

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΜΕΤΑ ΤΗ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Επιβλέπων : Επικ. Καθηγ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ
Σπουδάστρια: ΕΛΕΝΗ ΠΟΝΤΙΚΑ

ΑΘΗΝΑ, Ιούλιος 1992

Ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή μου κ. Αντώνη Σταθόπουλο, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε και τις κατευθύνσεις και συμβουλές που μου έδωσε στη διάρκεια εκπόνησης αυτής της εργασίας.

Για την βοήθειά τους στην συλλογή των στοιχείων από την Ολυμπιακή Αεροπορία και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ευχαριστώ τους κυρίους:
Δ. Σαρδημητρόγλου (Δ/νση Στατιστικών Στοιχείων, ΥΠΑ)
Ε. Παπαδάκη (Τομέας Σχεδιασμού και Ανάπτυξης, ΟΑ) και την κυρία
Ρ. Τσιμπιροπούλου (ΟΑ, Υπηρεσία ΕΟΚ)

ΣΥΝΟΨΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία έγινε με σκοπό να εξεταστούν οι αλλαγές που θα επιφέρει η φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών στις αεροπορικές συνδέσεις και ειδικότερα, να διερευνηθούν οι επιπτώσεις που θα έχει στον ελληνικό χώρο, η ελεύθερη εκτέλεση διαπεριφερειακών δρομολογίων.

Η αεροπορική κίνηση από διαπεριφερειακές τακτικές πτήσεις στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια, εκτιμήθηκε με τη βοήθεια του συστήματος TASC (σύστημα εκτίμησης της υποδομής των μεταφορών για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα), το οποίο προσδιορίζει τη ζήτηση μετακινήσεων μεταξύ περιφερειών (ζωνών) των χωρών-μελών της ΕΟΚ.

ABSTRACT

The objective of this diploma thesis is to examine the possible alternations to the air transport system which might occur after the liberalization of the European aviation and especially, to define the impact of interregional connections on the greek area.

The traffic of greek regional airports carried by interregional scheduled flights, has been estimated through the use of the TASC system (Transport Infrastructure Assessment System for the European Community), which defines the demand for air-transportation, between regions (zones) of the EEC's member states.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ. 1
---------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	4
1. Διεθνείς, τακτικές και μη, αεροπορικές μεταφορές.....	4
2. Διεθνείς τακτικές αεροπορικές γραμμές.....	11
2.1. Τα εμπορικά δικαιώματα.....	11
2.2. Διμερείς αεροπορικές συμφωνίες.....	14
3. Μη τακτικές πτήσεις.....	15
3.1. Γενικά.....	15
3.2. Πτήσεις άνευ αμοιβής.....	15
3.3. Πτήσεις επί αμοιβής.....	16
3.3.1. Γενικά.....	16
3.3.2. Κατηγορίες πτήσεων επί αμοιβής.....	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	18
1. Γενικά.....	18
2. Νέα εποχή στις αερομεταφορές.....	20
2.1. Η φιλελευθεροποίηση στις αεροπορικές μεταφορές.....	20
2.2. Διαπεριφερειακά δρομολόγια.....	22
2.2.1. Οδηγία 83/416.....	22
2.2.2. Οδηγία 86/216.....	26
2.2.3. Οδηγία 89/463.....	26
2.3. Τα επόμενα βήματα.....	28
2.4. Α΄ και Β΄ φάση φιλελευθεροποίησης.....	29
2.4.1. Δέσμες κανονισμών ΕΟΚ.....	29
2.4.2. Απόφαση 87/602/ΕΟΚ και κανονισμός 2343/90/ΕΟΚ.....	31
2.4.3. Θέματα υπό συζήτηση.....	34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

Η ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ..... σελ.	37
1. Το καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού.....	37
2. Οι προοπτικές της φιλελευθεροποίησης.....	38
3. Οι επιπτώσεις από τη φιλελευθεροποίηση.....	41
3.1. Οι αεροπορικές εταιρίες απέναντι στον ελεύθερο ανταγωνισμό...	41
3.1.1. Οι εθνικοί αερομεταφορείς.....	41
3.1.2. Οι περιφερειακές εταιρίες.....	41
3.1.3. Οι εταιρίες πτήσεων charters.....	42
3.2. Οι επιπτώσεις για τον εναέριο χώρο και τους αερολιμένες.....	43
3.2.1. Συμφόρηση σε ξηρά και αέρα.....	43
3.2.2. Αναγκαία έργα υποδομής.....	44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ.....	47
1. Το πρόβλημα προέλευσης-προορισμού.....	47
2. "Origin-destination statistics".....	50
3. Το σύστημα TASC.....	52
3.1. Τι είναι το σύστημα TASC.....	52
3.2. Σύντομο ιστορικό.....	52
3.3. Ενοποίηση των συστημάτων προσωμοίωσης μετακινήσεων.....	54
3.4. Δομή του συστήματος.....	55
3.5. Το σενάριο.....	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	63
1. Μέθοδος εργασίας.....	63
1.1. Επιλογή ζωνών, σεναρίου και αρχείων από το σύστημα TASC.....	63
1.2. Έλεγχος των στοιχείων που προκύπτουν από το σύστημα TASC.....	66
1.3. Εκλογή έτους βάσης.....	67
1.4. Συλλογή στοιχείων για το έτος βάσης.....	70

2. Επεξεργασία των στοιχείων.....	σελ. 71
2.1. Ανάλυση των στοιχείων.....	71
2.2. Μορφοποίηση των στοιχείων.....	74
2.2.1. Διεθνής αεροπορική κίνηση, έτος 1989, πηγή: ΥΠΑ.....	74
2.2.2. Αεροπορική κίνηση εσωτερικού, έτος 1989, πηγή: ΟΑ.....	75
2.2.3. Στοιχεία ΥΠΑ-ΟΑ κατά ζώνες TASC.....	75
2.2.4. Μέσος όρος αφίξεων-αναχωρήσεων.....	76
2.2.5. Στοιχεία TASC, έτος 1989.....	76
2.2.6. Κίνηση εσωτερικού ΟΑ και TASC, έτος 1989.....	77
3. Σύγκριση των στοιχείων ΥΠΑ-ΟΑ με τα στοιχεία TASC.....	78
Πίνακες.....	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	106
1. Εισαγωγή.....	106
2. Ανάλυση αεροπορικής κίνησης ελληνικών διεθνών αεροδρομίων.....	108
2.1. Περιγραφή της μεθόδου.....	108
2.2. Ποσοστά επί της συνολικής κίνησης.....	109
2.3. Κατανομή της κίνησης σύμφωνα με τα ποσοστά του TASC.....	109
3. Προσδιορισμός διαπεριφερειακής κίνησης για το έτος βάσης.....	110
3.1. Επιβάτες που μετακινούνται με συνδυασμό δύο πτήσεων.....	110
3.2. Προσδιορισμός διαπεριφερειακών συνδέσεων.....	111
4. Πρόβλεψη διαπεριφερειακής κίνησης για το έτος 2010.....	113
4.1. Εισαγωγή.....	113
4.2. Παρουσίαση των στοιχείων TASC.....	113
4.2.1. Στοιχεία TASC, έτος 2010 - Προβλεπόμενη αερ. ζήτηση...	113
4.2.2. Προβλεπόμενη αεροπορική κίνηση εσωτερικού.....	113
4.2.3. Πίνακες TASC.....	114
4.3. Σύγκριση των στοιχείων TASC 1989 και TASC 2010.....	114
4.4. Επεξεργασία των στοιχείων TASC 2010.....	116
4.4.1. Προβλεπόμενη αερ. κίνηση μεταξύ περιφερ. αερολιμένων..	116
4.4.2. Προσδιορισμός δυνατών διαπεριφερειακών συνδέσεων.....	117
4.4.3. Αριθμός δυνατών εβδομαδιαίων πτήσεων.....	117

5. Μηνιαία κατανομή της αεροπορικής κίνησης.....	σελ. 118
5.1. Εισαγωγή.....	118
5.2. Συλλογή στοιχείων ΥΠΑ και επεξεργασία αυτών.....	119
5.2.1. Μηνιαία αεροπορική κίνηση, στοιχεία ΥΠΑ, έτος 1989....	119
5.2.3. Μέσος όρος αφίξεων-αναχωρήσεων.....	119
5.2.4. Αερ. κίνηση εσωτερικού και Ευρωπαϊκή αερ. κίνηση.....	120
5.2.5. Αεροπορική κίνηση θερινής και χειμερινής περιόδου.....	120
5.3. Εκτίμηση διαπεριφ. συνδέσεων με βάση την αερ. κίνηση θερινής και χειμερινής περιόδου.....	122
5.3.1. Αεροπ. κίνηση θερινής και χειμ. περιόδου, έτος βάσης και έτος 2010.....	122
5.3.2. Διαπεριφερειακές συνδέσεις.....	122
5.3.3. Αριθμός εβδομαδιαίων πτήσεων.....	122
5.3.4. Σύγκριση των εβδομαδιαίων πτήσεων θερινής και χειμ. περιόδου.....	123
Πίνακες.....	125

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.....	190
1. Το μέγεθος της διαπεριφερειακής αεροπορικής κίνησης.....	190
1.1. Ορισμένες επισημάνσεις για την μέθοδο εργασίας.....	
Εισαγωγή της "Ισοδύναμης Μονάδας Αεροσκάφους".....	190
1.2. Σύγκριση του αριθμού των διαπεριφ. πτήσεων, με τους αριθμούς των διεθνών και εσωτερικών πτήσεων, εκφρασμένων σε I.M.A.....	192
2. Επιπτώσεις των διαπεριφερειακών αεροπορικών συνδέσεων.....	197
2.1. Αύξηση του όγκου κυκλοφορίας και της επιβατικής κίνησης.....	197
2.2. Τα κυριώτερα προβλήματα.....	199
3. Εκτίμηση της αεροπορικής κίνησης στους περιφερειακούς αερολιμένες.....	200
3.1. Στοιχεία για τα ελληνικά αεροδρόμια.....	200
3.2. Εκτίμηση της αερ. κίνησης των ελληνικών αερολιμένων.....	201
4. Γενικά συμπεράσματα.....	206
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	208

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Μεταφορές αποτελούν ένα τομέα δραστηριοτήτων ζωτικής σημασίας για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Αντιπροσωπεύουν το 7% του Ακαθάριστου Κοινοτικού Προϊόντος και απορροφούν το 11% των ιδιωτικών και το 40% των δημόσιων επενδύσεων στην Κοινότητα[16].

Οι Μεταφορές είναι συνισταμένη της γενικής ανάπτυξης της οικονομίας και καθοριστικός παράγοντας της περιφερειακής ανάπτυξης, αφού αποτελούν την προϋπόθεση για κάθε είδους δραστηριότητα.

Η ΕΟΚ, αναγνωρίζοντας τη σημασία των μεταφορών και σκοπεύοντας στην ελεύθερη διακίνηση προσώπων και αγαθών μεταξύ των κρατών μελών στα πλαίσια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης, προχώρησε στην αναμόρφωση του ισχύοντος καθεστώτος.

Ειδικά για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η Κοινότητα ενέκρινε την τελευταία δεκαετία μία σειρά Οδηγιών, Κανονισμών και Αποφάσεων, που βήμα-βήμα οδηγούν στην πλήρη απελευθέρωση του συστήματος.

Η "φιλευθεροποίηση" -όπως επικράτησε να λέγεται- σηματοδοτεί μία νέα εποχή στις αεροπορικές μεταφορές με την εγκατάλειψη του συστήματος των διμερών συμφωνιών, την εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων και την ελεύθερη εκτέλεση διαπεριφερειακών αεροπορικών δρομολογίων.

Με την κατάργηση όλων των περιορισμών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναμένει την βελτίωση των παρεχόμενων στο ταξιδιωτικό κοινό υπηρεσιών, με αντίστοιχη μείωση των αεροπορικών ναύλων.

Η λειτουργία διαπεριφερειακών αεροπορικών γραμμών, σε συνδυασμό με την δυνατότητα που δίνεται πλέον στους αερομεταφορείς, για άσκηση της 5ης ελευθερίας των αιθέρων¹ και την προτεινόμενη σταδιακή απελευθέρωση του cabotage², θα προκαλέσουν τεράστια αλλαγή στην δομή του συστήματος των αερομεταφορών με άμεσες επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό, στις αεροπορικές εταιρίες και στο σχεδιασμό των αεροπορικών συνδέσεων.

Η χρησιμοποίηση περιφερειακών αερολιμένων για διεθνείς τακτικές πτήσεις πιθανόν να δημιουργήσει προβλήματα χωρητικότητας ως προς τον αριθμό των πτήσεων και των επιβατών. Ειδικά για την Ελλάδα, αν και υπάρχει ένα εκτεταμένο δίκτυο περιφερειακών αεροδρομίων, το ενδεχόμενο αυτό παραμένει, διότι τα αεροδρόμια αυτά έχουν σχεδιασθεί αποκλειστικά για πτήσεις εσωτερικού.

Για τον κατάλληλο σχεδιασμό των αερολιμένων, έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί η ενδεχόμενη αύξηση των φόρτων, ο μελετητής Πολιτικός Μηχανικός πρέπει να γνωρίζει τα νέα δεδομένα και τις μελλοντικές συνέπειές τους (θετικές και αρνητικές).

Η εργασία αυτή, έχει στόχο την πρόβλεψη της αεροπορικής κίνησης μετά από τη διαμόρφωση διαπεριφερειακών μεταφορικών συστημάτων στην Ελλάδα, έτσι ώστε στη συνέχεια να μπορούν να εκτιμηθούν τα αναγκαία τεχνικά έργα υποδομής.

Για το σκοπό αυτό, γίνεται κατ'αρχήν αναφορά στο καθεστώς που ίσχυε μέχρι πρότεινος στις αεροπορικές μεταφορές και ισχύει ακόμη εκτός της Κοινότητας (Κεφ. I). Στη συνέχεια παρουσιάζονται όλα τα βήματα της ΕΟΚ προς την φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών, με περισσότερη έμφαση στις διαπεριφερειακές συνδέσεις, (Κεφ. II) και αναλύονται οι επιπτώσεις και οι προοπτικές της (Κεφ. III).

1. βλ. κεφάλαιο I

2. Ο όρος αυτός που αναλύεται στο κεφάλαιο II και έχει την έννοια της ενδομεταφοράς, επικράτησε με αυτή την ονομασία και στην ελληνική γλώσσα.

Για την πρόβλεψη της αεροπορικής κίνησης χρησιμοποιείται το σύστημα TASC, στο οποίο γίνεται εκτενής αναφορά (Κεφ. IV). Ακολουθεί η ανάλυση του τρόπου εργασίας (Κεφ. V) και η εκτίμηση της ζήτησης για αεροπορική μεταφορά, τόσο για το έτος βάσης όσο και για το έτος 2010 (Κεφ. VI).

Τέλος, συγκρίνεται η κίνηση στα περιφερειακά ελληνικά αεροδρόμια πριν και μετά τη λειτουργία διαπεριφερειακών γραμμών, εξαγονται συμπεράσματα και αναφέρονται τα σημαντικότερα έργα υποδομής που θα πρέπει να γίνουν, ώστε τα αεροδρόμια να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις μεγαλύτερης κίνησης (Κεφ. VII).

Florence, birthplace of air travel. It's taken 500 years to organise a direct flight.

No sooner did man walk upon the Earth than he began to dream of flying above it.

A fantasy that was given form by Leonardo Da Vinci, almost five centuries ago.

The Glider. The Helicopter. The Parachute. All were born on the drawing board of this

Florentine Maestro. But, aeronautical visionary though he was, Leonardo could never

have predicted the trials of reaching his native city by air. Ask any of the major

international airlines to take you to Florence and

they will promptly take you to Pisa. A pleasant enough city,

but a good hour or two's drive from the joys of the Uffizi. Thanks to Meridiana

you'll soon be able to take a less roundabout route. Starting September 1st, Meridiana

will fly you direct from London's Gatwick to Florence's Amerigo Vespucci Airport.

And fly you there in style. Tourist passengers travel in Business Class comfort, while

those in Electa Club enjoy facilities that put many a First Class in the shade.

The spacious cabin has unique seats with winged headrests and the international

menus are created by some of Italy's finest chefs. To learn more about Meridiana

and its new scheduled service direct to Florence, call your travel agent. It's the ideal

airline for those who don't have a leaning towards Pisa.



*Direct daily flights
leaving London at
10am and Florence
at 8.05am.*

 **Meridiana**
Your Private Airline

FINANCIAL TIMES TUESDAY SEPTEMBER 3 1991

Διαφήμιση διαπεριφερειακής υπηρεσίας μεταξύ Φλωρεντίας-Λονδίνου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

I. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ [1],[2]

1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ, ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΗ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η σύμβαση του Σικάγου¹, με τα άρθρα 5 και 6, διαχωρίζει τις διεθνείς² αεροπορικές μεταφορές σε δύο κατηγορίες που τελούν υπό διαφορετικό νομικό καθεστώς.

Στην πρώτη από αυτές, κατατάσσονται οι διεθνείς τακτικές αεροπορικές γραμμές, δηλαδή οι πτήσεις που εκτελούνται επί τακτικής βάσεως μέσα σε μια χρονική περίοδο, με σκοπό την δημόσια μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου (*s c h e d u l e d s e r v i c e s*), ενώ στη δεύτερη περιλαμβάνονται οι υπόλοιπες κατηγορίες πτήσεων που δεν ανήκουν στην πρώτη κατηγορία (*n o n - s c h e d u l e d f l i g h t s*).

Ομως, η σύμβαση του Σικάγου δεν έχει προσδιορίσει με επαρκή σαφήνεια την έννοια της τακτικής αεροπορικής γραμμής, παρ' όλο που από αυτό εξαρτάται αν μια πτήση υπόκειται στο καθεστώς των άρθρων 5 ή 6 αυτής.

1. Σύμβαση του Σικάγου: Την 1η Νοεμβρίου 1944, εκπρόσωποι 52 κρατών συγκεντρώθηκαν στο Σικάγο των Η.Π.Α., με σκοπό τη δημιουργία του κατάλληλου νομικού, τεχνικού και εμπορικού υποβάθρου, για την μεταπολεμική ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

2. Η σύμβαση του Σικάγου, στο άρθρο 96, καθορίζει ότι: "Διεθνής αεροπορική γραμμή" νοείται η αεροπορική γραμμή που διέρχεται από τον εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κρατών.

Το περιεχόμενο των δύο αυτών άρθρων έχει ως εξής:

α) Άρθρο 5

"Κάθε συμβαλλόμενο κράτος συμφωνεί ότι όλα τα αεροσκάφη των υπόλοιπων συμβαλλομένων κρατών, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία τακτικών διεθνών αεροπορικών γραμμών, έχουν το δικαίωμα, με την επιφύλαξη της τήρησης των όρων της παρούσης συμβάσεως, να εκτελούν πτήσεις προς ή διαμέσου του εδάφους αυτού, χωρίς στάθμευση, ή με στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρίς να απαιτείται προηγούμενη άδεια και με την επιφύλαξη του κράτους, πάνω από το οποίο ίπταται το αεροσκάφος, να απαιτήσει προσγείωση.

Εκαστον συμβαλλόμενο κράτος, διατηρεί το δικαίωμα να απαιτήσει από τα αεροσκάφη που προτίθενται να διέλθουν πάνω από περιοχές απρόσιτες ή χωρίς επαρκείς αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, για λόγους ασφάλειας των πτήσεων, να ακολουθούν καθορισμένες διαδρομές ή να ζητούν ειδική άδεια για τέτοιες πτήσεις.

Τα αεροσκάφη αυτά, εφόσον χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, επί αμοιβή ή επί μισθώσει για μη τακτικές διεθνείς αεροπορικές γραμμές, θα έχουν, με την επιφύλαξη του άρθρου 7, το προνόμιο επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου, ενώ κάθε κράτος, που στο έδαφός του πραγματοποιείται αυτή η επιβίβαση ή αποβίβαση διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλλει κανονισμούς, όρους ή περιορισμούς, αν αυτό επιθυμεί."

β) Άρθρο 6

"Ουδεμία τακτική διεθνής αεροπορική γραμμή μπορεί να λειτουργήσει υπεράνω ή προς το έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, χωρίς ειδική άδεια ή άλλη έγκριση του κράτους αυτού, παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους της άδειας αυτής ή της εγκρίσεως."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Το κενό της σύμβασης του Σικάγου, ως προς τον σαφή προσδιορισμό της έννοιας της τακτικής πτήσης, καλύφθηκε μερικώς το 1952, όταν το Συμβούλιο του ICAO¹, με σκοπό την καθοδήγηση των κρατών-μελών, αποδέχθηκε τον παρακάτω ορισμό:

"Ως τακτική διεθνής αεροπορική γραμμή θεωρείται σειρά πτήσεων, η οποία έχει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- (α) Διέρχεται από τον εναέριο χώρο, υπεράνω του εδάφους περισσότερων του ενός κρατών.
- (β) Εκτελείται από αεροσκάφη που σκοπεύουν στην μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου επί αμοιβής, με τρόπο ώστε κάθε πτήση να είναι ανοικτή στο κοινό για χρήση.
- (γ) Εκτελείται με σκοπό την εξυπηρέτηση της κίνησης μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων:
 - i) είτε σύμφωνα με δημοσιευμένους πίνακες δρομολογίων,
 - ii) ή με πτήσεις τόσο κανονικές και συχνές, ώστε να αποτελούν αναγνωρισμένη συστηματική σειρά."

1. I.C.A.O.: Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας. Ο ICAO συνδέεται με τον Ο.Η.Ε. και άρχισε να λειτουργεί από την ημέρα που τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση του Σικάγου (4-4-1947). Το αντικείμενο και οι στόχοι του ICAO, προβλέπονται από το άρθρο 44 της σύμβασης του Σικάγου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Με βάση τα επεξηγηματικά σχόλια, που εξέδωσε ο ICAO σχετικά με τον παραπάνω ορισμό, προκύπτει ότι:

- Όλα τα στοιχεία, των παραγράφων (α), (β) και (γ) του ορισμού, είναι συσσωρευτικά για τον χαρακτηρισμό της τακτικής διεθνούς αεροπορικής γραμμής.
- Η διάκριση, μεταξύ τακτικών και μη, αεροπορικών γραμμών, δεν επηρεάζεται από τον χαρακτηρισμό του αερομεταφορέα που τις εκμεταλλεύεται, ως τακτικού ή μη.
- Η τακτική διεθνής αεροπορική γραμμή πρέπει να αποτελεί σειρά πτήσεων. Μεμονωμένη πτήση δεν μπορεί να θεωρηθεί τακτική γραμμή, μπορεί όμως, να αποτελεί μέρος αυτής. Ο ορισμός δεν αναφέρει τον ελάχιστο αριθμό πτήσεων που θεωρείται αναγκαίος για τον καθορισμό μιας σειράς πτήσεων.
- Σειρά πτήσεων, που εκτελείται για άλλο σκοπό, εκτός της μεταφοράς επί αμοιβή επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου (όπως π.χ. για μεταφορά προσωπικού, αεροψεκασμό, επισκευές αεροσκαφών ή άλλες αεροπορικές εργασίες) δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τακτική, ακόμη κι αν πληρεί τις υπόλοιπες προϋποθέσεις του ορισμού.
- Οι πτήσεις, που αποτελούν τακτική γραμμή, πρέπει να είναι ανοικτές για χρήση από το κοινό. Αυτή είναι και η αρχική διάκριση των τακτικών διεθνών γραμμών από τις έκτακτες επί ναυλώσει πτήσεις, γνωστές ως πτήσεις "charters", αφού αυτές εκτελούνται με βάση ειδικές ρυθμίσεις, σύμφωνα με τις οποίες όλη η χωρητικότητα του αεροσκάφους προσφέρεται για συγκεκριμένη μεταφορά και συνεπώς, δεν είναι ανοικτές στο κοινό. Αντίθετα οι τακτικές αεροπορικές γραμμές καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες για μεταφορά και μπορεί να τις χρησιμοποιεί ο καθένας.

Ο όρος "charter", όπως χρησιμοποιείται κατά την ειδική έννοια που απέκτησε στις αεροπορικές μεταφορές, είναι όρος του ιδιωτικού δικαίου και δηλώνει τη ναύλωση ενός αεροσκάφους για συγκεκριμένη πτήση ή πτήσεις, με σκοπό την εξυπηρέτηση του ναυλωτή (φυσικού ή νομικού προσώπου).

Η αντιμετώπιση των εκτάκτων, επί ναυλώσει, πτήσεων από την σύμβαση του Σικάγου, με την καθιέρωση λίαν ελαστικού νομικού καθεστώτος, οφείλεται στο γεγονός ότι κατά την εποχή της συνάψεώς της, οι έκτακτες πτήσεις αντιπροσώπευαν πολύ μικρό ποσοστό των αεροπορικών μεταφορών και επομένως ήταν άνευ σημασίας.

Από το 1960, όμως, άρχισε να παρατηρείται μια σημαντική ανάπτυξη των εκτάκτων πτήσεων, οι οποίες απέκτησαν σύντομα πολλά από τα χαρακτηριστικά στοιχεία των τακτικών γραμμών, όπως π.χ. την κανονική εκτέλεση των πτήσεων εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου και την πώληση στο κοινό εισιτηρίων για ατομική μεταφορά μέσω των οργανωτών ταξιδιών. Η εξέλιξη αυτή, κατέστησε τις έκτακτες πτήσεις ανταγωνιστικές προς τις τακτικές γραμμές και επηρέασε την λειτουργία τους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η μεγάλη εκμετάλλευση πτήσεων επί ναυλώσει που αναπτύχθηκε κυρίως στην Ευρώπη, με σκοπό την μεταφορά τουριστικής κίνησης "κλειστού κύκλου περιηγήσεως" (Inclusive Tour Charters).

Ο όρος "Inclusive Tour" διευκρινίστηκε από την ECAC¹ και σύμφωνα με την ελληνική του απόδοση, σημαίνει τη ναύλωση ολόκληρης της χωρητικότητας του αεροσκάφους, από οργανωτή ταξιδιών (Tour Operator), για την πραγματοποίηση ταξιδιού μετ'επιστροφής, σε προκαθορισμένη χρονική περίοδο και με συγκεκριμένη διαδρομή, ανοικτού στο κοινό αντί κομίστρου που περιλαμβάνει την αεροπορική μεταφορά, καθώς και τα έξοδα ξενοδοχείου και περιηγήσεως.

Η εκμετάλλευση των εκτάκτων επί ναυλώσει πτήσεων της κατηγορίας αυτής αυξάνεται συνεχώς, καθώς ενθαρρύνεται και από την πολιτική που ακολουθούν αρκετά κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, χάριν της τουριστικής τους

1. E.C.A.C. (European Civil Aviation Conferance) : Ευρωπαϊκή Σύνοδος Πολιτικής Αεροπορίας. Η ECAC ιδρύθηκε το 1955 μετά από απόφαση της συνόδου των υπουργών Μεταφορών του Συμβουλίου της Ευρώπης και σχετικής απόφασης του ICAO.

ανάπτυξης¹.

Η διάκριση, όμως, μεταξύ τακτικών και μη τακτικών πτήσεων παραμένει πάντοτε βασική. Το θεμελιώδες γνώρισμα των τακτικών γραμμών είναι η προσφορά προς το κοινό υπηρεσιών κοινής ωφέλειας², ενώ αντίθετα, οι μη τακτικές πτήσεις διενεργούνται αποκλειστικά επί κερδοσκοπικής βάσεως και συνιστούν αμιγή εμπορική δραστηριότητα.

Οι τακτικές διεθνείς αεροπορικές γραμμές, ως υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, πρέπει να λειτουργούν κανονικά και με την αναγκαία, για την εξυπηρέτηση των αναγκών του κοινού, συχνότητα και χωρητικότητα. Γι' αυτό, οι αεροπορικές εταιρίες, στις οποίες έχει ανατεθεί η λειτουργία τακτικών γραμμών, υποχρεούνται να τις διατηρούν σε ικανοποιητικό επίπεδο, ανεξάρτητα από την χρονική περίοδο και την οικονομική αποδοτικότητα κάθε γραμμής. Αυτό έχει ως συνέπεια την λειτουργία των τακτικών γραμμών σχεδόν πάντα με χαμηλό συντελεστή πληρότητας αεροσκαφών (load factor).

1. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1979 διακινήθηκαν με πτήσεις charters, μεταξύ ενδοευρωπαϊκών σημείων, 27 εκατ. επιβάτες, ενώ το 1973 είχαν αντίστοιχα διακινήθει 19 εκατ. και το 1965 μόλις 3,7 εκατ. (ITA - Institut du Transport Ae-rien - study No 1/1981 "Panorama of World Non-scheduled Passenger Transport").

2. Η Ολυμπιακή Αεροπορία, για παράδειγμα, έχει χαρακτηριστεί με το Ν.96/1975 (άρ. 6), ως επιχείρηση κοινής ωφέλειας.

Ο μέσος ετήσιος συντελεστής καλύψεως των προσφερόμενων θέσεων, κατά συγκεκριμένη γραμμή, κυμαίνεται σε ποσοστό 60-65%, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα της άνετης μετακινήσεως ατόμων και αγαθών οποιαδήποτε χρονική στιγμή¹. Επιπλέον, οι εταιρίες που λειτουργούν τακτικές γραμμές, έχουν υποχρέωση να εφαρμόζουν τα διεθνώς συμφωνημένα τιμολόγια και κόμιστρα², χάνοντας έτσι τη δυνατότητα του μεταξύ τους ανταγωνισμού.

Η γενική εκμετάλλευση των εταιριών τακτικών γραμμών, διέπεται από αυστηρές λειτουργικές προϋποθέσεις που θεσπίζονται από κρατικής πλευράς, χάριν της ασφάλειας των πτήσεων και της άνετης διακίνησης του επιβατικού κοινού.

Η εκμετάλλευση των πτήσεων charters, από την άλλη μεριά, λόγω των ειδικών ευνοϊκών συνθηκών που αυτές απολαμβάνουν, (πληρότητα αεροσκαφών κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 80%, πολύ χαμηλό κόμιστρο, λειτουργία κατά τις πλέον προσοδοφόρες εποχές του έτους), αποδεικνύεται οικονομικά για τις εταιρίες, οι οποίες πέτυχαν να δημιουργήσουν μια σταθερή παρουσία, στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών, η οποία ανταγωνίζεται τις τακτικές γραμμές.

Επομένως, με βάση όσα αναφέρθηκαν, η διάκριση των διεθνών αεροπορικών γραμμών από τη σύμβαση του Σικάγου, σε τακτικές και μη, παραμένει θεμελιώδης και ανεξάρτητη από τον ορισμό που εγκρίθηκε από τον ICAO και αφορά στις τακτικές γραμμές, ένα ουσιαστικό γνώρισμά τους, που τις καθιστά πρωταρχικό παράγοντα της εναέριας επικοινωνίας και τις διαχωρίζει από τις μη τακτικές πτήσεις, παραμένει το έργο που ασκούν, δηλαδή η προσφορά υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.

1. Το 1980, ο μέσος συντελεστής πληρότητας των εταιριών μελών της I.A.T.A. (International Air Transport Agreement: Διεθνής Ένωση Αερομεταφορέων) ανήλθε σε 61% (IATA Annual Report 1980). Η O.A. στο δίκτυο εσωτερικού, τα έτη 1988 και 1989, είχε μέση επιβατική κάλυψη α/φ περίπου 79%.

2. Η υποχρέωση αυτή, προκύπτει από τις διμερείς διακρατικές αεροπορικές συμφωνίες, αλλά και από ιδιωτικές συμφωνίες των αεροπορικών εταιριών, στο πλαίσιο της συμμετοχής τους στην IATA.

2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

2.1. Τα εμπορικά δικαιώματα (The freedoms of the air)

Η επανεπιβεβαίωση, από την Σύμβαση του Σικάγου, της αρχής της κρατικής κυριαρχίας επί του εναέριου χώρου και η σύνδεση του άρθρου 6 με αυτήν, έχουν συναρτήσει την ίδρυση και λειτουργία κάθε τακτικής αεροπορικής γραμμής από την προγενέστερη άδεια ή συγκατάθεση του κράτους, προς το έδαφος του οποίου θα πραγματοποιηθεί.

Με την άδεια αυτή, καθορίζεται λεπτομερώς η έκταση των χορηγούμενων από το κράτος δικαιωμάτων, για την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας από ξένη αεροπορική εταιρία, από, προς και μέσω του εδάφους του. Τα δικαιώματα αυτά, δεν κατέσται, μέχρι σήμερα, δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο διεθνούς πολυμερούς συμφωνίας.

Στην διεθνή αεροπορική ορολογία τα εμπορικά δικαιώματα χαρακτηρίζονται με τον όρο "Ελευθερίες του Αέρα" ("Freedoms of the Air") και υποδηλώνουν τα δικαιώματα που ένα κράτος χορηγεί σε άλλο, προκειμένου η αεροπορική του εταιρία να προχωρήσει στην άσκηση εμπορικής εκμετάλλευσης από και προς το έδαφος του.

Οι ελευθερίες αυτές, περιλαμβάνονται στο κείμενο της συμφωνίας "Περί Αεροπορικών Μεταφορών" (Air Transport Agreement), η οποία ανοίχθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο το 1944, χωρίς όμως επιτυχία¹ και έχουν ως εξής:

1η ελευθερία: Το δικαίωμα της υπερπήσεως πάνω από άλλη χώρα, χωρίς προσγείωση.

2η ελευθερία: Το δικαίωμα υπερπήσεως μετά προσγειώσεως για μη εμπορικούς σκοπούς (π.χ. για ανεφοδιασμό, αποκατάσταση βλάβης)

1. Μετά την αποτυχία αυτή, το θέμα παραπέμφθηκε στον ICAO. Το 1947 συγκλήθηκε διεθνής σύνοδος στη Γενεύη, με τη συμμετοχή 30 κρατών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, χωρίς όμως την επίτευξη οποιασδήποτε συμφωνίας. Όλες οι επόμενες προσπάθειες παρέμειναν χωρίς αποτέλεσμα.

3η ελευθερία: Το δικαίωμα αποβιβάσεως επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, που προέρχονται από το κράτος, στο οποίο ανήκει η αεροπορική εταιρία.

4η ελευθερία: Το δικαίωμα παραλαβής αντίστοιχης κίνησης που προορίζεται για το κράτος, στο οποίο ανήκει η αεροπορική εταιρία.

5η ελευθερία: Το δικαίωμα αποβιβάσεως και παραλαβής κινήσεως προερχόμενης από ή προοριζόμενης για οποιοδήποτε τρίτο κράτος, που είναι σύμφωνο, σε πτήση μεταξύ τριών ή περισσότερων σημείων.

(π.χ. κατά την εκτέλεση δρομολογίου της Air France στη διαδρομή Παρίσι - Ρώμη - Αθήνα - Καΐρο και αντίστροφα, ή Ελλάδα χορηγεί στην Air France το δικαίωμα να μεταφέρει κίνηση μεταξύ Ρώμης - Αθηνών και Αθηνών - Καΐρου).

Από τις παραπάνω πέντε ελευθερίες, οι δύο πρώτες θεωρούνται δικαιώματα τεχνικής φύσεως (Operating Rights), ενώ οι άλλες τρεις, αποτελούν τα εμπορικά δικαιώματα (Traffic Rights), των οποίων η χορήγηση αποτελεί το μόνιμα υφιστάμενο πρόβλημα στις διεθνείς αεροπορικές σχέσεις.

Εκτός όμως από τις πέντε ελευθερίες, άλλες τρεις μορφές αεροπορικής μεταφοράς έχουν δημιουργηθεί στην πράξη και χωρίς να έχουν επίσημα αναγνωρισθεί, είναι γνωστές σαν 6η, 7η, και 8η ελευθερία.

Αυτές έχουν ως εξής:

6η ελευθερία: Το δικαίωμα αεροπορικής εταιρίας να μεταφέρει κίνηση μεταξύ δυο τρίτων κρατών, διαμέσου του εδάφους του κράτους στο οποίο εδρεύει. (Η 6η ελευθερία είναι συνδυασμός της 3ης και 4ης).

Συγκεκριμένα, κάνοντας χρήση του προηγούμενου παραδείγματος, η αεροπορική εταιρία Air France μπορεί, με συνδυασμό δικαιωμάτων 3ης και 4ης ελευθερίας, που της παραχωρήθηκαν αφ'ενός από τις Η.Π.Α. για την μεταφορά κινήσεως μεταξύ Ν.Υόρκης - Παρισίων και αφ'ετέρου από την Ελλάδα, για την μεταφορά κινήσεως μεταξύ Παρισίων - Αθήνας, να μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα από Ν.Υόρκη προς Αθήνα, μέσω Παρισίων, ή αντίστροφα.

Η νομιμότητα αυτής της πρακτικής έχει αμφισβητηθεί πολλές φορές, γιατί με την εφαρμογή της, μια αεροπορική εταιρία που ευνοείται από την γεωγραφική θέση του κράτους στο οποίο ασκεί τη δραστηριότητά της, μπορεί να μεταφέρει κίνηση μεταξύ δύο τρίτων κρατών χωρίς την συγκατάθεσή τους.

7η ελευθερία: Το δικαίωμα αεροπορικής εταιρίας να εκμεταλλεύεται διεθνείς τακτικές γραμμές, που δεν έχουν αφετηρία και τέλος στο έδαφος του κράτους στο οποίο αυτή εδρεύει.

Χαρακτηριστική περίπτωση χορηγήσεως του δικαιώματος αυτού, αποτελεί η παραχώρηση το 1947 από την ελληνική κυβέρνηση προσωρινής άδειας προς τη βρετανική αεροπορική εταιρία B.O.A.C. για τη λειτουργία τακτικής γραμμής μεταξύ Αθηνών - Καΐρου, μέχρι την ημερομηνία ανάληψης από την ελληνική ή την αιγυπτιακή εταιρία, της εκμετάλλευσης της γραμμής αυτής.

8η ελευθερία: Το δικαίωμα αεροπορικής εταιρίας να μεταφέρει κίνηση μεταξύ δύο σημείων που κείτονται στο έδαφος κράτους, άλλου από εκείνο

στο οποίο αυτή εδρεύει. (Η 8η ελευθερία είναι γνωστή ως "Cabotage").

Από όλες τις ελευθερίες η πλέον επίμαχη είναι η 5η. Αποτελεί το επίκεντρο του ενδιαφέροντος όλων των αεροπορικών εταιριών και επιτυγχάνεται μόνο με ανάλογη αντιπαροχή. Η πολιτική κάθε κράτους στον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών (δηλαδή, η εκχώρηση δικαιωμάτων προς άλλα κράτη και η αναζήτηση δικαιωμάτων από άλλα κράτη) διαμορφώθηκε με κριτήριο τα συμφέροντα και τη γεωγραφική του θέση.

Μετά τα παραπάνω, γίνεται φανερή η αιτία της αποτυχίας της προσπάθειας της κυβέρνησης των Η.Π.Α., στη Συνδιάσκεψη του Σικάγου, για την διεθνή ανταλλαγή των πέντε ελευθεριών. Η προτεινόμενη για υπογραφή "Συμφωνία Περί Διεθνών Αεροπορικών Μεταφορών" (International Air Transport Agreement) παραμένει ως σήμερα "γράμμα νεκρό", αφού με αυτήν δεσμεύονται μόνο 12 κράτη.

Αντίθετα η πολυμερής συμφωνία "Περί Διερχομένων Διεθνών Τακτικών Γραμμών" (International Air Services Transit Agreement), με την οποία ανταλλάχθηκαν οι δυο πρώτες ελευθερίες, έγινε με την πάροδο του χρόνου ευρέως αποδεκτή, όπως φαίνεται κι από τον αριθμό των κρατών-μελών της, τα οποία, ανέρχονται σε 95.

2.2 Οι διμερείς αεροπορικές συμφωνίες

Οι επιταγές του άρθρου 6, της Σύμβασης του Σικάγου και η έλλειψη πολυμερούς συμφωνίας σχετικά με τα εμπορικά δικαιώματα, κατέστησαν αναπόφευκτη την παραπομπή όλων των θεμάτων, που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία τακτικής αεροπορικής γραμμής, στις διμερείς συμφωνίες των ενδιαφερομένων κρατών.

Ετσι, έχει καθιερωθεί διεθνώς, η αεροπορική σύνδεση δύο κρατών να πραγματοποιείται ύστερα από την υπογραφή ειδικής συμφωνίας, στην οποία ορίζεται ότι το κάθε συμβαλλόμενο κράτος παραχωρεί προς το άλλο την συγκατάθεσή του, για τη λειτουργία διεθνών τακτικών γραμμών και την εμπορική εκμετάλλευσή τους, με τη διακίνηση επιβατών και φορτίου.

3. ΜΗ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

3.1. Γενικά

Το νομικό καθεστώς των μη τακτικών διεθνών αεροπορικών μεταφορών θεμελιώνεται με το άρθρο 5, της Συμβάσεως του Σικάγου και διαμορφώνεται με μία σειρά κρατικών κανονισμών ή άλλων ρυθμίσεων, οι οποίες διέπουν τη λειτουργία τους.

Μεταξύ των κρατών της ECAC, έχει συνομολογηθεί ειδική πολυμερής συμφωνία για το είδος αυτό των αεροπορικών μεταφορών, ενώ τελευταία, άρχισε να αναπτύσσεται και η πρακτική της σύναψης διμερών διακρατικών συμφωνιών.

Οι μη τακτικές πτήσεις διακρίνονται, σύμφωνα με το περιεχόμενο του άρθρου 5, σε πτήσεις μετά ή άνευ αμοιβής.

3.2. Πτήσεις άνευ αμοιβής

Οι δύο πρώτες παράγραφοι του άρθρου 5 προβλέπουν τους κανονισμούς που διέπουν τις πτήσεις άνευ αμοιβής, με εξαίρεση εκείνες που εκτελούνται από κρατικά αεροσκάφη.

Σύμφωνα με το άρθρο 96 της Συμβάσεως, προσγείωση για μη εμπορικούς σκοπούς νοείται προσγείωση αεροσκάφους για οποιονδήποτε λόγο, με εξαίρεση την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

Κατά την άποψη του Συμβουλίου του ICAO, η αποφυγή διευκρινήσεως στο άρθρο αυτό, αν πρόκειται για επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο που μεταφέρονται επί αμοιβή ή μη, δεν στερεί από τις πτήσεις που εκτελούνται βάσει του άρθρου 5, την δυνατότητα προσγειώσεως και παραλαβής ή αποβίβασης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου άνευ αμοιβής, για μη εμπορικούς σκοπούς.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 68 της Συμβάσεως, τα κράτη έχουν το δικαίωμα να καθορίζουν τις -εντός του εναέριου χώρου τους- ακολουθητέες διαδρομές καθώς και τους χρησιμοποιούμενους αερολιμένες, μόνο για τις τακτικές διεθνείς αεροπορικές γραμμές.

Επομένως, συμπεραίνεται ότι οι άνευ αμοιβής, διεθνείς μη τακτικές πτήσεις είναι δυνατόν να εκτελούνται ελεύθερα προς οποιονδήποτε αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι θα έχει χαρακτηριστεί ως τελωνειακός.

Παρ'όλο που συμβατικά υπάρχουν αυτές οι δεσμεύσεις, πολλά κράτη εξακολουθούν, για λόγους εθνικής ασφάλειας, να καθιστούν υποχρεωτική τη λήψη προγενέστερης άδειας, κατά παρέκκλιση των διεθνών τους υποχρεώσεων.

Η Ελλάδα, γενικά, επιτρέπει την ελεύθερη εκτέλεση των άνευ αμοιβής μη τακτικών πτήσεων προς και διὰ μέσου του εναέριου χώρου της, χωρίς να απαιτεί την χορήγηση προγενέστερης άδειας.

3.3. Πτήσεις επί αμοιβή

3.3.1. Γενικά

Για τις μη τακτικές πτήσεις, που εκτελούνται επί αμοιβή, προβλέπει η τρίτη παράγραφος του άρθρου 5 της Συμβάσεως του Σικάγου.

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 5, το κράτος, επί του εδάφους του οποίου πραγματοποιείται η αποβίβαση ή η επιβίβαση εμπορικής κινήσεως, σε αεροσκάφος που εκτελεί μη τακτικές πτήσεις επί αμοιβή, επιφυλάσσεται να επιβάλλει κανονισμούς, όρους ή περιορισμούς που, κατά την κρίση του, είναι αναγκαίοι για τη ρύθμιση της παραπάνω εμπορικής δραστηριότητας.

Ειδικά, ως προς την επιβολή περιορισμών, δημιουργήθηκε διάσταση απόψεων σχετικά με τη σωστή ερμηνεία της σχετικής διατάξης. Το ερώτημα που προέκυψε ήταν, κατά πόσο η άσκηση του δικαιώματος των συμβαλλομένων κρατών να επιβάλλουν ρυθμιστικά μέτρα, συνεπαγόταν και την απαίτηση προγενέστερης άδειας.

Το Συμβούλιο του ICAO, με τη βοήθεια των περισσότερων κρατών-μελών του Οργανισμού, γνωμοδότησε ότι το δικαίωμα της επιβολής κανονισμών, όρων ή περιορισμών, που παρέχεται στα κράτη από το άρθρο 5 της Συμβάσεως, περιλαμβάνει και το δικαίωμα απαίτησης προγενέστερης άδειας.

Η ερμηνεία αυτή, έτυχε γενικής αποδοχής από τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως του Σικάγου, μεταξύ των οποίων και της Ελλάδας, με αποτέλεσμα η εκτέλεση των μη τακτικών πτήσεων επί αμοιβή, να εξαρτάται από την προγενέστερη άδεια του κράτους, προς το οποίο λαμβάνει χώρα.

3.3.2. Κατηγορίες πτήσεων επί αμοιβή

Τρεις είναι οι βασικές κατηγορίες πτήσεων επί αμοιβή που έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα.

