόνοι)	-	108.420	105.161	107.320	105.636	105.413	121.721	122.490	116.301	115.820	112.344	-	114.170	113.952	110.837	113.205	121.672	113.052

Πίνακας 10: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων συνόλου χώρας

Τυρί σκληρό (τόνοι)	-	34.544	35.063	34.942	34.901	32.588	33.619	37.134	37.259	37.241	38.321	-	36.060	34.825	37.984	36.078	37.978	36.798
Αυγά (γλ. τεμάχια)	-	2.425.333	2.545.815	2.492.167	2.410.992	2.576.811	2.502.459	2.344.078	2.381.234	2.450.031	2.428.240	-	2.423.596	2.394.874	2.421.851	2.280.138	2.284.461	2.398.794
Γεωργικοί ελικυστήρες	-	238.131	248.369	260.716	273.341	290.596	304.605	316.418	325.274	329.308	338.733	-	346.478	351.721	355.910	358.780	-	-
ΕΤ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝ.-ΚΑΤΑΕΚΤΕΥΣΕΙΣ																		
Αριθμός βιομηχανιών και βιοτεχνιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55.663	55.663	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση-Άτομα	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	390.262	-	-
Κύκλος εργασιών (Εκατ. Δρχ.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.097.839	9.771.185	-	-
Ζ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΡΕΥΜΑ (σε ΜWh)																		
Συνολική κατανάλωση ηλεκτρ. ρεύματος	-	20.288.967	20.508.596	21.943.621	23.053.465	24.047.903	24.378.774	25.390.171	27.365.468	28.414.932	28.812.008	-	29.606.973	31.118.053	31.818.313	33.464.106	33.949.175	35.462.938
Οικιακή χρήση ηλεκτρικού ρεύματος	-	5.903.950	6.312.983	6.769.019	7.240.560	7.685.009	7.805.903	8.540.818	8.767.928	9.142.847	9.073.766	-	10.014.335	10.608.210	10.481.340	10.931.502	11.508.083	12.252.817
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. ρεύματος	-	10.625.241	10.315.839	11.000.591	11.385.897	11.392.996	11.322.604	11.209.927	12.301.781	12.713.610	12.575.285	-	12.294.511	12.223.728	12.117.787	12.489.045	12.010.618	12.114.461
Η ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ																		
Επιχειρήσεις γονδρικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56.856	56.856	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση-άτομα (χονδ. εμπόριο)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	386.522	-	-
Κύκλος εργασιών γονδρικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.936.021	8.258.015	-	-
Επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114.079	114.080	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση-άτομα (λιαν. εμπόριο)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	177.273	-	-
Κύκλος εργασιών λιανικού εμπορίου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.885.737	5.899.485	-	-
Επιχειρήσεις υπηρεσιών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114.438	114.438	-	-
Μέση ετήσια απασχόληση (υπηρεσίες)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480.457	-	-
Κύκλος εργασιών-υπηρεσίες(εκατ δρχ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.537.550	7.120.319	-	-
Θ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ																		
Κλίνες σε ξενοδοχειακά καταλύματα	-	286.020	311.089	318.518	333.816	348.171	359.377	375.357	395.812	423.790	438.382	-	459.297	475.799	499.606	508.410	557.188	571.656
Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	-	10.408.962	10.567.372	10.168.621	11.022.513	11.503.123	10.577.644	10.392.663	11.254.962	11.985.783	11.831.886	-	12.064.538	12.421.063	12.536.587	12.782.310	13.040.376	13.314.648
Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	-	30.623.057	29.954.664	27.269.392	32.821.819	35.492.130	35.337.939	36.130.555	34.779.083	34.157.667	36.298.604	-	30.521.208	36.898.298	37.107.985	41.424.870	39.563.416	37.040.018
Ι ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ																		
Επιβατ. αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία	-	881.384	967.049	1.040.761	1.126.138	1.234.505	1.321.823	1.395.138	1.470.577	1.571.663	1.701.986	-	1.743.941	1.795.544	1.924.984	2.040.521	2.170.564	2.305.862
Ταξί και αγοράσία σε κυκλοφορία	-	29.856	29.207	28.130	28.347	28.409	33.319	33.408	33.435	33.518	33.537	-	33.543	33.556	33.560	33.560	37.270	33.560
Λεωφορεία σε κυκλοφορία	-	18.493	17.701	17.591	17.794	18.237	19.482	19.745	20.074	20.707	21.430	-	22.080	22.674	23.206	23.540	24.670	25.097
Φορτηγά σε κυκλοφορία	-	458.006	496.589	538.669	565.210	602.086	622.037	650.950	683.700	724.203	766.429	-	792.770	797.788	825.697	849.033	885.967	914.827
Τροχαία ασηθήματα	-	19.841	22.401	20.389	-	21.537	19.452	18.960	20.753	20.299	19.609	-	20.674	22.006	22.165	22.222	22.798	-
Τηλεφωνικές συσκευές	-	2.956.557	3.112.924	3.313.054	3.529.051	3.720.903	3.919.923	4.125.545	4.302.976	4.522.834	4.698.810	-	4.980.386	5.289.559	5.571.293	5.831.336	6.235.512	-
ΙΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ (εκ.δρχ.)																		
Ταμειντήριου	-	747.642	968.623	1.167.315	1.542.619	1.973.986	2.401.404	3.021.259	3.849.822	4.852.456	5.549.242	-	6.228.899	6.915.349	7.709.723	8.811.527	10.445.380	-
Προθεσμίας	-	303.640	414.736	527.792	693.119	888.323	1.073.244	1.385.144	1.634.765	1.902.233	2.024.127	-	2.010.546	2.052.567	1.943.933	2.994.177	3.119.195	-
Σύνολο Αποταμιευτικών	-	1.051.302	1.383.366	1.695.107	2.235.738	2.862.312	3.474.648	4.406.413	5.484.587	6.754.689	7.573.369	-	8.239.445	8.967.916	9.653.656	11.805.704	13.564.575	-
Όψεως	-	73.833	88.484	104.733	140.370	168.195	195.708	214.514	237.721	295.648	421.447	-	487.376	558.158	711.700	1.105.845	1.285.444	-
Σύνολο καταθέσεων	-	1.125.115	1.471.832	1.800.340	2.376.108	3.030.594	3.670.356	4.620.927	5.722.308	7.050.337	7.994.816	-	8.726.821	9.526.074	10.365.356	12.911.549	14.850.019	-
ΙΒ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (εκ.δρχ.)																		
Εισπράξεις δημοσίων ταμείων	-	401.438	571.794	709.140	886.308	1.065.292	1.407.971	1.649.489	1.833.572	2.007.040	2.761.576	-	3.477.606	4.365.413	4.732.701	5.510.477	6.177.269	-
Πληρωμές δημοσίων ταμείων	-	281.721	353.090	465.084	576.204	722.658	816.204	923.946	988.684	1.246.525	1.723.967	-	2.023.123	2.315.973	2.702.749	3.030.729	2.977.751	-
Φόροι έμμεσοι	-	253.600	357.193	460.037	582.637	707.472	952.989	1.134.814	1.224.818	1.356.982	1.836.049	-	2.327.654	2.868.562	3.132.883	3.413.824	3.760.758	-
Φόροι άμεσοι	-	114.934	160.829	187.667	245.451	295.029	376.221	427.374	495.713	558.464	798.068	-	997.730	1.178.129	1.319.816	1.751.025	2.070.413	-
Αριθμός οφολογούμενων	-	871.362	1.723.461	1.805.778	1.881.398	1.989.433	2.102.428	2.176.204	2.324.250	2.405.769	2.521.529	-	2.655.396	2.904.160	3.096.420	3.218.723	3.840.071	3.986.316
Δηλωθέν εισόδημα	-	325.768	711.172	911.405	1.079.706	1.353.450	1.785.242	2.052.027	2.398.188	2.946.831	3.675.240	-	4.594.478	5.627.578	6.473.341	7.435.625	9.748.059	11.074.800
ΙΓ ΠΑΙΔΕΙΑ																		
Αριθμός δημοτικών σχολείων	-	9.461	9.400	9.282	9.077	8.935	8.266	8.423	8.178	7.886	7.755	-	7.653	7.526	7.378	7.261	7.075	6.850
Διδακτικό προσωπικό δημοτ. σχολείων	-	37.315	37.947	37.310	36.825	37.942	37.994	38.244	39.125	40.370	42.485	-	43.599	42.991	39.821	39.816	40.107	42.563
Μαθητές δημοτικών σχολείων	-	900.641	891.488	890.171	888.440	889.648	887.735	873.521	868.335	846.527	834.688	-	849.447	784.707	744.542	710.129	673.409	660.014

Πίνακας 10: Κατάσταση πρωτογενών στοιχείων συνόλου χώρας

Αριθμός γυμνασίων	-	1.415	1.464	1.519	1.538	1.602	1.652	1.708	1.734	1.764	1.794	-	1.808	1.821	1.857	1.877	1.895	1.907
Διδακτικό προσωπικό γυμνασίων	-	19.532	20.922	22.198	22.728	23.395	24.282	25.821	26.544	27.775	28.819	-	29.571	30.163	29.459	30.077	31.353	31.419
Μαθητές γυμνασίων	-	429.362	446.861	444.309	437.788	436.856	436.767	450.270	446.963	447.064	442.918	-	442.815	444.263	443.641	436.322	421.645	406.892
ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΥΚΕΙΩΝ-ΓΕΝΙΚΑ-ΤΕΛ-ΕΠΛ-ΕΚΚ	-	828	827	832	861	940	1.002	1.057	1.056	1.108	1.100	-	1.158	1.503	1.548	1.574	1.577	1.585
Διδακτικό προσωπικό λυκείων	-	12.075	12.691	13.798	15.098	16.375	17.466	18.004	16.895	19.017	19.722	-	20.241	24.961	28.243	28.580	29.656	26.414
Μαθητές λυκείων	-	210.271	222.951	233.403	252.594	264.054	267.300	267.138	244.328	266.658	270.056	-	273.589	387.702	392.335	392.264	383.916	384.585
ΙΑ ΥΓΕΙΑ																		
Κλίνες θεραπευτηρίων	-	59.914	58.938	57.496	57.081	54.438	52.864	51.745	51.587	51.448	51.329	-	51.297	51.477	52.144	51.788	-	-
Ημέρες νοσηλείας	-	15.087.254	15.140.128	14.367.675	14.313.612	13.763.264	13.972.448	13.626.546	13.310.754	12.400.919	12.724.561	-	13.350.304	13.101.463	12.616.515	-	-	-
Αριθμός ιατρών	-	24.724	25.913	27.607	28.212	29.103	30.491	33.290	32.145	33.151	34.333	-	37.238	38.739	40.123	40.487	40.971	-
Αριθμός οδοντιάτρων	-	7.727	8.007	8.222	8.379	8.737	9.080	9.114	9.206	9.628	10.038	-	10.264	10.403	10.731	10.865	10.633	-
Φαρμακεία	-	4.682	5.082	5.384	5.732	5.994	6.261	6.611	6.946	7.266	7.463	-	7.690	7.834	7.948	8.147	8.348	-

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 11: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Νομοί	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν κατά Κεφαλήν			Νομοί	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (εκατ.δραχ)		
	1971	1981	1991		1971	1981	1991
Αιτ/νίας	20.281	165.632	909.342	Αιτ/νίας	4.723	36.400	209.774
Αχαΐας	27.853	172.123	965.944	Αχαΐας	6.674	47.367	287.193
Ηλείας	22.822	168.413	846.904	Ηλείας	3.776	27.007	147.379
Σύνολο Χώρας	29.342	190.954	1.077.405	Σύνολο Χώρας	250.336	1.804.722	10.826.582

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 12: Επίπεδο εκπαίδευσης στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

1971	Επίπεδο εκπαίδευσης					Σύνολο	Πληθυσμός
	Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού		
Αιτωλοακαρνανίας	2668	9100	6680	74532	39104	132084	228968
Αχαΐας	4088	17064	16320	88500	27588	153560	239848
Ηλείας	2028	9128	5420	55540	25496	97612	165052
1981							
Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού	Αγράμματοι	Σύνολο	Πληθυσμός
Αιτωλοακαρνανίας	2836	11035	14077	84277	27736	139961	219968
Αχαΐας	6914	28618	23277	106722	20293	185824	275164
Ηλείας	2547	10973	11966	65042	18647	109175	160257
1991							
Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού	Αγράμματοι	Σύνολο	Πληθυσμός
Αιτωλοακαρνανίας	8856	23913	19372	84748	17063	153952	227381
Αχαΐας	18419	48102	29581	99598	11204	206904	298986
Ηλείας	5799	22719	18713	71412	4407	123050	178867

1971	Επίπεδο εκπαίδευσης: Ποσοστά επί του συνολικού πληθυσμού				
	Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού
Αιτωλοακαρνανίας	1,2%	4,0%	2,9%	32,6%	17,1%
Αχαΐας	1,7%	7,1%	6,8%	36,9%	11,5%
Ηλείας	1,2%	5,5%	3,3%	33,7%	15,4%
1981					
Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού	Αγράμματοι
Αιτωλοακαρνανίας	1,3%	5,0%	6,4%	38,3%	12,6%
Αχαΐας	2,5%	10,4%	8,5%	38,8%	7,4%
Ηλείας	1,6%	6,8%	7,5%	40,6%	11,6%
1991					
Νομοί	Ανώτατης	Λυκείου	Γυμνασίου	Δημοτικού	Αγράμματοι
Αιτωλοακαρνανίας	3,9%	10,5%	8,5%	37,3%	7,5%
Αχαΐας	6,2%	16,1%	9,9%	33,3%	3,7%
Ηλείας	3,2%	12,7%	10,5%	39,9%	2,5%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 13 : Φυσικοί πόροι στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

	Έτος	Μονάδες μέτρησης	Περιφέρεια	Χώρα	Ποσοστό περιφέρειας
Συνολική έκταση			11.350	131.957,40	8,6
N. Αιτ/νίας		τετρ. χλμ	5.461		
N. Αχαΐας		τετρ. χλμ	3.271		
N. Ηλείας		τετρ. χλμ	2.618		
Μορφολογία εδάφους					
Ορεινά		%	45,3	42,3	
Ημιορεινά		%	25,6	28,9	
Πεδινά		%	29,1	28,8	
Χρήσεις γης					
Γεωργική γη	1961	%	30,6	29,9	
	1971	%	30	30	
	1981	%	31	29,9	
Βοσκότοποι	1961	%	39	41,3	
	1971	%	38,3	39,9	
	1981	%	37,6	39,8	
Δάση	1961	%	23,3	21,5	
	1971	%	24,1	22,5	
	1981	%	23,3	22,4	
Λοιπά	1961	%	7,1	7,3	
	1971	%	7,6	7,6	
	1981	%	8,1	7,9	
Ποσοστό αρδευόμενης γης	1961	%	-	13,3	-
	1971	%	25,2	20,5	1,23
	1981	%	35,3	26,1	1,35
	1989	%	33,9	30	1,13

Πηγή: ΚΕΠΕ 1996

Πίνακας 14: Παραγωγή των κυριότερων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Έτος 1995 (παραγωγή σε τόνους)	Σιτάρι		Κριθάρι	Βρώμη	Σικάλη	Αραβόσιτος	Ρύζι	Φασόλια	Κουκιά	Ρεβύθια	Μπιζέλια	Φακή	Καπνός	Βαμβάκι	Καρπούζια	Πεπόνια	Πατάτες	Λαχανικά	Αμπελοουργικά	Λεμόνια
	Μαλακό	Σκληρό																		
N.Αιτ/νίας	3.144	4.542	2.369	7.395	66	152.899	1.850	921	126	78	7	20	31.497	20.179	19.413	5.514	10.276	33.326	3.608	5.916
N.Αχαΐας	10.300	9.967	7.990	14.460	7	21.097		1.118	58	72	39	17	2		30.694	2.200	119.239	67.803	78.358	46.597
N.Ηλείας	24.367	935	9.404	13.599	116	141.342	820	1.145	106	20	28	13		8.872	159.927	19.635	133.837	58.823	56.179	14.955
Σύνολο Περιφέρειας	37.811	15.444	19.763	35.454	189	315.338	2.670	3.184	290	170	74	50	31.499	29.051	210.034	27.349	263.352	159.952	138.145	67.468
Σύνολο Χώρας	768.117	1.505.862	422.850	83.634	40.788	1.721.925	206.139	24.003	5.095	2.403	357	1.099	134.920	1.267.968	683.679	168.971	1.055.955	2.353.127	753.657	165.684
Ποσοστό επί της συνολικής	5%	1%	5%	42%	0%	18%	1%	13%	6%	7%	21%	5%	23%	2%	31%	16%	25%	7%	18%	41%

