

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΘΕΜΑ:
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΠΟΡΑ
ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

**ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΠΛΑΤΑΝΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΟΛΥΖΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ**

ΒΟΛΟΣ, 2020



UNIVERSITY OF THESSALY

SCHOOL OF ENGINEERING

DEPARTMENT OF PLANNING AND REGIONAL
DEVELOPMENT

SENIOR THESIS

THESIS:
REGIONAL AIRPORTS IN GREECE, SPATIAL DISPERSION
AND THEIR CONTRIBUTION TO LOCAL ECONOMIC
DEVELOPMENT

ELABORATION: PLATANIA DESPOINA

SUPERVISOR: POLYZOS SERAFEIM

VOLOS, 2020

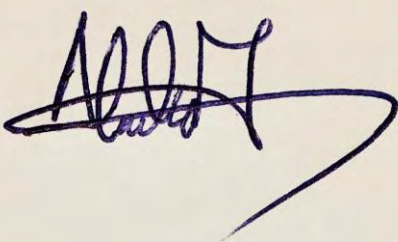
ΔΗΛΩΣΗ

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ. , τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδεχόμαστε όλες, ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του Π.Θ. ή και του Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α..

Ημερομηνία: 23/09/2020

Όνοματεπώνυμο: Δέσποινα Πλατανιά

Υπογραφή:



Ευχαριστίες

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για τη στήριξη τους από τη πρώτη στιγμή που πέρασα στο τμήμα μηχανικών χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης και ιδιαίτερα την αδερφή μου για την πολύτιμη βοήθεια της και καθοδήγηση της στην διαχείριση των σπουδών μου. Ακόμη τους φίλους μου, τους συναδέλφους μου, οι οποίοι υπήρξαν συνοδοιπόροι μου σε όλο το ταξίδι μας, στις χαρές μας, στους ενθουσιασμούς μας, στις δυσκολίες μας και στις ατελείωτες ώρες διαβάσματος και εργασιών.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής μου κύριο Σεραφείμ Πολύζο αλλά και καθηγητή μου όλα τα φοιτητικά μου χρόνια για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε αλλά και για τη συνεργασία μαζί του.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	11
ABSTRACT	12
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13
Σκοπός της εργασίας.....	13
Δομή της εργασίας.....	13
Κεφάλαιο 1 ^ο : Γενικά Χαρακτηριστικά των Αερομεταφορών	15
1.1 : Η ιστορία των Ελληνικών Αεροδρομίων.....	15
1.2 : Αεροδρόμια και διάκριση τους.....	18
1.3 : Διεθνείς οργανισμοί Αερομεταφορών	19
1.3.1 : Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και ο ρόλος της (ΥΠΑ)	21
1.3.2 : Νομοθεσία ICAO και εθνικά πρότυπα.....	23
1.3.3 : Λειτουργία αεροδρομίων Υ.Π.Α. σύμφωνα με ICAO	24
Κεφάλαιο 2 ^ο : Ανάλυση Βασικών εννοιών των Αερομεταφορών	25
2.1 : Αερομεταφορές και η απελευθέρωση τους.....	25
2.1.1 : Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης στη λειτουργία των αερομεταφορών.....	29
2.2 : Συστήματα Hub and Spoke και Point to point	32
2.2.1 : Οι επιπτώσεις των H & S και point to point.....	33
Κεφάλαιο 3 ^ο : Χωρική Διασπορά Αερολιμένων στην Ελλάδα	37
3.1 : Πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός αεροδρομίων.....	37
3.2 : Συνοπτική αξιολόγηση παραγόντων επιλογής θέσης ενός αεροδρομίου	37
3.3 : Η χωρική κατανομή των περιφερειακών αεροδρομίων.....	39
3.4 : Εποχικότητα των υπηρεσιών των περιφερειακών αεροδρομίων	42
Κεφάλαιο 4 ^ο : Στατιστικές αξιολογήσεις	49
4.1 : Στατιστικά των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο	49
4.2 : Στατιστικά των αερομεταφορών και διανυκτερεύσεις σε εθνικό επίπεδο.....	53
Κεφάλαιο 5 ^ο : Ο ρόλος της Fraport στα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια	55
5.1 : Η ιστορία της.....	55
5.2 : Το έργο και η δραστηριότητα της στον Ελλαδικό χώρο	56
5.3 : Το προφίλ των 14 περιφερειακών αεροδρομίων	57
5.4 : Οι επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες	72
5.5 : Ιδιωτικοποίηση ή όχι αεροδρομίων;.....	74
Κεφάλαιο 6 ^ο : Η σημασία των μεταφορών (αερομεταφορών) στην ανάπτυξη.....	76
6.1 : Συνεισφορά των Αερομεταφορών.....	76

6.2 : Ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα	77
6.2.1 : Τα βασικότερα στάδια εξέλιξης.....	77
6.3 : Η έννοια της περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης και ο ρόλος των υποδομών στο πλαίσιο τους.....	79
6.3.1 : Η έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης	79
6.3.2 : Η έννοια της τοπικής ανάπτυξης.....	80
6.3.3 : Περιφερειακή Οικονομική ανάπτυξη και δημόσιες υποδομές	81
6.3.4 : Τοπικές υποδομές και κοινωνική ευημερία.....	83
6.4 : Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.....	83
6.5 : Περιφερειακά αεροδρόμια και ΕΕ.....	84
6.6 : Η σημασία των περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας και η συμβολή τους στη περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη.....	85
Κεφάλαιο 7 ^ο : Συμπεράσματα και Προτάσεις.....	88
7.1 : Συμπεράσματα	88
7.2 : Προτάσεις πολιτικής	89
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	92
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	95
Ξενόγλωσση.....	95
Ελληνόγλωσση.....	97

Κατάλογος Πινάκων

	Περιεχόμενο	Σελίδα
Πίνακας 1	Παραδοσιακές Διμερείς Συμφωνίες vs Open Skies Agreements	27
Πίνακας 2	Η ανάπτυξη ενός κόμβου	29
Πίνακας 3	Διαφορές μεταξύ FSCs και LCCs	30
Πίνακας 4	Έλεγχος βαθμού εποχικότητας των αεροδρομίων της Ελλάδας (Εσωτερικού – Εξωτερικού) με την εφαρμογή των συντελεστών κύρτωσης και Gini	44
Πίνακας 5	Ομαδοποίηση αεροδρομίων με βάση την ετήσια επιβατική κίνηση.	47

Κατάλογος Σχημάτων

	Περιεχόμενο	Σελίδα
Σχήμα 1	Πριν και μετά την απορρύθμιση των αερομεταφορών	30
Σχήμα 2	Δίκτυο Hub and spoke	32
Σχήμα 3	Δίκτυο Point to point	32
Σχήμα 4	Οι συνδέσεις εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ 3.200 αεροδρομίων	51
Σχήμα 5	Τα αεροδρόμια που διαθέτει η Fraport σε όλο τον κόσμο	55
Σχήμα 6	Η Ανάπτυξη του Έργου	57
Σχήμα 7	Τα 14 Περιφερειακά αεροδρόμια υπό την υποστήριξη της Fraport Greece.	58
Σχήμα 8	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου του Ακτίου	60
Σχήμα 9	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου των Χανίων	61
Σχήμα 10	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Κέρκυρας	62
Σχήμα 11	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Καβάλας	63
Σχήμα 12	Το Πριν και το Μετά του	64

	Αεροδρομίου της Κεφαλονιάς	
Σχήμα 13	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Κω	65
Σχήμα 14	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Μυτιλήνης	65
Σχήμα 15	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Μυκόνου	66
Σχήμα 16	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Ζακύνθου	67
Σχήμα 17	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης	67
Σχήμα 18	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σκιάθου	68
Σχήμα 19	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σαντορίνης	69
Σχήμα 20	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σάμου	70
Σχήμα 21	Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Ρόδου	71

Κατάλογος Παραρτημάτων

	Περιεχόμενο	Σελίδα
Πίνακας 1	Πτήσεις και ποσοστά αεροδρομίων για το 2018	92
Πίνακας 2	Επιβάτες και ποσοστά αεροδρομίων για το 2018	93
Πίνακας 3	Σύνολο επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού (2017 – 2018)	94

Κατάλογος Διαγραμμάτων

	Περιεχόμενο	Σελίδα
Διάγραμμα 1	Αριθμός πτήσεων για τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018	39
Διάγραμμα 2	Αριθμός πτήσεων για τα μικρότερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018	40
Διάγραμμα 3	Αριθμός επιβατών για τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018	40
Διάγραμμα 4	Αριθμός επιβατών για τα μικρότερα αεροδρόμια της	41

	Ελλάδας 2018	
Διάγραμμα 5	Η κίνηση των επιβατών ανά μήνα στα αεροδρόμια της Ελλάδας την περίοδο 2017 – 2018	43
Διάγραμμα 6	Μοναδικά ζεύγη πόλεων και πραγματικό κόστος μεταφοράς	50
Διάγραμμα 7	Προσβασιμότητα αεροπορικών ταξιδιών	51
Διάγραμμα 8	Περιφερειακή απόδοση κέρδους	52
Διάγραμμα 9	Παράγοντες βιωσιμότητας αεροδρομίων	88

Κατάλογος Χαρτών

	Περιεχόμενο	Σελίδα
Χάρτης 1	Γεωγραφικές θέσεις περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα	38
Χάρτης 2	Γεωγραφική κατανομή του βαθμού εποχικότητας στα Ελληνικά αεροδρόμια με βάση τους συντελεστές κύρτωσης και Gini	47

Αρκτικόλεξα – Συντομογραφίες

ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΕΕΕΣ	Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών
ΓΕΑ	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
ΔΕΜ	Διεύθυνση Εναέριων Μεταφορών
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΤΑΠΗΕΔ	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού τομέα
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση

ICAO	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
IATA	Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών
FAA	Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας
EASA	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
ACI	Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων
AACC	Συντονιστικό Συμβούλιο Συλλόγων Αεροδρομίων
WEAA	Western Europe Airport Association
AOCI	Operations Council International
ICAA	International Civil Airport Association
O & D	Origin and destination
LCCs	Low Cost Carrier
FSCs	Full Service Carrier
ELFAA	European Low Fares Airline Association
ATCOO	Air Traffic Control Operations
SES	Single European Sky

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν καταφέρει να μεταμορφώσουν τη κοινωνία στο τομέα των συγκοινωνιών, δίνοντας της το πλεονέκτημα της γρήγορης πτήσης με φθινό μεταφορικό κόστος καταρρίπτοντας το μύθο της πολυτέλειας των αεροπορικών συνδέσεων. Η καθημερινότητα μετατράπηκε σε πιο διασυνδεδεμένη με αρωγό πάντα τις LCCs εταιρίες οι οποίες τα τελευταία χρόνια κερδίζουν έδαφος αλλά και τη προτίμηση του κοινού για τα αεροπορικά τους ταξίδια. Αναφορικά με την Ελλάδα, οι παραπάνω ενέργειες και εξελίξεις έχουν καταφέρει να συμβάλλουν στην ένταση των χωρικών αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των περιφερειακών και τοπικών οικονομιών της, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά τους. Η συγκεκριμένη μελέτη έχει σκοπό μέσα από τη παρατήρηση της επιβατικής κίνησης, του ποσοστού των πτήσεων και του φαινομένου της εποχικότητας των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, να εξάγει συμπεράσματα για καθένα από αυτά, μεμονωμένα αλλά και συγκεντρωτικά. Τέλος, δεν θα μπορούσαν να μην ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις που επήλθαν σε αρκετά αεροδρόμια της χώρας, νησιωτικά και μη, έπειτα από τις ιδιωτικοποιήσεις τους στο κολοσσό της Fraport AG.

Λέξεις κλειδιά : αεροπορικές μεταφορές, τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, εποχικότητα, ιδιωτικοποιήσεις.

ABSTRACT

The airline industry has transformed society and its transportation by offering an easy, quick and cheap option thus disputing the notion that traveling by plane is a sort of luxury reserved only for the upper income classes. Everyday life has become more interconnected through the LCC industry which has gained ground over the past several years and this has been apparent in Greece as well, where this interconnectedness has led to interdependence among local economies and the increase in their competitiveness. This study aims to evaluate the regional airports, on an individual basis and as a whole, by observing freight levels, number of flights and each airport's seasonal characteristics. Lastly the effect of the privatization of all regional airports to Fraport AG is examined as to the objectives mentioned above.

Key words : air transports, local and regional development, seasonality, privatization

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο του Προπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Έχει ως στόχο να παρατηρήσει και να μελετήσει τις διαρκείς αλλαγές στο κλάδο των αερομεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες. Να εστιάσει σε στατιστικά στοιχεία για να περιγράψει την πορεία των περιφερειακών αεροδρομίων τη χώρας, έπειτα ακόμη και από τις ιδιωτικοποιήσεις που γνώρισαν κάποια. Είναι δύσκολο να αναλυθούν όλες οι συνιστώσες και οι παράμετροι που υπάρχουν ανάμεσα στις σχέσεις των αεροπορικών υποδομών και των τοπικών – περιφερειακών κοινωνιών αλλά η συγκεκριμένη μελέτη έχει ως σκοπό να προσπαθήσει να αποκωδικοποιήσει και να απλοποιήσει στον μέσο αναγνώστη αν τελικά η συμβολή των αεροδρομίων παίζει ρόλο στη καθημερινότητα μας, και αν σε ποιο βαθμό.

Δομή της εργασίας

Πιο συγκεκριμένα, αναλύοντας κάθε κεφάλαιο και αναφέροντας επιγραμματικά ποιο ήταν το δικό του στοιχείο που βοήθησε στην εξαγωγή των συμπερασμάτων, η αρχή γίνεται με το **1^ο κεφάλαιο**. Σε αυτό, έπειτα από μία γρήγορη ιστορική αναδρομή στον κλάδο των αερομεταφορών σε ένα παγκόσμιο αλλά και εθνικό επίπεδο γίνεται αποσαφήνιση των όρων του αεροδρομίου και του αερολιμένα καθώς πολλές φορές συγχέονται, παραθέτοντας και ένα κατάλογο με τους κρατικούς αερολιμένες που διαθέτει η χώρα. Τέλος, εστιάζει στους διεθνείς οργανισμούς των αερομεταφορών, στην Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αλλά και στις μεταξύ τους σχέσεις.

Στο **2^ο κεφάλαιο** γίνεται η ανάλυση των βασικών εννοιών που σχετίζονται με τις αερομεταφορές. Ξεκινώντας με την έννοια της απελευθέρωσης και τα 3 πακέτα που την απαρτίζουν. Από το πρώτο το 1987 μέχρι το τελευταίο το 1993 όπου πραγματοποιήθηκε και η οριστικοποίηση των απελευθερωμένων αερομεταφορών. Τα μέλη της Ε.Ε. είχαν πλέον το δικαίωμα να ταξιδέψουν οπουδήποτε χωρίς περιορισμούς. Έπειτα, γίνεται αναφορά στις επιδράσεις της απελευθέρωσης στις αερομεταφορές, στις διαφορές των FSCs και LCCs εταιριών ενώ τέλος εστιάζει στα συστήματα Hub and spoke αλλά και point to point.

Στο **3^ο κεφάλαιο** είναι το ερευνητικό κομμάτι με δεδομένα για την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, των πτήσεων που έχουν πραγματοποιήσει καθώς γίνεται και η ανάλυση του βαθμού εποχικότητας τους σε κάθε ένα από αυτά μέσω του συντελεστή κύρτωσης και Gini.

Στο **4^ο κεφάλαιο**, συνεχίζεται ανάλυση στατιστικών δεδομένων σε παγκόσμιο επίπεδο δίνοντας στο κοινό μια γενικότερη εικόνα του πλαισίου των αερομεταφορών βασιζόμενη πάντα σε αριθμούς. Σε δεύτερη κλίμακα, δίνονται ακριβή στοιχεία και για τον Ελλαδικό χώρο όπου γίνεται παράλληλα και μια μικρή αναφορά στις διανυκτερεύσεις των τουριστών στη χώρα μας καθώς και τις χώρες προέλευσης.

Στο **5^ο κεφάλαιο** αναλύεται ένα μεγάλο ζήτημα που έχει διχάσει τις τοπικές κοινότητες. Οι ιδιωτικοποιήσεις 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Παραθέτεται το έργο της Fraport Greece στη Ελλάδα και σε κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά.

Στο **6^ο κεφάλαιο** και ένα βήμα πριν την εξαγωγή των τελικών συμπερασμάτων της εργασίας, αναφέρονται όλα τα θετικά αλλά και αρνητικά των αερομεταφορικών υποδομών στις τοπικές αλλά και περιφερειακές κοινότητες. Αναφέρεται ακόμη στην συνεισφορά των αερομεταφορών σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Προσπαθώντας με περιεκτικό τρόπο να αναλύσει όλες τις αλληλεπιδράσεις τους, το κοινό στόχο και τις κοινές πρακτικές κάτω από τις οποίες πρέπει να δουλεύουν τα κράτη μέλη.

Στο **7^ο κεφάλαιο** και το κεφάλαιο της διπλωματικής αυτής εργασίας δίδονται όλα τα σημεία που πρέπει να θυμάται ο αναγνώστης καθώς και κάποιες προτάσεις πολιτικής για την καλύτερη και βιώσιμότερη ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα.

Κεφάλαιο 1^ο : Γενικά Χαρακτηριστικά των Αερομεταφορών

1.1 : Η ιστορία των Ελληνικών Αεροδρομίων

Η αρχή των αερομεταφορών έγινε στη Βόρεια Καρολίνα το 1903 και συγκεκριμένα στο Kitty Hawk από τους αδελφούς Wright πραγματοποιώντας τη πρώτη βιώσιμη πτήση που διήρκεσε 12 δευτερόλεπτα. Αντίστοιχα, στον Ελλαδικό χώρο και έπειτα από περίπου μία δεκαετία ο πολιτικός μηχανικός Εμμανουήλ Γ. Αργυρόπουλος ήταν εκείνος που με επιβάρη του τον τότε πρωθυπουργό Ελ. Βενιζέλο διέγραψε ένα κύκλο πάνω από την Αθήνα και προσγειώθηκε στην ίδια τοποθεσία. Η πτήση έλαβε χώρα στο Ρούφ με ένα μικρό ιδιωτικό Αεροσκάφος.

Έτσι, το 1912-13 το αεροπλάνο αποτέλεσε αρωγός στους απελευθερωτικούς αγώνες στους Βαλκανικούς πολέμους ενώ το 1919 (τέλος Α΄ Παγκοσμίου) υπογράφηκε η σύμβαση περί Αεροναυτιλίας με το 1930 να ιδρύεται ακόμη η πρώτη Ελληνική αεροπορική εταιρεία. Παράλληλα η εταιρεία «ΙΚΑΡΟΣ» υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο σύμβαση για την ουσιαστική διαχείριση των εναέριων συγκοινωνιών η οποία κράτησε ένα χρόνο αφού σειρά είχε η ΕΕΕΣ (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών) για την επόμενη 15ετία.

Ένα χρόνο αργότερα και συγκεκριμένα στις 10 Ιουλίου του 1931 πραγματοποιείται και επίσημα η πρώτη πτήση από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη, με την ακολουθία αρκετών παρόμοιων δρομολογίων. Ένα μεγάλο ποσοστό των δρομολογίων είχαν έδρα το αεροδρόμιο του Τατοίου το οποίο διαχειριζόταν κατ'εξοχήν η ΕΕΕΣ. Κατά κύριο λόγο ήταν στελεχωμένα με υπόστεγα, τεχνικές βάσεις με (Γερμανούς τεχνικούς κυρίως) και περιοχές για τη διατήρηση καυσίμων σε αντίθεση με τα υπόλοιπα εκείνη την περίοδο τα οποία ήταν στελεχωμένα αποκλειστικά μόνο με χωμάτινο διάδρομο και ένα μικρό χώρο καυσίμων ανεφοδιασμού (Θεολόγη, 1956).

«Τα αεροδρόμια έπρεπε να προσαρμόζονται στα υφιστάμενα αεροσκάφη της τότε εποχής». Με αυτή τη προοπτική λοιπόν σχεδιάστηκε κάθε αεροδρόμιο που λειτούργησε τις πρώτες δεκαετίες στο τομέα των αερομεταφορών. Επεξεργάζονταν δηλαδή η απόδοση αλλά και αλλά και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κάθε αεροσκάφους πριν γίνει η αρχή της κάθε κατασκευής όπως και καθιερώθηκε μέχρι και τα τέλη του 1970 (Τασσόπουλος & Κατσης 2018).

Τα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Ελληνικού ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το 1930 και 1938 αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα αυτό του Ελληνικού εξυπηρέτησε 8.500 επιβάτες το πρώτο χρόνο λειτουργίας του, ενώ το καλοκαίρι του 1939 μπαίνει στο προσκήνιο και το αεροδρόμιο του Ηρακλείου που πραγματοποίησε τη πρώτη μικρή του πτήση με 14 μόλις επιβάτες για χάρη της εταιρίας ΕΕΕΣ.

Με το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η αποκατάσταση των ζημιών στα αεροδρόμια ήταν πρωταρχικός στόχος υλοποιώντας τον είτε με την με την επισκευή παλαιότερων είτε με την ολοκληρωτική κατασκευή νέων. Έτσι, σταδιακά η πολιτική αεροπορία βρίσκει και πάλι τους ρυθμούς της και το 1946 μετρά 9 αεροδρόμια εν λειτουργία. Του Ελληνικού, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου, του Αγρινίου, της Κέρκυρας των Χανίων, της Λάρισας, της Καβάλας και της Μυτιλήνης το 1948 (ΥΠΑ, χ.χ.).

Δύο χρόνια αργότερα και με την ετήσια κίνηση των επιβατών να ανέρχεται στους 234.000 οι φήμες και οι συζητήσεις περί μεταφοράς του αεροδρομίου σε μία πιο ελκυστική τοποθεσία (μεσογειακή) άρχισαν να πληθαίνουν. Έπειτα όμως από την αξιολόγηση κάθε δυνητικής τοποθεσίας και με τα αποτελέσματα των επιβατών το 1957 να αγγίζουν τους 500.000 οι συζητήσεις αυτές πάγωσαν.

Το 1959 κατασκευάζεται το αεροδρόμιο Καλαμάτας ενώ εκείνο των Χανίων μεταφέρεται πλέον στη Σούδα και στο στρατιωτικό της Αεροδρόμιο. Συνεχίζοντας το 1964 σειρά έχει το αεροδρόμιο της Κω, το 1968 του Ακτίου Αιτωλοακαρνανίας και ένα χρόνο αργότερα της Χίου. Έτσι σταδιακά το 1970 ο αριθμός πλέον φτάνει τα 21 αεροδρόμια με σχέδια ήδη για τα επόμενα σε τουριστικές περιοχές και νησιά (ΥΠΑ, χ.χ.).

Το 1971 ιδρύονται τα αεροδρόμια Κεφαλληνιάς και Καστοριάς. Ειδικότερα της Καστοριάς ξεκίνησε τη πορεία του με δρομολόγια μικρής συχνότητας και μόνο προς την πρωτεύουσα ενώ το 2003 ξεκινάει και επίσημα τις πτήσεις προς το εξωτερικό. Παράλληλα, το 1971 και το αεροδρόμιο της Μυκόνου έκανε την είσοδό του στους Διεθνείς Αερολιμένες της Ελλάδας σημειώνοντας κιόλας και την μεγαλύτερη άνοδο από όλα τα υπόλοιπα. Η εντυπωσιακή ανάπτυξη στο νησί της Μυκόνου έφερε τα ιδιωτικά αεροσκάφη από τομείς του καλλιτεχνικού χώρου αλλά και της πολιτικής να καταλύουν το νησί.

Σειρά έχει το 1972 το αεροδρόμιο της Σκιάθου, των Κυθήρων και της Ζακύνθου το οποίο μάλιστα ήταν ένα μικρό κτίριο που μπορούσε να εξυπηρετήσει για αρχή μόνο πτήσεις εσωτερικού ενώ το 1981 ξεκίνησαν και οι εξωτερικές.

Λίγο αργότερα το 1973 ιδρύεται και για το νησί της Μήλου με προσωρινό κοινοτικό χαρακτήρα εσωτερικών συγκοινωνιών ενώ η επέκτασή του έγινε το 1995.

Το 1982 ξεκίνησε και η λειτουργία του Αεροδρομίου της Πάρου όπου και αυτό άρχισε σαν δημοτικό με ένα χωμάτινο αεροδρόμιο ενώ το 1989 μετατράπηκε πλέον σε κρατικό.

Το 1992 λειτούργησε για πρώτη φορά το αεροδρόμιο Νάξου ενώ το 1994 της Νέα Αγχιάλου το οποίο μπορούσε να εξυπηρετήσει μόνο πτήσεις εξωτερικού οι οποίες ήταν ναυλωμένες. Είχε τη δυνατότητα ακόμη και για πτήσεις αεροταξί αλλά και Ι.Χ. αεροσκαφών. Σε αυτό το σημείο να τονισθεί πως το αεροδρόμιο της Νέα Αγχιάλου είναι κάτω από τα όρια της 111 Π.Μ της Πολεμικής Αεροπορίας ενώ γίνονται προσπάθειες για κατασκευή νέων εγκαταστάσεων εν καιρώ. Το 1995 έκανε την εμφάνιση του και το Αεροδρόμιο της Ικαρίας με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις (Νικολαΐδης, 2000).

Συνεχίζοντας με το αεροδρόμιο των Χανίων για το οποίο έγινε λόγος και ωρίτερα, με την έναρξη εξυπηρέτησης διεθνών πτήσεις οι ανάγκες για επέκτασή του δεν άργησαν να έρθουν. Έτσι το 1996, κατασκευάστηκε νέο κτίριο το οποίο έχει τη δυνατότητα να καλύψει κίνηση 1.350.000 επιβατών ετησίως.

Έτσι με σταθερούς ρυθμούς έχουν αναπτυχθεί όλα τα αεροδρόμια μέχρι σήμερα. Είναι γεγονός πως η κατάσταση τους έχει αλλάξει συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια. Καθώς παλαιότερα αρκετοί θα χαρακτήριζαν τα αεροδρόμια «βιτρίνα» του κράτους αφού και με αρωγούς τους εθνικούς μεταφορείς αποτελούσαν «όργανα επιβολής της κρατικής πολιτικής». Πλέον, έπειτα και από την ιδιωτικοποίηση η αντιμετώπιση των κυβερνήσεων προς τα αεροδρόμια έχει αλλάξει ριζικά. Ενώ, οι σκέψεις για τρομοκρατικά χτυπήματα, η απελευθέρωση των αερομεταφορών αλλά και η ιδιωτικοποίηση όπως προαναφέρθηκε συντέλεσαν στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη τους. (Τασσόπουλος & Κάτσης 2018).

Σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας παρατίθενται παρακάτω τα αεροδρόμια της χώρας σήμερα :

Κρατικοί Αερολιμένες¹

Διεθνών Συγκοινωνιών

- ❖ Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" (ΔΑΑ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" (ΚΑΘΜ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" (ΚΑΡΔ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης" (ΚΑΗΚ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας (ΚΑΚΚ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Κώ "Ιπποκράτης" (ΚΑΚΩΙ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" (ΚΑΑΛΔ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" (ΚΑΜΤΕ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ηφαιστος" (ΚΑΛΜΗ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης" (ΚΑΧΝΔ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας (ΚΑΚΦ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" (ΚΑΖΑΣ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος" (ΚΑΣΜ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (ΚΑΚΒΑ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας "Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος" (ΚΑΚΛΚ)

Εσωτερικών Συγκοινωνιών

- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος" (ΚΑΙΩΠ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος" (ΚΑΧΙΟ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου "Α.Παπαδιαμάντης" (ΚΑΣΚ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος" (ΚΑΚΖΦ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης" (ΚΑΚΤΑ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου (ΚΑΚΠ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (ΚΑΣΡ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης" (ΚΑΚΘΩ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Μήλου (ΚΑΜΛ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου (ΚΑΣΥ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου (ΚΑΝΑ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου (ΚΑΑΚ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Πάρου (ΚΑΠΑ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σύρου "Δημήτριος Βικέλας" (ΚΑΣΟΒ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Αράξου (ΚΑΑΞ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Νάξου (ΚΑΝΞ)

¹ **Κρατικός αερολιμένας** είναι ο αερολιμένας που ανήκει στο κράτος και του οποίου η λειτουργία και εκμετάλλευση διεξάγεται από την ΥΠΑ σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σχετική νομοθεσία. Στην έννοια του κρατικού υπάγονται και οι δημοτικοί αερολιμένες.

- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου (ΚΑΚΜ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας "Ικαρος" (ΚΑΙΡ)

Δημοτικοί Αερολιμένες

- ❖ Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου (ΔΑΖΟ)
- ❖ Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου (ΔΑΚΑ)
- ❖ Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου (ΔΑΛΕ)
- ❖ Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας (ΔΑΣΤ)

Κλειστοί Αερολιμένες

- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης (ΚΑΣΠ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου (ΚΑΑΓ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας (ΚΚΑΝΔ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Καστελλίου (ΚΑΤΛ)
- ❖ Κρατικός Αερολιμένας Λάρισας (ΚΑΛΑ)

1.2 : Αεροδρόμια και διάκριση τους

Στην Ελληνική βιβλιογραφία πολλές φορές ο όρος αεροδρόμιο και αερολιμένας ταυτίζονται. Στη πραγματικότητα όμως διαφέρουν. Ξεκινώντας με την έννοια του **Αεροδρομίου** όταν εκείνη χρησιμοποιείται έχει περισσότερη μία στρατιωτική έννοια και μπορεί να αποδοθεί ως το σύνολο των κατασκευών και εγκαταστάσεων που εξυπηρετεί την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών αλλά χωρίς αυτό να σημαίνει και την διακίνηση από επιβάτες και εμπορεύματα. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization) αποδίδει το αεροδρόμιο (aerodrome) ως «Ορισμένη επιφάνεια στην ξηρά ή στο νερό που περιλαμβάνει κτίρια ή εγκαταστάσεις με σκοπό τη χρησιμοποίησή της για την προσγείωση, απογείωση και κίνηση των αεροσκαφών». Ενώ, ένας άλλος χαρακτηρισμός για το αεροδρόμιο είναι το **Πεδίο προσγείωσης** (airfield) δηλαδή «μία αποψιλωμένη και ισοπεδωμένη χωμάτινη επιφάνεια για τις ανάγκες της αεροπλοΐας ή την προσγείωση μικρών μόνον αεροσκαφών».

Περνώντας στην έννοια του **Αερολιμένα**, χρησιμοποιείται περισσότερο για την εστίαση σε πολιτικά αεροδρόμια. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, είναι το «Το σύνολο των κατασκευών και εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις αεροπορικές μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων». Ενώ, από μία συγκοινωνιακή σκοπιά μπορεί να χαρακτηριστεί ως συγκοινωνιακός κόμβος όπου εκεί ταυτίζονται το δίκτυο των αεροπορικών μεταφορών με αυτά των επιφανειακών μεταφορών. Επιπλέον, στους αερολιμένες υπάρχουν εντεταλμένες κρατικές αρχές με σκοπό να εκτελούν σε κάθε εισερχόμενο αεροσκάφος, επιβάτη (μαζί με τα φορτία τους) αερολιμενικό, τελωνιακό και μεταναστευτικό έλεγχο. Με συμμάχους πάντα και τις υπηρεσίες εδάφους για την ομαλή και ουσιαστική εξυπηρέτηση όχι μόνο προς τους αφικνούμενους ή αναχωρούντες αλλά και προς όφελος των σταθμευμένων αεροσκαφών (ICAO, 2013).

Συμπερασματικά, όλοι οι αερολιμένες είναι αεροδρόμια χωρίς να ισχύει όμως το αντίστροφο.

Το Ελληνικό Εθνικό Σύστημα διαθέτει εν λειτουργία 39 αεροδρόμια τα οποία διακρίνονται σύμφωνα με το σκοπό που εξυπηρετούν σε πολιτικά (δημόσια / ιδιωτικά) και στρατιωτικά. Τα πολιτικά μπορούν να διακριθούν σε περαιτέρω κατηγορίες όπως τα κανονικά και τα εναλλακτικά. Στα εναλλακτικά εξυπηρετούνται μόνο έκτακτης ανάγκης περιπτώσεις και είναι κατά κύριο λόγο στρατιωτικά που για μεμονωμένες περιπτώσεις λειτουργούν και για χάρη της πολιτικής αεροπορίας. Μπορούν να χαρακτηρισθούν ακόμη και σαν μικτής χρήσης.

Επιπλέον, τα αεροδρόμια μπορούν να διακριθούν και σε χερσαία, υδάτινα ή επί πάγου. Ειδικότερα τα υδάτινα αεροδρόμια ήταν αρκετά δημοφιλή τη δεκαετία του 1930 ενώ μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο επήλθε η απόσυρση τους και η υποτίμηση των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων προωθώντας την ακμή των αεριωθούμενων. Παράλληλα, άνηθησαν και τα αεροδρόμια επί πάγου που όπως ήταν φυσικό λειτουργούν σε πολικές περιοχές, κυρίως όμως για χάρη μικρού βάρους αεροπλάνων (Αμπακούμκιν 1990).

Τέλος μία ακόμη βασική διάκριση που θα γίνει λόγος στα επόμενα κεφάλαια και θα ήταν καλό να αποσαφηνιστεί είναι πως οι αερομεταφορείς κατηγοριοποιούνται σε αεροπορικές εταιρίες προγραμματισμένων πτήσεων (schedule flight carriers, full service carriers, flag carriers) και σε αεροπορικές εταιρίες μη προγραμματισμένων πτήσεων (charter) (Αβραμόπουλος, 2011).

- **Αεροπορικές εταιρίες προγραμματισμένων πτήσεων:** Είναι οι αερομεταφορείς πιστοποιημένων δρομολογίων, εξουσιοδοτημένοι να προσφέρουν υπηρεσίες μεταξύ καθορισμένων σημείων σε προγραμματισμένη βάση.
- **Αεροπορικές εταιρίες πτήσεων charter:** είναι οι επικουρικές – βοηθητικές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες δεν προσφέρουν προγραμματισμένες πτήσεις αλλά ναυλώνουν τα αεροσκάφη τους (κυρίως σε tour operators) για να πραγματοποιήσουν πτήσεις μεταξύ ενός ζεύγους αεροδρομίων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο (συνήθως Peak ή High Season).

1.3 : Διεθνείς οργανισμοί Αερομεταφορών

Κάθε χώρα κατέχει πρωταρχικό ρόλο στη δομή των αεροδρομίων της αλλά και στη γενικότερη στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει. Παρ' όλα αυτά οι διεθνείς οργανισμοί παρέχουν κατευθύνσεις και προδιαγραφές σε μία ευρύτερη κλίμακα. Ένας τέτοιος οργανισμός και μάλιστα ο βασικότερος είναι:

1. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)



Ιδρύθηκε το 1944 ως μία εξειδικευμένη υπηρεσία του ΟΗΕ, ενώ συνεργάζεται με 193 χώρες – μέλη και ομάδες βιομηχανιών. Σκοπός του οργανισμού είναι η καθολική εφαρμογή των συνιστώμενων πρακτικών της για την ουσιαστική επίτευξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος του τομέας της πολιτικής αεροπορίας.

Μπορούν ακόμη να επισημανθούν :

2. Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA)



Η ένωση αναφέρεται μεταξύ πολιτικών αεροδρομίων. Είναι η εμπορική ένωση των παγκόσμιων αεροπορικών εταιρειών, που ιδρύθηκε το 1945 και αντιπροσωπεύει περίπου 290 αεροπορικές εταιρείες ή 82% της συνολικής εναέριας κυκλοφορίας. Συμβάλλει στη διαμόρφωση της βιομηχανικής πολιτικής σε κρίσιμα αεροπορικά θέματα.

3. Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (FAA)



Η οποία ξεκίνησε τη πορεία της το 1958 στις ΗΠΑ ως μία ανεξάρτητη Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας (Federal Aviation Agency) με αυτοσκοπό την αποτελεσματική χρήση του εθνικού εναέριου χώρου. Το 1967 όμως μετονομάστηκε στην τελική της μορφή (Federal Aviation Administration) και ενασχολείται με κατευθύνσεις και πρακτικές αεροδρομίων όπου μερικούς από αυτούς έχουν υιοθετηθεί από το ICAO.

4. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).



Είναι το επίκεντρο της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Ιδρύθηκε το 2002 με έδρα την Κολωνία της Γερμανίας και απαριθμεί 32

μέλη – Κράτη. Τέσσερα από αυτά είναι non – EU members (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτεσταιν & Ελβετία) ενώ η αποστολή του είναι να προωθήσει τα υψηλότερα κοινά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος στην πολιτική αεροπορία. Ο Οργανισμός αναπτύσσει κοινούς κανόνες ασφάλειας και περιβάλλοντος σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενώ συνεργάζεται με διεθνείς φορείς για το καλύτερο δυνατό επίπεδο ασφαλείας για τους Ευρωπαίους πολίτες σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον.

5. Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI).



Ιδρύθηκε το 1991 με σκοπό να αντικαταστήσει το Συντονιστικό Συμβούλιο Συλλόγων Αεροδρομίων (AACC). Το συμβούλιο αυτό, το 1970 δημιουργήθηκε από 3 άλλες ενώσεις : την International Civil Airport Association (ICAA) , την Western Europe Airport Association (WEAA) και το Airport Operations Council International (AOCI). Μετά τη διάλυση του WEAA το 1985, η AACC έγινε ένα διμερές σώμα. Η απόφαση για τη δημιουργία της ACI, η οποία ενσωμάτωσε την AOCI και την ICAA και διαδέχθηκε την AACC, ελήφθη το 1989 και τέθηκε σε ισχύ το 1991.