- Οι πτήσεις για ομίλους (group charters) : αφορούν στη μεταφορά συγκεκριμένου ομίλου επιβατών. Από το 1973, μετά από σχετική συμφωνία, θεσπίστηκαν ελαστικότεροι κανονισμοί, ειδικώς για τις πτήσεις μεταξύ Β.Αμερικής και Ευρώπης.
- Οι πτήσεις "κλειστού κύκλου περιηγήσεως" (inclusive tour charters) : αποτελούν το βασικό τρόπο μεταφοράς μαζικής τουριστικής κινήσεως στην Ευρώπη. Η συγκρότηση των επιβατών γίνεται από τους οργανωτές ταξιδίων και στην τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνεται η αεροπορική μεταφορά και η παραμονή σε ξενοδοχείο ή άλλο κατάλυμα.
- Οι πτήσεις για ιδία χρήση (own use charters) : εκτελούνται με σκοπό την αντιμετώπιση των αναγκών συγκεκριμένου νομικού ή φυσικού προσώπου.

Εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες πτήσεων charters, υπάρχουν και άλλες που αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση και, γενικά, εγκρίνονται. Παράδειγμα αποτελούν οι πτήσεις για μεταφορά φοιτητικών ομίλων (student group charters), καθώς και οι πτήσεις για την παρακολούθηση ειδικών εκδηλώσεων (special events charters).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

II. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η προσχώρηση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα δεν είχε άμεσες επιπτώσεις στις Ελληνικές αεροπορικές μεταφορές και αυτό γιατί δεν προϋπήρχε κοινοτικό "κεκτημένο" στον χώρο αυτό.

Η Ε.Ο.Κ. μόλις περί τα τέλη της δεκαετίας του 1970, άρχισε να ασχολείται με τις αεροπορικές μεταφορές και ως την 1η Ιανουαρίου 1981, δεν είχε προχωρήσει στη διατύπωση κοινοτικού Αεροπορικού Δικαίου.

Κατά τη Συνθήκη της Ρώμης, του 1957, η οποία είχε αποφύγει να συμπεριλάβει τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές στο ειδικό της Κεφάλαιο¹, η πρωτοβουλία για τη χάραξη της πολιτικής σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές έχει ανατεθεί στο Συμβούλιο Υπουργών².

Η αρχική σύνθεση της Ε.Ο.Κ. από έξι ηπειρωτικά κράτη, συντέλεσε ώστε να δοθεί προτεραιότητα στα θέματα οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και να παρατηρηθεί μια "αδράνεια" στη χάραξη πολιτικής για τις αεροπορικές μεταφορές.

Ενας ακόμη ανασταλτικός παράγοντας, στην προσπάθεια προώθησης μιας νέας πολιτικής στις αερομεταφορές, ήταν οι σημαντικές διαφορές που υπάρχουν στις εθνικές πολιτικές μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών, καθώς και οι τεράστιες επενδύσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στις αερομεταφορές.

1. Τίτλος IV, Άρθρα 74-84, της Συνθήκης της Ρώμης.

2. Άρθρο 84, παρ. 1: Ορίζεται ότι, οι διατάξεις του Τίτλου (IV) εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Άρθρο 84, παρ.2: Ορίζεται ότι, η θέσπιση κατάλληλων διατάξεων για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, θα γίνει με ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών.

Από το 1978, όμως, η κατάσταση μεταβλήθηκε και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αναγκάστηκε, κάτω από σειρά πιέσεων, να αναλάβει μία πιο ενεργή αντιμετώπιση των θεμάτων των αεροπορικών μεταφορών.

Οι παράγοντες, που συντέλεσαν στη μεταβολή αυτή, ήταν οι ακόλουθοι:

- α) Η προσχώρηση της Δανίας, Ιρλανδίας και Μ.Βρεταννίας, κρατών με έντονο ενδιαφέρον για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.
- β) Η ριζική μεταβολή της αεροπορικής πολιτικής των Η.Π.Α. το 1976 και οι συνεχείς πιέσεις των εταιριών charters για τη μεταφύτευσή της στην Κοινότητα.
- γ) Οι πιέσεις των ενώσεων καταναλωτών, για προσιτά αεροπορικά κόμιστρα.
- δ) Η νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου¹.

Κάτω από αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή εξέδωσε, την 6η Ιουλίου 1979, ειδικό υπόμνημα, περί των επιδιώξεων και των στόχων της, για μια νέα κοινοτική αεροπορική πολιτική².

Εκτοτε, η Επιτροπή κινείται δραστήρια, με σκοπό τη θεσμοθέτηση κανόνων δευτερογενούς δικαίου, που θα ρυθμίζουν τις αεροπορικές μεταφορές εντός των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

1. Με δύο αποφάσεις ουσιαστικής σημασίας, "Commission v. France" (167/73) και "Commission v. Belgique" (156/77), το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι η έλλειψη απόφασης του Συμβουλίου, κατά το άρθρο 84, παρ. 2, δεν απέκλειε την εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης της Ρώμης.

2. Com (79) 311 final "Memorandum of the Commission -Contribution of European Communities to the Development of Air Transport Services".

2. ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1. Η φιλελευθεροποίηση στις αεροπορικές μεταφορές

Ο στόχος των διατάξεων της Συνθήκης της Ρώμης, που είναι η δημιουργία μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς, με την κατάργηση των εμποδίων στην ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων, δεν αφήνει ανεπηρέαστο τον τομέα των αερομεταφορών.

Η φιλελευθεροποίηση (Liberalization) ή η απελευθέρωση (Deregulation)¹ των αερομεταφορών, βασίζεται αρχικά στη θεωρία του Οικονομικού Φιλελευθερισμού, που εμφανίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1970, πρώτα στις Η.Π.Α. και μετά στη Μ.Βρεταννία [17].

Η θεωρία αυτή, διαμόρφωσε τη νέα οικονομική αντίληψη στην αεροπορική πολιτική των Η.Π.Α., που επισφραγίστηκε τον Σεπτέμβριο του 1976, με την υπογραφή, από τον Πρόεδρο Ford, ενός νομοσχεδίου για τη "Νέα Πολιτική των Αερομεταφορών στις Η.Π.Α".

Στην Ευρώπη, δείγματα αποδοχής μίας τέτοιας πολιτικής, έδειξαν πρώτοι οι Βρεταννοί, κατά τη διάρκεια των συζητήσεων που είχαν με τους Αμερικανούς, για την κατάρτιση της Συμφωνίας των Βερμούδων Αρ.5².

Η Ε.Ο.Κ. άρχισε, σταδιακά, από το 1980, να χαράζει τη δική της πολιτική, αν και η απελευθέρωση του συστήματος στις Η.Π.Α., είχε δημιουργήσει ανάμικτα συναισθήματα υπέρ ή κατά της υιοθέτησης μίας τέτοιας πολιτικής στην Ευρώπη.

1. Στην Ευρώπη επικράτησε ο όρος "φιλελευθεροποίηση", αντί του όρου "απελευθέρωση" που επικράτησε στις Η.Π.Α. Ο στόχος, όμως, είναι κοινός: η εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων, προκειμένου να βελτιωθεί η παροχή υπηρεσιών στο ταξιδιωτικό κοινό, με παράλληλη μείωση των αεροπορικών ναύλων.

2. Η Συμφωνία των Βερμούδων, Αρ.1, υπογράφηκε από τις Η.Π.Α. και την Μεγ.Βρεταννία, το 1946, και αποτέλεσε σταθμό στην ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Μετά την καταγγελία της, από τη Μεγ.Βρεταννία, υπογράφηκε η Συμφωνία Αρ.2 κ.ο.κ.

Ομως, παρά τους δισταγμούς, όλοι πλέον συμφωνούσαν στην εγκατάλειψη του συστήματος των Διμερών Συμφωνιών για τις εναέριες μεταφορές στην Κοινότητα. Έτσι, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προχώρησε στη διαμόρφωση των πρώτων σχεδίων Οδηγιών, Κανονισμών και Αποφάσεων, που αφορούσαν τη σταδιακή απελευθέρωση του συστήματος.

Η Κοινότητα δεν επεδίωξε την κάθετη απελευθέρωση του συστήματος, αλλά χρησιμοποιώντας την εμπειρία των Η.Π.Α., προχωρεί βήμα-βήμα στην ενοποίηση της Αγοράς, με την εφαρμογή κανόνων υγιούς ανταγωνισμού.

Η πορεία των προσπαθειών της Ε.Ο.Κ., για την επίτευξη του στόχου αυτού, έχει μέχρι σήμερα να επιδείξει τρεις σημαντικούς σταθμούς:

- α) Η έκδοση Οδηγίας για τα Διαπεριφερειακά δρομολόγια
- β) Το πακέτο για την 1η φάση φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών
- γ) Το πακέτο για τη 2η φάση φιλελευθεροποίησης

2.2. Διαπεριφερειακά Δρομολόγια

2.2.1. Οδηγία 83/416 [3]

Με την έκδοση από την Ε.Ο.Κ., το 1983, της Οδηγίας 83/416, επιτράπηκε η ελεύθερη εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων της Κοινότητας με αεροσκάφη χωρητικότητας μέχρι 70 θέσεων.

Στο άρθρο 1, της Οδηγίας 83/416, ορίζεται ότι σκοπός της έγκρισης τακτικών διαπεριφερειακών αεροπορικών υπηρεσιών είναι η ανάπτυξη των ενδοκοινοτικών αεροπορικών συγκοινωνιών.

Επίσης, ορίζεται ότι τα αεροσκάφη που εκτελούν τακτική διαπεριφερειακή υπηρεσία μπορούν να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, σε διαδρομές που αρχίζουν και καταλήγουν στο ευρωπαϊκό έδαφος των κρατών-μελών.

Για την έγκριση τακτικής διαπεριφερειακής γραμμής θεσπίζονται οι εξής προϋποθέσεις:

- α) Η διαδρομή της πρέπει να υπερβαίνει τα 400 χιλιόμετρα ή σε διαφορετική περίπτωση πρέπει να υπάρχει, λόγω φυσικών εμποδίων, όπως η θάλασσα και τα βουνά, ουσιώδης εξοικονόμηση χρόνου σε σχέση με τις επιφανειακές μεταφορές.
- β) Η χωρητικότητα των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν δεν πρέπει να ξεπερνάει τις 70 θέσεις.
- γ) Η τακτική διαπεριφερειακή γραμμή πρέπει να έχει αρχή και τέλος σε δύο αερολιμένες της Κοινότητας, ανοίκτους σε τακτικές διεθνείς συγκοινωνίες, κατηγορίας 2 και 2, 2 και 3 ή 3 και 3.
(Η κατάταξη των αερολιμένων περιέχεται στο Παράρτημα Α [7])

Στο άρθρο 2, της ίδιας Οδηγίας, καθορίζονται οι αεροπορικές εταιρίες που μπορούν να ζητήσουν έγκριση για την εκτέλεση διαπεριφερειακής υπηρεσίας.

Τέτοιες είναι οι εταιρίες που:

- έχουν την κεντρική τους διοίκηση και τον κύριο τόπο των εργασιών τους στην Κοινότητα
- η πλειοψηφία των μετοχών τους ανήκει σε υπηκόους κρατών-μελών ή σε κράτη-μέλη

ή αν δεν εμπίπτουν στις παραπάνω περιπτώσεις:

- είτε, έχουν την κεντρική τους διοίκηση και τον κύριο τόπο εργασιών τους στην Κοινότητα, κατά την ημερομηνία έκδοσης της Οδηγίας αυτής και παρείχαν τακτικές ή μη τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες, μέσα στην Κοινότητα, κατά τους δώδεκα προηγούμενους μήνες
- είτε, παρείχαν τακτικές υπηρεσίες ανάμεσα σε κράτη-μέλη, με βάση την 3η και την 4η ελευθερία των αιθέρων, κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση της Οδηγίας αυτής

Οι αεροπορικές εταιρίες, που ικανοποιούν τα παραπάνω κριτήρια, αναφέρονται στο Παράρτημα Β [7].

Στα άρθρα 3, 4, 5 και 6 της Οδηγίας 83/416 καθορίζονται οι προϋποθέσεις έγκρισης μίας διαπεριφερειακής αεροπορικής υπηρεσίας.

Η έγκριση για μια τέτοια υπηρεσία πρέπει να δοθεί και από το κράτος καταγωγής της ενδιαφερόμενης αεροπορικής εταιρείας και από το επηρεαζόμενο κράτος αλλά, μόνο στην περίπτωση που το σημείο αφετηρίας της υπηρεσίας αυτής, βρίσκεται στο κράτος καταγωγής της αεροπορικής εταιρείας.

Τα δύο κράτη είναι υποχρεωμένα να εγκρίνουν την υπηρεσία αυτή, εκτός αν κατά το χρόνο της αίτησης για έγκριση:

α) είτε, υπάρχει ήδη μη απευθείας τακτική αεροπορική υπηρεσία μεταξύ των δύο συγκεκριμένων αερολιμένων ή μεταξύ άλλων που βρίσκονται ο καθένας σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τον ένα εκ των δύο και η υπηρεσία αυτή συνεπάγεται:

- συνολικό χρόνο διέλευσης μικρότερο από 90 λεπτά μεταξύ τομέων πτήσης και
- αύξηση του συνολικού χρόνου πτήσης κατά λιγότερο από 50%, έναντι της προτεινόμενης διαπεριφερειακής αεροπορικής υπηρεσίας

β) είτε, υπάρχει ήδη τακτική αεροπορική υπηρεσία,

- μεταξύ ενός από τους δύο συγκεκριμένους αερολιμένες και άλλου αερολιμένα, που βρίσκεται σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τον πρώτο, ή
- μεταξύ δύο άλλων αερολιμένων που βρίσκονται και ο ένας και ο άλλος, σε ακτίνα μέχρι 50 χιλιομέτρα από τον ένα από τους δύο συγκεκριμένους αερολιμένες.

Άλλοι λόγοι που εμποδίζουν την έγκριση από το επηρεαζόμενο κράτος διαπεριφερειακής αεροπορικής υπηρεσίας και υπό τον όρο ότι οι λόγοι αυτοί δεν συνεπάγονται διακρίσεις κατά των διαπεριφερειακών αεροπορικών υπηρεσιών, είναι οι ακόλουθοι:

α) ο αερολιμένας του επηρεαζόμενου κράτους έχει ανεπαρκείς εγκαταστάσεις για να δεχθεί την υπηρεσία αυτή

β) τα μέσα υποβοήθησης της εναέριας κυκλοφορίας στο κράτος αυτό, είναι ακατάλληλα για να εξυπηρετήσουν την υπηρεσία

γ) η συγκοινωνία που θα κάλυπτε η αιτούμενη υπηρεσία εξυπηρετείται ήδη ικανοποιητικά, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, από υφιστάμενες απευθείας αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των δύο αερολιμένων

Κάθε άρνηση επηρεαζόμενου κράτους να εγκρίνει διαπεριφερειακή υπηρεσία πρέπει να αιτιολογείται βάσει των παραπάνω.

Σύμφωνα με το σκεπτικό του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που αναλύεται στην αρχή της Οδηγίας, η ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στα ελληνικά νησιά είναι ακόμη ανεπαρκής και για το λόγο αυτό, στο άρθρο 15 εξαιρούνται οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών από την εφαρμογή της μέχρι την 1η Ιουλίου 1993.

Η εξαίρεση αυτή θα ισχύσει για μία ακόμη πενταετία και θα μπορεί να παραταθεί για άλλα πέντε έτη, δηλαδή συνολικά ως το 2003, εκτός αν, μετά από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο αποφασίσει αντίθετα.

Η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλλει δύο εκθέσεις για την κατάσταση των αεροπορικών συγκοινωνιών στα ελληνικά νησιά, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1991 την πρώτη και μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1996 την δεύτερη.

Με την εξαίρεση των αεροδρομίων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ως μεγάλων και στρατηγικών αερολιμένων της 1ης κατηγορίας, καθώς και την συνολική εξαίρεση των αερολιμένων των νησιών, η Οδηγία 83/416 δεν είχε καμιά επίπτωση στη χώρα μας, γιατί δεν υπήρξε ενδιαφέρον από καμιά κοινοτική εταιρία για την εκτέλεση δρομολογίων προς την ελληνική ενδοχώρα.

Στο Παράρτημα Β της Οδηγίας 83/416 σημειώνεται ανακοίνωση της κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, με την οποία καθίσταται γνωστό στο Συμβούλιο ότι οι διατάξεις της παραπάνω Οδηγίας δεν αφορούν το Land του Βερολίνου. Αυτό διευκρινίστηκε γιατί η Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες επεφύλαξαν ρητά τις αρμοδιότητές τους σ'ότι αφορά τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στο Βερολίνο. Βέβαια, μετά τη Γερμανική ενοποίηση η ανακοίνωση αυτή στερείται νοήματος, γιατί το Βερολίνο, καθώς και όλη η πρώην Ανατολική Γερμανία, αποτελεί τμήμα της Δημοκρατίας της Γερμανίας.

Σήμερα ισχύει η Οδηγία αυτή αλλά με τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που επήλθαν με τις μεταγενέστερες Οδηγίες 86/216 και 89/463 της Ε.Ο.Κ.

2.2.2. Οδηγία 86/216 [4]

Η Οδηγία αυτή εκδόθηκε την 26η Μαΐου 1986, για την τροποποίηση της 83/416, λόγω της προσχώρησης της Πορτογαλίας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Ετσι, στο Παράρτημα Α, της Οδηγίας 83/416, προστίθενται οι αερολιμένες της Πορτογαλίας, ενώ σημειώνεται ότι κατά παρέκκλιση της ταξινόμησης αυτής, το Πόρτο εξαιρείται από την εφαρμογή της Οδηγίας αυτής, ως την 1η Ιανουαρίου 1993. Επίσης, από την εφαρμογή της εξαιρούνται για το ίδιο διάστημα τα νησιά του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών.

2.2.3. Οδηγία 89/463 [5]

Η Οδηγία αυτή, εκδόθηκε την 18η Ιουλίου 1989, για να τροποποιήσει την 83/416, σε ουσιαστικά της σημεία.

Στο σκεπτικό του Συμβουλίου, που παρατείνεται πριν από τα άρθρα της Οδηγίας, σημειώνεται ότι:

- η έγκριση τακτικών διαπεριφερειακών γραμμών αποτελεί σημαντικό βήμα προς την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς
- σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 83/416 εγκρίθηκαν ελάχιστες γραμμές και ως εκ τούτου, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί μεγαλύτερη ευχέρεια στους αερομεταφορείς να αναπτύξουν τις αγορές, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη του ενδοκοινοτικού δικτύου
- πρέπει να προωθείται η ανάπτυξη απευθείας γραμμών μεταξύ των διάφορων περιφερειών της Κοινότητας, ακόμα και στην περίπτωση που υφίσταται αεροπορική σύνδεση μεταξύ γειτονικών αερολιμένων
- η πιθανή κίνηση από ορισμένους περιφερειακούς αερολιμένες είναι μικρή, αλλά μπορούν να λειτουργήσουν βιώσιμες γραμμές από τέτοιους αερολιμένες, όταν συνδυάζονται με υπηρεσίες άλλων περιφερειακών αερολιμένων στην Κοινότητα, με συνέπεια την εξοικονόμηση ενέργειας και την μείωση του κόστους.

Σύμφωνα με το παραπάνω σκεπτικό:

- τροποποιείται το άρθρο 1 της Οδηγίας 83/416, με τη διαγραφή των διατάξεων που αφορούν στον καθορισμό της ελάχιστης απόστασης διαδρομής και στον μέγιστο αριθμό θέσεων του αεροσκάφους
- διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 3, δηλαδή, οι διατάξεις που αφορούν στη δυνατότητα του επηρεαζόμενου κράτους να αρνηθεί την έγκριση διαπεριφερειακής υπηρεσίας, λόγω λειτουργίας απευθείας ή μη αεροπορικής γραμμής σε γειτονικά αεροδρόμια
- διαγράφεται το στοιχείο γ), της παραγράφου 1, του άρθρου 6, δηλαδή, η διάταξη που επιτρέπει στο επηρεαζόμενο κράτος την άρνηση έγκρισης διαπεριφερειακής υπηρεσίας, με την αιτιολογία ότι η αιτούμενη υπηρεσία εξυπηρετείται επαρκώς, από υφιστάμενες α π ε υ θ ε ί α ς συνδέσεις μεταξύ των δύο αερολιμένων.

Επομένως, σύμφωνα με την Οδηγία 89/463, η έγκριση τακτικής διαπεριφερειακής γραμμής καθίσταται δυνατή, για οποιαδήποτε διαδρομή, ανεξάρτητα από το μήκος της και χωρίς να επηρεάζεται από τις υφιστάμενες αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των επηρεαζόμενων αεροδρομίων, αλλά και όσων βρίσκονται σε κάποια ακτίνα γύρω τους.

Επιπλέον, η Οδηγία 89/463 επιτρέπει την πραγματοποίηση τακτικής διαπεριφερειακής υπηρεσίας με οποιοδήποτε αεροσκάφος, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θέσεων του.

Επίσης ορίζεται ότι, ανεξάρτητα από τις διατάξεις του άρθρου 1, της Απόφασης 87/602/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για την οποία γίνεται αναφορά πιο κάτω, τα άρθρα 2, 3 και 4 αυτής, εφαρμόζονται για τις γραμμές που εγκρίνονται βάσει της Οδηγίας 89/463, μόνο όταν αυτές εκτελούνται με αεροσκάφη χωρητικότητας άνω των 70 θέσεων επιβατών.

2.3. Τα επόμενα βήματα

Μετά την έκδοση της Οδηγίας 83/416/ΕΟΚ, το επόμενο σημαντικό βήμα προς την απελευθέρωση των αερομεταφορών υπήρξε η σταδιακή, μετά το 1985, κατάργηση των -μεταξύ των αεροπορικών εταιριών καταρτιζόμενων- διεταιρικών συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας (interline agreements) και η διατήρηση σε ισχύ μόνο αυτών που αναφέρονται σε θέματα τεχνικής συνεργασίας.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, παρά τις όποιες επιφυλάξεις της για συμμόρφωση, αναγκάστηκε, τον Απρίλιο του 1987, να στείλει την επίσημη συγκατάθεσή της στην κατάργηση των συμφωνιών αυτών [17].

Το δεύτερο βήμα για τον ανταγωνισμό των αερομεταφορών έγινε στην καθοριστική ημερομηνία 30/4/1986, όταν το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάσισε θετικά υπέρ του γαλλικού ταξιδιωτικού γραφείου "NOUVELLES FRONTIERES" και επέτρεψε, για πρώτη φορά, την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86, της Συνθήκης της Ρώμης, για τον ανταγωνισμό στις εναέρια μεταφορές.

Μετά από πενήντα, σχεδόν, χρόνια προστατευτισμού και κρατικού ελέγχου, η Ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά βρέθηκε στην αρχή μιάς νέας εποχής με το όνομα "Ανοικτοί Ουρανοί" ("Open Skies")¹.

1. Ο όρος χρησιμοποιήθηκε, αρχικά, για να χαρακτηρίσει την πολιτική των Η.Π.Α. (μετά το 1977) στον τομέα των αερομεταφορών. Έτσι, η πολιτική της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών είναι γνωστή και σαν πολιτική των "ανοικτών ουρανών".

2.4. Α' και Β' φάση φιλελευθεροποίησης

2.4.1. Δέσμες Κανονισμών Ε.Ο.Κ.

Στις 14/12/1987, το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ο.Κ. ενέκρινε το πακέτο για την Α' φάση φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών, που ίσχυσε από 1/1/1988 μέχρι 30/6/1990.

Στις 18/6/1990, εγκρίθηκε από το ίδιο Συμβούλιο, η δέσμη για τη Β' φάση φιλελευθεροποίησης, που ισχύει από 1/11/1990 μέχρι 31/12/1992.

Η δέσμη για την Α' φάση περιελάμβανε δύο Κανονισμούς, μία Οδηγία και μία Απόφαση [11],[17].

- α. Κανονισμός 3975/87: εκδόθηκε με σκοπό να εφαρμοστούν τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις αερομεταφορές, επειδή αρχικά είχαν εξαιρεθεί.

Καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού, που ισχύουν για τις επιχειρήσεις του τομέα των Διεθνών Αεροπορικών μεταφορών.

Τροποποίηση ή συμπλήρωση του Κανονισμού αυτού, για να ισχύσει και στη Β' φάση δεν υπήρξε, λόγω αδυναμίας του Συμβουλίου Υπουργών να καταλήξει σε συμφωνία επί του κειμένου που πρότεινε η Επιτροπή.

- β. Κανονισμός 3976/87: εκδόθηκε με σκοπό να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3, της Συνθήκης της Ρώμης, σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές εκδόθηκαν από την Επιτροπή, στις 26/7/88, οι Κανονισμοί 2671/88, 2672/88 και 2673/88, που αφορούν αντίστοιχα, στην εφαρμογή των ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους και την κατάταξη του διαθέσιμου χρόνου(slots), στο ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και τέλος, στην εξυπηρέτηση με επίγεια μέσα στους αερολιμένες.

Ο Κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε με τον 2344/90, για να ισχύσει και κατά την Β' Φάση.

- γ. Οδηγία 87/601/ΕΟΚ : αφορά στους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών-μελών.

Κατάργησε το σύστημα διπλής έγκρισης των αεροπορικών τιμολογίων (double approval system) και καθόρισε νέα κριτήρια και διαδικασίες έγκρισης τιμολογίων των τακτικών γραμμών στο χώρο της Ε.Ο.Κ.

Βασική καινοτομία υπήρξε η καθιέρωση του συστήματος τιμολογιακών ζωνών (ζώνες ελαστικότητας), μικρής και μεγάλης έκπτωσης (discount & deep discount zone), υπολογιζόμενης επί ενός ναύλου αναφοράς, ο οποίος αντιστοιχεί στο εισητήριο οικονομικής θέσης [9].

Η Οδηγία αυτή, αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 2342/90 της Ε.Ο.Κ., που ισχύει κατά τη Β' Φάση και παρέχει τη δυνατότητα διαμόρφωσης πολύ χαμηλών τιμολογίων για ορισμένες κατηγορίες επιβατών [8].

- δ. Απόφαση 87/602/ΕΟΚ: αφορά στην κατανομή της χωρητικότητας των αεροσκαφών στις τακτικές γραμμές μεταξύ των εταιριών των κρατών-μελών, στην πρόσβαση στην αεροπορική αγορά κ.λ.π.

Με την Απόφαση αυτή καταργήθηκε οριστικά η "αρχή της δίκαιης και ίσης ευκαιρίας", που ίσχυε για τις αεροπορικές εταιρίες και εισήχθει πλέον σταδιακά το καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Απόφαση αυτή, αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 2343/90 της Ε.Ο.Κ., που προχωρεί ακόμα ένα βήμα προς την Ενιαία Αγορά Αερομεταφορών στην Κοινότητα, η οποία, όπως έχουν δεσμευτεί, με κοινή δήλωσή τους τον Ιούνιο του 1986, οι αρχηγοί των κυβερνήσεων των κρατών-μελών, πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 1992.

2.4.2. Απόφαση 87/602/ΕΟΚ και Κανονισμός 2343/90/ΕΟΚ [6],[10]

Οι ρυθμίσεις της Απόφασης 87/602/ΕΟΚ και του Κανονισμού 2343/90/ΕΟΚ αφορούν στα εξής θέματα:

α. Κατανομή Χωρητικότητας Αεροσκαφών (Capacity Sharing)

Με την Απόφαση 87/602, καταργήθηκε το σύστημα της αναλογίας 50-50% στην κατανομή της χωρητικότητας των αεροσκαφών με βάση ζεύγη κρατών και ορίσθηκαν ποσοστά 45-55% αρχικά και 40-50% στη συνέχεια.

Ο Κανονισμός 2343/90, επιτρέπει την σταδιακή αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των εταιριών κατά 7.5 ποσοστιαίες μονάδες σε κάθε περίοδο κίνησης.

Από την 1/1/1993, σύμφωνα με τη δέσμευση του Συμβουλίου, θα υπάρχει μία πλήρως φιλελεύθερη πολιτική, με την έννοια ότι οι εταιρίες θα μπορούν, ανεμπόδιστα, να αυξάνουν τον αριθμό των δρομολογίων και τη χωρητικότητα των αεροσκαφών τους, ανάλογα με τη ζήτηση που υπάρχει για κάθε συγκεκριμένη αγορά.

Οι ρυθμίσεις αυτές, καθιστούν αδύνατη την επιβίωση των μικρών εταιριών σε γραμμές που οι μεγάλες εταιρίες θα επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους.

Ο Κανονισμός δεν θίγει το καθεστώς των διαπεριφερειακών δρομολογίων, στα οποία η προσφορά χωρητικότητας είναι εντελώς ελεύθερη και δεν αθροίζεται στα παραπάνω ποσοστά, εφόσον τα δρομολόγια αυτά, εκτελούνται με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων.

β. Είσοδος στην Αεροπορική Αγορά (Market Access)

Η Απόφαση 87/602 προέβλεψε το διορισμό, από μια χώρα, περισσότερων της μίας, αεροπορικών εταιριών για εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ χωρών-μελών.

Ετσι, καθιερώθηκε στην Κοινότητα το σύστημα του πολλαπλού διορισμού (multiple designation), σε αντίθεση με το προηγούμενο που επέτρεπε μόνον ένα διορισμό (single designation).

Η αρχή του πολλαπλού διορισμού προβλέφθηκε να εφαρμοστεί σταδιακά και ανάλογα με το ύψος της αεροπορικής κίνησης.

Για το 1988, που ήταν το πρώτο έτος εφαρμογής της, απαιτήθηκε να υπάρχει κίνηση ενός αριθμού 250.000 επιβατών το χρόνο, για να δικαιούται να μπει δεύτερη εταιρία σε μια γραμμή.

Για το 1991, απαιτήθηκαν, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2343/90, 140.000 επιβάτες ή 800 πτήσεις με επιστροφή, ενώ για το 1992, τα νούμερα αυτά, διαμορφώνονται σε 100.000 επιβάτες ή 600 πτήσεις.

Κατά συνέπεια, σ'ότι αφορά τη χώρα μας, οι περισσότερες χώρες-μέλη της Ε.Ο.Κ., θα έχουν σε λίγο καιρό το δικαίωμα να διορίσουν περισσότερες από μία και δύο εταιρίες για εκτέλεση δρομολογίων, από και προς την Ελλάδα.

γ. Συνδυασμός Σημείων στην Κοινότητα (Combination of Points)
Δικαιώματα 5ης Ελευθερίας

Η Απόφαση 87/602 επέτρεψε το συνδυασμό σημείων μέσα στην Κοινότητα, με δικαίωμα μεταφοράς επιβατών 5ης ελευθερίας, σε ποσοστό μέχρι 30% της μεταξύ δύο χωρών διατιθέμενης χωρητικότητας των αεροσκαφών.

Με τον τροποποιητικό Κανονισμό, το ποσοστό αυτό αυξήθηκε από 30 σε 50%, ενώ, παράλληλα, επιτράπηκε η αλλαγή του αεροσκάφους κατά το συνδυασμό σημείων.

Για παράδειγμα, η BRITISH AIRWAYS έχει δικαίωμα να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Λονδίνο-Μιλάνο-Αθήνα και να μεταφέρει επιβάτες από το Μιλάνο στην Αθήνα σε ποσοστό 50% της χωρητικότητας του αεροσκάφους που διατίθεται για την Αθήνα.

δ. Δρομολόγια μεταξύ Κεντρικών και Περιφερειακών Αερολιμένων

Η Απόφαση 87/602 επέτρεψε την εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ κεντρικών αερολιμένων κατηγορίας 1 και περιφερειακών, με ορισμένες όμως, εξαιρέσεις.

Εξαιρέθηκαν : τα ελληνικά νησιά συνολικά, η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Πόρτο, οι Αζόρες, η Μπολώνια, η Σεβίλλη, η Βαρκελώνη, η Βαλένσια, η Μάλαγα, το Μπιλμπάο, το Τορίνο, η Γένοβα, η Βενετία, το Μιλάνο-Linate/Malpensa, και μερικά μικρά αεροδρόμια που παρουσιάζουν κίνηση μικρότερη από 100.000 επιβάτες ετησίως σε διεθνείς τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Μετά την έκδοση του τροποποιητικού Κανονισμού 2343/90, υπήχθησαν στις διατάξεις του όλοι οι αερολιμένες που βρίσκονται σε Ευρωπαϊκό έδαφος, με μοναδικές εξαιρέσεις αυτές που προβλέπονται από την Οδηγία 89/463/ΕΟΚ, δηλαδή, τα ελληνικά νησιά, τα νησιά των Αζορών και το αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ.

Ειδικά για το αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ, η αναστολή της εφαρμογής των διατάξεων της πιο πάνω Οδηγίας ισχύει μέχρι να εφαρμοστούν οι διακανονισμοί που συμφωνήθηκαν μεταξύ της Ισπανίας και της Βρεταννίας για το θέμα της χρησιμοποίησης του αεροδρομίου.

Είναι φανερό λοιπόν, ότι, μετά την υπαγωγή των αεροδρομίων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης στις διατάξεις του Κανονισμού 2343/90, είναι δυνατή η εκτέλεση δρομολογίων από περιφερειακούς αερολιμένες της Κοινότητας προς τις πόλεις αυτές [6].

2.4.3. Θέματα υπό συζήτηση [17]

α. Σχέσεις μεταξύ Κρατών και Εθνικών Αερομεταφορέων Δικαίωμα εγκατάστασης Νέων Εταιριών

Τα μέχρι σήμερα εκδοθέντα κείμενα της Ε.Ο.Κ. ορίζουν ρητά ότι δεν επηρεάζουν τις σχέσεις των κρατών-μελών με τις εταιρίες τους.

Αυτό σημαίνει ότι, κάθε μέλος έχει δικαίωμα να διατηρεί σε λειτουργία μία ή περισσότερες εταιρίες, κατά την κρίση του, μέχρι την 1/7/1992, οπότε το Συμβούλιο έχει αναλάβει ρητά, την υποχρέωση να θέσει σε εφαρμογή κανόνες χορήγησης αδειών σε αερομεταφορείς και αδειών για δρομολόγια, με βάση την πρόταση της Επιτροπής για κοινές προδιαγραφές και κριτήρια εγκατάστασης και λειτουργίας κ ο ι ν ο τ ι κ ώ ν αεροπορικών εταιριών στα κράτη-μέλη.

Ετσι, από 1/7/1992 αναμένεται η ελεύθερη εγκατάσταση και λειτουργία στα κράτη-μέλη εταιριών, που τα κεφάλαιά τους θα πρέπει να είναι κατά 51% κοινοτικά και όχι εθνικά, της χώρας, δηλαδή, που θα εγκατασταθεί η κάθε εταιρία.

β. Ενδομεταφορές (c a b o t a g e)

Cabotage είναι το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων εσωτερικού από αεροπορικές εταιρίες, που δεν έχουν την εθνικότητα του κράτους, στο έδαφος του οποίου, λαμβάνουν χώρα τα δρομολόγια αυτά.

Το θέμα της απελευθέρωσης κατά 30% αρχικά, του cabotage, τέθηκε από την Επιτροπή της Ε.Ο.Κ. κατά την επεξεργασία των κανονισμών για τη Β' φάση, αλλά συνάντησε την αντίδραση των περισσότερων χωρών-μελών της Ε.Ο.Κ.

Επί πλέον, αμφισβητείται έντονα, αν η Επιτροπή έχει δικαίωμα να προχωρήσει σε τέτοια ρύθμιση που πιστεύεται ότι γενικά, είναι αντίθετη με το άρθρο 7, της Σύμβασης του Σικάγου, το οποίο διαφυλάσσει το cabotage υπέρ των εθνικών αερομεταφορέων κάθε χώρας-μέλους του ICAO.

γ. Ναυλωμένες Πτήσεις (c h a r t e r s)

Στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων (charters), που εκτελούνται μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας, για τη μεταφορά τουριστών, κυρίως από τις Βόρειες χώρες προς τις Μεσογειακές, η Ε.Ο.Κ. δεν έχει να επιδείξει αξιόλογο έργο.

Η συμβολή, παρ'όλα αυτά, των εκτάκτων πτήσεων στις ενδοκοινοτικές αερομεταφορές φτάνει στο 60% περίπου των διακινουμένων επιβατών και το 70% των χιλιομετρικών επιβατών [18].

Κατ'επανάληψη, το θέμα της υπαγωγής των charters στους Κανονισμούς της ΕΟΚ έγινε αντικείμενο συζήτησης, τόσο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), όσο και της Ε.Ο.Κ.

Ομως, δεν στάθηκε δυνατό να υπάρξει συμφωνία, λόγω των αντιτιθέμενων απόψεων των ενώσεων εταιρειών charters, των ενώσεων επιβατών και ορισμένων χωρών, κυρίως των Βόρειων.

Ετσι, μέχρι σήμερα, μόνο ο Κανονισμός 2343/90/ΕΟΚ για τη Β'φάση της φιλελευθεροποίησης περιέλαβε διάταξη, που παρέχει το δικαίωμα σε μια χώρα, της οποίας οι αεροπορικές εταιρίες εκτίθενται σε σοβαρό ανταγωνισμό εκ μέρους των εταιριών charters, μιας άλλης χώρας-μέλους, να ζητήσει από την Επιτροπή της Ε.Ο.Κ. να πάρει τα αναγκαία για την προστασία τους μέτρα.

δ. Αεροπορικό Φορτίο (a i r f r e i g h t)

Οπως και για τις πτήσεις charters, το ίδιο και για το αμιγές φορτίο, μέχρι σήμερα, δεν υπήρξε συνολική ρύθμιση. Οι εκδοθέντες Κανονισμοί και Οδηγίες αφορούν μεταφορές μόνο επιβατών.

Πρόσφατα, η Επιτροπή επεξεργάστηκε και υπέβαλε στο Συμβούλιο για έγκριση, σχέδιο Κανονισμού για το φορτίο, το οποίο τελικά δεν εγκρίθηκε. Ομως η επεξεργασία του συνεχίζεται και είναι βέβαιο ότι θα εγκριθεί σε κάποιο από τα επόμενα Συμβούλια.

Το σχέδιο περιλαμβάνει διατάξεις για πλήρη απελευθέρωση του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, σ'ότι αφορά το διορισμό εταιριών, τη χωρητικότητα, τα κόμιστρα, τη συχνότητα δρομολογίων κ.λ.π. Στο μόνο θέμα, που φαίνεται να διαφωνούν οι περισσότερες χώρες-μέλη της Ε.Ο.Κ., είναι η απελευθέρωση των ναυλωμένων πτήσεων (charters) αμιγούς φορτίου.

ε. Διαπραγματεύσεις ΕΟΚ με χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ.(Ε.Φ.Τ.Α.) και Τρίτες Χώρες

Στα πλαίσια της προσπάθειας της Ε.Ο.Κ. και όλων των άλλων Ευρωπαϊκών Κυβερνήσεων, για την επίτευξη του στόχου της δημιουργίας μιας "Ενιαίας Ευρώπης", εντάσσεται και η επέκταση ισχύος των Οδηγιών και των Κανονισμών της Ε.Ο.Κ., αρχικά στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Φ.Τ.Α.), στην οποία υπάγονται η Αυστρία, η Ελβετία, η Σουηδία, η Νορβηγία, η Φινλανδία και η Ισλανδία και στη συνέχεια, στις τρίτες χώρες όλου του κόσμου [17].

Οπως γίνεται αντιληπτό, οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η Επιτροπή της Ε.Ο.Κ., για την επίτευξη αυτού του στόχου, είναι τεράστιες. Γι'αυτό και μέχρι σήμερα, έχουν προωθηθεί οι διαπραγματεύσεις μόνο με τη Σουηδία και τη Νορβηγία. Για τις υπόλοιπες χώρες, γίνεται απλά μια προσπάθεια μελέτης των επί μέρους προβλημάτων, που θα προκύψουν σε μια μελλοντική διαπραγμάτευση του τομέα των Μεταφορών συνολικά (Οδικές, Transit, Θαλάσσιες, Εναέριες).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

III. Η ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ : ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

1. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Με την φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών, εισάγεται το καθεστώς του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιριών και, όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο II, καταργούνται όλοι οι ισχύοντες περιορισμοί σχετικά με:

- τα δρομολόγια και τις συχνότητες τους
- τις τιμές των αεροπορικών ναύλων
- τη μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών
- τον αριθμό των αερομεταφορέων που εξυπηρετούν ζεύγη κρατών ή πόλεων
- και τέλος, το ποσοστό της χωρητικότητας που αναλογεί σε κάθε δρομολόγιο μεταξύ των εξουσιοδοτημένων αερομεταφορέων.

Η άρση των παραπάνω περιορισμών, καθώς και η δυνατότητα διάνοιξης νέων γραμμών μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων, έφερε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών και παράλληλα, επηρέασε την ομαλή λειτουργία των αεροδρομίων.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί, ότι και αρκετοί εξωτερικοί παράγοντες επηρεάζουν τον τομέα των αερομεταφορών. Για παράδειγμα αναφέρονται το αναπτυγμένο δίκτυο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, οι αυτοκινητόδρομοι, η επικείμενη λειτουργία της σήραγγας της Μάγχης και η πιθανή κατασκευή του υπερταχέως πανευρωπαϊκού σιδηροδρόμου, που δημιουργούν νέες συνθήκες ανταγωνισμού για το αεροπλάνο σε διαδρομές μεσαίων αποστάσεων.

2. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στις Η.Π.Α. έφερε μια πραγματική επανάσταση στον τομέα, με θετικές και αρνητικές επιπτώσεις για τις εταιρίες και το επιβατικό κοινό.

Οι αεροπορικές εταιρίες της Αμερικής, βρέθηκαν ανέτοιμες να αντιμετωπίσουν τις μεγάλες και απότομες αλλαγές που συνέβησαν. Στην προσπάθειά τους να προσελκύσουν το επιβατικό κοινό, μέσα στα νέα ανταγωνιστικά πλαίσια, έριξαν τις τιμές των εισιτηρίων σε πολύ χαμηλά επίπεδα και για να καταφέρουν να επιβιώσουν, μείωσαν στο ελάχιστο τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Η συντήρηση των αεροσκαφών, η ανανέωση του στόλου και η σωστή τεχνική κατάρτιση των πληρωμάτων μπήκαν μοιραία σε δεύτερη θέση [17].

Η απελευθέρωση (deregulation) μετέτρεψε ριζικά το περιβάλλον της πολιτικής αεροπορίας στις Η.Π.Α., μειώνοντας τους ναύλους στα βασικά δίκτυα 25% κατά μέσο όρο (ενώ διεθνώς παρουσιαζόταν αύξηση) και προκαλώντας συμφόρηση στα αεροδρόμια, καθυστερήσεις στον αέρα και στη γη, μειωμένη προσφορά υπηρεσιών και ανησυχίες για την ασφάλεια των πτήσεων [12].

Μέσα σε δέκα χρόνια εφαρμογής του νέου καθεστώτος, κύρηξαν πτώχευση 214 εταιρίες, κυρίως περιφερειακές, ή απορροφήθηκαν από 23 συνολικά αερομεταφορείς, εκ των οποίων οι οκτώ ελέγχουν το 95% της κίνησης [12].

Η εμπειρία αυτή, αποτελεί πρόκληση για την Ευρώπη, που καλείται να εφαρμόσει σταδιακά ένα πρόγραμμα κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στην αεροπορική αγορά της, προκειμένου να αποφύγει τα αρνητικά αποτελέσματα που παρατηρήθηκαν στις Η.Π.Α.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι καμμία χώρα και αεροπορική εταιρία δεν είναι δυνατόν, να βαδίζει κόντρα στο πνεύμα των καιρών. Αυτό βέβαια, δεν σημαίνει ότι πρέπει να βαδίσουμε προς μία άμεση και κάθετη απελευθέρωση χωρίς προετοιμασία όλων των εμπλεκομένων ιδιωτικών και κρατικών φορέων.

Η αγορά των αερομεταφορών της Ευρώπης, πιθανότατα, δεν θα είναι πλήρως απελευθερωμένη την 1η Ιανουαρίου 1993, όπως ήταν ο στόχος του Συμβουλίου, γιατί υπάρχουν ακόμη θέματα που δεν έχουν ρυθμιστεί. Έχουν, όμως, γίνει τα σημαντικότερα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Όλοι οι φορείς μέσα στην Κοινότητα, έχουν αντιληφθεί τις δυσκολίες που υπάρχουν για την ενοποίηση του συστήματος, που κυρίως οφείλονται στον προστατευτισμό και στον διαφορετικό βαθμό ανάπτυξης από χώρα σε χώρα.

Παρά τις οποιεσδήποτε δυσχέρειες που υπάρχουν, είναι βέβαιο ότι η απελευθέρωση αποτελεί για τους εμπλεκόμενους (Κράτη, Εταιρείες, Επιβατικό κοινό) πρόκληση, απειλή, αλλά και ευκαιρία.

Οι Κ ρ α τ ι κ ο ι Φ ο ρ ε ι ς προκαλούνται από το νέο σύστημα, να καταρτίσουν ένα στρατηγικό σχεδιασμό, που, απαλλαγμένος από προκαταλήψεις του παρελθόντος, θα περιλάβει την κατασκευή νέων αερολιμένων, την εγκατάσταση νέων αεροναυτιλιακών βοηθημάτων και την εξασφάλιση σύγχρονων μέσων εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών, για να αποφύγουν την πίεση που θα ασκηθεί από την απότομη αύξηση της κίνησης στον αέρα και το έδαφος.

Ο χρόνος που κερδίζει ο επιβάτης στον αέρα, δεν πρέπει να χάνεται στο έδαφος από καθυστερήσεις, πλημμελή εκπαίδευση προσωπικού και έλλειψη μέσων.

Η επίγεια και εναέρια ασφάλεια θα πρέπει επίσης να ενισχυθεί, γιατί το γκρέμισμα των προστατευτικών τειχών θα έχει σαν συνέπεια την αύξηση της αεροπορικής κίνησης, με όλους τους κινδύνους που εγκυμονεί, αλλά και τα θετικά αποτελέσματα για τον τουρισμό, το εμπόριο και την εθνική οικονομία.

Το Ε π ι β α τ ι κ ό Κ ο ι ν ό βρίσκεται στο κατώφλι μιας νέας εποχής, που θα προσφέρονται ιδανικές ευκαιρίες για ευκολότερα και οικονομικότερα ταξίδια. Με την πλήρη απελευθέρωση του συστήματος οι τιμές θα συμπιεστούν προς τα κάτω. Παράλληλα, στα πλαίσια της εκτέλεσης διαπεριφερειακών δρομολογίων, η αφθονία νέων γραμμών, θα κάνει ευκολότερη την προσέλαση επιβατών προς νέους προορισμούς στην Ευρώπη.