Έτος 1996 (παραγωγή σε τόνους)	Σιτάρι		Κριθάρι	Βρώμη	Σικάλη	Αραβόσιτος	Ρύζι	Φασόλια	Κουκιά	Ρεβύθια	Μπιζέλια	Φακή	Καπνός	Βαμβάκι	Καρπούζια	Πεπόνια	Πατάτες	Λαχανικά	Αμπελοουργικά	Λεμόνια
	Μαλακό	Σκληρό																		
N.Αιτ/νίας	3.152	4.708	2.443	7.289	14	179.390	2.100	992	43	87	8	22	32.571	14.828	14.219	2.643	11.911	32.371	3.898	11.252
N.Αχαΐας	9.154	8.382	7.896	14.316	15	24.996		1.074	61	71	43	14	2		30.177	2.164	106.272	62.485	74.017	46.337
N.Ηλείας	23.650	922	9.562	13.622	117	141.125	525	817	101	31	16	15		8.953	180.910	19.664	121.216	242.943	63.231	16.910
Σύνολο Περιφέρειας	35.956	14.012	19.901	35.227	146	345.511	2.625	2.883	205	189	67	51	32.573	23.781	225.306	24.471	239.399	337.799	141.146	74.499
Σύνολο Χώρας	637.684	1.244.804	356.008	80.130	34.905	2.017.848	216.532	24.196	4.746	2.314	354	1.015	133.751	998.702	671.741	162.150	979.958	2.596.386	778.439	178.558
Ποσοστό επί της συνολικής	6%	1%	6%	44%	0%	17%	1%	12%	4%	8%	19%	5%	24%	2%	34%	15%	24%	13%	18%	42%

Πηγή: Γεωργική Έρευνα 1995-1996, Υπουργείο Γεωργίας

Πίνακας 14: Παραγωγή των κυριότερων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Πορτοκάλια	Μανταρίνια	Αγλάδια	Μήλα	Ροδάκινα	Βερίκοκα	Κεράσια	Αμύγδαλο	Καρύδια	Ελιές	Ελαιόλαδο	Γάλα	Κρέας	Τυρί		Βούτυρο	Μέλι	Αυγά	Ψάρια
													Μαλακό	Σκληρό				
36.269	5.358	1.128	457	529	513	282	1.720	539	100.915	5.243	71.476	17.633	8.605	1.451	271	362	43.712	2.370
15.211	703	3.673	2.388	1.241	401	2.044	2.228	1.230	74.645	10.765	44.474	8.124	5.317	474	372	165	31.040	145
59.576	7.244	3.284	1.483	984	617	630	917	1.226	90.495	23.131	59.470	13.116	1.703	238	87	236	67.295	25
111.056	13.305	8.085	4.328	2.754	1.531	2.956	4.865	2.995	266.055	39.139	175.420	38.873	15.625	2.163	730	763	142.047	2.540
934.595	94.231	89.472	345.208	1.182.856	43.892	48.772	46.100	20.976	1.731.148	357.858	1.883.449	466.468	121.672	37.978	4.296	14.669	2.284.461	19.889
12%	14%	9%	1%	0%	3%	6%	11%	14%	15%	11%	9%	8%	13%	6%	17%	5%	6%	13%

Πορτοκάλια	Μανταρίνια	Αγλάδια	Μήλα	Ροδάκινα	Βερίκοκα	Κεράσια	Αμύγδαλο	Καρύδια	Ελιές	Ελαιόλαδο	Γάλα	Κρέας	Τυρί		Βούτυρο	Μέλι	Αυγά	Ψάρια
													Μαλακό	Σκληρό				
48.121	7.368	1.118	488	559	487	323	1.667	588	64.873	13.598	73.595	17.756	8.700	1.476	294	430	39.896	2.612
14.737	700	3.645	2.328	1.243	385	1.798	2.229	1.318	98.906	13.820	46.282	8.382	5.482	497	373	166	30.502	133
63.161	7.257	3.545	1.523	949	643	649	964	1.252	7.750	24.539	63.614	14.097	1.821	258	91	242	66.842	33
126.019	15.325	8.308	4.339	2.751	1.515	2.770	4.860	3.158	171.529	51.957	183.491	40.235	16.003	2.231	758	838	137.240	2.778
971.832	99.725	88.209	378.280	875.695	47.643	52.776	42.626	21.102	1.949.945	397.705	1.881.853	466.768	113.052	36.798	4.127	14.296	2.398.794	19.719
13%	15%	9%	1%	0%	3%	5%	11%	15%	9%	13%	10%	9%	14%	6%	18%	6%	6%	14%

Πίνακας 15: Διάρθρωση αεροπορικής κίνησης και κίνησης λιμένων στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας¹

Αεροπορική κίνηση 1966, 1976, 1986

Νομός	Αποβιβασθέντες επιβάτες			Ποσοστό στο σύνολο της χώρας			Μ.Ε.Ρ.Μ.	
	1966	1976	1986	1966	1976	1986	1966-1976	1976-1986
Αιτ/νίας	948	1494		0,07	0,03		4,65	
Αχαΐας			12000			0,12		
Ηλείας	1074	8431	3000	0,08	0,16	0,03	22,88	(9,82)
Μεσσηνίας	2127	25561	41000	0,16	0,49	0,39	28,23	4,84

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες, 1967, 1977, 1987

Αεροπορική κίνηση 1966, 1976, 1986

Περιφέρεια	Αποβιβασθέντες επιβάτες			Ποσοστό στο σύνολο της χώρας			Μ.Ε.Ρ.Μ.	
	1966	1976	1986	1966	1976	1986	1966-76	1976-86
Δυτική Ελλάδα	2022	9925	15000	0,16	0,19	0,14	17,25	4,22
Πελοπόννησος	2127	27027	41000	0,16	0,52	0,39	28,94	4,26
Σύνολο χώρας	1292930	5241762	10428000	100	100	100	15,02	7,12

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες, 1967, 1977, 1987

Κίνηση λιμένων 1976, 1986

Νομός	Κατάπλοι πλοίων		% συνόλου χώρας		Μ.Ε.Ρ.Μ.
	1976	1986	1976	1986	1976-1986
Αιτ/νίας	-	-	-	-	-
Αχαΐας	4305	5316	3,63	3,15	2,13
Ηλείας	-	-	-	-	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες, 1977, 1987

Κίνηση λιμένων 1976, 1986

Περιφέρεια	Κατάπλοι πλοίων		% συνόλου χώρας		Μ.Ε.Ρ.Μ.
	1976	1986	1976	1986	1976-1986
Δυτική Ελλάδα	4305	5316	3,63	3,15	2,13
Πελοπόννησος	4841	729	4,08	0,43	(17,25)
Σύνολο χώρας	118515	168551	100	100	3,58

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες, 1977, 1987

Πίνακας 16: Κατανομή κλινών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Ξενοδοχειακό δυναμικό 1971

Νομός	Ξενοδοχεία Ύψους, Πανδοχεία														Λοιπά Ξενοδοχειακά καταλύματα								Ξενοδ. δυναμικό			
	ΑΑ		Α		Β		Γ		Δ-Ε		Πανδοχεία		Σύνολο		Επιπλ. διαμερίσματα		Ξενώνες		Οικοτροφεία		Σύνολο		Σύνολο			
	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες		
Αιτωλίας					8	332	7	350	26	568	1	9	42	1259									42	1259		
Αχαΐας			1	82	7	807	17	1297	36	913	3	20	64	3119			1	25					1	25	65	3144
Ηλείας			3	1411	6	313	10	538	33	916	1	15	53	3193			1	12					1	12	54	3205

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Ξενοδοχειακό δυναμικό 1981

Νομός	Ξενοδοχεία Ύψους, Πανδοχεία														Λοιπά Ξενοδοχειακά καταλύματα								Ξενοδ. δυναμικό	
	ΑΑ		Α		Β		Γ		Δ-Ε		Σύνολο		Επιπλ. διαμερίσματα		Ξενώνες		Οικοτροφεία		Σύνολο		Σύνολο			
	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες		
Αιτωλίας					9	395	15	843	30	729	54	1967											54	1967
Αχαΐας			5	1197	11	1518	20	1476	37	969	73	5160	1	92	10	320					11	412	84	5572
Ηλείας			5	1818	8	582	24	1152	27	759	64	4311			4	60	5	115			9	175	73	4486

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Ξενοδοχειακό δυναμικό 1990

Νομός	Ξενοδοχεία Ύψους, Πανδοχεία														Λοιπά Ξενοδοχειακά καταλύματα								Ξενοδ. δυναμικό			
	ΑΑ		Α		Β		Γ		Δ-Ε		Πανδοχεία		Σύνολο		Επιπλ. διαμερίσματα		Ξενώνες		Οικοτροφεία		Σύνολο		Σύνολο			
	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες		
Αιτωλίας					9	831	16	984	23	627			48	2442			1	26					2	47	50	2489
Αχαΐας			4	1180	12	1518	26	1852	25	609	2	15	69	5174	5	193	9	337					14	530	83	5704
Ηλείας			5	1780	9	838	36	1963	22	604			72	5185			4	92	5	115			9	207	81	5392

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Ποσοστιαία κατανομή κλινών Ξενοδοχειακού δυναμικού 1971, 1981, 1990

Νομός	Κλίνες Ξενοδοχειακού δυναμικού			% κατανομή κλινών		
	Σύνολο			Ξενοδοχειακού δυναμικού		
	1971	1981	1990	1971	1981	1990
Αιτωλίας	1,259	1,967	2,489	0,93	0,69	0,57
Αχαΐας	3,144	5,572	5,704	2,33	1,95	1,3
Ηλείας	3,205	4,486	5,392	2,38	1,57	1,23

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Πίνακας 16: Κατανομή κλινών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Κλίνες ανά μονάδα ξενοδοχείων-πανδοχείων, λοιπών ξενοδοχειακών καταλυμάτων (επιλωμένων διαμερισμάτων, ξενώνων, οικοτροφείων), συνόλου ξενοδοχειακού δυναμικού

Νομός	Κλίνες ανά μονάδα								
	1971			1981			1990		
	Ξενοδοχεία	Λοιπά	Σύνολο	Ξενοδ.	Λοιπά	Σύνολο	Ξενοδ.	Λοιπά	Σύνολο
Αιτ/νίας	30		30	36,4		36,4	50,9	23,5	49,8
Αχαΐας	48,7	25	48,4	70,7	37,5	66,3	75	37,9	68,7
Ηλείας	60,2	12	59,4	67,4	19,4	61,5	72	23	66,6

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΕΟΤ

Ενοικιαζόμενα δωμάτια 1975, 1981, 1988, 1990

Νομός	Ενοικιαζόμενα δωμάτια				Κλίνες				Κλίνες ανά δωμάτιο			
	1975	1981	1988	1990	1975	1981	1988	1990	1975	1981	1988	1990
Αιτ/νίας	162	65	511	305	292	136	1083	648	1,8	2,1	2,1	2,1
Αχαΐας	296		141	100	594		310	218	2		2,2	2,2
Ηλείας	708	468	603	671	1451	962	1302	1466	2	2,1	2,2	2,2

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες 1976, 1982, 1989, Στατιστική Υπηρεσία ΕΟΤ

Αριθμός κλινών σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και θέσεων για άτομα σε κάμπινγκ, 1982, 1990.

Νομός	Κλίνες ενοικ. δωματίων		Θέσεις για άτομα σε κάμπινγκ		Σύνολο	
	1982	1990	1982	1990	1982	1990
Αιτ/νίας	363	648	363	713	726	1361
Αχαΐας	4	218	2735	3086	2739	3304
Ηλείας	960	1466	2831	4118	3791	5584

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΕΟΤ

Πίνακας 17: Επενδύσεις στον τομέα του τουρισμού στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Επενδύσεις ΕΟΤ 1981-1990, έργα και μελέτες περιβάλλον-τουρισμός (σε χιλ. δραχ)

Νομός	1981-1990 Σύνολο	Χιονοδρομικά	Ιαματικές πηγές	Μαρίνες	Χωροταξικά Πολ. κληρονομιά	Τουρ-περιβ. φύση-ρύπανση	Λοιπή τουρ. υποδομή	Εκδηλώσεις	Διαφήμιση	Γενική υποδομή	1990
Αιτ/νίας	9300		9000					300			
Αχαΐας	604732	406089		11951	100	39016	126576	21000			97424
Ηλείας	416272		359770			3000	52602	900			114036
Σύνολο χώρας	9565210	822890	1358188	3953195	494428	327893	2098625	129400	193663	186928	2154734
% σύνθεση επενδύσεω	100	8,6	14,2	41,33	5,17	3,43	21,94	1,35	2,02	1,95	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα ΕΟΤ 1981, 1990

Πίνακας 18: Τουριστική κίνηση και μέσα άφιξης τουριστών στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Αφίξεις - Διανυκτερεύσεις τουριστών

Νομός	Αφίξεις 1975			Διανυκτερεύσεις 1975			Αφίξεις 1981			Διανυκτερεύσεις 1981			Αφίξεις 1988			Διανυκτερεύσεις 1988		
	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο
Αιτ'νίας	5398	85215	90613	7719	151577	159296	15511	86655	102166	23850	148156	172006	12839	95381	108220	25033	207349	232382
Αχαΐας	98445	167254	265699	273870	329729	603599	111148	164300	275448	359061	353828	712889	88665	163964	252629	333404	352580	685984
Ηλείας	105047	57055	162102	176266	133862	310128	203074	77686	280760	369075	193104	562179	191338	80039	271377	376229	183616	559845

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Αφίξεις - Διανυκτερεύσεις τουριστών

Περιφέρεια	Αφίξεις 1975			Διανυκτερεύσεις 1975			Αφίξεις 1981			Διανυκτερεύσεις 1981			Αφίξεις 1988			Διανυκτερεύσεις 1988		
	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο
Δυτική Ελλάδα	208890	309524	518414	457855	615168	1073023	329733	328641	658374	751986	695088	1447074	292842	339384	632226	734666	743545	1478211
Σύνολο χώρας	3573683	4111879	7685562	14812477	10204076	25016553	6143128	4189173	10332301	30623057	10408972	41032029	6457286	4377995	10835281	34477876	11161541	45639417
Ποσοστό επί του συνόλου της χώρας	6%	8%	7%	3%	6%	4%	5%	8%	6%	2%	7%	4%	5%	8%	6%	2%	7%	3%

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Αφίξεις αλλοδαπών αεροπορικώς κατά σταθμό εισόδου

Νομός	1970	1980	1990
Αιτ'νίας	-	-	-
Αχαΐας	-	-	41549
Ηλείας	-	15503	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Αφίξεις αλλοδαπών σιδηροδρομικώς και οδικώς κατά σταθμό εισόδου 1970, 1980, 1990

Νομός	1970		1980		1990	
	Σιδηρ. πύλη	Οδική πύλη	Σιδηρ. πύλη	Οδική πύλη	Σιδηρ. πύλη	Οδική πύλη
Αιτ'νίας	-	-	-	-	-	-
Αχαΐας	-	-	-	-	-	-
Ηλείας	-	-	-	-	-	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Αφίξεις αλλοδαπών αεροπορικώς κατά σταθμό εισόδου

Νομός	1970	1980	1990
Αιτ'νίας	-	-	-
Αχαΐας (Πάτρα)	17015	115658	260887
Ηλείας	-	-	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Αφίξεις επιβατών με πτήσεις CHARTER

Νομός	1972	1980	1990
Αιτ'νίας	-	-	-
Αχαΐας	-	-	26578
Ηλείας	3440	23298	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Υπηρεσία ΒΟΤ

Πίνακας 19: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών κατά προέλευση στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών κατά προέλευση 1981

Νομός	Άγγλοι	Αυστριακοί	Βέλγοι Λουξεμβ.	Γάλλοι	Γερμανοί	Ελβετοί	Ιταλοί	Σκανδιναβοί	Ολλανδοί	Σύνολο (1) έως (9)	ΗΠΑ	Καναδοί	Ιάπωνες	Αυστραλοί Ν. Ζηλανδ.	Σύνολο (11) έως (14)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Αιτ/νίας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Αχαΐας	18073	10984	7356	77326	56801	5738	19535	11989	7742	215544	7535	2795	384	2681	13395
Ηλείας	1986	15549	1836	7516	106388	7163	11719	1319	4310	157786	8043	1304	31	1279	10657