1.3.1 : Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και ο ρόλος της (ΥΠΑ)

Όπως προαναφέρθηκε σχετικά με τη δομή των αεροδρομίων, κάθε χώρα είναι υπεύθυνη για το πλάνο που θέλει να ακολουθήσει. Έτσι, στην Ελλάδα υπεύθυνος φορέας έχει κηρυχθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στη δικαιοδοσία της υπάγονται η ολοκληρωμένη λειτουργία αλλά και οι κανονισμοί των αεροδρομίων.

Στη χώρα μας η πρώτη στοχευόμενη προσπάθεια για διοικητική δραστηριότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας πραγματοποιείται το 1924 όταν το τότε αρμόδιο Υπουργείο Τηλεφωνίας Ταχυδρομείων Τηλεγραφίας σύναψε τη πρώτη διμερή Αεροπορική Συμφωνία. Εν συνεχεία, η πρώτη οργανωμένη Υπηρεσία ιδρύεται το 1926, ενώ το 1929 το Υπουργείο Ναυτικών συστήνει την Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Ναυτικών Αερολιμένων. Η πλέον σοβαρή και συστηματική προσπάθεια γίνεται πραγματικότητα το 1931 όταν δημοσιεύονται οι Ν.5017/31 και 5100/31 περί Οργανώσεως Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Σύμφωνα με το 5100/31 κατέχουν :

- Τη κεντρική υπηρεσία που αποτελείται από μία Δ/νση
- Την εξωτερική Υπηρεσία που περιλαμβάνει τους Κρατικούς Αερολιμένες, τα Δημοτικά και Κοινοτικά Αεροδρόμια
- Την Υπηρεσία Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών

Τα έτη 1946 έως 1948 επιχειρείται αναμόρφωση με τη βοήθεια ενός καινούργιου οργανωτικού σχήματος, αυτό της Κρατικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας η οποία υπάγεται στον αρχηγό ΓΕΑ και διαρθρώνεται σε επίπεδο Γενικής Δ/σης (Α.Ν. 970/46, Β.Δ. 615/46, Ν.Δ.634/48). Το 1952 με Β.Δ. η Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μεταφέρεται από το Υπουργείο Αεροπορίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, με κοινή ονομασία, ως Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το ανωτέρω Διάταγμα λειτουργεί έως το 1960 όπου δημοσιεύεται το Β.Δ. 865/60 « Περί Οργανισμού της ΥΠΑ », το οποίο αποτελεί και τον πρώτο πλήρη Οργανισμό που υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Ο παραπάνω οργανισμός προβλέπει τη διάρθρωση της Υπηρεσίας σε δύο επίπεδα οργάνωσης, την Κεντρική Υπηρεσία και τις Περιφερειακές Υπηρεσίες (δομή που είναι σε ισχύ μέχρι και σήμερα) καθώς και τη σύνθεση των Οργανικών Μονάδων. Εν συνεχεία με την πραγματοποίηση νεότερων οργανωτικών προσπαθειών επιδιώκεται ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός της Υπηρεσίας (Ν.Δ.4195/61, Ν.4464/65, Ν.Δ.169/69). Με σκοπό τη μεγαλύτερη ευελιξία και αποδοτικότητα εκδίδεται το Ν.Δ.714/70, το οποίο προβλέπει δύο ξεχωριστούς φορείς: τη Δ/ση Εναερίων Μεταφορών (ΔΕΜ) του Υπουργείου Συγκοινωνιών (η οποία είναι αρμόδια για θέματα πολιτικής, σχεδιασμού και εποπτείας και την ΥΠΑ, υπό τη μορφή αυτοτελούς και ανεξάρτητης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ.714/70, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.1340/83, Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενώ το προσωπικό της ανέρχεται σε 2.671 μέλη.

Στόχος / Σκοπός της Υπηρεσίας είναι :

- Η βελτίωση των αερομεταφορών² πέρα από το εσωτερικό παράλληλα και στο εξωτερικό της χώρας.
- Η πρόνοια για τις επερχόμενες διεθνείς αεροπορικές σχέσεις μεταξύ των οργανισμών.
- Η οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, η εγκατάσταση και η λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών. Ακόμη είναι υπεύθυνη και για τις παροχές των αεροναυτικών πληροφοριών.
- Η ολοκληρωμένη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής προτύπων, κανονισμών και λειτουργίας αεροσκαφών.
- Ο συνεχής έλεγχος σχετικά με την καταλληλότητα αεροσκαφών και πληρωμάτων και τη χορήγηση πτυχίων και αδειών.
- Η ίδρυση αλλά και η ομαλή λειτουργία των αερολιμένων της χώρας.
- Οι αερομεταφορές και η σχετική νομοθεσία τους.
- Η τήρηση του αεροπορικού πνεύματος αλλά και η διατήρηση του με ότι αυτό συνεπάγεται (ιδιωτική αεροπορία & αεροαθλητισμός).
- Η εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων για υπηρεσίες αεροσκαφών και επιβατικού κοινού.

Τέλος, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1485/Β/17-06-2011 (Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας) το νομικό καθεστώς το οποίο διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες μπορεί να διακριθεί σε 3 επίπεδα:

² Αερομεταφορέας, ορίζεται μία επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, η οποία κατέχει έγκυρη άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης ή ισοδύναμό της.

- **Διεθνές Νομικό πλαίσιο:** Περιλαμβάνει τις διεθνείς, πολυμερείς και διμερείς, συμβάσεις, που έχουν κυρωθεί από την χώρα μας, έχουν καταστεί εσωτερικό δίκαιο και υπερισχύουν πάσης άλλης εσωτερικής διάταξης καθώς και τα Παραρτήματα και Τεχνικά Εγχειρίδια αυτών.
- **Ευρωπαϊκό Νομικό πλαίσιο:** Περιλαμβάνει τους ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και Αποφάσεις της Ε.Ε. που υπερισχύουν πάσης άλλης εσωτερικής διάταξης καθώς και τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης της Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC).
- **Εθνικό Νομικό πλαίσιο:** Περιέχει κάθε νομοθετικού χαρακτήρα κανονιστικές πράξεις που ρυθμίζουν ζητήματα στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

1.3.2 : Νομοθεσία ICAO και εθνικά πρότυπα

Πρωταρχικός στόχος του ICAO στο κλάδο των αερομεταφορών είναι η ασφάλεια. Η τυποποίηση αποτελεί το διαδικαστικό μέσο για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται λόγος για τυποποίηση εγκαταστάσεων, εξοπλισμού αλλά και διαδικασιών. Μία τέτοια διεργασία προφανώς δεν μπορεί να γίνει μεμονωμένα αλλά πρέπει να συμβαδίζει με τη διεθνή κοινότητα των αερομεταφορών. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν σημείο σταθμός καθώς εκείνη τη περίοδο έγινε και η ουσιαστική προσπάθεια για κοινές συμφωνίες μεταξύ των αερολιμένων. Έτσι στη Συνθήκη της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγου το 1944 και με το άρθρο 37 ο ICAO προσάρτησε εν τέλει το παράρτημα 14 - Αεροδρόμια στη Συνθήκη του 1951 στις 29 Μαΐου. Στο παράρτημα αυτό παραδίδεται δηλαδή το σύνολο προτύπων για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τις διεθνείς αερομεταφορές. Ανανεώνεται, τροποποιείται και συμπληρώνεται σύμφωνα με τις δεδομένες συνθήκες κάθε χρονικής περιόδου και την ανάπτυξη της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας πάνω στο τομέα των αερομεταφορών.

Κάθε κράτος-μέλος έχει τη δικαιοδοσία να μπορεί να τροποποιήσει ή απλώς να συμπληρώσει το παράρτημα με βάση τις δικές του αεροπορικές αρχές, όπου στη πορεία ελέγχεται από μια συγκεκριμένη επιτροπή. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν και μόνιμες επιτροπές που εξετάζουν ζητήματα από διαφορετικούς τομείς όπως οι μετεωρολογικές συνθήκες κ.α.

Τέλος, στο παράρτημα 14 περιέχονται 3 επίπεδα υποχρεώσεων (ICAO, 2013) :

- Τα **Πρότυπα (Standards)**: εξασφαλίζουν προδιαγραφές για διαδικασίες και όχι μόνο. Η υποχρεωτική ομοιόμορφη αποδοχή τους στοχεύει στην ομαλή διεθνή αεροπλοΐα. Ένα κράτος μέλος σε περίπτωση που δεν δεχθεί τα πρότυπα αυτά υποχρεούται να το δηλώσει.
- Οι **Συνιστώμενες πρακτικές (recommendations)**: Όπως τα πρότυπα διαθέτουν και αυτά προδιαγραφές διαφοροποιημένες όμως. Σε αντίθεση, δεν υπάρχει καμία υποχρέωση για διευκρίνιση των αλλαγών στις πρακτικές που ακολουθεί κάθε μέλος.
- Οι **Σημειώσεις (Notes)**: Έχουν καθαρά επεξηγηματικό και πληροφοριακό χαρακτήρα για τα πρότυπα και τις πρακτικές.

Πέρα από τα 3 αυτά συγκεκριμένα επίπεδα το ICAO προσφέρει μία διαρκή ενημέρωση με άρθρα και δημοσιεύσεις για καλύτερη κατεύθυνση για την ολοκληρωμένη λειτουργία των αεροδρομίων.

Σχετικά με τα εθνικά πρότυπα και τις κατευθύνσεις που ακολουθεί κάθε χώρα, ξεκινώντας με τις Η.Π.Α, μέσω της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) εκδίδει ένα νέο σύνολο προτύπων το οποίο έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα στα κείμενα και τις οδηγίες του ICAO το οποίο μάλιστα διευκολύνει και επόμενες χώρες που θέλουν να ενεργήσουν με τον ίδιο τρόπο. Καθώς τα πρότυπα ICAO είναι υποχρεωτικά προς όλες τις συνεργαζόμενες χώρες και τα αεροδρόμια τους. Παράλληλα όμως το κάθε κράτος, έχει την επιλογή και τη δυνατότητα να παράγει και τα δικά του εθνικά πρότυπα σκεπτόμενο πάντα τις ιδιαιτερότητες του εναέριου χώρου του.

1.3.3 : Λειτουργία αεροδρομίων Υ.Π.Α. σύμφωνα με ICAO

Σύμφωνα με τη κατάσταση που επικρατεί σε έναν αερολιμένα κρίνεται και η λειτουργικότητά του. Με τον χαρακτηρισμό «κατάσταση» μπορεί να γίνει λόγος από τα μηχανολογικά ζητήματα μέχρι τη πυρασφάλεια και τις φωτεινές σημάσεις. Με αυτό τον τρόπο μπορούν εύκολα και οι αεροπορικές εταιρίες να μιλούν για επιχειρησιακές ευκαιρίες. Ενώ, τέτοια κριτήρια για θέματα λειτουργίας, εξυπηρέτησης και προστασίας είναι σημαντικά καθώς απαιτούνται από τον ICAO για μπορεί να αδειοδοτηθεί ένα πολιτικό αεροδρόμιο.

Πιο συγκεκριμένα, κάθε διοίκηση των αερολιμένων υποχρεούται να ικανοποιεί τις παρακάτω θεσμικές απαιτήσεις:

- Στην άμεση περιοχή του αεροδρομίου όσο και στις γειτονικές η λειτουργία του να είναι ασφαλής.
- Ο τύπος εξυπηρέτησεων που θα παρέχει κάθε αεροδρόμιο να είναι ο κατάλληλος (υπηρεσίες, εγκαταστάσεις, εξοπλισμός κ.α.)
- Το πτητικό έργο κάθε αερολιμένα να είναι σε θέση να μπορεί να διαχειρίζεται την διοίκηση και την οργάνωση του.

Κεφάλαιο 2^ο : Ανάλυση Βασικών εννοιών των Αερομεταφορών

2.1 : Αερομεταφορές και η απελευθέρωση τους

Ξεκινώντας από το Δαίδαλο και τον Ίκαρο αρχίζει το χρονικό των αερομεταφορών. Ενώ προσωπικότητες που στιγμάτισαν την ιστορία όπως προαναφέρθηκαν είναι ο Leonardo Da Vinci, οι αδερφοί Wright, οι Boeing και Mc Donald-Douglas με την επισημοποίηση και καθιέρωση των jet engines και πολλοί ακόμη. Έτσι η καθημερινή ανάγκη για διαρκή εξέλιξη των αερομεταφορών και της ανάπτυξης της κινητικότητας χωρίς εδαφικούς περιορισμούς οδήγησαν με σύμμαχο την τεχνολογική πρόοδο και την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη να κατατάσσουν τις αερομεταφορές σήμερα το πρώτο κλάδο προτίμησης του κοινού για τη μετακίνηση τους.

Σημεία σταθμοί στο ταξίδι αυτό αποτέλεσαν ο πρώτος και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος όσο παράξενο και αν ακούγεται. Η αεροπορική βιομηχανία άκμασε εκείνη την περίοδο αφού υπήρχε η ανάγκη για συνεχή εξέλιξη με σκοπό να βελτιώσει όσο το δυνατόν καλύτερα το σχεδιασμό των αεροσκαφών. Στοιχεία που το αποδεικνύουν είναι η κατασκευή 80.000 αεροσκαφών στο Α' παγκόσμιο πόλεμο, ενώ στο Β' οι τεχνολογικές καινοτομίες είχαν επικεντρωθεί καθαρά στα πολεμικά αεροσκάφη (Schmitt & Gollnick, 2016).

Συνεπώς, η ουσιαστική εκκίνηση της χρήσης αεροπλάνου ως μεταφορικό μέσο άρχισε στον Α' παγκόσμιο πόλεμο. Παρ' όλα αυτά η ταυτόχρονη στάσιμη εξέλιξη των αεροδρομίων και των συνοδών εγκαταστάσεων για την γενικότερη υποστήριξη των αεροσκαφών καθυστέρησε και τη διάδοσή τους ως μεταφορικό μέσο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως οι αρχικές εμπορικές υπηρεσίες αφορούσαν αποκλειστικά μεταφορά αλληλογραφίας. Το 1925 όμως, με την αποκαθetoποίηση του Ταχυδρομείου στις ΗΠΑ και με την ανάθεση σε εξωτερικές επιχειρήσεις του αερομεταφερόμενου ταχυδρομείου μέσω κρατικών συμβολαίων κατάφερε να μειώσει τη διάρκεια των ταξιδιών ενεργοποιώντας τους μηχανισμούς ανταγωνισμού (Αβραμόπουλος, 2011). Έπειτα από την μείωση της διάρκειας του ταξιδιού, η ασφάλεια των πτήσεων έρχεται αμέσως μετά μέσω του νόμου του Αεροπορικού Εμπορίου (1926) όπου στόχευε στην εποπτεία αεροσκαφών αλλά και στην καταλληλότητα των πιλότων (Schmitt & Gollnick, 2016). Συμπερασματικά, η αεροπορική βιομηχανία χρωστάει την πορεία της στα κρατικά συμβόλαια και στον κυβερνητικό έλεγχο.

Ο κινητήρας αερίωθησης ήταν η ανακάλυψη σταθμός όπου τα "jet" κατάφεραν πέρα από το να μειώσουν το χρόνο σε μεγαλύτερης διάρκειας ταξίδια, να μην τα εμποδίζουν πλέον ούτε οι καιρικές συνθήκες. Έτσι, τα παραπάνω στοιχεία αποτέλεσαν προϋπόθεση για την ανάπτυξη των υποδομών των αεροδρομίων. Η επέκταση στους διαδρόμους προσαπογείωσης και η κατασκευή νέων τερματικών εγκαταστάσεων είναι τα άμεσα αποτελέσματα από την αύξηση των μεγεθών των αεροσκαφών αλλά και της χωρητικότητας του επιβατικού κοινού (Schmitt & Gollnick, 2016). Τέλος, με τη διεθνοποίηση των αερομεταφορών επήλθε όπως προαναφέρθηκε και η ουσιαστική ανάγκη για κατοχύρωση ενιαίων χαρακτηριστικών μεταξύ των αεροδρομίων. Η κατοχύρωση αυτή έγινε μέσω της έκδοσης οδηγού προδιαγραφών που έγινε από το Συμβούλιο της ICAO.

Μέσω της συνθήκης του Σικάγο (1944) έγινε καθορισμός των πέντε «ελευθεριών του αέρα» (Freedoms of air). Πρακτικά αυτό σημαίνει, πως οι πέντε αυτές ελευθερίες σήμαιναν

τα δικαιώματα που διέθεταν τα συμβαλλόμενα κράτη στους αερομεταφορείς της πολιτικής αεροπορίας, για να μπορούν να έχουν ελεύθερη διέλευση στον εθνικό εναέριο χώρο τους. (Button, 2008 ; Προφυλλίδης, 2010). Πάρα το γεγονός ότι συχνά αναφέρονται ως "freedoms" και λόγω της κυριαρχίας των κρατών στον εναέριο χώρο τους, αυτό που παραχωρείται από τα κράτη στους αερομεταφορείς είναι περισσότερο κάποια προνόμια παρά «ελευθερίες» (Varley, 2000). Σχεδιάστηκαν πέντε δικαιώματα, αλλά αρχικά στη συμφωνία στην International Air Services Transit Agreement προωθήθηκαν οι δύο πρώτες εναέριες ελευθερίες. Πιο συγκεκριμένα, το δικαίωμα της πτήσης πάνω από τον εναέριο χώρο ενός κράτους (the transit freedom) αλλά και το δικαίωμα προσγείωσης για τεχνικούς λόγους (Technical Stop). Οι πρώτες δύο ελευθερίες πρωτοαναφέρθηκαν στην Διάσκεψη του Σικάγου και γνώρισαν σχεδόν καθολική αποδοχή.

Σχετικά όμως με τι υπόλοιπες «ελευθερίες» η διαπραγμάτευση τους πραγματοποιούνταν μέσω διμερών συμφωνιών. Οι διμερείς συμφωνίες για τις αεροπορικές υπηρεσίες είναι δηλαδή εμπορικές συμφωνίες μεταξύ των κυβερνήσεων οι οποίες εμπεριέχουν διοικητικούς και οικονομικούς όρους. Χωρίζονται μάλιστα σε δύο κατηγορίες όπου στην πρώτη οι εκτελεστικές διατάξεις διαπραγματεύονται τα «soft rights». Αυτά, επικεντρώνονται στο να διευκολύνουν τη διαχείριση και τη λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών (φορολογικά ζητήματα, τέλη αεροδρομίου κ.λπ.). Στη δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται οι οικονομικοί όροι των συμφωνιών. Εδώ αναφέρονται τα «hard rights» (αριθμός προσδιορισμένων αερογραμμών, χωρητικότητα, δικαιώματα κυκλοφορίας κ.α.). Η συνθήκη του Σικάγο ήταν υπεύθυνη για περίπου τέσσερις δεκαετίες να αναλαμβάνει μέσα, κανονισμούς αλλά και ευθύνες με σκοπό την γενικότερη ομαλή λειτουργία/ασφάλεια διεθνών πτήσεων.

Ο πλήρης κρατικός έλεγχος λοιπόν, στις αερομεταφορές είναι πλέον δεδομένος. Υπεύθυνος ρυθμιστής είναι οι κυβερνήσεις που έχουν αναλάβει μία σειρά από καθήκοντα. Μερικά από αυτά είναι: ο ορισμός του υπεύθυνου αεροπορικού μεταφορέα της χώρας (national carrier), θεσπίζοντας κανόνες λειτουργίας, τιμή κομίστρων τις εναέριες διαδρομές κ.α. (Lyle, 1995 ; Προφυλλίδης, 2010).

Η απορρύθμιση των αερομεταφορών ανάμεσα σε Αμερική και Ευρώπη επιτεύχθηκε σταδιακά κατά τη δεκαετία του 80 ενώ οι διαπραγματεύσεις είχαν αρχίσει από τα τέλη του '70. Έπειτα από μία σειρά διμερών συμφωνιών όπως προαναφέρθηκαν ο ανταγωνισμός επέφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα και την άρση των κυβερνητικών περιορισμών τον καθορισμό των διαδρομών, την συμμόρφωση των τιμών και κατ' επέκταση την αύξηση των επιβατών (χωρητικότητα) που επέλεξαν πλέον όχι μόνο εντός συνόρων ταξίδια αλλά και υπερατλαντικά. Με την επίσημη υπογραφή του συμβολαίου «Open Skies Agreements-1992» «οι αεροπορικές εταιρίες απέκτησαν το δικαίωμα οργάνωσης πτήσεων σε αεροδρόμια κάθε κράτους, με επιπλέον μεταβίβαση σε αεροδρόμιο ενός τρίτου κράτους χωρίς περιορισμούς στη συχνότητα των πτήσεων και τις τιμές των εισιτηρίων» (Moselle B., et al., 2002).

Οι παραπάνω συμφωνίες ανάμεσα σε Αμερική και Ευρώπη δεν κατάφεραν να οδηγήσουν σε πλήρη απορρύθμιση των μεταφορών. Γι' αυτό το λόγο από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και έπειτα επιβλήθηκε η ανάγκη για ακόμη μεγαλύτερη απορρύθμιση. Ένα πρώτο επιχείρημα ήταν το γεγονός πως το σύστημα παρέμεινε ακόμη περιοριστικό κάτω από τους κυβερνητικούς περιορισμούς. Επιπλέον, και ενώ οι χώρες προχωρούσαν σε υπογραφή απελευθερωμένων συμφωνιών, οι ευκαιρίες που γίνονταν αποδεκτές ήταν

τελικά, οι λιγότερο φιλελεύθερες. Τέλος, η λειτουργία των αερομεταφορών έγινε δυσκολότερη στο πλαίσιο των διμερών συμφωνιών εξαιτίας των αλλαγών στη δομή τους.

Συμπερασματικά κάποιες βασικές διαφορές (με σκοπό την καλύτερη κατανόηση τους) ανάμεσα στις παραδοσιακές διμερείς συμφωνίες και στις Open Skies Agreements παρουσιάζονται στον [Πίνακα 1](#).

Πίνακας 1 : Παραδοσιακές Διμερείς Συμφωνίες vs Open Skies Agreements

	Ικανότητα Εξυπηρέτησης	Συχνότητα Υπηρεσιών	Ναύλοι	Εκτεταμένα Δικαιώματα Κυκλοφορίας
Παραδοσιακές διμερείς συμφωνίες	Περιορισμοί στο τρόπο λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών	Περιορισμοί στις αγορές που μπορούν να εξυπηρετούν οι αεροπορικές εταιρείες και στον αριθμό των πτήσεων που μπορούν να πραγματοποιηθούν	Περιορισμοί στην τιμολόγηση	Περιορισμοί στις δραστηριότητες από και προς πρόσθετες χώρες
Open Skies Agreements	Δεν υπάρχουν περιορισμοί στον αριθμό των αεροπορικών εταιριών, αλλά ούτε και σε ποιες αγορές μπορούν να εξυπηρετούν	Χωρίς περιορισμούς	Χωρίς περιορισμούς	Επίδομα για ανοιχτά δικαιώματα από και προς πρόσθετες χώρες

Πηγή :GAO analysis at U.S. Department of State and U.S. DOT Data, *Ιδία Εξεργασία*.

Η παράλληλη αντίθεση όμως που επικράτησε ανάμεσα σε εγχώριες και διεθνείς αγορές επέφερε την κυριαρχία των κυβερνήσεων και την επήρεια τους με αποτέλεσμα την επιβράδυνση της ανάπτυξης των επενδύσεων και του διεθνούς ανταγωνισμού. Κατά παράδοση, οι αερομεταφορές αποτελούσαν μια αγορά ανταγωνιστικά περιορισμένη που καθοδηγούνταν από το κράτος. Ο μειωμένος ανταγωνισμός έφερε ως απότοκο την υψηλή κοστολόγηση των υπηρεσιών, τα περιορισμένα δρομολόγια και τη συρρίκνωση στο δίκτυο κάλυψης. Ο καταναλωτής δεν είχε φάσμα επιλογών με αποτέλεσμα να ταξιδεύει με υψηλό κόστος και μειωμένες παροχές χωρίς τη πολυτέλεια εναλλακτικών προορισμών. Όλα αυτά οδήγησαν τη μέχρι τότε "κρατικοποιημένη" αεροπορική αγορά να διατυπώσει απόψεις για να μετατραπεί η βιομηχανία σε ανταγωνιστικό κλάδο

Η μετατροπή του κλάδου των αερομεταφορών σε ένα εντελώς απελευθερωμένο περιβάλλον από ένα απομονωμένο και προστατευτικό ορίζεται με τις έννοιες της «Απελευθέρωσης» (Liberalization) ή «Απορρύθμισης» (Deregulation). Λέξεις κλειδιά που

βασίζονται αυτές οι δύο έννοιες είναι η "ελεύθερη αγορά" και ο "ανταγωνισμός". Δηλαδή, η απεμπλοκή του κρατικού φορέα στις αποφάσεις του τομέα σχετικά με τις υπηρεσίες, τα δρομολόγια, τα κόστη μεταφοράς κ.α. (Αβραμόπουλος, 2011).

Η αρχή για φιλελευθεροποίηση στις αεροπορικές μεταφορές έγινε το 1978 στις ΗΠΑ. Ψηφίστηκε δηλαδή, η **Πράξη απορρύθμισης των αερομεταφορών** (Airline deregulation Act) όπου, όπως υποστηρίχθηκε από πολλούς και κυρίως από τον Doganis (1991) ήταν η επιτομή της κατάργησης του κρατικού δικαιώματος επιρροής στις αερομεταφορές στις ΗΠΑ. Έτσι, δημιουργήθηκε μια ελεύθερη αγορά στον εσωτερικό χώρο των αερομεταφορών με μηδαμινούς περιορισμούς σε δρομολόγια, τιμολογήσεις κ.α. Δίνοντας το έναυσμα για την εδραίωση μίας γενικότερης παγκόσμιας φιλελευθεροποίησης αφού το ρυθμιστικό σύστημα δέχτηκε πρωτόγνωρες πιέσεις και επιρροές.

Σταδιακά, έπειτα από τις ΗΠΑ σειρά είχε και η κατάργηση των θεσμικών εμποδίων εισόδου και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ανάπτυξη πολιτικών λοιπόν με σκοπό την αποδέσμευση του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη ξεκίνησε το 1980 μέσα από τρία πακέτα μεταβατικών διατάξεων με σκοπό την αποσπασματική εφαρμογή των διατάξεων προς μία Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά Αερομεταφορών (Single European Aviation Market).

Τα πακέτα που ακολουθήθηκαν είναι τα εξής :

- **Πρώτο πακέτο απελευθέρωσης (Δεκέμβριος 1987):** Έγινε η χρήση των πρώτων περιορισμών τιμολόγησης και αυξήθηκαν τα δρομολόγια των διμερών συμφωνιών.
- **Δεύτερο πακέτο απελευθέρωσης (Ιούνιος 1990):** Υπήρξαν νέες καταργήσεις στους τιμολογιακούς περιορισμούς στη χωρητικότητα αλλά και στην είσοδο νέων αεροπορικών εταιριών ενώ ενισχύθηκε η λειτουργία της 5^{ης} ελευθερίας.
- **Τρίτο πακέτο απελευθέρωσης (Ιανουάριος 1993):** **Επήλθε η οριστικοποίηση των απελευθερωμένων αερομεταφορών.** Τα μέλη της Ε.Ε. είχαν το δικαίωμα να ταξιδέψουν οπουδήποτε. Δεν υπήρχαν περιορισμοί στη χωρητικότητα, στη τιμολόγηση. Παρ όλα αυτά εφαρμόστηκαν μέτρα στους ναύλους για φραγμό σε ακραίες τιμές κάθε τύπου.

Μετά το πέρας και την ολοκλήρωση των πακέτων οποιαδήποτε διεθνής ευρωπαϊκή σύνδεση μπορούσε να γίνει ανενόχλητη, ενώ το 1997 θεσπίστηκε και η 8^η ελευθερία. Έτσι μαζί με τον ελεύθερο ανταγωνισμό που συνεχώς αυξανόταν στις εγχώριες αγορές, το cabotage (8^η ελευθερία) παραχωρούσε την δικαιοδοσία σε εταιρίες της Ε.Ε. να μπορούν να πραγματοποιούν δρομολόγια εσωτερικού μέσα στα εγχώρια σύνορα κάποιας άλλης χώρας (ELFAA, 2004 ; Graham, 1998).

Συμπερασματικά, αντιλαμβάνεται κανείς πως για να πραγματοποιηθεί η απορρύθμιση των αερομεταφορών, το τρίτο και τελευταίο πακέτο λειτούργησε καταλυτικά προσφέροντας ισότητα στις χώρες και τους πολίτες της Ε.Ε. Τέλος, οι αεροπορικές εταιρίες πλέον διατηρούσαν τη δυνατότητα να ιδρύσουν, να διοικήσουν ή / και να αγοράσουν μία αεροπορική εταιρία που έχει την έδρα της σε κάποιο άλλο κράτος - μέλος (Doganis, 2006). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως η συμμετοχή ιδιωτών σε μερίδια αεροπορικών εταιριών, οι οποίες δικαιωματικά ανήκουν σε κάποιο κράτος ήταν περιορισμένη. Εμπόδιο στη προσπάθεια τους αποτέλεσε η νομική οριοθέτηση. Πιο συγκεκριμένα, στις ΗΠΑ το μερίδιο που μπορούν να δικαιολογήσουν οι ιδιώτες μπορεί να φτάσει μέχρι και το 75% των μετοχών μιας αεροπορικής εταιρίας, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι το 49% (Robyn et al., 2005).

Τέλος, η επίσημη απελευθέρωση στις αεροπορικές διασυνδέσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες έγινε το 2007 στην Ουάσιγκτον κατά την διάρκεια της συνόδου κορυφής Ε.Ε. – Η.Π.Α., μετά από αρκετές διαπραγματεύσεις. Η συμφωνία περιλάμβανε (Peterson et al., 2008) :

- Τη μείωση των τιμών των εισιτηρίων
- Την ελευθερία πτήσεων σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρώπης και των ΗΠΑ
- Τη μεταφορά επιβατών από ένα κράτος – μέλος σε ένα άλλο
- Την κατάργηση περιορισμών στον αριθμό των πτήσεων
- Την ικανότητα δημιουργίας συμμαχιών μεταξύ αεροπορικών εταιριών
- Την παροχή ελεύθερης συμμετοχής των αεροπορικών εταιριών σε διαπραγματεύσεις για ρυθμίσεις διοικητικών και οικονομικών θεμάτων

2.1.1 : Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης στη λειτουργία των αερομεταφορών

Οι νέες συνθήκες της αγοράς και η επακόλουθη εμπορικότητα που συνόδευαν την απορρύθμιση, μαζί με την καινοτόμο διαχειριστική σκέψη, ήταν σημαντικά για την αλλαγή των τρόπων παροχής των αεροπορικών υπηρεσιών. Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης αυτής, δημιούργησαν τις κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος με ευκαιρίες προς όλους. Έτσι, οι στρατηγικές που ακολούθησαν οι επιχειρήσεις εστίαζαν σε καινούργιες δομές που θα τους επέτρεπαν την παράλληλη μείωση κόστους και αύξηση κερδών.

Αυτό το σύστημα είχε ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη απόδοση ροής ενώ, αύξησε τη συνδεσιμότητα των πόλεων των οποίων τα αεροδρόμια εμπλέκονται άμεσα στη διαμόρφωση κόμβου και ακτίνας. Πρακτικά, οι αεροπορικές εταιρίες (έχοντας πάντα ως γνώμονα τις καινούργιες δομές) ξεκινούσαν να διαλέγουν μία ή και περισσότερες πόλεις και τις χαρακτήριζαν περιφερειακά σημεία συλλογής με σκοπό τη ροή του επιβατικού κοινού. Το σημείο ακόμη, αναφέρεται ως κόμβος. Ο όρος «κόμβος» έχει μια πιο ευέλικτη χρήση στη βιβλιογραφία σχετικά με τη λογοτεχνία των αεροπορικών μεταφορών (Wei & Yanji, 2006).

Από επιχειρησιακή σκοπιά, όταν εξετάζουμε τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιριών, οι κόμβοι αντιμετωπίζονται κανονικά ως αεροδρόμια. Σε αυτά, οι χρόνοι άφιξης αεροσκάφους, που προέρχονται από πόλεις στα άκρα πολλών ακτινών, συντονίζονται σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μια αεροπορική εταιρεία μπορεί να τροφοδοτήσει μεγάλα αεροδρόμια, τράπεζες πτήσεων³ που προέρχονται από πολλές διαφορετικές πηγές μέσω ακτινών και στη συνέχεια, να ενοποιήσει τους επιβάτες σε εξωτερικές πτήσεις σε ένα ευρύ φάσμα προορισμών.

Αυτό το παράδειγμα δημιουργεί οικονομίες κλίμακας⁴ που επιτρέπουν σε μια αεροπορική εταιρεία να εξυπηρετεί (μέσω ενδιάμεσης σύνδεσης) ζεύγη πόλεων που

³ Τράπεζες Πτήσεων: Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να εκτελούν τράπεζες πτήσεων στους κόμβους τους, στις οποίες αρκετές πτήσεις φτάνουν και αναχωρούν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι τράπεζες μπορεί να είναι γνωστές ως «κορυφές» δραστηριότητας στα κέντρα και οι μη τράπεζες ως «κοιλιάδες». Το Banking επιτρέπει μικρούς χρόνους σύνδεσης για τους επιβάτες (Maxon, 2015).

⁴ Οικονομίες Κλίμακας : Μία αύξηση της κλίμακας παραγωγής μίας επιχείρησης που οδηγεί σε χαμηλότερο μέσο λειτουργικό κόστος. Η μείωση αυτή οφείλεται στα πλεονεκτήματα τα

διαφορετικά δεν θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν οικονομικά χωρίς διακοπή. Αυτό το σύστημα έρχεται σε αντίθεση με το μοντέλο point-to-point, στο οποίο δεν υπάρχουν κόμβοι και αντ' αυτού προσφέρονται απευθείας πτήσεις μεταξύ πόλεων και ακτινών. Τα αεροδρόμια Hub εξυπηρετούν επίσης την κυκλοφορία προέλευσης και προορισμού (O&D).

Το σύστημα hub-and-spoke επιτρέπει σε μια αεροπορική εταιρεία να εξυπηρετεί λιγότερα δρομολόγια, οπότε χρειάζονται λιγότερα αεροσκάφη (Cook & Goodwin 2008). Το σύστημα αυξάνει επίσης τα φορτία επιβατών. Μια πτήση από κόμβο σε ακτίνα δεν μεταφέρει μόνο επιβάτες που προέρχονται από το κέντρο, αλλά και επιβάτες που προέρχονται από πόλεις με πολλές ακτίνες (Bowen & Rodrigue, 2016). Μετά το ελάχιστο διάστημα που απαιτείται για την ανακατανομή επιβατών και αποσκευών, εξίσου μεγάλος αριθμός αεροσκαφών αναχωρεί στις πόλεις. Αυτό το μοτίβο επαναλαμβάνεται πολλές φορές κατά τη διάρκεια της ημέρας (Dennis, 1994a; 1994b).

Έτσι, αν μιλήσει κανείς με παραδείγματα, εάν μόνο έξι υπηρεσίες από σημείο σε σημείο ανακατευθύνονται μέσω ενός κόμβου, ο αριθμός των πιθανών συνδέσεων ζεύγους πόλεων μεταξύ των πόλεων στην ανατολή και τη δύση που εξυπηρετούνται δημιουργούν δίκτυο 12 ακτινών όπου στη πορεία αυξάνεται σε 36 ακτίνες (Wei & Yanji, 2006). Επιπλέον, συμβαίνει μια εκθετική αύξηση των πιθανών αγορών σύνδεσης καθώς προστίθενται περαιτέρω ακτίνες στο κέντρο όπως φαίνεται και από το [πίνακα 2](#). Τέλος, επιβεβαιώνεται πως μπορεί να διαμορφωθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο από ένα κόμβο και μία ακτίνα. Στο δίκτυο αυτό επικρατούν οι έμμεσες επαφές συνδέσεων και δεν προτιμώνται πλέον οι point to point.

Πίνακας 2: Η ανάπτυξη ενός κόμβου

Αριθμός ακτινών	Αριθμός αγορών σύνδεσης	Τοπικές αγορές που τερματίζονται στο κέντρο	Σύνολο αγορών ζεύγους πόλεων
2	1	2	3
6	15	6	21
10	45	10	55
50	1225	50	1275
100	4950	100	5050

Πηγή : Wei & Yanji, 2006, *Ιδία Επεξεργασία*

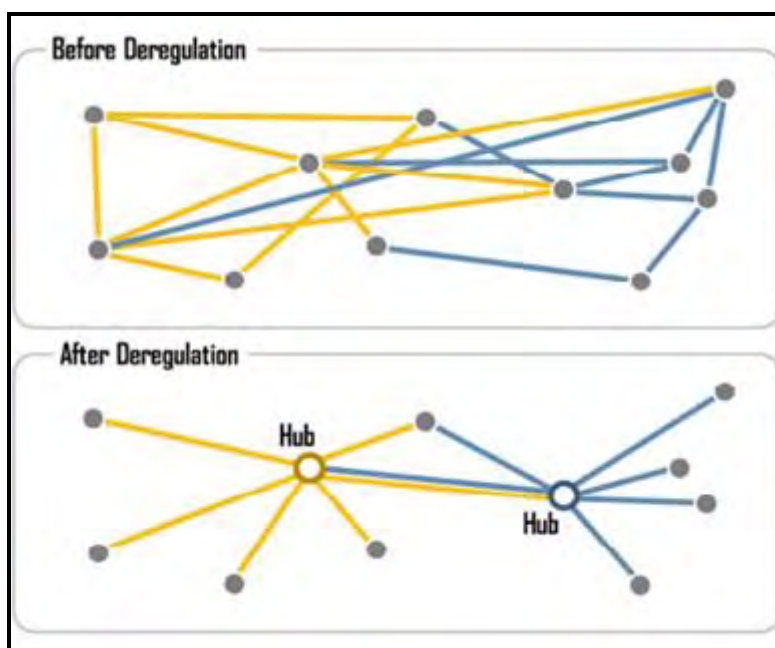
« Ο κύριος στόχος μιας λειτουργίας αεροπορικού κόμβου είναι να μεγιστοποιήσει τον αριθμό των δυνατοτήτων ταξιδιού που μπορούν να επιτευχθούν χρησιμοποιώντας το δίκτυο της αεροπορικής εταιρείας. Έτσι, το προσεκτικό πρόγραμμα καθίσταται απαραίτητο για τη σύνδεση του μεγαλύτερου αριθμού ζευγών πόλεων, ελαχιστοποιώντας ταυτόχρονα το χρόνο που περνούν οι επιβάτες στο έδαφος ».