Από την άλλη μεριά, το επιβατικό κοινό, μέσω των οργανώσεών του, θα πρέπει να επιδιώξει τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της αεροπορικής ασφάλειας σε όσο το δυνατόν υψηλότερο επίπεδο, γιατί είναι γνωστά τα φαινόμενα που παρατηρήθηκαν στις Η.Π.Α., τα πρώτα χρόνια εφαρμογής του συστήματος, όπου οι εταιρείες υποβίβασαν σε έσχατο όριο το επίπεδο εξυπηρέτησης του επιβάτη προκειμένου να επιβιώσουν μέσα στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Οι Αεροπορικές Εταιρείες πρέπει να μάθουν να ζουν σε ένα απεθνικοποιημένο περιβάλλον αερομεταφορών, αφού σταδιακά, θα σταματήσει η εξάρτηση από το κράτος. Το τέλος του καθεστώτος του διμερισμού θα φέρει στο φως πολλές νέες εταιρίες, με συνέπεια την όξυνση του ανταγωνισμού και την πτώση των τιμών των εισητηρίων. Οι συγχωνεύσεις εταιριών και οι τεχνικές ή άλλες νόμιμες συνεργασίες είναι αναπόφευκτες για την επιβίωση στο νέο περιβάλλον.

Η αύξηση της κίνησης, με την κατάργηση των συνόρων, παρέχει μεγάλες ευκαιρίες στις εταιρίες να αναδιοργανωθούν και να επιδιώξουν κέρδη, συμπιέζοντας το κόστος τους προς τα κάτω με τη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων.

3. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ

3.1. Οι αεροπορικές εταιρίες απέναντι στον ελεύθερο ανταγωνισμό

3.1.1. Οι εθνικοί αερομεταφορείς

Παρά την επιθυμία της Κοινότητας, να δημιουργήσει ένα περιβάλλον υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι κινήσεις ορισμένων ευρωπαϊκών εταιριών δεν συνηγορούν προς αυτή την κατεύθυνση.

Αντίθετα, εκφράζονται φόβοι¹ για την πιθανότητα δημιουργίας ολιγοπωλικών καταστάσεων και την άλωση της αγοράς από λίγες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες, πράγμα που συνέβει και στις Η.Π.Α.

Η πρόσφατη εξαγορά της UTA από την Air France, η απορρόφηση της German Wings από την Lufthansa, η πρόθεση της British Airways και της KLM να αγοράσουν το 40% (από 20% η καθεμία) της βελγικής Sabena, και τέλος η αγορά τμήματος της Sabena από την Air France, είναι μερικά παραδείγματα των τάσεων που επικρατούν και ενισχύουν αυτούς τους φόβους.

3.1.2. Οι περιφερειακές εταιρίες

Η φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών, ανοίγει νέες αγορές που χαρακτηρίζονται από τις απευθείας πτήσεις μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων. Η ανάπτυξη της κίνησης αυτής έχει φτάσει, για τα μέλη του ERAA (European Regional Airlines Association), σε ποσοστό 20-26% ετησίως [18].

Η λειτουργία περιφερειακών γραμμών θα συμβάλλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση της εποχικής κίνησης, μεταξύ μικρών αεροδρομίων και στην αποτελεσματικότερη τροφοδότηση των μεγάλων εταιριών με επιβάτες από την περιφέρεια.

1. "Airline Deregulation: Making the EEC's new plan effective": άρθρο των Matthew Bishop και Mike Cronshaw, που δημοσιεύτηκε στους Financial Times, στις 19/12/1989 και,

"Η οργάνωση των αεροπορικών εταιριών στην Ευρώπη": Δ.Αδαμίδης, οικονομολόγος, συγκοινωνιολόγος της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Επιπλέον, η είσοδος νέων εταιριών στην αγορά θα οδηγήσει σε πτώση των τιμών των εισητηρίων. Μια μελέτη του "London Business School"¹ έδειξε ότι σε διαδρομές που τη φιλελευθεροποίηση ακολούθησε είσοδος νέων εταιριών, οι τιμές έπεσαν εντυπωσιακά.

Παράδειγμα αποτελεί η διαδρομή Λονδίνο-Δουβλίνο, που ήταν, ως το 1986, μια παραδοσιακά διπολική γραμμή που μοιραζόταν ανάμεσα στην British Airways και την Air Lingus. Τότε, η ιρλανδική εταιρία Ryanair άρχισε πτήσεις μεταξύ Λονδίνου και Λούτον, ενώ ένα χρόνο αργότερα την ακολούθησε η Virgin Atlantic. Ως τα μέσα του 1987, οι δύο νέες εταιρίες μοιράζονταν το 25% της κίνησης, αυξήθηκε η συχνότητα των πτήσεων και οι τιμές των εισητηρίων έπεσαν κατά 20% περίπου [13].

Παρ'όλα αυτά, σε ορισμένες γραμμές (π.χ. Λονδίνο-Βρυξέλλες) υπήρξε μικρή ως ελάχιστη μεταβολή των ναύλων και των συχνοτήτων και αυτό γιατί, οι μικρές εταιρίες στηρίζουν την ανταγωνιστικότητά τους, κυρίως στις χαμηλές τους τιμές, χωρίς να εξασφαλίζουν αξιόπιστα δρομολόγια. Ετσι, σε διαδρομές όπου ήδη εξυπηρετούνται από μεγάλες εταιρίες με κύρος και συνέπεια, σύμφωνα με την ίδια μελέτη, η επιβίωση των μικρών εταιριών θα είναι δύσκολη.

Ομως, ένα πρόβλημα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι περιφεριακές εταιρίες είναι το ισχύον σύστημα διανομής των slots² των αερολιμένων, το οποίο ευνοεί τους εθνικούς αερομεταφορείς και φέρνει τις μικρές εταιρίες σε δύσκολη θέση απέναντι στις μεγάλες [18].

3.1.3. Οι εταιρίες πτήσεων charters

Με τις δυνατότητες της νέας τιμολογιακής πολιτικής για τις τακτικές πτήσεις, το όφελος των εκτάκτων πτήσεων αμφισβητείται. Αν σ'αυτό προστεθεί και το γεγονός ότι δύο περιφερειακά αεροδρόμια μπορούν πλέον να συνδέονται με απ' ευθείας τακτική πτήση, φανερώνεται η δυσχερής θέση των εταιριών εκτάκτων πτήσεων απέναντι στον ανταγωνισμό των υπολοίπων εταιριών.

1. "Deregulating European Aviation: The impact of bilateral liberalisation", Kim Abbott and David Thompson, LBS, June 1989.

2. διατιθέμενοι χρόνοι αφίξεων-αναχωρήσεων

3.2. Οι επιπτώσεις για τον εναέριο χώρο και τους αερολιμένες

3.2.1. Συμφόρηση σε ξηρά και αέρα

Το καλοκαίρι του 1988, οι περισσότερες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες προσπάθησαν να μπουν δυναμικά στην αγορά, εκμεταλλευόμενες τις νέες δραστηριότητες [19].

Όμως, από τις πρώτες κιόλας μέρες, σημειώθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις λόγω συνωστισμού αεροσκαφών στον αέρα και στο έδαφος (αεροδρόμια), οι οποίες ανέτρεψαν τα προγράμματα πτήσεων των εταιριών, με αποτέλεσμα να προκληθεί μεγάλη αναστάτωση στις αερομεταφορές και να υποστεί μεγάλη ταλαιπωρία το επιβατικό κοινό.

Οι αεροπορικές εταιρίες αντέδρασαν με περικοπές δρομολογίων και καλύτερο προγραμματισμό των υπόλοιπων, παρ'όλα αυτά όμως οι καθυστερήσεις, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, είναι αναπόφευκτες, με συνέπεια:

- να υπονομεύεται η ασφάλεια των πτήσεων
- να ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό
- να επιβαρύνονται οικονομικά οι αερομεταφορείς.

Για φανεί το μέγεθος του προβλήματος αρκεί να αναφερθεί ότι [19]:

- η Ένωση των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών υπολόγισε ότι το 1988 τα μέλη της έχασαν, από καθυστερήσεις στον αέρα και στο έδαφος, 330.000 ώρες εκμετάλλευσης των αεροσκαφών τους, με αποτέλεσμα να επιβαρυνθούν με πρόσθετο λειτουργικό κόστος 800 εκ. δολλ. ΗΠΑ
- η Lufthansa, το 1988 μόνο, έχασε 10.000 ώρες από την αναμονή των αεροπλάνων της στον αέρα (holding) για να προσγειωθούν ή στο έδαφος για να απογειωθούν, με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί με πρόσθετο λειτουργικό κόστος, ύψους 53 εκ. δολλ. ΗΠΑ
- το ποσοστό των καθυστερημένων πτήσεων (% flights delayed) έφτασε στο 22.6% τον Μάιο του 1989, έναντι 10.6% τον αντίστοιχο μήνα του 1986.

3.2.2. Αναγκαία έργα υποδομής

Η αύξηση της αεροπορικής κίνησης, τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, είναι οπωσδήποτε εντυπωσιακή. Η ετήσια αύξηση των αερομεταφερόμενων επιβατών έφτασε σε ποσοστό 10%. Επιπλέον, η πρόσφατη προτίμηση των αεροπορικών εταιριών προς τα μικρά αεροσκάφη, σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού των πτήσεων, προκαλεί συμφόρηση των αεροδιαδρόμων και των αεροδρομίων [14].

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του SRI¹, η αεροπορική κίνηση θα διπλασιαστεί ως το 2000 και θα τριπλασιαστεί ως το 2010, ανεξάρτητα από την κατασκευή του νέου υπερταχέως πανευρωπαϊκού σιδηρόδρομου.

Με δεδομένα τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την αλματώδη αύξηση της αεροπορικής κίνησης, η Επιτροπή Αερομεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ανέλαβε να εξετάσει τα αίτια αυτών και να προτείνει λύσεις.

Η έκθεση της Επιτροπής, που εκγρίθηκε από την Commission και από το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ο.Κ., συμφωνεί με την έκθεση του SRI προς την IATA ότι τα αίτια της συμφόρησης που παρατηρείται είναι:

- τα υπάρχοντα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) και
- τα περιορισμένα έργα υποδομής στα μεγάλα αεροδρόμια της Κ.Ευρώπης.

 1. Το SRI είναι ένα Ινστιτούτο Ερευνών με έδρα την Καλιφόρνια των Η.Π.Α., το οποίο εκπόνησε μελέτη για λογαριασμό της IATA, σχετικά με τα προβλήματα της εναέριας χωρητικότητας στην Ευρώπη.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το υπάρχον σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) στην περιοχή της Ε.Ο.Κ. και της Ευρώπης γενικότερα, παρουσιάζει τεράστια προβλήματα κατάρτησης και συντονισμού. Συγκεκριμένα [19]:

- υπάρχουν 22 εθνικά συστήματα ATC, με 42 κέντρα ελέγχου της ροής των πτήσεων των αεροσκαφών
- η τεχνολογική υποδομή κάθε εθνικού συστήματος διαφέρει από κράτος σε κράτος
- κάθε κράτος έχει δικούς του κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας, στους οποίους πρέπει να υπακούει κάθε αεροσκάφος που εισέρχεται στον εναέριο χώρο του.

Οι προτάσεις της Επιτροπής είναι οι παρακάτω:

- ενοποίηση όλων (ή έστω κατά μείζονες περιφέρειες) των κέντρων ATC
- αυτοματοποίηση των διαδικασιών παρακολούθησης και καταγραφής των κινήσεων των α/φών στον αέρα
- κάλυψη όλου του ευρωπαϊκού χώρου με σταθμούς RADAR
- ομοιογένεια και συμβατότητα στον τεχνολογικό εξοπλισμό και τέλος,
- δημιουργία ενός κεντρικού οργάνου συντονισμού της εναέριας κυκλοφορίας για όλο τον ευρωπαϊκό χώρο.

Με σκοπό την υλοποίηση των προτάσεων αυτών, πριν ο εναέριος χώρος της Ευρώπης φτάσει στα όρια του κορεσμού, θα τεθεί σε εφαρμογή από το 1993 το πρόγραμμα "EUROCONTROL" της ECAC.

Αλλά, το πρόγραμμα της ECAC κινδυνεύει να μείνει χωρίς αντίκρουσμα αν η αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου δεν συνοδεύεται και από αύξηση της χωρητικότητας των αεροδρομίων.

Τα περισσότερα από τα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια της Κ.Ευρώπης και της Μ.Βρετανίας (π.χ. Frankfurt, Schiphol Amsterdam, Orly, Heathrow και Gatwick), τα οποία έχουν εξελιχθεί σε σημαντικά κέντρα διαμετακόμισης (transit), έχουν πλέον αγγίξει το όριο της χωρητικότητάς τους, παρ'όλο που κατά καιρούς έγιναν σ'αυτά διάφορα έργα υποδομής, όπως επεκτάσεις κτιρίων, νέοι διάδρομοι κ.λ.π.

Η συνεχώς αυξανόμενη αεροπορική κίνηση (εκφραζόμενη σε αριθμούς επιβατών και αριθμούς πτήσεων), δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί [19], με άμεσο επακόλουθο την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και τη δημιουργία προβλημάτων ασφάλειας κατά την διαδικασία της προσγείωσης ή απογείωσης.

Από την άλλη μεριά, η ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών, λειτουργεί ανασταλτικά στην αύξηση της συχνότητας των υπαρχόντων πτήσεων ή στο άνοιγμα νέων γραμμών από τους αερομεταφορείς-χρήστες του αεροδρομίου. ενώ λειτουργεί απαγορευτικά στην είσοδο νέων αερομεταφορέων στα συγκεκριμένα αεροδρόμια [19].

Το πρόβλημα της συμφόρησης των ευρωπαϊκών αεροδρομίων δημιουργήθηκε λόγω της αύξησης της κίνησης με ρυθμούς μεγαλύτερους από τους προβλεπόμενους. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1990, οι ρυθμοί διακίνησης επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, έφτασαν στα επίπεδα που είχε προβλεφθεί ότι θα έφταναν το 2000 [19].

Η κατάσταση αναμένεται να οξυνθεί περισσότερο μετά το 1993, αφού λόγω της ενιαίας εσωτερικής αγοράς όλοι οι επιβάτες, οι διακινούμενοι μεταξύ των χωρών-μελών της Ε.Ο.Κ., θα θεωρούνται επιβάτες εσωτερικών (και όχι διεθνών) πτήσεων, οπότε θα πρέπει να διαμορφωθούν και οι αντίστοιχοι χώροι υποδοχής τους στα αεροδρόμια.

Τα έργα υποδομής, που πρέπει να γίνουν στους αερολιμένες για την κάλυψη της ζήτησης, χαρακτηρίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Commission) **επείγοντα** και πρέπει να γίνουν από τις αρχές κάθε αεροδρομίου σε συνεργασία με τις αρχές του κάθε κράτους-μέλους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

IV. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ : ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

1. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ-ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

Όπως αναφέρθηκε εκτενώς στα προηγούμενα κεφάλαια, μια από τις παραμέτρους της φιλελευθεροποίησης των αεροπορικών μεταφορών είναι η δυνατότητα εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ περιφερειακών μόνο ή περιφερειακών και κεντρικών αεροδρομίων της Κοινότητας.

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την νομιμοποίηση των δικαιωμάτων 5ης ελευθερίας και την πιθανή άρση της εξαίρεσης των Ελληνικών νησιών το 1996, θα προκαλέσει τεράστια αλλαγή στο χάρτη των αεροπορικών συνδέσεων της Ελλάδας με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Στον χάρτη 1, του Παραρτήματος Γ, φαίνονται οι υφιστάμενες (έτος 1989) τακτικές αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Ελλάδας και των χωρών της Κοινότητας. Ο χάρτης συντάχθηκε σύμφωνα με στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

Για την πρόβλεψη της κατάστασης που θα παρουσιάζει ο χάρτης αυτός ύστερα από μακροχρόνια εφαρμογή των νέων μέτρων και με δεδομένη την ενσωμάτωση των νησιών στις Κοινοτικές διατάξεις, πρέπει να ληφθούν υπόψη αρκετοί παράγοντες όπως:

- η πολιτική κατάσταση στην Ευρώπη, δηλαδή η επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης και η πιθανή είσοδος νέων χωρών στην Κοινότητα, όπως για παράδειγμα της Αυστρίας, της Σουηδίας, της Νορβηγίας, της Φινλανδίας, ή των χωρών της ανατολικής Ευρώπης
- οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα σε σχέση με την Ευρώπη
- η ανάπτυξη νέων δρόμων (εκτός της Γιουγκοσλαβίας) προς την Ευρώπη
- η κατασκευή του υπερταχέως πανευρωπαϊκού σιδηροδρόμου και της υποβρύχιας σήραγγας της Μάγχης
- η βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της χώρας
- η τουριστική κίνηση, κυρίως, στα νησιά αλλά και στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες θα βοηθούσαν στον προσδιορισμό της συχνότητας χρησιμοποίησης του αεροπλάνου ως μέσου μεταφοράς, της σύνθεσης του επιβατικού κοινού και στον προσδιορισμό του σκοπού του ταξιδιού, έτσι ώστε να μπορεί να προσδιορισθεί η ζήτηση του κοινού για καθεμία διαδρομή.

Λόγω της ποικιλίας των παραμέτρων και της ουσιαστικής αδυναμίας πρόβλεψης αρκετών από αυτούς, τουλάχιστον στα πλαίσια αυτής της εργασίας, κρίθηκε αναγκαίο να περιοριστεί η έρευνα σε στοιχεία προέλευσης - προορισμού, ώστε να προβλεφθούν οι μελλοντικές συνδέσεις με βάση αυτά.

Το ζητούμενο ήταν να βρεθεί η ακριβής προέλευση από μία ευρωπαϊκή πόλη και ο ακριβής προορισμός προς κάποια ελληνική πόλη, κάθε επιβάτη τακτικής αεροπορικής γραμμής.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η προέλευση και ο προορισμός του αεροσκάφους διαφέρουν συνήθως από των επιβατών. Αυτό συμβαίνει γιατί οι πιθανοί συνδυασμοί για την πραγματοποίηση μιας μετακίνησης από μια περιφερειακή πόλη ενός κράτους σε μια άλλη πόλη άλλου κράτους, είναι πάρα πολλοί.

Για παράδειγμα, στην απευθείας πτήση της γραμμής Λονδίνο - Αθήνα είναι πιθανόν, πολλοί επιβάτες να έχουν επιβιβασθεί προερχόμενοι, όχι μόνο από διάφορες πόλεις της Μ.Βρεταννίας, αλλά και από πόλεις άλλων χωρών, ευρωπαϊκών ή μη, που χρησιμοποίησαν το αεροδρόμιο του Λονδίνου για διαμετακόμιση (transit).

Είναι επίσης πιθανόν, στο ίδιο παράδειγμα, ένα ποσοστό επιβατών να έχει τελικό προορισμό την Αθήνα, ένα άλλο ποσοστό οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας, (όπου θα φτάσει αεροπορικώς, σιδηροδρομικώς, ακτοπλοικώς ή οδικώς) και ένα ποσοστό να φτάσει στο Ελληνικό για διαμετακόμιση με τελικό προορισμό άλλη χώρα.

Πιο συγκεκριμένα, σε μια πτήση έχουμε τις εξής περιπτώσεις όσον αφορά την προέλευση και τον προορισμό των επιβατών:

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

-πόλη, πλησίον του αερολιμένα αναχώρησης

-πόλη, πλησίον του αερολιμένα άφιξης

-χώρα, στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας αναχώρησης

-χώρα, στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας άφιξης

-άλλη χώρα (επιβάτες transit)

-άλλη χώρα (επιβάτες transit)

Σημειώνεται ότι είναι δυνατοί όλοι οι συνδυασμοί των παραπάνω περιπτώσεων.

2. "ORIGIN-DESTINATION STATISTICS"

Πριν την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, όλοι οι επιβάτες διεθνών πτήσεων ήταν υποχρεωμένοι να συμπληρώσουν -στον αερολιμένα άφιξης του αεροσκάφους τους- μια κάρτα με τα στοιχεία τους, το σκοπό του ταξιδιού τους, καθώς και την προέλευση και τον προορισμό τους. Το ίδιο συνέβαινε σε όλα τα διεθνή αεροδρόμια. Μετά την έκδοση κοινών διαβατηρίων για όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ο.Κ., το παραπάνω μέτρο καταργήθηκε για όσους επιβάτες κατείχαν κοινοτικό διαβατήριο και έφταναν σε διεθνές αεροδρόμιο χώρας-μέλους.

Ετσι προοδευτικά, τουλάχιστον όσον αφορά τη χώρα μας, το μέτρο ατόνησε και πλέον στις πτήσεις που μας ενδιαφέρουν, δηλαδή μεταξύ χωρών της Κοινότητας, δεν ζητείται η συμπλήρωση των στοιχείων της κάρτας. Επομένως δεν υπάρχει πηγή κατάλληλη για συλλογή στοιχείων προέλευσης-προορισμού.

Μετά από έρευνα που έγινε στις αρμόδιες υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ο.Α.), της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), διαπιστώθηκε και εκεί η παντελής έλλειψη επίσημων στοιχείων προέλευσης-προορισμού για τις τακτικές πτήσεις.

Για τις έκτακτες πτήσεις, όμως, υπάρχουν στοιχεία, τόσο στον Ε.Ο.Τ. όσο και στην Υ.Π.Α., που παρουσιάζουν την μηνιαία κίνηση, τη χώρα προέλευσης και το αεροδρόμιο προορισμού. Τα στοιχεία αυτά θεωρείται ότι προσδιορίζουν ακριβώς την προέλευση και τον προορισμό των επιβατών πτήσεων charters, αφού υπάρχει ποικιλία διαδρομών, προσιτό εισιτήριο και κυρίως το γεγονός ότι στην τιμή του εισιτηρίου συμπεριλαμβάνεται πάντα η επιστροφή και η διαμονή.

Πάντως, παρ'όλο που δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τις τακτικές πτήσεις, στο τμήμα Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της Ο.Α. έχει εκπονηθεί μελέτη, η οποία βασίζεται σε στατιστικά στοιχεία και έχει τίτλο "ORIGIN DESTINATION STATISTICS" ("ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ")¹. Η μελέτη αυτή, θεωρείται από την εταιρεία απόρρητη και συνεπώς δεν ήταν δυνατό να παρθούν στοιχεία.

1. Ο πρωτότυπος τίτλος της μελέτης είναι στην αγγλική γλώσσα.

Εκτός από στοιχεία προέλευσης-προορισμού, στην μελέτη που αναφέρθηκε περιέχονται και στοιχεία όπως:

- αιτία πραγματοποίησης του ταξιδιού και συχνότητα χρήσης της γραμμής αυτής
- τρόπος αγοράς του εισιτηρίου
- τρόπος μετάβασης στον αερολιμένα αναχώρησης του α/φ
- τρόπος μετακίνησης από τον αερολιμένα άφιξης του α/φ στον τελικό προορισμό
- φύλο και ηλικία επιβατών

Για την ανάλυση των στοιχείων προέλευσης-προορισμού στη μελέτη της Ο.Α. έχουν δημιουργηθεί επτά ζώνες:

- ΑΘΗΝΑ
- Υπόλοιπον Της Ελλάδας (Υ.Τ.Ε.)
- ΕΥΡΩΠΗ
- ΑΜΕΡΙΚΗ
- ΑΣΙΑ
- ΑΦΡΙΚΗ
- ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Επομένως, η ανάλυση αυτή δεν είναι αρκετά λεπτομερής και δεν θα προσέφερε στον προσδιορισμό της ζήτησης σε τακτικές γραμμές μεταξύ Ευρωπαϊκών περιφερειακών αεροδρομίων.

3. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ TASC [TASC SYSTEM]

Όπως συμπεραίνεται, από όσα ήδη αναφέρθηκαν, για την εκτίμηση της ζήτησης σε διαπεριφερειακά δρομολόγια είναι απαραίτητο να βρεθούν ακριβή στοιχεία προέλευσης-προορισμού, κάτι που δεν μπορεί να γίνει μέσω της Ο.Α., της Υ.Π.Α. και του Ε.Ο.Τ. Η λύση σ' αυτό το πρόβλημα ήταν το σύστημα TASC¹.

3.1. Τι είναι το σύστημα TASC [20]

Το σύστημα TASC είναι "σύστημα εκτίμησης της υποδομής των Μεταφορών για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα" ("Transport Infrastructure Assessment System for the European Community"), το οποίο δημιουργήθηκε ύστερα από σχετική απόφαση και ανάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

3.2. Σύντομο ιστορικό [20]

Το σύστημα TASC είναι ένα σύστημα πρόβλεψης και εκτίμησης του συνδιασμού μέσου μεταφοράς και μεταφερόμενων επιβατών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Η γέννηση του TASC βρίσκεται σε ένα ερευνητικό πρόγραμμα σχετικά με τις μεταφορές στην Ευρώπη, που ξεκίνησε με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1975.

Στο αρχικό του στάδιο, το σύστημα TASC, ήταν μόνο σύστημα εκτίμησης προγραμμάτων υποδομής και ολοκληρώθηκε το 1983². Αλλά, στην προσπάθεια χρήσης του συστήματος, έγινε αντιληπτό ότι η εδραίωση σταθερών δεδομένων σε Ευρωπαϊκή κλίμακα ήταν πολύ δύσκολη³.

1. T.A.S.C. = Transport Assessment System for the Community.

2. Community Transport Infrastructure: Ανάπτυξη ενός πλαισίου για την περάτωση και εκτίμηση των μελετών σε Κοινοτικό επίπεδο. Τελική έκθεση Νοέμβριος 1983.

3. Εκτίμηση του ωφέλους της Κοινότητας από μελέτες που εμπίπτουν σε Κοινοτικά προγράμματα. Τελική έκθεση Οκτώβριος 1985.

Η εμπειρία αυτή οδήγησε στην επέκταση του συστήματος, έτσι ώστε να συμπεριλάβει πρότυπα πρόβλεψης και βάρσεις δεδομένων που απλοποίησαν τη χρήση του και κυρίως, επιβεβαίωσαν τη δημιουργία κοινού συστήματος δεδομένων.

Στην προσπάθεια επέκτασης του TASC προς την κατεύθυνση αυτή, ερευνήθηκαν τα συμπεράσματα προηγούμενων μελετών, οι οποίες είχαν επίσης συνταχθεί μετά από ανάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹.

Η μελέτη των μετακινήσεων σε συνδυασμό με το μέσο μεταφοράς οδήγησε στην ανάπτυξη ενός εκτενούς συστήματος προσομοίωσης μέσου μεταφοράς και μετακινήσεων (Freight Transport Simulation System).

Την παραπάνω μελέτη ακολούθησε μια άλλη, πάλι μετά από ανάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: η μελέτη σχετικά με τις μετακινήσεις των Ευρωπαίων επιβατών (European Passenger Transport Simulation System), η οποία βασίστηκε στα αποτελέσματα προηγούμενης μελέτης².

Μεταγενέστερα, τα δύο αυτά συστήματα ενοποιήθηκαν και αποτέλεσαν το σύστημα TASC, το οποίο χρησιμοποιείται στην πρόβλεψη των Κοινοτικών αναγκών σε έργα υποδομής (Community Infrastructure Needs)³.

1. "A freight simulation system for the European Community and Spain": Σύστημα προσομοίωσης του μέσου μεταφοράς για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και την Ισπανία. Τελική έκθεση 1978.

2. "The future of European passenger transport": Το μέλλον του Ευρωπαίου επιβάτη. Τελική έκθεση 1977.

3. Τελική έκθεση Αύγουστος 1982.

3.3. Ενοποίηση των συστημάτων προσομοίωσης μετακινήσεων [20]

Τα συστήματα προσομοίωσης μετακινήσεων σε συσχέτιση με το μέσο μεταφοράς και τον επιβάτη χρησιμοποιούν εκτεταμένες βάσεις δεδομένων που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια των μελετών. Το γεγονός αυτό, τα καθιστά επεξεργάσιμα μόνο από έναν υπολογιστή μεγάλων δυνατοτήτων.

Ο πρώτος στόχος, στη διαδικασία ενοποίησης των συστημάτων, ήταν η προσαρμογή τους, έτσι ώστε να λειτουργούν σ'έναν OLIVETTI M24 microcomputer με 256k ram και σκληρό δίσκο των 10 mb (megabyte).

Οι μεγάλες διαφορές ανάμεσα στην προϋπάρχουσα κατάσταση και στον προτεινόμενο μικροϋπολογιστή -ιδιαίτερα στη δυνατότητα αποθήκευσης του δίσκου- έθεσε αρκετά προβλήματα, τα οποία ήταν δυνατόν να επιλυθούν μόνο με κάποιες απλοποιήσεις των προτύπων προσομοίωσης.

Ο δεύτερος στόχος ήταν η προσαρμογή των προτύπων αυτών -που παρήχθησαν από ειδικούς- ώστε να είναι προσιτά και ικανά να χρησιμοποιηθούν από προσωπικό που, πιθανόν, να μην έχει ειδικές γνώσεις σ'αυτόν τον τομέα.

Μια πιθανή αντιμετώπιση του προβλήματος θα μπορούσε να είναι η τελεία απλούστευση του συστήματος, αλλά υπήρξε η αίσθηση ότι κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε ένα σύστημα αναξιόπιστο που δεν θα ικανοποιούσε τους στόχους σχεδιασμού του TASC.

Ετσι, η προσέγγιση, που τελικά υιοθετήθηκε, ήταν η απλούστευση εκείνων των παραμέτρων του συστήματος, που ενώ είχαν μεγάλη επίδραση στις διαστάσεις του συστήματος, είχαν ελάχιστη επίδραση στο τελικό αποτέλεσμα της διαδικασίας εξομοίωσης. Παράλληλα, έγινε προσπάθεια να μην αλλοιωθούν οι βάσεις δεδομένων, ώστε το αποτέλεσμα να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

3.4. Δομή του συστήματος [20]

Το σύστημα, στην σημερινή του μορφή, περιλαμβάνει ένα συνδυασμό των προτύπων διεθνούς και εσωτερικής κίνησης. Στα πρότυπα αυτά, εισάγεται ο διαχωρισμός σε ζώνες των δώδεκα χωρών-μελών της Κοινότητας, της Ελβετίας και της Αυστρίας. Οι δύο αυτές χώρες προστέθηκαν γιατί η θέση τους τις καθιστά περιοχή διέλευσης, κατά την μετακίνηση (οδική και σιδηροδρομική) μεταξύ χωρών της Ε.Ο.Κ.

Στην παρούσα εργασία, αυτό που μας ενδιαφέρει είναι η ζήτηση σε αεροπορικές μετακινήσεις μεταξύ των ζωνών, επειδή αντανakλά τη ζήτηση σε διαπεριφερειακές αεροπορικές γραμμές.

Οι ζώνες που υιοθετήθηκαν ανέρχονται σε 108, αλλά κατά την προσαρμογή της Ελλάδας στο σύστημα TASC, χρησιμοποιήθηκαν 40 βασικές ζώνες.

Στον χάρτη 2 του παραρτήματος Γ, παρουσιάζονται οι 40 βασικές ζώνες του συστήματος.

Το σύστημα TASC, όσον αφορά στα μέσα μεταφοράς, καλύπτει οδικά, σιδηροδρομικά και θαλάσσια συστήματα μεταφοράς, ενώ όσον αφορά στους επιβάτες, περιλαμβάνονται οι εξής τρόποι μετακινήσεων:

- ιδιωτικής χρήσης επιβατικό αυτοκίνητο
- υπεραστικό λεωφορείο
- τραίνο
- αεροπλάνο

Τα αίτια μετακίνησης, στο ίδιο σύστημα, χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, που όπως αποδείχτηκε σε ειδική μελέτη¹ αποτελούν τις βασικές αιτίες υπεραστικών μετακινήσεων. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι εξής:

- ταξίδια εργασίας
- ταξίδια ολιγοήμερης διαμονής για προσωπικούς λόγους
- ταξίδια διακοπών

Στη συνέχεια, οι πιο πάνω κατηγορίες πιθανόν να αναφέρονται και με την ονομασία που χρησιμοποιείται στο σύστημα TASC, σε αγγλική γλώσσα, ως εξής:

- business trips
- short stay personal trips
- holiday trips

Ενα ταξίδι υπάγεται σε μια από τις τρεις αυτές κατηγορίες με βάση τη διάρκειά του. Συγκεκριμένα, έχει θεωρηθεί:

- για τα ταξίδια εργασίας διάρκεια παραμονής στον προορισμό έως 3-4 ημέρες
- για τα ολιγοήμερα ταξίδια διάρκεια παραμονής από 4 έως 10 ημέρες
- για τα ταξίδια διακοπών διάρκεια παραμονής μεγαλύτερη από 10 ημέρες

Το σύστημα TASC είναι βασικά απλό στο σχεδιασμό του και στη χρήση του. Αποτελείται από μια σειρά προγραμμάτων γραμμένων σε Quick Basic και μια σειρά αρχείων δεδομένων.

Το σημαντικό στο σχεδιασμό του είναι ότι μελλοντικές αλλαγές στη μεθοδολογία ορισμένων προτύπων ή πρόσθεση νέων παραμέτρων, μπορούν να συμπεριληφθούν με τον ελάχιστο επανασχεδιασμό.

1. Μελέτη "Κόστος 33" ("Cost 33" Study). Τελική έκθεση 1979.

Η λειτουργία κάθε προγράμματος κατευθύνεται με τη χρήση καταλόγων (menus), επιλογή εντολών (command line option selection) και ειδικά τμήματα εισαγωγής στοιχείων (specific field inputs).

Οι δυνατές επιλογές, που δίνει στον χρήστη το σύστημα TASC, μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε κατηγορίες ως εξής:

Πρότυπα Πρόβλεψης [Forecasting Models]

- σενάριο
- πρότυπο μετακίνησης προσώπων
- πρότυπο μέσων μεταφοράς

Συστήματα Βάσεων Δεδομένων [Database Systems]

- γενική βάση δεδομένων
- επεξεργασία βάσεως δεδομένων

Συστήματα Εκτίμησης [Evaluation Systems]

- ανάλυση πλεονάσματος καταναλωτή
- ανάλυση κόστους-ωφέλους

Ευκολίες [Utilities]

- γενικές ευκολίες του χρήστη
- ευκολίες ειδικά για τον συγγραφέα (απαγορευμένη περιοχή)

Εξοδος στο Σύστημα [System Exit]

- απευθείας πρόσβαση σε DOS

Το πρόβλημα που ανέκυψε κατά τη χρήση, ήταν ότι οι βάσεις δεδομένων που χρησιμοποιούνται είχαν συλλεχθεί κατά τη διάρκεια προηγούμενων εκτεταμένων μελετών και δεν θα ήταν φρόνιμο να περιμένει κανείς την επανάληψή τους, προκειμένου να συμπεριλάβει στα δεδομένα του ορισμένες σαφείς αλλαγές, τάσεις ή μεταπτώσεις, που δημιουργούνται στο μεταξύ. Γι'αυτό, εκλέχθηκε η λύση της "Ανάλυσης Περιθωριακών Αλλαγών" ("Marginal Change Analysis").

Η τεχνική αυτή, εμπεριέχει την εδραίωση μιας γνωστής κατάστασης σ'ένα έτος βάσης και στη συνέχεια τον υπολογισμό των αλλαγών που προκύπτουν από το σενάριο που έχει επιλεχθεί.

Η εφαρμογή της μεθόδου αυτής, εξαρτάται από προηγούμενες μελέτες σε μεταφορικά πρότυπα, οι οποίες είχαν σκοπό τον προσδιορισμό της ελαστικότητας που περιγράφει την κλίμακα των αλλαγών σε μία μεταβλητή που ζητείται και προέρχεται από καθορισμένες αλλαγές σε μία ή περισσότερες δοθείσες μεταβλητές.

Για να περιγραφεί καλύτερα η τεχνική αυτή θα χρησιμοποιηθεί το πρότυπο γέννησης επαγγελματικών ταξιδιών σε ένα παράδειγμα:

Το βασικό πρότυπο ορίζεται ως εξής:

$$T_{ij} = k (P_i P_j)^b t_{ij}^{by} \quad \text{ή} \quad T_{ij} = k P_i^b P_j^b t_{ij}^{by}$$

όπου T_{ij} το πλήθος των μετακινήσεων ανάμεσα στις ζώνες i, j
 P_i το περιφερειακό προϊόν στη ζώνη i
 P_j το περιφερειακό προϊόν στη ζώνη j
 k σταθερά
 b, y ελαστικότητες

Οι προβλεπόμενες μετακινήσεις θα είναι ομοίως:

$$T_{ijh} = k (P_{ih} P_{jh})^b t_{ijh}^{by}$$

όπου με το δείκτη h προσδιορίζονται οι μελλοντικές αξίες των ανεξάρτητων μεταβλητών.

Η μελλοντική αύξηση δίνεται από το λόγο:

$$\text{Growth} = T_{ijh} / T_{ij}$$

Αντικαθιστώντας έχουμε:

$$\begin{aligned} \text{Growth} &= k P_{ih}^b P_{jh}^b t_{ijh}^y / k P_i^b P_j^b t_{ij}^y = \\ &= k / k (P_{ih} / P_i)^b (P_{jh} / P_j)^b (t_{ijh} / t_{ij})^y \end{aligned}$$

Οι λόγοι αυτοί, δεν είναι τίποτα άλλο από τις αναμενόμενες αυξήσεις των μεταβλητών.

Επομένως, δίνοντας ο χρήστης, στο σενάριο που έχει επιλέξει, τις αυξήσεις των στρατηγικών μεταβλητών, είναι εύκολο να καθοριστεί η αύξηση της ζητούμενης μεταβλητής, χωρίς να είναι απαραίτητος ο ακριβής υπολογισμός της μελλοντικής κατάστασης.

Δηλαδή έχουμε:

$$T_{ijh} = \text{Growth } T_{ij}$$

Το πλεονέκτημα της μεθόδου είναι ότι όπου μεταβάλλεται η αρχική πρόβλεψη για μία από τις μεταβλητές, ο νέος υπολογισμός της ζητούμενης μεταβλητής γίνεται πολύ εύκολα.

Στο παράδειγμα που χρησιμοποιήθηκε, υποθέτοντας ότι μεταβάλλεται το προϊόν της ζώνης i , στο σενάριο που επιλέχθηκε, τότε η μελλοντική κίνηση μεταξύ των ζωνών i, j θα είναι απλά:

$$T_{ijh} = (P_{ih} / P_i)^b T_{ij}$$

Το παραπάνω παράδειγμα καλύπτει την απλούστερη περίπτωση, αλλά ο σκοπός που υπηρετεί είναι η κατανόηση της διαδικασίας, χωρίς την εμβάθυνση σε ιδιαίτερους μαθηματικούς όρους.

3.5. Το σενάριο [20]

Το σύστημα TASC κατασκευάστηκε χρησιμοποιώντας δεδομένα για το έτος 1982, το οποίο θεωρήθηκε ως έτος βάσης. Για τον λόγο αυτό, το βασικό σενάριο σχετίζεται με τις κοινωνικο-οικονομικές και τις δημογραφικές συνθήκες που επικρατούσαν το έτος αυτό.

Το σενάριο που θα επιλεγθεί είναι το αρχικό σημείο, βάσει του οποίου θα εξεταστούν οι συνθήκες μελλοντικής ανάπτυξης των μεταφορών, μέσα στα πλαίσια των κοινωνικο-οικονομικών και δημογραφικών αλλαγών.

Η πιο σημαντική παράμετρος, σ' ένα σύστημα πρόβλεψης των αναγκών των μεταφορών, είναι η επιτυχής εκτίμηση των μελλοντικών οικονομικών και δημογραφικών συνθηκών.

Γι' αυτό, στο σύστημα TASC έχουν εισαχθεί μεταβλητές, που επιτρέπουν στο χρήστη να μεταβάλλει το αρχικό σενάριο, είτε με βάση την ετήσια αύξηση μιας μεταβλητής, είτε με βάση μία συνολική αύξηση στην περίοδο μεταξύ του έτους βάσης και του έτους πρόβλεψης.

Οι μεταβλητές που έχουν εισαχθεί στο σύστημα TASC, με σκοπό τον καθορισμό του σεναρίου, είναι οι εξής:

Οικονομικές Μεταβλητές

- ακαθάριστο εσωτερικό προϊόν ανά τομέα
- κατά κεφαλήν εισόδημα
- αξία του χρόνου

Δημογραφικές Μεταβλητές

- πληθυσμός
- νοικοκυριά
- δείκτης αστυφιλίας
- εργασία

Πρόσθετες Μεταβλητές

- κόστος μεταφοράς ανά μεταφορικό μέσο
- ποσοστό κτήσεως ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων
- τιμή πετρελαίου

Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα σενάριο είναι δυνατόν να καθοριστεί είτε για τις 14 χώρες, που περιλαμβάνονται στο σύστημα TASC, είτε για τις 12 χώρες-μέλη της Ε.Ο.Κ., είτε για κάποιο επιλεγμένο από το χρήστη αριθμό χωρών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

V. ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1. ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό, θα γίνει η παρουσίαση της μεθόδου που ακολουθήθηκε προκειμένου να επιτευχθεί η πρόβλεψη των αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ ελληνικών και κοινοτικών αερολιμένων, ύστερα από την πλήρη εφαρμογή των ρυθμίσεων για τις διαπεριφερειακές συνδέσεις.

Η εργασία στηρίχθηκε, κυρίως, σε στοιχεία προέλευσης-προορισμού, που εξήχθησαν από το σύστημα TASC.

1.1. Επιλογή ζωνών, σεναρίου και αρχείων από το σύστημα TASC [21]

Κατά την προσαρμογή της Ελλάδας στο σύστημα TASC, όπως έχει ήδη αναφερθεί, χρησιμοποιήθηκαν 40 ζώνες, συμπεριλαμβανομένων και των ελληνικών, οι οποίες παρουσιάζονται στον χάρτη 2, του παραρτήματος Γ. Στην εργασία αυτή, χρησιμοποιήθηκαν οι 37 ζώνες (νούμερα 1 ως 37), γιατί η Αυστρία (ζώνες 38,39) και η Ελβετία (ζώνη 40) δεν ανήκουν στην Ε.Ο.Κ. και επομένως θεωρήθηκε ότι δεν επηρεάζονται από τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες περί διαπεριφερειακών συνδέσεων.

Επίσης, στην προσαρμογή της Ελλάδας στο σύστημα TASC χρησιμοποιήθηκαν δύο σενάρια: το "low scenario" και το "high scenario"¹. Το δεύτερο προέβλεπε μακροπρόθεσμα βελτίωση των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών και του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ των χωρών-μελών της Κοινότητας, ενώ το πρώτο προέβλεπε διατήρηση της σημερινής κατάστασης σε όλα τα επίπεδα, με σχετικά μικρή αύξηση ορισμένων δεικτών. Το σενάριο που επιλέχθηκε να χρησιμοποιηθεί στην εργασία αυτή, είναι το δεύτερο για τους εξής λόγους:

1. Διατηρήθηκαν οι όροι που χρησιμοποιούνται στο σύστημα TASC.

"low scenario": χαμηλό σενάριο, λιγότερο αισιόδοξο.

"high scenario": υψηλό σενάριο, περισσότερο αισιόδοξο.

- η βελτίωση των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών ευνοεί την ανάπτυξη των μεταφορών και ειδικότερα των αεροπορικών μεταφορών¹, που λόγω του υψηλού κομίστρου δεν είναι προσιτές σε ένα τμήμα του πληθυσμού
- η βελτίωση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου περιλαμβάνονται στις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών².

Από τα αρχεία του συστήματος TASC, σ'αυτή την εργασία, χρησιμοποιήθηκαν τα εξής:

- 1) PAX/BU/PL/B [passenger - business trip - plane - base year]
- 2) PAX/SS/PL/B [passenger - short stay trip - plane - base year]
- 3) PAX/HO/PL/B [passenger - holiday trip - plane - base year]
- 4) PAX/BU/PL/F [passenger - business trip - plane - forecast year]
- 5) PAX/SS/PL/F [passenger - short stay trip - plane - forecast year]
- 6) PAX/HO/PL/F [passenger - holiday trip - plain - forecast year]

Σημειώνεται ότι διατηρήθηκαν για τα αρχεία τα ονόματα που χρησιμοποιούνται στο σύστημα TASC [21].

1. Στο κεφάλαιο III, αναφέρονται εκτιμήσεις για την αύξηση της αεροπορικής κίνησης.

2. Η Ελλάδα επιθυμεί τη βελτίωση του οδικού δικτύου των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας, ή την ανεύρεση νέων οδών επικοινωνίας με τα Ευρωπαϊκά κράτη, μέσω Ιταλίας ή μέσω Βουλγαρίας. Επιπλέον, στο κεφάλαιο III, αναφέρεται το σχέδιο για την κατασκευή του υπερταχέως πανευρωπαϊκού σιδηροδρόμου.

Τα αρχικά που συνθέτουν το όνομα κάθε αρχείου σημαίνουν:

PAX: αριθμός επιβατών

PL : μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο

BU : ταξίδι εργασίας

SS : ταξίδι μικρής διάρκειας, για προσωπικές υποθέσεις

HO : ταξίδι διακοπών

B : έτος βάσης

F : έτος πρόβλεψης

Θα πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι οι έννοιες business trip, short stay trip και holiday trip, όπως χρησιμοποιούνται στο TASC, έχουν αναλυθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Ετσι, με βάση τα παραπάνω, τα έξι αρχεία που αναφέρθηκαν έχουν την έννοια:

αρχείο 1 : αριθμός επιβατών, που ταξίδεψαν για εργασία, με αεροπλάνο, το έτος βάσης

αρχείο 2 : αριθμός επιβατών, που ταξίδεψαν για μικρό διάστημα, με αεροπλάνο, το έτος βάσης

αρχείο 3 : αριθμός επιβατών, που ταξίδεψαν για διακοπές, με αεροπλάνο, το έτος βάσης

αρχείο 4 : αντίστοιχο του 1, αλλά για το έτος πρόβλεψης

αρχείο 5 : αντίστοιχο του 2, αλλά για το έτος πρόβλεψης

αρχείο 6 : αντίστοιχο του 3, αλλά για το έτος πρόβλεψης

1.2. Έλεγχος των στοιχείων που προκύπτουν από το σύστημα TASC

Όλα τα αρχεία του συστήματος TASC, που αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι ουσιαστικά πίνακες 37x37 (37 είναι ο αριθμός των ζωνών), των οποίων τα στοιχεία είναι αριθμοί, που αντιπροσωπεύουν τους μετακινούμενους ανθρώπους μεταξύ δύο ζωνών.