Πηγή: Σπ. Α. Σταύρου, Η ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα, Αθήνα, Αύγουστος 1984

Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών κατά προέλευση 1987

Νομός	Άγγλοι	Αυστριακοί	Βέλγοι Λουξεμβ.	Γάλλοι	Γερμανοί	Ελβετοί	Ιταλοί	Σκανδιναβοί	Ολλανδοί	Σύνολο (1) έως (9)	ΗΠΑ	Καναδοί	Ιάπωνες	Αυστραλοί Ν. Ζηλανδ.	Σύνολο (11) έως (14)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Αιτ/νίας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Αχαΐας	13021	19428	4284	60659	54243	2248	23229	5015	3285	182127	4479	1775	269	1551	8074
Ηλείας	2908	12326	1451	59817	110642	4834	18404	535	1987	212904	2324	701	11	653	3689

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική του Τουρισμού, Έτη 1986 και 1987, Αθήνα, 1990

Πίνακας 20: Δελτία Στατιστικής Κίνησης αερολιμένων στο σύνολο της χώρας

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978	82.846	3.444.539	3.444.539	15.665	15.665
1979	85.763	3.598.722	3.597.336	17.235	17.233
1980	77.315	3.443.132	3.446.154	17.974	17.974
1981	77.768	3.879.774	3.377.596	17.401	17.387
1982	87.254	3.709.587	3.809.102	21.075	20.938
1983	94.756	3.980.512	4.081.672	24.983	24.971
1984	109.949	4.777.425	4.778.777	29.782	29.782
1985	119.638	5.216.302	5.320.997	33.680	33.679
1986	119.178	4.676.167	4.677.841	33.857	33.857
1987	121.802	4.530.889	4.530.407	34.213	34.213
1988	121.681	4.347.047	4.347.498	34.596	34.598
1989	123.988	4.507.859	4.508.007	31.054	26.055
1990	121.070	4.077.892	3.979.100	28.700	28.707
1991	105.306	3.318.846	3.318.712	27.389	25.396
1992	115.898	3.340.391	3.341.487	27.081	27.081
1993	127.499	3.271.677	3.271.813	27.342	27.342

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978	58.194	1.964.724	2.025.874	20.497	18.619
1979	58.892	2.131.947	2.213.195	24.410	19.891
1980	61.096	2.120.056	2.201.795	24.867	20.994
1981	53.418	2.280.203	2.352.624	28.281	24.105
1982	52.426	2.096.703	2.152.172	25.088	21.098
1983	53.812	2.189.572	2.245.949	27.388	24.549
1984	54.218	2.456.322	2.511.249	28.817	28.738
1985	55.863	2.510.305	2.591.952	31.429	32.571
1986	52.475	2.123.183	2.197.480	27.292	32.164
1987	53.401	2.397.695	2.486.645	29.104	33.405
1988	53.757	2.521.327	2.610.236	31.620	32.508
1989	53.572	2.577.863	2.665.095	31.100	31.958
1990	55.311	2.593.659	2.685.631	32.722	29.148
1991	48.322	2.006.211	2.161.270	29.581	25.586
1992	58.729	2.534.813	2.609.484	33.609	27.676
1993	62.218	2.785.220	2.845.421	36.971	29.788

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 20: Δελτία Στατιστικής Κίνησης αερολιμένων στο σύνολο της χώρας

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους		
			ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978	90.405	3.444.065	3.487.798	21.067	20.071
1979	95.828	4.017.182	4.078.142	24.960	20.770
1980	100.292	4.152.901	4.192.505	25.548	21.627
1981	94.598	4.491.190	4.541.271	29.443	26.438
1982	95.520	4.442.691	4.462.773	26.283	22.454
1983	95.030	4.484.171	4.502.817	27.925	25.526
1984	100.101	5.071.222	5.098.093	29.305	29.843
1985	111.044	5.735.565	5.794.118	31.879	33.856
1986	112.236	5.751.459	5.789.770	28.021	32.784
1987	117.642	6.468.000	6.528.528	29.582	34.381
1988	119.338	6.698.404	6.750.162	32.563	33.804
1989	120.674	6.800.081	6.860.606	32.350	32.374
1990	123.606	7.002.336	7.087.999	34.727	29.870
1991	118.074	6.408.535	6.541.712	32.082	26.508
1992	143.206	8.079.572	8.100.144	36.093	28.014
1993	149.398	8.528.791	8.580.017	40.088	30.677

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978	173.251	6.889.707	6.918.514	36.651	36.708
1979	181.591	7.615.904	7.675.508	42.195	38.004
1980	177.607	7.596.033	7.638.659	43.522	39.601
1981	172.366	7.780.964	7.918.867	46.844	43.826
1982	182.774	8.152.278	8.271.875	47.357	43.392
1983	189.786	8.464.683	8.584.489	52.908	50.497
1984	210.050	9.848.647	9.876.870	59.087	59.626
1985	230.682	10.951.867	11.115.115	65.559	67.536
1986	231.412	10.427.626	10.467.611	61.879	66.642
1987	239.444	10.998.889	11.058.935	63.795	68.594
1988	241.019	11.045.451	11.097.660	67.159	68.402
1989	244.662	11.307.940	11.368.613	63.404	58.429
1990	244.676	11.080.228	11.067.099	63.427	58.576
1991	223.380	9.727.381	9.860.424	59.471	51.905
1992	259.104	11.419.963	11.441.631	63.174	55.095
1993	276.897	11.800.468	11.851.830	67.430	58.019

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 21: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978	289	10.507	90.184		
1979	298	18.221	18.023		
1980	524	23.452	23.367		
1981	442	20.744	20.846		
1982	320	15.711	15.695		
1983	403	20.061	19.967		
1984	413	18.752	18.331		
1985	353	15.915	15.746		
1986	64	3.254	1.862		
1987					
1988	4	147	152		
1989					
1990	4	34	21		
1991					
1992					
1993					

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 22: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ+ΑΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους		
			ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	1				
1985	6		66		
1986					
1987					
1988	98	448	371	2	3
1989	153	542	416		
1990	15	91	23		
1991	2	72	71		
1992	1	30			
1993	6		2		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ+ΑΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
				ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	87	4.195	4.642		
1985	116	6.568	6.567		
1986	192	11.605	12.430		
1987	696	27.655	27.650		
1988	622	27.576	27.252		
1989	665	28.181	27.898		
1990	593	26.623	26.455		
1991	500	23.863	23.717		
1992	633	28.152	26.181		
1993	584	27.853	27.918		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ + ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ+ΑΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
				ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	88	4.195	4.642		
1985	122	6.568	6.633		
1986	192	11.605	12.430		
1987	696	27.655	27.650		
1988	720	28.024	27.896		
1989	818	28.723	28.314		
1990	608	26.714	26.478		
1991	502	23.935	23.788		
1992	634	28.182	26.181		
1993	590	27.853	27.920		

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 23: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους		
	ΑΦ+ΑΝ		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	1				
1985	6		66		
1986					
1987					
1988	98	448	371	2	3
1989	153	542	416		
1990	15	91	23		
1991	2	72	71		
1992	1	30			
1993	6		2		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους	
	ΑΦ+ΑΝ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	87	4.195	4.642		
1985	116	6.568	6.567		
1986	192	11.605	12.430		
1987	696	27.655	27.650		
1988	622	27.576	27.252		
1989	665	28.181	27.898		
1990	593	26.623	26.455		
1991	500	23.863	23.717		
1992	633	28.152	26.181		
1993	584	27.853	27.918		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ + ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόννους		
	ΑΦ+ΑΝ		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ
1978					
1979					
1980					
1981					
1982					
1983					
1984	88	4.195	4.642		
1985	122	6.568	6.633		
1986	192	11.605	12.430		
1987	696	27.655	27.650		
1988	720	28.024	27.896		
1989	818	28.723	28.314		
1990	608	26.714	26.478		
1991	502	23.935	23.788		
1992	634	28.182	26.181		
1993	590	27.853	27.920		

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Πίνακας 24: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1988

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		
	A/C	PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ
		ARRIVALS	DEPARTURES	TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ	2	61	61	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	2	86	91	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	4	147	152	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΣΩΤ.-ΕΞΩΤ.	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		
	A/C	PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ
		ARRIVALS	DEPARTURES	TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ	2	61	61	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	2	86	91	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	4	147	152	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 25: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1989

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ	2	54	1	
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	54	1	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΕΣΩΤ.-ΕΞΩΤ.	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ	2	54	1	
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	54	1	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 26: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	4	34	21	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	4	34	21	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 27: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Ανδραβίδας 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2	50	50	
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	50	50	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993				
ΕΣΩΤ. - ΕΞΩΤ.	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2	50	50	
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	50	50	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 28 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1988

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ	6	22	37	
ΙΟΥΛΙΟΣ	18	125	91	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	18	103	94	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	18	77	85	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	14	69	35	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	12	21	22	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	12	31	7	
ΣΥΝΟΛΟ	98	448	371	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΤΑΚΤ+ΕΚΤ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	101	534	328	
ΜΑΙΟΣ	76	3.744	1.895	285
ΙΟΥΝΙΟΣ	130	6.049	5.725	790
ΙΟΥΛΙΟΣ	114	5.878	5.151	895
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	130	6.180	6.665	1.081
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	114	4.584	5.474	1.160
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	587	2.297	285
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	622	27.576	27.525	4.496

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	101	534	328	
ΜΑΙΟΣ	76	3.744	1.895	285
ΙΟΥΝΙΟΣ	130	6.049	5.725	790
ΙΟΥΛΙΟΣ	114	5.878	5.151	895
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	130	6.180	6.665	1.081
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	114	4.584	5.474	1.160
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	587	2.297	285
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	622	27.576	27.525	4.496

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΣΩΤ.-ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	10	534	328	
ΜΑΙΟΣ	76	3.744	1.895	285
ΙΟΥΝΙΟΣ	136	6.091	5.762	790
ΙΟΥΛΙΟΣ	132	6.003	5.242	895
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	148	6.283	6.749	1.081
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	132	4.661	5.559	1.160
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	62	656	2.332	285
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	12	21	22	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	12	31	7	
ΣΥΝΟΛΟ	720	28.024	27.896	4.496

Πίνακας 29: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1989

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ							
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989							
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ FREIGHT		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	18	28	9			13	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	16	37	25			2	
ΜΑΡΤΙΟΣ	14	29	30		10	1	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	14	48	44		31		
ΜΑΙΟΣ	16	56	46		5	18	
ΙΟΥΝΙΟΣ	18	90	75		130	46	
ΙΟΥΛΙΟΣ	18	106	91		30	15	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	16	66	46		52	25	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	17	51	41		10		
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	2	5	4				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4	26	5				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ							
ΣΥΝΟΛΟ	153	542	416		268	120	

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Πίνακας 29: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1989

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	4	138	4	69
ΜΑΙΟΣ	102	5.444	3.463	472
ΙΟΥΝΙΟΣ	120	5.002	5.124	1.380
ΙΟΥΛΙΟΣ	120	5.432	4.690	1.518
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	150	6.950	6.941	2.467
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	117	4.348	5.558	1.797
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	52	867	2.118	412
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	665	28.181	27.898	8.115

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΤΑΚΤ+ΕΚΤ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	4	138	4	69
ΜΑΙΟΣ	102	5.444	3.463	472
ΙΟΥΝΙΟΣ	120	5.002	5.124	1.380
ΙΟΥΛΙΟΣ	120	5.432	4.690	1.518
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	150	6.950	6.941	2.467
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	117	4.348	5.558	1.797
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	52	867	2.118	412
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	665	28.181	27.898	8.115

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 29: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράζου 1989

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ							
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989							
ΕΣΩΤ.-ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ FREIGHT		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	18	28	9			13	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	16	37	25			2	
ΜΑΡΤΙΟΣ	14	29	30		10	1	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	18	186	48	69	31		
ΜΑΙΟΣ	118	5.500	3.509	472	5	18	
ΙΟΥΝΙΟΣ	138	5.092	5.199	1.380	130	46	
ΙΟΥΛΙΟΣ	138	5.538	4.781	1.518	30	15	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	166	7.016	6.987	2.467	52	25	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	134	4.399	5.599	1.797	10		
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	54	872	2.122	412			
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4	26	5				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ							
ΣΥΝΟΛΟ	818	28.723	28.314	8.115	268	120	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 30: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ							
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990							
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ FREIGHT		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ						
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ							
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	4	11	2		5		
ΜΑΡΤΙΟΣ							
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	10	33	21				
ΜΑΙΟΣ							
ΙΟΥΝΙΟΣ							
ΙΟΥΛΙΟΣ							
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ							
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	1	47					
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ							
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ							
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ							
ΣΥΝΟΛΟ	15	91	416		5		

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 30: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990				
ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	2	45	48	57
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	45	48	57

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2	42		
ΜΑΙΟΣ	88	3.767	1.817	375
ΙΟΥΝΙΟΣ	114	4.785	4.797	358
ΙΟΥΛΙΟΣ	114	6.193	5.102	787
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	140	7.297	7.865	1.047
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	97	3.777	4.969	640
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	36	717	1.857	222
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	591	26578	26407	3429



ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990				
ΤΑΚΤ+ΕΚΤ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2	42		
ΜΑΙΟΣ	88	3.767	1.817	375
ΙΟΥΝΙΟΣ	114	4.785	4.797	358
ΙΟΥΛΙΟΣ	114	6.193	5.102	787
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	142	7.342	7.913	1.104
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	97	3.777	4.969	640
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	36	717	1.857	222
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	593	26623	26455	3486

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 30: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ							
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990							
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ FREIGHT		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ							
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	4	11	2		5		
ΜΑΡΤΙΟΣ							
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	12	75	21				
ΜΑΙΟΣ	88	3.767	1.817	375			
ΙΟΥΝΙΟΣ	114	4.785	4.797	358			
ΙΟΥΛΙΟΣ	114	6.193	5.102	787			
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	142	7.342	7.913	1.104			
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	98	3.824	4.969	640			
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	36	717	1.857	222			
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ							
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ							
ΣΥΝΟΛΟ	608	26714	26478	3486	5		

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 31: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1991

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	2	72	71	
ΣΥΝΟΛΟ	2	72	71	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8	395	6	
ΜΑΙΟΣ	62	2.995	2.045	171
ΙΟΥΝΙΟΣ	82	3.467	3.193	840
ΙΟΥΛΙΟΣ	106	6.005	4.824	823
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	6.160	6.571	1.103
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	82	3.697	4.598	850
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	46	1.144	2.480	254
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	500	23863	23717	4041

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 31: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1991

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8	395	6	
ΜΑΙΟΣ	62	2.995	2.045	171
ΙΟΥΝΙΟΣ	82	3.467	3.193	840
ΙΟΥΛΙΟΣ	106	6.005	4.824	823
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	6.160	6.571	1.303
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	82	3.697	4.598	850
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	46	1.144	2.480	254
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	500	23863	23717	4241

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8	395	6	
ΜΑΙΟΣ	62	2.995	2.045	171
ΙΟΥΝΙΟΣ	82	3.467	3.193	840
ΙΟΥΛΙΟΣ	106	6.005	4.824	823
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	6.160	6.571	1.303
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	82	3.697	4.598	850
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	46	1.144	2.480	254
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	2	72	71	
ΣΥΝΟΛΟ	502	23935	23788	4241

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 32: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1992

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ	1	30		
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	1	30		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	20	992	724	
ΜΑΙΟΣ	92	4.275	2.575	692
ΙΟΥΝΙΟΣ	122	4.948	4.621	1.220
ΙΟΥΛΙΟΣ	143	6.742	5.870	1.757
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	138	6.641	6.754	1.640
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	118	4.554	5.637	949
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	633	28152	26181	6258

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 32: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1992

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	20	992	724	
ΜΑΙΟΣ	92	4.275	2.575	692
ΙΟΥΝΙΟΣ	122	4.948	4.621	1.220
ΙΟΥΛΙΟΣ	143	6.742	5.870	1.757
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	138	6.641	6.754	1.640
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	118	4.554	5.637	949
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	633	28152	26181	6258

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992				
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	20	992	724	
ΜΑΙΟΣ	92	4.275	2.575	692
ΙΟΥΝΙΟΣ	122	4.948	4.621	1.220
ΙΟΥΛΙΟΣ	144	6.772	5.870	1.757
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	138	6.641	6.754	1.640
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	118	4.554	5.637	949
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	634	28182	26181	6258

