

Στρατηγική Θεώρηση του Ελληνικού Συστήματος Αεροπορικών Μεταφορών

ΠΕΤΡΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΥ*

1. Εισαγωγή

Ο σχεδιασμός της στρατηγικής του ελληνικού συστήματος αερομεταφορών, αναφέρεται στο συνολικό δυναμικό της χώρας που περιλαμβάνει αφενός την υποδομή των αεροδρομίων και αφετέρου το βασικό φορέα επιχειρησιακής λειτουργίας του, την Ολυμπιακή Αεροπορία. Στα πλαίσια της προτεινόμενης θεώρησης, επιχειρείται κατ' αρχήν η αξιολόγηση των επιδράσεων του νέου θεσμικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο σύστημα των αεροπορικών μεταφορών της Ελλάδας. Η ανάλυση αυτή είναι επιβεβλημένη, στο βαθμό που το ισχύον νέο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών, ανατρέπει τη μέχρι σήμερα πολιτική διαχείρισης των αερομεταφορών της Ευρώπης. Το νέο λειτουργικό πλαίσιο είναι αποτέλεσμα δύο κυρίως παραγόντων:

Ο πρώτος αφορά στην οικονομική και πολιτική ενοποίηση του ευρωπαϊκού κοινοτικού χώρου, που αναμένεται να επιδράσει στον όγκο και το χαρακτήρα των μετακινήσεων.

Ο δεύτερος αφορά στη σταδιακή αλλά ταχεία ανατροπή του μονοπωλακού καθεστώτος των αεροπορικών μεταφορών, η οποία προμοδοτεί τη φιλική αναδιάταξη τόσο της λειτουργικής δομής όσο και των φορέων οργάνωσης των αερομεταφορών της Ευρώπης.

Η αναδιάταξη αυτή ενώ φαίνεται επιβεβλημένη από το νέο πλαίσιο αγοράς που διαμορφώνουν οι κανόνες του Τρίτου Πακέτου Αερομεταφορών της Κοινότητας, προσκρούει στο γεγονός ότι η ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου δεν είναι δυνατό ούτε να προηγηθεί, ούτε να γίνει ανεξάρτητα από την πορεία της ευρύτερης Οικονομικής και Πολιτικής ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η διαμόρφωση συνεπώς ενός πλαισίου απελευθερωμένης αεροπορικής αγοράς, μπορεί στο μέλλον να απαιτήσει νέα πολιτική ρυθμιστική παρέμβαση με στόχο όχι τόσο τη θεομοθέτηση

* Πέτρος Στεφάνου, Τμήμα Περιβάλλοντος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

νέων κανόνων αγοράς αλλά τη βελτιστή αφομοίωση του υπάρχοντος πλαισίου από τους ευρωπαϊκούς φορείς των αερομεταφορών.

Ανεξάρτητα όμως από τις δικαιολίες εφαρμογής του νέου πλαισίου, οι παράγοντες αυτοί διαμορφώνουν μία νέα πραγματικότητα για τον Ελληνικό και Ευρωπαϊκό χώρο, και επιδρούν στο χώρο των αερομεταφορών ο οποίος εμφανίζεται εξαιρετικά εναίσθητος σε κάθε αλλαγή του διεθνούς αεροπολιτικού περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα οι αναλύσεις που βασίζονται αποκλειστικά στην ιστορική συμπεριφορά των αεροπορικών μεγεθών να είναι ελάχιστα αποκαλυπτικές για τις μελλοντικές εξελίξεις, καθώς το μέλλον διαφοροποιείται τόσο δραστικά σε σχέση με το παρελθόν.

Στα πλαίσια του άρθρου αυτού γίνεται κατ'αρχήν μία σύντομη ανασκόπηση της πολιτικής της Ε.Ε. στο χώρο των αερομεταφορών και μία ανάλυση των επιπτώσεων από την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου με στόχο μία δέσμη παραδοχών και εκτιμήσεων για την εξέλιξη του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα.

Προτείνεται μία ιεράρχηση των ελληνικών αεροδρομίων ανάλογα με το ρόλο που μπορούν να επιτελέσσουν στο ελληνικό και διεθνές αεροπορικό σύστημα. Τέλος αναφέρεται η συνεργία μεταξύ του εθνικού αερομεταφορέα και της αεροπορικής υποδομής με στόχο την ενίσχυση του εθνικού αεροπορικού δυναμικού προκειμένου από να διαδραματίσει το ρόλο του, σαν ένα πλεονέκτημα της ευρύτερης στρατηγικής της εξωτερικής πολιτικής της χώρας.

1. Δομή και Οργάνωση των Αεροπορικών Μεταφορών.

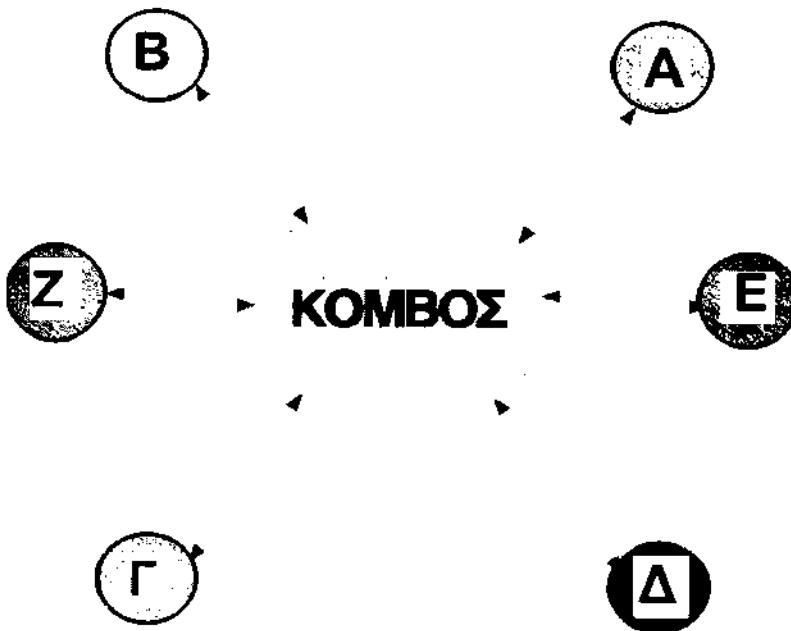
1.1. Αεροπορικά Δίκτυα.

Το σύστημα των αερομεταφορών είναι ανεπτυγμένο με τη μορφή δικτύων τα οποία έχουν συνήθως μορφή ακτινωτών κόμβων (Hub and Spoke). Ας σημειωθεί ότι με τον όρο αεροπορικό δίκτυο δε νοείται απλά ένα άθροισμα διασυνδέσεων. Ένα δίκτυο εμφανίζει συγκεκριμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά και έχει μία εσωτερική δομή, φιλοσοφία και δυναμική που υπαγορεύεται από μία σειρά κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες.

Τα κέντρα των κεντροειδών είναι συνήθως οι βασικοί πόλοι έλξης των εξωτερικών ως προς τη χώρα αεροπορικών διασυνδέσεων και αποτελούν τη βασική πύλη εισόδου και εξόδου. Υπάρχει δηλαδή μία αμφιδρομή τροφοδοσίας κίνησης μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου, μέσω του κέντρου (Dennis, 1990).

Τα κέντρα των κεντροειδών ταξινομούνται σε διεθνές επίπεδο ανάλογα με τον όγκο της κίνησης που εξυπηρετούν, την ποιότητα των παρεχόμενων

Σχήμα 1.: Ακτινικό Αεροπορικό Δίκτυο.



υπηρεσιών, το βαθμό συνεκτικότητας δικτύου και το πλήθος των εξωτερικών διασυνδέσεων που προσφέρουν. Ένα διεθνές κέντρο μπορεί να εξυπηρετεί και κίνηση που δεν κατευθύνεται στη χώρα ορισμού του αλλά περνά μέσω αυτού και κατευθύνεται σε τρίτη χώρα (διερχόμενη κίνηση ή transit).

Στην οργάνωση του Ευρωπαϊκού αεροπορικού χώρου, εμφανίζονται διάφορα ακτινικά δίκτυα με κέντρα τις πρωτεύουσες των ευρωπαϊκών χραστών και το μοντέλο αυτής της οργάνωσης αναμένεται να ενταθεί σαν αποτέλεσμα της φιλελευθεροποίησης του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη (M. Beckmann, 1988).

Το ακτινικό μοντέλο οργάνωσης των αεροπορικών δικτύων (R. Doganis, 1991):

- βοηθά τις αεροπορικές εταιρίες να μεγιστοποιήσουν τη λειτουργική τους ικανότητα μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον.
- αυξάνει πολύ τη στρατηγική σημασία και τα οικονομικά κέρδη των αεροδρομίων που χρησιμοποιούνται ως κεντρικά.
- είναι το κυρίαρχο οργανωτικό σχήμα του ευρωπαϊκού αεροπορικού χώρου κυρίως μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών.

Η επέδραση του ακτινικού συστήματος στην αύξηση της επιχειρησιακής ικανότητας του Κομβικού αεροδρομίου (HUB), φαίνεται στον Πίνακα 1. (R. Doganis, 1991):

Πίνακας 1. Πλήθος εξυπηρετούμενων αεροπορικών διασυνδέσεων, οφειλόμενο στην ακτινωτή λειτουργία ενός Κομβικού Αεροδρομίου.

Πλήθος άμεσα εξυπηρετούμενων Προωρισμών, από τον Κόμβο:	Πλήθος έμμεσα εξυπηρετούμενων Προωρισμών συνδεδεμένων μέσω Κόμβου: $N(N-1) / 2$	Πλήθος απ' ευθείας Διασυνδέσεων, με άφιξη στον Κόμβο:	Σύνολο Ζευγών Πόλεων που εξυπηρετεί ο Κόμβος: $N(N+1) / 2$
2	1	2	3
6	15	6	21
10	45	10	55
50	1.225	50	1.275
75	2.775	75	2.850
100	4.950	100	5.050

Πηγή: (Doganis, 1991)

Από τον Πίνακα 1, συνάγεται ότι εάν μία αεροπορική εταιρεία έχει δομήσει το δίκτυο της σύμφωνα με το ακτινικό πρότυπο, μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των αεροδρομίων που μπορεί να εξυπηρετήσει.

Έστω, για παράδειγμα, ότι υπάρχουν τρεις απευθείας αεροπορικές διασυνδέσεις, από το αεροδρόμιο Α προς το αεροδρόμιο Β, από το Γ προς το Δ και από το Ε προς το Ζ. Εάν η σύνδεση των έξη αεροδρομίων Α,Β,Γ,Δ,Ε,Ζ, γίνει μέσω ενός κομβικού αεροδρομίου, έστω Κ, τότε οι τρεις απευθείας αεροπορικές διασυνδέσεις, αντικαθίστανται από 21 αεροπορικές διασυνδέσεις που διεξάγονται μεταξύ των έξη αεροδρομίων, μέσω του κομβικού αεροδρομίου Κ. Γίνεται συνεπώς εφικτή, εκτός από την αεροπορική διασύνδεση του αεροδρομίου Α με το αεροδρόμιο Β, και η διασύνδεση του αεροδρομίου Α με τα αεροδρόμια Β,Γ,Δ,Ε,Ζ, μέσω του κομβικού αεροδρομίου Κ (βλ. Σχήμα 1). Εάν λοιπόν νιοθετηθεί το ακτινικό πρότυπο λειτουργίας των αεροπορικών δικτύων, τότε στις N απευθείας διασυνδέσεις, πρέπει να προστεθούν και $N(N-1)/2$ έμμεσες αεροπορικές διασυνδέσεις που διεξάγονται μέσω του κομβικού αεροδρομίου.

Όλα τα αεροδρόμια δεν έχουν τις προϋποθέσεις και τα χαρακτηριστικά που απαιτούνται για να αποτελέσουν το Κέντρο ενός ακτινικού αεροπορικού δικτύου. Για να είναι πραγματικά υποψήφιο ένα αεροδρόμιο γι' αυτό το ρόλο πρέπει να έχει τα περισσότερα από τα ακύλουθα πλεονεκτήματα. (IATA 1990, R.Doganis 1991, ΥΠΕΘΟ 1993):

α) Γεωγραφική θέση η οποία είναι στο κέντρο, μίας μεγάλης περιφε-

ρειακής, η πειραιωτικής ή διηπειρωτικής αγοράς για τις αερομεταφορές.

- β) Δέσμευση από μία μεγάλη, καλά οργανωμένη και ικανή αεροπορική εταιρεία (ή εταιρείες) η οποία να έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει το αεροδρόμιο σε κεντρικό, μέσα από ένα εκτεταμένο δίκτυο που λειτουργεί από, προς και μέσω του αεροδρομίου.
- γ) Γειτνίαση με μία πόλη ή μητροπολιτική περιοχή η οποία είναι από μόνη της γενέτειρα ενός μεγάλου αριθμού επιβατικών αεροπορικών μετακινήσεων. Αυτοί οι επιβάτες όταν προστεθούν στην κίνηση μετεπιβίβασης, βοηθούν να γίνει το αεροδρόμιο ελκυστικό στις αεροπορικές εταιρείες, λόγω της αύξησης του όγκου των διακινούμενων επιβατών.
- δ) Ικανή χωρητικότητα για προσγειώσεις και απογειώσεις, έτοι μόντε ο μεγάλος αριθμός των πτήσεων που αφικνούνται και αναχωρούν περίπου την ίδια ώρα να μπορούν να εξυπηρετηθούν χωρίς μεγάλες καθυστερήσεις.
- ε) Έναν ή περισσότερους επιβατικούς αεροσταθμούς με ικανό αριθμό κινητών διαδρόμων επιβίβασης-αποβίβασης (pose-in-gates), σχεδιασμένους έτοι μόντε να εξυπηρετούν την μετεπιβίβαση των επιβατών και των αποσκευών τους από τη μία πτήση στην άλλη.

1.2. Ο ρόλος των αεροπορικών εταιριών.