Οι αριθμοί αυτοί, όπως φαίνεται και στους πίνακες που υπάρχουν στις επόμενες σελίδες, δεν εκφράζονται σαν ποσοστό επί συνολικής αεροπορικής κίνησης, είναι μεταξύ τους ανεξάρτητοι και εμφανίζονται με ακρίβεια μονάδος (δηλαδή δεν γίνεται στρογγύλευση).

Έτσι, κρίθηκε απαραίτητο να ελεγχθεί κατά πόσο, οι αριθμοί αυτοί, αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα ή πόσο αποκλίνουν από αυτή, χωρίς κάτι τέτοιο να θέτει σε αμφισβήτηση την αξιοπιστία του συστήματος TASC.

Μοναδικός τρόπος ελέγχου των στοιχείων του TASC, είναι η σύγκριση με πραγματικά στοιχεία. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε, είναι η εξής:

1ον: εκλέχθηκε ένα έτος βάσης

2ον: για το έτος βάσης συλλέχθηκαν στοιχεία για την εσωτερική και την διεθνή αεροπορική κίνηση

3ον: για το ίδιο έτος πάρθηκαν οι πίνακες του συστήματος TASC

4ον: έγινε επεξεργασία των στοιχείων, ώστε να παρουσιάζουν την ίδια μορφή και επομένως να είναι συγκρίσιμα

5ον: έγινε σύγκριση και προσδιορίστηκε η απόκλιση των στοιχείων του TASC από τα πραγματικά.

1.3. Εκλογή του έτους βάσης

Για το έτος βάσης θα πρέπει να ισχύουν οι τρεις επόμενες προϋποθέσεις:

- να υπάρχουν πραγματικά στοιχεία για την αεροπορική κίνηση, δηλαδή να είναι ένα έτος του παρελθόντος
- να είναι, ως προς την αεροπορική κίνηση που παρουσιάστηκε, ένα "τυπικό" έτος, δηλαδή χωρίς ιδιαίτερη έξαρση ή κάμψη
- και τέλος, να είναι, όσο το δυνατόν, πιο πρόσφατο, για να προσεγγίζει τις σημερινές κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες.

Η προσπάθεια συλλογής στοιχείων αεροπορικής κίνησης ξεκίνησε στις αρχές του 1991. Η έρευνα έγινε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), στην Στατιστική Υπηρεσία της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ο.Α.) και στην Στατιστική Υπηρεσία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.).

Την εποχή εκείνη, τα πιο πρόσφατα στοιχεία που διέθεταν οι προαναφερθείσες υπηρεσίες ήταν του 1989, διότι η επεξεργασία των στοιχείων του 1990 δεν είχε ολοκληρωθεί.

Το έτος αυτό (1989), ως προς την αεροπορική κίνηση, δεν παρουσίασε καμία ιδιαιτερότητα, όπως φαίνεται και στους δύο πίνακες που ακολουθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Στον **Πίνακα V.1**, που βασίζεται σε στοιχεία της Ο.Α., γίνεται σύγκριση των ετών 1988 και 1989, ως προς την συνολική αεροπορική κίνηση που παρουσιάστηκε στο δίκτυο εσωτερικού.

Στον **Πίνακα V.2**, που βασίζεται σε στοιχεία του Ε.Ο.Τ., γίνεται σύγκριση των ετών 1988 και 1989, ως προς την αεροπορική κίνηση που παρουσιάστηκε στις έκτακτες πτήσεις (charters).

ΠΙΝΑΚΑΣ V.1

Στοιχεία εμπορικής κίνησης Πηγή: Ο.Α.	1 9 8 8		1 9 8 9	
	Δρομολ.	Επιβάτες	Δρομολ.	Επιβάτες
Σύνολο δρομολογίων εσωτερικού Δρομολ. εσωτερ. από εξωτερικό	27389 1526	4354271 40483	28171 1374	4302860 55080
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	28915	4394754	29545	4357940
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	έναντι προηγούμενου έτους: - 0.8			

ΠΙΝΑΚΑΣ V.2

Αφίξεις με πτήσεις charters Πηγή: Ε.Ο.Τ.	1 9 8 8	1 9 8 9	
	Επιβάτες	Επιβάτες	Μεταβολή %
Ιανουάριος	2410	2310	- 4.1
Φεβρουάριος	8084	3874	-52.1
Μάρτιος	64807	78860	21.7
Απρίλιος	267387	253259	- 5.3
Μάϊος	611908	629431	2.9
Ιούνιος	675433	667209	- 1.2
Ιούλιος	791013	788625	- 0.3
Αύγουστος	758067	771476	1.8
Σεπτέμβριος	672229	700013	4.1
Οκτώβριος	280333	299806	7.0
Νοέμβριος	17814	14018	-21.3
Δεκέμβριος	27592	6182	-77.6
ΣΥΝΟΛΟ	4177077	4215063	0.9

Αντίθετα με το έτος 1989, που θεωρείται "κανονικό" ως προς την αεροπορική κίνηση, τα έτη 1990 και 1991 παρουσίασαν σημαντική κάμψη, που αποδίδεται στους εξής παράγοντες:

- στην ταξιδιωτική οδηγία, που εξεδόθει από τις Η.Π.Α. το καλοκαίρι του 1990, με αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης στις διεθνείς γραμμές, λόγω πτώσεως του τουριστικού ρεύματος από Η.Π.Α. και Ευρώπη
- στην αύξηση των κομίστρων των πτήσεων εσωτερικού της Ο.Α., κατά τη διάρκεια του 1990, που είχε συνέπεια την πτώση της κίνησης στις γραμμές εσωτερικού σε ποσοστό περίπου 10%, σύμφωνα με στοιχεία της Ο.Α. (Πίνακας V.3)
- στον πόλεμο του Περσικού κόλπου, τον χειμώνα του 1991, που είχε συνέπεια την κατακόρυφη πτώση της ζήτησης στις αεροπορικές γραμμές (διεθνείς και εσωτερικές), με αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρείες να προβούν σε περικοπές των προγραμματισμένων πτήσεων για να αντιμετωπίσουν την κρίση.

ΠΙΝΑΚΑΣ V.3

Στοιχεία εμπορικής κίνησης εσωτερικού Πηγή: Ο.Α.	1 9 8 9	1 9 9 0
Μεταφερθέντες επιβάτες επί πληρωμή ΣΥΝΟΛΟ (Ιαν.- Δεκ.)	4357940	3935911
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	έναντι προηγούμενου έτους: - 9.68	

Επομένως, όπως φαίνεται και από τους πίνακες που παρουσιάστηκαν, το έτος 1989, σε αντίθεση με τα μεταγενέστερα έτη 1990 και 1991, είναι κατάλληλο για έτος βάσης, αφού εκπληρεί τις προϋποθέσεις που τέθηκαν πιο πάνω.

1.4. Συλλογή στοιχείων για το έτος βάσης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα στοιχεία αεροπορικής κίνησης παραχωρήθηκαν από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την Ολυμπιακή Αεροπορία και τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού.

Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας αυτής, συλλέχθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν τα εξής:

- Δ ι ε θ ν ή ς Αεροπορική Κίνηση, έτος 1989, πηγή Υ.Π.Α.
- Ε σ ω τ ε ρ ι κ ή Αεροπορική Κίνηση, έτος 1989, πηγή Ο.Α.
- Μ η ν ι α ί α Κίνηση των αεροδρομίων Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ρόδου και Ηρακλείου, έτος 1989, πηγή Υ.Π.Α.
- Αφίξεις με πτήσεις C h a r t e r s, έτος 1989, πηγή Ε.Ο.Τ.
- Κατάσταση Ελληνικών Αεροδρομίων, πηγή Υ.Π.Α.

2. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

2.1. Ανάλυση των στοιχείων

Σκοπός της συλλογής όλων των προαναφερθέντων στοιχείων του έτους 1989 ήταν να συγκριθούν με τα στοιχεία που προκύπτουν, για το ίδιο έτος, από το σύστημα TASC.

Για να γίνει, όμως, κάτι τέτοιο, θα πρέπει όλα τα στοιχεία να έχουν τη μορφή των πινάκων που δίνει το TASC.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ το TASC δίνει συνήθως τετραγωνικούς πίνακες P_{ij} , όπου a_{ij} είναι ο αριθμός των ατόμων που μετακινήθηκαν από τη ζώνη i στη ζώνη j , στην εργασία αυτή χρησιμοποιήθηκαν πίνακες μη τετραγωνικοί 37×8 , όπου 37 είναι ο αριθμός των ευρωπαϊκών ζωνών (μαζί με τις ελληνικές) και 8 είναι ο αριθμός των ελληνικών ζωνών. Αυτό έγινε γιατί μας ενδιαφέρουν μόνο οι μετακινήσεις που έχουν προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα.

Με τη μορφή των πινάκων που χρησιμοποιήθηκε παρέχονται πληροφορίες τόσο για διεθνείς, όσο και για εσωτερικές μετακινήσεις (δηλαδή, μεταξύ ελληνικών ζωνών).

Πρέπει ακόμη να αναφερθεί ότι το σύστημα TASC θεωρεί τον αριθμό αναχωρήσεων από ένα αεροδρόμιο προς ένα άλλο, ίσο με τον αριθμό αφίξεων από το δεύτερο προς το πρώτο.

Επομένως, πρέπει όλα τα στοιχεία να είναι σε μορφή πίνακα 37×8 και να εκφράζονται με έναν αριθμό και οι αφίξεις και οι αναχωρήσεις.

Για να επιτευχθεί η μετατροπή των στοιχείων της Υ.Π.Α. και της Ο.Α., σύμφωνα με τα παραπάνω, αλλά και για την περαιτέρω ανάλυση, χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα LOTUS 123.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι ενώ στα στοιχεία της Υ.Π.Α. και της Ο.Α. γίνεται δ ι α κ ρ ι σ η τ ω ν π τ ή σ ε ω ν σε τακτικές (scheduled) και έκτακτες (non-scheduled), στο σύστημα TASC γίνεται δ ι α κ ρ ι σ η τ ω ν μ ε τ α κ ι ν ή σ ε ω ν ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού.

Ετσι, όπως έχει αναφερθεί και στην αρχή του κεφαλαίου, έχουμε στο TASC μετακινήσεις με σκοπό εργασία, προσωπικές υποθέσεις ή διακοπές, στις οποίες η διάκριση γίνεται με βάση το χρόνο παραμονής στον συγκεκριμένο προορισμό.

Για να είναι δυνατή η σύγκριση των στοιχείων, θα έπρεπε να υπάρχει και στις δύο περιπτώσεις ίδιας μορφής διάκριση ή μία αντιστοιχία ανάμεσά τους.

Με στόχο την αντιστοίχιση του είδους των πτήσεων με το σκοπό μίας μετακίνησης, εξετάστηκε για ποιους λόγους ένας επιβάτης επιλέγει μία τακτική ή μία έκτακτη πτήση.

Όπως έχει αναφερθεί στο Πρώτο Μέρος της εργασίας αυτής, **οι τακτικές πτήσεις** έχουν πάντα ακριβότερο εισιτήριο από τις έκτακτες. Αλλά προσφέρουν:

- πλήθος διαδρομών και δρομολογίων
- αξιοπιστία δρομολογίων και επομένως, μικρότερο χρόνο ταξιδιού συνολικά, δηλαδή μικρότερο κόστος χρόνου για τον επιβάτη
- άνεση
- και κυρίως, δυνατότητα προγραμματισμού από τον επιβάτη της ημερομηνίας και ώρας αναχώρησης και επιστροφής, της διάρκειας παραμονής στον προορισμό, καθώς και των μετακινήσεων στη χώρα υποδοχής.

Αντίθετα, **οι έκτακτες πτήσεις (charters)** έχουν φθηνό εισιτήριο, αλλά:

- είναι περιορισμένες σε αριθμό, εποχιακές πτήσεις συγκεκριμένων διαδρομών
- τα δρομολόγια δεν είναι αξιόπιστα, με συνέπεια μεγάλη διάρκεια παραμονής στους αερολιμένες
- δεν προσφέρονται εν πτήξει οι συνήθεις υπηρεσίες (φαγητό, ποτό κ.λ.π.)
- και το σπουδαιότερο, είναι προκαθορισμένες οι ημερομηνίες αναχώρησης και επιστροφής, η διάρκεια παραμονής στον προορισμό και ο χώρος διαμονής, αφού στην τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνεται και το κόστος διαμονής.

Με βάση τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι μία έκτακτη πτήση δεν θα επιλεγεί, αν ο σκοπός μετακίνησης του επιβάτη είναι εργασία ή προσωπικές υποθέσεις, γιατί σ'αυτές τις περιπτώσεις, είναι πολύ σημαντική η προσωπική διαμόρφωση του προγράμματος και η επιλογή των χώρων διαμονής, η άνεση και η ελαχιστοποίηση του χρόνου μετακίνησης.

Στην περίπτωση, όμως, διακοπών, μία έκτακτη πτήση θα συνέφερε τον επιβάτη που σκοπεύει σε πολυήμερη παραμονή με μικρό κόστος και θυσιάζει γι'αυτό την άνεση κατά την πτήση.

Κρίθηκε λοιπόν, σύμφωνα με τα παραπάνω, ότι οι επιβάτες των τακτικών πτήσεων (scheduled) αντιστοιχούν στο άθροισμα των επιβατών που μετακινούνται για εργασία ή προσωπικές υποθέσεις και οι επιβάτες των εκτάκτων πτήσεων (non-scheduled) αντιστοιχούν στους επιβάτες που μετακινούνται για διακοπές.

Επομένως:

Τακτικές Πτήσεις	_____	[	Μετακίνηση για εργασία
			Μετακίνηση για προσωπικές υποθέσεις
Εκτακτες Πτήσεις	_____		Μετακίνηση για διακοπές

Αυτή η αντιστοίχιση, για τις μετακινήσεις προς την Ελλάδα, που μας ενδιαφέρουν, ενισχύεται από το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των Ευρωπαίων, που έρχονται αεροπορικώς για διακοπές, προτιμούν πτήσεις charters. Φυσικά υπάρχουν και οι εξαιρέσεις εκείνων που επιλέγουν ακριβότερες διακοπές, αλλά είναι λίγοι, όπως φαίνεται από την κίνηση των αεροδρομίων κατά τους θερινούς μήνες (Μηνιαία κίνηση αεροδρομίων, Υ.Π.Α.- Ο.Α.).

Η αντιστοίχιση που έγινε, ενισχύεται επίσης, από το γεγονός ότι τα προγράμματα διακοπών, που προσφέρονται από τις εταιρείες πτήσεων charters, είναι, στη γενική περίπτωση, διάρκειας άνω των 10 ημερών, που είναι και ο χρονικός διαχωρισμός του συστήματος TASC για μετακίνηση λόγω διακοπών.

Ομως, ειδικά για την αεροπορική κίνηση εσωτερικού, επειδή δεν υπάρχουν έκτακτες πτήσεις εσωτερικού, η εσωτερική κίνηση για διακοπές που προκύπτει από το TASC, θα πρέπει να προστεθεί στην εσωτερική κίνηση για εργασία ή προσωπικές υποθέσεις και να συγκριθεί το άθροισμά τους με την αεροπορική κίνηση εσωτερικού (Ο.Α.).

2.2. Μορφοποίηση των στοιχείων σε πίνακες

Στην παράγραφο αυτή, θα περιγραφούν όλες οι εργασίες, που έγιναν μέσω του προγράμματος LOTUS 123, έτσι ώστε να επιτευχθεί η μορφοποίηση των στοιχείων της Υ.Π.Α. και της Ο.Α., όπως περιγράφηκε παραπάνω και η σύγκρισή τους με τα στοιχεία του TASC.

2.2.1. Διεθνής Αεροπορική Κίνηση, έτος 1989, πηγή: Υ.Π.Α.

Οι πίνακες της Υ.Π.Α. για τη διεθνή αεροπορική κίνηση περιέχουν:

- τον αριθμό των πτήσεων (τακτικών και μη τακτικών) και
- τον αριθμό των επιβατών,

τόσο για τις αφίξεις, όσο και για τις αναχωρήσεις από κάθε διεθνές ελληνικό αεροδρόμιο.

Από τους πίνακες αυτούς, επιλέχθηκαν οι πτήσεις μεταξύ πόλεων που ανήκουν σε κράτη-μέλη της Ε.Ο.Κ. και ελληνικών πόλεων και προστέθηκαν οι αριθμοί που χαρακτηρίζουν τη ζώνη, στην οποία ανήκει κάθε πόλη, σύμφωνα με το σύστημα TASC. Έτσι, προέκυψε ο Πίνακας V.4.

Πίνακας V.4: σελίδα 84 έως 92

Σημείωση: Οι κωδικοί που χρησιμοποιούνται για κάθε πόλη/αεροδρόμιο, είναι διεθνείς. Στο **Παράρτημα Δ**, υπάρχει πίνακας για την αποκωδικοποίηση όλων των αναφερόμενων πόλεων.

2.2.2. Αεροπορική Κίνηση Εσωτερικού, έτος 1989, πηγή: Ο.Α.

Οι πίνακες της Ο.Α. περιλαμβάνουν:

- πτήσεις ανάμεσα σε ζεύγη πόλεων,
- αριθμό πτήσεων και
- αριθμό επιβατών,

τόσο για τις αφίξεις, όσο και για τις αναχωρήσεις.

Οι πίνακες αυτοί, τροποποιήθηκαν κατά αεροδρόμιο, προστέθηκαν οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των ζωνών του TASC και στήλη για έκτακτες πτήσεις για ομοιομορφία με τον Πίνακα V.4. Στη μορφή αυτή, είναι ο Πίνακας V.5.

Πίνακας V.5: σελίδες 93-94

2.2.3. Στοιχεία Υ.Π.Α.- Ο.Α. κατά ζώνες TASC

Με τη βοήθεια του προγράμματος LOTUS 123, οι Πίνακες V.4 & V.5 ενώθηκαν και βρέθηκε η αεροπορική κίνηση για κάθε ένα συνδυασμό ζωνών, ενώ παράλληλα απαλήφθηκαν οι στήλες με τον αριθμό των πτήσεων.

Ετσι, από αεροπορική κίνηση μεταξύ πόλεων, περνάμε σε αεροπορική κίνηση μεταξύ ζωνών, υπό μορφή πινάκων 37x8. Υπάρχουν χωριστοί πίνακες για τις αφίξεις, τις αναχωρήσεις, τις τακτικές και τις έκτακτες πτήσεις.

Σ'αυτούς τους πίνακες, προστέθηκαν τα αθροίσματα και τα ποσοστά επί της συνολικής αεροπορικής κίνησης, για κάθε γραμμή και κάθε στήλη, με αποτέλεσμα να φαίνεται αμέσως η συμμετοχή μίας ζώνης στη συνολική αεροπορική κίνηση.

Όλα τα παραπάνω, περιγράφονται στον Πίνακα V.6.

Πίνακας V.6: σελίδα 95 έως 98

2.2.4. Μέσος όρος αφίξεων-αναχωρήσεων

Από τον Πίνακα V.6, προέκυψε ο Πίνακας V.7, στον οποίον όμως, η αεροπορική κίνηση μεταξύ των ζωνών αντιστοιχεί στο μέσο όρο του αριθμού των επιβατών που αναχώρησαν και αφίχθησαν σε συγκεκριμένη ελληνική ζώνη από συγκεκριμένη ευρωπαϊκή.

Με τον τρόπο αυτό, η αεροπορική κίνηση μεταξύ δύο συγκεκριμένων ζωνών, εκφράζεται τώρα, με έναν μόνο αριθμό, όπως ακριβώς και στο σύστημα TASC.

Πίνακας V.7: σελίδες 99-100

2.2.5. Στοιχεία TASC, έτος 1989 [21]

Στον Πίνακα V.8, παρουσιάζονται οι αεροπορικές κινήσεις που προέκυψαν από τα αρχεία PAX/BU/PL/B, PAX/SS/PL/B, PAX/HO/PL/B του συστήματος TASC, για το έτος βάσης 1989.

Υπάρχουν δύο πίνακες 37x8, διότι τα αρχεία PAX/BU/PL/B και PAX/SS/PL/B έχουν προστεθεί για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω (2.1.). Το αποτέλεσμα της πρόσθεσής τους αποτελεί το αρχείο PAX/BU+SS/PL/B¹.

Πίνακας V.8: σελίδες 101-102

1. Σημειώνεται ότι το έτος βάσης της εργασίας αυτής (1989), δεν είναι το ίδιο με το έτος βάσης του TASC (1984). Εδώ το σύμβολο B, χρησιμοποιείται για το έτος 1989, σε αντιδιαστολή με το 2010, για το οποίο χρησιμοποιείται το σύμβολο F (Forecast).

2.2.6. Κίνηση εσωτερικού Ο.Α. και Tasc, έτος 1989

Στον Πίνακα V.8 παρουσιάζεται η αεροπορική κίνηση εσωτερικού, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ο.Α., καθώς και η κίνηση για το εσωτερικό που προκύπτει από τα αρχεία PAX/BU+SS/PL/B και PAX/HO/PL/B. Με πρόσθεση των δύο αυτών αρχείων, μεταξύ τους, μπορεί να γίνει σύγκριση ανάμεσα στη συνολική κίνηση εσωτερικού από το TASC και στην πραγματική κίνηση που δίνει η Ο.Α.¹.

Οι πίνακες που αφορούν στην εσωτερική κίνηση, είναι τετραγωνικοί πίνακες 7x7 και εκτός από το ποσοστό συμμετοχής κάθε ζώνης στο σύνολο της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού, σ'αυτούς παρουσιάζεται επιπλέον και το ποσοστό συμμετοχής των ζωνών στο άθροισμα εσωτερικής και διεθνούς κίνησης².

Πίνακας V.9: σελίδες 103-104

1. Στον πίνακα αυτόν, το σύνολο της κίνησης εσωτερικού είναι 4211652, ενώ από τον Πίνακα 1 (κεφ. V) έχουμε: σύνολο επιβατών εσωτερικού 4357940 (πηγή: ΟΑ). Αυτή η διαφορά δικαιολογείται γιατί εδώ δεν υπολογίζονται οι μετακινήσεις μεταξύ σημείων της ίδιας ζώνης.

2. Το TASC εμφανίζει σε ορισμένες συνδέσεις μεγαλύτερη ζήτηση για αεροπορική μεταφορά από την πραγματοποιηθείσα κίνηση, που σημαίνει ότι στις συνδέσεις αυτές, τουλάχιστον σε περιόδους αιχμής, η προσφορά δεν ικανοποιεί τη ζήτηση.

3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ Υ.Π.Α.- Ο.Α. ΜΕ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το σύστημα TASC επιλέχτηκε να χρησιμοποιηθεί στην πρόβλεψη διαπεριφερειακών συνδέσεων, γιατί παρέχει μία ένδειξη για την προέλευση και τον προορισμό των επιβατών.

Αντίθετα, τα στοιχεία αεροπορικής κίνησης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δεν φανερώνουν την προέλευση και τον προορισμό του επιβάτη, αλλά μόνο την αρχή και το τέλος της συγκεκριμένης πτήσης, στην οποία αυτός επέβαινε.

Επομένως, τα στοιχεία Υ.Π.Α.- Ο.Α. και TASC δεν είναι συγκρίσιμα σε επίπεδο ζωνών, αλλά μόνο σε επίπεδο **συνολικής** αεροπορικής κίνησης.

Αλλωστε, η αεροπορική κίνηση μεταξύ ζωνών θα προκύψει από τα στοιχεία του συστήματος TASC.

Ετσι, από τη σύγκριση των Πινάκων V.7 και V.8, προκύπτουν τα εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ V.10 : Σύγκριση των Στοιχείων Υ.Π.Α.- Ο.Α. και TASC, έτος 1989

Υ.Π.Α.- Ο.Α.	TASC	ΥΠΕΡΒΑΣΗ	ΥΠΕΡΒΑΣΗ %
Scheduled AVG ARR-DEP	PAX/BU+SS/PL/B		
ΣΥΝΟΛΟ: 5 572 041	ΣΥΝΟΛΟ: 4 905 318	666 723	11.97

Υ.Π.Α.- Ο.Α.	TASC	ΥΠΕΡΒΑΣΗ	ΥΠΕΡΒΑΣΗ %
Non-scheduled AVG ARR-DEP	PAX/HO/PL/B		
ΣΥΝΟΛΟ: 3 384 657	ΣΥΝΟΛΟ: 1 350 544	2 034 113	60.10

Αλλά, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στην παράγραφο 2.1., πρέπει από το σύνολο των μετακινήσεων -κάθε επιβάτης αντιστοιχεί σε μία μετακίνηση- του αρχείου ραχορίβχ του συστήματος TASC, να αφαιρεθούν οι μετακινήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο εσωτερικό της Ελλάδας και να προστεθούν στο αρχείο PAX/BU+SS/PL/B.

Με τον τρόπο αυτό, δημιουργήθηκε ο Πίνακας V.13, ο οποίος είναι ο πίνακας που κυρίως θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια και αποτελείται από το αρχείο PAX/BU+SS/PL/B για τη διεθνή κίνηση και το άθροισμα των PAX/BU+SS/PL/B1 και PAX/HO/PL/B για την κίνηση εσωτερικού. (Πίνακας V.13: σελίδα 105)¹.

Από τον Πίνακα V.8, προκύπτει:

ΠΙΝΑΚΑΣ V.11

TASC: Συνολική Αεροπορική Κίνηση Εσωτερικού, λόγω διακοπών

Ζώνη	Σύνολο Μετακινήσεων εντός Ελλάδας
7 ATTICA	225 547
8 C/W MACED	150 869
9 E.MAC/TRA	46 119
10 CEN.GREEC	0
11 W. GREECE	14 548
12 N.PELOPON	0
13 S.PELOPON	6 739
14 GREEK ISL	82 826
ΣΥΝΟΛΟ	526 647

1. Ο πίνακας αυτός, προκύπτει με βάση τον Πίνακα V.12.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Ετσι, μετά από πρόσθεση και αφαίρεση των συνολικών μετακινήσεων του Πίνακα V.11, ο Πίνακας V.10 μεταβάλλεται ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ V.12 : Σύγκριση των Στοιχείων Υ.Π.Α.- Ο.Α. και TASC, έτος 1989

Υ.Π.Α.- Ο.Α.	TASC	ΥΠΕΡΒΑΣΗ	ΥΠΕΡΒΑΣΗ %
Scheduled AVG ARR-DEP	PAX/BU+SS/PL/B		
ΣΥΝΟΛΟ: 5 572 041	ΣΥΝΟΛΟ: 4 905 318 + 526 647		
5 572 041	5 431 965	140 076	2.50

Υ.Π.Α.- Ο.Α.	TASC	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ %
Non-scheduled AVG ARR-DEP	PAX/HO/PL/B		
ΣΥΝΟΛΟ: 3 384 657	ΣΥΝΟΛΟ: 1 350 544 - 526 647		
3 384 657	823 897	2 560 760	75.66

Από τον Πίνακα V.12, διαπιστώνεται ότι:

- οι προβλέψεις του συστήματος TASC, για την αεροπορική κίνηση με τακτικές πτήσεις το έτος 1989, είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα, αφού η πραγματική αεροπορική κίνηση υποεκτιμάται μόνο κατά 2.50%
- αντίθετα, το σύστημα TASC, υπολογίζει την αεροπορική κίνηση λόγω διακοπών, κατά 75.66% μικρότερη από την πραγματοποιηθείσα.

Επομένως, το αρχείο PAX/BU+SS/PL/B του συστήματος TASC μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εύρεση της προέλευσης και του προορισμού κάθε αεροπορικής μετακίνησης που λαμβάνει χώρα μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και κατ'επέκταση, για την πρόβλεψη πιθανών διαπεριφερειακών αεροπορικών συνδέσεων.

Όπως είναι γνωστό, από το Πρώτο Μέρος της εργασίας αυτής, ο Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. για τις διαπεριφερειακές συνδέσεις ορίζει ότι αυτές αποτελούνται από τακτικές πτήσεις. Συμπεραίνεται λοιπόν, ότι η ζήτηση σε τακτικές πτήσεις θα καθορίσει -για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας τους- τη ζήτηση σε διαπεριφερειακές υπηρεσίες.

Αλλά, μετά την πλήρη φιλελευθεροποίηση στις αεροπορικές μεταφορές, οι τακτικές πτήσεις θα γίνουν ανταγωνιστικές ως προς το κόστος και θα απειλήσουν τη λειτουργία των πτήσεων charters.

Αναμένεται λοιπόν, ένα ποσοστό της ζήτησης σε πτήσεις charters να μεταφερθεί στις διαπεριφερειακές συνδέσεις, αφού αυτές θα έχουν το πλεονέκτημα των πτήσεων charters να φτάνουν απ'ευθείας στον τελικό προορισμό, θα έχουν όλα τα πλεονεκτήματα των τακτικών πτήσεων και επιπλέον προσιτό κόστος.

Επομένως, για την πρόβλεψη των διαπεριφερειακών συνδέσεων που είναι δυνατόν να λειτουργήσουν μακροπρόθεσμα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η μεταφερόμενη από τις έκτακτες πτήσεις ζήτηση¹.

1. Ο παράγοντας αυτός έχει αγνοηθεί, διότι ο υπολογισμός του είναι αντικείμενο οικονομοτεχνικής μελέτης.

Ομως, ενώ η ζήτηση σε τακτικές πτήσεις παρουσιάζει μία σταθερότητα, αφού οφείλεται στην ανάγκη μετακίνησης για λόγους εργασίας ή προσωπικών υποθέσεων, η ζήτηση σε έκτακτες πτήσεις είναι ευμετάβλητη, διότι εξαρτάται από το τουριστικό ρεύμα κάθε έτους, το οποίο κατά ένα μέρος, επηρεάζεται από πολλούς εξωτερικούς παράγοντες, όπως ο ανταγωνισμός άλλων χωρών, η διαφήμιση, οι προσφερόμενες υπηρεσίες, το κόστος κ.λ.π.

Παρ'όλα αυτά, ένα τμήμα της τουριστικής κίνησης παραμένει σταθερό και δεν επηρεάζεται από τους παραπάνω παράγοντες, διότι εκφράζει μια συνειδητή επιλογή του τόπου διακοπών. Αρα, ένα ποσοστό της αεροπορικής κίνησης λόγω διακοπών είναι σταθερό, αφού αποτελείται από "ανελαστικούς" επιβάτες.

Επομένως, οι μετακινήσεις με πτήσεις charters, που εμφανίζονται στους πίνακες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του έτους 1989, είναι μετακινήσεις "ελαστικών" και "ανελαστικών" επιβατών, των οποίων ο αριθμός εκφράζει τη συνολική ζήτηση.

Η εκτίμηση αυτή, αποτελεί μία εξήγηση για την μεγάλη απόκλιση του αρχείου PAX/HO/PL/B του TASC από την πραγματική αεροπορική κίνηση σε έκτακτες πτήσεις, που παρουσιάζεται με τα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Θεωρείται, δηλαδή, ότι το αρχείο του Tasc εμφανίζει μόνο τις "ανελαστικές" μετακινήσεις.

Ο Πίνακας V.14, που ακολουθεί, συγκεντρώνει τα στοιχεία από το TASC και τις Υ.Π.Α.-Ο.Α, με στόχο την ευκολότερη μεταξύ τους σύγκριση.

Σημειώνεται ότι η μεγάλη διαφορά που υπάρχει στην κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού, ανάμεσα στα στοιχεία των Υ.Π.Α.-Ο.Α. και στα δεδομένα του αρχείου PAX/(BU+SS)+HO/PL/B παρ'όλο που στο σύνολο είναι μικρή, ερμηνεύεται, αφού η πραγματική κίνηση εσωτερικού (στοιχεία Υ.Π.Α.-Ο.Α.) περιλαμβάνει και ένα μέρος της διεθνούς κίνησης (αλλοδαποί που συνδιάζουν πτήση εσωτερικού και εξωτερικού για να φτάσουν στον προορισμό τους), όπως αυτή εννοείται κατά το TASC.

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.11 : TASC 1989 - Αεροπορική Κίνηση

ΠΙΝΑΚΕΣ TASC	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Υ.Π.Α.-Ο.Α.	5 572 041	4 211 652	75.59 %	1 360 389	24.41 %
PAX/BU+SS/PL/B	4 905 318	3 266 730	66.60 %	1 638 588	33.40 %
PAX/HO/PL/B	1 350 544	526 647	39.00 %	823 897	61.00 %
PAX/(BU+SS)+HO/ /PL/B	5 431 965	3 793 378	69.83 %	(1 638 587)	30.17 %

Σημείωση:

Η αεροπορική κίνηση εξωτερικού, στην τρίτη περίπτωση είναι σε παρένθεση, γιατί το αρχείο PAX/(BU+SS)+HO/PL/B έχει προκύψει με πρόσθεση στο PAX/BU+SS/PL/B μόνο της κίνησης εσωτερικού από το PAX/HO/PL/B. (Πίνακας V.13).

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.α. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ				Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ				ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
			Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.		
BELGIUM	BRU	1	900	311	70713	34873	901	324	73575	35661	7	ATHENS
	LGG	1	1	24	4	2736	0	21	0	2340	7	
	OST	1	0	0	0	0	0	1	0	0	7	
DENMARK	BLL	2	0	19	0	2312	0	19	0	2296	7	
	CPH	2	740	118	41005	15965	754	114	43678	15870	7	
FRANCE	BOD	5	0	50	0	5009	0	61	0	5782	7	
	CER	3	0	0	0	0	0	1	0	149	7	
	FNI	6	0	0	0	0	0	1	0	0	7	
	LDE	5	0	1	0	122	0	1	0	121	7	
	LIL	3	0	76	0	8216	0	72	0	8139	7	
	LYS	5	124	208	6051	22786	125	213	5980	22628	7	
	MLH	5	0	165	0	17948	0	170	0	17142	7	
	MRS	6	129	92	8779	9760	129	94	8491	8644	7	
	MZM	3	0	4	0	325	0	3	0	128	7	
	NCE	6	77	6	5183	1	78	5	4822	594	7	
	NTE	5	0	129	0	12542	0	140	0	13938	7	
	PAR	4	882	916	125537	126555	891	972	130188	122518	7	
	SXB	3	12	51	1002	5006	13	64	1354	5987	7	
	TLS	6	0	77	0	11667	0	84	0	10430	7	
	TUF	5	0	0	0	0	0	1	0	118	7	
	VAF	5	0	20	0	2541	0	21	0	2613	7	
GERMANY	DRS	30	0	0	0	0	0	2	0	93	7	
	LEJ	30	3	0	96	0	5	0	112	0	7	
	SXF	30	337	26	18602	1055	343	23	18993	648	7	
	BER	30	7	22	515	1617	7	22	563	1554	7	
	CGN	26	0	2	0	116	1	1	0	0	7	
	DUS	26	651	176	25959	26628	105	174	27935	26263	7	
	FRA	27	1428	209	138876	9042	1491	210	154673	8332	7	
	HAJ	25	2	28	197	2500	1	30	24	2529	7	
	HAM	25	100	88	2248	11334	100	88	2180	10835	7	
	MUC	29	492	387	36323	46438	508	405	38428	44723	7	
	NUE	27	1	35	0	2458	0	32	0	1905	7	
	SCN	27	0	1	0	0	0	5	0	0	7	
	STR	28	323	137	12176	5346	325	129	12925	5622	7	
IRELAND	DUB	21	0	40	0	4020	0	39	0	3933	7	
	SNN	21	0	3	0	0	2	3	0	0	7	
ITALY	BLQ	17	0	41	0	4140	0	35	0	3779	7	
	BRI	19	0	10	0	795	0	6	0	482	7	
	CTA	20	0	8	0	601	0	12	0	793	7	
	GOA	15	0	1	0	0	0	1	0	0	7	
	MIL	15	881	127	78901	17165	922	147	81254	17299	7	
	NAP	19	0	11	0	453	0	8	0	234	7	
	QTV	16	0	10	0	918	0	13	0	967	7	
	ROM	18	1943	46	193975	1866	1961	81	210961	2109	7	
	TRS	16	0	1	0	3	0	0	0	0	7	
	VCE	16	0	4	0	205	0	4	0	188	7	
VRN	16	0	24	0	3313	0	28	0	3703	7		

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.β. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ			ΠΟΛΗ			ΖΩΝΗ			Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ						Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ						ΖΩΝΗ		ΠΟΛΗ	
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ													
			Scheduled		Non-sched.		Scheduled		Non-sched.		Scheduled		Non-sched.		Scheduled		Non-sched.		Scheduled		Non-sched.			
LUXEMBOURG	LUX	22	93	49	7992	72			93	78	7888	120	7	ATHENS										
NETHERLAND	AMS	24	849	222	94607	20879			852	208	100470	21013	7											
PORTUGAL	LIS	37	105	2	8013	142			105	3	8218	210	7											
	OPD	37	2	0	50	0			0	0	0	0	7											
SPAIN	AGP	36	0	6	0	337			0	12	0	327	7											
	BCN	34	305	134	17081	17916			309	133	17277	442	7											
	MAD	35	645	107	42544	7258			639	78	41893	7200	7											
	PMI	36	0	10	0	176			1	9	285	4	7											
	TFS	36	0	14	0	921			0	16	0	1076	7											
U.K.	BHX	32	1	77	0	11046			0	75	0	10401	7											
	BRS	33	0	4	0	95			0	3	0	0	7											
	EDI	31	0	1	0	0			0	0	0	0	7											
	EMA	33	0	1	0	0			0	0	0	0	7											
	GLA	31	0	46	0	6264			0	46	0	6306	7											
	LON	33	1260	983	243397	102828			1248	982	239828	99501	7											
	MAN	32	39	286	1220	35286			54	270	1663	35362	7											
	MSE	32	0	2	0	0			0	1	0	0	7											
	NCL	32	0	46	0	3667			0	45	0	3486	7											
	STN	33	0	8	0	170			1	5	252	170	7											
BELGIUM	BRU	1	0	78	0	9068			0	78	0	9195	11	KERKYRA										
DENMARK	CPH	2	0	44	0	8744			0	44	0	8831	11											
FRANCE	LIL	3	0	1	0	30			0	0	0	0	11											
	LYS	5	0	15	0	1427			0	12	0	1056	11											
	MLH	5	0	3	0	319			0	3	0	252	11											
	MRS	6	0	10	0	1091			0	12	0	1103	11											
	NCE	6	0	2	0	116			0	2	0	119	11											
	PAR	4	0	47	0	5929			0	47	0	6503	11											
GERMANY	SXF	30	0	2	0	50			0	2	0	50	11											
	BER	30	0	47	0	4046			0	47	0	4040	11											
	DUS	26	29	154	2095	24150			30	155	2425	24532	11											
	FRA	27	31	59	2863	8531			31	59	2689	8237	11											
	HAJ	25	0	26	0	3184			0	26	0	3099	11											
	HAM	25	0	27	0	2968			0	27	0	3006	11											
	MUC	29	0	148	0	22586			0	147	0	22362	11											
	NUE	27	0	63	0	2117			0	63	0	2034	11											
	STR	28	26	26	1282	3474			24	26	1314	3499	11											
IRELAND	DUB	21	0	67	0	6967			0	67	0	6913	11											
ITALY	MIL	15	16	39	1330	3476			17	40	1837	3646	11											
	NAP	19	0	7	0	747			0	7	0	524	11											
	PMO	20	0	10	0	863			0	10	0	867	11											
	RMI	17	0	0	0	0			0	20	0	248	11											
	ROM	18	20	0	2289	0			22	0	2171	0	11											
	VCE	16	0	0	0	0			0	4	0	657	11											
NETHERLAND	AMS	24	28	138	2416	16512			25	138	2310	16425	11											
SPAIN	MAD	35	1	0	133	0			1	0	156	0	11											

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.γ. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ			ΠΟΛΗ			ΖΩΝΗ			Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ						Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ						ΖΩΝΗ		ΠΟΛΗ	
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ													
			Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.				Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.													
U.K.	BFS	31	0	71	0	9327	0	72	0	8935	11	KERKYRA												
	BHX	32	0	198	0	32657	0	198	0	32475	11													
	BOH	33	0	13	0	1666	0	12	0	1637	11													
	BRS	33	0	141	0	17872	0	150	0	19402	11													
	CWL	32	0	82	0	10689	0	82	0	10436	11													
	EDI	31	0	0	0	0	0	1	0	0	11													
	EMA	33	0	147	0	16940	0	146	0	16943	11													
	GLA	31	0	135	0	23624	0	130	0	23599	11													
	LON	33	29	922	3449	155712	28	925	3806	155380	11													
	MAN	32	0	631	0	104483	0	624	0	102978	11													
	NCL	32	0	147	0	18299	0	144	0	17990	11													
	STN	33	0	47	0	5773	0	46	0	5604	11													
DENMARK	BLL	2	0	17	0	1582	0	16	0	1566	14	CHANIA												
GERMANY	DUS	26	0	48	0	5650	0	47	0	5420	14													
	FRA	27	0	17	0	2283	0	17	0	2292	14													
	HAM	25	0	5	0	520	0	5	0	46	14													
	MUC	29	0	53	0	5249	0	54	0	4483	14													
	STR	28	0	25	0	4032	0	25	0	3914	14													
ITALY	NAP	19	0	0	0	1	0	0	0	51	14													
NETHERLAND	AMS	24	0	42	0	4762	0	42	0	4448	14													
PORTUGAL	FCN	37	0	0	0	0	0	1	0	0	14													
U.K.	LON	33	0	104	0	21081	0	103	0	20959	14													
	MAN	32	0	52	0	6562	0	52	0	6550	14													
GERMANY	FRA	27	0	26	0	1263	0	26	0	1290	12	KEFALONIA												
U.K.	BHX	32	0	45	0	5153	0	45	0	5134	12													
	CWL	32	0	12	0	1524	0	12	0	1521	12													
	LON	33	0	178	0	23187	0	179	0	23325	12													
	MAN	32	0	102	0	13383	0	101	0	13339	12													
FRANCE	LYS	5	0	16	0	1526	0	17	0	1655	12	ARAXOS												
	MRS	6	0	19	0	1916	0	18	0	1910	12													
	PAR	4	0	48	0	6522	0	47	0	6167	12													
	TLS	6	0	2	0	361	0	2	0	361	12													
GERMANY	BER	30	0	23	0	1453	0	23	0	1428	12													
	DUS	26	0	26	0	2811	0	26	0	2841	12													
	FRA	27	0	26	0	3062	0	26	0	3088	12													
	HAI	25	0	1	0	94	0	20	0	2222	12													
	HAM	25	0	20	0	2151	0	2	0	158	12													
	MUC	29	0	51	0	3874	0	47	0	3654	12													
ITALY	MIL	15	0	12	0	550	0	12	0	544	12													
BELGIUM	BRU	1	0	201	0	27924	0	202	0	28496	14	IRAKLION												
	LGG	1	0	28	0	2946	0	24	0	2870	14													
DENMARK	BLL	2	0	106	0	20921	0	104	0	20956	14													
	CPH	2	0	94	0	18063	0	94	0	17840	14													

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.δ. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ			ΠΟΛΗ			ΖΩΝΗ			Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ						Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ						ΖΩΝΗ		ΠΟΛΗ	
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ													
			Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.				Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.													
FRANCE	BOD	5	0	0	0	0			0	5	0	309	14	ΙΡΑΚΛΙΟΝ										
	LIL	3	0	9	0	282			0	9	0	292	14											
	LYS	5	0	28	0	3392			0	28	0	3512	14											
	MLH	5	0	130	0	15233			0	128	0	15035	14											
	MRS	6	0	1	0	132			0	2	0	130	14											
	NCE	6	0	2	0	31			0	2	0	0	14											
	NTE	5	0	20	0	966			0	21	0	1074	14											
	PAR	4	0	196	0	27566			0	199	0	27140	14											
	TLS	6	0	5	0	348			0	1	0	41	14											
GERMANY	SXF	30	0	36	0	3608			0	36	0	3602	14											
	BER	30	0	122	0	13275			0	122	0	13076	14											
	BRE	25	0	30	0	3615			0	27	0	3280	14											
	CGN	26	0	24	0	3249			0	28	0	3658	14											
	DUS	26	0	445	0	85052			0	439	0	85547	14											
	FRA	27	67	315	5340	40877			67	322	6227	41928	14											
	HAJ	25	0	53	0	8765			0	51	0	8715	14											
	HAM	25	0	238	0	34012			0	239	0	34702	14											
	MUC	29	4	440	191	70902			4	430	87	68882	14											
	NUE	27	0	86	0	13083			0	86	0	13457	14											
	SCN	27	0	23	0	2784			0	34	0	4090	14											
	STR	28	0	179	0	26625			0	179	0	27281	14											
IRELAND	DUB	21	0	47	0	5004			0	47	0	4997	14											
ITALY	BLQ	17	0	15	0	648			0	15	0	769	14											
	MIL	15	1	88	204	7995			0	91	0	8599	14											
	NAP	19	0	12	0	803			0	11	0	678	14											
	PMO	20	0	0	0	0			0	1	0	0	14											
	QTV	16	0	0	0	0			0	2	0	0	14											
	ROM	18	1	29	192	1272			0	31	0	1454	14											
	TRN	15	0	24	0	1610			0	29	0	1702	14											
	VRN	16	0	31	0	2086			0	20	0	1553	14											
NETHERLAND	AMS	24	0	647	0	101768			0	639	0	100881	14											
	MST	23	0	42	0	5075			0	50	0	6258	14											
PORTUGAL	FNC	37	0	0	0	0			0	1	0	0	14											
SPAIN	LPA	36	0	0	0	0			0	1	0	0	14											
	TFS	36	0	0	0	1			0	1	0	0	14											
U.K.	BFS	31	0	27	0	3469			0	28	0	3745	14											
	BHX	32	0	157	0	20091			0	157	0	20140	14											
	BRS	33	0	93	0	12248			0	91	0	12095	14											
	CWL	32	0	59	0	7286			0	58	0	6999	14											
	EMA	33	0	112	0	13963			0	111	0	13971	14											
	GLA	31	0	80	0	14330			0	80	0	14301	14											
	LON	33	0	600	0	117558			0	604	0	116384	14											
	LPL	32	0	0	0	0			0	1	0	28	14											
	MAN	32	0	420	0	67847			0	419	0	67909	14											
	NCL	32	0	96	0	12026			0	97	0	12179	14											