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 33: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1			
ΜΑΙΟΣ	1		2	
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	4			
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	6		2	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993					
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			TΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	50	2.262	1.896	209	168
ΜΑΙΟΣ	80	3.984	2.957	387	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.949	4.843	607	
ΙΟΥΛΙΟΣ	102	5.882	4.801	808	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	104	5.332	5.755	860	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	92	4.216	5.197	775	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	50	1.228	2.469	240	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	584	27853	27918	3886	168

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 33: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993					
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	50	2.262	1.896	209	168
ΜΑΙΟΣ	80	3.984	2.957	387	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.949	4.843	607	
ΙΟΥΛΙΟΣ	102	5.882	4.801	808	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	104	5.332	5.755	860	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	92	4.216	5.197	775	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	50	1.228	2.469	240	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	584	27853	27918	3886	168

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993					
ΕΣΩΤ.+ ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	51	2.262	1.896	209	168
ΜΑΙΟΣ	81	3.984	2.959	387	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.949	4.843	607	
ΙΟΥΛΙΟΣ	102	5.882	4.801	808	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	108	5.332	5.755	860	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	92	4.216	5.197	775	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	50	1.228	2.469	240	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	590	27853	27920	3886	168

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 34: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1994

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	30	1.863	1.037	140
ΜΑΙΟΣ	98	4.676	3.562	933
ΙΟΥΝΙΟΣ	140	6.076	5.451	1.518
ΙΟΥΛΙΟΣ	165	7.769	6.962	2.430
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	160	6.314	7.157	2.293
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	130	5.092	5.516	1.686
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	66	1.680	3.496	206
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4	107	272	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	793	33577	33453	9206

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994				
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	31	1.863	1.037	140
ΜΑΙΟΣ	98	4.676	3.562	933
ΙΟΥΝΙΟΣ	144	6.214	5.572	1.518
ΙΟΥΛΙΟΣ	166	7.769	6.970	2.430
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	160	6.314	7.157	2.293
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	130	5.092	5.516	1.686
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	74	1.976	3.835	206
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4	107	272	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	807	34011	33921	9206

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 35: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1995

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2			
ΜΑΙΟΣ	11	214		48
ΙΟΥΝΙΟΣ	15	13		31
ΙΟΥΛΙΟΣ	9			62
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	3	87		
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1			121
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	41	314		262

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995				
ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	2			130
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2			130

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ A/C	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	30	1.780	1.126	101
ΜΑΙΟΣ	86	3.449	3.149	786
ΙΟΥΝΙΟΣ	118	4.831	4.528	1.601
ΙΟΥΛΙΟΣ	123	4.487	3.866	2.216
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	126	4.310	4.876	2.405
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	83	3.242	3.708	1.447
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	49	1.932	2.613	112
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8		485	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	623	24031	24351	8668

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 35: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1995

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995					
ΤΑΚΤ.+ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			TAXYΔΡΟΜΕΙΟ
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	30	1.780	1.126	101	
ΜΑΙΟΣ	86	3.449	3.149	786	
ΙΟΥΝΙΟΣ	118	4.831	4.528	1.601	
ΙΟΥΛΙΟΣ	123	4.487	3.866	2.216	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	126	4.310	4.876	2.405	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	83	3.242	3.708	1.447	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51	1.932	2.743	112	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8		485		7
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	625	24031	24481	8668	7

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995					
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ + ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			TAXYΔΡΟΜΕΙΟ
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	32	1.780	1.126	101	
ΜΑΙΟΣ	97	3.663	3.197	786	
ΙΟΥΝΙΟΣ	133	4.844	4.559	1.601	
ΙΟΥΛΙΟΣ	132	4.487	3.928	2.216	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	126	4.310	4.876	2.405	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	86	3.329	3.708	1.447	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	52	1.932	2.864	112	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8		485		7
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	666	24345	24743	8668	7

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Πίνακας 36 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1996

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996				
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		
	A/C	PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ
		ARRIVALS	DEPARTURES	TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	1	1		
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	1	1		

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996				
ΤΑΚΤΙΚΗ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/C	PASSENGERS	
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ
		ARRIVALS	DEPARTURES	TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ	2	45	49	24
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ	2	85	83	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	4	130	132	24

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996					
ΕΚΤΑΚΤΗ	A/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	A/C	PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	ΑΦΙΞΕΙΣ
		ARRIVALS	DEPARTURES	TRANSIT	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	10	1.124	703	63	
ΜΑΙΟΣ	82	3.451	2.478	639	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.597	3.948	943	
ΙΟΥΛΙΟΣ	142	5.694	5.464	1.985	46
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	128	5.876	6.274	1.911	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	98	3.461	4.078	1.616	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	1.541	2.292	343	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	614	25744	25237	7500	46

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 36 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Αράξου 1996

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996					
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	10	1.124	703	63	
ΜΑΙΟΣ	84	3.496	2.527	663	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.597	3.948	943	
ΙΟΥΛΙΟΣ	144	5.779	5.547	1.985	46
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	128	5.876	6.274	1.911	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	98	3.461	4.078	1.616	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	1.541	2.292	343	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	618	25874	25369	7524	46

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996					
ΕΣΩΤ.+ ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	10	1.124	703	63	
ΜΑΙΟΣ	84	3.496	2.527	663	
ΙΟΥΝΙΟΣ	106	4.597	3.948	943	
ΙΟΥΛΙΟΣ	144	5.779	5.547	1.985	46
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	128	5.876	6.274	1.911	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	99	3.462	4.078	1.616	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	1.541	2.292	343	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	619	25875	25369	7524	46

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 37 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1988

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988										
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ									
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	2.326	2.502		325	177		3.109	2.858	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	2.225	2.160		416	175		3.931	5.362	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	2.599	2.223		507	201		3.234	2.127	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	60	2.749	2.581		584	173		3.798	2.869	
ΜΑΙΟΣ	62	2.964	2.632		533	230		3.925	2.345	
ΙΟΥΝΙΟΣ	60	3.490	3.021		637	251		4.796	1.836	
ΙΟΥΛΙΟΣ	62	3.935	3.391		435	207		5.406	2.149	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	62	3.686	3.936		418	200		4.188	2.021	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	60	3.182	3.528		382	252		3.318	2.647	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	60	2.859	2.911		302	226		3.516	2.285	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	56	2.225	2.133		99	252		3.676	3.807	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	62	2.811	2.586		168	293		3.351	6.220	
ΣΥΝΟΛΟ	724	35051	33604	0	4806	2637	0	46248	36526	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	20	1.123	1.029	
ΜΑΙΟΣ	22	1.295	1.010	55
ΙΟΥΝΙΟΣ	32	2.091	2.001	157
ΙΟΥΛΙΟΣ	28	1.447	1.444	130
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	26	1.231	1.327	236
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	26	1.218	1.372	181
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	786	908	80
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	170	9191	9091	839

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 37 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1988

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	20	1.123	1.029	
ΜΑΙΟΣ	22	1.295	1.010	55
ΙΟΥΝΙΟΣ	32	2.091	2.001	157
ΙΟΥΛΙΟΣ	28	1.447	1.444	130
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	26	1.231	1.327	236
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	26	1.218	1.372	181
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	786	908	80
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	170	9191	9091	839

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1988										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ									
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	2.326	2.502		325	177		3.109	2.858	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	2.225	2.160		416	175		3.931	5.362	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	2.599	2.223		507	201		3.234	2.127	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	80	3.872	3.610		584	173		3.798	2.869	
ΜΑΙΟΣ	84	4.259	3.642	55	533	230		3.925	2.345	
ΙΟΥΝΙΟΣ	92	5.581	5.022	157	637	251		4.796	1.836	
ΙΟΥΛΙΟΣ	90	5.382	4.835	130	435	207		5.406	2.149	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	88	4.917	5.263	236	418	200		4.188	2.021	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	86	4.400	4.900	181	382	252		3.318	2.647	1.464
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	76	3.645	3.819	80	302	226		3.516	2.285	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	56	2.225	2.133		99	252		3.676	3.807	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	62	2.811	2.586		168	293		3.351	6.220	
ΣΥΝΟΛΟ	894	44242	42695	839	4806	2637	0	46248	36526	1464

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 38 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1989

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989										
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ									
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	2.534	2.645		104	223		3.119	4.395	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	50	2.213	2.169		111	200		3.305	5.201	
ΜΑΡΤΙΟΣ	34	1.561	1.409		80	101		2.124	3.995	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	43	2.158	1.458		105	141		4.806	1.474	
ΜΑΙΟΣ	58	2.698	2.914		108	269		3.890	3.187	
ΙΟΥΝΙΟΣ	72	3.635	3.094		137	764		3.633	1.966	
ΙΟΥΛΙΟΣ	60	3.817	3.403		73	184		4.696	1.086	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	58	3.303	3.539		99	176		4.333	2.767	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	60	3.131	3.436		93	163		3.517	2.307	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	58	2.615	2.593		174	248		3.499	3.136	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	66	2.677	2.677		153	250		2.275	2.804	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	58	2.701	2.257		167	297		3.056	2.090	
ΣΥΝΟΛΟ	679	33043	31594		1404	3016		42253	34408	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ	8	587		3
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	36	1.936	1.925	290
ΜΑΙΟΣ	72	4.665	4.017	12
ΙΟΥΝΙΟΣ	60	2.784	3.061	160
ΙΟΥΛΙΟΣ	40	1.979	1.714	119
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	56	2.718	2.987	178
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50	2.212	2.495	157
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	170	640	103
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	2		111	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	340	17051	16.953	1041

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 38 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1989

ΑΕΡΟΔΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΕΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ	8	587	3	22
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	36	1.936	1.925	290
ΜΑΙΟΣ	72	4.665	4.017	12
ΙΟΥΝΙΟΣ	60	2.784	3.061	160
ΙΟΥΛΙΟΣ	40	1.979	1.714	119
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	56	2.718	2.987	178
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50	2.212	2.495	157
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	170	640	103
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	2		111	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	340	17051	16953	1041

ΑΕΡΟΔΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1989										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΕΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	2534	2645		104	223		3119	4395	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	50	2213	2169		111	200		3305	5201	
ΜΑΡΤΙΟΣ	42	2148	1412	22	80	101		2124	3995	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	79	4094	3383	290	105	141		4806	1474	
ΜΑΙΟΣ	130	7363	6931	12	108	269		3890	3187	
ΙΟΥΝΙΟΣ	132	6419	6155	160	137	764		3633	1966	
ΙΟΥΛΙΟΣ	100	5796	5117	119	73	184		4696	1086	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	6021	6526	178	99	176		4333	2767	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	110	5343	5931	157	93	163		3517	2307	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	74	2785	3233	103	174	248		3499	3136	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	68	2677	2788		153	250		2275	2804	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	58	2701	2257		167	297		3056	2090	
ΣΥΝΟΛΟ	1019	50094	48547	1041	1404	3016		42253	34408	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 39 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990										
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ									
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	60	2.303	2.453		210	492		2.405	2.979	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	2.337	2.214		117	188		2.581	1.583	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	2.696	2.477		97	218		3.289	1.522	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	60	2.987	2.715		145	279		2.523	2.809	
ΜΑΙΟΣ	64	2.556	2.322		119	294		3.571	1.880	
ΙΟΥΝΙΟΣ	66	3.331	2.512		140	229		2.922	2.412	
ΙΟΥΛΙΟΣ	70	3.908	3.139		135	211		2.849	857	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	60	3.270	3.511		159	300		2.561	1.415	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	56	2.280	2.442		37	138		1.914	1.416	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	60	2.113	1.970		129	383		1.688	1.238	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	62	1.135	1.054		163	151		2.071	1.417	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	52	891	680		135	109		1.814	1.174	
ΣΥΝΟΛΟ	728	29807	27489		1586	2992		30188	20702	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
	ΣΥΝΟΛΟ			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	12	667	628	
ΜΑΙΟΣ	48	1.702	1.070	921
ΙΟΥΝΙΟΣ	46	1.786	1.637	1.124
ΙΟΥΛΙΟΣ	48	1.956	1.792	1.154
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	66	2.879	2.965	1.190
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50	1.813	2.273	880
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	130	687	63
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	286	10933	11052	5332

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 39 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1990

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990										
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	60	2.303		2.453	210	492		2.405		2.979
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	2.337		2.214	117	188		2.581		1.583
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	2.696		2.477	97	218		3.289		1.522
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	60	2.987		2.715	145	279		2.523		2.809
ΜΑΙΟΣ	64	2.556		2.322	119	294		3.571		1.880
ΙΟΥΝΙΟΣ	66	3.331		2.512	140	229		2.922		2.412
ΙΟΥΛΙΟΣ	70	3.908		3.139	135	211		2.849		857
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	60	3.270		3.511	159	300		2.561		1.415
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	56	2.280		2.442	37	138		1.914		1.416
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	60	2.113		1.970	129	383		1.688		1.238
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	62	1.135		1.054	163	151		2.071		1.417
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	52	891		680	135	109		1.814		1.174
ΣΥΝΟΛΟ	728	29807		27489	1586	2992		30188		20702

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1990					
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	12	667		628	
ΜΑΙΟΣ	48	1.702		1.070	921
ΙΟΥΝΙΟΣ	46	1.786		1.637	1.124
ΙΟΥΛΙΟΣ	48	1.956		1.792	1.154
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	66	2.879		2.965	1.190
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50	1.813		2.273	880
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	130		687	63
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	286	10933		11052	5332

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 40 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1991

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991										
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	64	771	812		86	111		1.071	1.099	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	621	565		28	64		2.583	352	
ΜΑΡΤΙΟΣ	66	916	570		64	130		1.470	540	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	72	1.143	988		58	246		1.477	829	
ΜΑΙΟΣ	88	1.290	1.034		35	125		1.273	630	
ΙΟΥΝΙΟΣ	96	1.498	1.132		45	134		1.483	436	
ΙΟΥΛΙΟΣ	62	2.020	1.353		68	140		1.938	610	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	62	1.905	1.911		39	95		1.591	1.160	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	60	1.303	1.443		37	130		1.389	1.328	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	62	1.135	1.036		50	99		1.377	1.146	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	58	799	687		67	203		1.325	1.233	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	60	889	618		56	287		1.057	917	
ΣΥΝΟΛΟ	806	14290	12149		633	1764		18034	10280	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ	24	1.105	489	374
ΙΟΥΝΙΟΣ	32	1.476	1.334	360
ΙΟΥΛΙΟΣ	42	2.196	1.779	553
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	58	3.047	3.177	360
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	32	1.327	1.725	335
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	188	773	147
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	204	9339	9277	2129

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 40 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1991

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ	24	1.105	489	374
ΙΟΥΝΙΟΣ	32	1.476	1.334	360
ΙΟΥΛΙΟΣ	42	2.196	1.779	553
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	58	3.047	3.177	360
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	32	1.327	1.725	335
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	16	188	773	147
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	204	9339	9277	2129

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1991										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	64	771	812		86	111		1071	1099	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	621	565		28	64		2583	352	
ΜΑΡΤΙΟΣ	66	916	570		64	130		1470	540	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	72	1143	988		58	246		1477	829	
ΜΑΙΟΣ	112	2395	1523	374	35	125		1273	630	
ΙΟΥΝΙΟΣ	128	2974	2466	360	45	134		1483	436	
ΙΟΥΛΙΟΣ	104	4216	3132	553	68	140		1938	610	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	120	4952	5088	360	39	95		1591	1160	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	92	2630	3168	335	37	130		1389	1328	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	78	1323	1809	147	50	99		1377	1146	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	58	799	687		67	203		1325	1233	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	60	889	618		56	287		1057	917	
ΣΥΝΟΛΟ	1010	23629	21426	2129	633	1764		18034	10280	

Πίνακας 41 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1992

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992										
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΙΣΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ		62	724	676		387	274		603	704
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ		56	701	575		44	220		907	839
ΜΑΡΤΙΟΣ		62	813	663		39	135		1.189	456
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		62	1.355	978		57	230		1.795	444
ΜΑΙΟΣ		66	1.140	977		31	217		1.470	559
ΙΟΥΝΙΟΣ		60	1.335	967			96		1.645	305
ΙΟΥΛΙΟΣ		62	1.886	1.357			286		2.269	399
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		64	1.713	1.747			194		2.102	471
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		62	1.332	1.255		28	232		1.737	540
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ		62	1.016	1.040			221		1.335	723
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ		59	688	527		559	212		990	569
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		62	809	574		529	258		1.026	913
ΣΥΝΟΛΟ		739	13512	11336		1674	2575		17068	6922