Οι πολιτικές αερομεταφορές είναι οργανωμένες μέσω αεροπορικών εταιριών που ελέγχονται οικονομικά είτε από κρατικά είτε από ιδιωτικά κεφάλαια και οι οποίες από τη φύση του έργου που παράγουν εμφανίζουν μία έντονη διεθνή διάσταση που υπερβαίνει κατά πολύ το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Οι αεροπορικές εταιρίες, και κυρίως οι κρατικές, εκτός από μεγάλους οικονομικούς οργανισμούς, αποτελούν και όργανα άσκησης πολιτικής στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας. Ο σημαντικός ρόλος τους προκύπτει από το γεγονός ότι:

- α) Έχουν την επιλογή της αεροπορικής διασύνδεσης δηλ. την επιλογή των προορισμών στο εσωτερικό και το εξωτερικό της χώρας που θα συμπεριλάβουν στο δίκτυο τους.
- β) Έχουν την δυνατότητα να επιλέγουν την ένταση της σύνδεσης μεταξύ ζευγών πόλεων ή κρατών, παρέχοντας σε ημερήσια ή εβδομαδιαία βάση, την κατάλληλη συχνότητα πτήσεων.
- γ) Έχουν την ενελιξία να αναπλυναρμόζουν τη προσφερόμενη χωρητικότητα (capacity), γεγονός που ήταν πολύ σημαντικό στην μονοπω-

λιακή περίοδο των ευρωπαϊκών αεροπορικών μεταφορών, αφού η αδυναμία παροχής αεροπορικού έργου από τον ένα και αποκλειστικό αερομεταφορέα έχει σαν άμεση συνέπεια την κακή εξυπηρέτηση της αεροπορικής διασύνδεσης μεταξύ ζευγών πόλεων.

- δ) Είναι υπεύθυνες να χαράζουν, να εισηγούνται και πλέον να εφαρμόζουν τιμολογιακή πολιτική (ITA 1988, F de Coninck 1992), να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες, να διαπραγματεύονται σε διεθνές επίπεδο και σε διεθνείς οργανισμούς αερομεταφορών ασκώντας πολιτική με άμεσες οικονομικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις για το σύνολο του κράτους.
- ε) Είναι εξουσιοδοτημένες από τις υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας, ακόμη και σήμερα στον ευρωπαϊκό χώρο, να διαπραγματεύονται το διακανονισμό και την παροχή των χρόνων χρήσης (slots) των αεροδρομίων της κάθε χώρας.
- σ) Τέλος φέρουν τη βασική ευθύνη της ασφάλειας των πτήσεων σε ότι αφορά τη συντήρηση και καλή λειτουργία των μέσων μεταφοράς.

Ας σημειωθεί ότι η αεροπορική διασύνδεση μεταξύ δύο πόλεων ή κρατών δεν προϋποθέτει μόνο μία συγκεκριμένη υποδομή αεροδρομίων, αλλά κυρίως την πρόθεση μίας αεροπορικής εταιρείας να προβεί στη διασύνδεση, εφόσον συνηγορούν άλλοι οι παράγοντες για την οικονομική βιωσιμότητα της διασύνδεσης αυτής.

Ο αυτοδύναμος ρόλος των αεροπορικών εταιριών στην οργάνωση του αεροπορικού χώρου αυξάνει τη σημασία τους, ανάλογα με το βαθμό απελευθέρωσης της αεροπορικής αγοράς από το διεθνή κρατικό παρεμβατισμό.

Ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό της οργάνωσης του ευρωπαϊκού αεροπορικού χώρου μπορεί να θεωρηθεί το γεγονός ότι οι πρωτεύουσες των ευρωπαϊκών κρατών αποτελούν την έδρα δραστηριοτήτων και δικτύων των αντίτοιχων εθνικών (ή εθνικού συμφέροντος) αερομεταφορέων, οι οποίοι ουνήθως έχουν και την κύρια ευθύνη οργάνωσης της αεροπορικής διασύνδεσης της χώρας (ITA 1988).

Στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών, θεωρείται ότι το κέντρο ενός ακτινικού δικτύου αεροπορικών συνδέσεων εξυπηρετείται συνήθως από ένα αερομεταφορέα που απολαμβάνει πλήρη στρατηγικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων. Η ποιότητα εξυπηρέτησης που μπορεί να προσφερθεί από το σύστημα, εξαιρετά τόσο από τον προγραμματισμό των πτήσεων όσο και από το πλήθος των αεροσκαφών που είναι διαθέσιμα στη διάρκεια της ημέρας. Ο κυρίαρχος ρόλος του καλύτερα εγκατεστημένου αερομεταφορέα τείνει να αναβαθμίσει ή να υποβαθμίσει το κέντρο του ακτινικού συστήματος ανάλογα με το διαθέσιμο πλήθος αεροσκαφών, το δυναμισμό

και την ευελιξία που αυτός μπορεί να επιδείξει στην αεροπορική αγορά, και την πιούτητα και σπάνιεστα προγραμματισμού των πτήσεων που μπορεί να προσφέρει. (Dentis, 1990).

Ο Ήντοκας 2, εμπρενζει την επίδικη των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροδρομίων στην εξυπηρέτηση πιο προσφέρουν από πλευράς κάλυψης των αεροπορικών διαστυγμάτων. Η εξυπηρέτηση εποίησε πολλά στοιχεία στη δινοτόπητα του αεροδρομίου να προσφέρει ως κάτιος αφεντικούμενον σε αυτό επιβάτη, μέσα σε ένα ελεγχότο χρόνο μετεπιβίβασης, από την οποία άφεντης του στο Κομβικό Αεροδρόμιο.

Η δυνατότητα αυτή συνθέτεται άμεσα, με την πιούτητα προγραμματισμού των πτήσεων, από και προς το κομβικό αεροδρόμιο και η οποία μποτελεί μποτελειστική ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών. Είναι κατά συνέπεια, συνάρτηση του πλήθους των προσφιλιμών και του χρήστη ανομονίας, ενός αφεντικούμενων επιβάτη στο κομβικό αεροδρόμιο, προκειμένου να μετεπιβιβασθεί προς ένα νέο προοπτερεόμενο προοικοπέταιρο.

Ως δείνοτης μετρητής της πιούτητας και επάρχειας των προγραμματισμού των πτήσεων, χρησιμοποιείται ο συντελεστής συνεκτικότητας του δεκτού (Completeness ratio), που μποτελεί ένα μέτρο αξιολόγησης των πιούτητας προγραμματισμού των πτήσεων σε σύγκριση με έναν εντελινό τυχαίο προγραμματισμό (Duganis 1991).

Εάν ο συντελεστής συνεκτικότητας του διεκτύου αποδύθει ίσος με 1,0, τότε η πιούχοντα κατάσταση προγραμματισμού πτήσεων προσφέρει εξυπηρετήσεις μετεπιβίβασης ιδιαίς με εκείνες κανός τυχαίου προγραμματισμού πτήσεων. Εάν ο συντελεστής συνεκτικότητας του διεκτύου είναι ίσος με 2,0, τότε η πιούτητα εξυπηρετήσης της μετεπιβίβασης κάνησης είναι δύο φορές επιμερικότερη από ένα τυχαίο βασικό προγραμματισμό πτήσεων. Τέλος, συντελεστής συνεκτικότητας μικρύτερος της μονάδας, δείχνει έναν κακό προγραμματισμό πτήσεων που μπορεί να προσφέρει το δύλιο των κομβικού αεροδρομίου από πάνωψη δινοτόπητας εξυπηρέτησης της μετεπιβίβασης κάνησης.

Αυτή η αργάνοντη των ευρωπαϊκών αεροπορικών χώρων, δείχνει τη συνεργία αεροπορικών εταιρειών και κομβικών αεροδρομίων, και υπαγοφεύει τη λαϊκή ανάγκη των αεροπορικών εταιρειών για μία συνεχή προσπάθεια αναβαθμισμού του κέντρου ενός επιτυχού αεροπορική δικτύου, που αποκαλεί ταυτής στην έδρα της εταιρείας και (υπογίθιος) το κέντρο αεροπορικών μεταφορών της χώρας. Είναι ακμήνης αυτή η ανάγκη που αναδεικνύει την εθνική διάπτωση των μεγάλων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών, συνδέοντας ευθέως την ανάπτυξη των αερομεταφορών σε μία χώρα με την ακμή και την σημαντική βιωσιμότητα των μεγαλύτερου αερομετρογρέα.

Πίνακας 2. Επίδοση των κυριώτερων Κομβικών Αεροδρομίων της Ευρώπης, 1989.

Αεροδρόμιο / Κόμβος	Κύριος Αερομεταφορέας	Συντελεστής Συνεχικότητας Δικτύου
Βιέννης	Austrian Airlines	2.2
Αμστερνταμ	KLM	1.9
Ζυρίχης	Swissair	1.9
Φραγκφούρτης	Lufthansa	1.6
Βρυξέλλων	Sabena	1.6
Κοπεγχάγης	SAS	1.4
Ρώμης	Alitalia	1.2
Λονδίνο-Heathrow	British Airways	1.1
Λονδίνο-Gatwick	British Airways	1.1
Μανδρίτης	Iberia	1.0
Παρίσι-CDG	Air France	0.9
Αθήνα	Olympic Airways	0.9

Πηγή: (Dennis, 1990)

2. Οι Βασικές Κατευθύνσεις του Θεσμικού Πλαισίου των Ευρωπαϊκών Αερομεταφορών.

2.1. Ιστορικά στοιχεία

Για να γίνει κατανοητή η σημερινή φάση εξέλιξης του νομικού καθεστώτος των αερομεταφορών απαραίτητη είναι η εξέταση και εκτίμηση του ιστορικού πλαισίου θεσμοθέτησης (Godfroid, 1988: σ.20-65).

Η αεροπορική μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου οργανώθηκε για πρώτη φορά διεθνώς το 1944 με τη διακρατική Συνθήκη του Chicago περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, που αποτελεί τη βάση του θεσμικού πλαισίου του Δημόσιου Αεροπορικού Δικαίου.

Η συγκεκριμένη ιστορική συγκυρία κατά την οποία επιτεύχθηκε η συμφωνία-πλαισίο (Β' Παγκόσμιος Πόλεμος) καθόρισε τις αρχές πάνω στις οποίες βασίστηκε η συναίνεση 152 Κρατών σε όλον τον κόσμο, με σκοπό "την ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας με τρόπο ασφαλή και οργανωμένο".

Οι βασικές αυτές αρχές ήταν οι εξής:

- Απόλυτη και πλήρης κυριαρχία του κάθε Κράτους πάνω στον εναέριο χώρο του.
- Δικαιώματα ισότιμης συμμετοχής και εκμετάλλευσης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και υποχρέωση ίσης μεταχείρησης των αεροσκαφών όλων των Κρατών-Μελών.
- Υποχρέωση μη ανάμιξης στα δικαιώματα που απορρέουν από την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία των Κρατών.
- Υποχρέωση εναρμόνισης στα παραρτήματα και στους κανόνες που τίθενται από την Οργάνωση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), που ιδρύθηκε με τη Συνθήκη του Chicago.

Παρά το γεγονός ότι πρόθεση ήταν η οργάνωση τόσο του τεχνικού όσο και του εμπορικού επιτέδου της Πολιτικής Αεροπορίας, η συμφωνία ήταν επιτυχής μόνο σχετικά με τον τεχνικό τομέα.

Τα “Παραρτήματα” της Συνθήκης του Chicago, υποχρεωτικής εφαρμογής για τα Κράτη-Μέλη είχαν ως σκοπό να εναρμονίσουν τη σχετική τους νομοθεσία σε τεχνικά θεματα (τεχνική εκμετάλλευση αεροσκαφών, πτυχία προσωπικού, μετεωρολογία, κανόνες για τη νηολόγηση και την εθνικότητα αεροσκαφών, έρευνα και διάσωση κλπ).

Σχετικά με την εμπορική εκμετάλλευση των αεροπορικών μεταφορών τα Κράτη-Μέλη της Συνθήκης του Chicago υπογραμμίζονταις την εθνική τους κυριαρχία έθεσαν περιορισμούς για την εξουσιοδότηση ή την άδεια εκτέλεσης είτε τακτικών είτε μη τακτικών πτήσεων, εγκαινιάζοντας καθεστώς “μη-ελευθερούς” στον αέρα.

Μετά την αποτυχία πολυμερούς διακρατικής ανταλλαγής εμπορικών δικαιωμάτων, στα πλαίσια της Συνθήκης του Chicago, τα εμπορικά δικαιώματα ρυθμίστηκαν μέσα από ένα πλέγμα αλληλοσυνδεόμενων διμερών διακρατικών συμβάσεων, βασισμένων στη συμφωνία-τύπο των Βερμούδων (1946).

Οι βασικές αρχές της συμφωνίας των Βερμούδων, που σύμφωνα με αυτήν υπεγράφησαν 2600 διακρατικές συμβάσεις σε όλο τον κόσμο, ήταν ως εξής:

- Η αμοιβαία διαφύλαξη των συμφερόντων των Κρατών στην εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών μεταφορών.
- Η ισότητα στην κατανομή των μεριδών στην προσφερόμενη χωρητικότητα από τους αερομεταφορείς (προσφερόμενες θέσεις σε κάθε δρομολόγιο).
- Η εκτέλεση των μεταφορών από ένα ή περισσότερους επισήμως ορισμένους από τα συμβαλλόμενα Κράτη αερομεταφορείς των οποίων την εθνικότητα έχουν τα αεροσκάφη και η ιδιοκτησία ή ο έλεγχος ανήκει στα συμβαλλόμενα Κράτη.

- Ο καθορισμός των αεροδρομίων που θα εξυπηρετούνται και των δρομολογίων ανάλογα με τη συμφωνία των συμβαλλομένων Κρατών.
- Οι διαπραγματεύσεις για τις κατηγορίες και τα επίπεδα των ναύλων να γίνονται στα πλαίσια της I.A.T.A. (International Air Transport Association, Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) από τους αερομεταφορείς, ενώ σε τελικό στάδιο θα παρεμβαίνουν τα ενδιαφερόμενα Κράτη για την αμοιβαία αποδοχή των ναύλων.

2.2. Διεθνής Εμπειρία

Το θεσμικό σύστημα αερομεταφορών, όπως περιγράφηκε, ήταν εντελώς απαλλαγμένο από την πίεση κανόνων ανταγωνισμού (διότι οι αεροπορικές μεταφορές θεωρούνταν δημόσιας ωφελειας), προνομιακά προστατευτικό για τις εθνικών συμφερόντων κρατικές αεροπορικές εταιρείες και προφυλαγμένο κάτω από την έννοια της εθνικής κυριαρχίας με την εξαρτηση της υλοποίησης των διμερών διακρατικών συμβάσεων από την υπόδειξη εθνικών αερομεταφορέων, ενώ οι τεχνικοί κανόνες προσφέρονταν ενοποιημένοι από τον ICAO και οι αεροπορικές εταιρείες διαπραγματεύονταν διάφορες εμπορικές συμφωνίες συνεργασίας στα πλαίσια της IATA.