Ωστόσο, το σύστημα μπορεί να χαρακτηριστεί ως δαπανηρό. Απαιτούνται επιπλέον υπάλληλοι και εγκαταστάσεις για να εξυπηρετήσουν τη σύνδεση επιβατών. Για να εξυπηρετήσει πόλεις με διαφορετικούς πληθυσμούς και ζήτηση, μια αεροπορική εταιρεία

οποία δημιουργούνται με την αύξηση του μεγέθους της επιχείρησης τα οποία ονομάζονται οικονομίες κλίμακας (Πολύζος, 2011).

απαιτεί διάφορους τύπους αεροσκαφών, ειδική εκπαίδευση και εξοπλισμός για κάθε τύπο (Cook & Goodwin, 2008). Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν περιορισμούς χωρητικότητας καθώς επεκτείνονται στα αεροδρόμια των κόμβων τους (Schmidt, 1985).

Η στιγμή που εμφανίζονται στην αγορά αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (Low cost carriers) πραγματοποιείται ανταγωνιστική πίεση στις μέχρι τότε παραδοσιακές (Full Services carriers). Η εμφάνιση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την ώθηση των παραδοσιακών αεροπορικών εταιριών στην αναζήτηση συμμαχιών, στη δημιουργία κομβικών και ακτινωτών δικτύων για να ισχυροποιηθούν στην αγορά, να επικρατήσουν στα μεγάλα αεροδρόμια και να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τις LCCs (Pukar, 2012 ; Brueckner and Pels, 2003).



Σχήμα 1: Πριν και μετά την απορρύθμιση των αερομεταφορών
 Πηγή: The Geography of transport system

Με λίγα λόγια, η ανάπτυξη των LCCs δεν ήταν εύκολη. Για να μπορέσουν πια οι εταιρείες χαμηλού κόστους να ανταγωνιστούν τις παραδοσιακά ισχυρές και να καταφέρουν να επιβιώσουν επικεντρώνονται στο να έχουν την ικανότητα να προσφέρουν διαφοροποιημένες υπηρεσίες, με κύριο γνώμονα να ελαχιστοποιήσουν τη τιμή του ναύλου και να προσεγγίσουν αγορές που μέχρι τότε ήταν αφανείς στην αεροπορική αγορά. Μέσα από τη πραγματοποίηση πτήσεων point to point και επιλέγοντας περιφερειακά αεροδρόμια κατάφεραν να αυξήσουν την επισκευσιμότητα σε αυτές τις περιοχές και να δημιουργήσουν προοπτικές για να εγκατασταθούν εκεί επιχειρήσεις που θα βρίσκονται σε άμεση εξάρτηση με τα αεροδρόμια. Όλα τα παραπάνω ενίσχυσαν τη θέση των LCCs στην αγορά ενώ πολλές τοπικές αυτοδιοικήσεις τις προσέλκυσαν παρέχοντας τους τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη (ELFAA, 2004).

Πίνακας 3 : Διαφορές μεταξύ FSCs και LCCs

	FSCs (Full Service Carrier)	LCCs (Low Cost Carrier)
--	-----------------------------	-------------------------

Πολιτική Τιμών	Περίπλοκος καθορισμός εισιτηρίων με διάφορους περιορισμούς	Απλοϊκή πολιτική κοστολόγησης
Διανομή	Η κύρια διανομή εισιτηρίων γίνεται από πρακτορεία καθώς υπάρχει άμεση συνεργασία.	Αναπτυγμένος βαθμός απευθείας διανομής εισιτηρίων.
Δομή Δρομολογίων	Επιλογή δικτύων τύπου Hub'n Spoke	Επιλογή δικτύων τύπου point to point
Θέσεις	Διαφορετικοί τύποι θέσεων με μικτή πυκνότητα (Economy, Business, First). Προκαθορισμένη θέση	Κοινοί τύποι θέσεων σε όλο το αεροσκάφος με μεγάλη πυκνότητα. Όχι προκαθορισμένη θέση με επιπλέον χρέωση αν το επιθυμεί ο επιβάτης.
Κατά τη διάρκεια της πτήσης	Γεύματα και ψυχαγωγία in flight	Δεν διατίθενται ολοκληρωμένα γεύματα, παρά μόνο snack. Δεν υπάρχει τρόπος ψυχαγωγίας in flight
Frequent Flyer Program	ΝΑΙ	ΟΧΙ

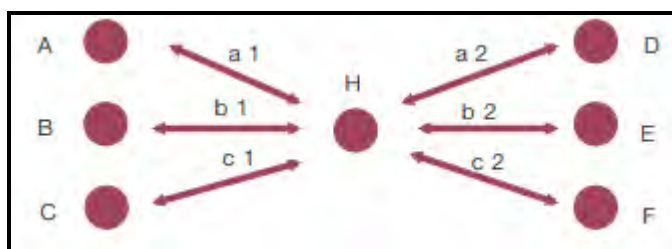
Πηγή : Βορεάκος, 2008

2.2 : Συστήματα Hub and Spoke και Point to point

Αποτελεί γεγονός πως το παγκόσμιο σύστημα των αεροδρομίων δεν χρησιμοποιεί μόνο ένα τρόπο ή τύπο συστήματος εξυπηρέτησης και επικοινωνίας αλλά απαρτίζεται από μια ποικιλία αεροδρομικών υποδομών. Το ζήτημα που προκύπτει βάσει της συγκεκριμένης ποικιλομορφίας είναι κατά πόσο το κάθε σύστημα και οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι περισσότερο ή λιγότερο αποδοτικές για την τοπική και περιφερειακή οικονομία, ευημερία και ανάπτυξη. Η παρούσα υποενότητα της εργασίας λοιπόν, θα αναφερθεί στις κατηγορίες Hub and Spoke και point-to-point αεροδρομίων.

Αρχικά, είναι σημαντικό να επισημανθεί πως ο διαχωρισμός των δυο παραπάνω κατηγοριών δεν κρίνεται ιδιαίτερα αυστηρός σήμερα διότι στην πραγματικότητα τα αεροδρόμια σε παγκόσμιο επίπεδο παρουσιάζουν χαρακτηριστικά και των δυο κατηγοριών. Βέβαια αυτό δεν αναιρεί το γεγονός πως τα δυο αυτά συστήματα αποτελούν διακριτές έννοιες, όπου η κάθε μια υπάρχει μέσα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της και τις διαφορετικές απαιτήσεις στις υποδομές της (Kraus & Koch 2006).

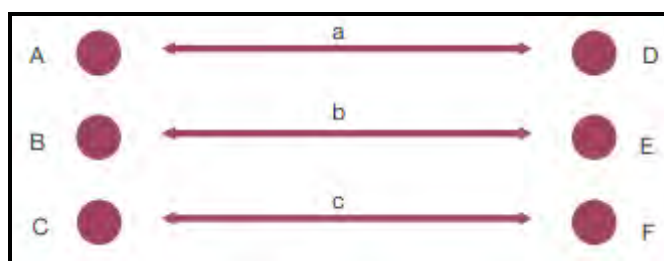
Με τελικό σκοπό να εκτιμήσουμε σωστά την συμβολή κάθε συστήματος στην Περιφερειακή Ανάπτυξη κρίνεται απαραίτητο να αποτυπωθούν τα χαρακτηριστικά των δυο διαφορετικών συστημάτων. Αρχικά, το σύστημα Hub and Spoke περιλαμβάνει την επιλογή ενός κεντρικού αεροδρομίου, κατά παράδοση μεγάλων διαστάσεων, όπου αποτελεί το σημείο «συνάντησης» των πτήσεων που έρχονται σ' αυτό, σε ακτινωτό σχήμα, από διαφορετικές προελεύσεις. Αφού οι επιβάτες φτάσουν στο αεροδρόμιο κατευθύνονται μέσω αυτού σε άλλες πτήσεις μέσα από ένα φάσμα προορισμών. Βάσει αυτού το σύστημα, οι επιβάτες είναι σε θέση να μπορούν να επιλέξουν το προορισμό τους μέσα από πολλές επιλογές και το ίδιο το αεροδρόμιο «απολαμβάνει» την πληρότητα κάθε πτήσης και επιτυγχάνει τον μέγιστο αριθμό πτήσεων (Γεωργάκης, 2006).



Σχήμα 2 : Δίκτυο Hub and spoke

Πηγή : Airports Commission 2013

Σε αντιδιαστολή με το μοντέλο Hub and Spoke, το μοντέλο point-to-point αποτελεί ένα πιο απλό σύστημα με μειωμένες λειτουργικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με αυτό, ο αερομεταφορέας προσφέρει πτήσεις χωρίς ενδιάμεση στάση σε κάποιο αεροδρόμιο (που ορίζεται ως κεντρικό) μεταξύ ζευγών αεροδρομίων (Γεωργάκης, 2006).



Σχήμα 3 : Δίκτυο Point to point

Πηγή : Airports Commission 2013

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό πως το σύστημα point-to-point απαιτεί ελάχιστες λειτουργικές απαιτήσεις καθώς είναι απλό στις συνδέσεις του σε αντίθεση με τις ακτινωτές πτήσεις του μοντέλου Hub and Spoke που απαιτούν ένα αερολιμένα ως κεντρικό κόμβο επιβίβασης και μετεπιβίβασης. Ως εκ τούτου οι υποδομές και οι παρεχόμενες υπηρεσίες του κεντρικού κόμβου – αεροδρομίου είναι μεγαλύτερες και περισσότερες συμπεριλαμβανομένου και του μεγάλου αριθμού των επιβατών που το επισκέπτονται καθημερινά.

2.2.1 : Οι επιπτώσεις των H & S και point to point

Πάρα ταύτα, η λειτουργία ενός αεροδρομίου ως hub δεν συνεπάγεται πάντα και κέρδος για το αεροδρόμιο και τη περιοχή, και αυτό γιατί εμπεριέχει μεγάλο ρίσκο: οικονομικό και λειτουργικό. Το αεροδρόμιο δεν αποτελεί το κύριο ρυθμιστή του συστήματος αλλά οι αερομεταφορείς είναι αυτοί που λαμβάνουν την απόφαση για τη δημιουργία Hub (Kraus & Koch, 2006).

Ως αποτέλεσμα όλων των παραπάνω κρίνεται σημαντική μια αξιολόγηση των μοντέλων σε σχέση με τη λειτουργία τους. Μία πρωταρχική επίπτωση είναι πως η λειτουργία των αεροδρομίων hub απαιτεί σε κάθε περίπτωση μεγάλες υποδομές τόσο για τη κατασκευή όσο και για τη συντήρηση. Ο μεγάλος αριθμός επιβατών που εισέρχεται και εξέρχεται από το αεροδρόμιο καθημερινά απαιτεί ένα απαραίτητο προσωπικό που θα συμβάλλει στην ομαλή παροχή υπηρεσιών περισσότερο από ένα αεροδρόμιο point to point.

Για να εξασφαλιστούν θέσεις εργασίας, ικανοποιητικές αμοιβές για τους εργαζομένους αλλά και μία αυτάρκεια του αεροδρομίου οικονομική πρέπει τα έσοδα των αεροδρομίων να προέρχονται και από αεροναυτικές δραστηριότητες αλλά και εμπορικές δηλαδή από υποδομές που βρίσκονται μέσα στα αεροδρόμια (π.χ. εστιατόρια, καφετέριες και γραφεία ενοικίασης). Όσο αναφορά τις αεροναυτικές δραστηριότητες παρατηρείται ότι υπάρχει μια πτώση κερδών σε όλους τους τύπους αεροδρομίων. Αυτό οφείλεται στην πίεση που δέχονται τα αεροδρόμια από τους αερομεταφορείς (LCCs και FSCs) για να μειώσουν τα τέλη χρήσης των υποδομών. Για το λόγο αυτό στα συνολικά κέρδη των αεροδρομίων εισχωρεί και η ανάπτυξη των μη αεροναυτικών υποδομών (Francis et al., 2003). Βέβαια στα hub and spoke αεροδρόμια ο περιορισμένος χρόνος αναμονής των επιβατών στο έδαφος για μετεπιβίβαση έχει ως αποτέλεσμα να ελαχιστοποιεί τα έσοδα από τις μη αεροναυτικές υποδομές. Σε αντίθεση τα μη hub αεροδρόμια δηλαδή οι point to point διαδρομές παρέχουν στους επιβάτες περισσότερο χρόνο για εμπορικές δραστηριότητες καθώς λειτουργούν ως αφετηρία ή προορισμός (Kraus & Koch, 2006).

Σε συνέχεια των επιπτώσεων σκεπτόμενοι τους επιβάτες που χρησιμοποιούν τα hub αεροδρόμια σε σχέση με τα O & D κατανοούμε πως αφού οι περισσότεροι επιβάτες διακινούνται ως μέσω hub αεροδρομίων απαιτείται και μεγαλύτερος αριθμός επιχειρήσεων και εργαζομένων.

Επιπροσθέτως, η λειτουργία των FSCs σχετίζεται με τα ταξιδιωτικά πρακτορεία καθώς μέσω αυτών προβάλλουν τα εισιτήρια τους. Έτσι, το hub αεροδρόμιο συνεργάζεται με ταξιδιωτικά γραφεία τα οποία αυξάνονται στη περιοχή του αεροδρομίου. Όλα τα παραπάνω δεν συμβαίνουν στα αεροδρόμια O & D διότι οι LCCs εταιρείες δεν επιθυμούν να επιβαρυνθούν με επιπλέον κόστη (Oliphra, 2012).

Στη συνέχεια, η διαφορά των δύο επιχειρηματικών μοντέλων δηλαδή των LCCs και FSCs είναι η επικέντρωση σε διαφορετικό επιβατικό κοινό. Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρίες FSCs επικεντρώνονται στη ποιότητα των υπηρεσιών ενώ οι low cost στη χαμηλή τιμή των ναύλων και μόνο. Με βάση αυτές τις στρατηγικές τα αεροδρόμια hub παρουσιάζονται ευνοϊκότερα για τους επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους από ότι τα O & D. Η λειτουργία των FSCs βοηθάει τους επιχειρηματίες να επιλέγουν τα σημεία αφετηρίας και τα ευρεία δίκτυα κάτι που δεν συμβαίνει στις low cost εταιρίες.

Η ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου βασίζεται κατ'εξοχήν στις φθηνότερες αεροπορικές εταιρίες χωρίς αυτό να υποβαθμίζει τις εταιρίες που παρέχουν υψηλότερης ποιότητας. Πιο συγκεκριμένα, τα περιφερειακά αεροδρόμια κερδίζουν από αυτή τη συνθήκη καθώς μέσω των Low cost εταιριών δημιουργείται νέα τουριστική ζήτηση και δυνατότητα ταξιδιών με οικονομικά προσιτές τιμές σε πολλούς προορισμούς.

Επιπλέον, στο τομέα του περιβάλλοντος παρατηρούνται αρνητικές επιπτώσεις καθώς τα hub αεροδρόμια δημιουργούν περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις και επιπτώσεις στο έδαφος, στα ύδατα αλλά και δημιουργώντας ηχορύπανση, περισσότερο από τα O & D. Στην έκθεση λοιπόν, η οποία δημοσιεύτηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση Αεροπορικών Εταιριών Χαμηλών Ναύλων (ELFAA, 2004) υποστηρίζεται πως « οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλών ναύλων συμβάλλουν στην ανάπτυξη βιώσιμου τουρισμού και περιβαλλοντικά αποδοτικών ταξιδιών μέσω της Ευρώπης ».Ανάμεσα στους παράγοντες οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των επιπτώσεων των LCC στο περιβάλλον, η έκθεση αναφέρει (ELFAA, 2004):

- **Τη χρήση νεότερων (τεχνολογικά προηγμένων) και ενεργειακά αποδοτικών αεροσκαφών**, τα οποία ελαχιστοποιούν επιπλέον τις εκπομπές καυσίμου και θορύβου.
- **Λειτουργίες σε αεροδρόμια με λιγότερη συμφόρηση**, τα οποία γενικά βρίσκονται σε λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές με χαμηλότερα επίπεδα αεροπορικής δραστηριότητας σε σύγκριση με τους κύριους κόμβους, κάτι που ελαχιστοποιεί την ενόχληση από το θόρυβο που προκαλούν τα LCC.
- **Άμεσες υπηρεσίες**, που οδηγούν σε λιγότερες πτήσεις με ανταπόκριση και κατά συνέπεια λιγότερη ρύπανση πτήσεις σε αεροδρόμια με λιγότερη συμφόρηση.
- **Μείωση των απορριμμάτων που προκύπτουν από την έλλειψη «frills»** που προσφέρουν οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες (οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους συνήθως δεν διανέμουν εφημερίδες και δεν προσφέρουν «δωρεάν» γεύματα και ποτά, τα οποία παράγουν απόβλητα).

Όλα τα παραπάνω επιχειρήματα φαίνεται να είναι λογικά και εύστοχα, όταν πραγματοποιείται σύγκριση ανάμεσα στις LCC και τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Παρότι όμως που τα LCC προσπαθούν να ισχυριστούν ότι είναι « φιλικά προς το περιβάλλον », πρέπει να μην ξεχνάει κανείς πως είναι και αυτές οι οποίες εστιάζουν στην « οικονομική πτήση » και στο δικαίωμα να πετά κάθε κοινωνική τάξη ενθαρρύνοντας τους να το κάνουν όσο πιο συχνά μπορούν αφού ταυτόχρονα ότι δημιουργούν νέα ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια και νέους προορισμούς. Πιο συγκεκριμένα, αποσκοπούν στην ανάπτυξη ταξιδιών μικρών αποστάσεων, μικρών αεροπλάνων (λιγότερες από 200 θέσεις) τα οποία θα μπορούσαν περιστασιακά να εξυπηρετούνται και από βιωσιμότερες μορφές μεταφοράς (Graham and Shaw, 2008). Με άλλα λόγια, εάν δεν υπήρχαν συνδέσεις πτήσεων χαμηλού κόστους, το 51% των επιβατών LCC είτε θα χρησιμοποιούσαν πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς είτε δεν θα ταξιδεύουν καθόλου. Γι αυτό το λόγο, οι περιφερειακές - τοπικές αρχές των λιγότερο διάσημων προορισμών αλλά και ο προγραμματισμός της ανάπτυξης δικτύων LCC από / προς τα αεροδρόμια τους θα ήταν σκόπιμο να λαμβάνουν υπόψη τις συνέπειες και τις επιπτώσεις της εναέριας κυκλοφορίας στο περιβάλλον.

Συνοψίζοντας, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους επηρεάζουν την ανάπτυξη του τουρισμού σε μικρότερες πόλεις και λιγότερο διάσημους προορισμούς ποικιλοτρόπως. Τα περισσότερα από αυτά προκύπτουν απευθείας από τη βάση του επιχειρηματικού μοντέλου LCC. Για τη μείωση του κόστους, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού ναύλου είναι γεγονός πως πετούν σε δευτερεύοντα και περιφερειακά αεροδρόμια με χαμηλότερα τέλη προσγείωσης και φόρους και λιγότερη συμφόρηση, κάτι που τους εξασφαλίζει χαμηλό χρόνο παράδοσης. Μερικά από αυτά τα αεροδρόμια είναι δευτερεύοντα αεροδρόμια που εξυπηρετούν μεγάλες πόλεις αλλά και διάσημους προορισμούς. Ωστόσο, σημειώθηκε παράλληλη σημαντική αύξηση του αριθμού των μικρότερων πόλεων («τριτογενείς πόλεις») που εξυπηρετούνται από LCC και στον αριθμό των απευθείας δρομολογίων μεταξύ «δευτερευόντων» και «τριτογενών» πόλεων.

Το αποτελεσματικό και μερικές φορές επιθετικό μάρκετινγκ αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους διασφαλίζει στις αεροπορικές εταιρείες υψηλό επίπεδο συντελεστή φόρτωσης ανεξάρτητα από το είδος και την τοποθεσία των αεροδρομίων. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους προσπαθούν επίσης να αυξήσουν τα έσοδά τους χάρη στις προμήθειες μάρκετινγκ που καταβάλλονται από περιοχές όπου πετούν. Από την πλευρά των περιφερειακών αρχών, μερικές φορές είναι ανάγκη να προσελκύσουν διαδρομές LCC, αλλά

από την άλλη πλευρά είναι μια ευκαιρία για αυτούς να διαφημίσουν και να προωθήσουν μια περιοχή και χάρη σε μια τέτοια εκστρατεία για την προσέλκυση περισσότερων (και νέων) τουριστών. Ωστόσο, το περιβαλλοντικό ζήτημα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον προγραμματισμό της ανάπτυξης διαδρομών LCC από / προς περιφερειακά αεροδρόμια.

Κεφάλαιο 3^ο : **Χωρική Διασπορά Αερολιμένων στην Ελλάδα**

3.1 : Πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός αεροδρομίων

Ο σχεδιασμός των αεροδρομίων σύμφωνα με τις πολεοδομικές και χωροταξικές ανάγκες της κοινωνίας καθιστά την διαδικασία ίδρυσης και υλοποίησης ενός αεροδρομίου μία περίπλοκη διαδικασία. Οι ανάγκες αυτές δεν είναι πάντα αλληλένδετες αλλά «κρύβουν» και συγκρούσεις που θα πρέπει να ξεπεραστούν για να υπάρξει ένα άρτιο αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με τον λόγο εξυπηρέτησης που αποσκοπεί το κάθε αεροδρόμιο γίνεται και η κατάλληλη επιλογή κριτηρίων σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, αν γίνεται λόγος για πολιτικό αεροδρόμιο τότε η τοποθέτηση του θα πρέπει να γίνεται κοντά σε αστικό κέντρο. Το αστικό κέντρο λειτουργεί ως ένας κόμβος έλξης για ένα γενικότερο πλαίσιο αναβάθμισης της περιοχής. Αντίθετα, το στρατιωτικό αεροδρόμιο δεν επικεντρώνεται σε τέτοιου στόχους παρά μόνο να τοποθετηθεί σε μία μεγάλη βάση με συγκριτικό πλεονέκτημα για την ουσιαστική προσέγγιση εξωτερικών παραγόντων και στόχων (Αμπακούμκιν 1990).

Επομένως, η σύνδεση που αναπτύσσει η μητροπολιτική περιοχή σε συνάρτηση με την λειτουργία του αεροδρομίου της έχει αντίκτυπο σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού. Αρχικά η ύπαρξη ενός αεροδρομίου μπορεί να εξουδετερώσει από προβλήματα μετακίνησης επιβατών μέχρι πολεοδομικά αλλά και περιβαλλοντικά στο αστικό κέντρο και το χώρο εκτόνωσης του.

Παράλληλα, όμως μην ξεχνάει κανείς που όταν γίνεται λόγος για ένα αεροδρόμιο αυτόματα σημαίνει αεροπορική κίνηση, ηχορύπανση, συνεχής εξέλιξη και ανάγκη μεγαλύτερου χώρου διαδρόμων προσγείωσης. Αυτές οι συνθήκες λοιπόν επηρεάζουν άμεσα τις οικιστικές ακόμη και τις βιομηχανικές περιοχές οι οποίες πλέον μοιάζουν ανίκανες για την υποστήριξη εγκατάστασης αεροδρομίων. Απόρροια των παραπάνω είναι η δυσκολία επιλογής τελικής θέσης εγκατάστασης μίας τέτοιας ενέργειας (Νικολαΐδης, 2000).

Έτσι, μέσα από μια σειρά παραμέτρων έγινε η τελική επιλογή προϋποθέσεων :

- Καταλληλότητα του περιβάλλοντα χώρου για ασφαλέστερη προσέγγιση των αεροσκαφών (Τοπογραφικά εμπόδια, επικρατούντες άνεμοι κ.λπ.)
- Οι περιβάλλουσες χρήσεις γης
- Το συγκοινωνιακό δίκτυο και η κατάσταση πρόσβασης σε αυτό
- Η ύπαρξη ελεύθερων χώρων επέκτασης του αεροδρομίου
- Η πιθανή παρουσία άλλων αεροδρομίων στην ευρύτερη περιοχή
- Η οικονομία της κατασκευής σε σχέση με τη θέση
- Η ύπαρξη ή μη άλλης κατάλληλης υποδομής
- Η γειτνίαση με την περιοχή που έχει αποδεδειγμένα ανάγκες που θα εξυπηρετηθούν από αεροπλάνα

3.2 : Συνοπτική αξιολόγηση παραγόντων επιλογής θέσης ενός αεροδρομίου

Τα Ελληνικά αεροδρόμια αποτελούν φυσικές υποδομές οι οποίες συντελούν στην ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού και παρόμοιων οικονομικών δραστηριοτήτων πράγμα που αντιλαμβάνεται κανείς και τη σημαντικότητα τους. Έτσι, η δημιουργία επικείμενων επενδύσεων περιφερειακών αεροδρομίων απαιτεί τον λεπτομερή προσδιορισμό παραγόντων χωροθέτησης που επηρεάζουν την αποδοτικότητα τους (Τσέκερης & Βογιατζόγλου 2011).

Ξεκινώντας λοιπόν με την καταλληλότητα του γύρω χώρου για την ασφαλέστερη προσέγγιση αεροσκαφών γίνεται αντιληπτό πως όλα κρίνονται από τη τοπογραφία της κάθε περιοχής. Για παράδειγμα το νέφος, η ομίχλη κ.α. επηρεάζουν την ορατότητα ενώ η δημιουργία τους λόγω βιομηχανικών μονάδων στη περιοχή εντείνουν το πρόβλημα. Ενώ, τα φυσικά ή τεχνητά εμπόδια μπορούν να αποτελέσουν ανασταλτικό παράγοντα για την επιλογή θέσης αεροδρομίων (Νικολαΐδης, 2000).

Ακόμη και η διερεύνηση των νόμων που ισχύουν στην ευρύτερη περιοχή είναι κομβικό στάδιο για τον σχεδιασμό. Οι συντελεστές δόμησης, οι εν δυνάμει απαλλοτριώσεις για μία ενδεχόμενη επέκταση είναι αναγκαίο να διευρυνθούν (Αμπακούμκιν, 1990). Για να γίνουν αυτές οι επεκτάσεις λοιπόν, αλλά και η γενικότερη ίδρυση τους είναι σύνηθες να μην γειτνιάζουν με οικιστικές περιοχές. Είναι φυσικό και επόμενο αφού η σταδιακή αεροπορική κίνηση δημιουργεί ανάγκες για μεγαλύτερα αεροσκάφη κατ' επέκταση αύξηση της ηχορύπανσης. Ακόμη και όταν δεν υπάρχει η πολυτέλεια χώρου η πολεοδομία έχει ευθύνη με τα κατάλληλα μέτρα να διαχωρίσει τις οικιστικές ανάγκες από αυτές των αερομεταφορών (Νικολαΐδης, 2000).

Περνώντας τώρα στα συγκοινωνιακά δίκτυα σύνδεσης των αεροδρομίων με μητροπολιτικές περιοχές έρευνες έχουν δείξει πως οι επιβάτες επιλέγουν περισσότερο την εύκολη και γρήγορη πρόσβαση τους με ΙΧ. Πράγμα που σημαίνει ότι οι υποστηρικτικές εγκαταστάσεις δηλαδή το οδικό δίκτυο, οι χώροι στάθμευσης, η κατατοπιστική σήμανση δρόμων πρέπει να βρίσκονται σε ένα πολύ καλό επίπεδο. Αν αναλογιστεί κανείς και τη μελέτη περίπτωσης του Αεροδρομίου των Σπάτων θα επαληθεύσει πως παράλληλα με την παράδοση του έργου δόθηκε προς λειτουργία η Αττική Οδός η οποία στη πορεία συνδέθηκε με τον προαστιακό και το μετρό. Έτσι, με την αλματώδη ανάπτυξη των Μ.Μ.Μ. σε αρκετές περιπτώσεις όπως και στην Ελλάδα τα αεροδρόμια τοποθετούνται σε σχετική απόσταση από τα κέντρα (Σαρηγιάννης 2001).

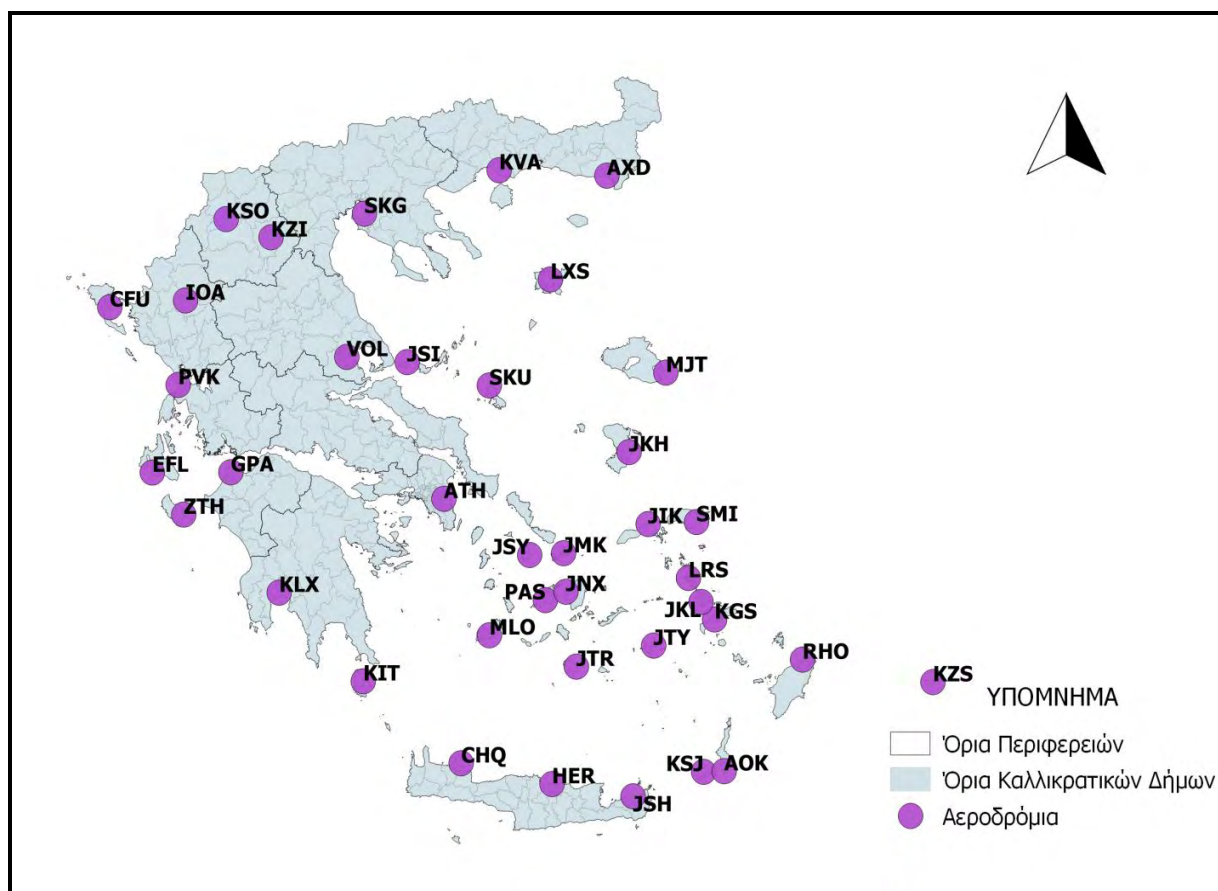
Παράλληλα με τις παραπάνω προϋποθέσεις ένας ακόμη παράγοντας που προστίθεται στη λίστα είναι η ενδεχόμενη παρουσία άλλων αεροδρομίων στην ευρύτερη περιοχή. Δεν λαμβάνεται υπόψη μόνο στο πρωταρχικό στάδιο για την κατασκευή νέου αεροδρομίου αλλά και για μία επέκταση κάποιου παλαιότερου. Είναι σημαντικό να υπάρχει μία σχετική απόσταση μεταξύ των κόμβων αυτών για να μην έρχονται σε συγκρούσεις και να μην εμποδίζονται τα αεροσκάφη το ένα από το άλλο. Συγκεκριμένα, για περιπτώσεις που συναντιούνται δύο ή και περισσότερα αεροδρόμια οι ανάγκες για διαχώριση αεροσκαφών σε περιόδους χαμηλής ορατότητας μπορεί να λειτουργήσει αρνητικά και να περιορίσει σημαντικά τη χωρητικότητα τους (Νικολαΐδης, 2000).

Τέλος, είναι αναμφισβήτητο πως όταν υπάρχουν παραπάνω από μία δυνητικές προεπιλεγμένες θέσεις εγκατάστασης ενός αεροδρομίου τότε αν δεν μπορούν να διακριθούν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους είναι λογικό να επικρατήσει το οικονομικότερο project. Γι' αυτό το λόγο τέτοιους είδους έργα έχουν μία ιδιαίτερη προτίμηση σε κεκλιμένα επίπεδα ή περιοχές ξηρού εδάφους (έναντι των υγρών) κ.ο.κ.

3.3 : Η χωρική κατανομή των περιφερειακών αεροδρομίων

Οι αερομεταφορές αποτελούν ένα από τα βασικότερα στοιχεία της οικονομικής ανάπτυξης στην χώρα μας (Αβραμόπουλος, 2011). Συγκεκριμένα, η χώρας μας απαριθμεί 39 αεροδρόμια, από τα οποία η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα έχουν αναλάβει το μεγαλύτερο ποσοστό (85%) του συνόλου της αεροπορικής κίνησης (ΕΛΣΤΑΤ, 2017).

Συνεπώς το μερίδιο των αερομεταφορών στον ευρύτερο τομέα των συγκοινωνιών είναι ιδιαίτερος υψηλό σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Το γεγονός αυτό εξηγείται αφενός, από την ιδιόμορφη γεωμορφολογία της χώρας, που αυξάνει τη συγκριτική χρηστικότητα των αεροπορικών μεταφορών αφού ο κατακερματισμός του γεωγραφικού χώρου βοηθά τη χώρα να διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό αεροδρομίων (ειδικότερα στην νησιωτική χώρα) και αφετέρου η μεγάλη σημασία του τουριστικού τομέα στην ελληνική οικονομία ευνοεί την ανάπτυξη αερομεταφορών (Tsiotas & Polyzos, 2015). Όπως επαληθεύεται από το χάρτη 1 τα αεροδρόμια παρουσιάζουν μεγάλη χωρική διασπορά συγκριτικά με σημεία μεγάλων πληθυσμιακών συγκεντρώσεων. Πρακτικά, η Ελλάδα βρίσκεται στις πρώτες θέσεις αεροδρομίων / ανά γεωγραφική επιφάνεια μαζί με τη Μάλτα και το Λουξεμβούργο ενώ κατέχει και την τέταρτη θέση με τους λιγότερους κατοίκους ανά αεροδρόμιο (Τσέκερης & Βογιατζόγλου, 2011).