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992					
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΙΣΒΑΤΕΣ PASSENGERS			
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		4	283	2	38
ΜΑΙΟΣ		42	2.118	1.565	479
ΙΟΥΝΙΟΣ		44	1.964	1.935	818
ΙΟΥΛΙΟΣ		54	3.006	2.503	1.010
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		62	3.371	3.524	1.004
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		46	2.045	2.494	1.060
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ		20	266	1.014	343
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ		272	13.053	13.037	4752

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 41 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1992

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992				
ΤΑΚΤ.+ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	4	283	2	38
ΜΑΙΟΣ	42	2.118	1.565	479
ΙΟΥΝΙΟΣ	44	1.964	1.935	818
ΙΟΥΛΙΟΣ	54	3.006	2.503	1.010
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	62	3.371	3.524	1.004
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	46	2.045	2.494	1.060
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	20	266	1.014	343
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	272	13.053	13.037	4752

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1992										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	724	676		387	274		603	704	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	701	575		44	220		907	839	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	813	663		39	135		1189	456	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	66	1638	980		57	230		1795	444	
ΜΑΙΟΣ	108	3258	2542	479	31	217		1470	559	
ΙΟΥΝΙΟΣ	104	3299	2902	818	0	96		1645	305	
ΙΟΥΛΙΟΣ	116	4892	3860	1010	0	286		2269	399	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	126	5084	5271	1004	0	194		2102	471	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	108	3377	3749	1060	28	232		1737	540	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	82	1282	2054	343	0	221		1335	723	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	59	688	527		559	212		990	569	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	62	809	574		529	258		1026	913	
ΣΥΝΟΛΟ	1011	26565	24373	4752	1674	2575		17068	6922	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 42 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993										
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	658	603		311	231		1.509	414	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	555	482		294	263		1.299	2.188	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	764	558		209	230		1.505	897	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	60	1.130	848		2	297		1.555	1.196	
ΜΑΙΟΣ	62	930	691		25	160		976	1.044	
ΙΟΥΝΙΟΣ	68	1.089	839		10	169		1.581	830	
ΙΟΥΛΙΟΣ	80	1.982	1.293		8	169		1.703	2.637	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	82	1.733	1.793		6	232		2.465	2.035	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	74	1.175	1.286		25	174		2.350	1.081	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	64	1.062	959		106	165		1.273	641	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	58	571	539		57	129		1.111	361	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	58	747	523		82	277		1.734	630	
ΣΥΝΟΛΟ	786	12396	10414		1135	2496		19061	13954	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ	2	33		
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	14	479	268	239
ΜΑΙΟΣ	80	2.972	1.959	1.471
ΙΟΥΝΙΟΣ	86	3.119	3.152	2.388
ΙΟΥΛΙΟΣ	104	4.494	3.876	2.724
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	92	4.247	4.245	2.331
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	97	3.852	4.416	1.996
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	46	739	2.118	836
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	521	19935	20034	11985

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 42 : Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993				
ΤΑΚΤ. + ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2	33		
ΜΑΙΟΣ	14	479	268	239
ΙΟΥΝΙΟΣ	80	2.972	1.959	1.471
ΙΟΥΛΙΟΣ	86	3.119	3.152	2.388
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	104	4.494	3.876	2.724
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	92	4.247	4.245	2.331
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	97	3.852	4.416	1.996
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	46	739	2.118	836
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	521	19935	20034	11985

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1993										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	658	603		311	231		1509	414	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	555	482		294	263		1299	2188	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	764	558		209	230		1505	897	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	62	1163	848		2	297		1555	1196	
ΜΑΙΟΣ	76	1409	959	239	25	160		976	1044	
ΙΟΥΝΙΟΣ	148	4061	2798	1471	10	169		1581	830	
ΙΟΥΛΙΟΣ	166	5101	4445	2388	8	169		1703	2637	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	186	6227	5669	2724	6	232		2465	2035	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	166	5422	5531	2331	25	174		2350	1081	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	161	4914	5375	1996	106	165		1273	641	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	104	1310	2657	836	57	129		1111	361	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	58	747	523		82	277		1734	630	
ΣΥΝΟΛΟ	1307	32331	30448	11985	1135	2496		19061	13954	

Πηγή: Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Πίνακας 43: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1994

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994										
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ		60	616	588		24	164		2.417	1.016
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ		56	617	545		24	146		2.472	927
ΜΑΡΤΙΟΣ		62	891	616		35	182		2.582	846
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		61	1.183	739		36	230		3.717	1.513
ΜΑΙΟΣ		65	1.467	1.043		26	158		2.400	896
ΙΟΥΝΙΟΣ		60	1.238	1.031		24	131		2.574	792
ΙΟΥΛΙΟΣ		62	1.841	1.225		28	157		3.396	741
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		62	1.606	1.677		31	162		2.457	1.074
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		63	1.339	1.213		30	179		2.849	1.085
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ		57	1.027	1.001		33	170		2.307	964
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ		60	545	471		92	231		1.955	803
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		60	780	527		322	369		1.961	898
ΣΥΝΟΛΟ		728	13150	10676		705	2279		31087	11555

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ		2	163	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		22	1.688	1.135
ΜΑΙΟΣ		71	4.310	3.506
ΙΟΥΝΙΟΣ		84	4.950	4.949
ΙΟΥΛΙΟΣ		92	6.002	5.459
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		86	5.221	5.522
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		83	4.932	5.571
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ		49	1.388	3.064
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ		2		79
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ		491	28.654	29.285

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 43: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1994

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ	2	163		
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	22	1.688	1.135	14
ΜΑΙΟΣ	71	4.310	3.506	771
ΙΟΥΝΙΟΣ	84	4.950	4.949	1.214
ΙΟΥΛΙΟΣ	92	6.002	5.459	1.082
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	86	5.221	5.522	1.180
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	83	4.932	5.571	958
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	49	1.388	3.064	548
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	2		79	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	491	28.654	29.285	5767

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1994										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	60	616	588		24	164		2417	1016	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	617	545		24	146		2472	927	
ΜΑΡΤΙΟΣ	64	1054	616		35	182		2582	846	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	83	2871	1874	14	36	230		3717	1513	
ΜΑΙΟΣ	136	5777	4549	771	26	158		2400	896	
ΙΟΥΝΙΟΣ	144	6188	5980	1214	24	131		2574	792	
ΙΟΥΛΙΟΣ	154	7843	6684	1082	28	157		3396	741	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	148	6827	7199	1180	31	162		2457	1074	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	146	6271	6784	958	30	179		2849	1085	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	106	2415	4065	548	33	170		2307	964	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	62	545	550		92	231		1955	803	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	60	780	527		322	369		1961	898	
ΣΥΝΟΛΟ	1219	41804	39961	5753	705	2279		31087	11555	

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 44: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1995

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995										
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ		58	536	544		194	203		2.202	1.009
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ		56	645	515		182	163		1.716	793
ΜΑΡΤΙΟΣ		62	783	640		237	121		1.614	543
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		60	1.299	893		223	150		1.840	243
ΜΑΙΟΣ		62	1.095	789		150	115		1.425	438
ΙΟΥΝΙΟΣ		77	1.273	1.066		178	131		2.443	1.004
ΙΟΥΛΙΟΣ		79	1.737	1.151		164	160		2.739	501
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		70	1.521	1.488		131	147		1.580	351
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		66	1.052	935		105	138		1.375	551
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ		62	893	839		120	212		1.520	409
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ		60	607	486		161	242		1.029	506
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		62	725	536		184	344		1.241	546
ΣΥΝΟΛΟ		774	12166	9882		2029	2126		20724	6894

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995					
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			TΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	18	1.676	1.012		
ΜΑΙΟΣ	105	6.397	4.801	1.441	
ΙΟΥΝΙΟΣ	105	5.330	5.691	1.747	
ΙΟΥΛΙΟΣ	113	5.786	5.207	2.499	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	5.228	5.381	3.264	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	112	5.098	5.679	3.048	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	66	1.278	3.282	1.433	57
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	633	30.793	31.053	13432	57

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995				
ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ				
ΙΟΥΝΙΟΣ	6	89	48	64
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	6	89	48	64

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 44: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1995

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ					
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995					
ΤΑΚΤ. + ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ					
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ					
ΜΑΡΤΙΟΣ					
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	18	1.676	1.012		
ΜΑΙΟΣ	105	6.397	4.801	1.441	
ΙΟΥΝΙΟΣ	111	5.419	5.739	1.811	
ΙΟΥΛΙΟΣ	113	5.786	5.207	2.499	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	114	5.228	5.381	3.264	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	112	5.098	5.679	3.048	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	66	1.278	3.282	1.433	57
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ					
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ					
ΣΥΝΟΛΟ	639	30.882	31.101	13496	57

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1995										
ΕΞΩΤ. + ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	58	536	544		194	203		2202	1009	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	56	645	515		182	163		1716	793	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	783	640		237	121		1614	543	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	78	2975	1905	14	223	150		1840	243	
ΜΑΙΟΣ	167	7492	5590	1441	150	115		1425	438	
ΙΟΥΝΙΟΣ	188	6692	6805	1811	178	131		2443	1004	
ΙΟΥΛΙΟΣ	192	7523	6358	2499	164	160		2739	501	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	184	6749	6869	3264	131	147		1580	351	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	178	6150	6614	3048	105	138		1375	551	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	128	2171	4121	1433	177	212		1520	409	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	60	607	486		161	242		1029	506	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	62	725	536		184	344		1241	546	
ΣΥΝΟΛΟ	1413	43048	40983	13496	2086	2126		20724	6894	

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΛΑ

Πίνακας 45: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1996

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996										
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	526	475		164	289		809	422	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	58	647	521		195	225		1.189	511	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	1.014	673		163	224		1.595	269	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	60	1.141	862		177	285		1.698	517	
ΜΑΙΟΣ	65	1.194	781		124	299		2.015	746	
ΙΟΥΝΙΟΣ	60	1.231	898		150	262		1.518	439	
ΙΟΥΛΙΟΣ	62	1.709	1.162		123	296		1.898	491	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	62	1.702	1.579		138	257		1.555	858	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	64	1.313	1.162		133	313		1.177	496	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	56	963	878		174	299		1.144	311	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	34	521	412		71	148		977	811	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	34	681	587		16	191		1.864	1.262	
ΣΥΝΟΛΟ	679	12642	9990		1628	3088		17439	7133	

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996				
ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	16	1.410	667	315
ΜΑΙΟΣ	101	5.047	3.816	2.466
ΙΟΥΝΙΟΣ	122	6.708	6.569	3.346
ΙΟΥΛΙΟΣ	130	6.191	6.022	4.380
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	112	5.837	5.988	3.682
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	130	6.001	6.950	3.777
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	44	742	2.355	1.162
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	655	31.936	32.367	19128

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996				
ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
		ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ				
ΜΑΙΟΣ	2	110		
ΙΟΥΝΙΟΣ				
ΙΟΥΛΙΟΣ				
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ				
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ				
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ				
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	2	110		

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΙΑ

Πίνακας 45: Δελτία Στατιστικής Κίνησης Αερολιμένα Καλαμάτας 1996

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ				
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996				
ΤΑΚΤ.+ ΕΚΤ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS		
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ				
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ				
ΜΑΡΤΙΟΣ				
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	16	1.410	667	315
ΜΑΙΟΣ	103	5.157	3.816	2.466
ΙΟΥΝΙΟΣ	122	6.708	6.569	3.346
ΙΟΥΛΙΟΣ	130	6.191	6.022	4.380
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	112	5.837	5.988	3.682
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	130	6.001	6.950	3.777
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	44	742	2.355	1.162
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ				
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ				
ΣΥΝΟΛΟ	657	32.046	32.367	19128

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ										
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996										
ΕΣΩΤ.+ΕΞΩΤ.	Α/Φ Α/Σ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ PASSENGERS			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΕΜΠΟΙΕΥΜΑΤΑ		
		ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT	ΑΦΙΞΕΙΣ ARRIVALS	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ DEPARTURES	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ TRANSIT
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	526	475		164	289		809	422	
ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ	58	647	521		195	225		1189	511	
ΜΑΡΤΙΟΣ	62	1014	673		163	224		1595	269	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	76	2551	1529	315	177	285		1698	517	
ΜΑΙΟΣ	168	6351	4597	2466	124	299		2015	746	
ΙΟΥΝΙΟΣ	182	7939	7467	3346	150	262		1518	439	
ΙΟΥΛΙΟΣ	192	7900	7184	4380	123	296		1898	491	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	174	7539	7567	3682	138	257		1555	858	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	194	7314	8112	3777	133	313		1177	496	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	100	1705	3233	1162	174	299		1144	311	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	34	521	412		71	148		977	811	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	34	681	587		16	191		1864	1262	
ΣΥΝΟΛΟ	1336	44688	42357	19128	1628	3088		17439	7133	

Πηγή : Δελτία Στατιστικής Κίνησης ΥΠΑ

Πίνακας 46 :Εξαγωγές προϊόντων περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Νομός Αιτωλοακαρνανίας	Ελιές (kgr)	Πορτοκάλια (kgr)	Λεμόνια (kgr)	Καρπούζια (kgr)	Μανταρίνια (kgr)	Σπαράγγια (kgr)	Τριαντάφυλλα
Εξαγωγές 1995	2.654.256	469.562	17.069	224.850	6.599	124.837	
Συνολική παραγωγή	100.915.000	36.269.000	5.916.000	19.413.000	5.358.000	-	
Μέσο μεταφοράς	AK ή K	AK ή AΨ	AK ή AΨ	AK	AK ή AΨ	AΨ ή A	A
Εξαγωγές 1996	1287095	314.174	9.312	-	54.407	187.530	-
Συνολική παραγωγή	64.873.000	48.121.000	11.252.000	14.219.000	7.368.000	-	-
Μέσο μεταφοράς	AK ή K	AK	AK		AK	AΨ ή A	A
Ποσοστό εξαγωγών 1995	3%	1%	0%	1%	0%	-	
Ποσοστό εξαγωγών 1996	2%	1%	0%	-	1%	-	

Νομός Αχαΐας	Λεμόνια (kgr)	Πορτοκάλια(kgr)	Μήλα (kgr)	Κρεμμύδια (kgr)	Αγγούρια (kgr)	Σταφύλια (kgr)	Καρπούζια (kgr)	Πατάτες (kgr)
Εξαγωγές 1995	5.170.171	4.184.740	125.115	68.200	42.400	114.440	15.762.811	14.880.603
Συνολική παραγωγή	46.597.000	15.211.000	2.388.000	2.696.000		7.354.000	30.694.000	119.239.000
Μέσο μεταφοράς	AK ή AΨ	AK ή AΨ	AK ή AΨ	AK	AΨ	AΨ	AK	AΨ
Εξαγωγές 1996	3.913.761	4.368.281	-	-	-	-	14.097.450	14.482.050
Συνολική παραγωγή	46.337.000	14.737.000	2.328.000	3.051.000	-	6.832.000	30.177.000	106.272.000
Μέσο μεταφοράς	AK ή AΨ	AK ή AΨ					AK	AΨ
Ποσοστό εξαγωγών 1995	11%	28%	5%	3%		2%	51%	12%
Ποσοστό εξαγωγών 1996	8%	30%	-	-	-	-	47%	14%

Νομός Ηλείας	Πατάτες (kgr)	Καρπούζια (kgr)	Πορτοκάλια (kgr)	Μανταρίνια (kgr)	Λεμόνια (kgr)
Εξαγωγές 1995	7.654.000	72.596.000	9.827.000	370.000	269.000
Συνολική παραγωγή	133.837.000	159.927.000	59.576.000	7.244.000	14.955.000
Μέσο μεταφοράς	AΨ	AK	AK ή AΨ	AΨ	AΨ
Εξαγωγές 1996	3.181.000	44.642.000	12.425.700	694.000	672.000
Συνολική παραγωγή	121.216.000	180.910.000	63.161.000	7.257.000	16.910.000
Μέσο μεταφοράς	AΨ	AK	AK ή AΨ	AK ή AΨ	AK ή AΨ ή Π
Ποσοστό εξαγωγών 1995	6%	45%	16%	5%	2%
Ποσοστό εξαγωγών 1996	3%	25%	20%	10%	4%