Οι πρώτες τάσεις διάρρηξης του συστήματος, που λειτουργήσε για περισσότερο από μισό αιώνα, εμφανίστηκαν στις ΗΠΑ (ενιαία αγορά, σχεδόν ανάλογη της ευρωπαϊκής) όπου με την εφαρμογή της Πράξης Απελευθέρωσης των Αερομεταφορών (Airline Deregulation Act, 1978) απελευθερώθηκαν πλήρως οι εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές από την κρατική παρέμβαση (E.I.U. 1986, Giemulla / Schmid, 1992: σ. 23-26). Παράλληλα, με την εφαρμογή της στρατηγικής επαναδιαπραγμάτευσης διμερών διακρατικών συμβάσεων-“πλάτων” έγινε και προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών διεθνώς (σύμβαση ΗΠΑ με Ισραήλ, Δ. Γερμανία, Βέλγιο, Ολλανδία). Η επαναδιαπραγμάτευση των διμερών διακρατικών συμφωνιών από τις ΗΠΑ έγινε με στόχο την είσοδο των αεροπορικών μεταφορών στους “Νόμους της Αγοράς” με τους εξής άξονες:

- Φιλελευθεροποίηση των charter (μη τακτικών) πτήσεων.
- Φιλελευθεροποίηση των πτήσεων φορτίου (cargo).
- Φιλελευθεροποίηση των αεροπορικών ναύλων.
- Μείωση των περιορισμών στην προσφορά θέσεων (capacity) και συχνοτήτων.
- Υπόδειξη περισσοτέρων αερομεταφορέων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων.
- Αύξηση στα ζεύγη των πόλεων που θα εξυπηρετούνται.

Η πολιτική της “απορρύθμισης” και ο μη σταδιακός τρόπος εφαρμογής της, εμφάνισε νέες ευκαιρίες ανάπτυξης των αερομεταφορών αλλά και

προβλήματα που μπορούν να συνοψισθούν ως εξής (Doganis 1991, ΥΠΕΘΟ 1993):

Σε πρώτο στάδιο, είσοδος νέων αεροπορικών εταιριών και θεαματική αύξηση των προσφερόμενων θέσεων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό δύκτυο. Τα περοπορικά δρομολόγια αυξήθηκαν στις γραμμές του υπάρχοντος μέχρι τότε δικτύου και ένα πλήθος νέων αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ σημείων του εσωτερικού και των εξωτερικού εμφανίσθηκε πολύ σύντομα, διευρύνοντας την αεροπορική αγορά. Η διεύρυνση αυτή αύξησε τις ανάγκες για την αεροπορική υποδομή τόσο στην κατεύθυνση της βελτίωσης και του εκσυγχρονισμού των υπαρχόντων αεροδρομίων και των εμπορευματικών σταθμών όσο και στη δημιουργία νέων. Παράλληλα δημιουργήθηκαν νέες θέσεις εργασίας στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας.

Σε δεύτερο στάδιο, δραστική μείωση των αεροπορικών ναύλων με συνεπακόλουθη τη συρρίκνωση των εσδόδων των αεροπορικών εταιριών παρά τη ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η μείωση των κομίστρων εμφανίζεται σαν αποτέλεσμα ενός ανεξέλεγκτου ανταγωνισμού τόσο μεταξύ των μεγάλων αεροπορικών εταιριών όσο και από την προσπάθεια των νέων εταιριών να κατακτήσουν ένα βιώσιμο μερίδιο στην αεροπορική αγορά. Μία σημαντική επίπτωση ήταν η απορρόφηση της έκτακτης κίνησης (charter) από τακτικές πτήσεις μειωμένων ναύλων. Η μείωση των ναύλων οδήγησε τις εταιρίες σε πολιτικές αύξησης της πληρότητας των αεροσκαφών προσπαθώντας να αντισταθμίσουν την απώλεια εσδόδων από την αύξηση του ανταγωνισμού. Παράλληλα εμφανίζεται η αναγκαιότητα για οικονομίες κλίμακας και μείωσης του λειτουργικού κόστους των εταιριών με άμεσο επακόλουθο τόσο την καθήλωση των μισθών όσο και τη μείωση του προσωπικού, αφού ο παράγοντας "Κόστος" αναδεικνύεται ο πλέον καθοδιοτικός για την ευελιξία της τιμολόγησης των αεροπορικών υπηρεσιών και τη διατήρηση στην αεροπορική αγορά.

Με την πάροδο του χρόνου, η ένταση του ανταγωνισμού οδήγησε πολλές αεροπορικές εταιρίες σε οικονομικό μαρασμό και εξαφάνιση, αφού δεν μπορούσαν να ανταποχριθούν στις νέες συνθήκες, ούτε να αντέξουν σε αντιξόστητες και πιέσεις των εξωτερικού περιβάλλοντος, όπως για παράδειγμα μία παρατεταμένη οικονομική ύφεση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πίεση αυτή δεν είχε επιπτώσεις μόνο σε μικρούς αερομεταφορείς, αλλά και σε μεγάλες αεροπορικές εταιρίες, που όμως δε διέθεταν την ευελιξία πολιτικής, που θα τους επέτρεπε να απαντήσουν αποτελεσματικά στις προκλήσεις του ανταγωνισμού.

Σήμερα, μετά μία δεκαπενταετία περίπου από την εφαρμογή της πολιτικής της απελευθέρωσης της αεροπορικής αγοράς στις ΗΠΑ, η αρχική εικόνα αρχίζει να αναπτύσσεται. Ο αεροπορικός χώρος κυριαρχείται πλέον

από μεγάλους αερομεταφορείς (Mega Carriers), τους πλέον αποτελεσματικούς από άποψη κόστους και λειτουργίας και η αγορά αρχίζει να εμφανίζει μορφή και χαρακτήρα ολιγοπωλίου με πιθανή μελλοντική επίπτωση την αύξηση των αεροπορικών κομίστρων. Το ολιγοπωλιακό καθεστώς, όπως διαμορφώνεται, ενέχει τον κίνδυνο να επιφέρει μία άτυπη άρση του καθεστώτος φιλελευθεροποίησης, κάνοντας χρήση της οικονομικής του ισχύος, θεσπίζοντας εσωτερικούς κανόνες ελέγχου της τιμολογιακής πολιτικής και της εισόδου νέων εταιριών στο αεροπορικό δίκτυο (Doganis 1991).

2.3. Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Αερομεταφορές.

Παράλληλα, στο επόπεδο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η έννοια της εθνικής κυριαρχίας ήταν επιχρωτόνα και οι ευαίσθητοι τομείς των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών εξαιρούνταν της εφαρμογής των κανόνων της Συνθήκης της Ρώμης, (ιδρυτικής της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας), και των βασικών της αρχών ελευθερίας στην κίνηση προσώπων, αγαθών, κεφαλαίων και υπηρεσιών μεταξύ Κρατών μελών (Franky De Coninck, 1992, σελ. 11-24).

Ήδη, βεβαίως, από τη δεκαετία του 1970 είχαν αρχίσει οι πρώτες απόπειρες χαλάρωσης των στενών πλαισίων προσπατευτισμού προερχόμενες από την πλευρά του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής EOK (Rapport Noe, Commission's Memorandum). Σημαντικός, επίσης, ήταν ο όρος του Ευρωπαϊκού Δικαιοστηρίου, που με τρεις αποφάσεις-σταθμούς ("les marins français", "Nouvelles Frontières", "Ahmed Saeed"), προώθησε κατ' αρχήν την εφαρμογή των γενικών αρχών της Συνθήκης της Ρώμης και αργότερα των κανόνων ανταγωνισμού (Franky De Coninck, 1992: σ. 14-15).

Με την εγγραφή των αεροπορικών μεταφορών στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών για την Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά (EEC 1985), παράλληλα με τις διαδικασίες ψήφισης της, τροποποιητικής της Συνθήκης της Ρώμης, Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης τέθηκε ένα χρονοδιάγραμμα σταδιακής και ελεγχόμενης φιλελευθεροποίησης του θεσμικού πλαισίου των αεροπορικών μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ως το τέλος του 1992.

Με αυτό το σύχο θεσπίστηκαν τα λεγόμενα τρία "πακέτα" μέτρων από το 1987 ως το 1993. Ταυτόχρονα, με την έκδοση Κανονισμών του Συμβουλίου, καθορίστηκαν οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης και δόθηκε η αρμοδιότητα στην Επιτροπή EOK να εξαιρεί από την εφαρμογή τους ορισμένες συμφωνίες και πρακτικές αεροπορικών εταιρειών (Καν. Συμβ. EOK 3975 και 3976 /1987).

Η λογική της σταδιακής και ελεγχόμενης φιλελευθεροποίησης ήταν να δοθεί από τη μία πλευρά ο χρόνος στις αεροπορικές εταιρείες να εναρμο-

νιστούν μέσα σε ανταγωνιστικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά να παρέχεται στα θεσμοθετημένα κοινοτικά δργανα η δυνατότητα διορθωτικών κινήσεων.

Σχετικά με τους ναύλους αερομεταφοράς, δημιουργήθηκαν αρχικά “ζώνες ελαστικότητας” μέσα στις οποίες οι αερομεταφορείς μπορούσαν χωρίς προηγούμενη διπλή έγκριση από τις αρχές των Κρατών, (“double approval”), να ορίσουν τους ναύλους τους, έχοντας ως κριτήριο ένα ναύλο αναφοράς για τον οποίο χρειαζόταν η προηγούμενη έγκριση (πρώτο “πακέτο” μέτρων Απόφαση του Συμβουλίου 601/14.12.87, Franky De Coninck, 1992: σ. 159). Αργότερα εισήχθη το σύστημα της “διπλής μη-αποδοχής” (“double disapproval”) για τους ναύλους που υπερέβαιναν το ναύλο αναφοράς, της “διπλής αποδοχής” για τους ναύλους αναφοράς και της “αυτόματης αποδοχής” για τους ναύλους που κινούνται μέσα στις “ζώνες ελαστικότητας” (δεύτερο “πακέτο” μέτρων, Κανονισμός του Συμβουλίου, 2342/24.7.90, Franky De Coninck, 1992: σ. 217).

Τέλος, με την ενεργοποίηση του τρίτου “πακέτου” μέτρων από την 1η Ιανουαρίου 1993 οι ναύλοι απελευθερώθηκαν πλήρως στο εσωτερικό της Κοινότητας για τις τακτικές αλλά και για τις μη-τακτικές αερομεταφορές, με δεδομένα ορισμένα μέτρα προστασίας που οι αρχές των Κρατών μπορούν να λάβουν κατά των πρακτικών υπερτιμολόγησης ή αθέμιτου ανταγωνισμού (Κανονισμός του Συμβουλίου 2409/23.7.92, Franky De Coninck, 1992: σ. 293).

Σε σχέση με την πρόσβαση στην αγορά και τα μερίδια χωρητικότητας, με το πρώτο “πακέτο” μέτρων κατηγοριοποιήθηκαν τα αεροδρόμια ανάλογα με τον επιβατικό όγκο που διεκπινούσαν ετήσια και δάθηκαν περιορισμένα εμπορικά δικαιώματα υπό όρους στις συνδέσεις μεταξύ κατηγοριών αεροδρομίων (περιφερειακά αεροδρόμια) (Απόφαση του Συμβουλίου 602/14.12.87 Franky De Coninck, 1992: σ. 166). Επίσης δόθηκε η δυνατότητα υπόδειξης περισσοτέρων του ενός αερομεταφορέων και χαλάρωσαν τα στενά περιοριστικά πλαίσια ισομερούς κατανομής των μεριδών χωρητικότητας.

Στο δεύτερο “πακέτο” μέτρων ρυθμίζεται και η σύνδεση μεταξύ κομβικών αεροδρομίων, αυξάνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης εμπορικών δικαιωμάτων μεταξύ των Κρατών-Μελών, καθώς και τα μερίδια προσφερόμενης χωρητικότητας (Κανονισμός του Συμβουλίου 2343/24.7.90 Franky De Coninck, 1992: σ. 224).

Το τρίτο “πακέτο” μέτρων απελευθερώνει πλήρως την πρόσβαση στην ενδοκοινοτική Αγορά σχετικά με την υπόδειξη αερομεταφορέων και τα μερίδια χωρητικότητας και ρυθμίζει, σταδιακά, την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορικά (Cabotage) εισάγοντας στην κοινοτική νομοθεσία για πρώτη

φορά και τις μη-τακτικές πτήσεις μεταφοράς επιβατών, αλλά και εμπορευμάτων και ταχυδρομείου αρμιγείς αλλά και μικτές, ενώ τίθενται οι προϋποθέσεις για τη διαδικασία παραχώρησης των γραμμών δημοσίου συμφέροντος (Κανονισμός του Συμβουλίου 2408/23.7.92 Franky De Coninck, 1992: σ. 286).

Πολύ σημαντικοί ήταν, επίσης, ο Κανονισμός του Συμβουλίου 2407/92 που ορίζει τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να ισχύουν στην Κονότητα για την έκδοση Άδειας Αερομεταφορέα από τις αεροπορικές εταιρείες και εναρμονίζει τις εθνικές νομοθεσίες των Κρατών-Μελών σχετικά και οι Κανονισμοί 2410 και 2411/92 που διευρύνουν τις αρμοδιότητες της Επιτροπής να ελέγχει και επιβάλλει μέτρα και στο εσωτερικό των Κρατών Μελών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού (Franky De Coninck, 1992: σ. 279).

Ταυτόχρονα, με την έκδοση διαφόρων Κανονισμών ρυθμίζονται τα όρια θορύβου, η αποζημιώσεις σε περίπτωση υπεράριθμων επιβατών σε πτήσεις, η ισοτιμία των πτυχίων του ιπτάμενου προσωπικού, η κατανομή των ωρών πτητικής δραστηριότητας (slot allocation), ο κώδικας ουμπεριφοράς σχετικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό στα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και ιδρύονται οι Joint Aviation Authorities (JAA), σφραγανού που συνενώνει εκπροσώπους από τις εθνικές Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίες με σκοπό να δημιουργήσει και να προτείνει ως κοινοτική νομοθεσία σύνολο τεχνικών απαιτήσεων και κανόνων ρυθμιστικών της τεχνικής και πτητικής εκμετάλλευσης αεροσκαφών (Franky De Coninck, 1992: σ. 231-278).