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.ε. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ				Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ				ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
			Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.		
GERMANY	MUC	29	0	26	0	1793	0	26	0	1792	14	CHIOS
NETHERLAND	AMS	24	0	25	0	1112	0	25	0	1170	14	
BELGIUM	BRU	1	0	46	0	3096	0	46	0	2695	14	MYKONOS
FRANCE	PAR	4	0	13	0	1242	0	13	0	1239	14	
GERMANY	DUS	26	0	50	0	3872	0	51	0	4017	14	
	MUC	29	0	88	0	8468	0	88	0	8210	14	
NETHERLAND	AMS	24	0	23	0	2963	0	23	0	2116	14	
U.K.	GLA	31	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	LON	33	0	68	0	7767	0	67	0	7374	14	
	MAN	32	0	44	0	4725	0	44	0	4434	14	
BELGIUM	BRU	1	0	22	0	751	0	22	0	742	14	SKIATHOS
GERMANY	DUS	26	0	48	0	3616	0	49	0	3767	14	
	MUC	29	0	72	0	4728	0	71	0	4571	14	
	STR	28	0	25	0	1522	0	25	0	1509	14	
ITALY	MIL	15	0	30	0	2069	0	30	0	1992	14	
	ROM	18	0	5	0	190	0	5	0	184	14	
NETHERLAND	AMS	24	0	47	0	3578	0	47	0	3567	14	
U.K.	CWL	32	0	12	0	1557	0	12	0	1559	14	
	LON	33	0	251	0	27730	0	249	0	27712	14	
	MAN	32	0	117	0	12096	0	117	0	11955	14	
BELGIUM	BRU	1	0	23	0	1613	0	23	0	1799	14	SANTORINI
DENMARK	CPH	2	0	23	0	3410	0	23	0	3401	14	
FRANCE	PAR	4	0	13	0	512	0	13	0	415	14	
GERMANY	DUS	26	0	51	0	3969	0	50	0	4040	14	
	HAI	25	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	MUC	29	0	131	0	13937	0	131	0	13836	14	
ITALY	MIL	15	0	16	0	1023	0	16	0	987	14	
NETHERLAND	AMS	24	0	1	0	0	0	1	0	20	14	
U.K.	BRS	33	0	0	0	0	0	1	0	128	14	
	LON	33	0	22	0	3504	0	22	0	3485	14	
	MAN	32	0	20	0	2279	0	19	0	2152	14	
BELGIUM	BRU	1	0	85	0	7703	0	86	0	7459	14	KOS
DENMARK	BLL	2	0	40	0	9372	0	38	0	9110	14	
	CPH	2	0	108	0	16906	0	106	0	17180	14	
FRANCE	PAR	4	0	10	0	1041	0	10	0	1007	14	
GERMANY	SXF	30	0	26	0	1036	0	26	0	1053	14	
	BER	30	0	51	0	2603	0	51	0	2450	14	
	CGN	26	0	1	0	281	0	0	0	0	14	
	DUS	26	0	117	0	24975	0	118	0	25194	14	
	FRA	27	0	48	0	6206	0	48	0	6317	14	
	HAI	25	0	17	0	1588	0	22	0	2339	14	
	HAM	25	0	53	0	6766	0	50	0	6414	14	
	MUC	29	0	138	0	21132	0	134	0	20465	14	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.στ. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ				Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ				ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
			Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.		
GERMANY	STR	28	0	29	0	2159	0	29	0	2403	14	KOS
NETHERLAND	AMS	24	0	282	0	37717	0	284	0	37722	14	
SPAIN	LPA	36	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	TFS	36	0	1	0	0	0	1	0	0	14	
U.K.	BHX	32	0	55	0	7175	0	51	0	6705	14	
	EMA	33	0	25	0	2818	0	27	0	3264	14	
	GLA	31	0	52	0	8220	0	50	0	7761	14	
	LON	33	0	287	0	45099	0	289	0	44945	14	
	MAN	32	0	214	0	29954	0	211	0	29987	14	
	NCL	32	0	26	0	3051	0	27	0	3051	14	
FRANCE	CER	3	0	2	0	156	0	2	0	273	13	KALAMATA
	LYS	5	0	21	0	2687	0	23	0	1454	13	
	MRS	6	0	7	0	946	0	24	0	1465	13	
	PAR	4	0	62	0	7012	0	69	0	7837	13	
	TUF	5	0	5	0	722	0	4	0	463	13	
GERMANY	MUC	29	0	23	0	1814	0	23	0	1779	13	
U.K.	LON	33	0	22	0	2384	0	21	0	2371	13	
	MAN	32	0	0	0	0	0	1	0	0	13	
DENMARK	BLL	2	0	20	0	1832	0	19	0	1843	9	KAVALA
	CPH	2	0	15	0	1353	0	15	0	1452	9	
GERMANY	SXF	30	0	38	0	481	0	38	0	457	9	
	CGN	26	0	0	0	0	0	1	0	88	9	
	DUS	26	0	19	0	1510	0	22	0	1695	9	
	FRA	27	0	1	0	0	0	0	0	0	9	
	MUC	29	0	50	0	3186	0	51	0	3062	9	
IRELAND	DUB	21	0	1	0	90	0	0	0	0	9	
NETHERLAND	AMS	24	0	24	0	1386	0	25	0	1412	9	
U.K.	LON	33	0	66	0	8099	0	67	0	8047	9	
	MAN	32	0	17	0	1875	0	16	0	1843	9	
U.K.	LON	33	0	23	0	638	0	23	0	640	14	LIMNOS
BELGIUM	BRU	1	0	23	0	2289	0	23	0	2219	14	MITILINI
DENMARK	BLL	2	0	24	0	2786	0	24	0	2792	14	
	CPH	2	0	50	0	6643	0	49	0	6727	14	
GERMANY	DUS	26	0	51	0	2804	0	51	0	2800	14	
	FRA	27	0	27	0	1103	0	27	0	1149	14	
	MUC	29	0	87	0	5097	0	87	0	5023	14	
ITALY	ROM	18	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
NETHERLAND	AMS	24	0	76	0	7676	0	76	0	7624	14	
U.K.	LON	33	0	71	0	9840	0	71	0	9779	14	
	MAN	32	0	49	0	5739	0	49	0	5741	14	
FRANCE	PAR	4	0	25	0	2454	0	25	0	2839	11	PREVEZA
GERMANY	MUC	29	0	23	0	2231	-	0	0	2200	11	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.ζ. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ				Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ				ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
			Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.	Scheduled	Non-sched.		
NETHERLAND	AMS	24	0	52	0	4289	0	52	0	4273	11	PREVEZA
U.K.	BRS	33	0	12	0	1340	0	12	0	1344	11	
	LON	33	0	99	0	16325	0	99	0	16463	11	
	MAN	32	0	22	0	3592	0	22	0	3615	11	
BELGIUM	BRU	1	0	123	0	14202	0	125	0	14084	14	RHODOS
	LGG	1	0	1	0	0	0	0	0	0	14	
DENMARK	BLL	2	0	123	0	23893	0	127	0	23957	14	
	CPH	2	0	116	0	23272	0	111	0	22957	14	
FRANCE	LYS	5	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	MLH	5	0	22	0	810	0	22	0	827	14	
	NCE	6	0	1	0	113	0	0	0	0	14	
	PAR	4	0	18	0	1260	0	20	0	1425	14	
GERMANY	BER	30	0	75	0	4415	0	77	0	4310	14	
	CGN	26	0	2	0	77	0	2	0	361	14	
	DUS	26	0	359	0	64565	0	356	0	64266	14	
	FRA	27	1	124	139	16255	1	103	142	14598	14	
	HAJ	25	0	60	0	7470	0	64	0	7901	14	
	HAM	25	0	114	0	15546	0	115	0	15078	14	
	MUC	29	0	265	0	34551	0	323	0	34774	14	
	NUE	27	0	54	0	5467	0	54	0	5478	14	
	STR	28	0	91	0	13469	0	109	0	15513	14	
IRELAND	DUB	21	0	22	0	1798	0	22	0	1796	14	
ITALY	BLQ	17	0	26	0	1918	0	29	0	1873	14	
	CAG	20	0	1	0	0	0	0	0	0	14	
	CTA	20	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	GOA	15	0	0	0	0	0	1	0	0	14	
	MIL	15	0	75	0	7009	0	76	0	6869	14	
	NAP	19	0	16	0	1092	0	16	0	845	14	
	RMI	17	0	2	0	0	0	1	0	0	14	
	ROM	18	1	34	399	1898	1	34	402	2090	14	
	TRN	15	0	12	0	535	0	15	0	568	14	
	VRN	16	0	14	0	637	0	11	0	519	14	
LUXEMBOURG	LUX	22	0	32	0	3155	0	31	0	3164	14	
NETHERLAND	AMS	24	0	345	0	47638	0	341	0	47128	14	
	MST	23	0	40	0	4504	0	44	0	4841	14	
SPAIN	LPA	36	0	1	0	0	0	1	0	0	14	
	TFS	36	0	7	0	0	0	3	0	0	14	
U.K.	BFS	31	0	25	0	3332	0	26	0	3338	14	
	BHX	32	0	88	0	17071	0	88	0	17011	14	
	BRS	33	0	81	0	10255	0	79	0	10476	14	
	CWL	32	0	59	0	7572	0	58	0	7316	14	
	EMA	33	0	80	0	9736	0	77	0	9588	14	
	GLA	31	0	54	0	8938	0	53	0	8879	14	
	LBA	32	0	1	0	0	0	0	0	0	14	
	LON	33	0	574	0	98556	0	569	0	98101	14	
	MAN	32	0	476	0	72927	0	473	0	72742	14	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.η. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ			ΠΟΛΗ			ΖΩΝΗ			Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ						Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ						ΖΩΝΗ		ΠΟΛΗ	
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ															
			Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.															
U.K.	NCL	32	0	75	0	9365	0	76	0	9343	14	RHODOS												
	STN	33	0	21	0	2774	0	21	0	2684	14													
BELGIUM	BRU	1	48	1	2250	0	48	3	2382	0	8	THES/NIKI												
	LGG	1	0	0	0	0	0	3	0	0	8													
DENMARK	BLL	2	0	47	0	6802	0	46	0	6552	8													
	CPH	2	52	48	2358	9021	50	49	2363	9497	8													
FRANCE	PAR	4	192	0	5722	0	192	0	6092	0	8													
GERMANY	SXF	30	0	22	0	963	0	22	0	898	8													
	BER	30	0	49	0	1586	0	49	0	1332	8													
	CGN	26	0	1	0	200	0	1	0	182	8													
	DUS	26	356	92	21707	20236	353	94	24782	18764	8													
	FRA	27	673	41	37836	4892	671	39	34794	4645	8													
	HAI	25	1	0	162	0	1	0	69	0	8													
	HAM	25	0	48	0	7113	0	49	0	6929	8													
	MUC	29	366	90	23061	13596	366	90	29636	12775	8													
	NUE	27	0	21	0	701	0	21	0	678	8													
	STR	28	283	27	17045	2293	282	27	20203	3402	8													
ITALY	MIL	15	0	4	0	0	0	4	0	0	8													
	ROM	18	2	0	223	0	2	0	0	0	8													
NETHERLAND	AMS	24	93	49	5755	2806	95	52	5752	2650	8													
SPAIN	BCN	34	0	1	0	64	0	1	0	64	8													
	PMI	36	0	1	0	0	0	1	0	0	8													
U.K.	BHX	32	0	55	0	6218	0	56	0	6052	8													
	BRS	33	0	2	0	0	0	2	0	0	8													
	CWL	32	0	10	0	0	0	10	0	0	8													
	EMA	33	0	2	0	0	0	2	0	0	8													
	GLA	31	0	1	0	2	0	0	0	0	8													
	LON	33	79	389	8396	31930	74	403	8249	31352	8													
	MAN	32	0	241	0	17853	0	252	0	17902	8													
	NCL	32	0	25	0	2791	0	23	0	2938	8													
BELGIUM	BRU	1	0	54	0	3928	0	54	0	3819	14	SAMOS												
DENMARK	CPH	2	0	102	0	12086	0	99	0	11890	14													
FRANCE	PAR	4	0	0	0	0	0	1	0	0	14													
GERMANY	SXF	30	0	26	0	905	0	26	0	893	14													
	DUS	26	0	111	0	14648	0	111	0	14752	14													
	FRA	27	0	27	0	1696	0	27	0	1646	14													
	HAI	25	0	0	0	0	0	1	0	0	14													
	HAM	25	0	26	0	3006	0	27	0	2968	14													
	MUC	29	0	127	0	13850	0	126	0	13489	14													
	STR	28	0	27	0	1219	0	27	0	1200	14													
ITALY	MIL	15	0	0	0	0	0	1	0	128	14													
NETHERLAND	AMS	24	0	82	0	9394	0	82	0	9331	14													

ΠΙΝΑΚΑΣ V.4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ: V.4.Θ. - ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	ΑΦΙΞΕΙΣ				ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ				ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ
			ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			
			Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.		Scheduled Non-sched.			
U.K.	LON	33	0	25	0	3211	0	25	0	3196	14	SAMOS
	MAN	32	0	47	0	5412	0	46	0	5532	14	
GERMANY	DUS	26	0	28	0	3371	0	29	0	3399	12	ZAKYNTHOS
	FRA	27	0	26	0	1164	0	26	0	1030	12	
	MUC	29	0	27	0	2831	0	26	0	2756	12	
NETHERLAND	AMS	24	0	52	0	3020	0	52	0	2901	12	
U.K.	BFS	31	0	1	0	0	0	0	0	0	12	
	BHX	32	0	76	0	8951	0	75	0	8850	12	
	BRS	33	0	37	0	5120	0	37	0	5052	12	
	CWL	32	0	26	0	3317	0	26	0	3385	12	
	EMA	33	0	21	0	2576	0	21	0	2585	12	
	GLA	31	0	22	0	2910	0	22	0	2882	12	
	LON	33	0	399	0	49173	0	399	0	49400	12	
	MAN	32	0	220	0	25711	0	221	0	25956	12	
	NCL	32	0	22	0	3061	0	23	0	3144	12	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.5: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.5.α. - ΠΗΓΗ: Ο.Α.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ		ΠΟΛΗ		Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ				Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ			
				ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
				Schedu	led Non-sched.	Schedu	led Non-sched.	Schedu	led Non-sched.	Schedu	led Non-sched.
ΑΘΗΝΑ	7	ΑΛΕΞΑΝΔ/ΠΟΛΗ	9	728		82555		729		88293	
	7	ΧΑΝΙΑ	14	1347		167842		1346		173330	
	7	ΧΙΟΣ	14	973		85201		972		88005	
	7	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	11	361		30579		365		29898	
	7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	14	2023		282349		2025		293025	
	7	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	13	339		28985		340		31627	
	7	ΚΑΣΤΟΡΙΑ	8	295		4848		295		4646	
	7	ΚΑΒΑΛΑ	9	563		53693		564		55610	
	7	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	12	407		21661		407		22690	
	7	ΚΕΡΚΥΡΑ	11	1276		104907		1274		104521	
	7	ΚΩΣ	14	843		84635		846		86866	
	7	ΚΟΖΑΝΗ	8	327		4916		328		4866	
	7	ΛΑΡΙΣΑ	10	148		947		149		1104	
	7	ΛΗΜΝΟΣ	14	684		49347		684		52719	
	7	ΜΥΚΟΝΟΣ	14	2564		64436		2561		62940	
	7	ΡΟΔΟΣ	14	1602		214071		1602		216136	
	7	ΣΑΜΟΣ	14	900		83704		900		81480	
	7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	14	846		72533		845		70878	
	7	ΣΚΙΑΘΟΣ	14	841		21777		843		21125	
	7	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	8	3312		385609		3301		379121	
	7	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	12	355		17250		355		16928	
	7	ΠΡΕΒΕΖΑ	11	353		5592		353		5364	
	7	ΣΚΥΡΟΣ	14	1875		2110		1713		1640	
	7	ΚΥΘΗΡΑ	14	7385		7188		7092		6990	
	7	ΜΗΛΟΣ	14	9640		10373		9672		10195	
	7	ΛΕΡΟΣ	14	313		4124		313		4212	
	7	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	14	22		736		22		611	
	7	ΠΑΡΟΣ	14	1582		23035		1581		23902	
	7	ΣΗΤΕΙΑ	14	10		98		10		59	
	7	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	1527		131755		1531		133633	
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	8	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	14	106		11101		106		10685	
	8	ΛΗΜΝΟΣ	14	346		6281		347		6298	
	8	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	11	69		5349		69		5139	
	8	ΛΑΡΙΣΑ	10	76		12		75		11	
	8	ΣΠΑΡΤΗ	13	76		383		76		490	
	8	ΚΩΣ	14	47		556		44		447	
	8	ΣΑΜΟΣ	14	47		471		44		475	
	8	ΡΟΔΟΣ	14	160		9567		160		9940	
	8	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	458		8041		457		8482	
	8	ΣΚΙΑΘΟΣ	14	89		834		89		1026	
	8	ΧΑΝΙΑ	14	46		2780		46		2672	
	8	ΚΩΣ	14	0		0		1		29	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.5: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.5.β. - ΠΗΓΗ: Ο.Α.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΖΩΝΗ	ΠΟΛΗ	ΖΩΝΗ	Α Φ Ι Ξ Ε Ι Σ		Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Ε Ι Σ	
				ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ Scheduled Non-sched.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Scheduled Non-sched.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ Scheduled Non-sched.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Scheduled Non-sched.
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	14	ΜΥΚΟΝΟΣ	14	175	2009	175	1789
	14	ΠΑΡΟΣ	14	68	581	68	552
	14	ΡΟΔΟΣ	14	268	20892	268	23074
	14	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	14	90	2046	90	1963
ΡΟΔΟΣ	14	ΜΥΚΟΝΟΣ	14	241	3095	242	3121
	14	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	75	419	74	515
	14	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	14	120	2598	121	2496
	14	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	14	129	1485	129	1368
	14	ΠΑΡΟΣ	14	89	756	90	964
	14	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	14	980	12977	981	12793
	14	ΚΩΣ	14	293	3524	295	3416
	14	ΚΑΣΟΣ	14	272	1462	272	1298
	14	ΣΗΤΕΙΑ	14	178	411	178	352
ΚΕΡΚΥΡΑ	11	ΠΡΕΒΕΖΑ	11	88	101	88	111
	11	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	12	88	312	88	400
	11	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	12	88	280	88	319
ΜΥΚΟΝΟΣ	14	ΧΙΟΣ	14	75	368	75	242
	14	ΣΑΜΟΣ	14	87	856	88	914
	14	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	14	211	4450	211	4859
	14	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	71	203	71	218
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	ΛΗΜΝΟΣ	14	57	615	56	648
	14	ΧΙΟΣ	14	61	324	63	252
	14	ΣΑΜΟΣ	14	69	422	68	426
	14	ΛΕΡΟΣ	14	114	1042	115	1060
ΣΑΜΟΣ	14	ΧΙΟΣ	14	72	289	72	258
	14	ΚΩΣ	14	47	298	44	386
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	12	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	12	262	520	362	705
ΚΩΣ	14	ΛΕΡΟΣ	14	101	415	101	408
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	14	ΚΑΣΟΣ	14	151	263	151	332
	14	ΣΗΤΕΙΑ	14	177	469	178	617
ΚΑΣΟΣ	14	ΣΗΤΕΙΑ	14	113	117	113	146

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α. ΚΑΤΑ ΖΟΝΕΣ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6.α.: SCHEDULED ARRIVALS

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	70717	2250	0	0	0	0	0	0	72967	1.32%	1
2 DENMARK	41005	2358	0	0	0	0	0	0	43363	0.78%	2
3 FRANCE N	1002	0	0	0	0	0	0	0	1002	0.02%	3
4 PARIS	125537	5722	0	0	0	0	0	0	131259	2.37%	4
5 FRANCE M	6051	0	0	0	0	0	0	0	6051	0.11%	5
6 FRANCE S	13962	0	0	0	0	0	0	0	13962	0.25%	6
7 ATTICA	0	388633	143903	1104	139783	39618	31627	1327746	2072414	37.40%	7
8 C/W MACED	395373	0	0	11	5139	0	490	40054	441067	7.96%	8
9 E.MAC/TRA	136248	0	0	0	0	0	0	0	136248	2.46%	9
10 CEN.GREEC	947	12	0	0	0	0	0	0	959	0.02%	10
11 W. GREECE	141078	5349	0	0	0	719	0	0	147146	2.66%	11
12 N.PELOPON	38911	0	0	0	592	0	0	0	39503	0.71%	12
13 S.PELOPON	28985	383	0	0	0	0	0	0	29368	0.53%	13
14 GREEK ISL	1305314	39631	0	0	0	0	0	0	1344945	24.27%	14
15 ITALY N	78001	0	0	0	1330	0	0	204	79535	1.44%	15
16 VENETIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	16
17 TUSCANY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	17
18 ROMA/PES	193975	223	0	0	2289	0	0	591	197078	3.56%	18
19 NAPOLI/BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	19
20 ITALY S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	20
21 IRELAND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	21
22 LUXEMBOURG	9992	0	0	0	0	0	0	0	9992	0.18%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	23
24 HOLLAND S	94607	5755	0	0	2416	0	0	0	102778	1.85%	24
25 GERMANY N	2445	162	0	0	0	0	0	0	2607	0.05%	25
26 RHUR	25959	21707	0	0	2095	0	0	0	49761	0.90%	26
27 FRANKFURT	138876	37836	0	0	2863	0	0	5479	185054	3.34%	27
28 STUTTGART	12176	17045	0	0	1282	0	0	0	30503	0.55%	28
29 MUNCHEN	36323	23061	0	0	0	0	0	191	59575	1.08%	29
30 BERLIN	19213	0	0	0	0	0	0	0	19213	0.35%	30
31 UK NORTH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	31
32 UK MID	1220	0	0	0	0	0	0	0	1220	0.02%	32
33 UK SOUTH	243397	8396	0	0	3449	0	0	0	255242	4.61%	33
34 SPAIN N	17081	0	0	0	0	0	0	0	17081	0.31%	34
35 MADRID	42544	0	0	0	133	0	0	0	42677	0.77%	35
36 SPAIN S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	36
37 PORTUGAL	8063	0	0	0	0	0	0	0	8063	0.15%	37
TOTAL	3229002	558523	143903	1115	161371	40337	32117	1374265	5540633		
PER CENT	58.28%	10.08%	2.60%	0.02%	2.91%	0.73%	0.58%	24.80%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α. ΚΑΤΑ ΖΩΝΕΣ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6.β.: NON-SCHEDULED ARRIVALS

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	37609	0	0	0	9068	0	0	64452	111129	3.27%	1
2 DENMARK	18277	15823	3185	0	8744	0	0	138924	184953	5.43%	2
3 FRANCE N	13547	0	0	0	30	0	156	282	14015	0.41%	3
4 PARIS	126555	0	0	0	8383	6522	7012	31621	180093	5.29%	4
5 FRANCE M	60948	0	0	0	1746	1526	3409	20401	88030	2.59%	5
6 FRANCE S	21428	0	0	0	1207	2277	946	624	26482	0.78%	6
7 ATTICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	7
8 C/W MACED	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	8
9 E.MAC/TRA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	9
10 CEN.GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 WEST GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	13
14 GREEK ISL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	14
15 ITALY N	17165	0	0	0	3476	550	0	20241	41432	1.22%	15
16 VENETIA	4439	0	0	0	0	0	0	2723	7162	0.21%	16
17 TUSCANY	4140	0	0	0	0	0	0	2566	6706	0.20%	17
18 ROMA/PES	1866	0	0	0	0	0	0	3360	5226	0.15%	18
19 NAPOLI/BA	1248	0	0	0	747	0	0	1896	3891	0.11%	19
20 ITALY S	601	0	0	0	863	0	0	0	1464	0.04%	20
21 IRELAND	4020	0	90	0	6967	0	0	6802	17879	0.53%	21
22 LUXEMBOURG	72	0	0	0	0	0	0	3155	3227	0.09%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	9579	9579	0.28%	23
24 HOLLAND S	20879	2806	1386	0	20801	3020	0	216608	265500	7.80%	24
25 GERMANY N	13834	7113	0	0	6152	2245	0	81288	110632	3.25%	25
26 RHUR	26744	20436	1510	0	24150	6182	0	212758	291780	8.57%	26
27 FRANKFURT	11500	5593	0	0	10648	5489	0	89754	122984	3.61%	27
28 STUTTGART	5346	2293	0	0	3474	0	0	49026	60139	1.77%	28
29 MUNCHEN	46438	13596	3186	0	24817	6705	1814	179707	276263	8.12%	29
30 BERLIN	2672	2549	481	0	4096	1453	0	25842	37093	1.09%	30
31 UK NORTH	6264	2	0	0	32951	2910	0	38289	80416	2.36%	31
32 UK MID	49999	26862	1875	0	169720	61100	0	292735	602291	17.70%	32
33 UK SOUTH	103093	31930	8099	0	215628	80056	2384	386778	827968	24.33%	33
34 SPAIN N	17916	64	0	0	0	0	0	0	17980	0.53%	34
35 MADRID	7258	0	0	0	0	0	0	0	7258	0.21%	35
36 SPAIN S	1434	0	0	0	0	0	0	1	1435	0.04%	36
37 PORTUGAL	142	0	0	0	0	0	0	0	142	0.00%	37
TOTAL	625434	129067	19812	0	553668	180035	15721	1879412	3403149		
PER CENT	18.38%	3.79%	0.58%	0.00%	16.27%	5.29%	0.46%	55.23%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α. ΚΑΤΑ ΖΩΝΕΣ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6.γ.: SCHEDULED DEPARTURES

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	73575	2382	0	0	0	0	0	0	75957	1.31%	1
2 DENMARK	43678	2363	0	0	0	0	0	0	46041	0.78%	2
3 FRANCE N	1354	0	0	0	0	0	0	0	1354	0.02%	3
4 PARIS	130188	6092	0	0	0	0	0	0	136280	2.32%	4
5 FRANCE M	5980	0	0	0	0	0	0	0	5980	0.11%	5
6 FRANCE S	13313	0	0	0	0	0	0	0	13313	0.24%	6
7 ATTICA	0	395373	136248	947	141078	38911	28985	1305314	2046856	0.00%	7
8 C/W MACED	388633	0	0	12	5349	0	383	39631	434008	6.94%	8
9 E.MAC/TRA	143903	0	0	0	0	0	0	0	143903	2.57%	9
10 CEN.GREECE	1104	11	0	0	0	0	0	0	1115	0.02%	10
11 WEST GREECE	139783	5139	0	0	0	592	0	0	145514	2.49%	11
12 N.PELOPON	39618	0	0	0	719	0	0	0	40337	0.71%	12
13 S.PELOPON	31627	490	0	0	0	0	0	0	32117	0.56%	13
14 GREEK ISL	1327746	40054	0	0	0	0	0	0	1367800	23.70%	14
15 ITALY N	81254	0	0	0	1837	0	0	0	83091	1.45%	15
16 VENETIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	16
17 TUSCANY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	17
18 ROMA/PES	210961	0	0	0	2171	0	0	402	213534	3.76%	18
19 NAPOLI/BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	19
20 ITALY S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	20
21 IRELAND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	21
22 LUXEMBOURG	7888	0	0	0	0	0	0	0	7888	0.14%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	23
24 HOLLAND S	100470	5752	0	0	2310	0	0	0	108532	1.79%	24
25 GERMANY N	2204	69	0	0	0	0	0	0	2273	0.04%	25
26 RHUR	27935	24782	0	0	2425	0	0	0	55142	0.50%	26
27 FRANKFURT	154673	34794	0	0	2689	0	0	6369	198525	2.76%	27
28 STUTTGART	12925	20203	0	0	1314	0	0	0	34442	0.23%	28
29 MÜNCHEN	38428	29636	0	0	0	0	0	87	68151	0.69%	29
30 BERLIN	19668	0	0	0	0	0	0	0	19668	0.35%	30
31 UK NORTH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	31
32 UK MID	1663	0	0	0	0	0	0	0	1663	0.03%	32
33 UK SOUTH	240080	8249	0	0	3806	0	0	0	252135	4.28%	33
34 SPAIN N	17277	0	0	0	0	0	0	0	17277	0.31%	34
35 MADRID	41893	0	0	0	156	0	0	0	42049	0.75%	35
36 SPAIN S	285	0	0	0	0	0	0	0	285	0.01%	36
37 PORTUGAL	8218	0	0	0	0	0	0	0	8218	0.15%	37
TOTAL	3306324	575389	136248	959	163854	39503	29368	1351803	5603448		
PER CENT	59.01%	10.27%	2.43%	0.02%	2.92%	0.70%	0.52%	24.12%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α. ΚΑΤΑ ΖΩΝΕΣ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ V.6.δ.: NON-SCHEDULED DEPARTURES

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	38001	0	0	0	9195	0	0	64183	111379	3.31%	1
2 DENMARK	18166	16049	3295	0	8831	0	0	138376	184717	5.49%	2
3 FRANCE N	14403	0	0	0	0	0	273	292	14968	0.44%	3
4 PARIS	122518	0	0	0	9342	6167	7837	31226	177090	5.26%	4
5 FRANCE M	62342	0	0	0	1308	1655	1917	20757	87979	2.61%	5
6 FRANCE S	19668	0	0	0	1222	2271	1465	171	24797	0.74%	6
7 ATTICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	7
8 C/W MACED	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	8
9 E.MAC/TRA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	9
10 CEN.GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 WEST GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	13
14 GREEK ISL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	14
15 ITALY N	17299	0	0	0	3646	544	0	20845	42334	1.26%	15
16 VENETIA	4858	0	0	0	657	0	0	2072	7587	0.23%	16
17 TUSCANY	3779	0	0	0	248	0	0	2642	6669	0.20%	17
18 ROMA/PES	2109	0	0	0	0	0	0	3728	5837	0.17%	18
19 NAPOLI/BA	716	0	0	0	524	0	0	1574	2814	0.08%	19
20 ITALY S	793	0	0	0	867	0	0	0	1660	0.05%	20
21 IRELAND	3933	0	0	0	6913	0	0	6793	17639	0.52%	21
22 LUXEMBOURG	120	0	0	0	0	0	0	3164	3284	0.10%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	11099	11099	0.33%	23
24 HOLLAND S	21013	2650	1412	0	20698	2901	0	214007	262681	7.80%	24
25 GERMANY N	13364	6929	0	0	6105	2380	0	81443	110221	3.27%	25
26 RHUR	26263	18946	1783	0	24532	6240	0	213822	291586	8.66%	26
27 FRANKFURT	10237	5323	0	0	10271	5408	0	90955	122194	3.63%	27
28 STUTTGART	5622	3402	0	0	3499	0	0	51820	64343	1.91%	28
29 MUNCHEN	44723	12775	3062	0	24562	6410	1779	175525	268836	7.99%	29
30 BERLIN	2295	2230	457	0	4090	1428	0	25384	35884	1.07%	30
31 UK NORTH	6306	0	0	0	32534	2882	0	38024	79746	2.37%	31
32 UK MID	49249	26892	1843	0	167494	61329	0	291333	598140	17.77%	32
33 UK SOUTH	99671	31352	8047	0	216773	80362	2371	384781	823357	24.46%	33
34 SPAIN N	442	64	0	0	0	0	0	0	506	0.02%	34
35 MADRID	7200	0	0	0	0	0	0	0	7200	0.21%	35
36 SPAIN S	1407	0	0	0	0	0	0	0	1407	0.04%	36
37 PORTUGAL	210	0	0	0	0	0	0	0	210	0.01%	37
TOTAL	596707	126612	19899	0	553311	179977	15642	1874016	3366164		
PER CENT	17.73%	3.76%	0.59%	0.00%	16.44%	5.35%	0.46%	55.67%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.7.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α.: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΦΙΞΕΩΝ-ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ V.7.α.: SCHEDULED AVG ARR-DEP

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	72146	2316	0	0	0	0	0	0	74462	1.34%	1
2 DENMARK	42342	2361	0	0	0	0	0	0	44702	0.80%	2
3 FRANCE N	1178	0	0	0	0	0	0	0	1178	0.02%	3
4 PARIS	127863	5907	0	0	0	0	0	0	133770	2.40%	4
5 FRANCE M	6016	0	0	0	0	0	0	0	6016	0.11%	5
6 FRANCE S	13638	0	0	0	0	0	0	0	13638	0.24%	6
7 ATTICA	0	392003	140076	1026	140431	39265	30306	1316530	2059635	36.96%	7
8 C/W MACED	392003	0	0	12	5244	0	437	39843	437538	7.85%	8
9 E.MAC/TRA	140076	0	0	0	0	0	0	0	140076	2.51%	9
10 CEN.GREECE	1026	12	0	0	0	0	0	0	1037	0.02%	10
11 W. GREECE	140431	5244	0	0	0	656	0	0	146330	2.63%	11
12 N.PELOPON	39265	0	0	0	656	0	0	0	39920	0.72%	12
13 S.PELOPON	30306	437	0	0	0	0	0	0	30743	0.55%	13
14 GREEK ISL	1316530	39843	0	0	0	0	0	0	1356373	24.34%	14
15 ITALY N	79628	0	0	0	1584	0	0	102	81313	1.46%	15
16 VENETIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	16
17 TUSCANY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	17
18 ROMA/PES	202468	112	0	0	2230	0	0	497	205306	3.68%	18
19 NAPOLI/BA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	19
20 ITALY S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	20
21 IRELAND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	21
22 LUXEMBOURG	8940	0	0	0	0	0	0	0	8940	0.16%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	23
24 HOLLAND S	97539	5754	0	0	2363	0	0	0	105655	1.90%	24
25 GERMANY N	2325	116	0	0	0	0	0	0	2440	0.04%	25
26 RHUR	26947	23245	0	0	2260	0	0	0	52452	0.94%	26
27 FRANKFURT	146775	36315	0	0	2776	0	0	5924	191790	3.44%	27
28 STUTTGART	12551	18624	0	0	1298	0	0	0	32473	0.58%	28
29 MUNCHEN	37376	26349	0	0	0	0	0	139	63863	1.15%	29
30 BERLIN	19441	0	0	0	0	0	0	0	19441	0.35%	30
31 UK NORTH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	31
32 UK MID	1442	0	0	0	0	0	0	0	1442	0.03%	32
33 UK SOUTH	241739	8323	0	0	3628	0	0	0	253689	4.55%	33
34 SPAIN N	17179	0	0	0	0	0	0	0	17179	0.31%	34
35 MADRID	42219	0	0	0	145	0	0	0	42363	0.76%	35
36 SPAIN S	143	0	0	0	0	0	0	0	143	0.00%	36
37 PORTUGAL	8141	0	0	0	0	0	0	0	8141	0.15%	37
TOTAL	3267663	566956	140076	1037	162613	39920	30743	1363034	5572041		
PER CENT	58.64%	10.18%	2.51%	0.02%	2.92%	0.72%	0.55%	24.46%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.7.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ Υ.Π.Α.- Ο.Α.: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΦΙΞΕΩΝ-ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ V.7.β.: NON-SCHEDULED AVG ARR-DEP

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	37805	0	0	0	9132	0	0	64318	111254	3.29%	1
2 DENMARK	18222	15936	3240	0	8788	0	0	138650	184835	5.46%	2
3 FRANCE N	13975	0	0	0	15	0	215	287	14492	0.43%	3
4 PARIS	124537	0	0	0	8863	6345	7425	31424	178592	5.28%	4
5 FRANCE M	61645	0	0	0	1527	1591	2663	20579	88005	2.60%	5
6 FRANCE S	20548	0	0	0	1215	2274	1206	398	25640	0.76%	6
7 ATTICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	7
8 C/W MACED	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	8
9 E.MAC/TRA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	9
10 CEN.GREEC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 W. GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	13
14 GREEK ISL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	14
15 ITALY N	17232	0	0	0	3561	547	0	20543	41883	1.24%	15
16 VENETIA	4649	0	0	0	329	0	0	2398	7375	0.22%	16
17 TUSCANY	3960	0	0	0	124	0	0	2604	6688	0.20%	17
18 ROMA/PES	1988	0	0	0	0	0	0	3544	5532	0.16%	18
19 NAPOLI/BA	982	0	0	0	636	0	0	1735	3353	0.10%	19
20 ITALY S	697	0	0	0	865	0	0	0	1562	0.05%	20
21 IRELAND	3977	0	45	0	6940	0	0	6798	17759	0.52%	21
22 LUXEMBOURG	96	0	0	0	0	0	0	3160	3256	0.10%	22
23 HOLLAND N	0	0	0	0	0	0	0	10339	10339	0.31%	23
24 HOLLAND S	20946	2728	1399	0	20750	2961	0	215308	264091	7.80%	24
25 GERMANY N	13599	7021	0	0	6129	2313	0	81366	110427	3.26%	25
26 RHUR	26504	19691	1647	0	24341	6211	0	213290	291683	8.62%	26
27 FRANKFURT	10869	5458	0	0	10460	5449	0	90355	122589	3.62%	27
28 STUTTGART	5484	2848	0	0	3487	0	0	50423	62241	1.84%	28
29 MUNCHEN	45581	13186	3124	0	24690	6558	1797	177616	272550	8.05%	29
30 BERLIN	2484	2390	469	0	4093	1441	0	25613	36489	1.08%	30
31 UK NORTH	6285	1	0	0	32743	2896	0	38157	80081	2.37%	31
32 UK MID	49624	26877	1859	0	168607	61215	0	292034	600216	17.73%	32
33 UK SOUTH	101382	31641	8073	0	216201	80209	2378	385780	825663	24.39%	33
34 SPAIN N	9179	64	0	0	0	0	0	0	9243	0.27%	34
35 MADRID	7229	0	0	0	0	0	0	0	7229	0.21%	35
36 SPAIN S	1421	0	0	0	0	0	0	1	1421	0.04%	36
37 PORTUGAL	176	0	0	0	0	0	0	0	176	0.01%	37
TOTAL	611071	127840	19856	0	553490	180006	15682	1876714	3384657		
PER CENT	18.05%	3.78%	0.59%	0.00%	16.35%	5.32%	0.46%	55.45%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.8: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.8.α.

PAX/BU+SS/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	15733	2507	1079	1941	1881	1810	1316	14217	40483	0.83%	1
2 DENMARK	33420	5532	2420	4170	4626	4447	3222	28527	86364	1.76%	2
3 FRANCE N	22405	4861	2192	3289	7383	7008	5069	29685	81892	1.67%	3
4 PARIS	18312	3454	1549	2432	2698	2574	1861	18151	51030	1.04%	4
5 FRANCE M	21185	3665	1613	2654	4185	4052	2943	20591	60889	1.24%	5
6 FRANCE S	6921	1452	610	987	1767	1755	1282	6682	21454	0.44%	6
7 ATTICA	0	667343	255343	251	51207	248	37583	417899	1429874	29.15%	7
8 C/W MACED	667343	0	0	138	22756	5	1	180332	870574	17.75%	8
9 E.MAC/TRA	255343	0	0	0	0	0	0	190	255533	5.21%	9
10 CEN.GREEC	251	138	0	0	2	0	0	45	436	0.01%	10
11 W. GREECE	51207	22756	0	2	0	0	0	16	73981	1.51%	11
12 N.PELOPON	248	5	0	0	0	0	0	6	259	0.01%	12
13 S.PELOPON	37583	1	0	0	0	0	0	2	37585	0.77%	13
14 GREEK ISL	417899	180332	190	45	16	6	2	0	598489	12.20%	14
15 ITALY N	9809	1851	825	1325	1634	1553	1122	7330	25449	0.52%	15
16 VENETIA	3112	769	335	501	524	499	361	2356	8456	0.17%	16
17 TUSCANY	5349	1222	524	802	895	857	620	3461	13729	0.28%	17
18 ROMA/PES	4416	744	301	478	861	804	563	2670	10836	0.22%	18
19 NAPOLI/BA	5306	871	361	591	769	694	475	4836	13901	0.28%	19
20 ITALY S	6704	1484	654	992	1151	1080	756	5569	18389	0.37%	20
21 IRELAND	4668	1588	693	928	1380	1315	947	4629	16147	0.33%	21
22 LUXEMBOURG	1708	290	124	203	203	195	141	1691	4554	0.09%	22
23 HOLLAND N	19295	5626	2489	3470	3966	3817	2765	16270	57697	1.18%	23
24 HOLLAND S	21426	4409	1962	3019	3496	3339	2417	18232	58299	1.19%	24
25 GERMANY N	23884	5392	2403	3492	4247	4053	2933	36159	82562	1.68%	25
26 RHUR	42798	10881	4860	6715	7835	7458	5402	55919	141867	2.89%	26
27 FRANKFURT	28968	8042	3580	4887	5858	5585	4044	25935	86899	1.77%	27
28 STUTTGART	11538	2608	1146	1691	2131	2048	1486	11160	33807	0.69%	28
29 MUNCHEN	8986	2219	929	1424	2331	2338	1708	8503	28437	0.58%	29
30 BERLIN	17780	2992	1350	2008	2238	2123	1533	12252	42276	0.86%	30
31 UK NORTH	27890	11002	4686	6305	6190	5952	4316	36039	102380	2.09%	31
32 UK MID	79035	19871	8799	12529	14549	13883	10047	78277	236988	4.83%	32
33 UK SOUTH	83282	30263	13361	17391	21709	20794	15064	89118	290982	5.93%	33
34 SPAIN N	2427	536	229	338	706	680	494	2787	8196	0.17%	34
35 MADRID	2968	212	90	242	370	351	255	3021	7508	0.15%	35
36 SPAIN S	426	125	52	73	91	88	63	339	1255	0.03%	36
37 PORTUGAL	2575	517	227	362	276	261	187	1462	5866	0.12%	37
TOTAL	1962197	1005555	314974	85672	179926	101669	110974	1144352	4905318		
PER CENT	40.00%	20.50%	6.42%	1.75%	3.67%	2.07%	2.26%	23.33%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.8: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.8.β.