AK: Αυτοκίνητο Κοινό

K: Container

AΨ: Αυτοκίνητο Ψυγείο

Π: Πλοίο

A: Αεροπλάνο

Πηγή: Υπουργείο Γεωργίας

Πρόοδος της Κερδοφορίας												Μηνών															
N.Μεσογίας			N. Ζακύνθου			N.Κεφαλονδας			N.Κερκυρας			N.Λευκάδας			N.Αρτας			N.Θεσπρωτίας			N.Ιονίων			N.Πελοπόννησος		N.Καρδίτσας	
171	172	173	174	211	221	222	231	232	233	234	241	311	321	322	323	324	331	332	333	334	341	411	421				
2	.0	.1	.1	.0	.9	.0	.0	.0	.0	.0	32.6	448.6	1.3	.0	.0	.0	24.1	.7	.0	.0	.0	.0	51.0	.1	.0		
3	.0	.1	.0	.4	.3	.0	.0	.4	.0	.0	6.4	15.9	1.3	.0	.0	.0	22.8	.8	.4	.0	.0	.0	5.7	.0	.0		
1.1	.0	.2	.2	1.1	.3	.0	.0	.6	.0	.0	7.9	9.1	.9	.0	.0	.1	6.6	.1	.3	.1	.1	.7	.7	.0			
8	.0	.0	1.3	2.3	1.5	.0	.0	.0	.0	.0	4.3	3.1	1.4	.0	.0	.0	3.8	.0	.1	.2	.3	.0	.1	.0			
3.6	.0	.2	1.0	.8	4.8	.0	.0	.4	.0	.0	44.5	58.8	8.6	.3	1.5	.0	42.3	1.3	.1	.1	.1	.7	.0	.0			
3.3	.9	.9	.2	3.4	1.1	.0	.0	.7	.0	.0	1.2	1.6	.0	.0	.0	.0	3.9	.1	.0	.0	.0	1.3	.1	.0			
.1	.2	.4	1.4	.0	.4	.0	.0	.0	.0	.0	.4	.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.4	.1	.0	.0			
57.0	4.0	5.9	27.7	41.4	10.3	.2	.0	19.4	.0	.0	26.5	37.4	9.7	.0	1.6	1.1	55.3	.6	.4	.2	.4	38.2	2.0	.0			
40.9	1.7	11.7	55.9	.0	1.2	.0	.0	.0	.0	.0	2.2	1.8	1.0	.2	.1	.7	6.8	.0	.0	.0	.0	2.2	1.1	.0			
9.3	.9	.0	.8	.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.1	.2	.0	.0	.0	.1	.2	.0	.0	.0	.0	.1	.0	.0			
N.Μεσογίας			N. Ζακύνθου			N.Κεφαλονδας			N.Κερκυρας			N.Λευκάδας			N.Αρτας			N.Θεσπρωτίας			N.Ιονίων			N.Πελοπόννησος		N.Καρδίτσας	
171	172	173	174	211	221	222	231	232	233	234	241	311	321	322	323	324	331	332	333	334	341	411	421				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	2.0	34.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.0	.4	.0	.0	.0	.0	.0	.4	.9	.0	.0	.0	.0	.4	.0	.0	.0	.6	.0	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.2	.0	.1	.0	.0	.0	.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.6	.0	.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.1	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
1.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
1.1	.0	.0	1.0	1.9	.2	.0	.0	3.0	.0	.0	1.1	.2	.5	.0	.0	.0	1.7	.3	.0	.0	.5	.1	.0	.0	.0		
2.6	.5	4.0	.9	.0	.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.1	.0	.0	.0	.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
.0	.0	.0	.0	.8	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0		
N.Μεσογίας			N. Ζακύνθου			N.Κεφαλονδας			N.Κερκυρας			N.Λευκάδας			N.Αρτας			N.Θεσπρωτίας			N.Ιονίων			N.Πελοπόννησος		N.Καρδίτσας	
171	172	173	174	211	221	222	231	232	233	234	241	311	321	322	323	324	331	332	333	334	341	411	421				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	9.6	205.1	.7	.8	.5	.0	7.5	.0	.0	.3	13.6	.1	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	7.1	12.8	.0	.0	.0	.0	12.4	.0	.0	.0	4.0	.0	.0				
.0	.0	.2	.6	.0	.1	.0	.0	.0	.0	.0	.8	9.1	.2	.0	.9	.0	4.7	.1	.0	.0	1.1	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.6	.7	.0	.0	.0	.0	.9	.0	.0	.0	.5	.6	.0				
.6	.2	.0	.0	.0	1.8	.0	.0	.0	.0	.0	22.5	44.4	1.2	.2	.3	.1	9.6	.3	.0	.1	9.7	.0	.0				
1.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.8	.7	.0	.0	.0	.0	.8	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.1	.0	.0	.8	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
11.2	1.8	.6	3.1	13.5	1.0	.1	.0	8.7	.0	.0	6.5	8.0	1.9	.0	.1	.1	8.3	.0	.2	.0	7.4	.9	.0				
20.2	2.7	3.7	22.9	.0	.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	2.4	.0	.0	.0	.0	1.7	.0	.1	.0	.5	.3	.0				
5.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
N.Μεσογίας			N. Ζακύνθου			N.Κεφαλονδας			N.Κερκυρας			N.Λευκάδας			N.Αρτας			N.Θεσπρωτίας			N.Ιονίων			N.Πελοπόννησος		N.Καρδίτσας	
171	172	173	174	211	221	222	231	232	233	234	241	311	321	322	323	324	331	332	333	334	341	411	421				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.5	13.4	.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.4	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	4.0	2.2	.0	.0	.0	.0	10.8	.0	.0	.0	.4	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
3.9	.0	.0	.0	1.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.2	.0	.0	2.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
N.Μεσογίας			N. Ζακύνθου			N.Κεφαλονδας			N.Κερκυρας			N.Λευκάδας			N.Αρτας			N.Θεσπρωτίας			N.Ιονίων			N.Πελοπόννησος		N.Καρδίτσας	
171	172	173	174	211	221	222	231	232	233	234	241	311	321	322	323	324	331	332	333	334	341	411	421				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.7	.0	1.3	.0	.0	.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.2	.0	.0	.0	.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0				
.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0				

Πίνακας 48 : Αρχαιολογικοί χώροι, παραδοσιακοί οικισμοί και πολιτιστικά μνημεία της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Νομός	Αρ. αρχαιολογικών χώρων			Επισκέπτες αρχαιολογικών χώρων			Αριθμός μουσείων			Επισκέπτες μουσείων		
	1969	1978	1987	1969	1978	1987	1969	1978	1987	1969	1978	1987
Αιτ/νίας							1	2		611	1532	
Αχαΐας		1			1768		1	1	1	650	1553	
Ηλείας	1	1	1	110936	348732	441203	1	1	1	107299	264065	367256

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστικές Επετηρίδες 1970, 1979, 1988

Παραδοσιακοί οικισμοί

Νομός	Αριθμός αξιόλογων οικισμών				
	Απογραφέντες	Βαθμός προστασίας			Κηρυχθέντες
		ΒΠ1	ΒΠ2	ΒΠ3	
Αιτ/νίας	21		6	11	1
Αχαΐας	55	2	9	37	2
Ηλείας	38		1	30	1

*ΒΠ1: Απόλυτη προστασία, ΒΠ2: Σημαντική προστασία, ΒΠ3: Περιορισμένη προστασία

Πηγές: Υπουργείο Εσωτερικών, Διεύθυνση Προγραμματισμού και Μελετών, Πίνακες αξιόλογων Οικισμών της Χώρας, Αθήνα, 1977. 2. Π.Δ. ΦΕΚ 594/Τεύχος 4/13.11.76

Πολιτιστικά μνημεία

Νομός	Αρ. πολιτιστ. μνημ. παντός είδους	Διεθνούς ενδιαφέροντος αρχαιολογικοί χώροι		Ανθρωπογ. Τοπία κηρυχθέντα
	Απογραφέντα	Απογραφέντες	Επισκέψιμοι	ΙΦΚ*, ΙΤ**
Αιτ/νίας	7	4		6
Αχαΐας	3	1		1
Ηλείας	3	2	1	2

*ΙΦΚ: Ιδιαίτερου φυσικού κάλλους **ΙΤ: Ιστορικοί τόποι

Πηγή:

1. Γ. Βελένη, Μελέτη Επισκοπήσεως και Αξιολογήσεως Πολιτιστικών Μνημείων Ελλάδας 1972
2. ΕΣΥΕ, Στατιστική Επετηρίς 1988
3. ΥΠΕΧΩΔΕ, Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Τμήμα Διαχείρισης Περιβάλλοντος Έγγραφο Αρ. Πρ. Οικ. 70794/2214/5.6.91: Προστασία των Τόπων Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

1. Συνέντευξη Αερολιμενάρχη Αράξου κ. Ν. Παππά

Ερ. Σχολιασμός αεροπορικών εταιριών που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο Αράξου σύμφωνα με το τρέχον πρόγραμμα

Απ. Ας ξεκινήσουμε από τη Δευτέρα. Αυτό που έχει στο πρόγραμμα, π.χ. η SAFA κάνει το δρομολόγιο Λισσαβόνα-Άραξος-Κέρκυρα-Λισσαβόνα. Η επόμενη είναι η GERMANIA που κάνει το ταξίδι Βερολίνο-Άραξος-Ζάκυνθος-Βερολίνο. Οι πτήσεις αυτές είναι charter και γίνονται κάθε εβδομάδα. Εκτός από αυτές, υπάρχουν πτήσεις εκτός προγράμματος, οι οποίες δεν προκαλούν σημαντικές αλλαγές στο πρόγραμμα αυτό.

Ερ. Σχολιασμός των τύπων αεροσκαφών τα οποία προσαπογειώνονται

Απ. Το όριο αντοχής του διαδρόμου είναι 45 LCN. Το τι τύπος αεροσκάφους μπορεί να προσαπογειωθεί στο διάδρομο εξαρτάται περισσότερο από το βάρος του αεροσκάφους και όχι από την λοιπή υποδομή του αεροδρομίου. Το αεροδρόμιο του Αράξου δεν μπορεί να δεχθεί βαρέα αεροσκάφη. Το μήκος του διαδρόμου είναι 3χλμ. και επαρκεί για κάθε τύπο αεροσκάφους. Σήμερα οι τύποι αεροσκαφών που προσαπογειώνονται είναι στα όρια αντοχής του διαδρόμου.

Ερ. Προβλήματα που αντιμετωπίζει το αεροδρόμιο

Απ. Ένα πρόβλημα είναι η ανεπάρκεια φωτισήμανσης στην πίστα, υπήρχε ένα προσωρινό πρόβλημα....Από τις θεομηνίες του περασμένου χειμώνα καταστράφηκαν οι πυλώνες. Η ΥΠΙΑ έχει κάνει μελέτη η οποία βρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησης και έχει κάνει διαγωνισμό πάνω σε αυτό ύψους γύρω στα 47 εκ.δρχ. Άλλα ιδιαίτερα προβλήματα δεν υπάρχουν. Το αεροδρόμιο αντέχει στην υπάρχουσα κίνηση... Αυτό οριακά όσον αφορά την Τρίτη.

Ερ. Δηλαδή, το αεροδρόμιο μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι 10 πτήσεις ημερησίως;

Απ. Μπορεί να δεχτεί και περισσότερες, αν έρθουν προγραμματισμένα και στην ώρα τους...αν μας πέσουν 2-3 πτήσεις μαζεμένες δεν μπορεί να τις εξυπηρετήσει η Ολυμπιακή γιατί δεν έχει το κατάλληλο προσωπικό....ούτε και θα μπορούσε να προσλάβει προσωπικό μη τυχόν και πέσουν μαζεμένες πτήσεις. Η Ο.Α. κάνει τις προσλήψεις σύμφωνα με τις πτήσεις που είναι προγραμματισμένες....αν οι πτήσεις έχουν κάποια ροή που να μπορεί να εξυπηρετηθεί και να έχουν και τον χώρο στην πίστα-μπορούμε να έχουμε μέχρι και 3 αεροσκάφη στην πίστα-είναι το μέγιστο που μπορεί να εξυπηρετηθεί. Αν έχουμε μια σωστή ροή, μπορούμε να εξυπηρετήσουμε και περισσότερα.

Ερ. Προβλήματα καιρικά που δυσκολεύουν την κίνηση και την λειτουργία του αεροδρομίου

Απ. Το αεροδρόμιο δεν λειτουργεί χειμώνα, άρα δεν έτυχε να αντιμετωπίσουμε τέτοιου είδους προβλήματα

Ερ. Πότε λειτουργεί το αεροδρόμιο;

Απ. Από 1^η Απριλίου μέχρι 31^η Οκτωβρίου και δεν έχουμε καθόλου τακτικές πτήσεις. Υπήρχε μία τακτική πτήση Άραξος-Θεσσαλονίκη από την Air Greece, ξεκίνησε 12 Δεκεμβρίου 1997 και σταμάτησε 15 Ιουνίου 1998. Η εταιρία είχε την πρόθεση να ξεκινήσει τακτικές πτήσεις και με την Ιταλία, αλλά δεν βρήκε ανταπόκριση από το επιβατικό κοινό, παρόλο που είχε δελεαστικές τιμές και παρείχε τρόπο μεταφοράς από και προς το αεροδρόμιο, τόσο προς Πάτρα όσο και προς Πύργο, με δωρεάν λεωφορεία.

Ερ. Δεν υπήρχαν τακτικές πτήσεις από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα;

Απ. Η αεροπλοΐα είχε πτήσεις παλιότερα, το 1989-1990, μια πτήση την εβδομάδα προς Θεσσαλονίκη, η οποία σταμάτησε μετά από δυο χρόνια, επειδή ήταν ασύμφορη.

Ερ. Υπάρχει εμπορευματική κίνηση στο αεροδρόμιο;

Απ. Κατά την διάρκεια της λειτουργίας του (από το 1984 όπου και μεταφέρθηκε από την Ανδραβίδα) δεν έχει σημειωθεί καθόλου εμπορευματική κίνηση.

Ερ. Στο αεροδρόμιο της Ανδραβίδας δεν σημειώνεται καθόλου πολιτική κίνηση;

Απ. Όχι, καθόλου. Καμιά φορά μας φωνάζουν για πτήσεις VIP, όπως τις προάλλες που έφτασε ένα γκρουπ του ΟΗΕ.

Ερ. Εκτιμάτε ότι το αεροδρόμιο χρειάζεται επέκταση;

Απ. Χρειάζεται επέκταση στις αίθουσες αναχωρήσεων. Υπάρχει κάποιο πρόγραμμα καινούριων εγκαταστάσεων...στην άλλη πλευρά του αεροδρομίου η ΥΠΙΑ έχει απαλλοτριώσει γύρω στα 260 στρέμματα, τα έχει περιφράξει για να κατασκευάσει καινούριο αεροσταθμό. Παρόλα αυτά, στο πρόγραμμα αυτό, αρνήθηκαν την επέκταση των αιθουσών.

Ερ. Ο καινούριος σταθμός προβλέπεται να εξυπηρετεί και εμπορευματική κίνηση ταυτόχρονα με την επιβατική;

Απ. Ο νέος αεροσταθμός θα γίνει με όλες τις προδιαγραφές για να δεχθεί και εθνικές πτήσεις και πιθανώς θα αποσυμφορήσει και την Αθήνα για αεροσκάφη που πάνε για ανεφοδιασμό στην Αθήνα....Ως εκ τούτου θα έχει και προδιαγραφές για εμπορευματική κίνηση.

Ερ. Χρειάζεται δομική ενίσχυση ο αεροδιάδρομος για να δέχεται μεγαλύτερα αεροσκάφη;

Απ. Δεν μπορεί να δεχθεί μεγαλύτερα αεροσκάφη, επειδή ο διάδρομος δεν αντέχει μεγαλύτερα αεροσκάφη. Παρόλα αυτά, υπάρχει πρόγραμμα ενίσχυσης του αεροδιαδρόμου παράλληλα με την κατασκευή του νέου αεροσταθμού.