Παράλληλα, δημιουργήθηκε ενιαίο σύστημα κατεύθυνσης όποις της εναέριας κυκλοφορίας (χωρίς κατάργηση των επιμέρους συστημάτων ελέγχου της εναερίου κυκλοφορίας) που διευθύνεται από το EUROCONTROL, (Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την ασφάλεια της αεροπλοΐας που ιδρύθηκε το 1960).

Το σύνολο αυτών των ρυθμίσεων ισχύει άμεσα στο εσωτερικό των Κρατών-Μελών και στις ενδοκοινοτικές αερομεταφορές όταν εκτελούνται από αεροπορικές εταιρείες των Κρατών-Μελών.

Η Επιτροπή ήδη από το 1990 προσπαθεί να αναλάβει την αρμοδιότητα εκπροσώπησης των Κρατών-Μελών στις διαπραγματεύσεις σύναψης αεροπολιτικών συμφωνιών με τρίτα Κράτη και έχει προτείνει την έκδοση Κανονισμού για την επέκταση της αρμοδιότητας της Επιτροπής (Καν. Συμβ. 3975 και 3976/87) για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις αερομεταφορές και σε σχέση με τρίτες χώρες.

Το νέο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο μπορεί να εκληφθεί σα μία προσπάθεια που επικεντρώνεται στη χάραξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής με

παγκόσμιες διαστάσεις, η οποία αποτελεί την Κοινή Πολιτική Μεταφορών της ΕΕ και η οποία θα διασφαλίζει (ΕΕC 1992): α) την ενίσχυση και εξάπλωση των διευρωπαϊκών αεροπορικών δικτύων στην κατεύθυνση της καλύτερης και περισσότερο αποτελεσματικής διασύνδεσης μεταξύ των κρατών-μελών, β) την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού των τιμολογίων και κομιστών των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων με άμεσο όφελος στον καταναλωτή, γ) την άρση της περιφερειακότητας ορισμένων περιοχών της ευρωπαϊκής κοινότητας και την ενίσχυση της διασύνδεσης τους με την υπόλοιπη Κοινότητα, και δ) την ενδυνάμωση της διασύνδεσης της Ε.Ε με τις μη-κοινοτικές χώρες ενισχύοντας την εξωτερική διάσταση της Ενιαίας Αγοράς.

2.4. Ο Ευρωπαϊκός Προβληματισμός

Η αμερικανική εμπειρία μπορεί να δώσει, ίσως, κάποιες ενδείξεις σχετικές με την επίπτωση του θεσμικού πλαισίου της φιλελευθεροποίησης στη δομή και τη λειτουργία των αερομεταφορών, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν το ευρωπαϊκό ανάλογο (Doganis 1991, Pryke 1990, Naveau 1983).

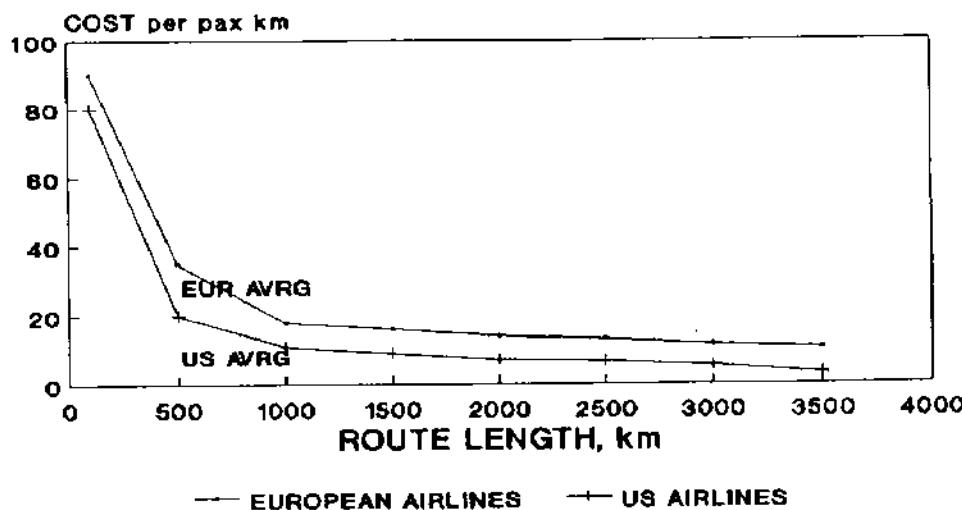
Η οργάνωση των αερομεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο διαφέρει σημαντικά από εκείνη των ΗΠΑ. Η διαφορά αυτή, που οφείλεται στην κοινωνική και οικονομική διάρθρωση της Ευρώπης, δημιουργήσε μία σχετικά διαφοροποιημένη δομή, πλαίσιο και οργάνωση του αεροπολιτικού ευρωπαϊκού χώρου.

Η Ευρωπαϊκή ενοποίηση στοχεύει μόλις τώρα, στη σύγκλιση και τη συγκρότηση μίας ενιαίας οικονομικοπολιτικής βάσης, η οποία θα αποτελέσει τον κοινό τόπο της ενιαίας Ευρώπης (ΕΕC 1992). Το θεσμικό πλαίσιο που είναι απαραίτητο για αυτού του είδους τη συγκρότηση αποτελεί το συγκεφασμό απόψεων συμφερόντων και επιδιώξεων ανεξαρτήτων κρατών μελών που προσπαθούν να διεκδικήσουν μια πλεονεκτική θέση στο νέο ευρωπαϊκό καταμερισμό με παράλληλη διασφάλιση των εθνικών συμφερόντων. Είναι ακόμη πρόωρο να θεωρηθεί ότι οι κοινοτικοί εταίροι λειτουργούν στη βάση μίας διαμορφωμένης "ευρωπαϊκής" συναντίληψης, υπερβαίνοντας τα επί μέρους "εθνικά" συμφέροντα.

Το γεγονός αυτό αντανακλάται και στο νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις αερομεταφορές, όπου είναι εμφανής η προσπάθεια να προστατευθούν όσο το δυνατό καλύτερα τα συμφέροντα των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών, που στη μεγάλη τους πλειοψηφία, αποτελούν κρατικές επιχειρήσεις. (Doganis, 1992). Πρέπει επίσης να επισημανθεί το γεγονός ότι η διαφοροποίηση της οργάνωσης των ευρωπαϊκών αερομεταφορών έχει σχέση και με τις μικρότερες αποστάσεις μεταξύ ζευγών πόλεων, όπου εμφανίζεται και

ανταγωνισμός των άλλων χερσαίων μέσων μεταφοράς (τραίνων μεγάλης ταχύτητας, αυτοκινητοδρόμων) σε βεληνεκή μέχρι 500 ή 800 χιλιόμετρα (AEA, 1990). Ένας ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας διαφοροποίησης μεταξύ της Αμερικάνικης και της Ευρωπαϊκής εμπειρίας σε σχέση με την οικοδόμηση ενός ενιαίου αεροπορικού χώρου, μπορεί να θεωρηθεί η διαφορά του επιπέδου του Κόστους μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης. (E.I.U. 1986)

Σχήμα 2.: Διαφορά Κόστους ανά Χιλιομετρικό Επιβάτη και μήκος διαδρομής μεταξύ Αερομεταφορέων ΗΠΑ και Ευρώπης.



Η διαφορά αυτή κυρίως οφείλεται (Naveau 1983):

- Στον ευρωπαϊκό κατακερματισμό του αεροπορικού χώρου λόγω εθνικών συνόρων ο οποίος αποτελεί πηγή διαφοροποίησης του κόστους που είναι πρακτικά αδύνατο να ελεγχθεί αποκλειστικά από τις αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης. Για παράδειγμα τα τέλη υπερπτήσεων μέσα από τα πολλαπλά συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας της Ευρώπης είναι περίπου 15% υψηλότερο από το κόστος υπέρπτησης του ενιαίου εναέριου χώρου των ΗΠΑ. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ τα τέλη προσγείωσης και υπερπτήσεων αυξήθηκαν την περίοδο 1973-82 κατά 157% σε παγκόσμιο επίπεδο, το ποσοστό αυτής της αύξησης στην Ευρώπη έφθασε το 210% περίπου.
- Στο κόστος των καυσίμων που είναι περίπου 50% ακριβότερο στην ευρωπαϊκή αγορά σε σχέση με αυτή των ΗΠΑ.
- Στο κόστος μισθιστούσιας και στις εργοδοτικές εισφορές που είναι

υψηλότερες στην Ευρώπη και δύσκολα διαπραγματεύσιμες.

- δ. Σε παράγοντες που σχετίζονται με την ετερογενή ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά και οι οποίοι δημιουργούν υψηλότερα κόστη και εμποδίζουν ουσιαστικές οικονομίες κλίμακας σε σχέση με την ομογενή αγορά των ΗΠΑ.
- ε. Στη διαφορά επιπέδου παραγωγικότητας, οργάνωσης και Διοίκησης μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ.

Σε σχετική κοστολογική ανάλυση μεταξύ των μελών ΑΕΑ και των 12 μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών των ΗΠΑ, αναφέρεται ότι εάν οι εταιρείες αυτές αντιμετώπιζαν το επίπεδο τιμών της Ευρώπης, θα αύξαναν κατά 38% το μέσο κόστος ανά προσφερόμενο χιλιομετρικό τόνο (RTK) (Naveau 1983).

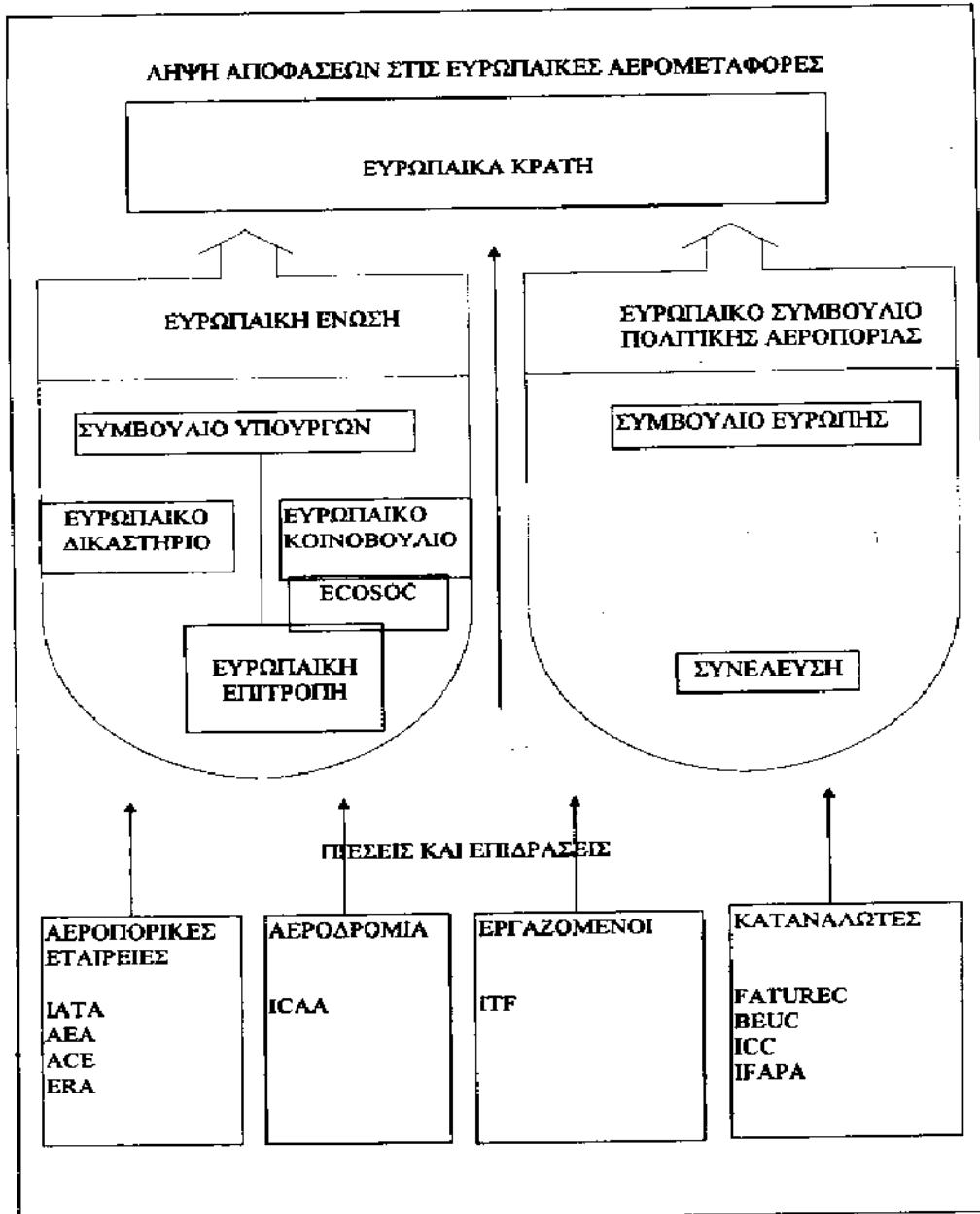
Έτσι ο παράγοντας “Κόστος”, δημιουργεί προτεραιότητες προστατευτισμού των ευρωπαϊκών αερομεταφορών που αντανακλάται στο νέο Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο. (Franky de Coninc 1992). Για το λόγο αυτό η μετάβαση στο φιλελεύθερο καθεστώς των αερομεταφορών θα γίνει με όσο το δυνατό μεγαλύτερη προσφύλαξη, αποφεύγοντας κλυδωνισμούς και ξαφνικές μεταλλαγές που θα έθεταν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των αεροπορικών εταιριών.

Εμφανίζεται όμως το φαινόμενο στον ευρωπαϊκό χώρο, σε αντίθετη με ότι συμβαίνει στις ΗΠΑ, το κριτήριο βιωσιμότητας των αεροπορικών εταιριών να μην είναι αποκλειστικά η οικονομική ευρωστία της εταιρίας αλλά και η αποτελεσματικότητα της κρατικής υποστήριξης. Δεδομένου ότι τα κοινοτικά όργανα αποφάσεων (Συμβούλιο Υπουργών, Επιτροπή) δέχονται ισχυρές πιέσεις από ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και κοινωνικές ομάδες (Lobbies) (βλ. Σχήμα 3), ο συγκερασμός των οποίων διαμορφώνει τις τελικές θεσμικές αποφάσεις για τη διαχείριση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών (EIU 1986).