PAX/HO/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	11277	1258	539	1020	1256	1205	871	11716	29141	2.16%	1
2 DENMARK	17706	2528	1094	1897	2204	2097	1517	15834	44876	3.32%	2
3 FRANCE N	10565	2103	944	1407	1546	1460	1053	8068	27146	2.01%	3
4 PARIS	1897	278	114	181	896	847	612	3786	8610	0.64%	4
5 FRANCE M	6878	1260	530	888	1248	1185	855	10362	23205	1.72%	5
6 FRANCE S	2822	615	245	405	560	539	390	2260	7835	0.58%	6
7 ATTICA	0	113092	46119	0	9356	0	6739	50241	225547	16.70%	7
8 C/W MACED	113092	0	0	0	5192	0	0	32585	150869	11.17%	8
9 E.MAC/TRA	46119	0	0	0	0	0	0	0	46119	3.41%	9
10 CEN.GREEC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 W. GREECE	9356	5192	0	0	0	0	0	0	14548	1.08%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	6739	0	0	0	0	0	0	0	6739	0.50%	13
14 GREEK ISL	50241	32585	0	0	0	0	0	0	82826	6.13%	14
15 ITALY N	1934	481	208	320	407	383	276	3129	7137	0.53%	15
16 VENETIA	729	212	87	126	146	137	99	900	2435	0.18%	16
17 TUSCANY	1284	360	148	227	311	293	212	1578	4413	0.33%	17
18 ROMA/PES	1295	240	100	177	319	301	218	1807	4454	0.33%	18
19 NAPOLI/BA	2069	305	135	246	321	300	217	3338	6932	0.51%	19
20 ITALY S	4045	640	284	479	622	585	423	3286	10365	0.77%	20
21 IRELAND	1994	689	298	402	250	238	169	2825	6865	0.51%	21
22 LUXEMBOURG	299	81	33	52	73	66	47	835	1485	0.11%	22
23 HOLLAND N	11973	2012	864	1465	2114	2008	1453	14320	36207	2.68%	23
24 HOLLAND S	8535	1538	666	1124	1384	1313	945	9555	25059	1.86%	24
25 GERMANY N	12097	2615	1156	1680	1977	1871	1353	1140	23888	1.77%	25
26 RHUR	14846	4771	2121	2913	2551	2425	1756	5591	36975	2.74%	26
27 FRANKFURT	3309	1233	529	721	639	630	461	10791	18312	1.36%	27
28 STUTTGART	6233	1682	743	1096	1251	1195	864	6206	19270	1.43%	28
29 MUNCHEN	6783	1506	635	988	1321	1293	942	5221	18688	1.38%	29
30 BERLIN	8757	1605	722	1071	1055	993	719	7774	22694	1.68%	30
31 UK NORTH	10815	3437	1436	1946	915	893	647	2797	22886	1.69%	31
32 UK MID	74358	17261	7727	11022	14163	13447	9716	83551	231245	17.12%	32
33 UK SOUTH	49702	17597	7727	10064	12357	11732	8476	55134	172788	12.79%	33
34 SPAIN N	1259	288	124	182	431	408	293	2063	5047	0.37%	34
35 MADRID	1460	125	50	129	200	190	135	1572	3861	0.29%	35
36 SPAIN S	142	58	19	32	26	25	17	197	516	0.04%	36
37 PORTUGAL	524	78	31	61	68	65	47	694	1567	0.12%	37
TOTAL	501131	217719	75424	42321	65156	48121	41520	359153	1350544		
PER CENT	37.11%	16.12%	5.58%	3.13%	4.82%	3.56%	3.07%	26.59%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9: ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9.α.: SCHEDULED AVG ARR-DEP

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	392003	140076	1026	140431	39265	30306	1316530	2059635	36.96%	7
8 C/W MACED	392003	0	0	12	5244	0	437	39843	437538	7.85%	8
9 E.MAC/TRA	140076	0	0	0	0	0	0	0	140076	2.51%	9
10 CEN.GREEC	1026	12	0	0	0	0	0	0	1037	0.02%	10
11 W. GREECE	140431	5244	0	0	0	656	0	0	146330	2.63%	11
12 N.PELOPON	39265	0	0	0	656	0	0	0	39920	0.72%	12
13 S.PELOPON	30306	437	0	0	0	0	0	0	30743	0.55%	13
14 GREEK ISL	1316530	39843	0	0	0	0	0	0	1356373	24.34%	14
TOTAL	2059635	437538	140076	1037	146330	39920	30743	1356373	4211652	75.59%	
PER CENT	48.90%	10.39%	3.33%	0.02%	3.47%	0.95%	0.73%	32.21%		100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9.β.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

PAX/BU+SS/PL/B	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	667343	255343	251	51207	248	37583	417899	1429874	29.15%	7
8 C/W MACED	667343	0	0	138	22756	5	1	180332	870574	17.75%	8
9 E.MAC/TRA	255343	0	0	0	0	0	0	190	255533	5.21%	9
10 CEN.GREEC	251	138	0	0	2	0	0	45	436	0.01%	10
11 W. GREECE	51207	22756	0	2	0	0	0	16	73981	1.51%	11
12 N.PELOPON	248	5	0	0	0	0	0	6	259	0.01%	12
13 S.PELOPON	37583	1	0	0	0	0	0	2	37585	0.77%	13
14 GREEK ISL	417899	180332	190	45	16	6	2	0	598489	12.20%	14
TOTAL	1429873	870574	255533	436	73981	259	37585	598490	3266730	66.60%	
PER CENT	43.77%	26.65%	7.82%	0.01%	2.26%	0.01%	1.15%	18.32%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9: ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9.γ.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

PAX/HO/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	113092	46119	0	9356	0	6739	50241	225547	16.70%	7
8 C/W MACED	113092	0	0	0	5192	0	0	32585	150869	11.17%	8
9 E.MAC/TRA	46119	0	0	0	0	0	0	0	46119	3.41%	9
10 CEN.GREEC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 W. GREECE	9356	5192	0	0	0	0	0	0	14548	1.08%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	6739	0	0	0	0	0	0	0	6739	0.50%	13
14 GREEK ISL	50241	32585	0	0	0	0	0	0	82826	6.13%	14
TOTAL	225546	150869	46119	0	14548	0	6739	82826	526647	39.00%	
PER CENT	42.83%	28.65%	8.76%	0.00%	2.76%	0.00%	1.28%	15.73%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.9.δ.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC .1989

PAX/HO/PL/B + PAX/BU+SS/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	780435	301462	251	60563	248	44322	468140	1655421	29.31%	7
8 C/W MACED	780435	0	0	138	27948	5	1	212917	1021443	18.09%	8
9 E.MAC/TRA	301461	0	0	0	0	0	0	190	301651	5.34%	9
10 CEN.GREEC	251	138	0	0	2	0	0	45	436	0.01%	10
11 W. GREECE	60563	27948	0	2	0	0	0	16	88529	1.57%	11
12 N.PELOPON	248	5	0	0	0	0	0	6	259	0.00%	12
13 S.PELOPON	44321	1	0	0	0	0	0	2	44324	0.78%	13
14 GREEK ISL	468140	212917	190	45	16	6	2	0	681316	12.06%	14
TOTAL	1655419	1021443	301652	436	88529	259	44324	681316	3793378	67.17%	
PER CENT	43.64%	26.93%	7.95%	0.01%	2.33%	0.01%	1.17%	17.96%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ V.13: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

PAX/BU+SS/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	15733	2507	1079	1941	1881	1810	1316	14217	40483	0.75%	1
2 DENMARK	33420	5532	2420	4170	4626	4447	3222	28527	86364	1.59%	2
3 FRANCE N	22405	4861	2192	3289	7383	7008	5069	29685	81892	1.51%	3
4 PARIS	18312	3454	1549	2432	2698	2574	1861	18151	51030	0.94%	4
5 FRANCE M	21185	3665	1613	2654	4185	4052	2943	20591	60889	1.12%	5
6 FRANCE S	6921	1452	610	987	1767	1755	1282	6682	21454	0.39%	6
PAX/HO/PL/B + PAX/BU+SS/PL/B											
7 ATTICA	0	780435	301462	251	60563	248	44322	468140	1655421	30.48%	7
8 C/W MACED	780435	0	0	138	27948	5	1	212917	1021443	18.80%	8
9 E.MAC/TRA	301461	0	0	0	0	0	0	190	301651	5.55%	9
10 CEN.GREEC	251	138	0	0	2	0	0	45	436	0.01%	10
11 W. GREECE	60563	27948	0	2	0	0	0	16	88529	1.63%	11
12 N.PELOPON	248	5	0	0	0	0	0	6	259	0.00%	12
13 S.PELOPON	44321	1	0	0	0	0	0	2	44324	0.82%	13
14 GREEK ISL	468140	212917	190	45	16	6	2	0	681316	12.54%	14
PAX/BU+SS/PL/B											
15 ITALY N	9809	1851	825	1325	1634	1553	1122	7330	25449	0.47%	15
16 VENETIA	3112	769	335	501	524	499	361	2356	8456	0.16%	16
17 TUSCANY	5349	1222	524	802	895	857	620	3461	13729	0.25%	17
18 ROMA/PES	4416	744	301	478	861	804	563	2670	10836	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	5306	871	361	591	769	694	475	4836	13901	0.26%	19
20 ITALY S	6704	1484	654	992	1151	1080	756	5569	18389	0.34%	20
21 IRELAND	4668	1588	693	928	1380	1315	947	4629	16147	0.30%	21
22 LUXEMBOURG	1708	290	124	203	203	195	141	1691	4554	0.08%	22
23 HOLLAND N	19295	5626	2489	3470	3966	3817	2765	16270	57697	1.06%	23
24 HOLLAND S	21426	4409	1962	3019	3496	3339	2417	18232	58299	1.07%	24
25 GERMANY N	23884	5392	2403	3492	4247	4053	2933	36159	82562	1.52%	25
26 RHUR	42798	10881	4860	6715	7835	7458	5402	55919	141867	2.61%	26
27 FRANKFURT	28968	8042	3580	4887	5858	5585	4044	25935	86899	1.60%	27
28 STUTTGART	11538	2608	1146	1691	2131	2048	1486	11160	33807	0.62%	28
29 MUNCHEN	8986	2219	929	1424	2331	2338	1708	8503	28437	0.52%	29
30 BERLIN	17780	2992	1350	2008	2238	2123	1533	12252	42276	0.78%	30
31 UK NORTH	27890	11002	4686	6305	6190	5952	4316	36039	102380	1.88%	31
32 UK MID	79035	19871	8799	12529	14549	13883	10047	78277	236988	4.36%	32
33 UK SOUTH	83282	30263	13361	17391	21709	20794	15064	89118	290982	5.36%	33
34 SPAIN N	2427	536	229	338	706	680	494	2787	8196	0.15%	34
35 MADRID	2968	212	90	242	370	351	255	3021	7508	0.14%	35
36 SPAIN S	426	125	52	73	91	88	63	339	1255	0.02%	36
37 PORTUGAL	2575	517	227	362	276	261	187	1462	5866	0.11%	37
TOTAL	2187743	1156424	361093	85672	194474	101669	117713	1227178	5431965		
PER CENT	40.28%	21.29%	6.65%	1.58%	3.58%	1.87%	2.17%	22.59%		100.00%	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

VI. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα, εκτός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, έχει εξαιρεθεί από την εφαρμογή των νέων κοινοτικών ρυθμίσεων περί διαπεριφερειακών συνδέσεων, ως το 1996, με δυνατότητα, όμως, παράτασης αυτής της εξαίρεσης για άλλα 10 χρόνια (5+5), δηλαδή συνολικά ως το 2006. (Σχετικά, έχει γίνει εκτενής αναφορά στο Πρώτο Μέρος της εργασίας).

Επομένως, οι κρίσιμες χρονολογίες είναι:

1996	2001	2006
		

Σκοπός του δεύτερου μέρους, αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι ο εντοπισμός εκείνων των διαπεριφερειακών συνδέσεων, που θα μπορούν να λειτουργήσουν με ικανοποιητική επιβατική κάλυψη αεροσκαφών:

- αμέσως μετά την άρση της εξαίρεσης των ελληνικών νησιών και
- μετά από ένα χρονικό διάστημα εφαρμογής των νέων μέτρων.

Η άρση της εξαίρεσης των ελληνικών νησιών εξαρτάται από τη βελτίωση των υπαρχόντων αεροδρομίων ως προς:

- τους χώρους υποδοχής των επιβατών
- το μήκος του διαδρόμου
- τον εξοπλισμό τους (ραδιοβοηθήματα πτήσης).

Τα έργα για τη βελτίωση των αεροδρομίων θα πρέπει να γίνουν μέσα στα χρονικά πλαίσια που έθεσε η Ε.Ο.Κ.

Υποθέτοντας άρση της εξαίρεσης των νησιών το 1996, εκλέχθηκε ως χρονολογία κατά την οποία θα έχουν ήδη εφαρμοστεί για μεγάλο διάστημα οι νέες ρυθμίσεις και θα εξετασθεί η εξέλιξη των διαπεριφερειακών συνδέσεων, το έτος 2010.

Αλλά και στην περίπτωση παράτασης της εξαίρεσης ως το 2001 ή το 2006 στη συνέχεια, το έτος 2010 καλύπτει και πάλι την απαίτηση που τέθηκε για ένα χρονικό διάστημα λειτουργίας του συστήματος, αφού θα υπάρχουν 4 και 9 χρόνια λειτουργίας του αντίστοιχα.

Για το έτος 2010 θα χρησιμοποιηθούν, αποκλειστικά, οι μετακινήσεις μεταξύ των ζωνών που προκύπτουν από χρήση του συστήματος TASC.

Ομως, για τον προσδιορισμό των συνδέσεων που είναι δυνατόν να λειτουργήσουν άμεσα, μετά την άρση της εξαίρεσης, θα χρησιμοποιηθούν τα πραγματικά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπορίας του έτους βάσης 1989, με την υπόθεση ότι η ζήτηση σε μεταφορική εξυπηρέτηση θα παραμείνει σταθερή.

Αυτό γίνεται γιατί το έτος άρσης της εξαίρεσης δεν είναι εκ των προτέρων γνωστό.

Αλλά, για να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία της Υ.Π.Α. και της Ο.Α., πρέπει πρώτα να γίνει "ανάλυση της κίνησης στο αεροδρόμιο του Ελληνικού"¹, έτσι ώστε να προκύψει η προέλευση και ο προορισμός των διακινούμενων μέσω Ελληνικού, επιβατών.

1. Αναφέρεται συγκεκριμένα το αεροδρόμιο του Ελληνικού, γιατί είναι το μεγαλύτερο διεθνές αεροδρόμιο της χώρας και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος της αεροπορικής κίνησης. Ομως, η ίδια ανάλυση θα γίνει και για το αεροδρόμιο της Μίκρας στη Θεσσαλονίκη, αλλά και για οποιοδήποτε άλλο αεροδρόμιο, στο οποίο έχουν λάβει χώρα διεθνείς πτήσεις.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

2.1. Περιγραφή της μεθόδου

Τα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας δίνουν τον αριθμό των επιβατών, για όλες της πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ δύο σημείων στη διάρκεια του έτους.

Οι πίνακες του TASC δίνουν τον αριθμό των μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ δύο σημείων, ανεξάρτητα από τον τρόπο που έγινε η μετακίνηση.

Μια μετακίνηση, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι δυνατόν να γίνει με έναν από τους δύο παρακάτω τρόπους:

- με απευθείας πτήση, η οποία συνδέει τα δύο σημεία (ή ζώνες) ή
- με συνδυασμό δύο ή περισσότερων μετακινήσεων, δηλαδή με ενδιάμεσους σταθμούς.

Η περίπτωση που μας ενδιαφέρει είναι η δεύτερη, γιατί:

- με αυτόν τον τρόπο μετακίνησης, χάνεται η προέλευση και ο προορισμός του επιβάτη (ή, αν πρόκειται για ζώνες, η ζώνη παραγωγής και η ζώνη έλξης της μετακίνησης)
- και επιπλέον, οι μετακινούμενοι με αυτόν τον τρόπο επιβάτες θα προτιμήσουν μία απευθείας τακτική διαπεριφερειακή υπηρεσία.

Για να βρεθεί η πραγματική κατανομή των μετακινήσεων στις ελληνικές ζώνες από ή προς χώρες της Ε.Ο.Κ., ακολουθήθηκε η εξής διαδικασία:

- α) εκφράστηκαν οι μετακινήσεις μεταξύ των ζωνών του TASC, ως ποσοστό επί του συνόλου των μετακινήσεων
- β) με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατών που προκύπτει από τα στοιχεία της Υ.Π.Α. και τα ποσοστά κατανομής των μετακινήσεων που προκύπτουν από τους πίνακες του TASC, υπολογίστηκε ο αριθμός των επιβατών για κάθε συνδυασμό ζωνών.

Η παραπάνω μέθοδος στηρίζεται:

- στη θεώρηση ότι η κατανομή των μετακινήσεων, όπως προκύπτει με χρήση του TASC, είναι η πραγματική και,
- στην υπόθεση ότι όλη η αεροπορική κίνηση, που δίνει η Υ.Π.Α. και η Ο.Α., περιορίζεται μέσα στις 37 ζώνες που χρησιμοποιούνται, παρ'όλο που ένα μέρος της κίνησης αυτής είτε προέρχεται, είτε προορίζεται για σημεία εκτός των 37 ζωνών, όπως π.χ. στις διαδρομές:
Ν.Υόρκη-Λονδίνο-Αθήνα-Ρόδος και Κάϊρο-Αθήνα-Λονδίνο.

Η διαδικασία που περιγράφηκε, φαίνεται στους Πίνακες VI.1 και VI.2.

2.2. Ποσοστά επί της συνολικής κίνησης

Για το πρώτο βήμα της μεθόδου, είναι απαραίτητα μόνο τα ποσοστά που προκύπτουν από τον Πίνακα 13.γ (στοιχεία TASC) του κεφαλαίου V. Όμως, για να είναι δυνατή μία σύγκριση, υπολογίστηκαν και τα ποσοστά που προκύπτουν από τον Πίνακα 7.α (στοιχεία Υ.Π.Α.- Ο.Α.) του ίδιου κεφαλαίου.

Πίνακας VI.1: σελίδες 125-126

2.3. Κατανομή της κίνησης σύμφωνα με τα ποσοστά του TASC

Στον Πίνακα VI.2, φαίνεται η αεροπορική κίνηση που δόθηκε από την Υ.Π.Α. και την Ο.Α., όπως κατανεμήθηκε σύμφωνα με το δεύτερο βήμα. Με αφαίρεση της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού, υπολογίστηκε αμέσως η διεθνής κίνηση, που αποτελεί το 30,17% της συνολικής.

Πίνακας VI.2: σελίδες 127-128

3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ

3.1. Προσδιορισμός επιβατών που μετακινούνται με συνδυασμό δύο πτήσεων

Στην παράγραφο 2.1. αναφέρονται οι δύο τρόποι, με τους οποίους μπορεί να γίνει μία αεροπορική μετακίνηση, που είναι είτε απευθείας πτήση, είτε συνδυασμός διεθνούς και εσωτερικής πτήσης. Το ζητούμενο εδώ, είναι ο προσδιορισμός των μετακινήσεων που γίνονται με συνδυασμό πτήσεων.

Όπως έχει αναφερθεί, ο Πίνακας V.7.a (κεφ. V, στοιχεία Υ.Π.Α.) δίνει το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται, ενώ ο Πίνακας VI.2.β (κατανομή της κίνησης σύμφωνα με τα ποσοστά του TASC), του κεφαλαίου αυτού, δίνει τη ζήτηση για μία μετακίνηση, προσδιορίζοντας την αρχή και το τέλος της, χωρίς να ενδιαφέρει ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται.

Η ζήτηση αυτή, όπου δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθεί με απευθείας πτήσεις, καλύπτεται με κάποιο συνδυασμό πτήσεων. Έτσι, αφαιρώντας από το σύνολο των μετακινήσεων τη συνολική ζήτηση, υπολογίζεται η ζήτηση που καλύπτεται με συνδυασμό πτήσεων.

Επομένως, οι επιβάτες που φτάνουν στον τελικό προορισμό τους με συνδυασμό πτήσεων, θα προκύψουν με αφαίρεση του Πίνακα VI.2.β από τον Πίνακα V.7.a.

Το αποτέλεσμα της αφαίρεσης αυτής, είναι ο Πίνακας VI.3. Στον πίνακα αυτόν, παρουσιάζεται και η διαφορά μεταξύ της συνολικής κίνησης που πραγματοποιείται σε κάθε ζώνη στους Πίνακες VI.2.β και V.7.a, καθώς και η μεταβολή της κίνησης κάθε ζώνης, ως προς την κίνηση που φαίνεται από τα στοιχεία της Υ.Π.Α.

Στον Πίνακα VI.3, εμφανίζονται θετικά και αρνητικά νούμερα. Τα θετικά νούμερα παρουσιάζονται μόνο στη ζώνη 7 και 8, όπου υπάρχουν απευθείας πτήσεις εξωτερικού. Τα αρνητικά νούμερα δείχνουν τις ζητούμενες μετακινήσεις.

Για την καλύτερη ανάγνωση των αποτελεσμάτων, δημιουργήθηκε ο Πίνακας VI.4, στον οποίο φαίνονται μόνο οι μετακινήσεις που γίνονται με συνδυασμό πτήσεων (δηλαδή τα αρνητικά νούμερα του Πίνακα VI.3).

Στους Πίνακες VI.3 και VI.4, έχει αγνοηθεί η αεροπορική κίνηση εσωτερικού, γιατί στο σημείο αυτό μας ενδιαφέρουν μόνο οι διεθνείς πτήσεις.

Πίνακες VI.3 και VI.4: σελίδες 129-130

3.2. Προσδιορισμός διαπεριφερειακών συνδέσεων

Ο Πίνακας VI.4, προσδιορίζει τη ζώνη παραγωγής και τη ζώνη έλξης μιας αεροπορικής μετακίνησης, μεταξύ αερολιμένων που δεν συνδέονται με απευθείας πτήσεις, δηλαδή μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων.

Επομένως, ο Πίνακας VI.4 προσδιορίζει τη ζήτηση σε διαπεριφερειακές υπηρεσίες μεταξύ ζωνών, σε ετήσια βάση.

Για να βρεθεί, κατ'αρχήν σε ετήσια βάση, ποιες διαπεριφερειακές συνδέσεις μπορούν να λειτουργήσουν, τέθηκαν δύο προϋποθέσεις:

- ελάχιστος αριθμός πτήσεων: 1 πτήση την εβδομάδα ή 52 πτήσεις το χρόνο, έτσι ώστε οι πτήσεις να θεωρούνται τακτικές
- ελάχιστος αριθμός θέσεων επιβατών για κάθε πτήση: 70 θέσεις, γιατί η ΕΟΚ αρχικά είχε περιορίσει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων σε 70 (Οδηγία 83/416).

Με βάση τις προϋποθέσεις αυτές, βρέθηκε ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός επιβατών για τη λειτουργία μίας τακτικής διαπεριφερειακής γραμμής, στην παρακάτω περίπτωση:

- επιβατική κάλυψη αεροσκάφους: 70%

ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός επιβατών ετησίως: $52 * 70 * 0.70 = 2548$

Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, από τον Πίνακα VI.4, προέκυψε ο Πίνακας VI.5, που παρουσιάζει τις δυνατές διαπεριφερειακές συνδέσεις μεταξύ ζωνών και τον αριθμό των επιβατών (ζήτηση σε μετακινήσεις ετησίως).

Επιπλέον, ο Πίνακας VI.6 παρουσιάζει για κάθε σύνδεση, τον αριθμό των εβδομαδιαίων πτήσεων.

Πίνακας VI.5: σελίδα 131

Πίνακας VI.6: σελίδα 132

4. ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010

4.1. Εισαγωγή

Έχει αναλυθεί σε προηγούμενες παραγράφους, γιατί εκλέχθηκε ως έτος πρόβλεψης το 2010, όπως έχει αναλυθεί και η μέθοδος εργασίας, που πρόκειται να ακολουθηθεί.

Η διαφορά της μεθόδου, όσον αφορά το έτος πρόβλεψης, σε σχέση με το έτος βάσης, είναι ότι τώρα θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά το σύστημα TASC.

Σκοπός της αναζήτησης της κατάστασης που θα επικρατεί το έτος 2010, είναι η διερεύνηση της εξέλιξης των διαπεριφερειακών συνδέσεων, μέσα από τη σύγκριση όσων προέκυψαν για το έτος βάσης και όσων θα προκύψουν για αυτό.

4.2. Παρουσίαση των στοιχείων TASC [21]

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο V, για τα δεδομένα του έτους 1989, θα γίνει και η επεξεργασία για το 2010.

4.2.1. Στοιχεία TASC, έτος 2010 - Προβλεπόμενη αεροπορική ζήτηση

Σε πίνακες 37x8 παρουσιάζεται η ζήτηση σε αεροπορικές μεταφορές, που προκύπτει κατά τις εκτιμήσεις του TASC, για τα αρχεία PAX/BU+SS/PL/F και PAX/HO/PL/F του 2010.

Πίνακας VI.7: σελίδες 133-134

4.2.2. Προβλεπόμενη αεροπορική κίνηση εσωτερικού

Ο Πίνακας VI.8 παρουσιάζει την αεροπορική κίνηση εσωτερικού, σύμφωνα με τα αρχεία PAX/BU+SS/PL/F, PAX/HO/PL/F και PAX/BU+SS+HO/PL/F.

Πίνακας VI.8: σελίδες 135-136

4.2.3. Πίνακες TASC

Στον Πίνακα VI.9 παρουσιάζεται το αρχείο που θα χρησιμοποιηθεί για την πρόβλεψη των διαπεριφερειακών συνδέσεων, δηλαδή το PAX/BU+SS/PL/F για τη διεθνή κίνηση και το PAX/BU+SS+HO/PL/F για την εσωτερική.

Ο Πίνακας VI.10 είναι ίδιος με τον προηγούμενο, με μόνη διαφορά ότι εδώ έχει αγνοηθεί η κίνηση εσωτερικού και επιπλέον, φαίνεται το ποσοστό της διεθνούς κίνησης επί της συνολικής.

Πίνακας VI.9: σελίδα 137

Πίνακας VI.10: σελίδα 138

4.3. Σύγκριση των στοιχείων TASC 1989 και TASC 2010

Ο πίνακας που ακολουθεί συγκεντρώνει στοιχεία από τους Πίνακες VI.7 έως και VI.10.

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.11 : TASC 2010 - Προβλεπόμενη αεροπορική ζήτηση

ΠΙΝΑΚΕΣ TASC	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
PAX/BU+SS/PL/F	5 161 967	2 747 838	53.23 %	2 414 129	46.77 %
PAX/HO/PL/F	2 240 833	1 027 012	45.83 %	1 213 821	54.17 %
PAX/(BU+SS)+HO/ /PL/F	6 188 979	3 774 850	60.99 %	(2 414 129)	39.01 %

Σημείωση:

Η αεροπορική κίνηση εξωτερικού, στην τρίτη περίπτωση είναι σε παρένθεση, γιατί το αρχείο PAX/(BU+SS)+HO/PL/F έχει προκύψει με πρόσθεση στο PAX/BU+SS/PL/F μόνο της κίνησης εσωτερικού από το PAX/HO/PL/F. (παρ.4.2.3. Πίνακας VI.9).

Μετά από σύγκριση του παραπάνω πίνακα και του Πίνακα 14, του κεφαλαίου V, που είναι ο αντίστοιχος για το έτος 1989, προκύπτει ο επόμενος πίνακας που δίνει τα ποσοστά μεταβολής (αύξησης ή μείωσης ως προς τις τιμές του 1989) της ζήτησης, καθώς και τη μεταβολή της συμμετοχής της εσωτερικής και της διεθνούς κίνησης στη συνολική αεροπορική κίνηση, στο εξεταζόμενο διάστημα των δύο δεκαετιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.12 : TASC - Σύγκριση των ετών 1989 και 2010

ΠΙΝΑΚΕΣ TASC	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
PAX/BU+SS/PL/F	+ 5.20 %	- 15.88 %	-13.37%	+ 47.33 %	+13.37%
PAX/HO/PL/F	+ 65.92 %	+ 95.01 %	+ 6.83%	+ 47.33 %	- 6.83%
PAX/(BU+SS)+HO/ /PL/F	+ 13.94 %	- 0.49 %	- 8.84%	(+ 47.33 %)	+ 8.84%

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, η προβλεπόμενη από το TASC, για το έτος 2010, διεθνής αεροπορική κίνηση παρουσιάζει και στις δύο περιπτώσεις την ίδια αύξηση σε σχέση με το 1989.

Αντίθετα, η κίνηση εσωτερικού παρουσιάζει μείωση στην πρώτη περίπτωση (PAX/BU+SS/PL/F) και διπλασιασμό στη δεύτερη περίπτωση (PAX/HO/PL/F).

Η συνολική κίνηση εσωτερικού, που εκφράζεται από το αρχείο PAX/(BU+SS)+HO/PL/F, εμφανίζεται σχεδόν σταθερή, αφού ο διπλασιασμός της κίνησης λόγω διακοπών εξισορροπείται από τη μείωση της κίνησης λόγω εργασίας ή προσωπικών υποθέσεων.

Η εξήγηση για την αντίθεση που παρουσιάζεται στην εξέλιξη των κινήσεων εσωτερικού και εξωτερικού, εντός της εξεταζόμενης εικοσαετίας, βρίσκεται στο σενάριο που χρησιμοποιήθηκε για την πρόβλεψη των μελλοντικών εξελίξεων (αρχεία F).

Στο σενάριο αυτό (high scenario), έχουν γίνει δύο βασικές παραδοχές:

- βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ελλάδας
- αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος του Έλληνα πολίτη.

Οι παραπάνω παραδοχές είναι αναγκαίες, θεωρώντας ότι, μακροπρόθεσμα, θα καλυφθούν οι διαφορές, που υπάρχουν ανάμεσα στην Ελλάδα και στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ε.Ο.Κ., στον τομέα των μεταφορών, με την κατασκευή έργων υποδομής και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Ετσι, η μείωση της κίνησης εσωτερικού για λόγους εργασίας ή προσωπικών υποθέσεων (αρχείο PAX/BU+SS/PL/F) δικαιολογείται με τη βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αφού το επιβατικό αυτοκίνητο, το υπεραστικό λεωφορείο και το τραίνο θα ανταγωνίζονται το αεροπλάνο έχοντας μικρότερους χρόνους διαδρομής, σε σύγκριση με το παρελθόν και μικρότερο κόστος από το αεροπλάνο.

Η κίνηση εσωτερικού για διακοπές (αρχείο PAX/HO/PL), η οποία ήταν ιδιαίτερα χαμηλή, σύμφωνα με τα στοιχεία του Tasc για το 1989, παρουσίασε αύξηση 95%, που δικαιολογείται με την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, αφού συνέπεια αυτών είναι η αναζήτηση από τον επιβάτη άνετης, ξεκούραστης και ταχείας μεταφοράς, αναλαμβάνοντας το επιπλέον κόστος.

4.4. Επεξεργασία των στοιχείων TASC 2010

4.4.1. Προβλεπόμενη αεροπορική κίνηση μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων

Από τον Πίνακα VI.10 (παρ. 4.2.4.), με διαγραφή των τακτικών αεροπορικών συνδέσεων που λειτουργούν σήμερα με βάση τις ισχύουσες διμερείς συμφωνίες και ενισχύονται από τις νέες κοινοτικές διατάξεις, προέκυψε ο Πίνακας VI.13, ο οποίος παρουσιάζει την προβλεπόμενη, για το έτος 2010, αεροπορική ζήτηση, μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων κατηγορίας 1 και 2, 1 και 3 ή 2 και 3.

Πίνακας VI.13: σελίδα 139

4.4.2. Προσδιορισμός δυνατών διαπεριφερειακών συνδέσεων

Με βάση τον προηγούμενο πίνακα, υποθέτοντας αεροσκάφος 70 θέσεων επιβατών και μία τουλάχιστον πτήση την εβδομάδα, ώστε να συσταθεί τακτική αεροπορική υπηρεσία, υπολογίστηκαν οι διαπεριφερειακές συνδέσεις (και η αντίστοιχη αεροπορική κίνηση) που μπορούν να πραγματοποιηθούν για επιβατική κάλυψη αεροσκάφους 70%.

Πίνακας VI.14: σελίδα 140

4.4.3. Αριθμός δυνατών εβδομαδιαίων πτήσεων

Ο αριθμός των δυνατών εβδομαδιαίων πτήσεων μεταξύ των συνδεόμενων, με βάση τον Πίνακα VI.14, περιφερειακών αεροδρομίων, προέκυψε με διαίρεση της προβλεπόμενης εβδομαδιαίας αεροπορικής κίνησης με τον ελάχιστο αριθμό επιβατών ανά εβδομάδα, ανάλογα με το ποσοστό επιβατικής κάλυψης του αεροσκάφους.

Δηλαδή:

$(\text{ετήσια αεροπορική κίνηση από TASC}) / 52 = \text{εβδομαδιαία αεροπορική κίνηση}$

$70 * (\text{επιβατική κάλυψη}) = \text{ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός επιβατών ανά εβδομάδα}$

$(\text{εβδ. aer. κίνηση}) / (\text{ελάχ. αριθ. επιβ. ανά εβδ.}) = \text{αριθμός εβδομαδιαίων πτήσεων}$

ή

$(\text{ετήσια aer. κίνηση από TASC}) / 70 * 52 * (\text{επιβ. κάλυψη}) = \text{αριθμός εβδ. πτήσεων}$

όπου, $70 * 52 * (\text{επιβ. κάλυψη}) = \text{ελάχ. απαιτούμενος αριθμ. επιβατών ανά έτος}$

Ο αριθμός των εβδομαδιαίων πτήσεων, ανάλογα με το ποσοστό επιβατικής κάλυψης του αεροσκάφους, φαίνεται στον Πίνακα VI.15.

Πίνακας VI.15: σελίδα 141

5. ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

5.1. Εισαγωγή

Για τον προσδιορισμό των δυνατών εβδομαδιαίων πτήσεων ανάμεσα σε περιφερειακούς αερολιμένες, τόσο στην περίπτωση του έτους βάσης, όσο και στην περίπτωση του έτους πρόβλεψης, έχει θεωρηθεί ότι η αεροπορική κίνηση είναι σταθερή στη διάρκεια του έτους.

Η υπόθεση αυτή δεν είναι ακριβής, χρησιμοποιήθηκε όμως για να διαπιστωθεί κατ'αρχήν αν υπάρχει η δυνατότητα λειτουργίας τακτικών διαπεριφερειακών συνδέσεων.

Αφού από τα μέχρι τώρα αποτελέσματα, προκύπτει ότι τέτοιες συνδέσεις μπορούν να λειτουργήσουν για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα και με ικανοποιητική επιβατική επιβατική κάλυψη ενός αεροσκάφους που διαθέτει τουλάχιστον εβδομήντα (70) θέσεις επιβατών, κρίθηκε σκόπιμο να ερευνηθεί αν όλες οι εμφανιζόμενες συνδέσεις θα έχουν επαρκή ζήτηση κατά τη χειμερινή περίοδο.

Η διερεύνηση αυτή, έγινε με βάση την μηνιαία αεροπορική κίνηση που παρουσίασαν τα τέσσερα μεγαλύτερα -ως προς την αεροπορική κίνηση- ελληνικά αεροδρόμια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η μεγαλύτερη ετήσια αεροπορική κίνηση εμφανίζεται στους διεθνείς αερολιμένες Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και Ρόδου.

Η μέθοδος που ακολουθήθηκε, για να προσδιοριστούν οι συνδέσεις που έχουν ζήτηση ικανή να συντηρήσει μία τουλάχιστον πτήση την εβδομάδα καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, στηρίζεται στο γεγονός ότι τα προγράμματα των αεροπορικών εταιρειών αλλάζουν δύο φορές το χρόνο: στις αρχές Απριλίου που ξεκινάει η θερινή περίοδος και στις αρχές Οκτωβρίου που ξεκινάει η χειμερινή περίοδος.

Η θερινή περίοδος, είναι περίοδος υψηλής κίνησης (high season), ενώ η χειμερινή περίοδος, είναι περίοδος χαμηλής αεροπορικής κίνησης (low season).

Ετσι, στη διάρκεια της θερινής περιόδου τα δρομολόγια πυκνώνουν για να καλυφθεί η πρόσθετη ζήτηση.

Στη συνέχεια, θα προσδιοριστεί ο αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα για το εξάμηνο Απριλίου-Σεπτεμβρίου και για το εξάμηνο Οκτωβρίου-Μαρτίου, τόσο για το έτος βάσης, όσο και για το έτος πρόβλεψης (2010) και μετά την επιλογή των συνδέσεων που εξασφαλίζουν αδιάκοπη λειτουργία, θα υπολογιστούν οι απαραίτητες πρόσθετες πτήσεις για την κάλυψη της αυξημένης ζήτησης της θερινής περιόδου.

5.2. Συλλογή στοιχείων Υ.Π.Α. και επεξεργασία αυτών

5.2.1. Μηνιαία αεροπορική κίνηση, στοιχεία Υ.Π.Α., έτος 1989

Τα στοιχεία για την μεταβολή της αεροπορικής κίνησης ανάλογα με τον μήνα, παραχωρήθηκαν από την Υ.Π.Α. και περιλαμβάνουν την εσωτερική, την ευρωπαϊκή και συνολικά τη διεθνή κίνηση (όπου περιλαμβάνεται ξανά η ευρωπαϊκή κίνηση).

Στον Πίνακα VI.16, παρουσιάζονται οι αριθμοί των τακτικών και των εκτάκτων πτήσεων, που αφίχθησαν ή αναχώρησαν από τα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και Ρόδου, καθώς και οι αντίστοιχοι αριθμοί επιβατών, για κάθε μήνα του έτους 1989.

Πίνακας VI.16: σελίδες 142-149

5.2.3. Μέσος όρος αφίξεων-αναχωρήσεων

Από τον προηγούμενο πίνακα προέκυψε ο Πίνακας VI.17, ο οποίος διαφέρει μόνο στο ότι παρουσιάζει τον μέσο όρο των αφίξεων και των αναχωρήσεων.

Επίσης, στον ίδιο πίνακα, παρουσιάζεται το ποσοστό συμμετοχής κάθε μήνα στο σύνολο της αεροπορικής κίνησης.

Πίνακας VI.17: σελίδες 150-165

5.2.4. Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και Ευρωπαϊκή αεροπορική κίνηση

Από τα στοιχεία της Υ.Π.Α. για την μηνιαία κατανομή της αεροπορικής κίνησης, με χρήση του μέσου όρου αφίξεων και αναχωρήσεων, προέκυψε ο Πίνακας VI.18, που παρουσιάζει τη μηνιαία κατανομή του αθροίσματος της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού και της ευρωπαϊκής αεροπορικής κίνησης.

Με βάση τον πίνακα αυτόν, κατασκευάστηκαν τα ιστογράμματα που τον ακολουθούν και δείχνουν τη μεταβολή του αριθμού των επιβατών των τακτικών πτήσεων ανάλογα με τον μήνα, καθώς επίσης και τα κυκλικά γραφήματα που δείχνουν το ποσοστό συμμετοχής κάθε μήνα στη συνολική ετήσια αεροπορική κίνηση από την Ευρώπη και το εσωτερικό της Ελλάδας.

Πίνακας VI.18: σελίδες 166-167

Ιστογράμματα και κυκλικά γραφήματα:¹ σελίδες 168-171

5.2.5. Αεροπορική κίνηση χειμερινής και θερινής περιόδου

Από τον Πίνακα VI.18, χρησιμοποιώντας τα αθροίσματα των αριθμών επιβατών που αντιστοιχούν, αφ'ενός, στους χειμερινούς μήνες (περίοδος χαμηλής κίνησης) και, αφ'ετέρου, στους θερινούς (περίοδος υψηλής κίνησης), προέκυψαν κυκλικά γραφήματα που δείχνουν το ποσοστό του αριθμού επιβατών τακτικών πτήσεων που διακινήθηκαν σε κάθε ένα αεροδρόμιο τις δύο περιόδους, επί του συνολικού ετήσιου αριθμού επιβατών. Δηλαδή, τα γραφήματα δείχνουν το ποσοστό αεροπορικής κίνησης που αντιστοιχεί σε κάθε μία από τις δύο περιόδους.

Ιστόγραμμα και κυκλικά γραφήματα: σελίδες 172-173

1. Όπως φαίνεται από τα γραφήματα δεν υπάρχουν ιδιαίτερες αποκλίσεις στην μηνιαία κατανομή της κίνησης στα αεροδρόμια αυτά.

Από τα γραφήματα αυτά, φαίνεται ότι η αεροπορική κίνηση μοιράζεται στις δύο περιόδους ως εξής:

αεροδρόμιο Αθηνών — low season : 39.8% της συνολικής αερ. κίνησης
high season: 60.2%

αεροδρ. Θεσ/νίκης — low season : 44.0%
high season: 55.6%

αεροδρ. Ηρακλείου — low season : 40.8%
high season: 59.2%

αεροδρόμιο Ρόδου — low season : 35.4%
high season: 64.6%

Επομένως, ο μέσος όρος των ποσοστών της αεροπορικής κίνησης, που παρουσιάζεται στα τέσσερα αεροδρόμια, είναι:

Μέσος όρος — low season : 40%
high season: 60%

Με την προϋπόθεση ότι η μηνιαία μεταβολή της αεροπορικής κίνησης θα παραμείνει σταθερή (για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 21 ετών) και ότι τα τέσσερα αεροδρόμια που χρησιμοποιήθηκαν πιο πάνω, εκφράζουν κατ'επέκταση το σύνολο των ελληνικών αεροδρομίων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα ποσοστά αυτά για τον ακριβή υπολογισμό των δυνατών διαπεριφερειακών συνδέσεων, τόσο για το έτος βάσης όσο και για το έτος πρόβλεψης (2010).

5.3. Εκτίμηση διαπεριφερειακών συνδέσεων με βάση την αεροπορική κίνηση θερινής και χειμερινής περιόδου

5.3.1. Αερ. κίνηση θερινής και χειμερινής περιόδου, έτος βάσης & έτος 2010

Από τους πίνακες της αεροπορικής κίνησης, για το έτος βάσης και το έτος 2010, με χρήση των ποσοστών: 40% για τη χειμερινή και 60% για τη θερινή περίοδο, προκύπτουν οι Πίνακες VI.19 (έτος βάσης) και VI.20 (έτος 2010), που παρουσιάζουν την αεροπορική κίνηση για κάθε περίοδο.

Πίνακας VI.19: σελίδες 174-175

Πίνακας VI.20: σελίδες 176-177

5.3.2. Διαπεριφερειακές συνδέσεις

Με βάση τους πίνακες αυτούς, υποθέτοντας αεροσκάφος με 70, τουλάχιστον, θέσεις επιβατών και επιβατική κάλυψη 70%, προκύπτει για το έτος βάσης ο Πίνακας VI.21 και για το έτος 2010 ο Πίνακας VI.22.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με την ως τώρα χρησιμοποίηση των 52 εβδομάδων του έτους, εδώ χρησιμοποιούνται στους υπολογισμούς μόνο 26, γιατί η αεροπορική κίνηση αφορά εξάμηνο. Για παράδειγμα, έχουμε:

$70 \text{ θέσεις επιβ.} * 70\% \text{ επιβ. κάλυψη} * 26 \text{ εβδομ.} = 1274 \text{ επιβ. ανά εξάμηνο}$

Πίνακας VI.21: σελίδες 178-179

Πίνακας VI.22: σελίδες 180-181

5.3.3. Αριθμός εβδομαδιαίων πτήσεων

Από τους παραπάνω πίνακες, προκύπτουν και οι αντίστοιχοι Πίνακες VI.23 και VI.24, οι οποίοι δείχνουν τον αριθμό των πτήσεων που μπορούν να εκτελεσθούν στη διάρκεια μιας εβδομάδας.

Πίνακας VI.23: σελίδες 182-183

Πίνακας VI.24: σελίδες 184-185

5.3.4. Σύγκριση των εβδομαδιαίων πτήσεων θερινής και χειμερινής περιόδου

Οι διαπεριφερειακές συνδέσεις που είναι δυνατόν να λειτουργήσουν είναι εκείνες που έχουν ζήτηση ικανή να εξασφαλίσει για όλο το έτος (και θερινή και χειμερινή περίοδο) μία τουλάχιστον πτήση την εβδομάδα.

Επομένως, θα πρέπει να ελεγχθούν οι πίνακες που δίνουν τις εβδομαδιαίες πτήσεις ως προς τη δυνατότητα εκτέλεσης πτήσεων και τις δύο περιόδους.

Μετά από σύγκριση των εβδομαδιαίων πτήσεων της θερινής και της χειμερινής περιόδου και για το έτος βάσης και για το έτος 2010, προέκυψαν οι Πίνακες VI.25 και VI.26, που δείχνουν τις συνδέσεις εκείνες που μπορούν να λειτουργούν σ υ ν ε χ ώ ς (όλο το έτος) και τον αντίστοιχο αριθμό πτήσεων, για τη θερινή και για τη χειμερινή περίοδο.

Από τους πίνακες αυτούς, υπολογίζεται εύκολα ο αριθμός των πρόσθετων πτήσεων που είναι απαραίτητες για να αντιμετωπισθεί η αυξημένη ζήτηση της θερινής περιόδου (Πίνακες VI.27 και VI.28).

Ο αριθμός των εβδομαδιαίων πτήσεων είναι αρκετά μεγάλος, ιδιαίτερα στη ζώνη 14 και σε ορισμένες περιπτώσεις στη ζώνη 7 και 8. Αυτό συμβαίνει γιατί το αεροσκάφος που έχει εκλεγεί και χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς, είναι μικρό. Στις περιπτώσεις όπου εμφανίζονται περισσότερες από τρεις πτήσεις την εβδομάδα, πρέπει να χρησιμοποιηθεί μεγαλύτερο αεροσκάφος, έτσι ώστε να μειωθεί ο αριθμός των πτήσεων και για οικονομία των εταιρειών, αλλά και για αποσυμφόρηση των αερολιμένων.

Για παράδειγμα, αν χρησιμοποιηθεί α/φ με 150 θέσεις επιβατών, ο αριθμός των πτήσεων μειώνεται δύο φορές περίπου, ή αν χρησιμοποιηθεί α/φ 300 θέσεων ο αριθμός των πτήσεων μειώνεται τέσσερις φορές περίπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Είναι δυνατόν να γίνει και συνδυασμός δύο ή περισσότερων τύπων α/φ, στην ίδια γραμμή, προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη εξυπηρέτηση της ζήτησης, και καλύτερος προγραμματισμός των πτήσεων στη διάρκεια της εβδομάδας.