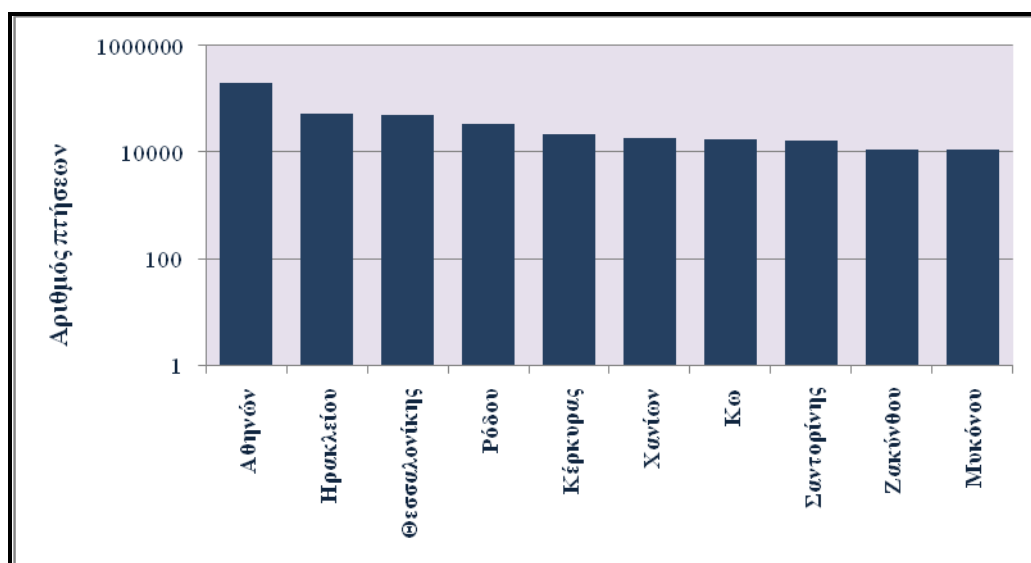
Χάρτης 1 : Γεωγραφικές θέσεις περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα

Πηγή : Ίδια Επεξεργασία

Όπως προαναφέρθηκε η κατασκευή των πρώτων αεροδρομίων στην Ελλάδα πέρα από την κάλυψη των κοινωνικών αλλά και οικονομικών αναγκών που θα μπορούσαν να

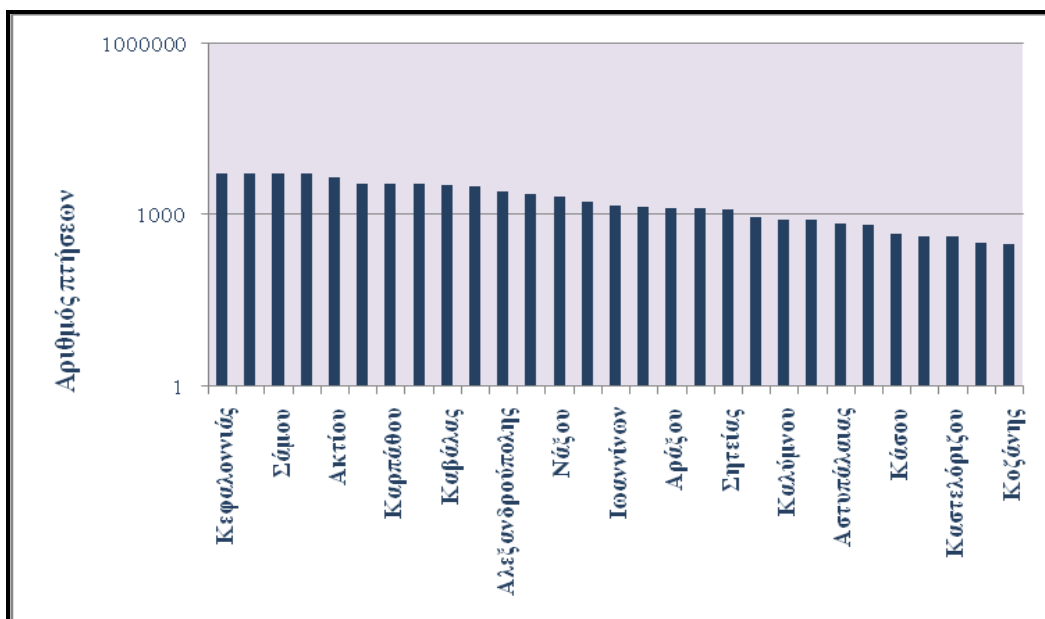
δημιουργηθούν είχαν και στρατιωτικές (ανάγκες) (Σκάγιαννης, 2008). Έτσι, η μετατροπή τους σε πολιτικά, έγινε σταδιακά χωρίς όμως ουσιαστική και πλήρης κάλυψη των αναγκών του αερομεταφορικού τομέα. Παρ' όλα αυτά, σήμερα έχει καταγραφεί αλματώδης ανάπτυξη στα περιφερειακά αεροδρόμια εξυπηρετώντας τις τουριστικές μετακινήσεις κατά κύριο λόγο.

Στη συνέχεια, θα παρατεθεί η ανάλυση δεικτών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την καλύτερη κατανόηση της συνολικής κίνησης των αεροδρομίων στη χώρα. Δηλαδή ο αριθμός των πτήσεων (Διάγραμμα 1 & 2) αλλά και ο αριθμός επιβατών (Διαγράμματα 3 & 4). Ο διαχωρισμός των αεροδρομίων έχει γίνει με σκοπό την ουσιαστικότερη παρατήρηση τους. Έτσι, υπάρχουν τα 10 μεγαλύτερα που αγγίζουν τις 11.000 πτήσεις το χρόνο, ενώ πολλές φορές τις ξεπερνούν, και τα υπόλοιπα σημειώνουν 6.000 ίσως και λιγότερες (βλ. Παράρτημα 1).



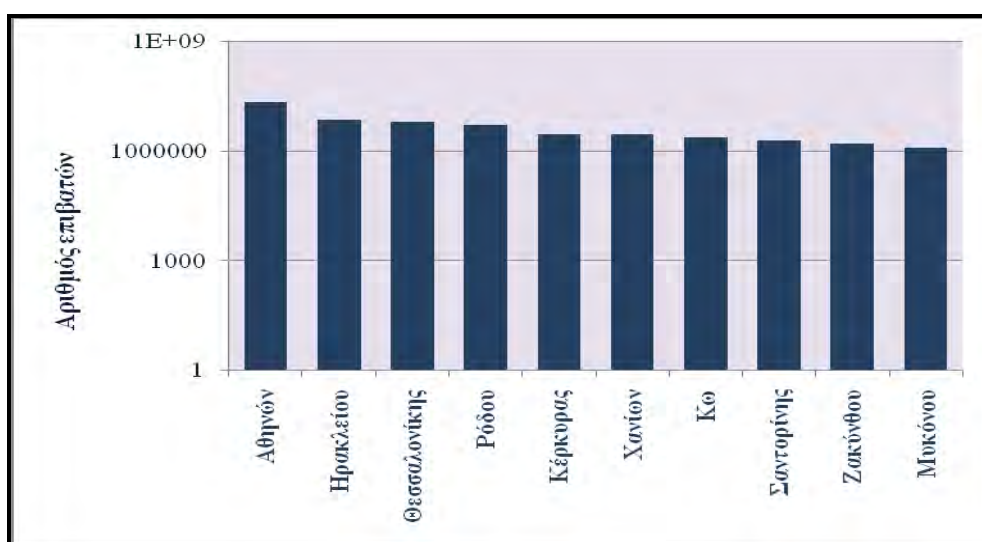
Διάγραμμα 1 : Αριθμός πτήσεων για τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018
 Στοιχεία: ΥΠΑ (2018)

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα αλλά και την ΥΠΑ το αεροδρόμιο της Αθήνας με 198.000 πτήσεις σημειώνει περίπου τετραπλάσιο αριθμό από αυτόν του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης αφού παρατηρούνται σε αυτά 54.000 και 51.000 αντίστοιχα. Ακολουθώντας, στα αεροδρόμια Ρόδου, Κέρκυρας, Χανίων παρατηρούνται αρκετά χαμηλότερες τιμές στις πτήσεις τους περίπου 30 με 20 χιλιάδες ενώ, στην 9^η και 10^η θέση είναι η Ζάκυνθος και η Μύκονος με 11.000 πτήσεις. Τέλος, αναφορικά με το ποσοστό τους έπειτα από υπολογισμούς όπως είναι φυσικό και επακόλουθο το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο των πτήσεων αφού σημειώνει 39,60%. Στη δεύτερη και τρίτη θέση έρχονται το Ηράκλειο με 10,77% και η Θεσσαλονίκη με 10,24% ενώ, τα υπόλοιπα αγγίζουν το 6% ακόμη και το 3% δημιουργώντας ένα μεγάλο χάσμα με το ποσοστό της Αθήνας (βλ. Παράρτημα 1).



Διάγραμμα 2 : Αριθμός πτήσεων για τα μικρότερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018
 Στοιχεία: ΥΠΑ (2018), Ιδία Επεξεργασία

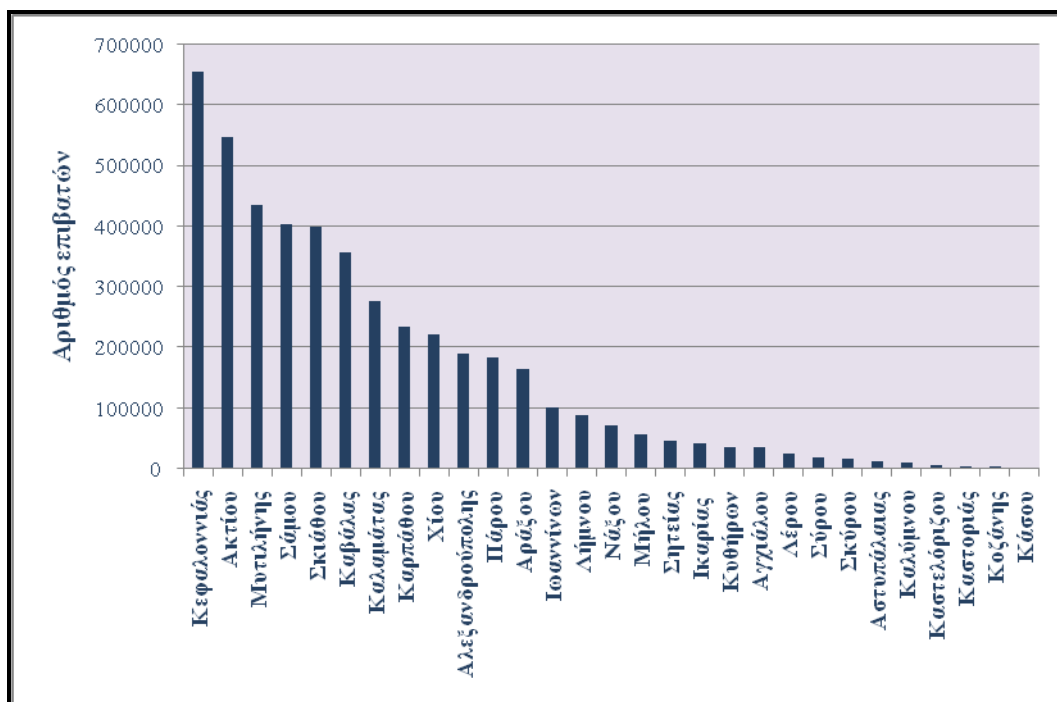
Εν συνεχεία, στο **διάγραμμα 2** διακρίνονται τα μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας. Εδώ είναι φανερό πως το σύνολο των πτήσεων τους είναι δραματικά μικρότερο από αυτά στο **διάγραμμα 1**. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιβεβαιωθεί προσθέτοντας τα ποσοστά των υπόλοιπων 29 αεροδρομίων και διαπιστώνοντας πως καλύπτουν μόνο το 12.9% του συνόλου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ακόμη αποτελεί το άθροισμα των τελευταίων πέντε αεροδρομίων (Κάσου, Αγχιάλου, Καστελλόριζου, Καστοριάς, Κοζάνης) που φτάνει μόλις το 0.3% (βλ. Παράρτημα 1).



Διάγραμμα 3 : Αριθμός επιβατών για τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018
 Στοιχεία: ΥΠΑ (2018), Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρώντας το **διάγραμμα 3** και περνώντας στο δεύτερο σκέλος, στην παρατήρηση του αριθμού των επιβατών οι οποίοι επιλέγουν τις αερομεταφορές για την μετακίνησή τους καταλήγουμε στη κάλυψη του 38% του συνολικού αριθμού των επιβατών για το Ελ. Βενιζέλος. Το οποίο μάλιστα για το έτος 2018 εξυπηρέτησε 22.859.663 στους 62.292.191

συνολικούς επιβάτες. Διαφορά ιδιαίτερα μεγάλη αν αναλογιστεί κανείς πως το 2017 διακινήθηκαν 57.864.593 επιβάτες. Στη δεύτερη θέση έρχεται το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με 7.655.835 επιβάτες και 12% ενώ, συνολικά τα υπόλοιπα (Θεσσαλονίκης – Μυκόνου) καλύπτουν το 41%. Από μία άλλη σκοπιά τα 4 πρώτα μεγαλύτερα δηλαδή Αθήνα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ρόδος κατέχουν συνολικά το 70% της συνολικής επιβατικής κίνησης (βλ. Παράρτημα 2).



Διάγραμμα 4 : Αριθμός επιβατών για τα μικρότερα αεροδρόμια της Ελλάδας 2018

Στοιχεία: ΥΠΑ (2018), Ιδία επεξεργασία

Ιδιαίτερα στα μικρότερα αεροδρόμια της χώρας παρατηρείται μία απότομη πτώση καθιστώντας τα τελευταία προβληματικά ή ακόμη και ασύμφορα στη λειτουργία τους καθώς καλύπτουν ένα ελάχιστο μόνο ποσοστό στο συνολικό αριθμό των επιβατών. Πιο συγκεκριμένα, μιλώντας με αριθμούς τα χειρσαία αεροδρόμια που βρίσκονται χαμηλότερα στη κατάταξη είναι της Ν. Αγχιάλου, της Κοζάνης και της Καστοριάς έχοντας συνολικά 44.306 επιβάτες. Ενώ, τα δύο ασθενέστερα νησιωτικά αεροδρόμια είναι εκείνα του Καστελόριζου με 5.482 επιβάτες και της Κάσου με 2.924 συμβάλλοντας όμως στη σύνδεση των νησιών με μεγαλύτερα αστικά κέντρα καθώς αποτελούν άγονες γραμμές (βλ. Παράρτημα 2).

3.4 : Εποχικότητα των υπηρεσιών των περιφερειακών αεροδρομίων

Η εποχικότητα, δηλαδή η μεγάλη τουριστική κίνηση που δημιουργείται σε λίγους μήνες προκαλεί αρνητικές παρενέργειες τόσο στο ανθρωπογενές περιβάλλον όσο στις επιχειρήσεις και στην επιβατική μεταφορική δραστηριότητα.

Αρχικά το ανθρωπογενές περιβάλλον (φυσικό, οικονομικό) δέχεται μεγάλες πιέσεις τους μήνες αιχμής της τουριστικής κίνησης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι υπάρχουσες υποδομές να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες των συγκεκριμένων μηνών, γεγονός που δημιουργεί σημαντικό κόστος. Επιπλέον όσο αναφορά τις τουριστικές

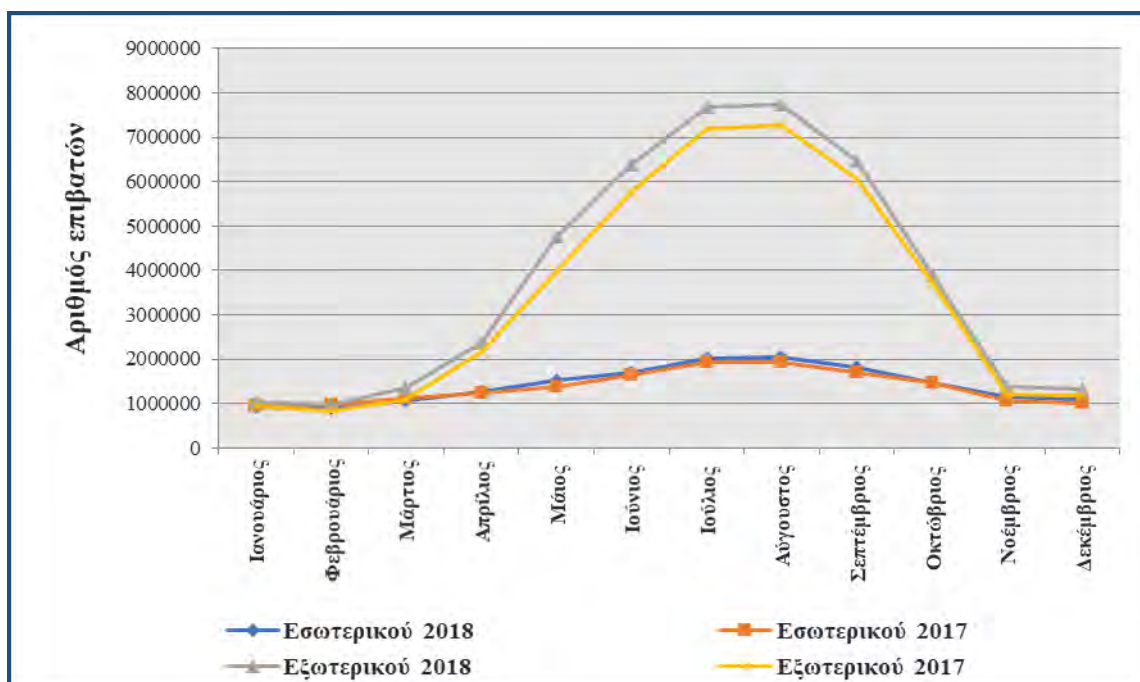
επιχειρήσεις φαίνεται πως αυτές λειτουργούν με προβληματικό τρόπο εξαιτίας του φαινομένου της εποχικότητας. Αυτό συμβαίνει διότι η τουριστική κίνηση ενός έτους πραγματοποιείται μόνο τρεις μήνες (Ιούλιο – Σεπτέμβριο) με την επιχείρηση να καθίσταται αδρανής τους υπόλοιπους μήνες και να επιβαρύνεται με σταθερά μηνιαία έξοδα (Πολύζος, 2011).

Όπως συμβαίνει λοιπόν στις επιχειρήσεις, η εποχικότητα δημιουργεί αρνητικό αντίκτυπο και στη λειτουργία των αεροδρομίων. Οι τουριστικές ροές που είναι αυξημένες κατά πολύ τους θερινούς μήνες και μειωμένες τους υπόλοιπους μήνες ενός έτους δημιουργεί προβλήματα στη λειτουργία των αεροδρομίων καθώς επιδρά αρνητικά στη βιωσιμότητά του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα σταθερά έξοδα των αεροδρομίων που μπορεί να μην καλύπτονται τη χειμερινή περίοδο που τα αεροδρόμια υπολειτουργούν με επίδραση στην παραγωγικότητα και αποδοτικότητα τους (Kraft & Havlikova, 2016). Όταν ένα αεροδρόμιο υπολειτουργεί για μια μεγάλη χρονική περίοδο η αποδοτικότητα του κεφαλαίου του είναι μικρή. Αυτό επιφέρει κατά κανόνα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα όπως η υποαπασχόληση του προσωπικού του αεροδρομίου που επηρεάζει αρνητικά τη λειτουργία του.

Ουσιαστικότερα, υπάρχουν δύο αιτίες για το φαινόμενο της εποχικότητας σε ένα γενικότερο πλαίσιο. Αρχικά οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας και σε δεύτερο ρόλο η θεσμική οργάνωση που έχει επικρατήσει. Αναλυτικότερα όμως, ξεκινώντας με το κλίμα, μόνο ευνοϊκό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αφού οι υψηλές θερμοκρασίες είναι ο κύριος σύμμαχος στην ανάπτυξη των αερομεταφορών δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για την ανάγκη όλο και περισσότερων δρομολογίων και κατ'επέκταση διακοπών.

Με τον όρο θεσμική οργάνωση γίνεται αναφορά στο σύνολο του τρόπου διαχείρισης του κράτους της σχολικής δραστηριότητας, του εορτολογίου, των αργιών αλλά και του θρησκευτικού προγράμματος, τα ήθη και τα έθιμα καθώς και η τοποθέτηση τους στο σύνολο του έτους. Ο διαχωρισμός των αιτιών βέβαια δεν σημαίνει πως δεν υπάρχουν αλληλεπιδράσεις και αλληλοσυνδέσεις μεταξύ τους.

Με σκοπό όμως τη καλύτερη κατανόηση του φαινομένου της εποχικότητας και ειδικότερη της μεταβλητότητας στην γενικότερη λειτουργία των αεροδρομίων δημιουργήθηκε το [διάγραμμα 5](#) (βλ. Παράρτημα 3).



Διάγραμμα 5 : Η κίνηση των επιβατών ανά μήνα στα αεροδρόμια της Ελλάδας την περίοδο 2017 – 2018

Στοιχεία : ΥΠΑ (2017 – 2018), Ιδία Επεξεργασία

Όπως μπορεί να διακρίνει κανείς στο διάγραμμα παρατηρείται η συνολική κίνηση των επιβατών ανά μήνα κάνοντας εμφανή την έντονη εποχικότητα που χαρακτηρίζει τα περισσότερα αεροδρόμια της χώρας. Αναλυτικότερα, οι τέσσερις κυριότεροι μήνες που σημειώνουν τη μεγαλύτερη κίνηση του εξωτερικού επιβατικού κοινού είναι οι τρεις καλοκαιρινοί Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος ενώ υψηλά νούμερα κατέχει και ο Σεπτέμβριος επεκτείνοντας έτσι τη σεζόν. Παρ όλα αυτά, στις εσωτερικές διασυνδέσεις δεν παρατηρείται κάτι παρόμοιο καθώς δεν χαρακτηρίζονται από το φαινόμενο της εποχικότητας. Επιπλέον, αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό και το σύνολο των επιβατών που συμβάλλουν στην συνολική μεταφορική εικόνα των αεροδρομίων αφού οι επιβάτες του εξωτερικού για το 2017 – 2018 ανέρχονται περίπου στα 86 εκατομμύρια.

Απόρροια των παραπάνω αποτελεσμάτων και παρατηρήσεων είναι πως **η τουριστική κίνηση της χώρας είναι αλληλένδετη και ουσιαστικά βασίζεται στην ανάπτυξη του τουρισμού.**

Για την εξακρίβωση των στοιχείων που παρατέθηκαν θα γίνει στη πορεία η προσπάθεια ποσοτικής απόδοσης της εποχικότητας και στο τέλος μία σύγκριση τιμών ανάμεσα στα αεροδρόμια. Σύμφωνα λοιπόν με το **διάγραμμα 5** αλλά και τη μορφή της καμπύλης που δημιουργείται θα επιδιωχθεί ο υπολογισμός του βαθμού συγκέντρωσης των τιμών γύρω από τη μέση τιμή. Για το σωστό υπολογισμό θα χρησιμοποιηθεί ο συντελεστής κύρτωσης α . Ο συντελεστής κύρτωσης υπολογίζεται από τη σχέση:

$$\alpha = \frac{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^4}{\left\{ \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \right\}^2} \quad (\text{A})$$

- n = Αριθμός μηνιαίων παρατηρήσεων
 Xi = Η τιμή της παρατήρησης i
 \bar{x} = Η μέση τιμή των παρατηρήσεων $i = 1 \div n$

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί πως όταν μία κατανομή χαρακτηρίζεται από μεγάλη συχνότητα, δηλαδή μεγάλη κορυφή και κατ' επέκταση μεγάλη συγκέντρωση των τιμών της γύρω από το μέσο ονομάζεται « λεπτόκυρτη ». Αντίθετα, αν η μέγιστη συχνότητα της είναι μικρή τότε χαρακτηρίζεται « πλατύκυρτη » ενώ η κανονική κατανομή « μεσόκυρτη ». Έτσι λοιπόν, συνηθίζεται $\alpha = 3$ και ειδικότερα στις κανονικές κατανομές έχει επικρατήσει η διαφορά $\alpha - 3$ τότε αυτή για λεπτόκυρτες κατανομές παίρνει θετικές τιμές ($\alpha > 3$) ενώ αρνητικές ($\alpha < 3$) για πλατύκυρτες (Montgomery & Runger, 2003).

Στη συνέχεια, θα γίνει υπολογισμός του συντελεστή Gini. Με τη μέθοδο αυτή προσεγγίζεται από μία διαφορετική σκοπιά η μέτρηση της ανισοκατανομής. Μέσω λοιπόν της καμπύλης συγκέντρωσης Lorenz (η οποία απεικονίζει τις χωρικές ανισότητες μέσω διαγράμματος και τη κατανομή ορισμένων μεγεθών σε μία περιφέρεια ή χώρα) υπολογίζεται η σχέση ποσοστιαίας αθροιστικής κατανομής από ένα μέγεθος με την κατανομή των μονάδων που αντιστοιχούν σε αυτή (Πολύζος, 2011). Ο συντελεστής Gini εκφράζεται από τη παρακάτω σχέση (B) :

$$G_i = 1 - \sum_{i=0}^{n-1} (F_{i+1} - F_i)(\phi_{i+1} - \phi_i) \quad (\text{B})$$

Ο συντελεστής Gini κυμαίνεται μεταξύ 0 και 1. Όταν όμως παρατηρείται χαμηλή τιμή τότε δείχνει πως υπάρχει μία ισοκατανομή, ενώ στις υψηλές τιμές άνιση κατανομή.

- Όταν $G = 0$, τότε υπάρχει τέλει ισότητα.
- Όταν $G = 1$, τότε υπάρχει τέλεια ανισότητα.

Έπειτα από τη θεωρητική αποτύπωση των συντελεστών κύρτωσης και Gini θα γίνει και η εφαρμογή τους όπου τα αποτελέσματα των σχέσεων (A) και (B) παρατίθενται στον [πίνακα 4](#).

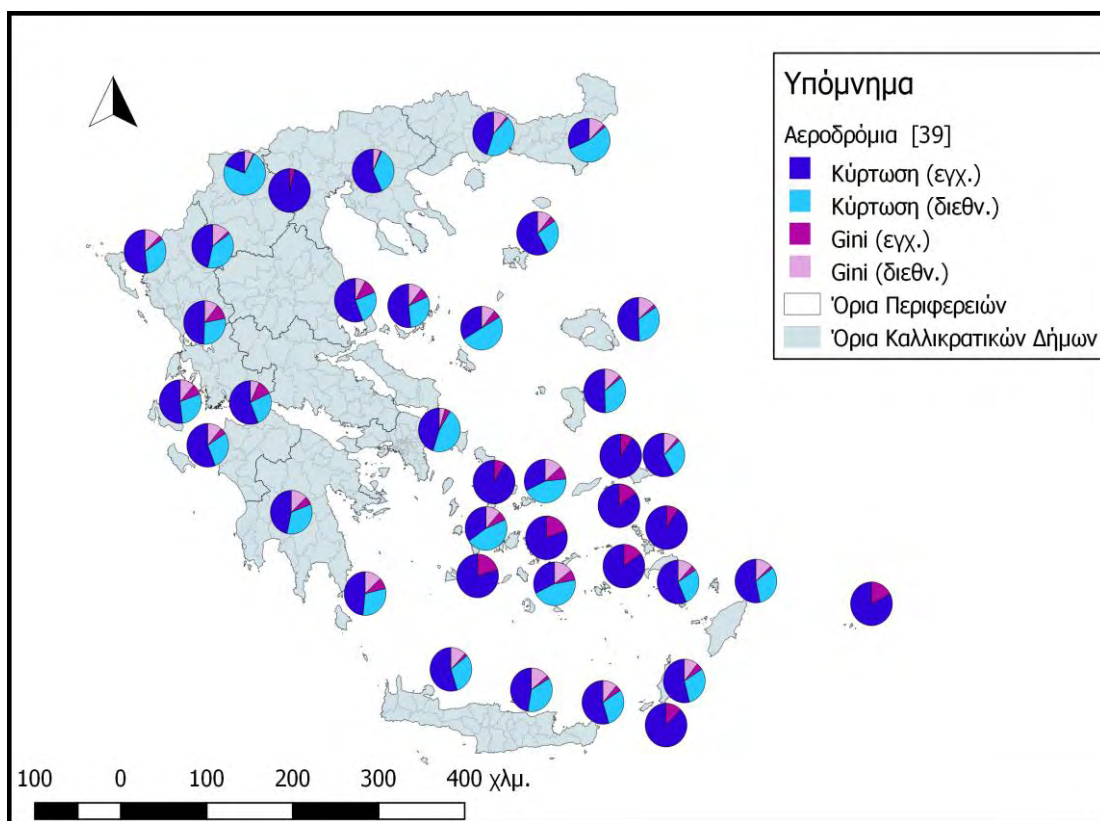
Πίνακας 4 : Έλεγχος βαθμού εποχικότητας των αεροδρομίων της Ελλάδας (Εσωτερικού – Εξωτερικού) με την εφαρμογή των συντελεστών κύρτωσης και Gini.

	Συντελεστής Κύρτωσης (α)	Συντελεστής Gini (Gi)
--	-----------------------------------	-----------------------

Αεροδρόμια	Πτήσεις Εσωτερικού	Διεθνείς Πτήσεις	Πτήσεις Εσωτερικού	Διεθνείς Πτήσεις
Αράξου	3,5548	1,5077	0,7934	0,6121
Ακτίου	2,8277	1,6400	0,6487	0,6072
Αλεξανδρούπολης	1,8627	3,2258	0,1177	0,7176
Αστυπάλαιας	2,5726	-	0,4602	-
Αγχιάλου	4,1230	1,8446	0,8176	0,5815
Ζακύνθου	3,0541	1,5454	0,2597	0,6032
Ηρακλείου	1,7708	1,3523	0,0950	0,5124
Θεσσαλονίκης	2,4609	1,5570	0,0495	0,2463
Ικαρίας	2,8609	-	0,3055	-
Ιωαννίνων	1,9241	1,6090	0,0843	0,5440
Καβάλας	1,7888	1,7102	0,0624	0,4240
Καλαμάτας	1,9426	1,4306	0,2608	0,5308
Καλύμνου	2,8549	-	0,2940	-
Καρπάθου	3,2592	1,8131	0,3143	0,6427
Κάσου	2,7932	-	0,3940	-
Καστελόριζου	2,2068	-	0,4727	-
Καστοριάς	2,5902	10,093	0,0894	0,9166
Κέρκυρας	2,4122	1,4986	0,1592	0,5683
Κεφαλονιάς	2,7091	1,5047	0,4223	0,5924
Κοζάνης	1,6297	-	0,0711	-
Κυθήρων	2,2436	1,4122	0,3844	0,6002
Κω	2,6848	1,3221	0,1892	0,5589
Λέρου	2,0938	-	0,3711	-

Λήμνου	3,3373	1,5175	0,2509	0,6303
Μήλου	1,5481	-	0,3978	-
Μυκόνου	1,4819	2,0393	0,4582	0,6177
Μυτιλήνης	2,3810	1,5888	0,1096	0,6185
Νάξου	1,6727	-	0,4048	-
Πάρου	2,1754	2,9403	0,4382	0,7130
Ρόδου	2,3059	1,3777	0,0915	0,5510
Σάμου	3,2223	1,5734	0,1326	0,6124
Σαντορίνης	1,2428	1,7683	0,2960	0,5575
Σητείας	2,9103	1,5786	0,2429	0,5955
Σκιάθου	3,1732	1,8635	0,4536	0,6542
Σκόρου	2,4721	3,6671	0,4283	0,7788
Σύρου	2,7455	-	0,2650	-
Χανίων	2,3805	1,3372	0,0935	0,5181
Χίου	2,8447	1,9760	0,1270	0,6914
Αθηνών	1,6589	1,7000	0,1595	0,1618

Όπως είναι φυσικό έπειτα από αυτή τη μελέτη κάποια αεροδρόμια χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα και κάποια όχι. Σύμφωνα λοιπόν με τον Πίνακα 4 μπορεί να παρατηρηθεί πως ένα σεβαστό ποσοστό αεροδρομίων παρουσιάζουν συντελεστή κύρτωσης μεγαλύτερο από το 3 (σε πτήσεις εσωτερικού η εξωτερικού) και γι αυτό το λόγο χαρακτηρίζονται ως λεπτόκυρτες κατανομές, ενώ ταυτόχρονα διαθέτουν και αυξημένο συντελεστή Gini. Κάποια από αυτά τα αεροδρόμια είναι της Αλεξανδρούπολης, της Σάμου, της Σκιάθου, της Καστοριάς κ.α.. Για τη καλύτερη διευκρίνιση των δεικτών αυτών έγινε και η προσπάθεια γραφικής αποτύπωσης στο Χάρτη 2 όπου φαίνεται και η γεωγραφική κατανομή του βαθμού εποχικότητας στα αεροδρόμια.. Σκοπός των δεικτών αυτών είναι να καταγράψουν τα « προβληματικά αεροδρόμια » και να προσπαθήσουν να μετατρέψουν αυτό το μειονέκτημα σε πλεονέκτημα λαμβάνοντας δραστικές πρωτοβουλίες. Εξάλλου, η βιωσιμότητα τους είναι πρωταρχικό μέλημά τους.



Χάρτης 2 : Γεωγραφική κατανομή του βαθμού εποχικότητας στα Ελληνικά αεροδρόμια με βάση τους συντελεστές κύρτωσης και Gini
 Πηγή : Ιδία Επεξεργασία

Επιλογικά, αυτό που συμπεραίνουμε είναι πως το μεγαλύτερο ποσοστό των 39 αεροδρομίων της χώρας εξυπηρετεί ένα μικρό αριθμό επιβατικού κοινού συγκριτικά με άλλες εστιάζοντας στις ιδιαιτερότητες του Ελλαδικού χώρου όπως φαίνεται και από το Πίνακα 5.

Πίνακας 5 : Ομαδοποίηση αεροδρομίων με βάση την ετήσια επιβατική κίνηση.

Ετήσια επιβατική Κίνηση	Αριθμός Αεροδρομίων
< 100.000	19
100.0001 - 500.000	10
500.001 - 1.000.000	1
1.000.001 – 5.000.000	6
500001 και άνω	3

Πηγή: Τασόπουλος και Κατσής, 2018

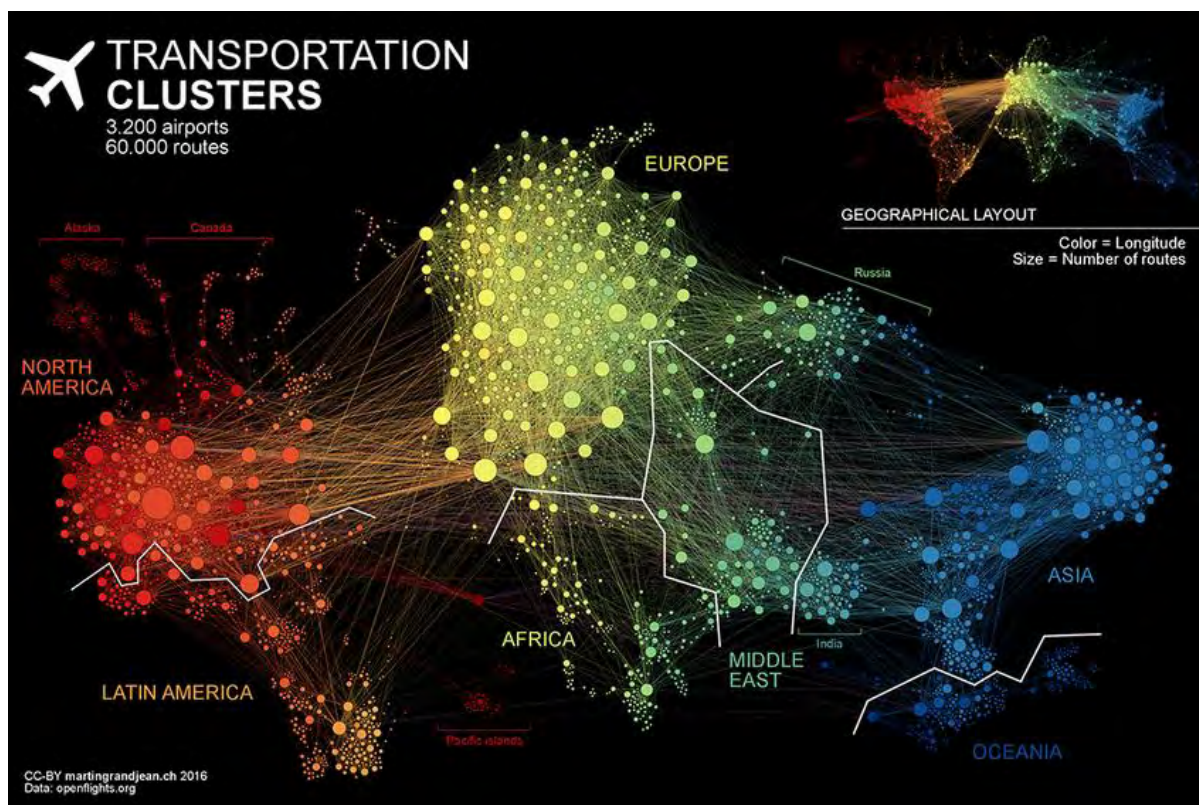
Αποτελεί γεγονός πως τα αεροδρόμια της χώρας από πλευρά χρηματοοικονομικών παραμέτρων δεν λειτουργούν αποδοτικά. Σε αυτό συμβάλει και ο μεγάλος αριθμός τους συγκριτικά με τον πληθυσμό. Για αυτό το λόγο θα ήταν προτιμότερη η αναβάθμιση και η βελτίωση των ήδη υπάρχοντων παρά η ίδρυση νέων. Παρ' όλα αυτά πρέπει να επισημανθεί πως η ιδιομορφία της χώρας, δηλαδή ο αυξημένος αριθμός νησιών χαρακτηρίζεται με κοινωνικό-εθνικό χαρακτήρα σύνδεσης των άγονων γραμμών με μεγαλύτερα οικονομικά κέντρα. Έτσι ταυτόχρονα αποκλείεται και ο αποκλειστικός εμπορικός χαρακτήρας που μπορεί να υπερτερεί σε αεροδρόμια μεγαλύτερης κλίμακας.