Η άμεση κρατική χρηματοδότηση των αεροπορικών εταιριών, σύμφωνα με το νέο θεσμικό ευρωπαϊκό πλαίσιο, θεωρείται αντίθετη στην έννοια του ελεύθερου ανταγωνισμού-βάση εναρμόνισης και λειτουργίας της κοινωνικής νομοθεσίας για τον ευρωπαϊκό χώρο (F de Coninc 1992). Είναι όμως σχετικά σαφές ότι η κρατική υποστήριξη είναι δυνατό να εκφράζεται όχι μόνο με την άμεση χρηματοδότηση αλλά και την έμμεση θεσμική υποστήριξη και γενικότερη ποιμοδότηση των κρατικών εταιριών από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα στα όργανα αποφάσεων της Ε.Ε. Πιστεύεται ότι κρατική υποστήριξη, με την ευρύτερη έννοια του όρου, θα υπάρχει όσο οι εταιρίες παραμένουν κρατικές ή κρατικού συμφέροντος.

Έτσι καταβάλλεται προσπάθεια αναδιάρθρωσης του παθητικού των κρατικών Ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών, μέσα από συγκεκριμένα

Σχήμα 3.: Διαδικασία Λήψης Αποφάσεων στις Ευρωπαϊκές Αερομεταφορές.



επιχειρησιακά σχέδια που τελούν υπό την έγκριση και παρακολούθηση της Ευρωπαϊκής Επιρροής, ώστε να αποφευχθεί η συρρίκνωση της αεροπορικής βιομηχανίας της Ευρώπης και η συνεπαγόμενη αύξηση της ανεργίας (Olympic Airways 1994).

Είναι ανάγκη να τονιστεί ότι ο κρατικός χαρακτήρας των αεροπορικών εταιριών της Ευρώπης είναι αρκετά δύσκολο να αναιρεθεί επί του παρόντος και τούτο για τους παρακάτω λόγους:

- Η δομή και η οργάνωση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών εμφανίζει τα κράτη μέλη της κοινότητας να έχουν εκχωρήσει δικαιώματα και αρμοδιότητες οργάνωσης, διαχείρισης και διαπραγμάτευσης διακρατικής ή στα πλαίσια διεθνών οργανισμών (IATA, AEA κ.ά) στους "εθνικούς" τους αερομεταφορείς (Doganis 1991).
- Η ισχύς των ευρωπαϊκών εργατικών συνδικάτων των αεροπορικών εταιριών και η αντίθεσή τους στην αποκρατικοποίηση.
- Οι κρατικές αεροπορικές εταιρίες δεν αποτελούν μονοσήμαντα οικονομικούς οργανισμούς αλλά παράλληλα παίζουν το ρόλο οργάνων ύστησης πολιτικής. Ο ρόλος αυτός αναδειχνύει και τη στρατηγική υπομονία των αεροπορικών εταιριών στις πολιτικές αεροπορικές μεταφορές.

Έτσι ακόμη και αν μία εταιρία δεν είναι κρατική ως προς το ιδιοκτησιακό της καθεστώς είναι δυνατόν να θεωρείται εταιρία κρατικού συμφέροντος και να ενισχύεται πολιτικά ή οικονομικά, μέσα από την παρέμβαση των κρατών-μελών στα κοινοτικά δργανα αποφάσεων. Παράδειγμα αποτελούν οι τοποθετήσεις της M.Βρετανίας ή Γερμανίας στα Συμβούλια Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ, που διάκεινται ευνοϊκά στο ευρύτερο συμφέρον των εθνικών τους αερομεταφορέων, δηλαδή της British Airways ή της Lufthansa, (AEA 1996).

Όσο λοιπόν η διεκδίκηση πλεονεκτημάτων στο νέο ευρωπαϊκό καταμερισμό αποτελεί στόχο των ευρωπαίων κοινοτικών εταιριών, τόσο θα αναδεικνύεται η ανάγκη στρατηγικής παρέμβασης στο χώρο των πολιτικών αερομεταφορών και θα ενισχύεται έστω και άποτα ο κρατικός χαρακτήρας των ευρωπαϊκών εταιριών έστω και αν το καθεστώς ιδιοκτησίας δεν είναι κρατικό (π.χ. British Airways, αποκρατικοποίηση Lufthansa).

Θεωρούμε ότι η αναίρεση του χαρακτήρα αυτού θα γίνει στο βαθμό που θα υπάρξουν όχι μόνο επιχειρησιακού τύπου αλλά και δομικές αλλαγές στην οργάνωση του νέου ευρωπαϊκού χώρου των μεταφορών καθώς και επιτάχυνση της Οικονομικής και Πολιτικής ολοκλήρωσης της Ε.Ε.

3. Εκτιμήσεις και Βασικές Παραδοχές για την εξέλιξη του Αεροπορικού Περιβάλλοντος στην Ελλάδα.

Το νέο θεωρικό πλαίσιο για τις κοινοτικές αερομεταφορές αναμένεται να έχει καταλυτικές επιπτώσεις, τόσο στην υφιστάμενη δομή του αεροπορικού περιβάλλοντος όσο και στη μέχρι σήμερα ιστορική συμπεριφορά της κίνησης. Παραγόντες που διαμόρφωσαν δομές και αεροπορικά δίκτυα αλλάζουν πλέον φιλικά (SRI 1990, Airbus Ind. 1991, ITA 1988).

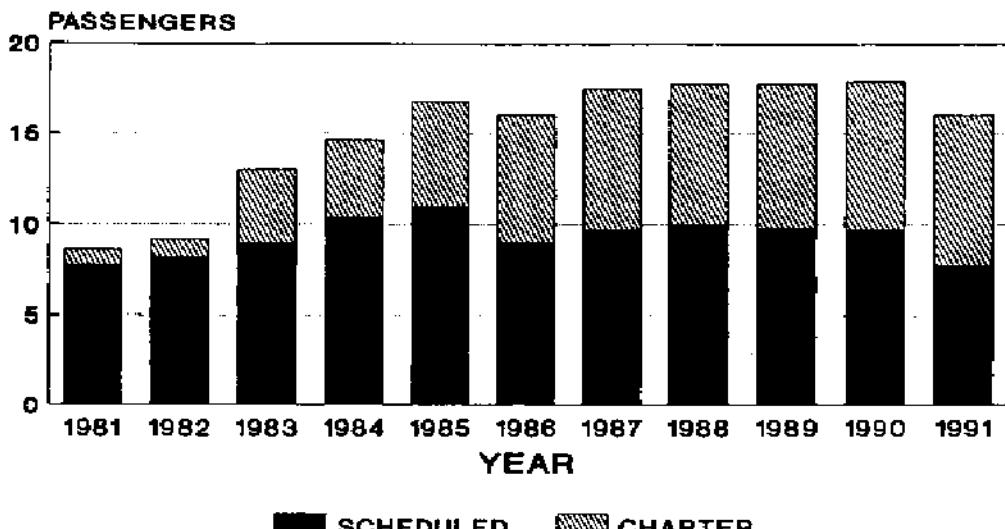
Οι βασικότερες παραμέτροι του προβληματισμού για την ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα, οι εκτιμήσεις και παραδοχές μπορούν να συνοψισθούν στα παραπάνω στοιχεία:

- Στη δεκαετία 1981-1990 η συνολική επιβατική κίνηση για το εσωτερικό και εξωτερικό αεροπορικά δίκτυο αυξήθηκε κατά 41%. Η αύξηση αυτή αντιστοιχεί σε ένα μέσο ετήσιο ρυθμό 3.9%. Η εμπορευματική αεροπορική κίνηση στο ίδιο διάστημα παρουσίασε μείωση 1.5% (ΥΠΑ, Δελτία Στατιστικής Αεροπορικής Κίνησης, 1981-1990).
- Ανεξάρτητα από την εξέλιξη της συνολικής επιβατικής κίνησης, οι ρυθμοί αύξησης της κίνησης των εσωτερικού δικτύου παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι σε σχέση με εκείνους του εξωτερικού δικτύου (2.1% για το εσωτερικό και 4.4% για το διεθνές δίκτυο).
- Οι ρυθμοί αύξησης της επιβατικής κίνησης του διεθνούς δικτύου είναι κυρίως το αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης της έκτακτης κίνησης, σε βάρος της τακτικής κίνησης εξωτερικού. Η έκτακτη κίνηση, που διεξάγεται για τουριστικούς λόγους, εμφανίζει μία πρωτοφανή συνολική αύξηση στη δεκαετία (περίπου 100.5%), με σημαντικότατο μέσο ετήσιο ρυθμό 8.04%. Η τακτική αεροπορική κίνηση υπερεργεί πολύ σε σχέση με την έκτακτη, με συνολική αύξηση 2.8% και μέσο ετήσιο ρυθμό 0.31%.

1. Οι διαφοροποιήσεις αυτές αποκαλύπτουν το δυναμισμό του κάθε τύπου κίνησης και είναι αποτέλεσμα τόσο της ακολουθούμενης πολιτικής στις αερομεταφορές, όσο και του συνολικού προφίλ της Ελλάδας για την κίνηση που μπορεί να διεγείρει. Η έκτακτη κίνηση το 1981 αντιπροσώπευε το 46% της συνολικής διεθνούς αεροπορικής επιβατικής κίνησης, ενώ το 1990 ξεπερνά το 62% και το 1991 πλησιάζει το 65% της αεροπορικής κίνησης εξωτερικού ή υπερβαίνει το 50% της συνολικής αεροπορικής κίνησης, από και προς Ελλάδα.

Οι τάσεις αυτές, χωρίς να είναι εύκολα αναστρέψιμες, εκτιμάται ότι μπορούν να σταθεροποιηθούν στα επόπεδα του 1990-91, σαν αποτέλεσμα τόσο της χάραξης εθνικής πολιτικής και στρατηγικής για τις αερομεταφορές, όσο και σαν αποτέλεσμα των επιπτώσεων της ευρωπαϊκής φιλελευθεροποίησης των αεροπορικών μεταφορών.

Σχήμα 4.: Τακτική και Έκτακτη Επιβατική Κίνηση 1981-91



Πηγή: ΥΠΑ, Δελτία Στατιστικής Κίνησης

2. Ο επερχόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών εκτιμάται ότι θα αυξήσει την αεροπορική ζήτηση σε όλα τα δίκτυα και αναμένεται να αυξήσει το πλήθος των αεροπορικών διασυνδέσεων, να προκαλέσει πρόσοιωση μειώση των αεροπορικών κομιστρων των τακτικών αεροπορικών διασυνδέσεων και να συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση των έκτακτων πτήσεων σε επίπεδα παροχής υπηρεσιών παρόμοια με εκείνα των τακτικών, (IATA 1990). Η τάση αυτή θα επιφέρει σταδιακά μία αύξηση των λειτουργικών εξόδων των charter εταιρειών και αύξηση των ναύλων τους, με αποτέλεσμα την ανάσχεση της δυναμικής τους στον ευρωπαϊκό χώρο (Dogani 1991, Boeing Co. 1991).

Στην περίπτωση όμως των τουριστικών πόλων της Ν. Ευρώπης όπως το νησιωτικό σύμπλεγμα της Ελλάδας, η έκτακτη κίνηση έχει ένα διαφορετικό χαρακτήρα και ικανοποιεί σχεδόν αποκλειστικά τις ανάγκες αεροπορικής μεταφοράς με σκοπό τον Τουρισμό. Έκτακτα αεροπορικά δρομολόγια, διεξάγονται απ'ευθείας από τις χώρες της Ευρώπης προς τους τουριστικούς προορισμούς του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας, που διαθέτουν αεροδικόνα, παρακάμπτοντας το αεροδρόμιο των Αθηνών, ως ενδιάμεσο κόμβο. Η πρακτική παράκαμψης του Αεροδρομίου της Αθήνας ως ενδιάμεσου σταθμού, προσφέρει το πλεονέκτημα της ελεγχιστοποίησης του χρόνου ταξιδίου και του κόστους αεροπορικής μεταφοράς συμβάλλοντας στη δημιουργία και προσφορά ανταγωνιστικών πακέτων τουριστικών υπηρεσιών.

Ο τουριστικός χαρακτήρας της διεθνούς έκτακτης αεροπορικής κίνησης, δεν αναμένεται να μεταβληθεί, εφόσον σύμφωνα με τη χωροταξική θεώρηση, ο Τουρισμός θα συνεχίσει να αποτελεί το κατ'εξοχήν αναπτυξιακό στοιχείο των ελληνικών νησιών (ΥΠΕΘΟ 1993).

Έχει παρατηρηθεί ότι η έκτακτη κίνηση ελέγχεται από τους φορείς οργάνωσης και διαχείρισης του παραγώμενου τουριστικού ρεύματος από την Ευρώπη προς τη χώρα μας, δηλ. τα μεγάλα τουριστικά πρακτορεία (Tour Operators) και συνεπώς στην απλή μεταφορά επιβατών με φθηνά αεροπορικά κόμιστρα, ενσωματώνεται και ένα ολόκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών (διανυκτερεύσεις, περιηγήσεις κλπ). Η παροχή ολοκληρωμένων πακέτων τουριστικών υπηρεσιών (Inclusive Tour) αναμένεται να συνεχισθεί και στο μέλλον για τον ελληνικό χώρο, σε μικρότερο όμως βαθμό, αφού οι νέοι κοινωνικοί κανονισμοί επιπρέπουν τις πωλήσεις "Seat Only" αντί του "Inclusive Tour", κάτι που, ως ένα βαθμό, γινόταν σιωπηρά την τελευταία δεκαετία.

Τέλος, στο μέλλον, είναι δυνατό να παρατηρηθεί μία σχετική άμβλυνση στην έντονη εποχικότητα της έκτακτης κίνησης που εμφανίζεται σήμερα κυρίως αν επιδιωχθεί η επέκταση της τουριστικής περιόδου μέσω της ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών Τουρισμού (Αγροτοτουρισμός, Οικοτουρισμός, Συνεδριακός Τουρισμός, κλπ.).

3. Η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά και η συνθήκη του Μάαστριχτ εκτιμάται ότι θα επιφέρουν την αύξηση των επαγγελματικών ταξιδιών, σαν αποτέλεσμα της πολιτικής για την ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων, προσώπων και αγαθών στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο.