Ερ. Υπάρχει δημόσια συγκοινωνία που να φτάνει μέχρι το αεροδρόμιο;

Απ. Όχι, δεν έχουμε δημόσιες συγκοινωνίες παρόλο που έχουν γίνει έγγραφες αιτήσεις στο ΚΤΕΛ για να καταλήγει η γραμμή από τον Άραξο (χωριό) στον αερολιμένα....δυστυχώς δεν υλοποιήθηκε ακόμα

Ερ. Υπάρχει κέρδος από τον αεροσταθμό και από πού προέρχονται τα έσοδά του;

Απ. Υπάρχει κέρδος, γιατί το κόστος λειτουργίας του αεροσταθμού είναι μηδαμινό μπροστά στα έσοδα που έχει από τις πτήσεις. Τα έξοδα λειτουργίας του αεροδρομίου καλύπτονται σε μεγάλο ποσοστό από το TEA (Σπατόσημο), που αντιστοιχεί σε 6.000δρχ/άτομο. Αυτό είναι από τα κύρια έσοδα του αεροδρομίου, γιατί καλύπτει δαπάνες συντήρησης και διαμόρφωσης του αεροδρομίου.Ένα μεγάλο ποσοστό από τις εισπράξεις δίδεται απευθείας στα αεροδρόμια για την συντήρηση (προφανώς από την ΥΠΑ). Άλλα έσοδα του αεροδρομίου προέρχονται από τέλη χρήσεως του αερολιμένα και ενοικιάσεις διαφόρων χώρων. Εκτός από αυτά που τα καρπώνεται η ΥΠΑ, υπάρχουν και τα κέρδη από την επίγεια εξυπηρέτηση (Handling) που τα καρπώνεται η Ο.Α.

Ερ. Πληρεί το αεροδρόμιο όλες τις προϋποθέσεις ασφαλείας;

Απ. Η ασφάλεια του αεροδρομίου είναι σύμφωνη με τον κανονισμό ασφαλείας της ΥΠΑ. Υπάρχει υπεύθυνος και επιτροπή ασφαλείας που συνέρχεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Απαρτίζεται από τακτικά μέλη και από τα μέλη που συμμετέχουν στην επιτροπή ανάλογα με το θέμα που είναι να συζητηθεί.

Ερ. Ποιές είναι οι αρμοδιότητες του υπευθύνου ασφαλείας;

Απ. Να μπορεί να ελέγχει τους χώρους του αεροδρομίου, των αεροσκαφών, τα οχήματα, τους επιβάτες, το εργατικό προσωπικό για αποφυγή ατυχημάτων, καθώς και τους αστυνομικούς.

Ερ. Ποιες θα είναι οι επιπτώσεις από την απελευθέρωση των αερομεταφορών;

Απ. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως την Ο.Α. η οποία έχει το μονοπώλιο στο handling. Θα χάσει κάποια δικαιώματα που είχε μέχρι τώρα, όσον αφορά την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών. Η απελευθέρωση δεν έχει καμία επίπτωση στην κίνηση του αεροδρομίου.

Ερ. Δημιουργεί προβλήματα η συστέγαση με το στρατιωτικό αεροδρόμιο;

Απ. Όχι, υπάρχει άψογη συνεργασία. Μας έχουν δώσει όλες τις αρμοδιότητες που πρέπει, χωρίς να υπάρχει άλλη παρέμβαση. Μέχρι την τροχοδρόμηση του αεροσκάφους, τον έλεγχο έχει η πολεμική αεροπορία. Από την τροχοδρόμηση και μετά, αναλαμβάνει η ΥΠΑ.

Ερ. Έχουν σημειωθεί προβλήματα με πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών;

Απ. Εμείς κοινοποιούμε το πρόγραμμα στην Πολεμική Αεροπορία και αυτή προσαρμόζει τις πτήσεις των πολεμικών αεροσκαφών ανάλογα... Δεν έχει σημειωθεί ποτέ καθυστέρηση που να οφείλεται στην Πολεμική Αεροπορία.

2. Συνέντευξη υπευθύνου αεροπορικών εταιριών κ. Χρυσανθακόπουλου

Ερ. Πώς διαμορφώνονται τα κέρδη των αεροπορικών εταιριών;

Απ. Μπορώ να μιλήσω μόνο για τον τρόπο που ναυλώνονται οι charter πτήσεις. Η αεροπορική εταιρία κανονίζει με τους tour operators, αλλά δεν μπορώ να γνωρίζω την τιμή μίσθωσης του αεροσκάφους.

Ερ. Ποιο είναι το κόστος χρέωσης για μια αεροπορική εταιρία όταν το αεροσκάφος σταθμεύει για 1 ώρα στον Άραξο;

Απ. Το κόστος χρέωσης για 1 ώρα είναι ανάλογο με τους τόνους του αεροπλάνου. Τα τέλη χρήσεως κυμαίνονται γύρω στις 30.000 δρχ., το Σπατόσημο 6.900δρχ./άτομο (που συμπεριλαμβάνεται στο εισιτήριο), και το handling της Ο.Α. Το τέλος χρήσης εξαρτάται από την ώρα χρήσης του αεροδρομίου π.χ. ένα αεροσκάφος 46 τόνων take off, πληρώνει τέλος χρήσης 23.000δρχ., ένα 100 τόνων πληρώνει 62.000δρχ κλπ. Η αεροπορική εταιρία πληρώνει για κάθε πτήση 10.000δρχ. και πληρώνει τους τελωνειακούς από την Πάτρα γιατί ο Άραξος δεν έχει τελωνείο. Ο ανεφοδιασμός γίνεται επί πιστώσει ή με cash card, ανάλογα με την εταιρία με την οποία έχει σύμβαση.

Ερ. Ποια είναι τα γενικά προβλήματα της αεροπορικής κίνησης;

Απ. Ένα στα δέκα αεροπλάνα αναγκάζεται να μένει παραπάνω στον αερολιμένα Αράξου, κάτι που οφείλεται στο EUROCONTROL. Υπάρχει συνεργασία μεταξύ Αράξου και Ανδραβίδας, η οποία έχει τα κατάλληλα συστήματα εναέριας κυκλοφορίας ώστε να είναι δυνατό τα αεροσκάφη να πετούν με ασφάλεια κάτω από τα 10.000 πόδια.

Ερ. Πώς διαμορφώνεται το κόστος λειτουργίας του αεροδρομίου σε σχέση με τις εισπράξεις;

Απ. Η χρήση του αεροδρομίου που υπάγεται στην ΥΠΑ, συνεπάγεται μια σειρά εσόδων (ενοίκια, τέλη, σπατόσημο κλπ) που καταλήγουν σε ένα υψηλό επίπεδο εσόδων, υπερκαλύπτοντας τα έσοδα λειτουργίας.

Ερ. Σχολιασμός της τουριστικής κίνησης

Απ. Οι τουρίστες που έρχονται είναι κατά 80-90% με τουριστικά πακέτα, φιλοξενούνται σε 12 ξενοδοχεία στην ευρύτερη περιοχή μέχρι και την Κυλλήνη, ενώ υπάρχει κίνηση και για επαγγελματικούς λόγους που κυμαίνεται κάτω από το 20%.

3. Συνέντευξη προϊσταμένου Ο.Α. κ. Α. Χριστοδούλου.

Ερ. Τι περιλαμβάνει το handling που προσφέρει η Ο.Α.;

Απ. Φορτοεκφόρτωση, catering, ανεφοδιασμό νερού, κινητή σκάλα, καθαρισμό αεροσκάφους, εκκίνηση των κινητήρων σε όσα αεροκάφη δεν μπορούν να ξεκινήσουν από μόνα τους, ζυγοστάθμιση. Οι τιμές των επίγειων εξυπηρετήσεων κυμαίνονται από 160.000 ως 300.000δρχ., ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους και το τι ζητάει η εταιρία. Σε κάποιες περιπτώσεις είναι 350.000δρχ. και πάνω.

Ερ. Ποια είναι τα κέρδη της Ο.Α.;

Απ. Πέρυσι, η Ο.Α. είχε 150 εκ. τζίρο και 100 εκ. κέρδος. Ο τζίρος κυμαίνεται από χρονιά σε χρονιά. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΥΠΑ σε σχέση με πέρυσι, τα έσοδα της Ο.Α. αυξήθηκαν κατά 45% αλλά κατά τη γνώμη μου είναι πολύ λιγότερο.

Ερ. Γιατί δεν γίνονται τακτικές πτήσεις;

Απ. Είναι ασύμφορο, γιατί οι διακινούμενοι επιβάτες είναι μόνο φοιτητές και φαντάροι και το κόστος Άραξος-Θεσσαλονίκη είναι πολύ υψηλό. Για να είναι βιώσιμη η γραμμή χρειάζεται πληρότητα 30-40 ατόμων. Το κόστος ήταν 24.000δρχ. και 48.000 μετ'επιστροφής. Η επιχειρηματική δραστηριότητα είναι μικρή για να αποτελέσει μεγάλο μέρος της πελατείας.

Ερ. Η απελευθέρωση, τι επιπτώσεις έχει για την Ο.Α. και για τις εταιρίες γενικά;

Απ. Οι περισσότερες επιπτώσεις είναι στις μικρές εταιρίες γιατί δεν διαθέτουν τα κατάλληλα αεροσκάφη για ορισμένα αεροδρόμια π.χ. Καβάλα-πόλη της Γερμανίας. Η απελευθέρωση του handling θα είναι μεγάλο πλήγμα για την Ο.Α., αλλά δεν μπορεί οποιαδήποτε εταιρία να χειριστεί το handling γιατί χρειάζεται εξοπλισμό που κοστίζει γύρω στο 1δισ.

Ερ. Ποια είναι η διαφορά αεροπορίας και αεροπλοΐας;

Απ. Η αεροπλοΐα έχει τα μικρά αεροσκάφη, τα ελικοφόρα, είναι θυγατρική της αεροπορίας.

Ερ. Τι βελτίωση θα μπορούσε να γίνει στον Άραξο;

Απ. Το αεροδρόμιο βρίσκεται σε διαρκή εξέλιξη, γιατί πριν από λίγα χρόνια δεν υπήρχαν επαρκείς χώροι, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.

4. Συνέντευξη τηλεπικοινωνιακού κ.Φουσέκη (για λογαριασμό του Πύργου Ελέγχου).

Ερ. Υπάρχει κορεσμός του εναέριου χώρου;

Απ. Είναι θέμα ΓΕΑ, αλλά πιστεύω ότι δεν υπάρχει κορεσμός λόγω της χαμηλής συχνότητας των πτήσεων.

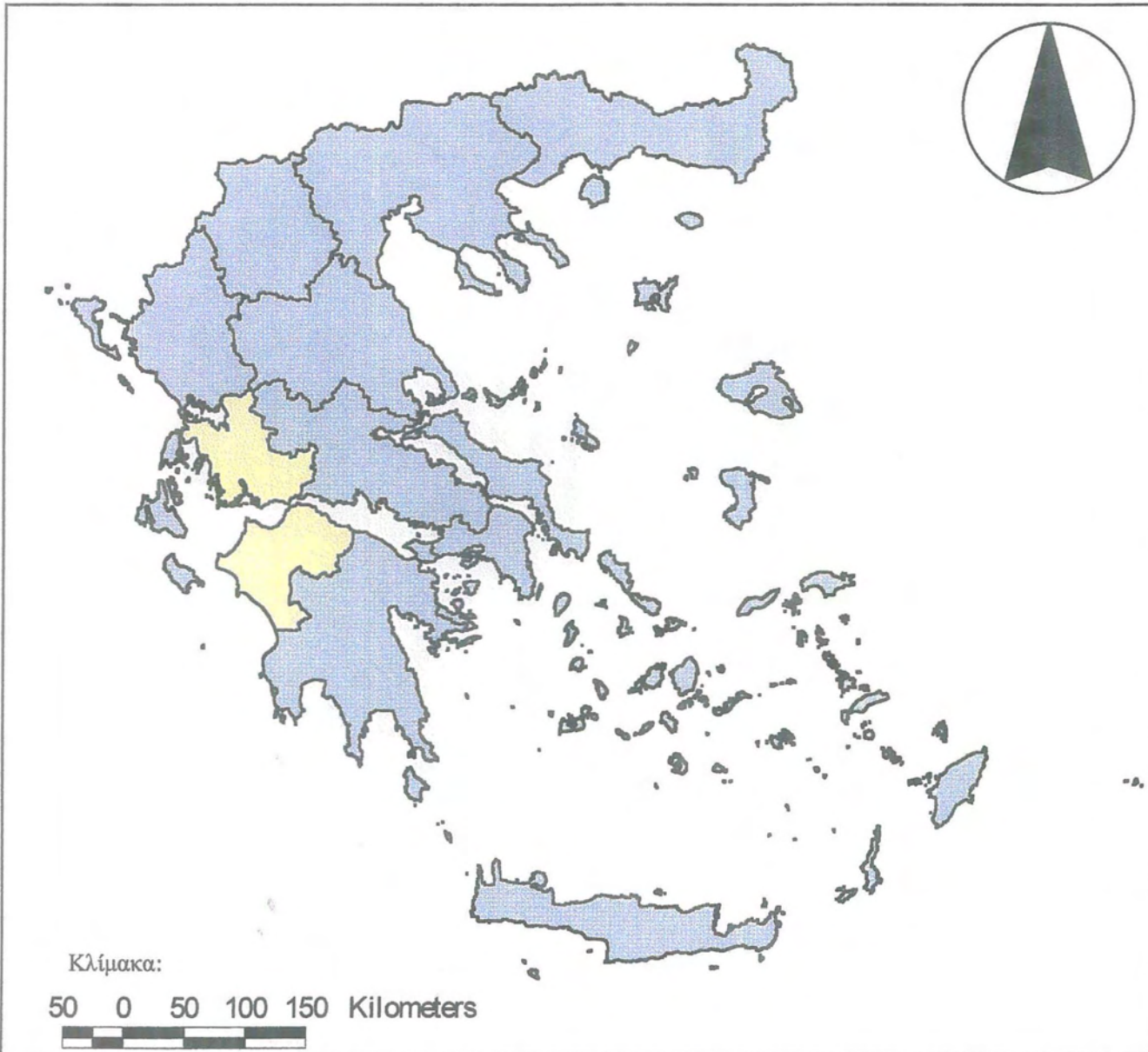
Ερ.Επαρκεί το πεδίο ελιγμών;

Απ. Για την υπάρχουσα κίνηση επαρκεί.

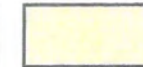
Ερ. Πώς γίνεται ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας;

Απ. Τον συντονισμό των πτήσεων έχει αρχικά το EUROCONTROL στις Βρυξέλλες. Ο οργανισμός αυτός καθορίζει τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των αεροσκαφών σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. Όταν ένα αεροσκάφος ερχόμενο από εξωτερικό εισέλθει στο FIR Αθηνών, επικοινωνεί πρώτα με Αθήνα. Αν το συγκεκριμένο αεροσκάφος έχει προορισμό κάποιο σημείο της Δυτικής Ελλάδας, τότε η Αθήνα το παραπέμπει στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Ανδραβίδας. Η Ανδραβίδα είναι το κομβικό σημείο για τα αεροσκάφη που έχουν προέλευση-προορισμό κάποιο αεροδρόμιο της Δυτικής Ελλάδας. Αν το αεροσκάφος θέλει να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο Αράξου, τότε η Ανδραβίδα το παραπέμπει στον Άραξο ή ανάλογα με τον προορισμό, στο αντίστοιχο αεροδρόμιο.