Πίνακας VI.25: σελίδα 186

Πίνακας VI.26: σελίδα 187

Πίνακας VI.27: σελίδα 188

Πίνακας VI.28: σελίδα 189

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.1.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.1.α.: SCHEDULED AVG ARR-DEP

	7	8	9	10	11	12	13	14		
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	
1 BELGIUM	1.29%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.34%	1
2 DENMARK	0.76%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.80%	2
3 FRANCE N	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	3
4 PARIS	2.29%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.40%	4
5 FRANCE M	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	5
6 FRANCE S	0.24%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.24%	6
7 ATTICA	0.00%	7.04%	2.51%	0.02%	2.52%	0.70%	0.54%	23.63%	36.96%	7
8 C/W MACED	7.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.09%	0.00%	0.01%	0.72%	7.85%	8
9 E.MAC/TRA	2.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.51%	9
10 CEN.GREEC	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	10
11 W. GREECE	2.52%	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	2.63%	11
12 N.PELOPON	0.70%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.72%	12
13 S.PELOPON	0.54%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.55%	13
14 GREEK ISL	23.63%	0.72%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	24.34%	14
15 ITALY N	1.43%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	1.46%	15
16 VENETIA	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	16
17 TUSCANY	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	17
18 ROMA/PES	3.63%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.01%	3.68%	18
19 NAPOLI/BA	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	19
20 ITALY S	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	20
21 IRELAND	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	21
22 LUXEMBOURG	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%	22
23 HOLLAND N	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	23
24 HOLLAND S	1.75%	0.10%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	1.90%	24
25 GERMANY N	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	25
26 RHUR	0.48%	0.42%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.94%	26
27 FRANKFURT	2.63%	0.65%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	0.11%	3.44%	27
28 STUTTGART	0.23%	0.33%	0.00%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.58%	28
29 MUNCHEN	0.67%	0.47%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.15%	29
30 BERLIN	0.35%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.35%	30
31 UK NORTH	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	31
32 UK MID	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	32
33 UK SOUTH	4.34%	0.15%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	4.55%	33
34 SPAIN N	0.31%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.31%	34
35 MADRID	0.76%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.76%	35
36 SPAIN S	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	36
37 PORTUGAL	0.15%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.15%	37
TOTAL	58.64%	10.18%	2.51%	0.02%	2.92%	0.72%	0.55%	24.46%	100.00%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.-Ο.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.1.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.1.β.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 1989

PAX/BU+SS/PL/B	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	
1 BELGIUM	0.29%	0.05%	0.02%	0.04%	0.03%	0.03%	0.02%	0.26%	0.75%	1
2 DENMARK	0.62%	0.10%	0.04%	0.08%	0.09%	0.08%	0.06%	0.53%	1.59%	2
3 FRANCE N	0.41%	0.09%	0.04%	0.06%	0.14%	0.13%	0.09%	0.55%	1.51%	3
4 PARIS	0.34%	0.06%	0.03%	0.04%	0.05%	0.05%	0.03%	0.33%	0.94%	4
5 FRANCE M	0.39%	0.07%	0.03%	0.05%	0.08%	0.07%	0.05%	0.38%	1.12%	5
6 FRANCE S	0.13%	0.03%	0.01%	0.02%	0.03%	0.03%	0.02%	0.12%	0.39%	6
PAX/HO/PL/B + PAX/BU+SS/PL/B										
7 ATTICA	0.00%	14.37%	5.55%	0.00%	1.11%	0.00%	0.82%	8.62%	30.48%	7
8 C/W MACED	14.37%	0.00%	0.00%	0.00%	0.51%	0.00%	0.00%	3.92%	18.80%	8
9 E.MAC/TRA	5.55%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.55%	9
10 CEN.GREEC	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	10
11 W. GREECE	1.11%	0.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.63%	11
12 N.PELOPON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	12
13 S.PELOPON	0.82%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.82%	13
14 GREEK ISL	8.62%	3.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	12.54%	14
PAX/BU+SS/PL/B										
15 ITALY N	0.18%	0.03%	0.02%	0.02%	0.03%	0.03%	0.02%	0.13%	0.47%	15
16 VENETIA	0.06%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.04%	0.16%	16
17 TUSCANY	0.10%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.02%	0.01%	0.06%	0.25%	17
18 ROMA/PES	0.08%	0.01%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.05%	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	0.10%	0.02%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.09%	0.26%	19
20 ITALY S	0.12%	0.03%	0.01%	0.02%	0.02%	0.02%	0.01%	0.10%	0.34%	20
21 IRELAND	0.09%	0.03%	0.01%	0.02%	0.03%	0.02%	0.02%	0.09%	0.30%	21
22 LUXEMBOURG	0.03%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.08%	22
23 HOLLAND N	0.36%	0.10%	0.05%	0.06%	0.07%	0.07%	0.05%	0.30%	1.06%	23
24 HOLLAND S	0.39%	0.08%	0.04%	0.06%	0.06%	0.06%	0.04%	0.34%	1.07%	24
25 GERMANY N	0.44%	0.10%	0.04%	0.06%	0.08%	0.07%	0.05%	0.67%	1.52%	25
26 RHUR	0.79%	0.20%	0.09%	0.12%	0.14%	0.14%	0.10%	1.03%	2.61%	26
27 FRANKFURT	0.53%	0.15%	0.07%	0.09%	0.11%	0.10%	0.07%	0.48%	1.60%	27
28 STUTTGART	0.21%	0.05%	0.02%	0.03%	0.04%	0.04%	0.03%	0.21%	0.62%	28
29 MUNCHEN	0.17%	0.04%	0.02%	0.03%	0.04%	0.04%	0.03%	0.16%	0.52%	29
30 BERLIN	0.33%	0.06%	0.02%	0.04%	0.04%	0.04%	0.03%	0.23%	0.78%	30
31 UK NORTH	0.51%	0.20%	0.09%	0.12%	0.11%	0.11%	0.08%	0.66%	1.88%	31
32 UK MID	1.45%	0.37%	0.16%	0.23%	0.27%	0.26%	0.18%	1.44%	4.36%	32
33 UK SOUTH	1.53%	0.56%	0.25%	0.32%	0.40%	0.38%	0.28%	1.64%	5.36%	33
34 SPAIN N	0.04%	0.01%	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.05%	0.15%	34
35 MADRID	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.06%	0.14%	35
36 SPAIN S	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.02%	36
37 PORTUGAL	0.05%	0.01%	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.00%	0.03%	0.11%	37
TOTAL	40.28%	21.29%	6.65%	1.58%	3.58%	1.87%	2.17%	22.59%	100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΤΟΥ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.2.α.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (Υ.Π.Α.-Ο.Α. 1989)

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	16138	2571	1107	1991	1930	1857	1349	14584	41527	0.75%	1
2 DENMARK	34282	5675	2482	4277	4746	4562	3305	29262	88591	1.59%	2
3 FRANCE N	22983	4987	2249	3373	7573	7189	5200	30451	84004	1.51%	3
4 PARIS	18784	3543	1589	2494	2767	2641	1909	18619	52346	0.94%	4
5 FRANCE M	21731	3759	1655	2723	4293	4157	3019	21122	62459	1.12%	5
6 FRANCE S	7099	1489	625	1012	1812	1800	1315	6854	22007	0.39%	6
7 ATTICA	0	800560	309236	257	62125	255	45465	480212	1698110	30.48%	7
8 C/W MACED	800560	0	0	142	28669	5	1	218408	1047783	18.80%	8
9 E.MAC/TRA	309235	0	0	0	0	0	0	195	309430	5.55%	9
10 CEN.GREEC	257	142	0	0	2	0	0	46	447	0.01%	10
11 W. GREECE	62125	28668	0	2	0	0	0	17	90812	1.63%	11
12 N.PELOPON	255	5	0	0	0	0	0	6	265	0.00%	12
13 S.PELOPON	45464	1	0	0	0	0	0	2	45466	0.82%	13
14 GREEK ISL	480212	218408	195	46	17	6	2	0	698885	12.54%	14
15 ITALY N	10062	1899	846	1359	1676	1593	1151	7519	26105	0.47%	15
16 VENETIA	3192	789	344	514	537	512	370	2417	8674	0.16%	16
17 TUSCANY	5487	1253	537	823	918	879	636	3550	14083	0.25%	17
18 ROMA/PES	4529	763	309	491	883	824	578	2739	11115	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	5443	893	370	606	788	711	487	4960	14259	0.26%	19
20 ITALY S	6876	1522	671	1018	1180	1108	775	5713	18863	0.34%	20
21 IRELAND	4788	1629	711	952	1416	1348	971	4748	16563	0.30%	21
22 LUXEMBOURG	1752	297	127	208	208	200	144	1734	4671	0.08%	22
23 HOLLAND N	19793	5771	2553	3559	4069	3915	2836	16689	59185	1.06%	23
24 HOLLAND S	21979	4522	2012	3097	3586	3425	2479	18702	59802	1.07%	24
25 GERMANY N	24500	5531	2465	3582	4356	4158	3008	37091	84691	1.52%	25
26 RHUR	43902	11162	4985	6888	8037	7650	5541	57361	145525	2.61%	26
27 FRANKFURT	29715	8249	3672	5013	6009	5729	4149	26604	89139	1.60%	27
28 STUTTGART	11836	2676	1176	1735	2185	2101	1524	11448	34679	0.62%	28
29 MUNCHEN	9217	2276	953	1461	2391	2398	1752	8722	29171	0.52%	29
30 BERLIN	18239	3069	1385	2060	2296	2178	1573	12567	43366	0.78%	30
31 UK NORTH	28609	11286	4807	6467	6350	6105	4427	36968	105020	1.88%	31
32 UK MID	81073	20384	9026	12852	14924	14241	10306	80295	243099	4.36%	32
33 UK SOUTH	85430	31043	13706	17839	22269	21330	15453	91416	298485	5.36%	33
34 SPAIN N	2489	549	235	346	724	697	507	2859	8407	0.15%	34
35 MADRID	3044	217	92	248	380	360	261	3099	7701	0.14%	35
36 SPAIN S	437	128	53	74	93	91	64	347	1288	0.02%	36
37 PORTUGAL	2642	530	233	371	283	267	192	1499	6018	0.11%	37
TOTAL	2244159	1186245	370404	87881	199489	104291	120749	1258824	5572041		
PER CENT	40.28%	21.29%	6.65%	1.58%	3.58%	1.87%	2.17%	22.59%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΤΟΥ TASC

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.2.β.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (Υ.Π.Α. 1989)

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	16138	2571	1107	1991	1930	1857	1349	14584	41527	0.75%	1
2 DENMARK	34282	5675	2482	4277	4746	4562	3305	29262	88591	1.59%	2
3 FRANCE N	22983	4987	2249	3373	7573	7189	5200	30451	84004	1.51%	3
4 PARIS	18784	3543	1589	2494	2767	2641	1909	18619	52346	0.94%	4
5 FRANCE M	21731	3759	1655	2723	4293	4157	3019	21122	62459	1.12%	5
6 FRANCE S	7099	1489	625	1012	1812	1800	1315	6854	22007	0.39%	6
7 ATTICA											7
8 C/W MACED											8
9 E.MAC/TRA											9
10 CEN.GREECE											10
11 W. GREECE											11
12 N.PELOPON											12
13 S.PELOPON											13
14 GREEK ISL											14
15 ITALY N	10062	1899	846	1359	1676	1593	1151	7519	26105	0.47%	15
16 VENETIA	3192	789	344	514	537	512	370	2417	8674	0.16%	16
17 TUSCANY	5487	1253	537	823	918	879	636	3550	14083	0.25%	17
18 ROMA/PES	4529	763	309	491	883	824	578	2739	11115	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	5443	893	370	606	788	711	487	4960	14259	0.26%	19
20 ITALY S	6876	1522	671	1018	1180	1108	775	5713	18863	0.34%	20
21 IRELAND	4788	1629	711	952	1416	1348	971	4748	16563	0.30%	21
22 LUXEMBOURG	1752	297	127	208	208	200	144	1734	4671	0.08%	22
23 HOLLAND N	19793	5771	2553	3559	4069	3915	2836	16689	59185	1.06%	23
24 HOLLAND S	21979	4522	2012	3097	3586	3425	2479	18702	59802	1.07%	24
25 GERMANY N	24500	5531	2465	3582	4356	4158	3008	37091	84691	1.52%	25
26 RHUR	43902	11162	4985	6888	8037	7650	5541	57361	145525	2.61%	26
27 FRANKFURT	29715	8249	3672	5013	6009	5729	4149	26604	89139	1.60%	27
28 STUTTGART	11836	2676	1176	1735	2185	2101	1524	11448	34679	0.62%	28
29 MUNCHEN	9217	2276	953	1461	2391	2398	1752	8722	29171	0.52%	29
30 BERLIN	18239	3069	1385	2060	2296	2178	1573	12567	43366	0.78%	30
31 UK NORTH	28609	11286	4807	6467	6350	6105	4427	36968	105020	1.88%	31
32 UK MID	81073	20384	9026	12852	14924	14241	10306	80295	243099	4.36%	32
33 UK SOUTH	85430	31043	13706	17839	22269	21330	15453	91416	298485	5.36%	33
34 SPAIN N	2489	549	235	346	724	697	507	2859	8407	0.15%	34
35 MADRID	3044	217	92	248	380	360	261	3099	7701	0.14%	35
36 SPAIN S	437	128	53	74	93	91	64	347	1288	0.02%	36
37 PORTUGAL	2642	530	233	371	283	267	192	1499	6018	0.11%	37
TOTAL	546051	138462	60973	87434	108677	104026	75281	559939	1680843	30.17%	
PER CENT	32.49%	8.24%	3.63%	5.20%	6.47%	6.19%	4.48%	33.31%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.3.

[[SCHEDULED AVG ARR-DEP)]-(ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ TASC)]

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
1 BELGIUM	56008	-255	-1107	-1991	-1930	-1857	-1349	-14584	32935	44.23%	1
2 DENMARK	8060	-3314	-2482	-4277	-4746	-4562	-3305	-29262	-43889	-98.18%	2
3 FRANCE N	-21805	-4987	-2249	-3373	-7573	-7189	-5200	-30451	-82826	-7031.05%	3
4 PARIS	109078	2364	-1589	-2494	-2767	-2641	-1909	-18619	81424	60.87%	4
5 FRANCE M	-15716	-3759	-1655	-2723	-4293	-4157	-3019	-21122	-56443	-938.30%	5
6 FRANCE S	6538	-1489	-625	-1012	-1812	-1800	-1315	-6854	-8370	-61.37%	6
7 ATTICA											7
8 C/W MACED											8
9 E.MAC/TRA											9
10 CEN.GREECE											10
11 W. GREECE											11
12 N.PELOPON											12
13 S.PELOPON											13
14 GREEK ISL											14
15 ITALY N	69566	-1899	-846	-1359	-92	-1593	-1151	-7417	55208	67.90%	15
16 VENETIA	-3192	-789	-344	-514	-537	-512	-370	-2417	-8674		16
17 TUSCANY	-5487	-1253	-537	-823	-918	-879	-636	-3550	-14083		17
18 ROMA/PES	197939	-651	-309	-491	1347	-824	-578	-2242	194191	94.59%	18
19 NAPOLI/BA	-5443	-893	-370	-606	-788	-711	-487	-4960	-14259		19
20 ITALY S	-6876	-1522	-671	-1018	-1180	-1108	-775	-5713	-18863		20
21 IRELAND	-4788	-1629	-711	-952	-1416	-1348	-971	-4748	-16563		21
22 LUXEMBOURG	7188	-297	-127	-208	-208	-200	-144	-1734	4269	47.75%	22
23 HOLLAND N	-19793	-5771	-2553	-3559	-4069	-3915	-2836	-16689	-59185		23
24 HOLLAND S	75560	1231	-2012	-3097	-1223	-3425	-2479	-18702	45853	43.40%	24
25 GERMANY N	-22175	-5415	-2465	-3582	-4356	-4158	-3008	-37091	-82251	-3370.93%	25
26 RHUR	-16955	12083	-4985	-6888	-5777	-7650	-5541	-57361	-93074	-177.45%	26
27 FRANKFURT	117059	28066	-3672	-5013	-3233	-5729	-4149	-20680	102650	53.52%	27
28 STUTTGART	715	15948	-1176	-1735	-887	-2101	-1524	-11448	-2207	-6.80%	28
29 MUNCHEN	28158	24072	-953	-1461	-2391	-2398	-1752	-8583	34692	54.32%	29
30 BERLIN	1202	-3069	-1385	-2060	-2296	-2178	-1573	-12567	-23925	-123.07%	30
31 UK NORTH	-28609	-11286	-4807	-6467	-6350	-6105	-4427	-36968	-105020		31
32 UK MID	-79631	-20384	-9026	-12852	-14924	-14241	-10306	-80295	-241658	-16764.33%	32
33 UK SOUTH	156309	-22720	-13706	-17839	-18641	-21330	-15453	-91416	-44797	-17.66%	33
34 SPAIN N	14690	-549	-235	-346	-724	-697	-507	-2859	8772	51.06%	34
35 MADRID	39174	-217	-92	-248	-235	-360	-261	-3099	34662	81.82%	35
36 SPAIN S	-294	-128	-53	-74	-93	-91	-64	-347	-1145	-803.59%	36
37 PORTUGAL	5499	-530	-233	-371	-283	-267	-192	-1499	2123	26.08%	37
TOTAL	661977	-9043	-60973	-87434	-92394	-104026	-75281	-553277	-320452		
ΜΕΤΑΒΟΛΗ	54.80%	-6.99%			-567.44%			-8305.59%		-23.56%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.4: ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΕ ΣΥΝΔΙΑΣΜΟ ΔΥΟ ΠΤΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. ΠΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΤΗΝ Ο.Α.

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		255	1107	1991	1930	1857	1349	14584	23072	1.78%	1
2 DENMARK		3314	2482	4277	4746	4562	3305	29262	51949	4.00%	2
3 FRANCE N	21805	4987	2249	3373	7573	7189	5200	30451	82826	6.38%	3
4 PARIS			1589	2494	2767	2641	1909	18619	30019	2.31%	4
5 FRANCE M	15716	3759	1655	2723	4293	4157	3019	21122	56443	4.35%	5
6 FRANCE S		1489	625	1012	1812	1800	1315	6854	14908	1.15%	6
7 ATTICA											7
8 C/W MACED											8
9 E.MAC/TRA											9
10 CEN.GREEC											10
11 W. GREECE											11
12 N.PELOPON											12
13 S.PELOPON											13
14 GREEK ISL											14
15 ITALY N		1899	846	1359	92	1593	1151	7417	14358	1.11%	15
16 VENETIA	3192	789	344	514	537	512	370	2417	8674	0.67%	16
17 TUSCANY	5487	1253	537	823	918	879	636	3550	14083	1.08%	17
18 ROMA/PES		651	309	491		824	578	2242	5095	0.39%	18
19 NAPOLI/BA	5443	893	370	606	788	711	487	4960	14259	1.10%	19
20 ITALY S	6876	1522	671	1018	1180	1108	775	5713	18863	1.45%	20
21 IRELAND	4788	1629	711	952	1416	1348	971	4748	16563	1.28%	21
22 LUXEMBOURG		297	127	208	208	200	144	1734	2920	0.22%	22
23 HOLLAND N	19793	5771	2553	3559	4069	3915	2836	16689	59185	4.56%	23
24 HOLLAND S			2012	3097	1223	3425	2479	18702	30939	2.38%	24
25 GERMANY N	22175	5415	2465	3582	4356	4158	3008	37091	82251	6.34%	25
26 RHUR	16955		4985	6888	5777	7650	5541	57361	105156	8.10%	26
27 FRANKFURT			3672	5013	3233	5729	4149	20680	42475	3.27%	27
28 STUTTGART			1176	1735	887	2101	1524	11448	18870	1.45%	28
29 MUNCHEN			953	1461	2391	2398	1752	8583	17538	1.35%	29
30 BERLIN		3069	1385	2060	2296	2178	1573	12567	25127	1.94%	30
31 UK NORTH	28609	11286	4807	6467	6350	6105	4427	36968	105020	8.09%	31
32 UK MID	79631	20384	9026	12852	14924	14241	10306	80295	241658	18.61%	32
33 UK SOUTH		22720	13706	17839	18641	21330	15453	91416	201105	15.49%	33
34 SPAIN N		549	235	346	724	697	507	2859	5918	0.46%	34
35 MADRID		217	92	248	235	360	261	3099	4513	0.35%	35
36 SPAIN S	294	128	53	74	93	91	64	347	1145	0.09%	36
37 PORTUGAL		530	233	371	283	267	192	1499	3376	0.26%	37
TOTAL	230764	92808	60973	87434	93741	104026	75281	553277	1298305		
PER CENT	17.77%	7.15%	4.70%	6.73%	7.22%	8.01%	5.80%	42.62%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.5.: ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΕΣΕΩΝ : 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ : 70%

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								14584	14584	1.12%	1
2 DENMARK		3314		4277	4746	4562	3305	29262	49466	3.81%	2
3 FRANCE N	21805	4987		3373	7573	7189	5200	30451	80577	6.21%	3
4 PARIS					2767	2641		18619	24027	1.85%	4
5 FRANCE M	15716	3759		2723	4293	4157	3019	21122	54789	4.22%	5
6 FRANCE S								6854	6854	0.53%	6
15 ITALY N								7417	7417	0.57%	15
16 VENETIA	3192								3192	0.25%	16
17 TUSCANY	5487								9037	0.70%	17
18 ROMA/PES									0	0.00%	18
19 NAPOLI/BA	5443							4960	10403	0.80%	19
20 ITALY S	6876							5713	12589	0.97%	20
21 IRELAND	4788							4748	9536	0.73%	21
22 LUXEMBOURG									0	0.00%	22
23 HOLLAND N	19793	5771	2553	3559	4069	3915	2836	16689	59185	4.56%	23
24 HOLLAND S				3097		3425		18702	25224	1.94%	24
25 GERMANY N	22175	5415		3582	4356	4158	3008	37091	79786	6.15%	25
26 RHUR	16955		4985	6888	5777	7650	5541	57361	105156	8.10%	26
27 FRANKFURT			3672	5013	3233	5729	4149	20680	42475	3.27%	27
28 STUTTGART								11448	11448	0.88%	28
29 MUNCHEN								8583	8583	0.66%	29
30 BERLIN		3069						12567	15636	1.20%	30
31 UK NORTH	28609	11286	4807	6467	6350	6105	4427	36968	105020	8.09%	31
32 UK MID	79631	20384	9026	12852	14924	14241	10306	80295	241658	18.61%	32
33 UK SOUTH		22720	13706	17839	18641	21330	15453	91416	201105	15.49%	33
34 SPAIN N								2859	2859	0.22%	34
35 MADRID								3099	3099	0.24%	35
36 SPAIN S									0	0.00%	36
37 PORTUGAL									0	0.00%	37
TOTAL	230470	80704	38748	69671	76728	85102	57244	545037	1183704		
PER CENT	19.47%	6.82%	3.27%	5.89%	6.48%	7.19%	4.84%	46.05%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.6.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΟΥΝ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΕΣΕΩΝ : 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ : 70%

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								6	6	1.23%	1
2 DENMARK		1		2	2	2	1	11	19	4.18%	2
3 FRANCE N	9	2		1	3	3	2	12	32	6.81%	3
4 PARIS					1	1		7	9	2.03%	4
5 FRANCE M	6	1		1	2	2	1	8	22	4.63%	5
6 FRANCE S								3	3	0.58%	6
15 ITALY N								3	3	0.63%	15
16 VENETIA	1								1	0.27%	16
17 TUSCANY	2							1	4	0.76%	17
18 ROMA/PES											18
19 NAPOLI/BA	2							2	4	0.88%	19
20 ITALY S	3							2	5	1.06%	20
21 IRELAND	2							2	4	0.81%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	8	2	1	1	2	2	1	7	23	5.00%	23
24 HOLLAND S				1		1		7	10	2.13%	24
25 GERMANY N	9	2		1	2	2	1	15	31	6.74%	25
26 RHUR	7			3	2	3	2	23	41	8.88%	26
27 FRANKFURT			1	2	1	2	2	8	17	3.59%	27
28 STUTTGART								4	4	0.97%	28
29 MUNCHEN								3	3	0.73%	29
30 BERLIN		1						5	6	1.32%	30
31 UK NORTH	11	4	2	3	2	2	2	15	41	8.87%	31
32 UK MID	31	8	4	5	6	6	4	32	95	20.42%	32
33 UK SOUTH		9	5	7	7	8	6	36	79	16.99%	33
34 SPAIN N								1	1	0.24%	34
35 MADRID								1	1	0.26%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	90	32	15	27	30	33	22	214	465		
PER CENT	19.47%	6.82%	3.27%	5.89%	6.48%	7.19%	4.84%	46.05%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.7.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.7.α.

PAX/BU+SS/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	24231	5095	2091	3481	2910	2875	2103	17688	60474	1.17%	1
2 DENMARK	49710	9321	3887	6461	6547	6460	4720	33868	120974	2.34%	2
3 FRANCE N	33232	7019	3150	4733	9602	9153	6638	39535	113062	2.19%	3
4 PARIS	27817	5387	2384	3711	3948	3808	2764	24380	74199	1.44%	4
5 FRANCE M	33982	6936	2957	4686	7498	7455	5452	28008	96974	1.88%	5
6 FRANCE S	12713	3558	1431	2205	4109	4219	3106	9104	40445	0.78%	6
7 ATTICA	0	520514	235805	1003	78051	993	51012	296382	1183760	22.93%	7
8 C/W MACED	520514	0	0	553	29640	18	2	158903	709630	13.75%	8
9 E.MAC/TRA	235805	0	0	0	1	0	0	760	236566	4.58%	9
10 CEN.GREECE	1003	553	0	0	7	0	0	179	1742	0.03%	10
11 WEST GREECE	78051	29640	1	7	0	0	0	65	107764	2.09%	11
12 N.PELOPON	993	18	0	0	0	0	0	24	1035	0.02%	12
13 S.PELOPON	51012	2	0	0	0	0	0	7	51021	0.99%	13
14 GREEK ISL	296382	158903	760	179	65	24	7	0	456320	8.84%	14
15 ITALY N	17036	3355	1469	2358	2487	2374	1719	10388	41186	0.80%	15
16 VENETIA	5956	1591	671	1000	901	870	629	3340	14958	0.29%	16
17 TUSCANY	10473	2660	1090	1625	1644	1599	1160	5011	25262	0.49%	17
18 ROMA/PES	8209	1600	583	785	1439	1316	885	3777	18594	0.36%	18
19 NAPOLI/BA	8423	1689	632	904	1166	968	599	6151	20532	0.40%	19
20 ITALY S	11220	2878	1236	1770	1804	1670	1111	7444	29133	0.56%	20
21 IRELAND	8079	3100	1307	1765	2097	2024	1460	6536	26368	0.51%	21
22 LUXEMBOURG	2505	482	197	314	276	269	193	2043	6279	0.12%	22
23 HOLLAND N	34101	11862	5142	6872	7234	7083	5155	21101	98550	1.91%	23
24 HOLLAND S	36183	7716	3362	4969	5337	5164	3752	23397	89880	1.74%	24
25 GERMANY N	38478	8135	3537	5149	5599	5425	3946	40981	111250	2.16%	25
26 RHUR	63418	15595	6799	9473	9694	9335	6798	64194	185306	3.59%	26
27 FRANKFURT	42172	12100	5245	7221	7344	7100	5173	31733	118088	2.29%	27
28 STUTTGART	17758	4421	1866	2729	3083	3038	2219	13904	49018	0.95%	28
29 MUNCHEN	16227	5312	2109	3129	5323	5559	4099	10797	52555	1.02%	29
30 BERLIN	36204	3657	1643	2548	2571	2447	1771	15826	66667	1.29%	30
31 UK NORTH	48425	22609	9064	12385	9271	9137	6671	43130	160692	3.11%	31
32 UK MID	131368	30966	13226	18920	19500	18876	13718	98651	345225	6.69%	32
33 UK SOUTH	126060	47349	20081	26595	30513	29819	21725	107932	410074	7.94%	33
34 SPAIN N	4310	1020	414	612	1153	1137	831	3739	13216	0.26%	34
35 MADRID	4325	380	151	369	526	507	368	4039	10665	0.21%	35
36 SPAIN S	798	270	104	146	131	131	91	449	2120	0.04%	36
37 PORTUGAL	5825	1255	546	846	554	527	379	2451	12383	0.24%	37
TOTAL	2042998	936948	332940	139503	262025	151380	160256	1135917	5161967		
PER CENT	39.58%	18.15%	6.45%	2.70%	5.08%	2.93%	3.10%	22.01%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.7.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.7.β.

PAX/HO/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.GREECE	10 W.GREECE	11 N.PELOPON	12 S.PELOPON	13 GREEK ISL	14	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	16004	2423	980	1705	1888	1847	1339	14624	40810	1.82%	1
2 DENMARK	31578	4545	1863	3100	2938	2822	2051	19637	68534	3.06%	2
3 FRANCE N	15915	2960	1314	1948	2096	1970	1414	10871	38488	1.72%	3
4 PARIS	4168	669	259	403	1313	1244	900	5208	14164	0.63%	4
5 FRANCE M	12502	2792	1108	1764	1717	1627	1173	14439	37122	1.66%	5
6 FRANCE S	5898	1700	642	991	1055	1038	756	3110	15190	0.68%	6
7 ATTICA	0	193284	89761	0	23801	0	16284	110056	433186	19.33%	7
8 C/W MACED	193284	0	0	0	14165	0	0	66155	273604	12.21%	8
9 E.MAC/TRA	89761	0	0	0	0	0	0	0	89761	4.01%	9
10 CEN.GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 WEST GREECE	23801	14165	0	0	0	0	0	0	37966	1.69%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	16284	0	0	0	0	0	0	0	16284	0.73%	13
14 GREEK ISL	110056	66155	0	0	0	0	0	0	176211	7.86%	14
15 ITALY N	2552	830	346	506	567	522	376	4222	9921	0.44%	15
16 VENETIA	1003	513	199	274	236	221	161	1210	3817	0.17%	16
17 TUSCANY	1795	917	356	513	507	476	345	2123	7032	0.31%	17
18 ROMA/PES	1692	526	206	331	477	448	325	2448	6453	0.29%	18
19 NAPOLI/BA	2691	464	200	351	457	421	303	4521	9408	0.42%	19
20 ITALY S	5252	947	411	678	868	805	583	4431	13975	0.62%	20
21 IRELAND	3113	1351	557	760	381	359	255	4176	10952	0.49%	21
22 LUXEMBOURG	444	187	67	108	85	76	54	1027	2048	0.09%	22
23 HOLLAND N	17905	4081	1663	2681	3165	3023	2193	19790	54501	2.43%	23
24 HOLLAND S	13336	2768	1140	1877	1959	1860	1333	13084	37357	1.67%	24
25 GERMANY N	16210	3924	1668	2404	2524	2381	1726	1893	32730	1.46%	25
26 RHUR	20084	6833	2941	4028	3608	3459	2516	7515	50984	2.28%	26
27 FRANKFURT	5697	2326	941	1286	1435	1459	1078	13619	27841	1.24%	27
28 STUTTGART	8164	2619	1112	1610	1802	1750	1275	7589	25921	1.16%	28
29 MUNCHEN	10219	3256	1292	1913	2652	2683	1978	6503	30496	1.36%	29
30 BERLIN	15952	1969	874	1347	1290	1202	871	10496	34001	1.52%	30
31 UK NORTH	18823	7977	3143	4320	1792	1805	1317	4018	43195	1.93%	31
32 UK MID	114818	26512	11652	16672	19882	18942	13700	114950	337128	15.04%	32
33 UK SOUTH	70750	30228	12724	16863	16112	15370	11115	71684	244846	10.93%	33
34 SPAIN N	1951	553	227	330	650	614	439	2996	7760	0.35%	34
35 MADRID	2082	258	99	223	312	299	212	2216	5701	0.25%	35
36 SPAIN S	235	134	43	72	45	44	30	279	882	0.04%	36
37 PORTUGAL	874	146	53	107	108	102	74	1100	2564	0.11%	37
TOTAL	854893	388012	137841	69165	109887	68869	66176	545990	2240833		
PER CENT	38.15%	17.32%	6.15%	3.09%	4.90%	3.07%	2.95%	24.37%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.8.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010 - ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.8.α.

PAX/BU+SS/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.GREECE	10	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	520514	235805	1003	78051	993	51012	296382	1183760	22.93%	7
8 C/W MACED	520514	0	0	553	29640	18	2	158903	709630	13.75%	8
9 E.MAC/TRA	235805	0	0	0	1	0	0	760	236566	4.58%	9
10 CEN.GREECE	1003	553	0	0	7	0	0	179	1742	0.03%	10
11 WEST GREECE	78051	29640	1	7	0	0	0	65	107764	2.09%	11
12 N.PELOPON	993	18	0	0	0	0	0	24	1035	0.02%	12
13 S.PELOPON	51012	2	0	0	0	0	0	7	51021	0.99%	13
14 GREEK ISL	296382	158903	760	179	65	24	7	0	456320	8.84%	14
TOTAL	1183760	709630	236566	1742	107764	1035	51021	456320	2747838	53.23%	
PER CENT	43.08%	25.83%	8.61%	0.06%	3.92%	0.04%	1.86%	16.61%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.8.β.

PAX/HO/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.GREECE	10	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	193284	89761	0	23801	0	16284	110056	433186	19.33%	7
8 C/W MACED	193284	0	0	0	14165	0	0	66155	273604	12.21%	8
9 E.MAC/TRA	89761	0	0	0	0	0	0	0	89761	4.01%	9
10 CEN.GREECE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	10
11 WEST GREECE	23801	14165	0	0	0	0	0	0	37966	1.69%	11
12 N.PELOPON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%	12
13 S.PELOPON	16284	0	0	0	0	0	0	0	16284	0.73%	13
14 GREEK ISL	110056	66155	0	0	0	0	0	0	176211	7.86%	14
TOTAL	433186	273604	89761	0	37966	0	16284	176211	1027012	45.83%	
PER CENT	42.18%	26.64%	8.74%	0.00%	3.70%	0.00%	1.59%	17.16%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.8.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010 - ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.8.γ.

PAX/HO/PL/F + PAX/BU+SS/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.GREECE	10 W.GREECE	11 N.PELOPON	12 S.PELOPON	13 GREEK ISL	14	TOTAL	PER CENT	
7 ATTICA	0	713798	325566	1003	101852	993	67296	406438	1616946	26.13%	7
8 C/W MACED	713798	0	0	553	43805	18	2	225058	983234	15.89%	8
9 E.MAC/TRA	325566	0	0	0	1	0	0	760	326327	5.27%	9
10 CEN.GREECE	1003	553	0	0	7	0	0	179	1742	0.03%	10
11 WEST GREECE	101852	43805	1	7	0	0	0	65	145730	2.35%	11
12 N.PELOPON	993	18	0	0	0	0	0	24	1035	0.02%	12
13 S.PELOPON	67296	2	0	0	0	0	0	7	67305	1.09%	13
14 GREEK ISL	406438	225058	760	179	65	24	7	0	632531	10.22%	14
TOTAL	1616946	983234	326327	1742	145730	1035	67305	632531	3774850	60.99%	
PER CENT	42.83%	26.05%	8.64%	0.05%	3.86%	0.03%	1.78%	16.76%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.9.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010

PAX/BU+SS/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.GREECE	10 W.GREECE	11 N.PELOPON	12 S.PELOPON	13 GREEK ISL	14	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	24231	5095	2091	3481	2910	2875	2103	17688	60474	0.98%	1
2 DENMARK	49710	9321	3887	6461	6547	6460	4720	33868	120974	1.95%	2
3 FRANCE N	33232	7019	3150	4733	9602	9153	6638	39535	113062	1.83%	3
4 PARIS	27817	5387	2384	3711	3948	3808	2764	24380	74199	1.20%	4
5 FRANCE M	33982	6936	2957	4686	7498	7455	5452	28008	96974	1.57%	5
6 FRANCE S	12713	3558	1431	2205	4109	4219	3106	9104	40445	0.65%	6
PAX/HQ/PL/F + PAX/BU+SS/PL/F											
7 ATTICA	0	713798	325566	1003	101852	993	67296	406438	1616946	26.13%	7
8 C/W MACED	713798	0	0	553	43805	18	2	225058	983234	15.89%	8
9 E.MAC/TRA	325566	0	0	0	1	0	0	760	326327	5.27%	9
10 CEN.GREECE	1003	553	0	0	7	0	0	179	1742	0.03%	10
11 WEST GREECE	101852	43805	1	7	0	0	0	65	145730	2.35%	11
12 N.PELOPON	993	18	0	0	0	0	0	24	1035	0.02%	12
13 S.PELOPON	67296	2	0	0	0	0	0	7	67305	1.09%	13
14 GREEK ISL	406438	225058	760	179	65	24	7	0	632531	10.22%	14
PAX/BU+SS/PL/F											
15 ITALY N	17036	3355	1469	2358	2487	2374	1719	10388	41186	0.67%	15
16 VENETIA	5956	1591	671	1000	901	870	629	3340	14958	0.24%	16
17 TUSCANY	10473	2660	1090	1625	1644	1599	1160	5011	25262	0.41%	17
18 ROMA/PES	8209	1600	583	785	1439	1316	885	3777	18594	0.30%	18
19 NAPOLI/BA	8423	1689	632	904	1166	968	599	6151	20532	0.33%	19
20 ITALY S	11220	2878	1236	1770	1804	1670	1111	7444	29133	0.47%	20
21 IRELAND	8079	3100	1307	1765	2097	2024	1460	6536	26368	0.43%	21
22 LUXEMBOURG	2505	482	197	314	276	269	193	2043	6279	0.10%	22
23 HOLLAND N	34101	11862	5142	6872	7234	7083	5155	21101	98550	1.59%	23
24 HOLLAND S	36183	7716	3362	4969	5337	5164	3752	23397	89880	1.45%	24
25 GERMANY N	38478	8135	3537	5149	5599	5425	3946	40981	111250	1.80%	25
26 RHUR	63418	15595	6799	9473	9694	9335	6798	64194	185306	2.99%	26
27 FRANKFURT	42172	12100	5245	7221	7344	7100	5173	31733	118088	1.91%	27
28 STUTTGART	17758	4421	1866	2729	3083	3038	2219	13904	49018	0.79%	28
29 MUNCHEN	16227	5312	2109	3129	5323	5559	4099	10797	52555	0.85%	29
30 BERLIN	36204	3657	1643	2548	2571	2447	1771	15826	66667	1.08%	30
31 UK NORTH	48425	22609	9064	12385	9271	9137	6671	43130	160692	2.60%	31
32 UK MID	131368	30966	13226	18920	19500	18876	13718	98651	345225	5.58%	32
33 UK SOUTH	126060	47349	20081	26595	30513	29819	21725	107932	410074	6.63%	33
34 SPAIN N	4310	1020	414	612	1153	1137	831	3739	13216	0.21%	34
35 MADRID	4325	380	151	369	526	507	368	4039	10665	0.17%	35
36 SPAIN S	798	270	104	146	131	131	91	449	2120	0.03%	36
37 PORTUGAL	5825	1255	546	846	554	527	379	2451	12383	0.20%	37
TOTAL	2476184	1210552	422701	139503	299991	151380	176540	1312128	6188979		
PER CENT	40.01%	19.56%	6.83%	2.25%	4.85%	2.45%	2.85%	21.20%	100.00%		

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.10: ΣΤΟΙΧΕΙΑ TASC 2010

PAX/BU+SS/PL/F	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM	24231	5095	2091	3481	2910	2875	2103	17688	60474	0.98%	1
2 DENMARK	49710	9321	3887	6461	6547	6460	4720	33868	120974	1.95%	2
3 FRANCE N	33232	7019	3150	4733	9602	9153	6638	39535	113062	1.83%	3
4 PARIS	27817	5387	2384	3711	3948	3808	2764	24380	74199	1.20%	4
5 FRANCE M	33982	6936	2957	4686	7498	7455	5452	28008	96974	1.57%	5
6 FRANCE S	12713	3558	1431	2205	4109	4219	3106	9104	40445	0.65%	6
7 ATTICA											7
8 C/W MACED											8
9 E.MAC/TRA											9
10 CEN.GREECE											10
11 WEST GREECE											11
12 N.PELOPON											12
13 S.PELOPON											13
14 GREEK ISL											14
15 ITALY N	17036	3355	1469	2358	2487	2374	1719	10388	41186	0.67%	15
16 VENETIA	5956	1591	671	1000	901	870	629	3340	14958	0.24%	16
17 TUSCANY	10473	2660	1090	1625	1644	1599	1160	5011	25262	0.41%	17
18 ROMA/PES	8209	1600	583	785	1439	1316	885	3777	18594	0.30%	18
19 NAPOLI/BA	8423	1689	632	904	1166	968	599	6151	20532	0.33%	19
20 ITALY S	11220	2878	1236	1770	1804	1670	1111	7444	29133	0.47%	20
21 IRELAND	8079	3100	1307	1765	2097	2024	1460	6536	26368	0.43%	21
22 LUXEMBOURG	2505	482	197	314	276	269	193	2043	6279	0.10%	22
23 HOLLAND N	34101	11862	5142	6872	7234	7083	5155	21101	98550	1.59%	23
24 HOLLAND S	36183	7716	3362	4969	5337	5164	3752	23397	89880	1.45%	24
25 GERMANY N	38478	8135	3537	5149	5599	5425	3946	40981	111250	1.80%	25
26 RHUR	63418	15595	6799	9473	9694	9335	6798	64194	185306	2.99%	26
27 FRANKFURT	42172	12100	5245	7221	7344	7100	5173	31733	118088	1.91%	27
28 STUTTGART	17758	4421	1866	2729	3083	3038	2219	13904	49018	0.79%	28
29 MUNCHEN	16227	5312	2109	3129	5323	5559	4099	10797	52555	0.85%	29
30 BERLIN	36204	3657	1643	2548	2571	2447	1771	15826	66667	1.08%	30
31 UK NORTH	48425	22609	9064	12385	9271	9137	6671	43130	160692	2.60%	31
32 UK MID	131368	30966	13226	18920	19500	18876	13718	98651	345225	5.58%	32
33 UK SOUTH	126060	47349	20081	26595	30513	29819	21725	107932	410074	6.63%	33
34 SPAIN N	4310	1020	414	612	1153	1137	831	3739	13216	0.21%	34
35 MADRID	4325	380	151	369	526	507	368	4039	10665	0.17%	35
36 SPAIN S	798	270	104	146	131	131	91	449	2120	0.03%	36
37 PORTUGAL	5825	1255	546	846	554	527	379	2451	12383	0.20%	37
TOTAL	859238	227318	96374	137761	154261	150345	109235	679597	2414129	39.01%	
PER CENT	35.59%	9.42%	3.99%	5.71%	6.39%	6.23%	4.52%	28.15%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.13: ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		5095	2091	3481	2910	2875	2103	17688	36243	1.88%	1
2 DENMARK		9321	3887	6461	6547	6460	4720	33868	71264	3.69%	2
3 FRANCE N	33232	7019	3150	4733	9602	9153	6638	39535	113062	5.85%	3
4 PARIS			2384	3711	3948	3808	2764	24380	40995	2.12%	4
5 FRANCE M	33982	6936	2957	4686	7498	7455	5452	28008	96974	5.02%	5
6 FRANCE S		3558	1431	2205	4109	4219	3106	9104	27732	1.44%	6
7 ATTICA											7
8 C/W MACED											8
9 E.MAC/TRA											9
10 CEN.GREECE											10
11 WEST GREECE											11
12 N.PELOPON											12
13 S.PELOPON											13
14 GREEK ISL											14
15 ITALY N		3355	1469	2358	2487	2374	1719	10388	24150	1.25%	15
16 VENETIA	5956	1591	671	1000	901	870	629	3340	14958	0.77%	16
17 TUSCANY	10473	2660	1090	1625	1644	1599	1160	5011	25262	1.31%	17
18 ROMA/PES		1600	583	785	1439	1316	885	3777	10385	0.54%	18
19 NAPOLI/BA	8423	1689	632	904	1166	968	599	6151	20532	1.06%	19
20 ITALY S	11220	2878	1236	1770	1804	1670	1111	7444	29133	1.51%	20
21 IRELAND	8079	3100	1307	1765	2097	2024	1460	6536	26368	1.36%	21
22 LUXEMBOURG		482	197	314	276	269	193	2043	3774	0.20%	22
23 HOLLAND N	34101	11862	5142	6872	7234	7083	5155	21101	98550	5.10%	23
24 HOLLAND S			3362	4969	5337	5164	3752	23397	45981	2.38%	24
25 GERMANY N	38478	8135	3537	5149	5599	5425	3946	40981	111250	5.76%	25
26 RHUR	63418		6799	9473	9694	9335	6798	64194	169711	8.78%	26
27 FRANKFURT			5245	7221	7344	7100	5173	31733	63816	3.30%	27
28 STUTTGART			1866	2729	3083	3038	2219	13904	26839	1.39%	28
29 MUNCHEN			2109	3129	5323	5559	4099	10797	31016	1.61%	29
30 BERLIN		3657	1643	2548	2571	2447	1771	15826	30463	1.58%	30
31 UK NORTH	48425	22609	9064	12385	9271	9137	6671	43130	160692	8.32%	31
32 UK MID	131368	30966	13226	18920	19500	18876	13718	98651	345225	17.87%	32
33 UK SOUTH		47349	20081	26595	30513	29819	21725	107932	284014	14.70%	33
34 SPAIN N		1020	414	612	1153	1137	831	3739	8906	0.46%	34
35 MADRID		380	151	369	526	507	368	4039	6340	0.33%	35
36 SPAIN S	798	270	104	146	131	131	91	449	2120	0.11%	36
37 PORTUGAL		1255	546	846	554	527	379	2451	6558	0.34%	37
TOTAL	427953	176787	96374	137761	154261	150345	109235	679597	1932313		
PER CENT	22.15%	9.15%	4.99%	7.13%	7.98%	7.78%	5.65%	35.17%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.14.: ΔΥΝΑΤΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΕΣΕΩΝ : 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ : 70%

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		5095		3481	2910	2875		17688	32049	1.74%	1
2 DENMARK		9321	3887	6461	6547	6460	4720	33868	71264	3.88%	2
3 FRANCE N	33232	7019	3150	4733	9602	9153	6638	39535	113062	6.15%	3
4 PARIS				3711	3948	3808	2764	24380	38611	2.10%	4
5 FRANCE M	33982	6936	2957	4686	7498	7455	5452	28008	96974	5.28%	5
6 FRANCE S		3558			4109	4219	3106	9104	24096	1.31%	6
15 ITALY N		3355						10388	13743	0.75%	15
16 VENETIA	5956							3340	9296	0.51%	16
17 TUSCANY	10473	2660						5011	18144	0.99%	17
18 ROMA/PES								3777	3777	0.21%	18
19 NAPOLI/BA	8423							6151	14574	0.79%	19
20 ITALY S	11220	2878						7444	21542	1.17%	20
21 IRELAND	8079	3100						6536	17715	0.96%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	34101	11862	5142	6872	7234	7083	5155	21101	98550	5.36%	23
24 HOLLAND S			3362	4969	5337	5164	3752	23397	45981	2.50%	24
25 GERMANY N	38478	8135	3537	5149	5599	5425	3946	40981	111250	6.05%	25
26 RHUR	63418		6799	9473	9694	9335	6798	64194	169711	9.23%	26
27 FRANKFURT			5245	7221	7344	7100	5173	31733	63816	3.47%	27
28 STUTTGART				2729	3083	3038		13904	22754	1.24%	28
29 MUNCHEN				3129	5323	5559	4099	10797	28907	1.57%	29
30 BERLIN		3657		2548	2571			15826	24602	1.34%	30
31 UK NORTH	48425	22609	9064	12385	9271	9137	6671	43130	160692	8.74%	31
32 UK MID	131368	30966	13226	18920	19500	18876	13718	98651	345225	18.78%	32
33 UK SOUTH		47349	20081	26595	30513	29819	21725	107932	284014	15.45%	33
34 SPAIN N								3739	3739	0.20%	34
35 MADRID								4039	4039	0.22%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	427155	168500	76450	123062	140083	134506	93717	674654	1838127		
PER CENT	23.24%	9.17%	4.16%	6.69%	7.62%	7.32%	5.10%	36.70%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.15.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΥΝΑΤΩΝ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΕΣΕΩΝ : 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ : 70%