Εκτιμάται ότι η αεροπορική κίνηση αυτών των πύτων (για επαγγελματικούς ή προσωπικούς λόγους) εμφανίζει ευαισθησίες και ελαστικότητες αεροπορικής ζήτησης που, άπως και ιστορικά έχει αποδειχθεί, ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της (τακτικής) αεροπορικής διασύνδεσης που διεξάγεται με προγραμματισμένες πτήσεις και η τάση αυτή δε θα μεταβληθεί στο χρονικό ορίζοντα των προβλέψεων (ΥΠΕΘΟ 1993, Doganis 1991: σ. 210).

Η ανάπτυξη των επαγγελματικών ταξιδιών αναμένεται με συγκριτικά χαμηλότερους ρυθμούς, λόγω των επιπτώσεων από την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών στον επαγγελματικό χώρο (fax, τηλεδιασκέψεις κλπ.) (Pryke 1990, Booz Allen 1992).

4. Η εξέλιξη του τουρισμού στην Ελλάδα εκτιμάται ότι θα είναι περιορισμένη σε σχέση με τις τάσεις του παρελθόντος. Η εκτιμούμενη ετήσια αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος στη χώρα μας προβλέπεται να μειωθεί από 5.6% της προηγούμενης δεκαετίας σε 3% στο μέλλον (ΥΠΕΘΟ, 1993).

5. Η αεροπορική βιομηχανία διεθνώς έχει υποστεί απώλειες που για το 1991 αντισταθμίζουν όλα τα κέρδη της προηγουμένης πενταετίας.

Ο χαρακτήρας της ύφεσης είναι τέτοιος που σήμερα δεν εκτιμάται μία άμεση επαναφορά της αεροπορικής ζήτησης στα επόπεια πριν τον πόλεμο στον Περσικό Κόλπο, όπως είχε συμβεί παλαιότερα με τις παγκόσμιες ενεργειακές κρίσεις (IATA, 1991).

6. Στο χρονικό ορίζοντα της επόμενης 15ετίας, αναμένεται στην Ελλάδα η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στα χερσαία και θαλάσσια μέσα μεταφοράς (Booz Allen, 1992). Το κύριο χαρακτηριστικό των νέων τεχνολογιών είναι η μείωση της χρονοαπόστασης ταξιδιού, η οποία δίνει μία νέα διάσταση στον ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Η γεωγραφική κατάτμηση του Ελληνικού χώρου και η απόσταση της χώρας από το δυτικοευρωπαϊκό χώρο, όπου βρίσκεται και το κύριο πεδίο συναλλαγών της, οδηγούν σε εκτιμήσεις για περιορισμένη επύπτωση των νέων τεχνολογιών στην αεροπορική μεταφορά. Η πιθανή εισαγωγή νέων τρένων ταχύτητας (200 Km/h) στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης (χρόνος διαδρομής 4h), Θεσσαλονίκης-Άλεξανδρούπολης (χρόνος διαδρομής 2h), Αθήνας-Πάτρας (χρόνος διαδρομής 2h) και η εισαγωγή ταχύπλοων σκαφών (catamaran) στα Ελληνικά πελάγη είναι οι μόνες διαφαινόμενες επιπτώσεις στην αεροπορική επιβατική κίνηση (ΥΠΕΘΟ, 1993). Οι επιπτώσεις αυτές αφορούν αποκλειστικά στον ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς για την ανακατανομή των μεριδίων αγοράς του εσωτερικού δικτύου, όπου και πάλι εκτιμάται ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός από τα άλλα μέσα, για αποστάσεις μεγαλύτερες των 600 ή 700 χιλιομέτρων (AEA, 1990).

7. Οι δυνατότητες και ο σχετικός δυναμισμός των περιφερειών της χώρας, ο χαρακτήρας τους και το είδος της αεροπορικής κίνησης που μπορούν να διεγένουν, δημιουργούν επιπρόσθετες αναπτυξιακές προοπτικές για την αεροπορική κίνηση. Σε ένα μεσομακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα αναμένεται να ενταθούν οι διασυνδέσεις μεταξύ των περιφερειών της χώρας και κυρίως των πλέον απομακρυσμένων μεταξύ τους, δημιουργώντας προοπτικές ανάπτυξης του εσωτερικού δικτύου, σε συνέπεια της κατάργησης του μονοπωλιακού καθεστώτος στο εσωτερικό της χώρας, καθώς και της δυνατότητας που απορρέει από το νέο θεσμικό πλαίσιο για επιδότηση ναύλων αεροπορικών διασυνδέσεων όπου εμφανίζεται μικρή ζήτηση (ΥΠΕΘΟ 1993, Doganis 1991: σ. 216-229).

Η νέα αυτή πραγματικότητα θα ανακατανείμει τα μερίδια συνολικής κίνησης που απορροφούνται από τα ελληνικά αεροδρόμια, σε όφελος των περιφερειακών αεροδρομίων σε σχέση με τα κεντρικά.

8. Η πιθανή αύξηση της “οξίας του χρόνου” των Ελλήνων, οδηγεί σε επι-

λιγές μέσων μεταφοράς που ανταποκρίνονται σε χαμηλές χρονοαποστάσεις, με συνέπεια την αύξηση της αεροπορικής ξήτησης για εσωτερικές κύρια μετακινήσεις, όταν αυτές ανταποκρίνονται σε λαγικά κόστη ταξιδίου.

9. Η περιφερειακότητα της χώρας σε σχέση με τον ευρωπαϊκό κορδόν, η συνεχιζόμενη κρίση στα Βαλκάνια και η ένταση των ανταλλαγών μετακινήσεων της χώρας με την Ε.Ε αναμένεται να επιδράσουν δραστικά στις αερομεταφορές. Διότι η αεροπορική μεταφορά είναι και θα παραμείνει ο σχεδόν αποκλειστικός τρόπος διεθνούς μετακίνησης επιβατών.

10. Ανεξάρτητα, από τους ετήσιους ρυθμούς αύξησης της αεροπορικής επιβατικής κίνησης, η αύξηση των κινήσεων αεροσκαφών θα εξελιχθεί σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα, της τάξης του 3% έως 3.5% ετησίως (IATA, 1990).

4. Μεθοδολογία Εκτίμησης του Επιβατικού Φόρτου της Αεροπορικής Υποδομής.

Η μεθοδολογία εκτίμησης των επιβατικών φόρτων των βασικών αεροδρομίων της χώρας, στη βάση των παραπάνω παραδοχών και σαν αποτέλεσμα της θεσπισμένης ευρωπαϊκής πολιτικής, μέσω του Τρίτου Πακέτου, υπολογίζεται μια διαδικασία δύο βημάτων. Το πρώτο αφορά στην εκτίμηση της διεθνούς κίνησης (προγραμματισμένης και έκτακτης) και της εσωτερικής κίνησης, ενώ το δεύτερο στην εκτίμηση του κυκλοφοριακού φόρτου βάσει της τυπικής ώρας αιχμής.

A. Πρόβλεψη Εξωτερικού Δικτύου.

- Ανάπτυξη μοντέλου χρονοσειρών για την ταχτική κίνηση του ευρωπαϊκού δικτύου, με σόχο να προκύψει το μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης της κίνησης, στηριζόμενο στην ιστορική συμπεριφορά της κίνησης 1981-1990. (Στεφάνου 1991).
- Κατανομή της συνολικής διεθνούς κίνησης για το έτος βάσης, σε ταχτική (ταξίδια για προσωπικούς λόγους) και έκτακτη (ταξίδια με σκοπό τον τουρισμό και την αναψυχή).
- Πρόβλεψη της ταχτικής κίνησης για τα έτη 1999 και 2010, με συνεκτίμηση των μέσων ετήσιων αυξήσεων που προχύπτουν σαν αποτέλεσμα της ιστορικής συμπεριφοράς (Βήμα 1), των προαναφερθέντων εκτιμήσεων και εμπειρικών εκτιμήσεων διεθνών οργανισμών αερομεταφορών (IATA 1990, Airbus Ind 1991). Το ποσοστό της ταχτικής κίνησης ως προς τη συνολική διεθνή επιβατική κίνηση διατηρήθηκε σταθερό στα επίπεδα ενός τυπικού έτους (ΥΠΕΘΟ 1993), για όλο τον ωρίζοντα των προβλέψεων.

- Ας σημειωθεί ότι η πρόβλεψη της έκπτωσης κίνησης, λόγω του ιδιόμορφου και ευαίσθητου χαρακτήρα της, είναι δύσκολο να προκύψει σαν αποτέλεσμα ενός στατιστικού μοντέλου χρονοσειρών.

Έτσι προτείνεται εδώ η παρακάτω μεθοδολογική προσέγγιση (ΥΠΕΘΟ, 1993):

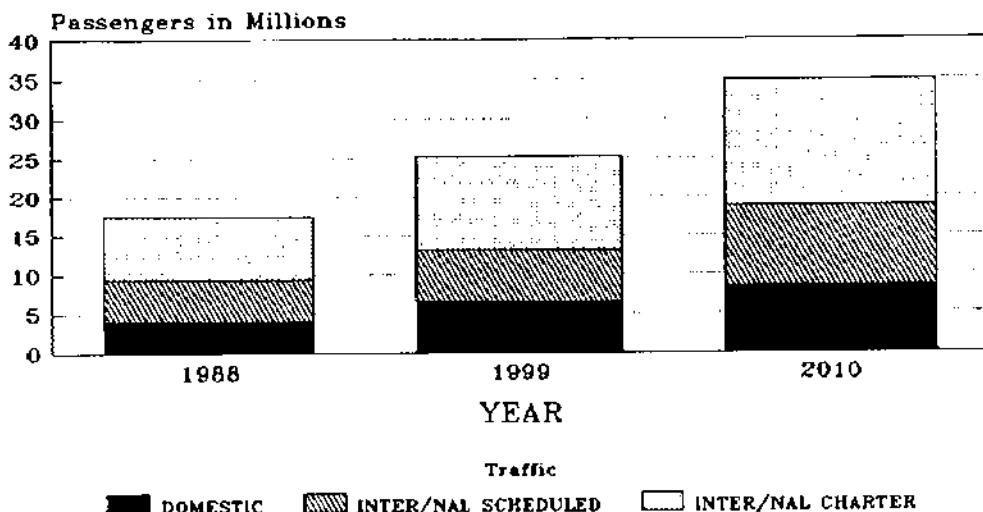
- Πρόβλεψη της έκπτωσης κίνησης για το 1999 και 2010 με βάση τα ετήσια ποσοστά αύξησης του διεθνούς τουριστικού ρεύματος προς την Ελλάδα και διατήρηση του ποσοστού της ως προς τη συνολική διεθνή κίνηση, για όλο τον ορίζοντα των προβλέψεων. Στις προβλέψεις χρησιμοποιήθηκαν συσχετισμοί μεταξύ του ξενοδοχειακού δυναμικού και της πληροfitητας του νομού ή διαμερίσματος της χώρας που αντιστοιχεί στην περιοχή εμβέλειας του κάθε αεροδρομίου, όπως επίσης και συσχετισμοί της διαχρονικής εξέλιξης του μεριδίου της αεροπορικής κίνησης για λόγους αναψυχής που απορροφά η κάθε περιοχή (Στεφάνου 1991). Με βάση τους δείκτες που προέκυψαν έγινε η κατανομή της συνολικής αεροπορικής κίνησης για λόγους αναψυχής στα αεροδρόμια, για το έτος 2010.
- Διορθωτικοί συντελεστές σε σχέση με την προβλεπόμενη κίνηση από την παραπάνω διαδικασία και την πραγματική κίνηση για το έτος βάσης.
- Διορθωση των προβλέψεων για το έτος 1999 και 2010, με χρήση των διορθωτικών συντελεστών και αναγωγή τους στα επόπεδα κίνησης που καθορίζονται από την αεροπορική κίνηση.
- Κατανομή των ετησίων συνολικών προβλέψεων της τακτικής αεροπορικής κίνησης στα αεροδρόμια, στη βάση των εκτιμούμενων ποσοστών-στόχων που καθορίστηκαν.

B. Πρόβλεψη Εσωτερικού Δικτύου (Μοντέλο ΕΜΜΕ 2).

- Εκτίμηση του συνολικού όγκου εσωτερικών μετακινήσεων για όλα τα μεταφορικά μέσα (trip generation).
- Κατανομή των συνολικών προβλέψεων για τις μετακινήσεις εσωτερικού, ανά περιφέρεια και νομό (traffic assignment).
- Κατανομή της συνολικής πρόβλεψης της κάθε περιφέρειας για το 1999 και 2010 στα μεταφορικά μέσα (modal split), λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις από την ανάπτυξη νέας υποδομής και την εισαγωγή νέας τεχνολογίας στα μέσα μεταφοράς.
- Κατανομή στα αεροδρόμια των προβλέψεων εσωτερικού δικτύου για τα έτη 1999 και 2010.

Ας σημειωθεί τέλος ότι το μοντέλο ΕΜΜΕ 2 έχει αναπτυχθεί στην Πολυτεχνική Σχολή του Α.Π.Θ. (ΥΠΕΘΟ 1993).

Σχήμα 5.: Ζήτηση Αεροπορικής Κίνηση 1988, 1999 και 2010.



Πηγή: ΥΠΑ, ΥΠΕΘΟ.

Γ. Πρόβλεψη κυκλοφοριακών φόρτων

- Εκτίμηση της “τυπικής μέρας αιχμής” του έτους βάσης, σύμφωνα με τον οριαμό της IATA (IATA, 1991), για τα ελληνικά αεροδρόμια. Για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά, εκτίμηση του επιβατικού φόρτου της τυπικής ώρας αιχμής για το έτος βάσης.
- Αθροιση της προβλεπόμενης ετήσιας κίνησης εισωτερικού και εξωτερικού δικτύου για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά για το έτος 1999 και 2010.
- Εκτίμηση της προβλεπόμενης επιβατικής κίνησης της “τυπικής ώρας αιχμής” για το κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά για το έτος 1999 και 2010.