Κεφάλαιο 4^ο : Στατιστικές αξιολογήσεις

4.1 : Στατιστικά των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο

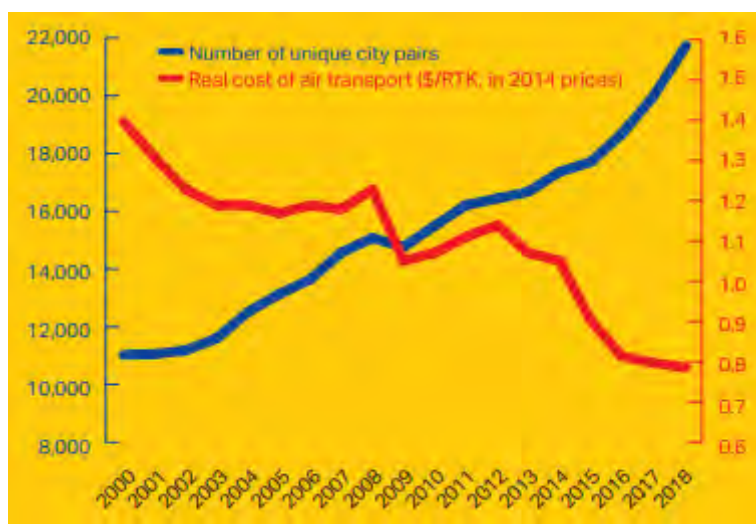
Ο κλάδος των αερομεταφορών αποτελεί μία από τις βασικότερες κορυφαίες και κερδοφόρες βιομηχανίες διεθνώς. Τα αεροσκάφη δραστηριοποιούνται σε περίπου 10.000 αεροδρόμια παγκοσμίως. Αποτελεί το κύριο προμηθευτή υπηρεσιών μεταφοράς που καλύπτει τις ανάγκες των τουριστών. Συγκεκριμένα μόνο στην Ευρώπη ένα ποσοστό μικρότερο από 50% επιλέγει διαφορετική μορφή μεταφοράς ως το βασικό του μέσο. Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μεταμορφώσει την κοινωνία στο έδαφος σε κλίμακες που κυμαίνονται από το τοπική έως τη παγκόσμια. Η αεροπορία έχει κάνει την καθημερινή ζωή σε πολλά μέρη του κόσμου πιο γρήγορη, πιο διασυνδεδεμένη, πιο ποικίλη και πιο εύπορη. Είναι αξιοσημείωτο ότι το παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών διπλασιάζεται σε μέγεθος κάθε 15 χρόνια. Σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή το 2018, εκτιμάται ότι 1,4 εκατομμύρια άνθρωποι μεταφέρθηκαν αεροπορικώς σε πτήσεις εμπορικών αεροπορικών εταιρειών κάπου στον κόσμο. Οι περισσότεροι πραγματοποιήθηκαν σε πτήσεις μικρών αποστάσεων που συνδέουν κοντινές πόλεις στην ίδια χώρα. Σε περιφερειακή κλίμακα, οι συχνές πτήσεις έχουν ενισχυθεί στην πολιτική και οικονομική ολοκλήρωση περιοχών όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και η Ένωση Εθνών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN). Στην Ευρώπη, η φράση «easyJet Generation» αναφέρεται σε νέους που έχουν μεγαλώσει σε μια περιοχή όπου η φτηνή αεροπορία και τα πορώδη σύνορα έχουν επιτρέψει πρωτοφανή κινητικότητα. Σε παγκόσμια κλίμακα, οι ολοένα και μεγαλύτερες υπηρεσίες χωρίς στάση (διάρκειας έως 18 ωρών) αποτελούν απάντηση και κινητήρια δύναμη για την παγκοσμιοποίηση. Οι περισσότεροι από τους κόμβους για τέτοιες πτήσεις είναι παγκόσμιες πόλεις, τα κέντρα διοίκησης και ελέγχου της παγκόσμιας οικονομίας (Bowen & Rodrigue, χ.χ.).

Παρακάτω στο [σχήμα 4](#) δίνεται μία προσπάθεια απεικόνισης των 3.200 κόμβους εναέριας κυκλοφορίας που συνδέουν τα παγκόσμια κέντρα πληθυσμού. Δημιουργήθηκε από τον Martin Grandjean κάνοντας το κοινό του να αντιληφθεί πως υπάρχουν σχέσεις και συνδέσεις πέρα από τις γεωγραφικές θέσεις. Μέσα λοιπόν από αυτή την απεικόνιση εξάγουμε τα συμπεράσματα πως η Ευρώπη παραμένει ένας σημαντικός άξονας στα διεθνή ταξίδια και οι πόλεις στη Δυτική Ακτή της Βόρειας Αμερικής - όπως το Βανκούβερ και το Σαν Φρανσίσκο - ταλαντεύονται ως απάντηση στη βαρυτική έλξη της Ασίας. Ενώ όλα τα αεροδρόμια είναι αποτελεσματικά στη μεταφορά επιβατών από το σημείο Α στο Β υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες τοποθεσίες οι οποίες παίζουν καθοριστικό ρόλο στο παγκόσμιο δίκτυο. Για να συμβάλει στην προοπτική αυτής της σύνδεσης μεταξύ αεροδρομίων, η OAG δημιούργησε το Διεθνές Δείκτη Megahubs, με το αεροδρόμιο βαρέων βαρών που οδηγεί τον κόσμο στη διεθνή συνδεσιμότητα να είναι το London Heathrow (Routley, 2018).



Σχήμα 4 : Οι συνδέσεις εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ 3.200 αεροδρομίων
 Πηγή: Routley, 2018

Οι αεροπορικές μεταφορές πλέον συνδέουν περισσότερες πόλεις με παράλληλα χαμηλότερο κόστος. Αυτό επαληθεύεται και από τη χρονιά του 2018 όπου μέσα από στατιστικά στοιχεία οι αεροπορικές εταιρείες στόχευαν στη διαρκή αύξηση των δρομολογίων ζευγών πόλεων παγκοσμίως. Έτσι, απαριθμήθηκαν περίπου 22.000 ζεύγη πόλεων τα οποία έχουν συχνή εξυπηρέτηση και επικοινωνία. 1.300 περισσότερα από τα ζεύγη που υπήρχαν το 2017. Ενώ εντοπίζονται σημαντικές βελτιώσεις σχετικά και με τη σχέση (συνδεσιμότητα – πραγματικό κόστος). Πιο συγκεκριμένα, το κόστος τις τελευταίες δύο δεκαετίες (το πραγματικό, προσαρμοσμένο στον πληθωρισμό κόστος των αεροπορικών μεταφορών) μειώθηκε κατά το ήμισυ τα τελευταία 20 χρόνια και περαιτέρω το 2018. Με αυτό τον τρόπο ο κλάδος των αερομεταφορών έχει την δυνατότητα να μπορεί να προσφέρει τα πλεονεκτήματα της στο κοινό όπως φαίνεται και από το [διάγραμμα 6](#) σύμφωνα με το Annual Review του IATA.



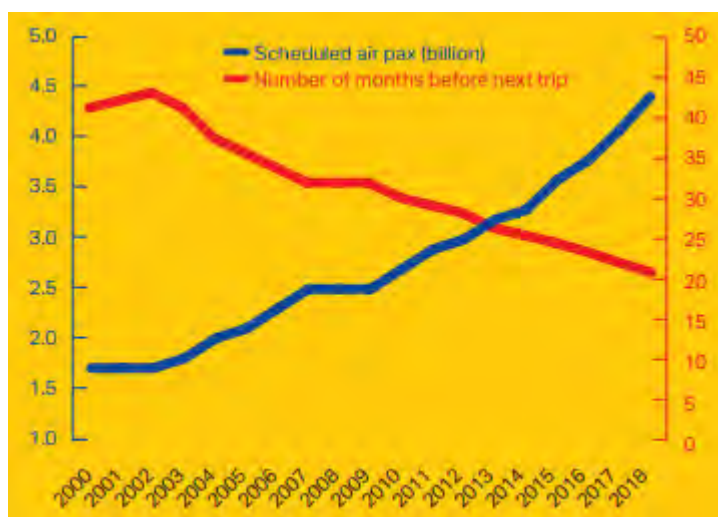
Διάγραμμα 6: Μοναδικά ζεύγη πόλεων και πραγματικό κόστος μεταφοράς Πηγή: IATA Annual Review 2019

Εν συνεχεία, ακόμη και στις δύσκολες περιόδους της παγκόσμιας οικονομίας οι αεροπορικές μεταφορές ήταν ο κλάδος που την στήριζε περισσότερο και με την ανθεκτικότητα της όπως προαναφέρθηκε καθώς και με το τουρισμό και το εμπόριο την κράτησαν στάσιμη. Επομένως, οι τουρίστες προσπαθούν να βάζουν τις διακοπές τους σε ένα μεγάλο κομμάτι της ενημερίας τους ξοδεύοντας μάλιστα μόνο το 2018 έπειτα από στατιστικά στοιχεία 850 δισεκατομμύρια δολάρια ποσό αυξημένο κατά 10% συγκριτικά με το 2017.

Τα 22.000 ζεύγη πόλεων λοιπόν σε συνδυασμό με το χαμηλότερο κόστος των αεροπορικών μεταφορών είναι αυτά που παίζουν καταλυτικό ρόλο στο εμπόριο αγαθών αλλά και υπηρεσιών. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο όμως βοηθούν στην οποιαδήποτε ενίσχυση επενδύσεων αλλά και οικονομικών ροών και δικτύων.

Οι αεροπορικές μεταφορές μπορεί να αντιπροσωπεύουν μόνο ένα μικρό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο, παρ' όλα αυτά όμως η αξία τους για τη μεταφορά τους το 2018 ανήλθε σε 6,7 τρισεκατομμύρια δολάρια.

Όπως έχει αναφερθεί αρκετές φορές σε αυτήν την εργασία, ο πυρήνας της είναι πως τα αεροπορικά ταξίδια πλέον δεν αντιπροσωπεύουν μία υπηρεσία πολυτελείας αλλά είναι προσιτά για όλο και περισσότερους φτάνοντας το 2018 να πραγματοποιήθηκαν 4,3 δισεκατομμύρια ταξίδια. Αιτία της αύξησης των ταξιδιών αυτών και των συχνότερων πτήσεων ανά επιβάτη είναι πως η σύνδεση των πόλεων μειώνει άμεσα το κόστος των αεροπορικών μεταφορών εξοικονομώντας χρόνο για τους φορτωτές και τους ταξιδιώτες ενώ η παράλληλη μείωση του αντίτιμου των αεροπορικών εισιτηρίων έχει συνεισφέρει επίσης. Αξιοσημείωτο είναι μάλιστα το γεγονός πως ο μέσος πολίτης το 2000 πετούσε μία φορά κάθε 44 μήνες συγκριτικά με το 2018 όπου πλέον οι μήνες αυτοί έχουν μειωθεί στους 21 όπως διακρίνεται και στο [διάγραμμα 7](#) :



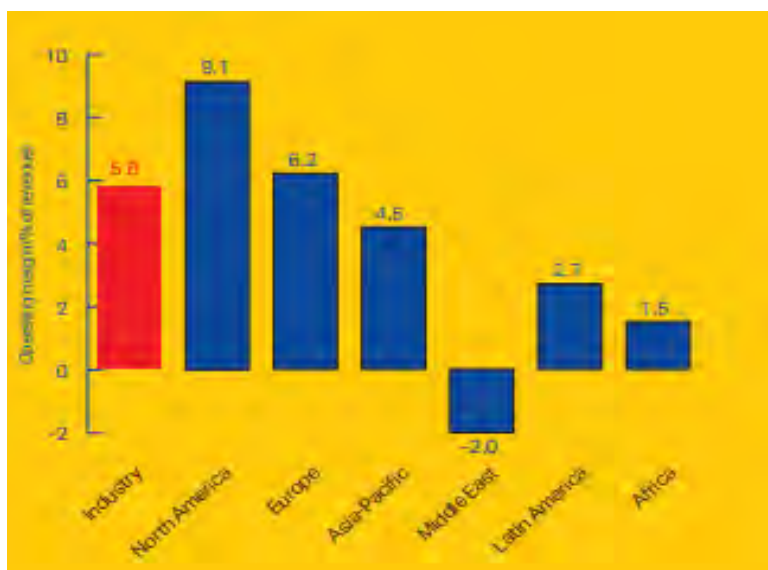
Διάγραμμα 7: Προσβασιμότητα αεροπορικών ταξιδιών
Πηγή : Πηγή: IATA Annual Review 2019

Αναφορικά με τις παγκόσμιες αγορές τώρα, και συγκεκριμένα με αυτή της Κίνας ήταν και εκείνη η οποία κατάφερε να προσθέσει τα περισσότερα ταξίδια. Περίπου λοιπόν 4 δισεκατομμύρια ταξίδια κατέγραψε από origin destination (O-D) παγκοσμίως το 2018. Μεταξύ αυτών, τα εσωτερικά δρομολόγια εντός της Κίνας παρείχαν και πάλι τη μεγαλύτερη

σταδιακή αύξηση των επιβατικών ταξιδιών, προσθέτοντας μόλις κάτω από 50 εκατομμύρια ταξίδια. Σε δεύτερη μοίρα συναντιούνται οι αγορές των ΗΠΑ αλλά και της Ινδίας. Αντιθέτως, όμως η αγορά της Ινδίας, μία αγορά η οποία τακτικά παρατηρεί η IATA είναι αυτή που σημείωσε την ταχύτερη αύξηση του αριθμού του επιβατικού κοινού. Δηλαδή + 18,5%, μιλώντας πάντα για το 2018.

Σε μία επόμενη παρατήρηση, η αγορά επιβατικών O – D των ΗΠΑ κατάφερε να γίνει η μεγαλύτερη στο κόσμο. Και αυτό διότι μπορεί η εγχώρια αγορά της Κίνας να είχε προσθέσει τα περισσότερα ταξίδια επιβατών το 2018 όπως ειπώθηκε σε προηγούμενες παραγράφους η εγχώρια αγορά των ΗΠΑ όμως, πραγματοποίησε 590 εκατομμύρια ταξίδια επιβατών το 2018. Έτσι, έφερε τη Κίνα τώρα στη δεύτερη θέση με 515 εκατομμύρια, ακολουθούμενη από την Ινδία με 116 εκατομμύρια.

Υπάρχουν όμως και οι περιφερειακές οικονομικές επιδόσεις του κλάδου όπου εκεί πρωταρχικό ρόλο έχουν οι αεροπορικές εταιρείες της Βόρειας Αμερικής. Σε Ευρώπη, την Ασία-Ειρηνικό και τη Λατινική Αμερική σημειώθηκε ακόμη σταθερή κερδοφορία ενώ, οι αερομεταφορείς στη Μέση Ανατολή και στην Αφρική αντιμετώπισαν ιδιαίτερα δύσκολα λειτουργικά περιβάλλοντα όπως φαίνεται και από το [διάγραμμα 8](#), όπου διακρίνεται και το περιθώριο λειτουργίας (% εσόδων).



Διάγραμμα 8: Περιφερειακή απόδοση κέρδους

Πηγή : IATA Annual Review 2019

Τέλος, αυτό που δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς είναι πως η αεροπορική βιομηχανία, είναι μια βιομηχανία υψηλού όγκου και χαμηλού περιθωρίου. Έτσι, αν αναλογιστούμε τα καθαρά κέρδη ανά επιβάτη για την κερδοφορία των περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών τότε η βιομηχανία κέρδιζε 6,85 \$ ανά επιβάτη το 2018. Σε περιφερειακό επίπεδο, όμως οι αερομεταφορείς της Βόρειας Αμερικής είχαν τις καλύτερες επιδόσεις, κερδίζοντας 14,66 \$ ανά επιβάτη ενώ αυτές Αφρική και τη Λατινική Αμερική. Συνολικά, είχαν κατά μέσο όρο απώλεια 1,09 \$ και 1,65 \$, αντίστοιχα, για κάθε επιβάτη που μετέφεραν.

Οι αεροπορικές μεταφορές λοιπόν δεν μπορούν να στοχεύσουν στην παγκόσμια ευημερία χωρίς ένα αποτελεσματικό και ενεργοποιητικό ρυθμιστικό σύστημα και, συγκεκριμένα, δίκαιη και λογική φορολογία. Η ρύθμιση αυτή πρέπει να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί χρησιμοποιώντας έξυπνες αρχές.

Συμπερασματικά, η 20ετής πρόβλεψη επιβατών της IATA προβλέπει διπλασιασμό της ζήτησης επιβατών τις επόμενες δύο δεκαετίες. Άρα είναι δυσκολότερο να προβλεφθούν οι προκλήσεις αυτής της ανάπτυξης και του παγκόσμιου πολιτικού περιβάλλοντος. Γι' αυτό το λόγο δημοσιεύτηκε από την IATA η έκθεση Future of the Airline Industry 2035 με σκοπό να κατευθύνει τις αεροπορικές εταιρείες και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής. Η έκθεση έχει χρησιμοποιηθεί από διάφορους αερομεταφορείς και κυβερνήσεις (για παράδειγμα της Νέας Ζηλανδίας) για τη χάραξη πολιτικής και στρατηγικής.

4.2 : Στατιστικά των αερομεταφορών και διανυκτερεύσεις σε εθνικό επίπεδο

Είναι ευρέως γνωστό πως η μετακίνηση σε έναν προορισμό και η παραμονή του σ' αυτόν για κάποιο διάστημα είναι η σημασία του όρου του ταξιδιού. Το 2018, ο ελληνικός τομέας Ταξίδια & Τουρισμός αυξήθηκε με ρυθμό 6,9% σε διάστημα τρεισήμισι φορές το ρυθμό της ευρύτερης εθνικής οικονομίας του, η οποία αυξήθηκε κατά 2,0%. Με λίγα λόγια, ο τομέας αντιπροσωπεύει το 20,6% του ελληνικού ΑΕΠ σε σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο του 10,4%. Αυτό σημαίνει ότι ένα στα πέντε ευρώ που δαπανήθηκε στην Ελλάδα πέρυσι προήλθε από τον τομέα Ταξίδια & Τουρισμός, αξίας 37,5 δισ. Ευρώ.

Το 2018, στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκαν συνολικά 34.831 χιλ. επισκέψεις στις 13 Περιφέρειες της χώρας, παρουσιάζοντας αύξηση 12,3%, σε σχέση με το 2017. Στις τρεις πρώτες θέσεις κατάταξης των χωρών με βάση τον αριθμό των επισκέψεων το 2018 διατηρήθηκαν η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Βουλγαρία (SETE, 2019). Αναλυτικότερα, οι ροές επισκεπτών μέσω αεροδρομίων αυξήθηκαν κατά 13,6%. Λαμβάνοντας ενδεικτικά στοιχεία μέσω της Fraport Greece μόνο σε εκείνα τα αεροδρόμια που καταλαμβάνουν άλλωστε ένα μεγάλο ποσοστό της συνολικής κίνησης των αεροδρομίων διαπιστώθηκε για το 2018 με βάση τη χώρα προέλευσης, πως οι 5 πρώτες χώρες με τους περισσότερους επισκέπτες αεροπορικώς ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Πολωνία και η Ολλανδία. Τέλος, η αύξηση των ταξιδιωτικών εσόδων δημιούργησαν συνθήκες όπου οι μέσες δαπάνες ανά ταξίδι αυξήθηκαν και εκείνες οριακά κατά 1 ευρώ ή 0,3%. Δηλαδή από 485€ σε 486€. Τα δύο τρίτα των εισερχόμενων ελληνικών ταξιδιωτικών δαπανών προέρχονταν από διεθνείς επισκέπτες (66%) και το ένα τρίτο από εσωτερικά ταξίδια (34%).

Διανυκτερεύσεις:

Οι διανυκτερεύσεις διαμορφώθηκαν στις 227.012 χιλ. παρουσιάζοντας αύξηση 8,2%. Αυτό οφείλεται σε αύξηση 10,1% στις διανυκτερεύσεις των κατοίκων της ΕΕ, καθώς και από αύξηση 3,4% διανυκτερεύσεις που διαμένουν από κατοίκους τρίτων χωρών. Η αύξηση των διανυκτερεύσεων από κατοίκους της ΕΕ οφείλεται σε αυξήσεις κατά 12,2% σε διανυκτερεύσεις που διαμένουν από κατοίκους της ζώνης του ευρώ και κατά 6,8% σε διανυκτερεύσεις από κατοίκους χωρών εκτός της ζώνης του ευρώ της ΕΕ. Στις τρεις πρώτες θέσεις κατάταξης των χωρών με βάση τον αριθμό των διανυκτερεύσεων το 2018 βρέθηκαν η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία, ενώ στις τρεις πρώτες θέσεις με βάση τον αριθμό τις εισπράξεις η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, στον αριθμό των διανυκτερεύσεων παρατηρήθηκε αύξηση κατά 13,2% για τους Γερμανούς κατοίκους και κατά 12,1% για τους Γάλλους κατοίκους, ενώ μειώθηκε κατά 3,1% για τους κατοίκους του Ηνωμένου Βασιλείου. Όσον αφορά τις χώρες εκτός ΕΕ, ο αριθμός των

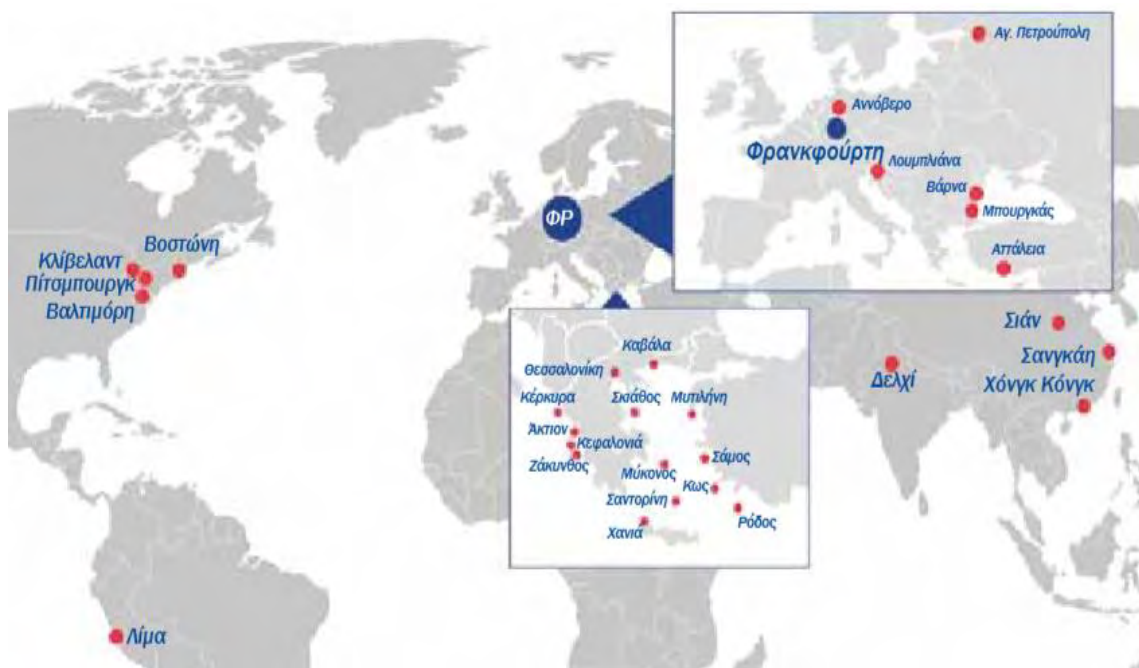
διανυκτερεύσεων από Ρώσους κατοίκους μειώθηκε κατά 12,3%, ενώ οι διανυκτερεύσεις από κατοίκους των ΗΠΑ αυξήθηκαν κατά 22,2%. Επιπλέον, οι δαπάνες ανά διανυκτέρευση αυξήθηκαν κατά 1,7%. Δηλαδή από 69 € σε 70 €, ενώ η μέση διάρκεια διαμονής μειώθηκε ελαφρά κατά 1,5% από έτος σε έτος σε 7 νύχτες.

Κεφάλαιο 5^ο : Ο ρόλος της Fraport στα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια

5.1 : Η ιστορία της

Η εταιρεία Fraport AG διαθέτει μια ηγετική θέση παγκοσμίως στην αγορά διαχείρισης αερολιμένων. Ιδρύθηκε με την επωνυμία Südwestdeutsche Luftverkehrs AG (Αερολιμένας νοτιοδυτικής Γερμανίας) το 1924 και ενώ τα πρώτα χρόνια λειτούργησε στο Rebstock, από το 1936 μέχρι και σήμερα βρίσκεται στην περιοχή του Rhein-Main. Έχει στην κατοχή της την διαχείριση λειτουργίας, καθώς και την ευθύνη, του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης, που αποτελεί και έναν από τους πιο σημαντικούς κόμβους των αεροπορικών μεταφορών παγκοσμίως, καθώς χρησιμεύει και ως ευρωπαϊκός κόμβος για το παγκόσμιο δίκτυο των εταιριών Star Alliance. Εκτός από τις εξαιρετικές αεροπορικές, οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις που διαθέτει, έχει την φήμη και ενός αεροδρομίου γρήγορης μεταφοράς.

Η Fraport AG μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας από τους κορυφαίους ομίλους στην διαχείριση των αερολιμένων σε ολόκληρο τον κόσμο. Σήμερα δραστηριοποιείται σε τέσσερις ηπείρους και σε 14 περιοχές παγκόσμια. Κάποιες από αυτές είναι η Φρανκφούρτη, η Βάρνα, Αγία Πετρούπολη, η Σιάν, η Λουμπλιάνα, κ.α. αξιοποιώντας έτσι την εμπειρία και την τεχνογνωσία που διαθέτει και έχει αποκτήσει έπειτα από πολλές δεκαετίες λειτουργίας του Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης και πολλών άλλων σε ολόκληρο τον κόσμο. Όπως παρατηρείται και από το [σχήμα 5](#) διακρίνονται οι περιοχές δραστηριοποίησης της εταιρίας καθώς και μεμονωμένα τα αεροδρόμια που κατέχει σε ολόκληρο τον κόσμο.



Σχήμα 5 : Τα αεροδρόμια που διαθέτει η Fraport σε όλο τον κόσμο
Πηγή: Έντυπο της Fraport, Τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια.

5.2 : Το έργο και η δραστηριότητα της στον Ελλαδικό χώρο

Το 2015 αποτέλεσε έτος ορόσημο για τη Γερμανοελληνική κοινοπραξία Fraport – Slentel και την Ελληνική ανάπτυξη. Πέρα από την ίδρυση της Fraport Greece, στις 14 Δεκεμβρίου 2015, το ελληνικό Δημόσιο, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) υπέγραψαν συμβάσεις με τη Fraport Greece 40-ετούς διάρκειας για 14 περιφερειακά αεροδρόμια στην Ελλάδα. Κύριο μέλημα της εταιρίας ήταν αρχικά η βελτίωση των αεροδρομίων. Η συντήρηση, η διαχείριση, η λειτουργία έρχονται σε αμέσως δεύτερη μοίρα για την σταδιακή και ουσιαστική ανάπτυξη τους.

Οι ομάδες των αεροδρομίων είναι 2 (Ομάδα Α και Ομάδα Β). Κάθε μία περιλαμβάνει 7 αεροδρόμια ενώ ο διαχωρισμός έγινε σύμφωνα με μία διαγνωστική διαδικασία με υπεύθυνο το ελληνικό κράτος.

Έτσι, στη **πρώτη ομάδα** υπάρχουν :

- Άκτιο
- Χανιά
- Κέρκυρα
- Καβάλα
- Κεφαλονιά
- Θεσσαλονίκη
- Ζάκυνθος

Στη **δεύτερη ομάδα** υπάρχουν :

- Κως
- Μυτιλήνη
- Μύκονος
- Ρόδος
- Σάμος
- Σαντορίνη
- Σκιάθος

Παράλληλα, θα μπορούσε να διαχωριστεί και η Fraport Greece σε δύο εταιρείες οι οποίες εδρεύουν στην Αθήνα. Έτσι, αντίστοιχα για την ομάδα Α ιδρύθηκε η Fraport Regional Airports of Greece A S.A. ενώ για την ομάδα Β η Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Ενώ, υπάρχει και μία τρίτη (Management Company) η οποία έχει βοηθητικό κυρίως χαρακτήρα για τη διαχείριση των κεντρικών λειτουργιών των δύο πρώτων.

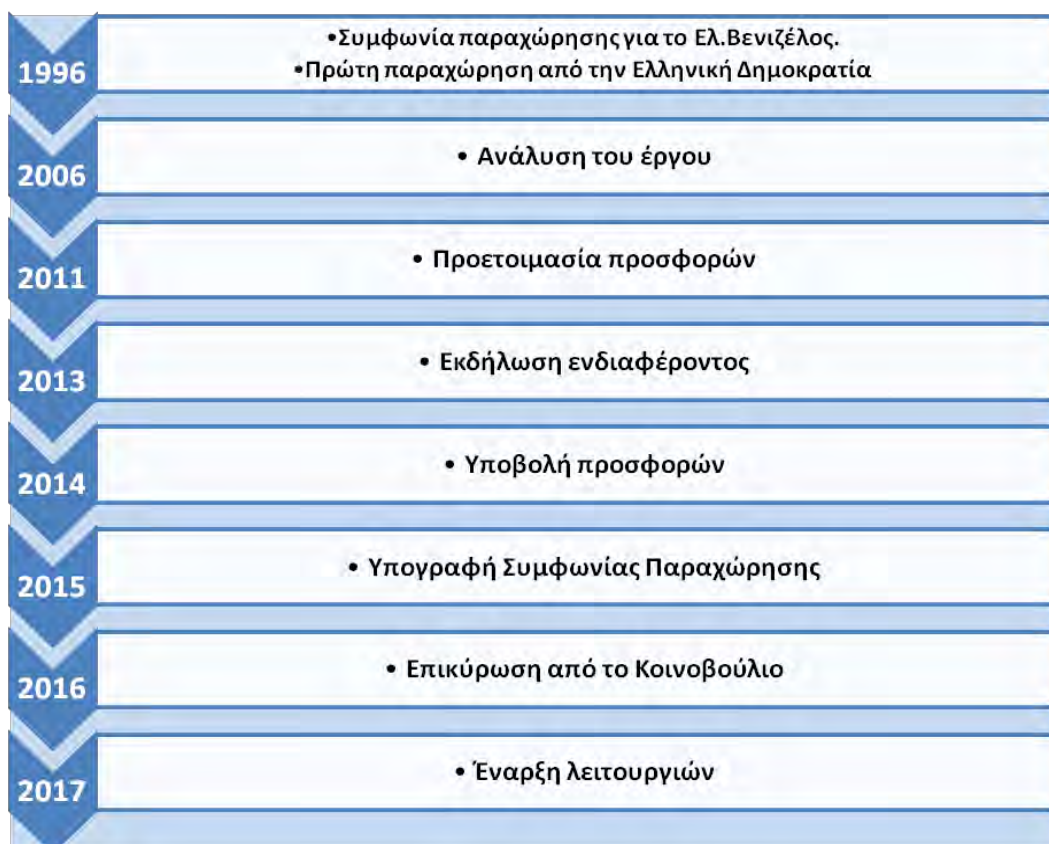
Έπειτα από δύο χρόνια, στις **11 Απριλίου 2017** και με την καταβολή εφάπαξ 1,23 δις. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ **πραγματοποιήθηκε και η οριστική παραχώρηση των αεροδρομίων.** Τα οποία ήταν της : Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, των Χανίων, της Κεφαλονιάς, της Ζακύνθου, του Ακτίου, της Καβάλας, της Ρόδου, της Κω, της Σάμου, της Μυτιλήνης, της Μυκόνου, της Σαντορίνης και της Σκιάθου.

Εκτός από το ποσό των 1,234 δις. ευρώ που θα προκαταβάλει η εταιρία για την παραχώρηση, θα καταβάλει κάθε χρόνο το αντίτιμο των 22,9 εκατ. ευρώ καθώς και το 28,5 % των λειτουργικών κερδών του κάθε έτους. Ως το τέλος του 2021 η συνολική επένδυση σε υποδομές προβλέπεται να ξεπεράσει το ποσό των 415 εκατ. ευρώ ενώ περισσότερες από 600

νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν. Μέχρι το τέλος της παραχώρησης το ελληνικό κράτος θα έχει λάβει περίπου 10 δις. εκατ. ευρώ από την Fraport (Zinell & Kladis, 2018).

Μέτοχοι της Fraport Greece αποτελούν η Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, ο Όμιλος Κοπελούζου και το Ευρωπαϊκό Ταμείο 2020 Marguerite. Ξεκινώντας, με τη Fraport AG, η οποία είναι και ο μεγαλύτερος μέτοχος αντιμετωπίζουμε μία παγκόσμια ισχυρή δύναμη καθώς είναι ιδιοκτήτρια του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης. Συνεχίζοντας, ο όμιλος Κοπελούζου διαθέτει μετοχές σε διάφορους κλάδους (Ελλάδα και εξωτερικό) κυρίως στη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ενώ το Marguerite στοχεύει στην ενέργεια, την κλιματική αλλαγή, τις υποδομές αλλά και τις μεταφορές. Η πορεία όμως της επιβατικής κίνησης αλλά και η εξέλιξη της παραχώρησης είναι αυτά που θα βάλουν τα θεμέλια για πρόσθετες επενδύσεις για τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την επέκταση των υποδομών.

Πιο συγκεκριμένα όμως, ο Όμιλος Κοπελούζου κατέχει μία ηγετική θέση στην ελληνική αγορά αφού την αποτελούν όπως προαναφέρθηκε εταιρίες που δραστηριοποιούνται στους πιο σημαντικούς κλάδους της Ελληνικής και παγκόσμιας οικονομίας. Συμμετέχει επίσης σε κοινοπρακτικά σχήματα σε συνεργασία με διεθνείς ομίλους όπως ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν η γερμανική Fraport AG, η ρωσική Gazprom, η ιταλική ENEL, η ρωσική VTB Capital, η γαλλική JCDecaux κ.α. Ενώ, στο κλάδο των αερομεταφορών πέρα από τη συμμετοχή του και τη συνεργασία του με τη Fraport Greece για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια είναι και η μόνη ιδιωτική ελληνική συμμετοχή στο Ελ. Βενιζέλος.



Σχήμα 5: Η Ανάπτυξη του Έργου
Πηγή: (Zinell & Kladis, 2018)

5.3 : Το προφίλ των 14 περιφερειακών αεροδρομίων

Η αξιοποίηση που μπορεί να γίνει σε αεροδρόμια τα οποία εστιάζουν στην τουριστική κίνηση είναι εκείνη η οποία έχει και ως στόχο την ακμή του τουρισμού και κατ'επέκταση της Ελληνικής οικονομίας.

Από τα 14 αεροδρόμια της μελέτης περίπτωσης τρία από αυτά βρίσκονται στην ηπειρωτική Ελλάδα (Ακτιον, Καβάλα και Θεσσαλονίκη), ενώ τα υπόλοιπα έντεκα βρίσκονται στα νησιά Κέρκυρα, Κρήτη (Χανιά), Κεφαλονιά, Κω, Λέσβο/Μυτιλήνη, Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Σαντορίνη, Σκιάθο και Ζάκυνθο όπως φαίνεται και στο [σχήμα 7](#).



Σχήμα 7: Τα 14 Περιφερειακά αεροδρόμια υπό την υποστήριξη της Fraport Greece.

Πηγή : (Zinell & Kladis, 2018).

Έπειτα από την πρόοδο και το πέρασμα του χρόνου η Fraport Greece βρίσκεται σε διαρκής ενημέρωση του κοινού για τα στατιστικά δεδομένα και τον τρόπο διαχείρισης αλλά και λειτουργίας ως τώρα των αεροδρομίων που έχει αναλάβει. Το πρόγραμμα που έχει σκοπό τον εκσυγχρονισμό όλων των εγκαταστάσεων έχει ως έτος στόχο ολοκλήρωσης το 2021 μαζί με τη παράλληλη παράδοση των νέων αεροδρομίων της Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Κέρκυρας και της Θεσσαλονίκης.

Μιλώντας όμως με αριθμούς μόνο το 2018 με κύκλο εργασιών 414,8 εκατ. ευρώ και λειτουργικά κέρδη EBITDA⁵ 146,8 εκατ. η Fraport Greece σημείωσε ρεκόρ κίνησης με

⁵ Το Ebitda είναι τα αρχικά (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Δηλαδή είναι τα κέρδη μιας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν οι τόκοι, οι φόροι και η απόσβεση. Το κέρδος και το κόστος μιας επιχείρησης υπολογίζονται ως εξής :

Έσοδα – Κόστος πωλήσεων = Μικτό κέρδος

Μικτό κέρδος – Κόστος Λειτουργίας = **EBITDA**

29,877 εκατ. επιβάτες σε αντίθεση με τα 27,433 εκατ. του 2017. Σημειώθηκε δηλαδή αύξηση 8,9% ενώ, ήταν η πρώτη πλήρης δωδεκάμηνη χρήση για την παραχωρησιούχο εταιρία. Αναλυτικότερα, μπορεί στο εσωτερικό να υπήρξε αύξηση 1,2% (6,96 εκατ. επιβάτες), στις εξωτερικές πτήσεις όμως το ποσοστό αύξησης άγγιξε το 11,5% με 20,55 εκατ. επιβάτες αυτή τη φορά. Επιπλέον, τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 1,8 εκατ. ευρώ και αυτό εξαιτίας του κόστους εξυπηρέτησης του δανεισμού με τον οποίο χρηματοδοτήθηκε το εφάπαξ τίμημα παραχώρησης.

Τα αεροδρόμια που ξεχώρισαν είναι αυτά της Μυκόνου (16,8% αύξηση) και της Σαντορίνης (15,6% αύξηση) τα οποία όμως έφτασαν πίσω από αυτό της Καβάλας η οποία σημείωσε το πρωτόγνωρο γι' αυτήν ποσοστό της τάξης του 20,4 αύξησης από την προηγούμενη χρονιά της. Βέβαια το γεγονός αυτό οφείλεται στο γεγονός της χρήσης του ως εναλλακτικό σε αυτό της Θεσσαλονίκης. Αυτό έγινε μόνο τη πρώτη περίοδο του 2018 λόγω των δημόσιων έργων, παρ' όλα αυτά οι θετικές επιπτώσεις για τη Καβάλα ήταν αρκετές.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως απόρροια των παραπάνω και έπειτα από μελέτες και παρατηρήσεις η Aegean Airlines κατέχει το πρωταρχικό ρόλο ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρίες που εξυπηρετούν τα 14 αυτά αεροδρόμια. Στη δεύτερη θέση συναντάται η Ryanair η οποία έχει μερίδιο 11,6% σε σχέση με την Aegean που έχει 19,6% ενώ αμέσως μετά έρχεται και η Easyjet με 5.7%.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως έπειτα από την ολοκλήρωση και τη παράδοση των αεροδρομίων η εταιρία θα προχωρήσει και σε αύξηση των αερολιμενικών τελών. Αυτό σημαίνει πως από 13 ευρώ πλέον θα γίνουν 18,50. σύμφωνα πάντα με την ετήσια οικονομική έκθεση της Fraport AG.