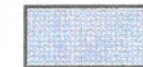
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας



Λοιπές περιφέρειες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:

"Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
της περιφέρειας Δ. Ελλάδας
μέσω των δικτύων αερομεταφορών

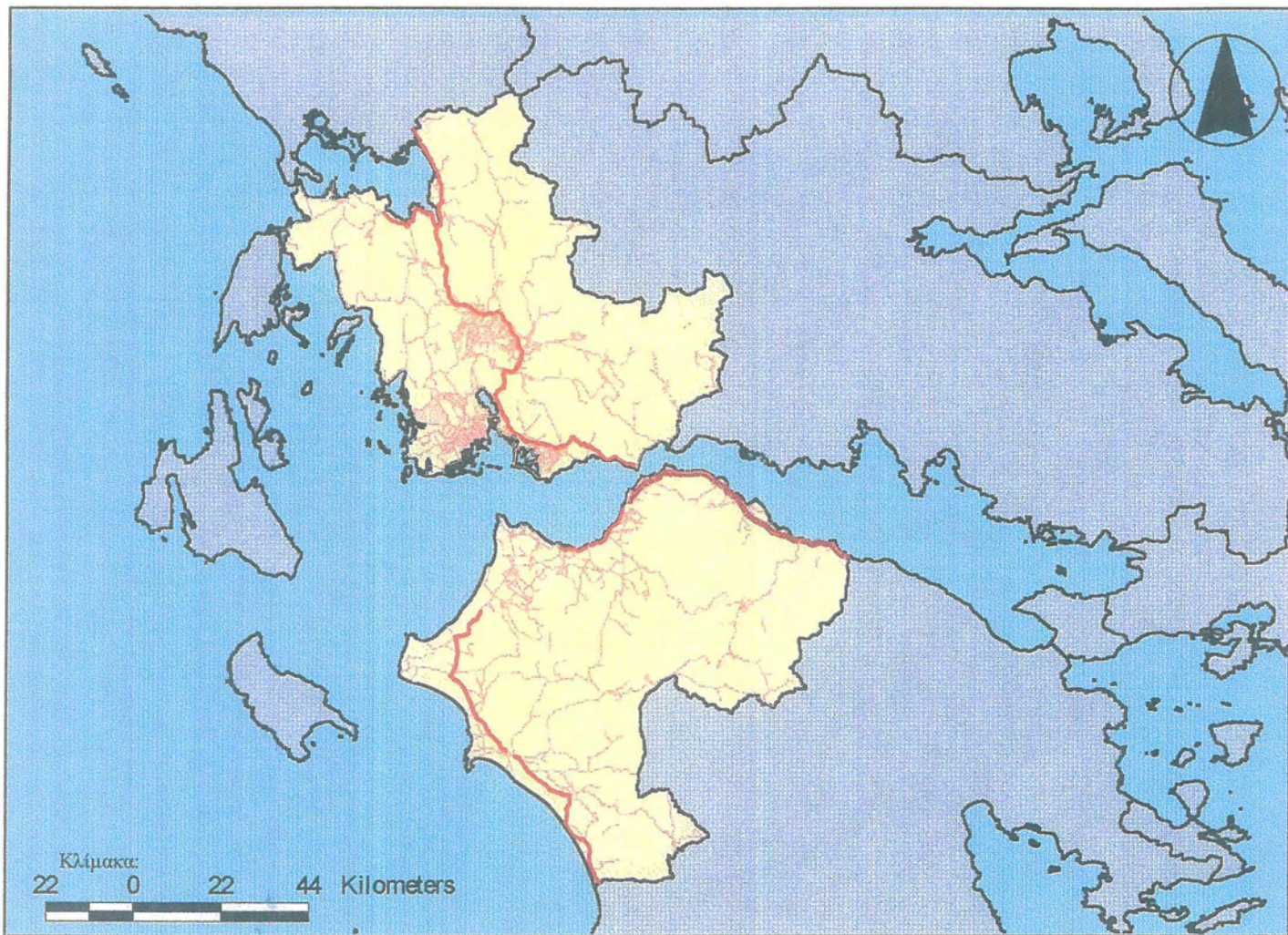
Ρόμα Ελευθερία

Επιβλέπων καθηγητής:
Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998

Παραγωγή Χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Εθνικό οδικό δίκτυο



Πρωτεύον οδικό δίκτυο



Δευτερεύον οδικό δίκτυο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
"Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
της περιφέρειας Δ. Ελλάδας μέσω των δικτύων
αερομεταφορών"

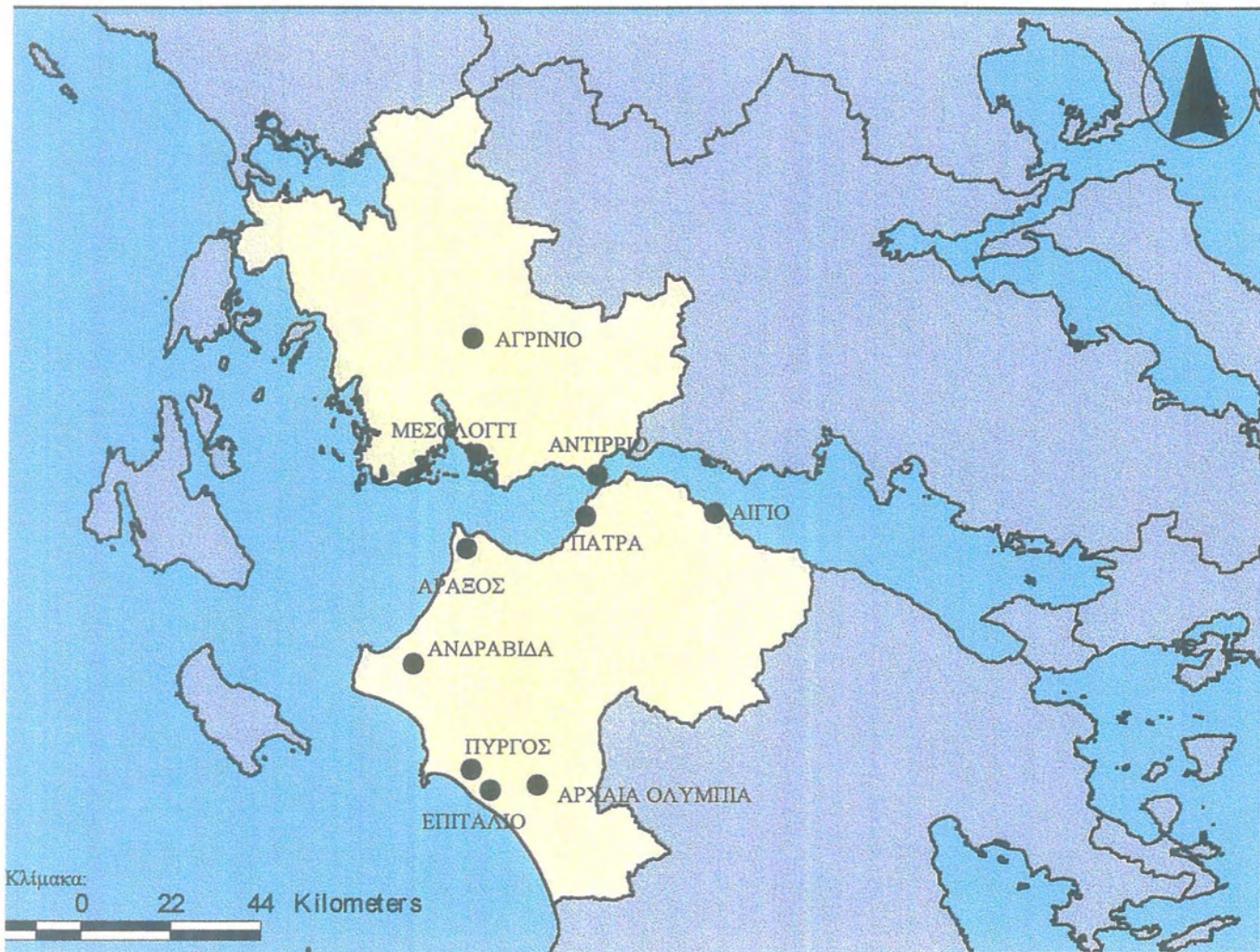
Ρώμα Ελευθερία

Επιβλέπων καθηγητής:
Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998

Παραγωγή χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Οικισμοί

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
"Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
της περιφέρειας Δ. Ελλάδας μέσω των δικτύων
αερομεταφορών"

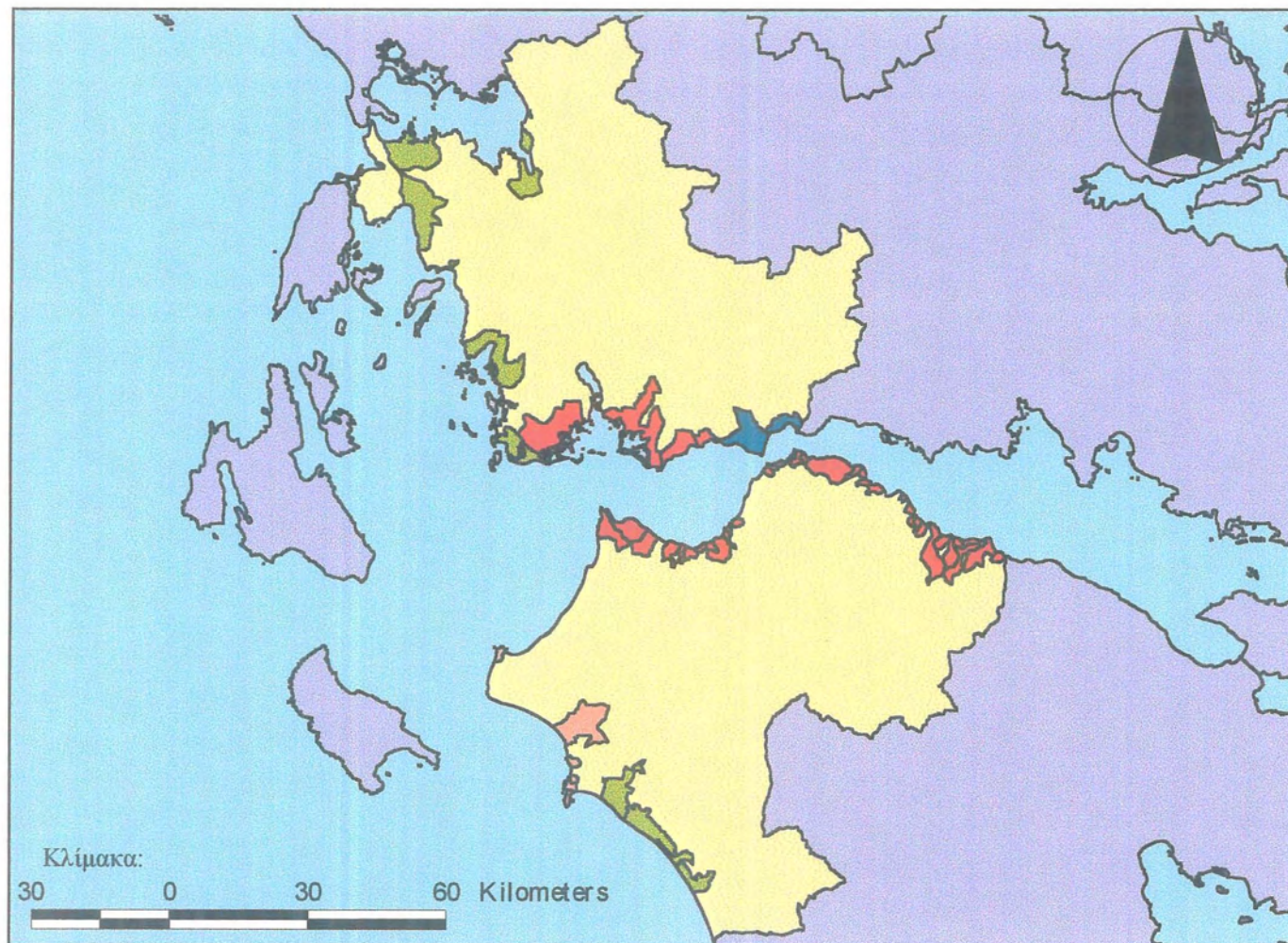
Ρώμα Ελευθερία


Επιβλέπων καθηγητής:
Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998

Παραγωγή χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	Έντονη ανάπτυξη τουρισμού
	Περιοχές παραθεριστικής κατοικίας
	Μαζικός τουρισμός αλλοδαπών
	Λιγότερο τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
 "Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης της περιφέρειας Δ. Ελλάδας μέσω των δικτύων αερομεταφορών"

Ρώμα Ελευθερία

Επιβλέπων καθηγητής:
 Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΖΩΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998
 Παραγωγή χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|---|-----------|---|------------|
|  | ΚΥΚΛΩΜΑ 1 |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 6 |
|  | ΚΥΚΛΩΜΑ 2 |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 7 |
|  | ΚΥΚΛΩΜΑ 3 |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 8 |
|  | ΚΥΚΛΩΜΑ 4 |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 9 |
|  | ΚΥΚΛΩΜΑ 5 |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 9 |
| | |  | ΚΥΚΛΩΜΑ 10 |

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
"Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
της περιφέρειας Δ. Ελλάδας μέσω των δικτύων
αερομεταφορών"

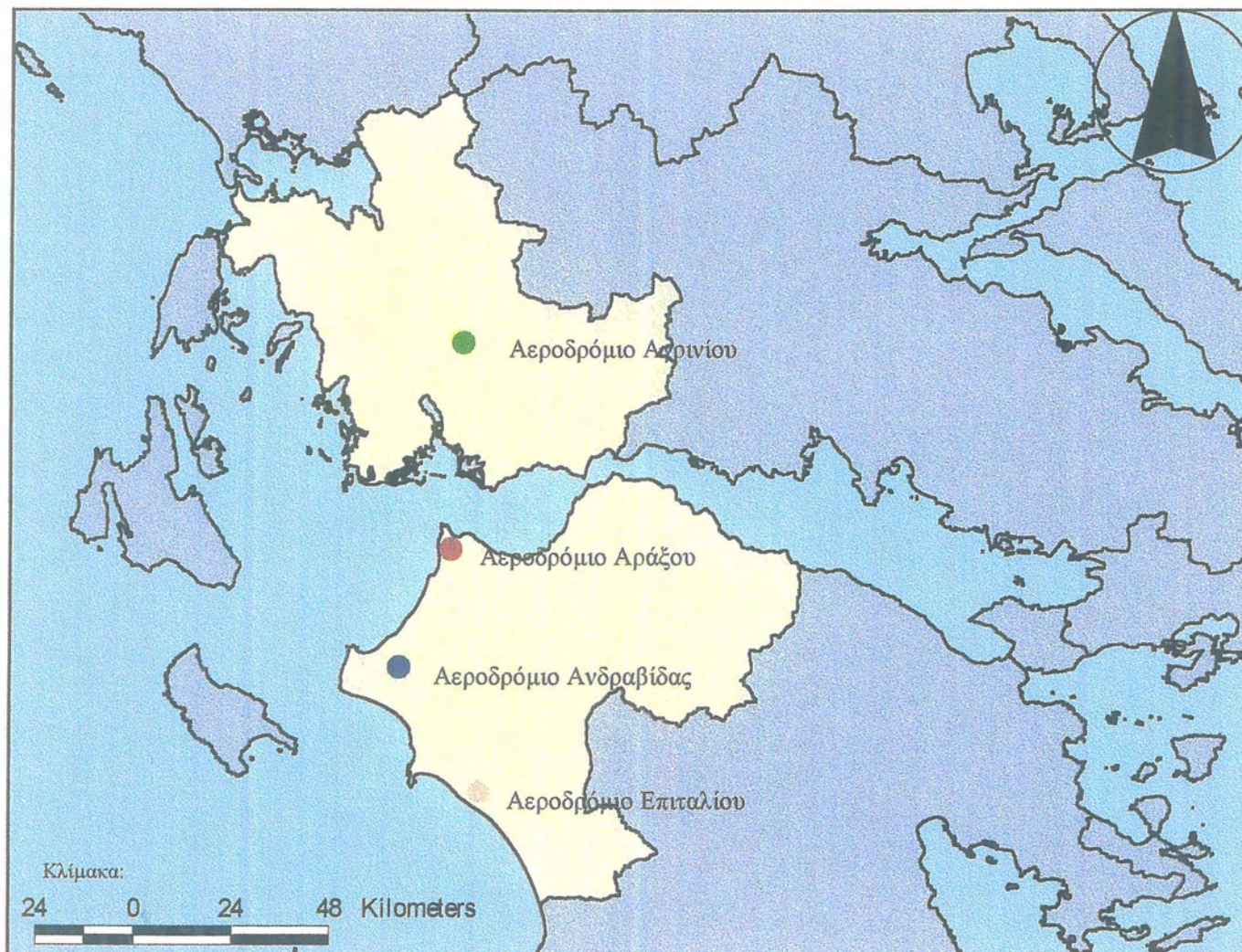
Ρώμα Ελευθερία

Επιβλέπων καθηγητής:
Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΩΜΑΤΑ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998

Παραγωγή Χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αεροδρόμιο που δεν λειτουργεί
- Αεροδρόμιο υπό λειτουργία
- Αεροδρόμιο υπό λειτουργία
- Αεροδρόμιο που δεν λειτουργεί

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
"Διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
της περιφέρειας Δ. Ελλάδας μέσω των δικτύων
αερομεταφορών"

Ρώμα Ελευθερία

Επιβλέπων καθηγητής:
Π. Σκάγιαννης

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Δ. ΕΛΛΑΔΑΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998

Παραγωγή χαρτών: Εργαστήριο Υποδομών