Πίνακας 3. Προβλέψεις Επιβατικής Κίνησης Ελληνικών Αεροδρομίων 1999 και 2010.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΕΤΟΣ 1999				ΕΤΟΣ 2010				ΟΠΑ ΑΙΧΜΗΣ	
	ΔΙΕΘΝΗΣ		ΣΥΝ. (000)	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	ΔΙΕΘΝΗΣ		ΣΥΝ. (000)			
	ΕΞΩΤ. (000)	ΤΑΚΤΙΚΗ ΚΙΝ.			CHAPTER	ΕΞΩΤ. (000)	ΤΑΚΤΙΚΗ ΚΙΝ.			
ΑΘΗΝΑ	5.852	5.238	1.436	12.531	3.740	8.057	8.226	1.988	18.271	5.456
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	946	1.250	655	2.582	1.196	1.516	2.193	907	4.617	1.935
ΑΡΑΒΟΣ	39	135	78	252	257	39	329	203	572	582
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	681	47	2.217	2.946	1.736	1.293	76	3.069	4.439	2.615
ΡΟΔΟΣ	633	23	1.789	2.446	1.167	1.241	38	2.476	3.756	1.792
ΑΙΓΑΙΟΝ	185	17	0	203	149	294	27	4	325	239
ΚΕΡΚΥΡΑ	197	27	1.845	2.069	1.310	415	44	2.554	3.013	1.907
ΚΩΣ	195	7	766	968	573	409	11	1.061	1.482	878
ΧΑΝΙΑ	364	13	398	776	477	723	22	552	1.296	796
ΜΥΚΟΝΟΣ	157	0	114	271	377	321	0	158	480	666
ΣΑΝΤΟΝΗ	148	0	113	261	264	320	0	157	477	481
ΜΥΤΙΝΗ	306	0	163	470	472	586	0	226	812	817
ΖΑΧΑΡΟΣ	35	0	371	406	233	72	0	420	492	282
ΣΑΜΟΣ	210	0	263	474	414	350	0	365	715	624
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	0	247	296	283	80	0	342	421	402
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	95	0	1	96	134	127	0	1	129	179
ΚΑΒΑΛΑ	119	0	92	211	227	154	0	127	262	303
ΚΑΛΑΤΑ	19	0	38	58	136	49	0	53	102	240
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	16	0	1	17	38	12	0	3	16	35
ΝΑΞΟΣ	154	0	12	166	157	210	0	17	227	215

5. Στόχοι και Πολιτικές Υλοποίησης μιας Εθνικής Στρατηγικής για τις Αερομεταφορές.

Οι αεροπορικές μεταφορές έρχονται να εξυπηρετήσουν την ανάγκη ανταλλαγών μετακινήσεων τόσο του συνόλου της χώρας όσο και περιοχών ευρύτερων των νομών ή των περιφερειών. Το υπάρχον δυναμικό της χώρας για την ανάπτυξη των αερομεταφορών θα μπορούσε να κριθεί εντυπωσιακό σε διά αφορά την αεροδρομική υποδομή. Στην Ελλάδα υπάρχει σήμερα ένα ιδιαίτερα εκτεταμένο δίκτυο αεροδρομίων ισόρροπα κατανεμημένων στην ελληνική επικράτεια.

Πίνακας 4. Κατανομή Υφισταμένων Αεροδρομίων ανά Περιφέρεια

1	Στην Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	2 Αεροδρόμια
2	Στην Κεντρική Μακεδονία	2 Αεροδρόμια
3	Στη Δυτική Μακεδονία	3 Αεροδρόμια
4	Στην Ήπειρο	2 Αεροδρόμια
5	Στη Θεσσαλία	3 Αεροδρόμια
6	Στα Ιόνια Νησιά	3 Αεροδρόμια
7	Στη Δυτική Ελλάδα	2 Αεροδρόμια
8	Στη Στερεά Ελλάδα	1 Αεροδρόμια
9	Στην Αττική	3 Αεροδρόμια
10	Στην Πελοπόννησο	3 Αεροδρόμια
11	Στο Βόρειο Αιγαίο	4 Αεροδρόμια
12	Στο Νότιο Αιγαίο	13 Αεροδρόμια
13	Στην Κρήτη	3 Αεροδρόμια
Σύνολο		44 Αεροδρόμια

Πηγή: ΥΠΕΘΟ

Η αναφορά στον προσδιορισμό των ρόλου των ελληνικών αεροδρομίων στο ευρύτερο ευρωπαϊκό πλαίσιο, συνεπάγεται άμεσα τον προσδιορισμό της περιοχής εμβέλειας των αεροδρομίων ανάλογα με τον τύπο της κίνησης που προσελκύουν και τους στόχους στρατηγικής που καλούνται να υλοποιήσουν.

Οι στόχοι στρατηγικής που πρέπει να στραφεί η μεταφορική πολιτική της χώρας κινούνται σε δύο βασικούς άξονες (ΥΠΕΘΟ 1993).

– Ο πρώτος αναπτύσσεται στο επίπεδο ολοκλήρωσης της αεροπορικής υποδομής της χώρας με στόχο τη συνοχή των εθνικού χώρου.

-Ο δεύτερος αναπτύσσεται στο επίπεδο της διεθνούς εμβέλειας της Ελλάδας, με στόχο τη διεκδίκηση πλεονεκτημάτων στο γεωπολιτικό χώρο της Βαλκανικής και της Ανατολικής Μεσογείου. Οι επιλογές που οφείλουν να γίνουν πρόπει να ενταχθούν και να συνδράμουν την ανάπτυξη της Εξωτερικής Πολιτικής της Ελλάδας, αποσκοπώντας στην αύξηση της επιρροής της Ελλάδας στον αεροπολιτικό χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, υλοποιώντας, κατά την άποψή μας, τους παρακάτω στρατηγικούς στόχους:

Στόχος 1.

Επέκταση στρατηγικού και λειτουργικού χαρακτήρα, της περιοχής εμβέλειας των ελληνικών αεροδρομίων στον ευρύτερο χώρο της Βαλκανικής και της Ανατολικής Μεσογείου.

Η λειτουργική επέκταση της περιοχής εμβέλειας των αεροδρομίων, υλοποιείται μόνο μέσα από την αύξηση των διασυνδέσεων των αεροδρομίου, προς προορισμούς του εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου. Έτσι είναι φανερό ότι η εμβέλεια ενός περιοδρομίου, δεν είναι μόνο η ποιότητα της υποδομής αλλά πρώτιστα είναι η δέσμευση μίας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών να επιλέξουν το συγκεκριμένο αεροδρόμιο σα βάση ανάπτυξης των αεροπορικών δικτύων που εξυπηρετούν, μέσω του συγκεκριμένου αεροδρομίου.

Στόχος 2.

Ανάδειξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε πρώτης επιλογής αερομεταφορέα στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο ρόλος αυτός υπαγορεύει την οικονομική εξυγίανση και λειτουργική αναδιοργάνωση της εταιρείας, (Olympic Airways 1994) την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, και την κατοχύρωση της δεσπόζουσας θέσης της στον ελληνικό χώρο και κυρίως στο νεοσύστατο αεροδρόμιο των Σπάτων.

Στόχος 3.

Δημιουργία αεροπορικών συμμαχιών καθώς και δημιουργία Βαλκανικής Κοινοπραξίας αεροπορικών εταιρειών με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Η αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης σε Βαλκανικό Κέντρο προϋποθέτει αναβαθμισμένο ρόλο στο μεταφορικό σύστημα μεταξύ Βαλκανίων και Ευρώπης. Προτείνεται συνεπώς, το αεροπορικό δυναμικό της Ελλάδας (αεροπορική υποδομή, τεχνογνωσία, έκταση και πυκνότητα αεροπορικών διασυνδέσεων, ενσωμάτωση νέας αεροπορικής τεχνολογίας) να δραστηριοποιηθεί και να στηρίξει τη λειτουργική αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό των αεροπορικών μεταφυδών στα Βαλκάνια, μέσω των κοινοπραξιών.

Η ενσωμάτωση των παραπάνω επιλογών σε μία ενιαία στρατηγική υπαγοφεύει την ιεράρχηση των ελληνικών αεροδρομίων σε τέσσερα επίπεδα (Διεθνείς Αεροπορικοί Κόμβοι, Αεροδρόμια Κοινοτικού Ενδιαφέροντος και Ευρύτερης Περιφερειακής Σημασίας, Αεροδρόμια με Διεθνή Κίνηση και Αεροδρόμια Τοπικής Σημασίας) σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση του αεροπολιτικού περιβάλλοντος και την προβλεπόμενη αεροπορική κίνηση που είναι δυνατό να προσελκύσουν στους χρονικούς ορίζοντες 1999 και 2010:

Ο λειτουργικός ρόλος των αεροδρομίων της χώρας που εντάσσονται στο κάθε επίπεδο ιεράρχησης περιγράφεται ως ακολούθως:

A. Επίπεδο I : Διεθνείς Αεροπορικοί Κόμβοι (Αθηνών και Θεσσαλονίκης "Μακεδονία").

Το πρώτο επίπεδο περιλαμβάνει δύο βασικά αεροδρόμια της χώρας και στοχεύει στην μετεξέλιξή τους σε διεθνείς αεροπορικούς κόμβους. Τα αεροδρόμια αυτά είναι σαφώς ιεραρχημένα μεταξύ τους και συμπληρωματικά ως προς τα επιχειρησιακά τους δεδομένα.

Το πρώτο αεροδρόμιο είναι της Αθήνας και οι ανάγκες υποδομής προϋποθέτουν την οργάνωση ενός διεθνούς αεροπορικού κόμβου (Hub), από τον οποίο θα ξεκινά, καταλήγει και διασταυρώνεται ένα πλήθος τακτικών αεροπορικών διασυνδέσεων της χώρας με ολόκληρο τον κόσμο. Ο κόμβος αυτός, για να μπορέσει να επιτελέσει με επάρκεια και αξιοπιστία το ρόλο του, οφείλει να προσφέρει συγχριτικά πλεονεκτήματα διασφαλίζοντας παράλληλα επικερδείς επιχειρηματικές δραστηρότητες για τις διεθνείς αεροπορικές εταιρίες που τον επιλέγουν, έναντι άλλων ανταγωνιστικών διεθνών κόμβων της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου.

Το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας πρέπει να στοχεύσει:

- Στη συνέχιση και επέκταση του ρόλου του σαν το σημείο σύνδεσης, αφενός μεταξύ όλης της Κεντρικής και Νότιας Ελλάδας, και αφετέρου μεταξύ της Ευρώπης και όλου του κόσμου.
- Στην εκμετάλλευση του παραδοσιακά ισχυρού ρόλου που παίζει η Ελλάδα στη Μέση Ανατολή, καθώς και της γεωγραφικής θέσης της Αθήνας σαν την πρωτεύουσα η οποία βρίσκεται πλησιέστερα στην ευρύτερη αυτή περιοχή, από τις άλλες πρωτεύουσες των χωρών που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, με σκοπό να καθιερώθει ως το Κοινωνικό περιφερειακό κέντρο της αερομεταφορικής δραστηριότητας της Ανατολικής Μεσογείου.
- Στη διατήρηση και, αν είναι δυνατό, στην επέκταση των υπαρχόντων υπεραστλαντικών πτήσεων, καθώς επίσης και στην αύξηση των πτήσεων από την Άπω Ανατολή και την Ωκεανία.

– Τέλος, είναι πολύ σημαντικό για το αεροδρόμιο της Αθήνας να αποκτήσει επαρκή χωρητικότητα για παροχή υψηλής ποιότητας εξυπηρέτησης των εμπορευματικών πτήσεων, έτσι ώστε να μπορεί να παίξει τον ρόλο της “πύλης” προς / από την Κεντρική και Νότια Ελλάδα.

Για να εκπληρωθούν αυτοί οι στόχοι είναι απαραίτητο:

- Να διατηρήσει καλή πληρότητα (σχετικά με την ημερήσια συχνότητα των πτήσεων και την αξιοπιστία των υπηρεσιών) προγραμματισμένων συνδέσεων κατά τη διάρκεια του χρόνου μεταξύ του αεροδρομίου της Αθήνας και των άλλων ελληνικών αεροδρομίων-ειδικά αυτών σε απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές.
- Να βελτιώσει τον προγραμματισμό και το συντονισμό των δρομολογίων μεταξύ των εσωτερικών και των διεθνών πτήσεων.
- Να δημιουργήσει ένα ικανοποιητικό επόπεδο χωρητικότητας, μέσω ενός επαρκούς συστήματος υποδομών εδάφους του αεροδρομίου και να παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATC).
- Να παρέχει υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση στους επιβάτες, με σύγχρονες και άνετες κτιριακές εγκαταστάσεις επιβίβασης, αποβίβασης και μετεπιβίβασης.
- Να αναπτύξει ένα μοντέρνο Κέντρο Εμπορευματικών Αερομεταφορών στο αεροδρόμιο, σχεδιασμένο έτσι ώστε να παρέχει ένα ευρύ φάσμα αερομεταφορικών εμπορευματικών δυνατοτήτων, με ευχέρεια σύνδεσης με τα άλλα δίκτυα μεταφορών.
- Να παρέχει υπηρεσίες στις αεροπορικές εταιρείες και στους επιβάτες σε λογικού κόστος, συγκρινόμενο με το κόστος που παρέχουν άλλα αεροδρόμια μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.
- Να δώσει σαφή πλεονεκτήματα εκμετάλλευσης στον αερομεταφορέα που θα χρησιμοποιήσει το νέο αεροδρόμιο, σαν επιχειρησιακή βάση της αεροπορικής δραστηριότητάς του. Στα πλαίσια αυτά, το νέο αεροδρόμιο θα πρέπει να κατοχυρώσει και διευρύνει τη δεσπόζουσα θέση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, παρέχοντας αφενός πλήρεις διευκολύνσεις χαμηλού κόστους και αφετέρου συμπεριλαμβάνοντας την ΟΑ στους φορείς διαχείρισης του νέου αεροδρομίου, με εκχώριη του ελληνικού Δημοσίου προς την κρατική αεροπορική εταιρεία, μερούς των κρατικών μετοχών και συμμετοχή της στο Διοικητικό Συμβούλιο του νέου αεροδρομίου.

Το δεύτερο αεροδρόμιο είναι εκείνο της Θεσσαλονίκης και στοχεύει να μετεξελιχθεί στο πλησιέστερο ευρωπαϊκό αεροπορικό κόμβο στην περιοχή των Βαλκανίων.

Οι αεροπορικές διασυνδέσεις που θα διεξάγονται από την συμπρωτεύουσα δεν είναι μόνο συμπληρωματικές των διασυνδέσεων που διεξάγονται με κέντρο την Αθήνα αλλά σποχεύουν στην εξυπηρέτηση του επιχειρηματικού δυναμικού της χώρας και τη διεύρυνση της ακτινοβολίας της σε ένα ευρύτερο γεωπολιτικό χώρο, δύσος εμφανίζονται σαφή τακτικά και οικονομικά πλεονεκτήματα.