Ξεκινώντας όμως με τη μελέτη και τη παρατήρηση το χρονοδιαγράμματος και τις διενέργειες που θα εφαρμοστούν σε κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά μας δίνεται σαν αποτέλεσμα ένα ολοκληρωμένο πλάνο εκμοντέρνησης τους. Το πλάνο αυτό ακόμη άμεσες και έμμεσες εργασίες ως μέσα για την αύξηση του επιβατικού κοινού δημιουργώντας συνάμα τις κατάλληλες και ευχάριστες συνθήκες πτήσεις.

5 καινούργιοι τερματικοί σταθμοί

- Θεσσαλονίκη
- Κεφαλονιά
- Κως
- Λέσβος
- Κέρκυρα

Ανακαίνιση και επέκταση κτιρίων σε 5 αεροδρόμια

- Σκιάθος
- Σάμος
- Μύκονος
- Σαντορίνη
- Άκτιο

Αναμορφώθηκαν 4 τερματικά

- Ζάκυνθος
- Χανιά
- Καβάλα
- Ρόδος

1. Αεροδρόμιο Ακτίου

Ένα από τα μικρότερα αεροδρόμια της χώρας είναι αυτό του Ακτίου, το οποίο απέχει μόλις 725 μέτρα από την Πρέβεζα. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 9 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Ανακαίνιση και επέκταση κατά 2.381 m² του τερματικού σταθμού
- ✚ Εγκατάσταση νέου συστήματος για τον έλεγχο των αποσκευών
- ✚ Ανακαίνιση του οδοστρώματος των αεροδιαδρόμων
- ✚ Αύξηση των πυλών αλλά και των σταθμών Check-in
- ✚ Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου








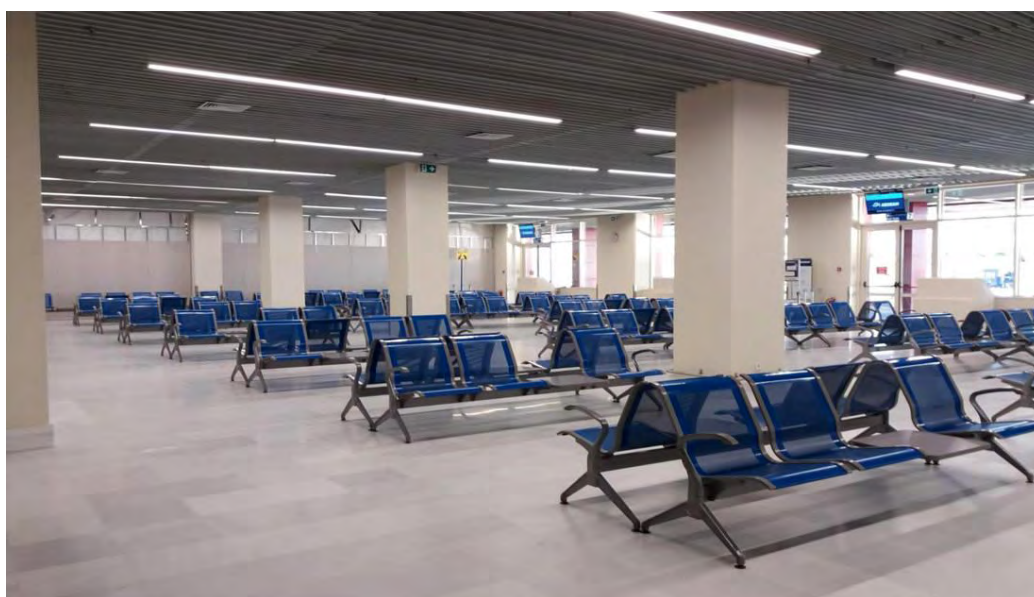
Σχήμα 8 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου του Ακτίου

Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

2. Αεροδρόμιο Χανίων « Ιωάννης Δασκαλογιάννης »

Στις 19 Απριλίου 2018 η Fraport Greece παρουσίασε τα νέα σχέδια για την ανάπτυξη του αεροδρομίου των Χανίων. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 4.9 εκατ. Ευρώ.

-  Αναδιοργάνωση του εσωτερικού χώρου και του χώρου αναχωρήσεων
-  Επέκταση του δικτύου ασφαλείας
-  Ανακαίνιση του οδοστρώματος των αεροδιαδρόμων
-  Αύξηση του αριθμού των πυλών
-  Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου







Σχήμα 9 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου των Χανίων

Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

3. Αεροδρόμιο Κέρκυρας « Ιωάννης Καποδίστριας »

Στο επιμελητήριο της Κέρκυρας στις 2 Μαΐου του 2017 παρουσιάστηκαν τα νέα κατασκευαστικά σχέδια για την αναβάθμιση του αεροδρομίου της. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 36 εκατ. Ευρώ,

-  Δημιουργία νέου τερματικού σταθμού και αναβάθμιση του ήδη υπάρχοντος
-  Αύξηση των πυλών αλλά και των σταθμών Check-in
-  Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου
-  Ανακαίνιση του οδοστρώματος των αεροδιαδρόμων








Σχήμα 10 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Κερκύρας

Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

4. Αεροδρόμιο Καβάλας « Μέγας Αλέξανδρος »

Τα σχέδια ανάπτυξης του αεροδρομίου της Καβάλας θα συμβάλλουν καθοριστικά στην αύξηση του αριθμού των επιβατών του. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 10.7 εκατ. Ευρώ

-  Επέκταση και αναβάθμιση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού κατά 2.000 τ.μ.
-  Αύξηση των σταθμών Check-in
-  Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου
-  Ανακαίνιση του οδοστρώματος των αεροδιαδρόμων
-  Αναδιοργάνωση του χώρου στάθμευσης



Σχήμα 11 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Καβάλας
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

5. Αεροδρόμιο Κεφαλονιάς « Άννα Πολλάτου »

Η ανάπτυξη του αεροδρομίου της Κεφαλονιάς άρχισε τον Μάιο του 2018, όπου παρουσιάστηκαν τα νέα σχέδια από την Fraport Greece. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 24 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Δημιουργία νέου τερματικού σταθμού 11.000 τ.μ και αναβάθμιση του ήδη υπάρχοντος
- ✚ Αύξηση των πυλών αλλά και των σταθμών Check-in
- ✚ Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου
- ✚ Ανακαίνιση του οδοστρώματος των αεροδιαδρόμων
- ✚ Αναβάθμιση του ελέγχου των αποσκευών



Σχήμα 12 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Κεφαλονιάς

Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

6. Αεροδρόμιο Κω «Ιπποκράτης»

Μέσω μιας σειράς εκδηλώσεων δημοσίου διαλόγου στις 29 Νοεμβρίου 2017 παρουσιάστηκαν στη Κω τα νέα σχέδια για του αεροδρομίου της. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 44 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Κατασκευή νέου τερματικού σταθμού 25.000 τ.μ.
- ✚ Ίδρυση νέου πυροσβεστικού σταθμού
- ✚ Αύξηση των σταθμών Check-in
- ✚ Βελτίωση των σημείων ελέγχου αλλά και ασφαλείας του αεροδρομίου
- ✚ Αύξηση την συνολικής έκτασης του αεροδρομίου περίπου 200%



Σχήμα 13 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Κω
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

7. Αεροδρόμιο Μυτιλήνης « Οδ. Ελύτης »

Στις αρχές του 2017 στην Μυτιλήνη ξεκίνησαν οι εργασίες για την τεράστια αναβάθμιση του ήδη υπάρχοντος, πολύ μικρού αεροδρομίου της. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 20 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Δημιουργία νέου τερματικού σταθμού καθώς και χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών
- ✚ Ίδρυση καινούργιου πυροσβεστικού σταθμού
- ✚ Αύξηση των σταθμών Check-in
- ✚ Αύξηση την συνολικής έκτασης του αεροδρομίου περίπου 185%





Σχήμα 14 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Μυτιλήνης

Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

8. Αεροδρόμιο Μυκόνου

Στις 12 Μαΐου το 2017 στην Μύκονο παρουσιάστηκαν από την Fraport Greece τα νέα σχέδια για την αναβάθμιση του αεροδρομίου της. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 24 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Αναδιαμόρφωση και επέκταση του τερματικού σταθμού όπου προστέθηκαν 4.500 τ.μ.
- ✚ Αύξηση του αριθμού check-in
- ✚ Αύξηση των θυρών αναχώρησης
- ✚ Πολλαπλασιασμός των θυρών αναχώρησης και των λωρίδων ελέγχου ασφαλείας
- ✚ Ίδρυση καινούργιου πυροσβεστικού σταθμού



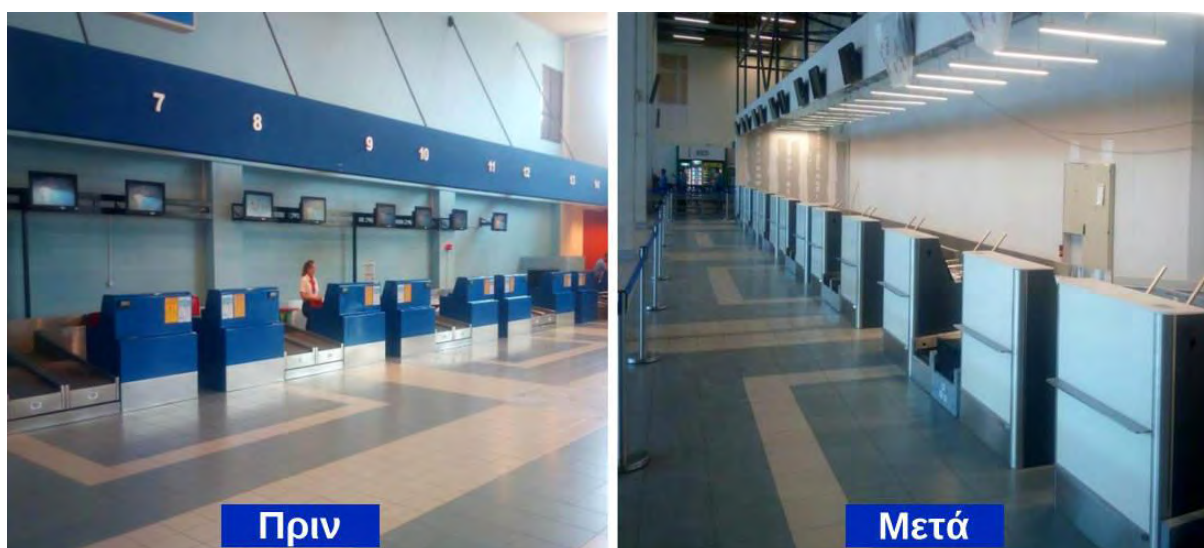


Σχήμα 15 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Μυκόνου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

9. Αεροδρόμιο Ζακύνθου “Διονύσιος Σολωμός”

Σε μία εκδήλωση που οργανώθηκε στην Ζάκυνθο στις 14 Φεβρουαρίου το 2018, η Fraport Greece παρουσίασε τα νέα αναλυτικά σχέδια αναβάθμισης του αεροδρομίου της Ζακύνθου. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 13,7 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Ανακαίνιση και αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού
- ✚ Ανακαίνιση του πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
- ✚ Νέος πυροσβεστικός σταθμός
- ✚ Αναδιοργάνωση των χώρων στάθμευσης-προσγείωσης/απογείωσης
- ✚ 33% αύξηση του αριθμού των σταθμών check-in

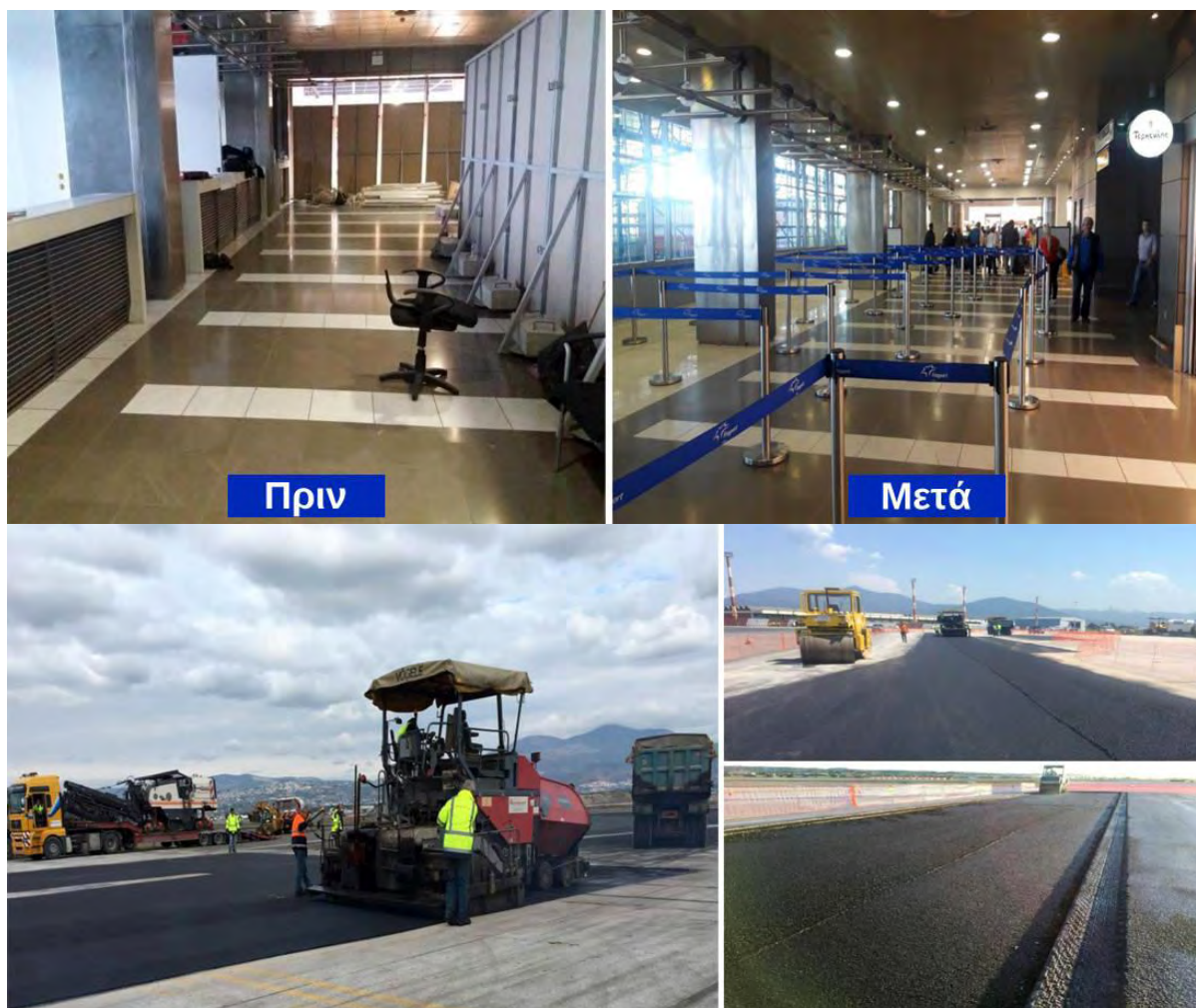


Σχήμα 16 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Ζακύνθου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

10. Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”

Η ακριβότερη επένδυση της Fraport Greece στη χώρα γίνεται στο αεροδρόμιο “Μακεδονία” της Θεσσαλονίκης, με συνολικό προϋπολογισμό που ξεπερνάει τα 87 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Επέκταση τερματικού κατά 30,998 τ.μ με νέα πρόσβαση στο έδαφος
- ✚ Ενσωματωμένος έλεγχος HBS
- ✚ Αύξηση του αριθμού των σταθμών check-in
- ✚ Αύξηση του αριθμού των θυρών αναχώρησης κατά 50%
- ✚ Διπλασιασμός του αριθμού των λωρίδων ελέγχου ασφαλείας



Σχήμα 17 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Ζακύνθου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

11. Αεροδρόμιο Σκιάθου “Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης”

Στις 2 Αυγούστου η Fraport Greece σε μία εκδήλωση στη Σκιάθο, παρουσίασε τα νέα σχέδια για την ανάπτυξη του αεροδρομίου τους, με τον προϋπολογισμό να ανέρχεται στα 15,7 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Αύξηση του αριθμού των μετρητών check-in κατά 11%
- ✚ Αύξηση των θυρών αναχώρησης
- ✚ Διπλασιασμό λωρίδων ελέγχου ασφαλείας

- ✚ Αύξηση του συνολικού μεγέθους του αεροδρομίου κατά 39%, δηλαδή κατά 2.500 τ.μ.
- ✚ Δημιουργία νέου πυροσβεστικού σταθμού



Σχήμα 18 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σκιάθου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

12. Αεροδρόμιο Σαντορίνης

Η Fraport Greece παρουσίασε στις 12 Οκτωβρίου του 2017 στην Θήρα Σαντορίνης, τα νέα αναλυτικά σχέδια για την αναβάθμιση του αεροδρομίου, με προϋπολογισμό 26.6 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Διπλασιασμός του αριθμού των λωρίδων ελέγχου ασφαλείας
- ✚ Αύξηση των θυρών αναχώρησης
- ✚ Αύξηση του αριθμού των μετρητών check-in κατά 113%
- ✚ Αύξηση του συνολικού χώρου των τερματικών σταθμών κατά 15.000 τ.μ



Σχήμα 19 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σαντορίνης
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

13. Αεροδρόμιο Σάμου “Αρίσταρχος Σάμου”

Τα νέα σχέδια της Fraport Greece για το αεροδρόμιο “Αρίσταρχος Σάμου” ανέρχονται σε συνολικό προϋπολογισμό στα 13,5 εκατ. Ευρώ.

- ✚ Αύξηση του τερματικού κατά 1.400 τ.μ.
- ✚ Αναδιοργάνωση της περιοχής του αεροδρομίου
- ✚ Επέκταση και αναδιαμόρφωση του τρέχοντος τερματικού
- ✚ Αύξηση 25% του αριθμού θυρών αναχώρησης
- ✚ Αύξηση 50% του αριθμού των λωρίδων ασφαλείας



Σχήμα 20 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Σάμου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

14. Αεροδρόμιο Ρόδου “Διαγόρας”

Στο αεροδρόμιο Διαγόρα της Ρόδου πραγματοποιείται μία πολύ μεγάλη ανακαίνιση με συνολικό προϋπολογισμό που ξεπερνάει τα 35,5 εκατ. Ευρώ και αφορά όλα τα τμήματα του αεροδρομίου.

- ✚ Αύξηση 13% των θυρών αναχώρησης
- ✚ Αύξηση 71% του αριθμού των λωρίδων ελέγχου ασφαλείας
- ✚ Αναδιαμόρφωση του τρέχοντος τερματικού
- ✚ 25% αύξηση του αριθμούν ζωνών ανάκτησης αποσκευών





Σχήμα 21 : Το Πριν και το Μετά του Αεροδρομίου της Ρόδου
Πηγή: Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, 2019

Σύμφωνα με τον το διευθύνων σύμβουλο της εταιρείας Alexander Zinell μιλώντας για το χρονοδιάγραμμα των εργασιών στα 14 αυτά αεροδρόμια ανέφερε πως η συμφωνία για το κύκλο εργασιών ήταν 4 χρόνια. Με ξεκίνημα το έτος 2018, ήδη έχουν παραδοθεί τα αεροδρόμια Χανίων, Καβάλας και Ζακύνθου, ενώ το αεροδρόμιο του Ακτίου αναμένεται να είναι το επόμενο. Κάνοντας όμως μια μικρή αναφορά στην εξέλιξη του κάθε αεροδρομίου απορρέουν τα εξής αποτελέσματα: Το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης αναμένεται να παραδοθεί το 2021 ενώ οι εργασίες δεν έχουν ολοκληρωθεί ούτε στο 50%, το αεροδρόμιο Κέρκυρας είναι ολοκληρωμένο κατά 55% ενώ και αυτό προβλέπεται για το 2021, αυτό της Κεφαλονιάς 60% όπως και της Μυτιλήνης, της Ρόδου με 70%, ενώ ακολουθεί της Σάμου 75%, της Σκιάθου με 80% ενώ αυτό της Σαντορίνης έχει φτάσει μόλις στην ολοκλήρωση των εργασιών μόνο στο 30%. Παρόλα αυτά, το προβλεπόμενο έτος παράδοσης για όλα σχεδόν τα αεροδρόμια και την ολοκλήρωση των εργασιών είναι το 2021.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως η Fraport AG στα ετήσια αποτελέσματα επισήμανε με πολύ θετικό τρόπο την πορεία και τα αποτελέσματα της Ελληνικού κλάδου των αερομεταφορών ως τώρα. Ειδικότερα, στα περιφερειακά αεροδρόμια της Fraport η επιβατική κίνηση άγγιξε τους 29,9 εκατομμύρια επιβάτες. Μάλιστα, τόνισε πως οι δραστηριότητες της σε Ελλάδα αλλά και Βραζιλία είναι αυτές που έπαιξαν καταλυτικό ρόλο και συνέβαλαν καθοριστικά στη βελτίωση του οικονομικού τομέα στις διεθνείς δραστηριότητες που πραγματεύεται. Η Fraport AG μόνο για το 2018 σημείωσε κύκλο εργασιών 3,47 δισ. Ευρώ ενώ κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) 1,129 δισ.

5.4 : Οι επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες

Μία από τις μεγαλύτερες, κερδοφόρες και ωφέλιμες επενδύσεις που έχει κάνει το Ελληνικό κράτος είναι αυτή της παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων όπως προαναφέρθηκε. Οι τρεις στόχοι, ή αλλιώς πυλώνες που εστίασαν μέσα από αυτήν την ιδιωτικοποίηση οι φορείς που εμπλέκονται, είναι αρχικά η ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας, η προώθηση του ελληνικού τουρισμού καθώς και η συμβολή στην ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων των αερολιμένων (Zinell & Kladis, 2018).

Όλα αυτά προσπαθούν να επιτευχθούν κάτω από κάθε ιδιομορφία και δυσκολία της οικονομίας της χώρας. Παρ' όλα αυτά, αποτελεί μία ανάσα πνοής για το Ελληνικό κράτος δημιουργώντας ελπίδες μέσα από τα οφέλη που έχουν παρουσιαστεί. Πέρα λοιπόν από τα οφέλη στο εθνικό επίπεδο το «στοίχημα» είναι οι περιφερειακές αλλά και τοπικές κοινότητες. Η συνεργασία όμως των μελών της κοινοπραξίας αυτής έχει σκοπό την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας, καθιστώντας την ισχυρή, αναδεικνύοντας την ανταγωνιστικότητας της με ταυτόχρονη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Κάνοντας όμως μια προσπάθεια απαρίθμησης των ωφελειών αυτών οδηγούμαστε στα παρακάτω (Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας, χ.χ.).

- Η ελληνική οικονομία θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει αλλά και να «εκμεταλλευτεί» ένα παγκόσμιο δίκτυο για την ανάδειξη του τουρισμού της μέσω της αύξησης των αφίξεων αλλά και την επέκταση της τουριστικής περιόδου πέρα από τους θερινούς μήνες.
- Το έργο περιλαμβάνει την προκαταβολή τιμήματος παραχώρησης, ύψους 1,234 δισ. ευρώ, την ετήσια καταβολή 22,9 εκατ. ευρώ και το ετήσιο μεταβλητό τίμημα προς το ελληνικό Δημόσιο.
- Οι επενδύσεις θα αγγίξουν τα 330 εκατ. ευρώ μέχρι και το τέλος του 2020.
- Τα αεροδρόμια έχουν την ευκαιρία να επωφεληθούν από την μακροχρόνια εμπειρία όλων των μελών που συμμετέχουν καθώς διαθέτουν αεροδρόμια σε ολόκληρο τον κόσμο που εξυπηρετούν εκατομμύρια επιβάτες.
- Ο εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων και των συνοδών εγκαταστάσεων τους αλλά η βελτιστοποίηση κάθε διαδικασίας αποτελούν τη βάση για τη σωστή πορεία του έργου.
- Η Fraport Greece είναι σε θέση να εγγυηθεί πρωτίστως την ασφάλεια αλλά και την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας με βάση πάντα τις διεθνείς προδιαγραφές.
- Το έργο βοηθάει την εικόνα των αεροδρομίων και μπορεί να τη διατηρεί μέσω της δημιουργίας ευχάριστων συνθηκών για τους επιβάτες (καθαριότητα κοινόχρηστων χώρων, λογικός χρόνος αναμονής, ελκυστικά εμπορικά καταστήματα, φιλικό προσωπικό) και παίρνοντας θετικό feedback.

Συνεχίζοντας, σε ένα **τοπικό επίπεδο** το έργο θα :

- Ενισχύσει την εικόνα των 14 πόλεων και περιφερειών ως τουριστικών προορισμών κάνοντας πλέον και αυτές ανταγωνιστικές.
- Δημιουργήσει νέα δρομολόγια που με τη σειρά τους θα ενισχύσουν την επιβατική κίνηση.
- Αυξήσει τη κίνηση ενισχύοντας την απασχόληση και σε άλλους τομείς της οικονομίας, όπως η γεωργία, η αλιεία, η βιομηχανική παραγωγή, οι κατασκευές, το εμπόριο, οι υπηρεσίες φιλοξενίας και η εκμετάλλευση ακινήτων.
- Θα στηρίξει τις τοπικές επιχειρήσεις και τους τοπικούς επαγγελματίες όχι μόνο πρακτικά αλλά και μέσω της διαφήμισης τους δημιουργώντας σχέσεις εμπιστοσύνης αλλά και win – win.
- Θα ενισχύσει τα προγράμματα τοπικής ανάπτυξης.

- Σεβαστεί μέσω της Fraport Greece και θα αναδείξει τις αρχές της εταιρικής κοινωνικής και περιβαλλοντικής ευθύνης που παίζουν πρωταρχικό ρόλο σε τέτοιους είδους εγχειρήματα.

Συμπερασματικά, είναι σχεδόν σίγουρο πως η αναβάθμιση των αερολιμένων θα επιφέρουν θετικά αποτελέσματα. Οι νέες θέσεις εργασίας είναι εκείνες που θα δώσουν ώθηση στον τουρισμό άλλωστε αφού είναι ο τομέας με την μεγαλύτερη ανθεκτικότητα παρά τις περιόδους κρίσης που μπορεί να υπάρχουν στην οικονομία. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι θέσεις δείχνουν να έχουν αυξηθεί κατά 32% αγγίζοντας περίπου τις 700 (άμεσες) και 14.000 (έμμεσες). Η δημιουργία όμως νέων ευκαιριών αλλά και η ευημερία των τοπικών και περιφερειακών κοινωνιών είναι αυτά που έχουν πρωταρχικό ρόλο στη χρηματοδότηση της Fraport Greece. Σαν επιβεβαίωση των παραπάνω ο Vice President of New Business της IFC Δημήτρης Τσιτσιράγκος, δήλωσε πως: «Έχει αποδειχθεί ότι σε μέρη ανά τον κόσμο τα αεροδρόμια με σωστή διαχείριση λειτουργούν ως οικονομικές μηχανές. Έτσι λοιπόν, αυτή η παραχώρηση-ορόσημο αποτελεί ένα άριστο παράδειγμα υποστήριξης της ελληνικής οικονομίας από τον ιδιωτικό τομέα, καθώς δημιουργούνται έσοδα για το κράτος και θέσεις εργασίας, ενώ ενισχύεται η εμπιστοσύνη σε ζωτικούς τομείς. Η συμμετοχή της IFC στον κλάδο του τουρισμού και των υποδομών μπορεί να προσελκύσει επιπλέον επενδύσεις ενθαρρύνοντας νέα αναπτυξιακά έργα που προωθούν την οικονομική ανάπτυξη».

Ενώ, ο Alexander Zinell (διευθύνων σύμβουλος Fraport Greece) συμπλήρωσε πως «...σε αρκετές περιπτώσεις, πολλά αεροδρόμια παγκοσμίως, έχουν λειτουργήσει ως κινητήρες των τοπικών οικονομιών. Αυτός είναι ο στόχος για τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια, καθώς αναμένονται θετικές επιπτώσεις σε τομείς όπως οι υπηρεσίες φιλοξενίας, οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες, το εμπόριο, οι κατασκευές κ.α.. Η θετική ανταπόκριση που λαμβάνουμε από επικεφαλής επιχειρήσεων και άλλους εμπλεκόμενους φορείς είναι αυτή που αποδεικνύει ότι κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση».

5.5 : Ιδιωτικοποίηση ή όχι αεροδρομίων;

Με τον όρο ιδιωτικοποίηση νοείται η μεταβίβαση της παροχής και/ή παραγωγής δημοσίων υπηρεσιών από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Το θέμα της παρούσας εργασίας σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων έχει σκοπό όχι μόνο να δείξει τη θετική πλευρά της ιδιωτικοποίησης και τα θετικά αποτελέσματα που επιφέρει αλλά να παράξει ένα αντικειμενικό και ολοκληρωμένο συμπέρασμα.

Όσοι λοιπόν αντιτίθενται στην ιδιωτικοποίηση έχουν συνήθως ως βασικό τους πλεονέκτημα ότι πολλές φορές υπάρχει υπερεκτίμηση ή εξοικονόμηση δαπανών χωρίς παράλληλα να λαμβάνεται υπόψη (αρκετές φορές) η ποιότητα των υπηρεσιών. Μάλιστα, θα μπορούσε κανείς να πει ότι έχουν σε ένα μεγάλο ποσοστό δίκιο αφού η βιβλιογραφία και οι ελάχιστες μελέτες που έχουν γίνει σχετικά με τις διαφορές που υπάρχουν στο κόστος δημόσιας και ιδιωτικής παραγωγής τους δικαιώνουν. Αυτό βέβαια συμβαίνει εξαιτίας της μεγάλης απόκλισης των υπηρεσιών που παρέχουν καθιστώντας τη σύγκριση των δύο τομέων όχι και τόσο εύκολη. Μιλώντας λοιπόν για το κόστος αλλά και τα ατελή συμβόλαια μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, σε καταστάσεις όπου το κόστος του ιδιωτικού τομέα είναι μικρότερο από αυτό του δημοσίου τομέα και δίνει τη δυνατότητα να συνταχθούν σχεδόν πλήρη συμβόλαια, τότε υπάρχουν αρκετά ισχυρά επιχειρήματα υπέρ της παραγωγής από ιδιώτες. Σε αυτό το σημείο, οι υποστηρικτές των ιδιωτικοποιήσεων θεωρούν πως αν δεν είναι

δυνατή η συγγραφή ενός ολοκληρωμένου και πλήρους συμβολαίου τότε, υπάρχουν περαιτέρω μηχανισμοί που αναγκάζουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να μην προβαίνουν σε αναποτελεσματικές μειώσεις κόστους. Ωστόσο, κάποιοι θα εναντιωθούν ισχυριζόμενοι πως η δημιουργία και η συγγραφή ενός ολοκληρωμένου συμβολαίου και ικανό να καλύψει όλα τα ενδεχόμενα που μπορεί να προκύψουν είναι πιθανό αδύνατο (Harvey & Gayer, 2009).

Συνεπώς, το κράτος έχει την ευχέρεια να μπορεί να θέσει όρους και να ασκήσει πρότυπα και προϋποθέσεις με σκοπό την πλήρης παρακολούθηση αλλά και τήρηση τους. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις από την άλλη πλευρά που εστιάζουν στη μεγιστοποίηση του κέρδους, έχουν κίνητρα να μπορούν να εκμεταλλευτούν τα οφέλη της εξέλιξης της τεχνολογίας και παράλληλα να κρατούν χαμηλό το εργατικό κόστος. Ενώ επισημαίνουν πως η λειτουργία ενός ιδιωτικού συστήματος, σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις τότε το αποτέλεσμα θα μπορεί να είναι πιο άρτιο και πιο υπεύθυνο απέναντι στη κεντρική κυβέρνηση.

Επιπλέον, ένα ακόμη ζήτημα για το οποίο γίνεται συχνά λόγος και αιτία αντιπαράθεσης, είναι το περιβάλλον των συνθηκών εργασίας το οποίο υπάρχει σε κάθε επιχείρηση ξεχωριστά (δημόσια ή ιδιωτική). Αυτό που πρέπει να θυμάται κανείς είναι πως ένα ιδιωτικό μονοπώλιο είναι ικανό να επιφέρει αναποτελεσματικότητες, από μία κοινωνική πλευρά, αντίθετα η δημόσια υπηρεσία όταν βρίσκεται αντιμέτωπη με έντονο ανταγωνισμό τότε έχει πολλές πιθανότητες να χαρακτηριστεί αποτελεσματική (Harvey & Gayer, 2009).

Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να αναφερθεί μία παλαιότερη μελέτη των Dewenter και Malatesta του 2001. Αυτή η μελέτη εκπονήθηκε με διεθνή δεδομένα σχετικά με την ιδιωτικοποίηση ενώ το άμεσο αποτέλεσμα της και η βάση της ήταν πως η σύγκριση ιδιωτικού – δημόσιου κλάδου είναι περνάει σε δεύτερο ρόλο έπειτα από το αν υπάρχει ανταγωνισμός ή όχι. Ένα από τα συμπεράσματα ακόμη ήταν πως αν και πολλές φορές οι δημόσιες επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται λιγότερο κερδοφόρες από τις ιδιωτικές αυτό και πάλι δεν είναι ικανό για να ισχυριστεί κανείς πως η ιδιωτικοποίηση από μόνη της σαν κατάσταση έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει την κερδοφορία. Εξάλλου η κερδοφορία είναι αυτή που ξεκινάει να αναπτύσσεται και να αυξάνεται έπειτα από μερικά χρόνια και μετά από μία εύλογη πορεία της ιδιωτικοποίησης, γίνεται λοιπόν σημαντική αναδιάρθρωση πριν πωληθεί οποιαδήποτε δημόσια επιχείρηση στον ιδιωτικό τομέα.

Απόρροια των παραπάνω και με σκοπό τη καλύτερη κατανόηση τους οι συγγραφείς επισημαίνουν πως αν οι κυβερνήσεις είναι σε θέση να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα τους, τότε αυτά τα κέρδη χάνονται διότι οι κυβερνήσεις δεν έρχονται αντιμέτωπες με το «παιχνίδι του ανταγωνισμού». Αν λοιπόν αυτό, είναι αληθές τότε έχει σαν συνέπεια το πραγματικό όφελος από την κάθε ιδιωτικοποίηση να είναι η πρόκληση να μπορούν και να καταφέρουν την διατήρηση αυτών των κερδών.

Κεφάλαιο 6^ο : Η σημασία των μεταφορών (αερομεταφορών) στην ανάπτυξη

6.1 : Συνεισφορά των Αερομεταφορών

Η ανάγκη για μετακίνηση και μεταφορά έφερε με τη πάροδο του χρόνου τη δημιουργία και ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών με σκοπό τη καλύτερη εξυπηρέτηση του πληθυσμού στο γεωγραφικό χώρο. Με την ακμή των μεταφορικών υποδομών και κατ' επέκταση και της γεωγραφικής απόστασης μεταξύ των περιφερειών επιτυγχάνεται και η ανάπτυξη των ροών τους. Όχι μόνο σε κοινωνικό επίπεδο αλλά και σε μία γενικότερη οικονομική αλληλεπίδραση.

Σύμφωνα με τον Αβραμόπουλο (2011) οι μεταφορές σε όποια μορφή κι αν πραγματοποιούνται δεν αποτελούν από μόνες τους ένα σκοπό αλλά ένα μέσο για την επίτευξη κάποιου σκοπού. Ο ορισμός της «μεταφοράς» αναφέρεται σε υλική μετακίνηση, μετακίνηση προσώπων ή πραγμάτων, μετακίνηση από τόπο σε τόπο. Επιπλέον τα βασικά στοιχεία που συνθέτουν μια μεταφορά είναι η διαδρομή, το μέσο μετακίνησης και το μεταφερόμενο πρόσωπο ή πράγμα.

Στις αερομεταφορές ανήκει ένα σημαντικό μερίδιο στη διαμόρφωση του παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος. Η δημιουργία του παγκόσμιου αυτού δικτύου φέρνει τους ανθρώπους σε επαφή και επικοινωνία η οποία θα ήταν αδύνατη και εξαιρετικά χρονοβόρα χωρίς αυτό. Άνθρωποι από διαφορετικές κουλτούρες και χώρες μπορούν πια να επικοινωνούν έχοντας την οικονομική δυνατότητα να ταξιδεύουν με μικρότερο δυνατό κόστος (οικονομικό και ψυχικό).

Μία από τις σημαντικότερες κατηγορίες μεταφορικών υποδομών και κατ' επέκταση αερομεταφορών είναι τα αεροδρόμια που αυξάνονται πια σε ραγδαίους ρυθμούς. Αν και το κόστος των αεροπορικών μεταφορών υπερβαίνει κατά πολύ το κόστος εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης και μεταφοράς το αεροπλάνο εξακολουθεί να αποτελεί μια βασική επιλογή για τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, για ιδιαίτερα απομονωμένες ή απομακρυσμένες περιοχές, παρά τα όποια μειονεκτήματα του (Savage, 2013). Μέσα σε αυτά συγκαταλέγονται εκτός από το υψηλό κόστος, η μικρή ευελιξία και η αδυναμία μεταφοράς εμπορευμάτων μεγάλου βάρους (Andrew and Bailey, 1996; Mukkala and terno, 2013).

Φαίνεται πως η δεκαετία του '60 αποτέλεσε δεκαετία κλειδί για τη μεγάλη αύξηση των αεροπορικών μεταφορών σχετιζόμενη με τις υπόλοιπες μεταφορές (π.χ. θαλάσσιες ή οδικές). Η τάση αυτή οφειλόταν στις τεχνολογικές εξελίξεις και στις νέες πολιτικές που εφαρμόστηκαν για τις μεταφορές. Τις επόμενες δεκαετίες και μέχρι το 2010 η επιβατική κίνηση αυξάνεται διαρκώς όπως και ο ρυθμός ανάπτυξης με το 2040 να διπλασιάζει τη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές έπειτα από αρκετές μελέτες (IATA, 2018). Η αύξηση αυτή σχετίζεται με βελτιώσεις στις αεροπορικές υποδομές και με διαχείριση προβλημάτων που σχετίζονται με το χώρο του αεροδρομίου και τις αερομεταφορές γενικότερα. Σημαντικές αλλαγές πρέπει να γίνουν στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο της αεροπορικής αγοράς.

Τα στοιχεία που ήδη αναφέρθηκαν αποδεικνύουν και πρακτικά το πόσο σημαντικές είναι οι αεροπορικές μεταφορές για την οικονομική ανάπτυξη των χωρών παγκοσμίως.

6.2 : Ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα

Σχετικά με την Ελλάδα γίνεται κατανοητό πως οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν πλέον ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της χώρας το οποίο συμβάλλει ουσιαστικά στην επιβίωση της. Οι αερομεταφορές βοηθούν στην ιδιαίτερη γεωμορφολογία της Ελλάδας, στα μικρά νησιά και στην οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσουν σχετιζόμενη με το τουρισμό. Τα αεροδρόμια βοηθούν στη συνοχή (σύνδεση) της χώρας και στη προσβασιμότητα σε κάθε απομακρυσμένο τόπο μέσα σε αυτή (Σκάγιαννης, 2008).

Η Ελλάδα κατά παράδοξο τρόπο μη σχετιζόμενο με την έκταση της διαθέτει τα περισσότερα αεροδρόμια σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη χώρα στην Ευρώπη. Αυτό συμβαίνει με σκοπό την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης καθώς το 75% του εισερχόμενου πληθυσμού διακινείται αεροπορικώς.

Η οικονομία λοιπόν των νησιωτικών περιοχών στην Ελλάδα σχετίζεται άμεσα με τις αερομεταφορές. Ο τουρισμός που καταφθάνει στη χώρα μας κατά τη θερινή περίοδο δε θα μπορούσε να υπάρξει χωρίς τις αερομεταφορές, και αυτό διότι το 70% της τουριστικής κίνησης πραγματοποιείται αεροπορικώς (ΕΛΣΤΑΤ, 2017).

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα και ο Ελληνικός τουρισμός είναι δύο άρρηκτα συνδεδεμένες έννοιες οι οποίες «βαδίζουν» και αναπτύσσονται παράλληλα. Το δίκτυο των εν λειτουργία 39 αεροδρομίων καθιστά τις αερομεταφορές κύριο μέσω μεταφοράς του αλλοδαπού τουρισμού. Προσδίδοντας προοπτικές για κάθε περιοχή μεμονωμένα (απομακρυσμένα και μη) δημιουργώντας σκέψεις και για δοκιμαστικές ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής.

Έτσι, σύμφωνα με αυτές τις πολιτικές και παράλληλα με τις ιδιαιτερότητές της στη μορφολογία της αλλά και τη σχετικά μακρινή απόσταση που έχει από το «πυρήνα χρηματοδότησης της» το κοινό που εξυπηρετεί δηλαδή κυρίως τη Βόρεια Ευρώπη αποδεικνύει τη σχέση αεροπορικής μεταφοράς και τουριστικής ανάπτυξης. (Τσούκα, 1999):

Αποτελεί γεγονός πως η τουριστική ανάπτυξη στη χώρα μας βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με την αεροπορική μεταφορά και τις εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών. Η βιομηχανία των ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων εξαρτάται από το αεροπλάνο, το ποιο αποτελεί το κύριο μέσο μεταφοράς τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας.

Δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει τη πρόοδο που έχει καταβάλει η αεροπορική βιομηχανία για να πετύχει τις αυξήσεις των αφίξεων στα περιφερειακά της αεροδρόμια. Ωστόσο, έχουν παρατηρηθεί κάποιες αδυναμίες που κρατούν πίσω την ομαλή λειτουργία τους (Σαμπράκος, 1999) :

- Καθυστερήσεις σε αφίξεις, αναχωρήσεις και παραλαβή αποσκευών
- Ελλιπείς προσφορά συνοδών εγκαταστάσεων στα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια
- Υπολειτουργία στο τμήμα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού.
- Υπολειτουργία υποστηρικτικών μέσων μεταφοράς (λεωφορεία, ταξί κ.λπ.)
- Συχνές διαμαρτυρίες και απεργίες του προσωπικού.

6.2.1 : Τα βασικότερα στάδια εξέλιξης

Χρονιές σταθμοί για την ιστορία του Ελληνικού αεροπορικού δικτύου ήταν το 2010 και 2012. Όπου έγινε η αποκρατικοποίηση της Ολυμπιακής μαζί με τη πώληση της στην MIG,

και η εξαγορά της που επήλθε από την Aegean, αντίστοιχα. Έτσι, η τοπική αεροπορική βιομηχανία στράφηκε πλέον σε νέες συμβατικότερου και χαμηλότερου κόστους εταιρίες με σκοπό την ακμή των περιφερειακών αεροδρομίων. Η τουριστική πολιτική εστίαζε πλέον στην βοήθεια των αεροδρομίων μέσω κρατικών δαπανών και της διάθεσης τους αλλά και μέσω της ενοποίησης συμπράξεων ιδιωτικού – δημόσιου τομέα (ΣΔΙΤ).

Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά στις τέσσερις περιόδους εξέλιξης στην αεροπορική αγορά με μία ταυτόχρονη ιστορική αναδρομή για την καλύτερη κατανόηση τους.

➤ **Πρώτη περίοδος 1950 – 1981 :**

Ουσιαστικά η περίοδος ξεκίνησε όταν ο τότε ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής έκλεισε συμφωνία με το Ελληνικό κράτος για την διεκδίκηση του μονοπωλίου για όλο το πτητικό έργο της χώρας με ότι αυτό συνεπάγεται στους εσωτερικούς προορισμούς για πενήντα ολόκληρα χρόνια (1956 -2006). Έτσι, το 1975 το Ελληνικό κράτος έγινε και ο μοναδικός ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής. Όλοι οι περιορισμοί που υπήρχαν έως τότε συνεχίστηκαν με τα εμπόδια να αυξάνονται για τις εταιρίες Charter. Μερικά από αυτά τα εμπόδια ήταν ο εξαναγκασμός των τουριστών να περνούν από το Ελ. Βενιζέλος ως ενδιάμεση στάση για το προορισμό τους. Εννοείται πως η πτήση στο εσωτερικό της χώρας ήταν προς όφελος της Ολυμπιακής με αποτέλεσμα το 70% των διεθνών αφίξεων να φτάνουν αρχικά εκεί.

➤ **Δεύτερη περίοδος 1981 – 1991 :**

Η περίοδος αυτή άρχισε με σταδιακή άρση των μέτρων με αποτέλεσμα τα περιφερειακά αεροδρόμια να έχουν πλέον δικαιώματα στις διεθνείς πτήσεις . Οι πρώτες περιοχές λοιπόν που υποδέχτηκαν ξένους τουρίστες με απευθείας πτήσεις από το προορισμό τους ήταν η Λήμνος, η Λέσβος, η Μύκονος και η Ζάκυνθος. Στη συνέχεια, με την απελευθέρωση των αγορών και την επισημοποίηση τους με το νόμο 276/91 υπήρξε η εναρμόνιση της εθνικού Δικαίου με το πρώτο και δεύτερο πακέτο απελευθέρωσης που έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Στις σκέψεις όλων υπήρχε παράλληλα και το τρίτο που αναμενόταν να εφαρμοστεί σε λίγα χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, ο νόμος αυτός μιλούσε για πτήσεις με προορισμό την Ε.Ε. οι οποίες ξεκινούσαν από την Ελλάδα αλλά και την πώληση τους. Τέλος έδινε το δικαίωμα και σε ιδιωτικές εταιρίες της Ελλάδας να μπορούν να πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού για τις οποίες δεν είχε γίνει κανένας προγραμματισμός.

➤ **Τρίτη περίοδος 1991 – 1998 :**

Με το τρίτο πακέτο να εφαρμόζεται το 1993, ένα χρόνο πριν το 1992 επιβλήθηκε το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων. Αυτό το τέλος λοιπόν είναι αναγκασμένο να καταβάλλει το επιβατικό κοινό ταυτόχρονα με το εισιτήριο του. Το μερίδιο από τα κέρδη διαχωρίζεται σε εκσυγχρονισμό και επισκευές στο παρόν αεροδρόμιο (65%) και της χώρας γενικότερα (35%) σε σχέση με τις αεροπορικές υποδομές της. Η Τρίτη περίοδος όμως αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη καθώς

καταργείται με το Π.Δ. 359/1996 το μονοπώλιο της Ολυμπιακής σε κάθε εσωτερική γραμμή.

➤ **Τέταρτη περίοδος 1998 - σήμερα :**

Η τέταρτη περίοδος αναφέρεται στην εποχή μετέπειτα από την απελευθέρωση και τις επιδράσεις της. Κάποιες παρατηρήσεις μέσα στο διάστημα αυτό ήταν η σημασία και η βάση που δεν δόθηκε από πλευράς πολιτείας και κράτους για την ενίσχυση της γενικότερης πολιτικής των αερομεταφορών παρόλη την ακμή του τομέα στη χώρα. Παρατηρήθηκε μάλιστα ακόμη και η ανισόρροπη διαχείριση κάποιων αεροδρομίων εις βάρος άλλων. Έτσι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, η Ρόδος, η Κέρκυρα και τα αεροδρόμια τους απείχαν από την ενιαία πολιτική χρήσης υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αερολιμένων από τις εταιρίες που επικρατούσε. Μάλιστα είχαν το προνόμιο να χαρακτηρίζονται ελκυστικότερα καθώς οι συνθήκες υπηρεσιών και η μείωση των τιμών δημιουργούσαν ευνοϊκές συνθήκες για τη προτίμησή τους.

6.3 : Η έννοια της περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης και ο ρόλος των υποδομών στο πλαίσιο τους

6.3.1 : Η έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης

Για να μπορεί κάποιος να κατανοήσει τη σημασία που έχουν οι μεταφορικές υποδομές στη περιφερειακή ανάπτυξη είναι αναγκαίο να διασαφηνίσει τις έννοιες «Περιφέρεια» και «ανάπτυξη». Ξεκινώντας από την έννοια της περιφέρειας είναι σημαντικό να αναφερθεί πως δεν υπάρχει γι' αυτήν ένας ορισμός, ενιαία καθορισμένος, από τους ερευνητές.

Σύμφωνα με το Πολύζο (2011) η έννοια της περιφέρειας δεν αναφέρεται σε γεωμετρικό σχήμα αλλά σε μία ενότητα με χαρακτηριστικά μοναδικά γι' αυτή, οικονομικά, κοινωνικά, πολιτισμικά που της δίνουν μία συγκεκριμένη ταυτότητα. Οι περιφέρειες λοιπόν είναι δυνατό να σχετίζονται σε πόλεις, σε νομούς ή δήμους, ή ακόμα και σε συστήματα περιοχών όπως οι ομαδοποιήσεις κρατών. Έτσι λοιπόν η περιφέρεια βασίζεται στα κοινά χαρακτηριστικά της ενότητας και στις σχέσεις αλληλεξάρτησης αλλά ακόμα και σε διοικητικά όρια μιας περιοχής.

Σχετικά με τον όρο ανάπτυξη φαίνεται πως ο ίδιος σχετίζεται από έννοιες όπως οικονομική κοινωνική ή πολιτιστική, όμως σχετικά με τη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη ο όρος επικεντρώνεται σε οικονομικά θέματα, εισόδημα, απασχόληση και μεγέθυνση (Armstrong & Taylor, 2000).

Ωστόσο, σημαντικό είναι να κατανοηθεί η διαφορά μεταξύ των όρων «Οικονομική Ανάπτυξη» και «Οικονομική Μεγέθυνση» που πολλές σε περιπτώσεις συγχέονται λανθασμένα. Με λίγα λόγια η οικονομική ανάπτυξη δεν αναφέρεται μόνο στην αύξηση του παραγόμενου προϊόντος αλλά σε μόνιμες οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές (Πολύζος, 2011).

Επομένως, ως **περιφερειακή ανάπτυξη** ορίζεται η οικονομική εξέλιξη μιας γεωγραφικής ενότητας που επιδιώκει και εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της περιοχής και την ευημερία των ατόμων.

6.3.2 : Η έννοια της τοπικής ανάπτυξης

Εν συνεχεία, σχετικά με την έννοια της **τοπικής ανάπτυξης** ορίζεται ως μία διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης και διαρθρωτικών αλλαγών, η οποία οδηγεί σε βελτίωση του επιπέδου ζωής του τοπικού πληθυσμού και η οποία διακρίνεται από πολλαπλές διαστάσεις όπως οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική κ.α.. Είναι γεγονός πως η στρατηγική της ανάπτυξης αυτής χειρίζεται κάθε χωρική ενότητα διαφορετικά. Τα κριτήρια είναι το επίπεδο ανάπτυξης, της δομής αλλά και της λειτουργίας κάθε παραγωγικού συστήματος. Ενώ παράλληλα δίνεται έμφαση και στα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν τη κάθε τοπική κουλτούρα και την καθιστούν ξεχωριστή.

Υπάρχουν δύο βασικές διαστάσεις για την τοπική ανάπτυξη. Αυτή της χωρικής μονάδας και αυτή της ανάπτυξης η οποία βασίζεται και συνδέεται άρρηκτα στους τοπικούς παράγοντες (τοπικοί οργανισμοί, επιχειρήσεις κ.α.). Κάποιοι ακόμη χαρακτηρισμοί ή ακόμη και υποκατηγορίες της τοπικής ανάπτυξης είναι «ενδογενής», «εκ των κάτω», «ολοκληρωμένη». Το μόνο σίγουρο είναι πως όλοι σχετίζονται με εδαφικές, πολιτικές, οικονομικές κ.α. διαστάσεις (Παπαδασκαλόπουλος 1995).

Μιλώντας όμως για την ενδογενή τοπική ανάπτυξη αυτή πρέπει να βασίζεται κυρίως στην αναγνώριση των δικαιωμάτων των τοπικών κατοίκων αλλά και φορέων. Με αυτό τον τρόπο μετατρέπεται σε μία ενδογενής – αυτοδύναμη διαδικασία, προσανατολισμένη στη κινητοποίηση των τοπικών ανθρώπινων, θεσμικών και φυσικών πόρων, με στόχο την ικανοποίηση των ιδιαίτερων αναγκών της κάθε χωρικής μονάδας. Γι αυτό το λόγο, είναι απαραίτητη η δημιουργία κάποιων οδηγιών αλλά και προϋποθέσεων με σκοπό να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές επιπτώσεις των «εκ των άνω» στρατηγική που έχουν αντίκτυπο στις τοπικές κοινωνίες. Η ενδογενής ανάπτυξη δημιουργείται έπειτα από την ίδρυση ενός κατάλληλου θεσμικού υπόβαθρου το οποίο έχει ως πυρήνα του μία βασική σύνθεση διερεύνησης και καταγραφής των ζητημάτων της τοπικής οικονομίας και της επανεξέτασης των καθιερωμένων θεσμικών ρυθμίσεων. Σαν βασική αρχή και γνώμονα η σύνθεση αυτή έχει τους τοπικούς φορείς με σκοπό την αυτονομία τους και την επίλυση των οποιοδήποτε ζητημάτων προκύπτουν (Χριστοφάκης, 2001).

Περνώντας σε ένα επόμενο στάδιο θα ήταν σκόπιμο να γίνει μία αναφορά στο βασικό πλαίσιο πολιτικής που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για την τοπική ανάπτυξη. Η οποία τα τελευταία χρόνια στοχεύει και δίνει ιδιαίτερη σημασία στην δημιουργία ενός διαφορετικού προτύπου, επιτυγχάνοντας μία ισορροπημένη ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό χώρο, προωθώντας έτσι την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται ακόμη ευνοϊκές συνθήκες προς όλες τις τοπικές κοινότητες μέσω συχνών χρηματοδοτήσεων.

Τέλος, θα γίνει αναφορά στους γενικότερους στόχους της στρατηγικής ενδογενούς ανάπτυξης αλλά και στα συστατικά της εφαρμογής πολιτικής της στον Ελλαδικό χώρο. Ξεκινώντας λοιπόν με τις κατευθύνσεις αυτές στοχεύουν στη συγκράτηση του πληθυσμού των περιοχών αλλά και στην τόνωση τους, στην άρση της απομόνωσης, στον εκσυγχρονισμό αλλά και στη διαφοροποίηση της κάθε τοπικής οικονομικής δραστηριότητας ξεχωριστά και στη βελτίωση της ευημερίας και των συνθηκών που έχουν άμεση αντανάκλαση στην ποιότητα ζωής του πληθυσμού (Χριστοφάκης, 2001). Ενώ, τα συστατικά στοιχεία του πλαισίου πολιτικής χωρίζονται σε 7 κατηγορίες :

- Το θεσμικό πλαίσιο
- Τις υποδομές

- Τις διαδικασίες σχεδιασμού και προγραμματισμού
- Τη καινοτομία και τη τεχνολογία
- Τις μικροεπιχειρήσεις και τη τοπική επιχειρηματικότητα
- Τη παραγωγική διάρθρωση (αξιοποίηση τοπικών πόρων και συγκριτικών πλεονεκτημάτων)
- Το ανθρώπινο δυναμικό

Συγκεκριμένα όμως με τη περίπτωση μελέτης μας, δίνοντας βάση στις υποδομές αντιλαμβανόμαστε πως παίζουν καθοριστικό ρόλο στη τοπική ανάπτυξη. Και εκεί που πρέπει να εστιάσουν οι κατευθύνσεις είναι η βελτίωση και η ενίσχυση τους, είτε τεχνικές, είτε κοινωνικές, είτε επιχειρηματικές πάντα σε τοπικό επίπεδο. Ενώ, δεν πρέπει να παραμερίζεται η έμφαση στη ποιότητα του αλλά και τη λειτουργικότητα τους.

6.3.3 : Περιφερειακή Οικονομική ανάπτυξη και δημόσιες υποδομές

Σύμφωνα με το Πολύζο (2011) οι υποδομές παίζουν καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Συμβάλλοντας δηλαδή άμεσα ή έμμεσα στην παραγωγική τους δραστηριότητα συντελούν ταυτόχρονα στην εξισορρόπηση ή και όξυνση των ανισοτήτων τους. Σε συνέχεια του ορισμού αυτού οι McCann και Shefer 2003 επισημαίνουν ακόμη ζητήματα δημόσιων αγαθών, εξωτερικότητας και πολιτικών αποφάσεων στην σχέση αυτή.

Does public capital crowd out private capital? Η εργασία του Aschauer η οποία δημοσιεύτηκε το 1989 ήταν η αρχή για τους ερευνητές να δείξουν στο θέμα το ενδιαφέρον που του αναλογούσε παρόλο που δεν ήταν η πρώτη χρονολογικά. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε ασχοληθεί νωρίτερα χρησιμοποιώντας φυσικούς δείκτες για τη προσέγγιση της σχέσης αυτής με σκοπό τη ποσοτική μέτρηση των υποδομών και των συναρτήσεων παραγωγής. Τα αποτελέσματα της μελέτης έδειξαν τους δείκτες που προσδιορίζουν τις αναπτυξιακές δυνατότητες μιας περιφέρειας. Κάποιοι από αυτούς είναι η γεωγραφική θέση, η τομεακή διάρθρωση, οι οικονομίες συγκέντρωσης κ.α. πάντα σε συνδυαστικό ρόλο με τις υποδομές.

Λαμβάνοντας υπόψη την επίδραση της προσφοράς, ο Aschauer ξεκίνησε μια παραγωγική έρευνα. Διαπίστωσε ότι η πρόσβαση σε υποδομές μεταφορών και τηλεπικοινωνιών αυξάνει την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων. Οι μελέτες του λοιπόν, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις που σχετίζονται με τις υποδομές ήταν αλληλένδετες με την εξέλιξη των οικονομικών επιδόσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Αργότερα οι μελέτες που λαμβάνουν χώρα παρέχουν ακόμη περισσότερα στοιχεία με αποτελέσματα ίδια με του Aschauer. Ο ίδιος χρησιμοποιώντας τη συνάρτηση παραγωγής Gobb – Douglas εκτίμησε τη συσχέτιση των υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής και τη θετική επίδραση των υποδομών στην απόδοση του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Έτσι λοιπόν, το υπόβαθρο που σχετίζεται με τις υποδομές και την οικονομική ανάπτυξη είναι πολυσχιδές. Αρχικά, τα οφέλη που προέρχονται από τις δημόσιες υποδομές των μεταφορών είναι σχετιζόμενα με τις αυξήσεις που γίνονται στο καθαρό τοπικό εισόδημα που απορρέει είτε από ιδιωτικές επενδύσεις είτε από θετικές εξωτερικότητες. Επιπλέον οι επενδύσεις στις μεταφορές αλλάζουν και τη προσβασιμότητα που έχει μια περιοχή. Αυτό σημαίνει ότι μια υποδομή μεταφορών σχετικά υψηλής ποιότητας είναι δυνατό να δημιουργεί ευκαιρίες με σκοπό την αλληλεπίδραση επιχειρήσεων και πελατών. Ειδικότερα, οι επιχειρήσεις που βρίσκονται σε περιοχές που οι υποδομές είναι καλύτερες είναι πιθανότερο να βελτιωθούν παραγωγικά επειδή τους ασκείται μεγαλύτερη πίεση. Οι υποδομές των

μεταφορών φαίνεται πως άρουν μερικά από τα μειονεκτήματα των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών επειδή τη συνδέουν πια με αστικές περιοχές ενώ ακόμη επιδρούν και ενδυναμώνουν τη διαδικασία σωρευτικής αιτιότητας. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως η σχέση τους με την ευημερία των εργαζομένων είναι ανάλογη. Δηλαδή όση μεγαλύτερη παραγωγική δραστηριότητα έχουν τόσο θετικότερα επιδρούν στο εργασιακό περιβάλλον (Λαμπριανίδης κ.α., 2016) Τέλος, ένα λειτουργικό και καλά οργανωμένο δίκτυο υποδομών στις περιφέρειες μπορεί να αξιοποιηθεί με σκοπό τη γρηγορότερη ανάπτυξη, καθώς διαφορετικά η αναποτελεσματικότητα αλλά και διάφορα προβλήματα ανταγωνισμού θα επιφέρουν αρνητική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη (Demurger, 2001).

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν ορισμένες μελέτες που έρχονται σε αντίθεση με την υπόθεση που μέχρι τώρα αναλύεται, δηλαδή ότι οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών ευνοούν την οικονομική ανάπτυξη. Οι εν λόγω έρευνες αναφέρουν πως μπορεί η ανάπτυξη να ευνοείται από τις υποδομές μεταφορών σε περιοχές λιγότερο αναπτυγμένες όμως δεν είναι ο μοναδικός παράγοντας για να επιφέρει μια γενικευμένη οικονομική αλλαγή. Πλήθος παραγόντων, όπως οι κυβερνητικές πολιτικές ή το οικονομικό κλίμα στη περιοχή καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομική της ανάπτυξη και βιωσιμότητα πολύ περισσότερο από τις υποδομές των μεταφορών. Αυτό σημαίνει πως οι εν λόγω παράγοντες τείνουν να επηρεάζουν περισσότερο την οικονομική ανάπτυξη από τις μεταφορικές υποδομές.

Όπως προαναφέρθηκε, οι αερολιμένες θεωρούνται εδώ και πολύ καιρό σημαντικός παράγοντας στην περιφερειακή ανάπτυξη. Έπειτα λοιπόν από την επεξεργασία πηγών εντοπίστηκαν τέσσερις κύριες οικονομικές επιπτώσεις: ο άμεσος αντίκτυπος, ο έμμεσος αντίκτυπος, το επαγόμενο αντίκτυπο και το καταλυτικό (Graham, 2003; ACI, 2004).

- **Άμεσο αντίκτυπο** είναι η απασχόληση και η παραγωγή που προκύπτει από την άμεση κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου.
- **Έμμεσο αντίκτυπο** είναι η απασχόληση και το εισόδημα που δημιουργούνται από την αλυσίδα των προμηθευτών αγαθών και υπηρεσιών
- **Επακόλουθο αντίκτυπο** είναι η απασχόληση και το εισόδημα που δημιουργούνται από την αντιστάθμιση των εισοδημάτων από τους εργαζομένους που δημιουργούνται από τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις.
- **Καταλυτικό αντίκτυπο** είναι η απασχόληση που δημιουργείται από το ρόλο των αεροδρομίων ως κινητήρια δύναμη της αύξησης της παραγωγικότητας.

Οι τρεις πρώτοι τύποι μπορούν να εκτιμηθούν χρησιμοποιώντας τυπικές τεχνικές ανάλυσης εισόδου-εξόδου. Το καταλυτικό αντίκτυπο των οικονομικών δραστηριοτήτων του αεροδρομίου στο σύνολό του υποτίθεται ότι λειτούργησε επηρεάζοντας τις αποφάσεις τοποθέτησης επιχειρήσεων (McCann & Shefer, 2003). Ειδικότερα, η ποιότητα των αεροπορικών εταιρειών μπορεί να αυξήσει την προσβασιμότητα και να ενισχύσει τις προσωπικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των εργαζομένων διαφορετικών εταιρειών ή μεταξύ διαφορετικών τμημάτων της ίδιας οικονομίας (Brueckner, 2003).

Τα αεροδρόμια μπορούν έτσι να αυξήσουν την παραγωγικότητα και την απασχόληση, ιδίως στον τομέα των υπηρεσιών, όπου η εξάρτηση από την ένταση της γνώσης στη διαδικασία παραγωγής και τις διαπροσωπικές αλληλεπιδράσεις είναι απαραίτητες (Graham, 2003). Αυτό σημαίνει ότι η χωρική διάσταση του συνολικού αντίκτυπου ενός αεροδρομίου καθοδηγείται από τις τοποθεσίες των χρηστών.

Συνοψίζοντας, το μεγαλύτερο μέρος της σύγχρονης βιβλιογραφίας σχετικά με το αεροδρόμιο και την τοπική ανάπτυξη επικεντρώνεται επί του παρόντος στον αντίκτυπο της προσφοράς των αερολιμένων στηριζόμενος στην εύλογη υπόθεση ότι η δραστηριότητα των αεροπορικών εταιρειών μπορεί να μειώσει το κόστος συναλλαγών, να αυξήσει την παραγωγικότητα και στη συνέχεια να ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά την υψηλότερη απασχόληση.

6.3.4 : Τοπικές υποδομές και κοινωνική ευημερία

Αποτελεί γεγονός πως η συμβολή μιας υποδομής στην τοπική ανάπτυξη σχετίζεται άμεσα με το βαθμό χρήσης της. Αυτό σημαίνει ότι όσο καλύτερα χρησιμοποιείται μια υποδομή, τόσο περισσότερο θα είναι και το όφελος για την τοπική οικονομία και κατ' επέκταση την κοινωνική ευημερία.

Σχετικά με τον όρο «βαθμός χρήσης της υποδομής» αυτός βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με το είδος της εκάστοτε υποδομής αλλά και τα χαρακτηριστικά της περιφέρειας στην οποία κατασκευάζεται. Κάθε νέα υποδομή λοιπόν σχετιζόμενη με τη χρήση της αποφέρει επιπτώσεις στην κοινωνική ευημερία μιας περιφέρειας. Αυτό που είναι απαραίτητο να επισημανθεί είναι πως η κατασκευή νέων υποδομών δεν συνιστάται μόνο σε αναπτυγμένες περιοχές, διότι υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που συνεισφέρουν τα μέγιστα στο όφελος που θα προκύψει από τη νέα αυτή υποδομή (Πολύζος, 2011).

Για παράδειγμα, οι παρακινούμενες μεταβολές είναι πιθανόν να είναι περισσότερες σε μία λιγότερο αναπτυγμένο περιοχή έναντι μίας αναπτυγμένης με αποτέλεσμα την έναρξη της διαδικασίας.

Ενώ φαίνεται πως οι υποδομές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης εντούτοις δεν υπάρχει γνώση στο κατά πόσο προωθεί την ανάπτυξη και τη βελτίωση της περιφερειακής οικονομίας. Η έλλειψη γνώσης οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αδυναμία εύρεσης στατιστικών στοιχείων για τον υπολογισμό των μεταβολών και την αδυναμία ποσοτικής μέτρησης. Η έλλειψη γνώσης οφείλεται επίσης και στην μεταβλητότητα, στο βαθμό συμπληρωματικότητας των υποδομών ως προς το ιδιωτικό κεφάλαιο (Πολύζος, 2011).

Έτσι λοιπόν, εξάγονται ορισμένα συμπεράσματα όπως ότι τα οικονομικά αποτελέσματα από την ανάπτυξη των υποδομών δεν είναι συγκεκριμένα από την αρχή αλλά διαφέρουν ανάλογα με κάποια χαρακτηριστικά όπως το είδος της υποδομής ή τα χαρακτηριστικά κάθε περιφέρειας. Επιπλέον ότι οι υποδομές είναι ένα χαρακτηριστικό για την οικονομική και κοινωνική ευημερία μιας περιφέρειας αλλά όχι η μοναδική προϋπόθεση.

Τέλος, οι υποδομές δημιουργούν οφέλη στην τοπική ανάπτυξη όταν και οι ίδιες εκμεταλλεύονται με το καλύτερο δυνατό τρόπο τις δυνατότητες που παρέχει ένα δίκτυο υποδομής.

6.4 : Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και η πρόοδος της ξεκίνησε έπειτα από την απελευθέρωση των αερομεταφορών το 1997 και συνεχίζει να εξελίσσεται κάτω από τη φροντίδα και εποπτεία της Ε.Ε. Στόχος της είναι η βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας και η αποδοτικότερη ροή των πτήσεων στις Ευρωπαϊκές χώρες. Γι' αυτό το λόγο δημιουργήθηκε ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (SES Single European Sky). Η επίσημη νομοθεσία τέθηκε το

2004 παρά τις συζητήσεις από το 1999. Πιο συγκεκριμένα, γνώμονας ως προς τη σχεδίαση του κανονισμού ήταν η βελτίωση των προδιαγραφών ασφαλείας των πτήσεων και των υπηρεσιών της αεροναυτιλίας.

Παράλληλα, ένας ακόμη σκοπός της ενιαίας διαχείρισης είναι η αντιμετώπιση των καθυστερήσεων έπειτα από την κατακόρυφη άνοδο της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ο SES προσπαθεί να αντιμετωπίσει και να περιορίσει όσο το δυνατόν περισσότερο τον κατακερματισμό του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου κυρίως ανάμεσα στα κράτη μέλη, των στρατιωτικών και μη χρήσεων και τεχνολογιών. Πρακτικά, ο κυριότερος σκοπός όμως είναι ο μειωμένος χρόνος πτήσεων (λόγω συντομότερων διαδρομών και μικρότερων καθυστερήσεων) και στην ουσία μικρότερες δαπάνες αλλά και εκπομπές καυσαερίων των αεροσκαφών (Coito & Blaser, 2020).

Τέλος, παρέχεται στις αεροπορικές εταιρίες μείωση των εξόδων καθώς ο Ευρωπαϊκός ουρανός τους δίνει τη δυνατότητα για ασφαλέστερες και ταχύτερες υπηρεσίες με αποτέλεσμα την προετοιμασία του εδάφους των ευρωπαϊκών αερογραμμών σχετικά με την ελάττωση των εξόδων του επιβατικού κοινού.

6.5 : Περιφερειακά αεροδρόμια και ΕΕ

Σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα ως περιφερειακός αερολιμένας νοείται ο αερομεταφορέας που μεταφέρει έως και 3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, με την υποστήριξη του από επιχειρησιακής και κεφαλαιακής πλευράς. Ο ετήσιος αριθμός του επιβατικού κοινού που προαναφέρθηκε είναι και αυτός που καθορίζει το ποσοστό ενίσχυσης αν συνυπολογιστεί και με την κατηγορία του αεροδρομίου. Πολλοί θέτουν τη λεκάνη απορροής ή και την ετήσια κίνηση ενός αεροδρομίου ως κύριους δείκτες για το χαρακτηρισμό περιφερειακού αεροδρομίου. Κάτι που δεν συμβαδίζει η ACI EUROPE (2014).

Πέρα από το ποσοστό όμως του επιβατικού κοινού περιφερειακό νοείται και ένα αεροδρόμιο το οποίο πραγματοποιεί κυρίως δρομολόγια και πτήσεις μικρής και μεσαίας εμβέλειας συνήθως σε προορισμούς σημείο σε σημείο. Αν μπορούσε να δοθεί όμως ένας πιο επίσημος ορισμός, ο ICAO το 2016 θεωρεί ένα περιφερειακό αεροδρόμιο «ένα αεροδρόμιο μεσαίας ή μικρής πόλης που εξυπηρετεί κυρίως περιφερειακές υπηρεσίες μικρών αποστάσεων».

Σχετικά με τη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων και της κερδοφορία τους, μελέτες δείχνουν πως δίνεται έμφαση στις σχέσεις που αναπτύσσουν με τις LCC εταιρίες και την επίδραση που ασκούν στην αποτελεσματική και βιώσιμη λειτουργία τους. (Červinka & Matušková, 2018). Η Graham (2013) ασχολείται με τη γενικότερη σχέση μεταξύ LCC και δευτερευόντων αερολιμένων παρατηρώντας πως τα οικονομικά οφέλη για τα αεροδρόμια μπορεί να είναι περιορισμένα.

Αναφέρει επίσης το ζήτημα που σχετίζεται με τις μειωμένες κοστολογήσεις ναύλων που ακολουθούν οι εταιρίες αυτές και τα κίνητρα που παρέχουν. Η λειτουργία LCC αυξάνει την κυκλοφορία βραχυπρόθεσμα, αλλά είναι απαραίτητο να αντιμετωπιστεί η οικονομική βιωσιμότητά τους στο αεροδρόμιο. Οι Beifert, Gerlitz & Prause (2015) επισήμαναν πως τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια στην ΕΕ δεν φτάνουν στο νεκρό σημείο και αναγκάζονται να βασίζονται σε διάφορες μορφές δημόσιας στήριξης και επιδοτήσεων που χαρακτηρίζονται παρ' όλα αυτά περιορισμένες.

Το νεκρό σημείο παίζει καθοριστικό ρόλο στην βιωσιμότητα των αεροδρομίων. Συγκεκριμένα, κάθε φορά που εκτελείται μία πτήση γίνεται με βάση το «συντελεστή

πληρότητας νεκρού σημείου». Αυτό πρακτικά σύμφωνα με τον ορισμό του είναι το «ποσοστό των καθισμάτων που η αεροπορική εταιρία πρέπει να πωλήσει σε μια δεδομένη παραγωγή ή σε ένα δεδομένο επίπεδο τιμών, για να καλύψει τις δαπάνες της». Είναι φυσιολογικό οι δαπάνες αλλά και τα εισοδήματα της κάθε εταιρίας να διαφέρουν, συνεπώς και ο συντελεστής θα ποικίλλει σε κάθε μία ξεχωριστά. Ισχυρίζονται πως τα μικρότερα αεροδρόμια είναι πιο πρόθυμα να διαπραγματευτούν με τις LCC σχετικά με τις συνθήκες από ό,τι τα πολυσύχναστα αεροδρόμια. Τα αεροδρόμια συνήθως ενδιαφέρονται για τη λειτουργία όλων των τύπων αερομεταφορέων.

Η αειφορία των περιφερειακών αερολιμένων είναι επίσης ένα ζήτημα που απασχολεί τη κοινότητα των αερομεταφορών. Έτσι, πολλοί συγγραφείς ασχολούνται με αυτόν τον τομέα σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο. Ο Zuidberg (2017) μελετά τις οικονομικές επιδόσεις και την κερδοφορία των αεροδρομίων στην Ευρώπη και όχι μόνο. Αναφέρει πως η κερδοφορία των μικρών περιφερειακών αερολιμένων επηρεάζεται συνήθως από την οικονομική απόδοση της περιοχής, ενώ τα μεγάλα αεροδρόμια εξαρτώνται κυρίως από την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας (Červinka, 2019)

Τα αεροδρόμια πρέπει να επιδιώκουν να δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για όλους τους τύπους αερομεταφορέων (δίκτυο, ναύλωση) με αυτοσκοπό την παραγωγή εσόδων. Ο στόχος είναι η επίτευξη του ευνοϊκότερου και συνδυασμού αερομεταφορέων για τη λειτουργία του αεροδρομίου.