Ο ρόλος αυτός υπαγορεύει την υποτεγμένη:

- Της διεύρυνσης της τακτικής αεροπορικής διασύνδεσης με όλα τα βασικά αεροδρόμια της χώρας.
- Της φαγδιάς επέκτασης της αεροπορικής δικτύωσης της Θεσσαλονίκης τόσο με τις πρωτεύουσες των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης όσο και με τους βασικότερους κοινωνικούς κόμβους. Στην κατεύθυνση αυτή, προτείνεται να δημιουργηθεί μία νέα αεροπορική κοινωνία με σύμμετοχή της Ελλάδας, και Βαλκανικών Κρατών, σύμφωνα με τις ευρύτερες στρατηγικές επιλογές της Εξωτερικής Πολιτικής της χώρας.
- Της προσέλκυσης της Υπερατλαντικής κίνησης με σκοπό η Θεσσαλονίκη να αποτελέσει τον πλησιέστερο αεροπορικό κοινωνικό κόμβο στην περιοχή της Βαλκανικής, με υπερατλαντική δικτύωση.

Η σημερινή οικονομική δυσπρόαγια των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, αποτελεί αναυταλτικό παράγοντα για τις αεροπορικές εταιρίες που θα ήθελαν να επωφεληθούν από το άνοιγμα των χωρών αυτών στο Δυτικό κόσμο, προσφέροντας επ'ευθείας διασυνδέσεις με τις βασικές πρωτεύουσες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των ΗΠΑ. Η συγκυρία αυτή καθιστά την Θεσσαλονίκη ένα επιχειρησιακά πλεονεκτικό διαμετακομιστικό ευρωπαϊκό κόμβο διευρύνοντας την εμβέλειά της και πέρα από το χώρο της Βόρειας Ελλάδας.

B. Επίπεδο II: Περιφερειακά Αεροδρόμια Κοινωνικού Ενδιαφέροντος.

Τα αεροδρόμια αυτού του επιπέδου διαιρούνται σε αεροδρόμια κοινωνικού ενδιαφέροντος (Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Αλεξανδρούπολης) και ευρύτερης περιφερειακής σημασίας (Χανίων, Καβάλας, Ιωαννίνων, Καλαμάτας, Καστοριάς, Αράξου).

Τα αεροδρόμια Κοινωνικού Ενδιαφέροντος, αποτελούν ένα χωροταξικά κατανεμημένο σύμπλεγμα αεροπορικής υποδομής, γύρω από το κομβικό αεροδρόμιο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και παράλληλα της βασικές πύλες εισόδου αεροπορικής κίνησης της Ελλάδας. Τα περιφερειακά αεροδρόμια αυτής της κατηγορίας προσφέρουν τη μέγιστη συνεκτικότητα των αεροπορικών δικτύων με τους κόμβους των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, ώστε να διαισφαλίσουν όσο το δυνατό ταχύτερη και καλύτερη προσπελασμότητα μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου.

Τα αεροδρόμια Ευρύτερης Περιφερειακής Σημασίας, λόγω της χωροταξικής τους θέσης μπορούν να αποκτήσουν σχετικά μεγάλες περιοχές εμβέλειας, εφ' ὅσον αυξήθει η διασύνδεσή τους με τα Κομβικά αεροδρόμια, αυξάνοντας την προσπελασμότητα των περιοχών εμβέλειάς τους, με τις περιφέρειες της χώρας και το εξωτερικό.

Γ. Επίπεδο III: Αεροδρόμια με Διεθνή Κίνηση.

Στο επίπεδο αυτό περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια Κω, Χίου, Σάμου, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Μυκόνου, Σαντορίνης, Σκιάθου, Λήμου.

Τα αεροδρόμια αυτής της κατηγορίας είναι νησιωτικά, με μικρούς πληθυσμούς, με αποτέλεσμα η διεθνής τακτική αεροπορική κίνηση να είναι οικονομικά και επιχειρησιακά ασύμφορη για τις αεροπορικές εταιρείες. Η περιοχή εμβέλειας των αεροδρομίων αυτής της κατηγορίας είναι σχεδόν σημειακή, με μικρές περιοχές εμβέλειας. Η επιβατική κίνηση που παρουσιάζουν είναι ιδιαίτερα σημαντική από όποιη δύνη και είναι αποτέλεσμα της τουριστικής έλξης που ασκούν στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο με συνέπεια την εμφάνιση μιας οξυμένης εποχικότητας στη διεθνή έκτακτη (charter) αεροπορική κίνηση που εξυπηρετούν.

Η σημασία των αεροδρομίων αυτής της κατηγορίας παραμένει τεράστια στα πλαίσια της περιφερειακής ανάπτυξης και της διεύρυνσης της συνοχής του ελλαδικού χώρου.

Δ. Επίπεδο IV: Αεροδρόμια Τοπικής Σημασίας.

Τα αεροδρόμια που εντάσσονται στο επίπεδο αυτό είναι τα εξής:

Καρπάθου, Σύρου, Πάρου, Νάξου, Πρεβεζῆς, Σκύρου, Μήλου, Λάρισας, Κοζάνης, Κυθήρων, Σητείας, Λέρου, Κάσου, Καστελόριζου, Αστυάλαιας, Ν.Αγχιάλου, Επιταλίου, Φλώρινας, Αγρινίου, Εδέσσης, Ικαρίας, Καλύμνου.

Το τέταρτο επίπεδο περιλαμβάνει τοπικής εμβέλειας αεροδρόμια, που έχουν όμως ένα ιδιαίτερο σημαντικό ρόλο στην άρση της απομόνωσης των περιοχών που εξυπηρετούν, προσφέροντας τη δυνατότητα αεροπορικής διασύνδεσης με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Έργα βελτίωσης της υποδομής αυτής της κατηγορίας αεροδρομίων, είναι δυνατό να προσελκύσουν έκτακτη τουριστική κίνηση και να συνδράμουν την τοπική ανάπτυξη.

6. Συμπερασματα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται πλέον σε μια πορεία αναπτυσσής του υψηλού πλαισίου που μέχρι τις αρχές της δεκαετίας αποτελούσε το βασικό μέσονα λειτουργίας του ευρωπαϊκού συστήματος των αεροπορικών μεταφορών. Το νέο λειτουργικό πλαίσιο, υπαγορεύει στα κράτη μέλη, την

επεξεργασία μιας νέας πολιτικής και στρατηγικής, με βασικό χριτήριο την ένταξη του αεροπορικού δυναμικού του κάθε χράτους μέλους της ΕΕ, στη νέα ευρωπαϊκή δυναμική:

- α. Η υποδομή των αεροδρομίων, οφείλει να εκσυγχρονισθεί προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, ανάλογα με τον όγκο της κίνησης που εξυπηρετούν και τη θέση τους στο ευρωπαϊκό δίκτυο αεροπορικής υποδομής.
- β. Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν ισότιμους χρήστες της αεροπορικής υποδομής της ΕΕ και καταργούνται οι διακρίσεις μεταξύ εθνικών και ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών.
- γ. Το βασικό χριτήριο πρόσβασης και λειτουργίας στην ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά, που αποτελεί πλέον μία εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η οικονομική βιωσιμότητα των αεροπορικών δραστηριοτήτων, ενώ παράλληλα καταργείται ο κρατικός παρεμβατισμός και τίθενται σε περιορισμό όλες οι κρατικές ενισχύσεις που σημειώνονται στην οικονομικό ανταγωνισμό.
- δ. Κάθε χράτους μέλος, διεκδικεί το δόλο του στο ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικών μεταφορών, εναρμονιζόμενο στο νέο περιβάλλον της ΕΕ.
- ε. Η ενοποίηση των αερομεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταβάλλει τις διμερείς σχέσεις της Ε.Ε. με τις τρίτες χώρες και κυρίως με τις ΗΠΑ, έναντι στις οποίες η Ε.Ε. αποτελεί πλέον ανάλογο συνομιλητή.

Με βάση τις παραπάνω κατευθύνσεις, η στρατηγική θεώρηση του ελληνικού συστήματος αερομεταφορών, οφείλει να συμπεριλάβει θέματα εκσυγχρονισμού της υποδομής και λειτουργίας των αερομεταφορών της Ελλάδας, αντιμετωπίζοντας το αεροπορικό δυναμικό της χώρας, σαν ένα σύνολο που οφείλει να προσφέρει στην οικονομική ανάπτυξη και εξωτερική πολιτική και να συμβάλλει στη διεκδίκηση των πλεονεκτημάτων της Ελλάδας στις πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου.

Η πρόταση συνεπώς συμπεριλαμβάνει, την κατηγοριοποίηση των αεροδρομίων όχετικά με το δόλο που καλούνται να διαδραματίσουν στο ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδρομίων καθώς και επιλογές επιχειρησιακής εκμετάλλευσης του εθνικού αερομεταφορέα, προβάλλοντας τις παρακάτω συνέπειες-συμπεράσματα:

- Ανάπτυξη των αεροπορικών κόμβων που προωθούν τη συγκοινωνιακή ενσωμάτωση της Ελλάδας στη διευρυμένη Κοινότητα και τη συνδέουν με τον υπόλοιπο κόσμο.

- Βελτίωση της αεροπορικής υποδομής των βασικών αστικών πόλων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα) στα πλαίσια ενσωμάτωσής τους στο ευρωπαϊκό δίκτυο αστικών κέντρων.
- Ενίσχυση και επέκταση της εξαγωγικής βάσης της χώρας, με βελτίωση των υποδομών (επιβατικές αίθουσες, εμπορευματικοί σταθμοί) και την ένταση της διασύνδεσης μεταξύ δυναμικών κέντρων του εσωτερικού και εξωτερικού.
- Ολοκλήρωση του αεροπορικού μεταφορικού δικτύου στον ελληνικό χώρο, με ουσιαστική άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών -Δυτικός άξονας, Θράκη, Νησιά- και τη βελτίωση της λειτουργικότητας του συστήματος αστικών κέντρων.
- Μετεξέλιξη της Ελλάδας σε πρωτεύοντα ευρωπαϊκό αερομεταφορικό κόμβο στην περιοχή της Βαλκανικής και της Ανατολικής Μεσογείου.
- Προσέλκυση Διηπειρωτικής και Υπερατλαντικής διερχόμενης κίνησης μέσω της χώρας για εξυπηρέτηση Ευρωπαϊκών και Βαλκανικών ανταλλαγών μεταχινήσεων.
- Μεγιστοποίηση της επιρροής στουν αεροπολιτικό χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με βάση την Ελλάδα, με φορείς εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα πλαίσια Κοινοπραξιών.

Βιβλιογραφία

- A.E.A. (1990): "Eastern Europe Traffic forecast". Brussels, Association of European Airlines.
- A.E.A. (1990): "The impact on air traffic of the high speed trains in Europe" Brussels, Association of European Airlines.
- A.E.A. (1991): "Constraints which could hamper future traffic growth". Brussels, Association of European Airlines.
- A.E.A. (1996): "European Parliament for the Ground Handling Directive 67/15.10.96". Brussels, Association of European Airlines.
- AIRBUS Ind. (1991): "Looking forward to the future". Airbus Ind. Bulletin.
- Beckmann, M., (1988): "Activity analysis of the Hub and Spoke system".
- BOEING Co (1991): "European Charter Overview". Boeing Co. Bulletin.
- Booz-Allen, (1992): "Evaluation of actions in the fields of telecommunication and transportation in Greece, Ireland, Portugal". EEC Study.
- Franky de Coninck (1992): "European Air Law. New Skies for Europe". ITA Bulletin.
- Dennis M. (1990): "Hubbing as a Marketing Tool". Paper to Air Transport Executive Seminar, Transport Studies Group, Polytechnic of Central London.
- Doganis R. (1991): "Flying off course". 2nd Edition, Routledge.

- Doganis R. (1992): "Impact of liberalisation on European Transport". London: Transport Studies Group.
- ΕΕC (1985): "Αευχή Βίβλος, Κοινή Πολιτική Μεταφορών".
- E.I.U. (1986): "Air transport in a competitive European market: Problems, prospect and strategies". Travel and Tourism Report No.3. London: The Economist Intelligence Unit.
- Godfroid, M., (1988): "Precis de Droit Aerien, Le Droit Public Aerien". Bruxelles, Edition Bruylant.
- Giemulla and Schmid (1992): "European Air Law". Edition Kluwer.
- I.A.T.A. (1990): "International Traffic Forecast 1990-2001". Geneva, International Air Transport Association.
- I.A.T.A. (1991): "Worldwide Air Traffic and Economic Outlook". Geneva: International Air Transport Association.
- I.A.T.A. (1990) : "Interlining and Hubbing in Europe". Geneva: International Air Transport Association.
- I.A.T.A (1990): "Athens Airport Traffic Forecast 1990-2005". Geneva: International Air Transport Association.
- I.T.A. (1988): "Privatization of European Airlines". ITA Vol. 10, Paris: Institut du Transport Aerien.
- I.T.A. (1989): "Transport Aerien: 1000 jours pour faire l'Europe". ITA Vol. 17 Paris: Institut du Transport Aerien.
- I.T.A. (1989): "Airport productivity". ITA Vol. 13 Paris, Institut du Transport Aerien.
- I.T.A., Naveau, J., (1992): "Droit Aerien Europeen". Paris: Institut du Transport Aerien.
- Naveau, J., (1983): "L'Europe et le Transport Aerien". Bruxelles, Bruylant.
- Olympic Airways (1994): "Restructuring Plan of Olympic Airways", Greek Government application to the Commission of the European Union.
- Pryke, R., (1990): "European Air Transport Liberalisation".
- S.R.I. (1990): "European Planning Strategy for Air Traffic to the year 2010". London: Stanford Research Institut.
- Στεφάνου, Π., (1991): "Ένα μοντέλο πρόβλεψης Αεροπορικής Κίνησης και η χρήση του στο Στρατηγικό Προγραμματισμό". Πρακτικά, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Στατιστικής.
- ΥΠΑ (1980-1991): Δελτία Στατιστικής Κίνησης.
- ΥΠΕΘΟ (1993): "Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΛΛΑΣΑ -2010", Μελέτη Τεχνικής Υποστήριξης.