6.6 : Η σημασία των περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας και η συμβολή τους στη περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη

Αφού αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο λοιπόν, η συνεχώς αυξανόμενη σημασία των αερομεταφορών στην οικονομία μιας χώρας, στη παρούσα υποενότητα θα αναφερθεί η σημασία των αερομεταφορών στη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Η συμβολή των αερομεταφορών στην οικονομία φάνηκε ήδη από τη δεκαετία του 70 και μετά, όταν πλέον οι αερομεταφορές άρχισαν να καλύπτουν όλο και περισσότερα απομακρυσμένα μέρη του κόσμου και μετέφεραν επιβάτες και εμπορεύματα με κόστος που συνεχώς μειωνόταν με τη πάροδο των ετών.

Σε επόμενο στάδιο πολλές έρευνες έχουν προσπαθήσει να διερευνήσουν την επίδραση που έχουν τα αεροδρόμια στη τοπική ανάπτυξη. Και ενώ τα συμπεράσματα αναφέρουν πως η λειτουργία των αεροδρομίων βελτιώνει τη περιφέρεια και αυξάνει την ελκυστικότητα για παραγωγικές δραστηριότητες γύρω από αυτή, φαίνεται πως η μεταξύ τους σχέση (αιτίου -αιτιατού), δηλαδή ο βαθμός επίδρασης των αεροπορικών υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη, δεν είναι εύκολα υπολογίσιμος (Πολύζος, 2019b ; Green, 2007).

Είναι γεγονός ότι σε αρκετές περιπτώσεις παρατηρείται μια «κυκλική» λειτουργία μεταξύ της ανάπτυξης μιας περιοχής και των μεταφορικών υποδομών. Αυτό σημαίνει ότι μια οικονομικά αναπτυγμένη περιοχή βοηθά στη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών της οι οποίες με τη σειρά τους αυξάνουν την ανάπτυξη και προσβασιμότητα μιας περιοχής και έλκουν νέες επενδύσεις. Συνεπώς, έτσι δημιουργείται και συνεχίζεται ένας αέναος κύκλος βελτίωσης υποδομών και ανάπτυξης (Πολύζος 2015, 2019 a,b).

Καταλήγουμε πως η επίδραση των αεροδρομίων στη τοπική ανάπτυξη εξαρτάται σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις από κάποιους παράγοντες που αφορούν χαρακτηριστικά των περιφερειών. Τα βασικότερα εξ αυτών σχετίζονται με τα οικονομικά, κοινωνικά, γεωγραφικά χαρακτηριστικά των περιοχών αλλά και την κρατική πολιτική που εφαρμόζεται. **Στο τομέα**

της οικονομίας επί παραδείγματι δύναται να ενταχθούν οι παραγωγικοί πόροι που διαθέτει κάθε περιοχή, η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και η εξάρτηση της οικονομίας από το μεταφορικό κόστος. Στη συνέχεια όσο αναφορά τα **κοινωνικά χαρακτηριστικά** εκεί μπορούν να ενταχθούν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής, το κοινωνικό κεφάλαιο που διαθέτει και η επιχειρηματικότητα της. Τα αεροδρόμια άλλωστε βοηθούν στη βελτίωσης ελκυστικότητας πολλών περιοχών ακόμη και για μόνιμη εγκατάσταση ατόμων με υψηλό μορφωτικό επίπεδο. Στα **γεωγραφικά χαρακτηριστικά** μπορεί να ενταχθεί η θέση που έχει κάθε περιφέρεια και κατά πόσο είναι απομονωμένη ή συνδεδεμένη με άλλες περιοχές. Στη περίπτωση των απομονωμένων γεωγραφικά περιοχών φαίνεται πως οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν να αλλάξουν την ανάπτυξη αφού αίρουν την δυσπροσβασιμότητα τους. Οι άγονες περιοχές και τα δρομολόγια από τα οποία εξυπηρετούνται αποτελεί μείζον θέμα για την χώρα. Τα περιφερειακά αεροδρόμια τους υπολειτουργούν το περισσότερο καιρό καθώς το μικρό ποσοστό του πληθυσμού τους, καθιστά αδύνατη τη πραγματοποίηση τακτικών δρομολογίων (από απομακρυσμένα νησιά προς τα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής Ελλάδας ή μεγαλύτερα αστικά νησιωτικά κέντρα) και τη γενικότερη επιχειρησιακή κερδοφορία τους. Η πολιτεία προσπαθεί να ενισχύσει τα δρομολόγια και τη τοπική οικονομική ανάπτυξη των PSO (Public Service Obligation) ή αλλιώς άγονες γραμμές καθώς η χώρα μας διαθέτει ποικίλο αριθμό τέτοιων γραμμών και συγκεκριμένα 24 (Τσάρτας κ.α. 2010).

Τέλος, όλα τα παραπάνω όπως προαναφέρθηκε δεν έχουν καμία ισχύ αν δεν υποστηρίζονται από τις κρατικές παρεμβάσεις που στόχο έχουν να ενισχύσουν την Η εδαφική συνοχή της Ελλάδας και την κατ' επέκταση τοπική ανάπτυξη και τις αεροπορικές υποδομές στην περιοχή. Οι συκοινωνιακές της υποδομές λοιπόν και συγκεκριμένα τα αεροδρόμια θα πρέπει να λειτουργούν με σκοπό την αύξηση του μεταφορικού τους έργου. Κάτι τέτοιο δεν είναι πάντα εύκολο καθώς η έλλειψη αποδοτικότητας και η αδυναμία διαχείρισης των πόρων καθιστούν τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας σε υπολειτουργία. Ενώ, ταυτόχρονα η εποχικότητα που τα χαρακτηρίζει δημιουργεί αυξημένες ανάγκες κατά τις χειμερινές περιόδους. (Τσέκερης, 2009)

Για την εξάλειψη των συγκεκριμένων αναγκών αλλά και προβλημάτων χρειάζονται ουσιαστικές και στοχευόμενες επενδύσεις για τη χρηματοδότηση των αεροδρομίων με σκοπό την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων τους, την πρόσληψη προσωπικού κ.α. Ακόμη, η ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε κόμβου (αεροδρομίου) με τη ταυτόχρονη λειτουργία συμπληρωματικών εγκαταστάσεων είναι απαραίτητη. Αξίζει να αναφερθεί πως για την επίτευξη των συγκεκριμένων πολιτικών τα αναπτυξιακά κίνητρα, οι φοροαπαλλαγές και οποιαδήποτε στρατηγική κίνηση βοηθούν τις αεροπορικές υπηρεσίες να παρέχουν λειτουργικότητα. Παρ όλα αυτά ο καθένας με το δικό του τρόπο συμβάλλει στη βιωσιμότητα τους. Πέρα από τους κύριους αποδέκτες των υπηρεσιών, και οι επωφελούμενοι της λειτουργίας των αεροδρομίων έχουν καθήκον να καταβάλλουν μέρος του κόστους. Με αρωγούς λοιπόν, και τις τοπικές αυτοδιοικήσεις τα τοπικά αεροδρόμια εξασφαλίζουν χρηματοδοτήσεις για την ικανοποιητική ανάπτυξή τους. Επιπλέον, η τοπική οικονομική ανάπτυξη προσφέρει στην τοπική αυτοδιοίκηση, τον ιδιωτικό τομέα, τους μη κερδοσκοπικούς τομείς και την τοπική κοινότητα την ευκαιρία να συνεργαστούν για τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας. Επικεντρώνεται στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και, συνεπώς, στην αύξηση της βιώσιμης ανάπτυξης

Το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα αεροδρόμια είναι αρχικά η έλλειψη επιχειρηματικής αυτοδιοικήσεώς τους αλλά και η αδυναμία αυτοχρηματοδότησεως των αναγκαίων επενδύσεων από αυτά. Για το λόγο αυτό, η δημόσια διοίκηση πολλές φορές αποτυγχάνει να διαχειριστεί αποτελεσματικά τα 39 αεροδρόμια της χώρας ανεξαρτήτου μεγέθους. Η απόδοση τους λοιπόν βασίζεται πλέον στη χρήση ΣΔΙΤ ή στη παραχώρηση τους σε ανεξάρτητες εταιρίες διαχείρισεως αεροδρομίων.

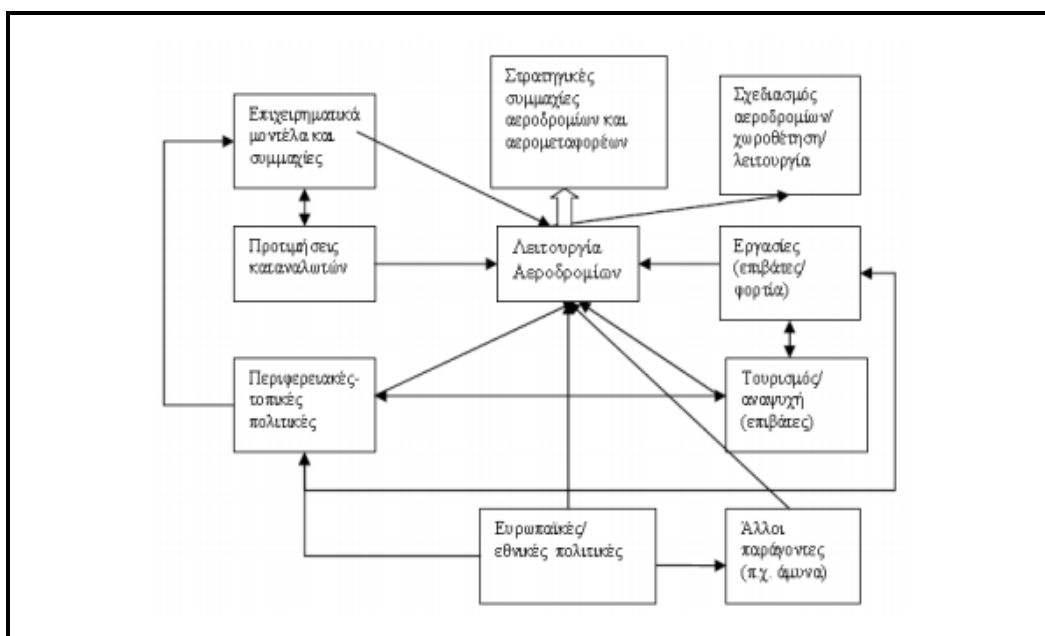
Επιλογικά, τα αεροδρόμια αποτελούν τη κύρια συνιστώσα για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής αλλά και για τη βελτίωση της εικόνας της ακόμη και αν φαίνονται αποσυνδεδεμένα οργανικά. Το αεροδρόμιο καταφέρει κάτι περισσότερο από μια απλή μεταφορά ανθρώπων αφού μεταφέρει αγαθά και πληροφορίες μέσα και έξω από αυτό. Ακόμη το ίδιο μπορεί να θεωρηθεί πόλος έλξης για επισκέπτες που επεκτείνουν την παραμονή τους στο αεροδρόμιο παραπάνω από το κανονικό με σκοπό την προσωπική τους ψυχαγωγία.

Κεφάλαιο 7^ο : Συμπεράσματα και Προτάσεις

7.1 : Συμπεράσματα

Καταλήγοντας τα συστήματα μεταφορών έχουν δημιουργήσει ένα νέο οικονομικό περιβάλλον μέσα στη σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη πραγματικότητα. Η απόσταση έχει υποτιμηθεί, η ζωή των κοινωνιών έχει μεταβληθεί, και οι πόλεις επιδιώκουν πια την ανταγωνιστικότητα τους εκτός των εθνικών τους ορίων κατασκευάζοντας νέες υποδομές σε μεταφορά και επικοινωνία. Σημαντικό ρόλο στη σύγχρονη οικονομία διαδραματίζουν οι μεταφορές που διευκολύνουν το εμπόριο αλλά και τη μετακίνηση των ανθρώπων. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα μέρη της εργασίας, η ύπαρξη ενός αεροδρομίου αλλάζει άρδην τη καθημερινότητα μιας πόλης και αναπτύσσει την οικονομία της καθώς προσφέρει πρόσβαση σε αγαθά, χρήματα και πληροφορίες.

Οι συγκοινωνιακές υποδομές λοιπόν αποτελούν τη βάση για την οικονομική ανάπτυξη κάθε περιφέρειας, ακόμη και οι γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές βοηθούνται μέσω της ύπαρξης αεροδρομίου και ξεπερνούν το εμπόδιο της γεωγραφικής απομόνωσης. Συγκεκριμένα, στις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας στις οποίες βρίσκεται ο μεγαλύτερος αριθμός αεροδρομίων της χώρας μας, οι οικονομικές δραστηριότητες συνδέονται με την οικονομική ανάπτυξη. Οι αεροπορικές μεταφορές βοηθούν τα νησιά ως τουριστικές περιοχές και αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα τους βοηθώντας παράλληλα να αρθεί η γεωγραφική τους απομόνωση.



Διάγραμμα 9: Παράγοντες βιωσιμότητας αεροδρομίων

Πηγή: Σκάγιαννης, 2008

Οι έρευνες αναφέρουν ότι θα υπάρξει αυξανόμενη ζήτηση για τις αερομεταφορές. Αν αναφερθούμε σε μία χωρική δομή λοιπόν της κατανομής των αεροδρομίων καταλήγει κάποιος στο συμπέρασμα πως τα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν κατά κύριο λόγο ακτινικό

χαρακτήρα (spoke). Γι αυτό το λόγο η μελλοντική πορεία τέτοιων αεροδρομίων και η βιωσιμότητα τους βασίζεται και εξασφαλίζεται από τους παράγοντες που αναφέρονται στο [διάγραμμα 9](#).

Παράλληλα, καθώς η βιωσιμότητα κατέχει μεγάλη βαρύτητα στην ανάπτυξη των αερομεταφορών η συνεχιζόμενη αύξηση αυτή χρειάζεται και άμεσες προτάσεις και δράσεις. Όπως, η αποτελεσματική χρήση της μέγιστης διαθέσιμης χωρητικότητας, η συνεργασία των εταιριών προς όφελος ενός κοινού οράματος και γραμμής πλεύσης με σκοπό την ικανοποίηση και των stakeholders, να επενδύουν στην έρευνα και την εκπαίδευση λαμβάνοντας υπόψη και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους κ.α. (eurocontrol, χ.χ.)

Αναφορικά με την Ελλάδα η γεωπολιτική της θέση βοηθά στην ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη του αεροδρομικού της δικτύου με σκοπό την εξυπηρέτηση της ζήτησης. Σημαντικό κομμάτι είναι ο εκσυγχρονισμός στις υποδομές της χώρας που βοηθούν την άνοδο στο επίπεδο ικανοποίησης του κοινού. Ο εκσυγχρονισμός αυτός αποτελεί το έναυσμα για την σύνδεση όλων των αεροδρομίων με τα επίκεντρα των οικονομικών δραστηριοτήτων σε εσωτερικό και εξωτερικό, ενώ σημαντική θα ήταν η παράλληλη εφαρμογή δικτύου Hub and spoke στον Ελλαδικό χώρο.

7.2 : Προτάσεις πολιτικής

Αποτελεί γεγονός πως ο Ελληνικός τουρισμός και η βιωσιμότητα του στηρίζονται σε μία σειρά αποτελεσματικών πολιτικών αερομεταφορών. Γνώμονας για την δημιουργία των πολιτικών αυτών είναι αρχικά η εδραίωση του Ελληνικού χώρου καθιστώντας τον όσο το δυνατόν ελκυστικότερο γίνεται με σκοπό την αύξηση των αερομεταφορέων στο ελληνικό δίκτυο. Στο δεύτερο σκέλος, έρχεται η μέριμνα των απευθείας συνδέων και των δρομολογίων. Δηλαδή, η υποστήριξη των πρωτεύοντων περιφερειακών αεροδρομίων (Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδος κλπ.) να μπορούν να επικοινωνούν με την κεντρική αγορά της Ευρώπης καθώς αποτελούν τους κυριότερους τουριστικούς αερολιμένες της χώρας. Τέλος, η ποιότητα των υπηρεσιών δημιουργούν την πρώτη και τη τελευταία εντύπωση στο επιβατικό κοινό. Η ποιότητα αυτή, της επίγειας εξυπηρέτησης δηλαδή, όπως προαναφέρθηκε θα επιτευχθεί από τη συναίνεση και τη προσαρμογή στην Ε.Ε. και τις κατευθύνσεις της.

Έπειτα λοιπόν από την αξιολόγηση της μελέτης αντιλαμβάνεται κανείς πως η στρατηγική κατεύθυνση των Ελληνικών αερομεταφορών στρέφονται στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος με δύο κλάδους. Την ίδρυση και την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων αλλά και τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών.

Σε αυτό το σημείο κρίσιμο θα ήταν σκόπιμο να αναφερθεί πως η Ελλάδα σύμφωνα με τον IATA Connectivity Index ο οποίος αποτελεί ένα σύνθετο δείκτη των επιβατών και τον αριθμό τους σταθμισμένο πάντα ως προς το προορισμό χαρακτηρίζεται ως η όγδοη μεγαλύτερη αεροπορική αγορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση αφού στο διάστημα 2013 – 2018 οι αεροπορικές συνδέσεις γνώρισαν αύξηση 106% (IATA, 2019). Παρ όλα αυτά ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα για να είναι ανταγωνιστικός και να μπορεί να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη αλλά και να αναδείξει τις περιφέρειες θα ήταν σκόπιμο να εξασφαλίζει κάποιες προϋποθέσεις και να ακολουθήσει κάποιες οδηγίες (προτάσεις) οι οποίες παραθέτονται παρακάτω:

➤ 1^η Πρόταση: Εκσυγχρονισμός εναέριου χώρου και υποδομών

Για να επιτευχθεί και να διασφαλιστεί ο εκσυγχρονισμός του εναέριου χώρου αλλά και των υποδομών θα πρέπει να γίνει μέσω της δημιουργίας στοχευόμενων επενδυτικών προγραμμάτων δηλαδή σχεδίων επενδύσεων κεφαλαίων. Στόχος είναι η βιωσιμότητα του συστήματος ATM. Δηλαδή, της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό την εξέλιξη των επιδόσεων αλλά και τη μείωση των καθυστερήσεων των δρομολογίων και ιδιαίτερα των καλοκαιριών διαστημάτων. Ένα λυπηρό παράδειγμα είναι το γεγονός πως κατά τη περίοδο 2015-2017 υπήρξαν μηδενικές πρακτικά κεφαλαιουχικές δαπάνες. Τέλος, η συμμετοχή ενός ολοκληρωμένου προγράμματος πρόσληψης, εκπαίδευσης αλλά και αύξησης του αριθμού των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCO) με στόχο την αντιμετώπιση της σωστής διαχείρισης των κορεσμένων αεροδρομίων αλλά και το πρόβλημα της χωρητικότητας τους, κρίνεται αναγκαία.

➤ **2^η Πρόταση: Αποφυγή από υπερβολικές χρεώσεις και τέλη αεροδρομίων**

Αυτή η πρόταση είναι ιδιαίτερα σημαντική αν αναλογιστεί κανείς την κρίση ιδιωτικοποίησης που περνούν τα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια και που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Δεδομένου λοιπόν της κατάστασης αυτής, η Ελλάδα έχει υποχρέωση την διαφύλαξη του επιβατικού κοινού από αλόγιστες χρεώσεις. Έτσι πρέπει, τα τέλη των αεροδρομίων να έρχονται σε συνάρτηση με το πραγματικό κόστος και να είναι οικονομικά αποδοτικά για όλους (επιβάτες και εταιρίες). Ταυτόχρονα οφείλει να εξασφαλίζει μία ρυθμιστική αρχή με σκοπό την προστασία των χρηστών των υπηρεσιών των αεροδρομίων. Τέλος, στο πλαίσιο εξισορρόπησης των αναγκών μεταξύ των ατόμων που εμπλέκονται στη διαδικασία αυτή υπάρχει περιθώριο βελτίωσης σχετικά με την οικονομική αποδοτικότητα. Πιο συγκεκριμένα, περιθώριο στη σχέση (κόστος- αποδοτικότητα) αφού κύριος στόχος πρέπει να είναι η κατάργηση της καταχρηστικής τιμολόγησης.

➤ **3^η Πρόταση: Ουσιαστικότερη χρήση των υποδομών με σκοπό την βιωσιμότητα τους**

Κύριος στόχος του Ελληνικού κράτους έπειτα από την δημιουργία νέων τερματικών αεροσταθμών αλλά και διαδρόμων (προσγείωσης/απογείωσης) είναι η αποδοτική τους χρήση. Αυτό σημαίνει σωστή αξιοποίηση της χωρητικότητας τους και εξασφάλιση της ίδρυσης τους κάτω από τις κατευθύνσεις και τις οδηγίες του προγράμματος για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στην αύξηση της επιβατικής κίνησης στο μέλλον. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί με αρωγούς πάντα και τις αεροπορικές εταιρίες και κάτω από ένα σύστημα σωστής διαβούλευσης μαζί τους.

➤ **4^η Πρόταση: Επέκταση της τουριστικής δραστηριότητας πέρα από τη θερινή περίοδο**

Το φαινόμενο της εποχικότητας αποτελεί ένα από τα κυριότερα ζητήματα που απασχολούν τα Ελληνικά αεροδρόμια. Για να μπορούν λοιπόν να δημιουργούν ένα περιβάλλον που θα προσφέρει υπηρεσίες κατάλληλες στο επιβατικό κοινό, που θα τους δημιουργήσει την ανάγκη να επισκέπτονται την χώρα όλο το χρόνο ισοκατανέμοντας έτσι την επιβατική κίνηση, θα πρέπει να ενισχυθούν οικονομικά νησιωτικές αλλά και χερσαίες περιφέρειες προωθώντας και τον χειμερινό τουρισμό.

➤ **5^η Πρόταση: Βελτιώσεις στη συμφωνία ιδιωτικοποίησης των 14 αεροδρομίων**

Στη συμφωνία ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας η Fraport κατέχει το 65% των μετοχών του σχήματος αυτού ενώ μόλις το 35% η εταιρεία συμφερόντων Κοπελούζου. Συνεπώς, το γεγονός αυτό είναι φυσικό και επόμενο να δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις αφού το 52% της συνολικής επιβατικής κίνησης καλύπτεται πλέον από ένα και μόνο διαχειριστή. Δημιουργώντας παράλληλα ενδεχόμενες μελλοντικές αυξήσεις των τελών που αντιστοιχούν σε κάθε αναβάτη, με αποτέλεσμα όχι μόνο να αυξηθεί και το κόστος κάθε πτήσης αλλά και να πληγεί η ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων.

Αν και από οικονομικής φύσεως η συμφωνία χαρακτηρίζεται συμφέρουσα πάντα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης όπως περιορισμός των μονοπωλιακών ευκαιριών της Fraport, μέσω ίσως ρήτρας αύξησης της επιβατικής κίνησης των αεροδρομίων, μείωση και διατήρηση των τελών και τέλος καλύτερη συνεργασία με της τοπικές οικονομίες με σκοπό τη διαρκή ανάπτυξη τους.

Η μελέτη αποδεικνύει πως οι αεροπορικές συνδέσεις επιφέρουν οφέλη για την ανάπτυξη και την οικονομία κάθε περιοχής. Αυτό συμβαίνει καθώς, όπως προαναφέρθηκε οι αερομεταφορές δημιουργούν θέσεις εργασίας, ευνοούν τον τουρισμό και γενικότερα αποτελούν παράγοντες ανάπτυξης για την οικονομία. Λαμβάνοντας υπόψη κανείς τις γεωγραφικές υποδομές και τις όποιες ιδιομορφίες της Ελλάδας, κατανοεί πως η επιβατική κίνηση κυμαίνεται σε τεράστια ποσοστά κάθε χρόνο. Παρ όλα αυτά, αυτά τα ποσοστά είναι που δίνουν ελπίδες και λόγους ικανοποίησης για τα όσα έχει καταφέρει η χώρα μέχρι στιγμής. Σταδιακά και με σωστές μεθοδευμένες κινήσεις θα είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Πίνακας 1 : Πτήσεις και ποσοστά αεροδρομίων για το 2018

Αεροδρόμια	Πτήσεις	Ποσοστό
Αθηνών	198794,5	0,396132816
Ηρακλείου	54063	0,107729985
Θεσσαλονίκης	51415	0,102453381
Ρόδου	35071,5	0,069886099
Κέρκυρας	21486	0,042814613
Χανίων	18514,5	0,03689338
Κω	17643,5	0,03515776
Σαντορίνης	16713,5	0,033304572
Ζακύνθου	11601,5	0,023118018
Μυκόνου	11557,5	0,02303034
Κεφαλονιάς	5503	0,01096569
Μυτιλήνης	5420	0,010800298
Σάμου	5292,5	0,010546232
Χίου	5274	0,010509368
Ακτίου	4615	0,009196195
Σκιάθου	3582,5	0,007138758
Καρπάθου	3471	0,006916575
Πάρου	3464	0,006902626
Καβάλας	3460	0,006894655
Καλαμάτας	3278	0,006531988
Αλεξανδρούπολης	2648	0,005276603
Λήμνου	2357	0,004696735
Νάξου	2116	0,0042165
Μήλου	1681	0,003349687
Ιωαννίνων	1510	0,003008939
Ικαρίας	1428	0,00284554
Αράξου	1362	0,002714023
Λέρου	1307	0,002604426
Σητείας	1274	0,002538668
Κυθήρων	921	0,001835254
Καλύμνου	841	0,00167584

Σύρου	816	0,001626023
Αστυπάλαιας	709	0,001412807
Σκύρου	687	0,001368968
Κάσου	480	0,000956484
Αγχιάλου	422	0,000840909
Καστελόριζου	420	0,000836923
Καστοριάς	326	0,000649612
Κοζάνης	313	0,000623707

Πηγή στοιχείων: ΥΠΑ, 2018

Πίνακας 2 : Επιβάτες και ποσοστά αεροδρομίων για το 2018

Αεροδρόμια	Επιβάτες	Ποσοστό
Αθηνών	22859663	0,380497251
Ηρακλείου	7655835	0,127430757
Θεσσαλονίκης	6365285	0,105949657
Ρόδου	5238484,5	0,087194153
Κέρκυρας	3044727,5	0,050679244
Χανίων	2938506	0,048911196
Κω	2387798,5	0,039744714
Σαντορίνης	2026359	0,033728582
Ζακύνθου	1663794,5	0,027693726
Μυκόνου	1242606	0,020683077
Κεφαλοννιάς	655523	0,010911128
Ακτίου	547542,5	0,009113801
Μυτιλήνης	436158,5	0,007259823
Σάμου	403704,5	0,006719629
Σκιάθου	399354,5	0,006647224
Καβάλας	357593	0,005952107
Καλαμάτας	276914,5	0,00460922
Καρπάθου	234198	0,003898207
Χίου	221881,5	0,0036932
Αλεξανδρούπολης	189498,5	0,003154187
Πάρου	183796	0,00305927
Αράξου	164671	0,002740936
Ιωαννίνων	102258,5	0,001702085
Λήμνου	88921	0,001480083

Νάξου	71075	0,001183038
Μήλου	57201,5	0,000952114
Σητείας	46096,5	0,000767273
Ικαρίας	42865	0,000713484
Κυθήρων	36264	0,000603611
Αγχιάλου	35717	0,000594507
Λέρου	25843	0,000430155
Σύρου	19419	0,000323228
Σκύρου	17577,5	0,000292576
Αστυπάλαιας	13188	0,000219513
Καλύμνου	11076	0,000184359
Καστελόριζου	5482	9,12474E-05
Καστοριάς	4596	7,65001E-05
Κοζάνης	3993,5	6,64715E-05
Κάσου	2924	4,86697E-05

Πηγή στοιχείων: ΥΠΑ, 2018

Πίνακας 3 : Σύνολο επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού (2017 – 2018)

ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				
	Εσωτερικού		Εξωτερικού	
	2018	2017	2018	2017
Ιανουάριος	925927	961767	1045981	946214
Φεβρουάριος	888963	976560	968011	839768
Μάρτιος	1071011	1122515	1344552	1086857
Απρίλιος	1272754	1234436	2363501	2176989
Μάιος	1517658	1385305	4758914	3996232
Ιούνιος	1689628	1635704	6391714	5764968
Ιούλιος	2008902	1928732	7675988	7181305
Αύγουστος	2034055	1919040	7740998	7287059
Σεπτέμβριος	1807805	1702545	6471549	6067589
Οκτώβριος	1464148	1473275	3908133	3717565
Νοέμβριος	1141136	1063070	1386972	1209640
Δεκέμβριος	1099165	1011094	1314726	1176364

Πηγή στοιχείων: ΥΠΑ, 2018

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενογλώσση

ACI (2004). The social and economic impact of airports in Europe, ACI – Europe and York Aviation.

Airline Deregulation and Hub-and-Spoke Networks. The Geography of Transport Systems. Hofstra University.

Airports Commission (2013). Discussion Paper 04: Airport Operational Models, Airports Commission, London.

Armstrong H. & Taylor J., (2000). Regional Economics and policy. 3rd edition. London: Blackwell.

Beifert, A., Gerlitz, L. Prause, G. (2015). Sustainable Business Development Models for Regional Airports. In: W. Kersten, T. Blecker, C. Ringle. (Ed.). Innovations and Strategies for Logistics and Supply Chains p.p. (256–284). Proceedings of the Hamburg International Conference of Logistics (HICL).

Bowen J. and Rodrigue J. Air transport. The geography of transport system.

Button, K.J. (2008). The impact of EU – US “Open Skies” Agreement on Airline Market Structures and Airline Networks. Journal of Air Transport Management, Vol 15, Issue 2.

Brueckner, J.K. & Pels E., (2003). Institutions, Regulation and the Evolution of European Air Transport. Amsterdam: Free University of Amsterdam pp. 4 – 12.

Brueckner, J.K., (2003). Airline traffic and economic development, Urban Studies Vol.40, Issue 8.

Červinka, M., Matušková S., (2018). Are Low Cost Carriers a problem for the management of regional airports? International Conference on Air Transport – INAIR, Transportation Research Procedia Vol.35 pp. 54 – 63.

Červinka, M., (2019). Is a regional airports business a way to make a profit? 8th International Conference on Air Transport – INAIR. Transportation Research Procedia, Vol.43 pp. 84–92.

Coito, E., Wilhelm, Benjamin K., Blaser., K. (2020). Αεροπορικές μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Cook, G., Goodwin, J. (2008). Airline Networks: A Comparison of Hub-and-Spoke and Point-to-Point Systems. Journal of Aviation/Aerospace Education & Research. Embry–Riddle Aeronautical University. Vol. 17 Issue 2 pp. 51 – 58.

Demurger, S., (2001). Infrastructure Development and Economic Growth: an Explanation for Regional Disparities in China? Journal of Comparative Economics, Vol. 29, Issue 1 pp. 95 - 117.

Dennis, N., (1994a). Airline hub operations in Europe. Journal of Transport Geography, Vol. 2, Issue 4, pp. 219 - 233.

- Dennis N., (1994b). Scheduling strategies for airline hub operations. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 1 Issue 3, pp. 131 – 144.
- Doganis, R. (1991). *Flying off course. The Economics of International Airlines* 2nd edition. Routledge: London and New York. Taylor and Francis e-Library, 2005.
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business*. Routledge Taylor & Francis Group. 2nd Edition.
- ELFAA (2004) European Low Fares Airline Association. *Liberalization of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*. Brussels, Belgium.
- Francis G, Fidato A., Humphreys I. (2003). Airport – Airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports. *Journal of Air Transport Management* Vol. 9, Issue 4, pp. 267 – 273.
- Graham A., (2003). *Managing Airports: An International Perspective* Cheltenham: Edward Elgar.
- Graham A., (2013). Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues. *Tourism management*, Vol. 36, pp. 66-76.
- Graham B., (1998). Liberalization, Regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union, *Journal of Transport Geography*, Vol. 6, Issue, 2 pp. 87 – 104.
- Graham B. & Shaw J. (2008), Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum* Vol. 39, Issue 3, pp. 1439 – 1451.
- Harvey & Gayer, (2009). *Δημόσια Οικονομική, σύγχρονη θεωρία και Ελληνική πραγματικότητα*. Ράπανος Β. Θ., Καπλάνογλου Γ. (επιμέλεια). Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- ICAO, Annex 14, (2013). *Aerodromes, Aerodrome Design and Operation* 6th edition, International Civil Aviation Organization, Vol. 1, Montreal, Canada.
- International Air Transport Association Annual Review 2019. 75th Annual General Meeting, Seoul.
- Kraus, A., Koch, B. (2006) The Opportunities and Threats of Turning Airports into Hubs, *Journal of Air Transportation*, Vol. 11, Issue 1, pp. 88 – 112.
- Kraft S., Havlikova D. (2016), Anytime? Anywhere? The seasonality of flight offers in Central Europe, *Moravian Geographical Reports*, Vol. 24 Issue 4, pp. 26-37.
- Lyle C. (1995). The future of international air transport regulation, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 2. Issue 1, pp. 3-10.
- Maxon, T. (2015). "American Airlines banking on tighter connections". *The Dallas Morning News*.
- McCann, P. & Shefer, D. (2003), Location, agglomeration and infrastructure, *Papers in Regional Science* Vol. 83, Issue 1 pp. 177- 196.
- Oliphra L., (2012). The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations. *Cittaslow*.

- Peterson, B. & Graham, T. (2008). Open skies: An assessment of the US – EU Open Aviation Area Agreement. 11th Annual Conference on Global Economic Analysis, Finland.
- Pukar KC, (2012). Modeling the Effects of Air Transport Liberalization on the Airline Industry, Department of Economics of Connecticut College, London.
- Robyn, D., Reitzes, J. and Moselle, B., (2005). Beyond open skies: the economic impact of a US – EU open aviation area. In Hamilton Daniel Sheldon and Joseph P. Quinla. Deep integration: how transatlantic markets are leading globalization.
- Routley N., (2018). These are the world's most connected airports. World Economic Forum.
- Schmidt W., (1985). Deregulation Challenges Atlanta Airline Hub. The New York Times.
- Schmitt D. & Gollnick V., (2016). Air Transport System, Springer, Wien.
- Tsiotas D. & Polyzos S. (2015). Decomposing multilayer transportation networks using complex network analysis: A case study for the Greek Aviation network. Journal of Complex Networks.
- Varley, R. M. G. (2000). Some Observations on the Conduct of International Air Transportation, Including Air Service Agreements and Traffic Rights.
- Wei S., Yanji M.A. (2006). Hub-and-Spoke System in Air Transportation and Its Implications to Regional Economic Development - A Case Study of United States. Chinese Geographical Science.
- Zinell A. & Kladis Y. (2018). Stakeholders Event, Zakynthos.
- Zuidberg, J. (2017). Exploring the determinants for airport profitability: Traffic characteristics, low-cost carriers, seasonality and cost efficiency. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 101. pp 61 – 72.

Ελληνόγλωσση

- Αβραμόπουλος Α., (2011). *Οι στρατηγικές ανάπτυξης και επέκτασης των Αεροπορικών Εταιριών Χαμηλού Κόστους και ο Ελληνικός τουρισμός*. Πανεπιστήμιο Πατρών: Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.
- Αμπακούμιν Κ.Γ. (1990). *Αεροδρόμια*. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Γεωργάκης, Α., (2016). *Ο ρόλος των αεροδρομίων ως μοχλοί οικονομικής ανάπτυξης*. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο.
- ΕΛΣΤΑΤ (2017). *Κίνηση αεροδρομίων της χώρας 2016*, Πειραιάς.
- Έντυπο της Fraport, Τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, Η εξέλιξη και τα έργα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, (2019). Newsbeast.gr
- Ηλεκτρονική Σελίδα Ένωση ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριου Κυκλοφορίας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας* : <http://www.hcaa-eleng.eu/dimosiey.html>.
- Θεολόγη Α., (1956). *Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας 1930 – 1956*. Αθήνα: Βιβλιοθήκη ΥΠΑ.
- ΙΑΤΑ (2019). Δείκτες ανταγωνιστικότητας ρυθμιστικού πλαισίου αερομεταφορών, Ελλάδα.
- Νικολαΐδης, Α. (2000). *Αεροδρόμια Μελέτη και Κατασκευή*, Θεσσαλονίκη.

- Παπαδασκαλόπουλος Α., (1995). *Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Αθήνα: εκδόσεις Παπαζήσης.
- Πολύζος, Σ., (2011). *Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Προφυλλίδης Β., (2010). *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου.
- Σαρηγιάννης Γ.,(2001). Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα. *Αρχιτέκτονες*,26(3-4).
- ΣΕΤΕ (2010) - Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών, “Η Σημασία του τουρισμού για την ελληνική οικονομία/κοινωνία & προτάσεις πολιτικής για την τουριστική ανάπτυξη”, *Μελέτη εκπονηθείσα για Λογαριασμό του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων*, Πανεπιστήμιο Χίου.
- Σαμπράκος Ε. (1999). Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.
- Σκάγιαννης, Π. (2008). Τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια σε μία μεταφορική περίοδο: προοπτικές και προκλήσεις. *Στο Διάλογο για το σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη*. Γοσποδίνη, Α. (επιμέλεια). Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Τσέκερης, Θ., Βογιατζόγλου, Κ. (2011). *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες Εξελίξεις, Οικονομική Σημασία και Αποδοτικότητα*, Εκθέσεις Αρ.68. Αθήνα: ΚΕΠΕ,
- Τσούκα, Δ., Σκάγιαννης, Π., Ματσούκης, Ε. (1999). “Αερομεταφορική Εξυπηρέτηση Πελοποννήσου”, *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 9 (26).
- ΦΕΚ 1485/Β/17-06-2011, Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.
- Χριστοφάκης Μ., (2001). *Τοπική ανάπτυξη και περιφερειακή πολιτική*, Αθήνα: εκδόσεις Παπαζήση.