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2		1	1	1		7	13	1.74%	1
2 DENMARK		4	2	3	3	3	2	13	28	3.88%	2
3 FRANCE N	13	3	1	2	4	4	3	16	44	6.15%	3
4 PARIS				1	2	1	1	10	15	2.10%	4
5 FRANCE M	13	3	1	2	3	3	2	11	38	5.28%	5
6 FRANCE S		1			2	2	1	4	9	1.31%	6
15 ITALY N		1						4	5	0.75%	15
16 VENETIA	2							1	4	0.51%	16
17 TUSCANY	4	1						2	7	0.99%	17
18 ROMA/PES								1	1	0.21%	18
19 NAPOLI/BA	3							2	6	0.79%	19
20 ITALY S	4	1						3	8	1.17%	20
21 IRELAND	3	1						3	7	0.96%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	13	5	2	3	3	3	2	8	39	5.36%	23
24 HOLLAND S			1	2	2	2	1	9	18	2.50%	24
25 GERMANY N	15	3	1	2	2	2	2	16	44	6.05%	25
26 RHUR	25		3	4	4	4	3	25	67	9.23%	26
27 FRANKFURT			2	3	3	3	2	12	25	3.47%	27
28 STUTTGART				1	1	1		5	9	1.24%	28
29 MUNCHEN				1	2	2	2	4	11	1.57%	29
30 BERLIN		1		1	1			6	10	1.34%	30
31 UK NORTH	19	9	4	5	4	4	3	17	63	8.74%	31
32 UK MID	52	12	5	7	8	7	5	39	135	18.78%	32
33 UK SOUTH		19	8	10	12	12	9	42	111	15.45%	33
34 SPAIN N								1	1	0.20%	34
35 MADRID								2	2	0.22%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	168	66	30	48	55	53	37	265	721		
PER CENT	23.24%	9.17%	4.16%	6.69%	7.62%	7.32%	5.10%	36.70%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.α.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
ATHENS	JANUARY	DOMESTIC	1618	1	146994	161	1623	1	146991	105
		INTERNATIONAL :EUROPE	1450	61	111047	1076	1436	104	108650	862
		:TOTAL	2091	154	152082	1623	2112	166	148346	919
		GENERAL TOTAL	3709	155	299076	1784	3735	167	295337	1024
	FEBRUARY	DOMESTIC	1334	0	120043	0	1341	0	122798	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1222	85	93960	3224	1220	99	89485	2532
		:TOTAL	1784	168	127262	3423	1799	178	126063	2792
		GENERAL TOTAL	3118	168	247305	3423	3140	178	248861	2792
	MARCH	DOMESTIC	1358	0	113143	0	1347	1	120654	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1447	260	131655	27670	1451	274	118090	12919
		:TOTAL	2061	345	174139	27793	2083	353	157737	12984
		GENERAL TOTAL	3419	345	287282	27793	3430	354	278391	12984
	APRIL	DOMESTIC	1908	2	131236	129	1905	3	157326	98
		INTERNATIONAL :EUROPE	1603	479	144616	56439	1591	500	146167	47225
		:TOTAL	2232	541	190065	56439	2229	556	185824	47225
		GENERAL TOTAL	4140	543	321301	56568	4134	559	343150	47323
	MAY	DOMESTIC	2374	4	206119	508	2373	5	199154	296
		INTERNATIONAL :EUROPE	1789	720	170515	83873	1783	742	171291	74248
		:TOTAL	2466	811	277689	87389	2455	816	215639	76171
		GENERAL TOTAL	4840	815	483808	87897	4828	821	414793	76467
	JUNE	DOMESTIC	2941	3	211851	139	2933	7	229324	198
		INTERNATIONAL :EUROPE	1716	850	153292	94990	1726	862	154105	85015
		:TOTAL	2416	923	216641	99789	2408	943	202234	88833
		GENERAL TOTAL	5357	926	428492	99928	5341	950	431558	89031
	JULY	DOMESTIC	3088	1	299490	0	3088	1	266037	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1887	1080	209414	139300	1919	1080	187175	113697
		:TOTAL	2628	1144	282579	144623	2664	1163	250424	116601
		GENERAL TOTAL	5716	1145	582069	144623	5752	1164	516461	116601
	AUGUST	DOMESTIC	3046	6	258774	1	3046	9	226510	68
		INTERNATIONAL :EUROPE	2021	1117	200373	131637	2019	1128	229596	141877
		:TOTAL	2783	1171	267722	136225	2781	1193	303704	147978
		GENERAL TOTAL	5829	1177	526496	136226	5827	1202	530214	148046

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.β.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
ATHENS	SEPTEMBER	DOMESTIC	2780	8	237684	97	2789	9	208556	82
		INTERNATIONAL :EUROPE	1859	991	181417	111997	1888	1004	211576	129369
		:TOTAL	2553	1042	238419	113865	2575	1058	281901	133748
		GENERAL TOTAL	5333	1050	476103	113962	5364	1067	490457	133830
	OCTOBER	DOMESTIC	2109	1	182393	0	2104	3	169308	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1790	551	151087	37648	1784	575	176774	63691
		:TOTAL	2494	623	195468	38225	2486	646	236199	64811
		GENERAL TOTAL	4603	624	377861	38225	4590	649	405507	64811
	NOVEMBER	DOMESTIC	1925	1	175346	0	1935	3	164477	69
		INTERNATIONAL :EUROPE	1477	134	101851	4470	1530	160	120811	7070
		:TOTAL	2112	221	135897	4850	2137	227	161514	7259
		GENERAL TOTAL	4037	222	311243	4850	4072	230	325991	7328
	DECEMBER	DOMESTIC	1511	0	125682	0	1505	0	128517	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1523	120	123034	4948	1581	151	126700	4336
		:TOTAL	2168	221	161666	4948	2205	228	171942	4340
		GENERAL TOTAL	3679	221	287348	4948	3710	228	300459	4340
	T O T A L	DOMESTIC	25992	27	2208755	1035	25989	42	2139652	916
		INTERNATIONAL :EUROPE	19784	6448	1772261	697272	19928	6679	1840420	682841
		:TOTAL	27788	7364	2419629	719192	27934	7527	2441527	703661
		GENERAL TOTAL	53780	7391	4628384	720227	53923	7569	4581179	704577

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.γ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
THES/NIKI	JANUARY	DOMESTIC	392	0	38637	0	387	0	38538	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	235	8	12722	447	241	10	13233	349
		:TOTAL	235	10	12722	447	241	10	13233	349
		GENERAL TOTAL	627	10	51359	447	628	10	51771	349
	FEBRUARY	DOMESTIC	332	0	34214	0	328	0	34450	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	204	5	8788	64	209	6	9439	138
		:TOTAL	204	8	8777	64	209	8	9439	138
		GENERAL TOTAL	536	8	42991	64	537	8	43889	138
	MARCH	DOMESTIC	291	1	28206	0	303	0	27921	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	213	7	10901	188	201	12	10205	257
		:TOTAL	213	10	10901	188	201	12	10205	257
		GENERAL TOTAL	504	11	39107	188	504	12	38126	257
	APRIL	DOMESTIC	365	0	29640	0	369	0	29062	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	243	27	15450	2620	240	29	15739	302
		:TOTAL	243	29	15450	2620	240	30	15739	302
		GENERAL TOTAL	608	29	45090	2620	609	30	44801	302
	MAY	DOMESTIC	447	0	43295	0	446	0	42706	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	260	249	16769	25827	260	249	15120	16922
		:TOTAL	260	250	16769	25827	260	249	15120	16922
		GENERAL TOTAL	707	250	60064	25827	706	249	57826	16922
	JUNE	DOMESTIC	462	1	42114	0	469	2	41062	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	273	349	18879	29522	265	353	14946	27588
		:TOTAL	273	350	18879	29639	265	356	14946	27757
		GENERAL TOTAL	735	351	60993	29639	734	358	56008	27757
	JULY	DOMESTIC	458	0	42405	0	458	0	41590	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	288	372	26597	32243	286	377	21041	29494
		:TOTAL	288	373	26597	32444	286	378	21041	29525
		GENERAL TOTAL	746	373	69002	32444	744	378	62631	29525
	AUGUST	DOMESTIC	472	0	38079	0	470	0	38758	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	291	365	19656	31861	2925	368	28349	32127
		:TOTAL	291	367	19656	32067	292	370	28349	32358
		GENERAL TOTAL	763	367	57735	32067	762	370	67107	32358

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.δ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
THES/NIKI	SEPTEMBER	DOMESTIC	472	1	45457	0	465	0	45374	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	283	342	16393	28080	285	351	22940	30496
		:TOTAL	283	344	16393	28131	285	352	22940	30604
		GENERAL TOTAL	755	345	61850	28131	750	352	68314	30604
	OCTOBER	DOMESTIC	428	0	40023	0	429	0	40396	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	267	133	12843	5773	265	148	14696	14887
		:TOTAL	267	134	12843	5816	265	148	14696	14887
		GENERAL TOTAL	695	134	52866	5816	694	148	55092	14887
	NOVEMBER	DOMESTIC	392	1	40956	69	388	2	41980	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	255	12	11225	429	254	12	15278	305
		:TOTAL	255	12	11223	429	254	12	15278	305
		GENERAL TOTAL	647	13	52179	498	642	14	57258	305
	DECEMBER	DOMESTIC	309	0	28276	0	313	0	27226	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	257	8	12691	129	255	9	15619	122
		:TOTAL	258	10	12691	129	255	10	15619	122
		GENERAL TOTAL	567	10	40967	129	568	10	42845	122
	T O T A L	DOMESTIC	4820	4	451302	69	4825	4	449063	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	3069	1877	182914	157183	5686	1924	196605	152987
		:TOTAL	3070	1897	182901	157801	3053	1935	196605	153526
		GENERAL TOTAL	7890	1901	634203	157870	7878	1939	645668	153526

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.ε.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	JANUARY	DOMESTIC	167	0	21939	0	167	0	23184	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	5	0	241	0	5	0	0
		:TOTAL	0	9	0	241	0	9	0	0
		GENERAL TOTAL	167							
	FEBRUARY	DOMESTIC	143	0	18708	0	140	0	18134	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	0	0	0	0	0	0	0
		:TOTAL	1	0	0	0	0	0	0	0
		GENERAL TOTAL	144	0	18708	0	140	0	18134	0
	MARCH	DOMESTIC	131	0	18887	0	131	0	16241	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	7	181	553	29007	7	180	293	8848
		:TOTAL	7	181	553	29007	7	181	293	8848
		GENERAL TOTAL	138	181	19440	29007	138	181	16534	8848
	APRIL	DOMESTIC	211	0	24924	0	210	0	20532	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	10	541	962	92970	10	539	930	69546
		:TOTAL	10	541	962	92970	10	540	930	69546
		GENERAL TOTAL	221	541	25886	92970	220	540	21462	69546
	MAY	DOMESTIC	275	0	31767	0	275	0	34160	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	13	901	1748	150964	13	902	1874	134946
		:TOTAL	13	901	1748	150964	13	902	1874	134946
		GENERAL TOTAL	288	901	33515	150964	288	902	36034	134946
	JUNE	DOMESTIC	313	0	35297	0	313	0	33569	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	9	910	627	144062	9	908	769	143443
		:TOTAL	9	910	627	144062	9	910	769	143585
		GENERAL TOTAL	322	910	35924	144062	322	910	34338	143585
	JULY	DOMESTIC	286	1	39471	55	286	0	34223	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	10	1058	777	172611	10	1058	778	156346
		:TOTAL	10	1059	777	172771	10	1060	778	156391
		GENERAL TOTAL	296	1060	40248	172826	296	1060	35001	156391
	AUGUST	DOMESTIC	285	0	35002	0	285	0	39198	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	8	1053	685	169118	8	1053	853	176910
		:TOTAL	8	1053	685	169118	8	1053	853	176910
		GENERAL TOTAL	293	1053	35687	169118	293	1053	40051	176910

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.στ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	SEPTEMBER	DOMESTIC	281	0	31885	0	281	0	35247	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	9	1004	825	160889	9	1004	952	167572
		:TOTAL	9	1006	825	160889	9	1005	952	167572
		GENERAL TOTAL	290	1006	32710	160889	290	1005	36199	167572
	OCTOBER	DOMESTIC	267	2	28619	73	267	1	31024	129
		INTERNATIONAL :EUROPE	5	844	894	95017	4	846	1155	147154
		:TOTAL	5	845	894	95017	4	847	1155	147154
		GENERAL TOTAL	272	847	29513	95090	271	848	32179	147283
	NOVEMBER	DOMESTIC	207	0	28513	0	207	0	29449	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	3	99	317	5141	3	105	406	16132
		:TOTAL	3	106	317	5141	3	106	406	16132
		GENERAL TOTAL	210	106	28830	5141	210	106	29855	16132
	DECEMBER	DOMESTIC	168	0	21837	0	168	0	20021	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	6	9	263	223	6	9	395	290
		:TOTAL	6	10	263	223	6	10	395	290
		GENERAL TOTAL	174	10	22100	223	174	10	20416	290
	T O T A L	DOMESTIC	2734	3	336849	128	2730	1	334982	129
		INTERNATIONAL :EUROPE	81	6605	7651	1020243	79	6609	8405	1021187
		:TOTAL	81	6621	7651	1020403	79	6623	8405	1021374
		GENERAL TOTAL	2815	6615	322561	1020290	2642	6615	320203	1021503

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.ζ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
RODOS	JANUARY	DOMESTIC	247	1	17972	105	248	1	15749	161
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	10	0	0	0	25	0	0
		:TOTAL	0	32	0	0	0	34	0	0
		GENERAL TOTAL	247	33	17972	105	248	35	15749	161
	FEBRUARY	DOMESTIC	204	0	13623	0	204	0	12835	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	14	0	282	0	27	0	116
		:TOTAL	0	37	0	282	0	37	0	116
		GENERAL TOTAL	204	37	13623	282	204	37	12835	116
	MARCH	DOMESTIC	262	0	17280	0	261	1	15467	1
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	113	0	15837	0	127	0	5543
		:TOTAL	0	132	0	15837	0	131	0	5543
		GENERAL TOTAL	262	132	17280	15837	261	132	15467	5544
	APRIL	DOMESTIC	418	2	29458	98	422	2	26774	129
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	353	399	56676	1	356	402	37758
		:TOTAL	1	366	399	57046	1	366	402	38147
		GENERAL TOTAL	419	368	29857	57144	423	368	27176	38276
	MAY	DOMESTIC	442	0	27897	0	441	0	28081	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	682	139	110563	1	681	142	95367
		:TOTAL	1	684	139	110563	1	684	142	95367
		GENERAL TOTAL	443	684	28036	110563	442	684	28223	95367
	JUNE	DOMESTIC	484	1	27882	144	485	2	27479	138
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	734	0	115187	0	732	0	111202
		:TOTAL	0	735	0	115187	0	732	0	111202
		GENERAL TOTAL	484	736	27882	115331	485	734	27479	111340
	JULY	DOMESTIC	500	0	36310	0	502	0	31420	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	771	0	125199	0	770	0	118189
		:TOTAL	0	773	0	125368	0	773	0	118325
		GENERAL TOTAL	500	773	36310	125368	502	773	31420	118325
	AUGUST	DOMESTIC	499	0	32988	0	494	0	37389	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	799	0	131034	0	799	0	134603
		:TOTAL	0	805	0	131414	0	805	0	134960
		GENERAL TOTAL	499	805	32988	131414	494	805	37389	134960

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.16: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.16.η.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A R R I V A L S				D E P A R T U R E S			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER		FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
RODOS	SEPTEMBER	DOMESTIC	469	1	27623	0	471	1	31132	7
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	729	0	117988	0	734	0	121638
		:TOTAL	0	732	0	118037	0	734	2	121638
		GENERAL TOTAL	469	733	27623	118037	471	735	31134	121645
	OCTOBER	DOMESTIC	400	1	20936	0	400	2	23412	148
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	653	0	71983	0	657	0	112491
		:TOTAL	0	663	0	72429	0	664	0	113039
		GENERAL TOTAL	400	664	20936	72429	400	666	23412	113187
	NOVEMBER	DOMESTIC	251	0	15526	0	251	0	17199	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	71	136	3591	1	75	138	9649
		:TOTAL	1	78	136	3591	1	78	138	9649
		GENERAL TOTAL	252	78	15662	3591	252	78	17337	9649
	DECEMBER	DOMESTIC	231	0	14665	0	233	0	15154	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	16	0	882	1	16	110	1099
		:TOTAL	1	21	0	882	1	20	110	1255
		GENERAL TOTAL	232	21	14665	882	234	20	15264	1255
	T O T A L	DOMESTIC	4407	6	282160	347	4412	9	282091	584
		INTERNATIONAL :EUROPE	4	4945	674	749222	4	4999	792	747655
		:TOTAL	4	5058	674	750636	4	5058	794	749241
		GENERAL TOTAL	4411	5064	282834	750983	4416	5067	282885	749825

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.α.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
ATHENS	JANUARY	DOMESTIC	1621	1	146993	133
		INTERNATIONAL :EUROPE	1443	83	109849	969
		:TOTAL	2102	160	150214	1271
		GENERAL TOTAL	3722	161	297207	1404
	FEBRUARY	DOMESTIC	1338	0	121421	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1221	92	91723	2878
		:TOTAL	1792	173	126663	3108
		GENERAL TOTAL	3129	173	248083	3108
	MARCH	DOMESTIC	1353	1	116899	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1449	267	124873	20295
		:TOTAL	2072	349	165938	20389
		GENERAL TOTAL	3425	350	282837	20389
	APRIL	DOMESTIC	1907	3	144281	114
		INTERNATIONAL :EUROPE	1597	490	145392	51832
		:TOTAL	2231	549	187945	51832
		GENERAL TOTAL	4137	551	332226	51946
	MAY	DOMESTIC	2374	5	202637	402
		INTERNATIONAL :EUROPE	1786	731	170903	79061
		:TOTAL	2461	814	246664	81780
		GENERAL TOTAL	4834	818	449301	82182
	JUNE	DOMESTIC	2937	5	220588	169
		INTERNATIONAL :EUROPE	1721	856	153699	90003
		:TOTAL	2412	933	209438	94311
		GENERAL TOTAL	5349	938	430025	94480
	JULY	DOMESTIC	3088	1	282764	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1903	1080	198295	126499
		:TOTAL	2646	1154	266502	130612
		GENERAL TOTAL	5734	1155	549265	130612
	AUGUST	DOMESTIC	3046	8	242642	35
		INTERNATIONAL :EUROPE	2020	1123	214985	136757
		:TOTAL	2782	1182	285713	142102
		GENERAL TOTAL	5828	1190	528355	142136

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.β.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
ATHENS	SEPTEMBER	DOMESTIC	2785	9	223120	90
		INTERNATIONAL :EUROPE	1874	998	196497	120683
		:TOTAL	2564	1050	260160	123807
		GENERAL TOTAL	5349	1059	483280	123896
	OCTOBER	DOMESTIC	2107	2	175851	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1787	563	163931	50670
		:TOTAL	2490	635	215834	51518
		GENERAL TOTAL	4597	637	391684	51518
	NOVEMBER	DOMESTIC	1930	2	169912	35
		INTERNATIONAL :EUROPE	1504	147	111331	5770
		:TOTAL	2125	224	148706	6055
		GENERAL TOTAL	4055	226	318617	6089
	DECEMBER	DOMESTIC	1508	0	127100	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1552	136	124867	4642
		:TOTAL	2187	225	166804	4644
		GENERAL TOTAL	3695	225	293904	4644
	T O T A L	DOMESTIC	25991	35	2174204	976
		INTERNATIONAL :EUROPE	19856	6564	1806341	690057
		:TOTAL	27861	7446	2430578	711427
		GENERAL TOTAL	53852	7480	4604782	712402

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.γ.

			A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
A I R P O R T	M O N T H	T R A F F I C	SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
P E R C E N T						
ATHENS	JANUARY	DOMESTIC	6.23%	3.04%	6.76%	13.51%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.27%	1.25%	6.08%	0.14%
		:TOTAL	7.54%	2.15%	6.18%	0.18%
		GENERAL TOTAL	6.91%	2.15%	6.45%	0.20%
	FEBRUARY	DOMESTIC	5.15%	0.00%	5.59%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.15%	1.40%	5.08%	0.42%
		:TOTAL	6.43%	2.32%	5.21%	0.44%
		GENERAL TOTAL	5.81%	2.31%	5.39%	0.44%
	MARCH	DOMESTIC	5.20%	1.19%	5.38%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.30%	4.07%	6.92%	2.93%
		:TOTAL	7.44%	4.69%	6.83%	2.85%
		GENERAL TOTAL	6.36%	4.67%	6.14%	2.85%
	APRIL	DOMESTIC	7.34%	7.28%	6.65%	11.58%
		INTERNATIONAL :EUROPE	8.04%	7.46%	8.05%	7.51%
		:TOTAL	8.01%	7.37%	7.73%	7.28%
		GENERAL TOTAL	7.68%	7.37%	7.22%	7.29%
	MAY	DOMESTIC	9.13%	13.36%	9.32%	40.70%
		INTERNATIONAL :EUROPE	8.99%	11.14%	9.46%	11.45%
		:TOTAL	8.83%	10.93%	10.15%	11.49%
		GENERAL TOTAL	8.98%	10.94%	9.75%	11.53%
	JUNE	DOMESTIC	11.30%	13.89%	10.15%	17.52%
		INTERNATIONAL :EUROPE	8.67%	13.04%	8.51%	13.04%
		:TOTAL	8.66%	12.53%	8.62%	13.25%
		GENERAL TOTAL	9.93%	12.54%	9.34%	13.26%
	JULY	DOMESTIC	11.88%	3.04%	13.00%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	9.58%	16.46%	10.99%	18.31%
		:TOTAL	9.50%	15.49%	10.97%	18.34%
		GENERAL TOTAL	10.65%	15.44%	11.92%	18.31%
	AUGUST	DOMESTIC	11.72%	21.83%	11.15%	3.76%
		INTERNATIONAL :EUROPE	10.17%	17.11%	11.89%	19.83%
		:TOTAL	9.99%	15.88%	11.75%	19.99%
		GENERAL TOTAL	10.82%	15.90%	11.47%	19.96%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.δ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
ATHENS	SEPTEMBER	DOMESTIC	10.71%	25.53%	10.25%	9.16%
		INTERNATIONAL :EUROPE	9.44%	15.20%	10.87%	17.50%
		:TOTAL	9.20%	14.10%	10.70%	17.42%
		GENERAL TOTAL	9.93%	14.15%	10.50%	17.41%
	OCTOBER	DOMESTIC	8.10%	5.42%	8.09%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	9.00%	8.58%	9.07%	7.36%
		:TOTAL	8.94%	8.52%	8.88%	7.26%
		GENERAL TOTAL	8.54%	8.51%	8.51%	7.25%
	NOVEMBER	DOMESTIC	7.43%	5.42%	7.81%	3.77%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.57%	2.24%	6.16%	0.84%
		:TOTAL	7.63%	3.01%	6.12%	0.85%
		GENERAL TOTAL	7.53%	3.02%	6.92%	0.86%
	DECEMBER	DOMESTIC	5.80%	0.00%	5.85%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.82%	2.06%	6.91%	0.67%
		:TOTAL	7.85%	3.02%	6.86%	0.65%
		GENERAL TOTAL	6.86%	3.00%	6.38%	0.65%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.ε.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
THES/NIKI	JANUARY	DOMESTIC	390	0	38588	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	238	9	12978	398
		:TOTAL	238	10	12978	398
		GENERAL TOTAL	628	10	51565	398
	FEBRUARY	DOMESTIC	330	0	34332	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	207	6	9114	101
		:TOTAL	207	8	9108	101
		GENERAL TOTAL	537	8	43440	101
	MARCH	DOMESTIC	297	1	28064	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	207	10	10553	223
		:TOTAL	207	11	10553	223
		GENERAL TOTAL	504	12	38617	223
	APRIL	DOMESTIC	367	0	29351	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	242	28	15595	1461
		:TOTAL	242	30	15595	1461
		GENERAL TOTAL	609	30	44946	1461
	MAY	DOMESTIC	447	0	43001	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	260	249	15945	21375
		:TOTAL	260	250	15945	21375
		GENERAL TOTAL	707	250	58945	21375
	JUNE	DOMESTIC	466	2	41588	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	269	351	16913	28555
		:TOTAL	269	353	16913	28698
		GENERAL TOTAL	735	355	58501	28698
	JULY	DOMESTIC	458	0	41998	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	287	375	23819	30869
		:TOTAL	287	376	23819	30985
		GENERAL TOTAL	745	376	65817	30985
	AUGUST	DOMESTIC	471	0	38419	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1608	367	24003	31994
		:TOTAL	292	369	24003	32213
		GENERAL TOTAL	763	369	62421	32213

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.στ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
THES/NIKI	SEPTEMBER	DOMESTIC	469	1	45416	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	284	347	19667	29288
		:TOTAL	284	348	19667	29368
		GENERAL TOTAL	753	349	65082	29368
	OCTOBER	DOMESTIC	429	0	40210	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	266	141	13770	10330
		:TOTAL	266	141	13770	10352
		GENERAL TOTAL	695	141	53979	10352
	NOVEMBER	DOMESTIC	390	2	41468	35
		INTERNATIONAL :EUROPE	255	12	13252	367
		:TOTAL	255	12	13251	367
		GENERAL TOTAL	645	14	54719	402
	DECEMBER	DOMESTIC	311	0	27751	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	256	9	14155	126
		:TOTAL	257	10	14155	126
		GENERAL TOTAL	568	10	41906	126
	T O T A L	DOMESTIC	4823	4	450183	35
		INTERNATIONAL :EUROPE	4378	1901	189760	155085
		:TOTAL	3062	1916	189753	155664
		GENERAL TOTAL	7884	1920	639936	155698

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.ζ.

			A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
A I R P O R T	M O N T H	T R A F F I C	SCHEDULED NON-SCHED.		SCHEDULED NON-SCHED.	
P E R C E N T						
THES/NIKI	JANUARY	DOMESTIC	8.08%	0.00%	8.57%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	5.95%	0.47%	6.84%	0.26%
		:TOTAL	7.77%	0.52%	6.84%	0.26%
		GENERAL TOTAL	7.96%	0.52%	8.06%	0.26%
	FEBRUARY	DOMESTIC	6.84%	0.00%	7.63%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	5.16%	0.29%	4.80%	0.07%
		:TOTAL	6.75%	0.42%	4.80%	0.07%
		GENERAL TOTAL	6.80%	0.42%	6.79%	0.07%
	MARCH	DOMESTIC	6.16%	12.50%	6.23%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	5.24%	0.50%	5.58%	0.14%
		:TOTAL	6.76%	0.57%	5.58%	0.14%
		GENERAL TOTAL	6.39%	0.60%	6.04%	0.14%
	APRIL	DOMESTIC	7.61%	0.00%	6.52%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.07%	1.47%	8.23%	0.93%
		:TOTAL	7.89%	1.54%	8.23%	0.93%
		GENERAL TOTAL	7.72%	1.54%	7.02%	0.93%
	MAY	DOMESTIC	9.26%	0.00%	9.55%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.52%	13.10%	8.43%	13.75%
		:TOTAL	8.49%	13.02%	8.43%	13.69%
		GENERAL TOTAL	8.96%	13.00%	9.21%	13.69%
	JUNE	DOMESTIC	9.65%	37.50%	9.24%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.78%	18.47%	8.96%	18.41%
		:TOTAL	8.79%	18.42%	8.96%	18.43%
		GENERAL TOTAL	9.32%	18.46%	9.15%	18.43%
	JULY	DOMESTIC	9.50%	0.00%	9.33%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.21%	19.71%	12.62%	19.90%
		:TOTAL	9.37%	19.60%	12.62%	19.90%
		GENERAL TOTAL	9.45%	19.56%	10.29%	19.89%
	AUGUST	DOMESTIC	9.77%	0.00%	8.53%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	30.46%	19.29%	12.58%	20.63%
		:TOTAL	9.52%	19.23%	12.58%	20.70%
		GENERAL TOTAL	9.67%	19.19%	9.75%	20.69%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.η.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
THES/NIKI	SEPTEMBER	DOMESTIC	9.71%	12.50%	10.09%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.12%	18.23%	10.32%	18.90%
		:TOTAL	9.28%	18.16%	10.32%	18.88%
		GENERAL TOTAL	9.54%	18.15%	10.17%	18.88%
	OCTOBER	DOMESTIC	8.89%	0.00%	8.93%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.68%	7.39%	7.25%	6.70%
		:TOTAL	8.69%	7.36%	7.25%	6.69%
		GENERAL TOTAL	8.81%	7.34%	8.43%	6.69%
	NOVEMBER	DOMESTIC	8.09%	37.50%	9.21%	50.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.39%	0.63%	6.95%	0.24%
		:TOTAL	8.31%	0.63%	6.95%	0.24%
		GENERAL TOTAL	8.17%	0.70%	8.55%	0.26%
	DECEMBER	DOMESTIC	6.45%	0.00%	6.16%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	6.43%	0.45%	7.44%	0.08%
		:TOTAL	8.38%	0.52%	7.44%	0.08%
		GENERAL TOTAL	7.20%	0.52%	6.55%	0.08%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.θ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	JANUARY	DOMESTIC	167	0	22562	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	5	0	121
		:TOTAL	0	9	0	121
		GENERAL TOTAL	167	9	22562	121
	FEBRUARY	DOMESTIC	142	0	18421	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	0	0	0
		:TOTAL	1	0	0	0
		GENERAL TOTAL	142	0	18421	0
	MARCH	DOMESTIC	131	0	17564	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	7	181	423	18928
		:TOTAL	7	181	423	18928
		GENERAL TOTAL	138	181	17987	18928
	APRIL	DOMESTIC	211	0	22728	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	10	540	946	81258
		:TOTAL	10	541	946	81258
		GENERAL TOTAL	221	541	23674	81258
	MAY	DOMESTIC	275	0	32964	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	13	902	1811	142955
		:TOTAL	13	902	1811	142955
		GENERAL TOTAL	288	902	34775	142955
	JUNE	DOMESTIC	313	0	34433	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	9	909	698	143753
		:TOTAL	9	910	698	143824
		GENERAL TOTAL	322	910	35131	143824
	JULY	DOMESTIC	286	1	36847	28
		INTERNATIONAL :EUROPE	10	1058	778	164479
		:TOTAL	10	1060	778	164581
		GENERAL TOTAL	296	1060	37625	164609
	AUGUST	DOMESTIC	285	0	37100	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	8	1053	769	173014
		:TOTAL	8	1053	769	173014
		GENERAL TOTAL	293	1053	37869	173014

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.1.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	SEPTEMBER	DOMESTIC	281	0	33566	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	9	1004	889	164231
		:TOTAL	9	1006	889	164231
		GENERAL TOTAL	290	1006	34455	164231
	OCTOBER	DOMESTIC	267	2	29822	101
		INTERNATIONAL :EUROPE	5	845	1025	121086
		:TOTAL	5	846	1025	121086
		GENERAL TOTAL	272	848	30846	121187
	NOVEMBER	DOMESTIC	207	0	28981	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	3	102	362	10637
		:TOTAL	3	106	362	10637
		GENERAL TOTAL	210	106	29343	10637
	DECEMBER	DOMESTIC	168	0	20929	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	6	9	329	257
		:TOTAL	6	10	329	257
		GENERAL TOTAL	174	10	21258	257
	T O T A L	DOMESTIC	2732	2	335916	129
		INTERNATIONAL :EUROPE	80	6607	8028	1020715
		:TOTAL	80	6622	8028	1020889
		GENERAL TOTAL	2729	6615	321382	1020897

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.α.

			A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	JANUARY	P E R C E N T				
		DOMESTIC	6.11%	0.00%	6.72%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	0.08%	0.00%	0.01%
		:TOTAL	0.00%	0.14%	0.00%	0.01%
		GENERAL TOTAL	2.97%	0.00%	0.00%	0.00%
	FEBRUARY	DOMESTIC	5.18%	0.00%	5.48%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.62%	0.00%	0.00%	0.00%
		:TOTAL	0.62%	0.00%	0.00%	0.00%
		GENERAL TOTAL	5.21%	0.00%	5.73%	0.00%
	MARCH	DOMESTIC	4.80%	0.00%	5.23%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	8.75%	2.73%	5.36%	1.85%
		:TOTAL	8.75%	2.73%	5.36%	1.85%
		GENERAL TOTAL	5.06%	2.74%	5.60%	1.85%
	APRIL	DOMESTIC	7.70%	0.00%	6.76%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	12.50%	8.17%	11.82%	7.96%
		:TOTAL	12.50%	8.16%	11.82%	7.96%
		GENERAL TOTAL	8.09%	8.17%	7.36%	7.96%
	MAY	DOMESTIC	10.07%	0.00%	9.81%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	16.25%	13.64%	22.57%	14.01%
		:TOTAL	16.25%	13.61%	22.57%	14.00%
		GENERAL TOTAL	10.57%	13.63%	10.82%	14.00%
	JUNE	DOMESTIC	11.46%	0.00%	10.25%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	11.25%	13.76%	8.67%	14.08%
		:TOTAL	11.25%	13.74%	8.67%	14.09%
		GENERAL TOTAL	11.81%	13.76%	10.93%	14.09%
	JULY	DOMESTIC	10.47%	16.67%	10.97%	21.48%
		INTERNATIONAL :EUROPE	12.50%	16.01%	9.71%	16.11%
		:TOTAL	12.50%	16.00%	9.71%	16.12%
		GENERAL TOTAL	10.86%	16.02%	11.70%	16.12%
	AUGUST	DOMESTIC	10.43%	0.00%	11.05%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	10.00%	15.94%	9.55%	16.95%
		:TOTAL	10.00%	15.90%	9.55%	16.95%
GENERAL TOTAL		10.75%	15.92%	11.79%	16.95%	

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.ιβ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
IRAKLION	SEPTEMBER	DOMESTIC	10.29%	0.00%	9.99%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	11.25%	15.20%	11.05%	16.09%
		:TOTAL	11.25%	15.18%	11.05%	16.09%
		GENERAL TOTAL	10.64%	15.20%	10.72%	16.09%
	OCTOBER	DOMESTIC	9.77%	83.33%	8.88%	78.52%
		INTERNATIONAL :EUROPE	5.62%	12.79%	12.71%	11.86%
		:TOTAL	5.62%	12.78%	12.71%	11.86%
		GENERAL TOTAL	9.96%	12.81%	9.60%	11.87%
	NOVEMBER	DOMESTIC	7.58%	0.00%	8.63%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	3.75%	1.54%	4.49%	1.04%
		:TOTAL	3.75%	1.60%	4.49%	1.04%
		GENERAL TOTAL	7.70%	1.60%	9.13%	1.04%
	DECEMBER	DOMESTIC	6.15%	0.00%	6.23%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	7.50%	0.14%	4.07%	0.03%
		:TOTAL	7.50%	0.15%	4.07%	0.03%
		GENERAL TOTAL	6.38%	0.15%	6.61%	0.03%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.ιγ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
			F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
RODOS	JANUARY	DOMESTIC	248	1	16861	133
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	18	0	0
		:TOTAL	0	33	0	0
		GENERAL TOTAL	248	34	16861	133
	FEBRUARY	DOMESTIC	204	0	13229	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	21	0	199
		:TOTAL	0	37	0	199
		GENERAL TOTAL	204	37	13229	199
	MARCH	DOMESTIC	262	1	16374	1
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	120	0	10690
		:TOTAL	0	132	0	10690
		GENERAL TOTAL	262	132	16374	10691
	APRIL	DOMESTIC	420	2	28116	114
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	355	401	47217
		:TOTAL	1	366	401	47597
		GENERAL TOTAL	421	368	28517	47710
	MAY	DOMESTIC	442	0	27989	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	682	141	102965
		:TOTAL	1	684	141	102965
		GENERAL TOTAL	443	684	28130	102965
	JUNE	DOMESTIC	485	2	27681	141
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	733	0	113195
		:TOTAL	0	734	0	113195
		GENERAL TOTAL	485	735	27681	113336
	JULY	DOMESTIC	501	0	33865	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	771	0	121694
		:TOTAL	0	773	0	121847
		GENERAL TOTAL	501	773	33865	121847
	AUGUST	DOMESTIC	497	0	35189	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	799	0	132819
		:TOTAL	0	805	0	133187
		GENERAL TOTAL	497	805	35189	133187

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17. ιδ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
RODOS	SEPTEMBER	DOMESTIC	470	1	29378	4
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	732	0	119813
		:TOTAL	0	733	1	119838
		GENERAL TOTAL	470	734	29379	119841
	OCTOBER	DOMESTIC	400	2	22174	74
		INTERNATIONAL :EUROPE	0	655	0	92237
		:TOTAL	0	664	0	92734
		GENERAL TOTAL	400	665	22174	92808
	NOVEMBER	DOMESTIC	251	0	16363	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	73	137	6620
		:TOTAL	1	78	137	6620
		GENERAL TOTAL	252	78	16500	6620
	DECEMBER	DOMESTIC	232	0	14910	0
		INTERNATIONAL :EUROPE	1	16	55	991
		:TOTAL	1	21	55	1069
		GENERAL TOTAL	233	21	14965	1069
	T O T A L	DOMESTIC	4410	8	282126	466
		INTERNATIONAL :EUROPE	4	4972	733	748439
		:TOTAL	4	5058	734	749939
		GENERAL TOTAL	4414	5066	282860	750404

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.16.

			A V E R A G E A R R I V A L S & D E P A R T U R E S			
AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	F L I G H T S N U M B E R		P A S S E N G E R S N U M B E R	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
P E R C E N T						
RODOS	JANUARY	DOMESTIC	5.61%	13.89%	5.98%	28.91%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	0.35%	0.00%	0.00%
		:TOTAL	0.00%	0.65%	0.00%	0.00%
		GENERAL TOTAL	5.61%	0.67%	5.96%	0.02%
	FEBRUARY	DOMESTIC	4.63%	0.00%	4.69%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	0.41%	0.00%	0.03%
		:TOTAL	0.00%	0.73%	0.00%	0.03%
		GENERAL TOTAL	4.62%	0.73%	4.68%	0.03%
	MARCH	DOMESTIC	5.93%	5.56%	5.80%	0.09%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	2.41%	0.00%	1.43%
		:TOTAL	0.00%	2.60%	0.00%	1.42%
		GENERAL TOTAL	5.93%	2.61%	5.79%	1.42%
	APRIL	DOMESTIC	9.52%	27.78%	9.97%	25.17%
		INTERNATIONAL :EUROPE	25.00%	7.13%	54.98%	6.31%
		:TOTAL	25.00%	7.24%	54.91%	6.35%
		GENERAL TOTAL	9.54%	7.26%	10.08%	6.36%
	MAY	DOMESTIC	10.01%	0.00%	9.92%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	25.00%	13.71%	19.28%	13.76%
		:TOTAL	25.00%	13.52%	19.25%	13.73%
		GENERAL TOTAL	10.03%	13.50%	9.94%	13.72%
	JUNE	DOMESTIC	10.99%	19.44%	9.81%	32.56%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	14.74%	0.00%	15.12%
		:TOTAL	0.00%	14.50%	0.00%	15.09%
		GENERAL TOTAL	10.98%	14.51%	9.79%	15.10%
	JULY	DOMESTIC	11.36%	0.00%	12.00%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	15.50%	0.00%	16.26%
		:TOTAL	0.00%	15.28%	0.00%	16.25%
		GENERAL TOTAL	11.35%	15.26%	11.97%	16.24%
	AUGUST	DOMESTIC	11.26%	0.00%	12.47%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	16.07%	0.00%	17.75%
		:TOTAL	0.00%	15.92%	0.00%	17.76%
		GENERAL TOTAL	11.25%	15.89%	12.44%	17.75%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.17.: ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ: VI.17.1στ.

AIRPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS & DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON-SCHED.	SCHEDULED	NON-SCHED.
RODOS	SEPTEMBER	DOMESTIC	10.66%	13.89%	10.41%	0.60%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	14.71%	0.00%	16.01%
		:TOTAL	0.00%	14.49%	0.13%	15.98%
		GENERAL TOTAL	10.65%	14.49%	10.39%	15.97%
	OCTOBER	DOMESTIC	9.07%	19.44%	7.86%	12.67%
		INTERNATIONAL :EUROPE	0.00%	13.17%	0.00%	12.33%
		:TOTAL	0.00%	13.12%	0.00%	12.37%
		GENERAL TOTAL	9.06%	13.13%	7.84%	12.37%
	NOVEMBER	DOMESTIC	5.69%	0.00%	5.80%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	25.00%	1.47%	18.80%	0.88%
		:TOTAL	25.00%	1.54%	18.78%	0.88%
		GENERAL TOTAL	5.71%	1.54%	5.83%	0.88%
	DECEMBER	DOMESTIC	5.26%	0.00%	5.28%	0.00%
		INTERNATIONAL :EUROPE	25.00%	0.32%	6.94%	0.13%
		:TOTAL	25.00%	0.41%	6.93%	0.14%
		GENERAL TOTAL	5.28%	0.40%	5.29%	0.14%

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α., ΕΤΟΣ: 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.18.: ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.18.α.

AIPOPT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS-DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON SCHED.	SCHEDULED	NON SCHED.
ATHENS	J	DOMESTIC & EUROPEAN	3064	84	256841	1102
	F	DOMESTIC & EUROPEAN	2559	92	213143	2878
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	2802	268	241771	20295
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	3504	492	289673	51946
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	4160	736	373540	79463
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	4658	861	374286	90171
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	4991	1081	481058	126499
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	5066	1130	457627	136792
	S	DOMESTIC & EUROPEAN	4658	1006	419617	120773
	O	DOMESTIC & EUROPEAN	3894	565	339781	50670
	N	DOMESTIC & EUROPEAN	3434	149	281243	5805
	D	DOMESTIC & EUROPEAN	3060	136	251967	4642
	T O T A L	DOMESTIC & EUROPEAN	45847	6598	3980544	691032
THES/NIKI	JAN	DOMESTIC & EUROPEAN	628	9	51565	398
	FEB	DOMESTIC & EUROPEAN	537	6	43446	101
	MAR	DOMESTIC & EUROPEAN	504	10	38617	223
	APR	DOMESTIC & EUROPEAN	609	28	44946	1461
	MAY	DOMESTIC & EUROPEAN	707	249	58945	21375
	JUN	DOMESTIC & EUROPEAN	735	353	58501	28555
	JUL	DOMESTIC & EUROPEAN	745	375	65817	30869
	AUG	DOMESTIC & EUROPEAN	2079	367	62421	31994
	SEP	DOMESTIC & EUROPEAN	753	347	65082	29288
	OCT	DOMESTIC & EUROPEAN	695	141	53979	10330
	NOV	DOMESTIC & EUROPEAN	645	14	54720	402
	DEC	DOMESTIC & EUROPEAN	567	9	41906	126
	T O T A L	DOMESTIC & EUROPEAN	9200	1905	639942	155120

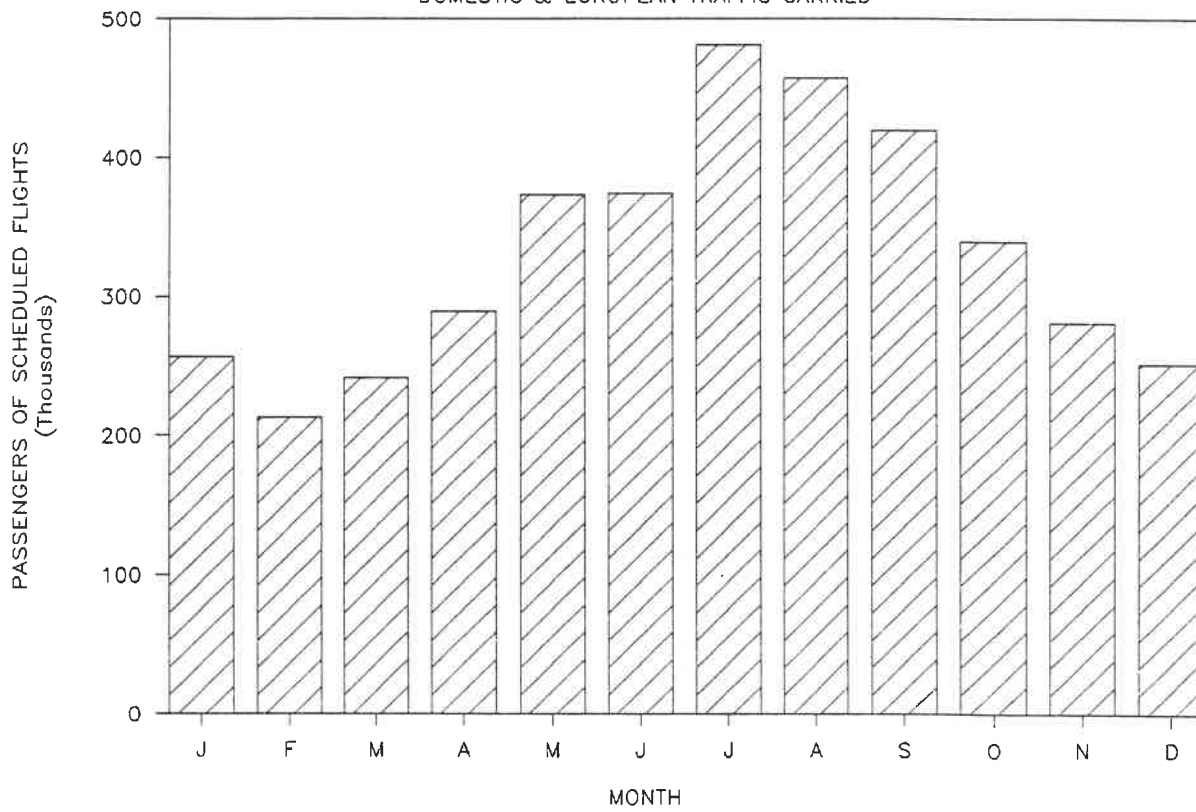
ΠΙΝΑΚΑΣ VI.18.: ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.18.β.

AIPORT	MONTH	T R A F F I C	A V E R A G E ARRIVALS-DEPARTURES			
			FLIGHTS NUMBER		PASSENGERS NUMBER	
			SCHEDULED	NON SCHED.	SCHEDULED	NON SCHED.
IRAKLION	J	DOMESTIC & EUROPEAN	167	5	22562	121
	F	DOMESTIC & EUROPEAN	142	0	18421	0
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	138	181	17987	18928
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	221	540	23674	81258
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	288	902	34775	142955
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	322	909	35131	143753
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	296	1059	37625	164506
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	293	1053	37869	173014
	S	DOMESTIC & EUROPEAN	290	1004	34455	164231
	O	DOMESTIC & EUROPEAN	272	847	30846	121187
	N	DOMESTIC & EUROPEAN	210	102	29343	10637
	D	DOMESTIC & EUROPEAN	174	9	21258	257
	T O T A L	DOMESTIC & EUROPEAN	2812	6609	343944	1020844
RODOS	J	DOMESTIC & EUROPEAN	248	19	16861	133
	F	DOMESTIC & EUROPEAN	204	21	13229	199
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	262	121	16374	10691
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	421	357	28517	47331
	M	DOMESTIC & EUROPEAN	443	682	28130	102965
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	485	735	27681	113336
	J	DOMESTIC & EUROPEAN	501	771	33865	121694
	A	DOMESTIC & EUROPEAN	497	799	35189	132819
	S	DOMESTIC & EUROPEAN	470	733	29378	119817
	O	DOMESTIC & EUROPEAN	400	657	22174	92311
	N	DOMESTIC & EUROPEAN	252	73	16500	6620
	D	DOMESTIC & EUROPEAN	233	16	14965	991
	T O T A L	DOMESTIC & EUROPEAN	4414	4980	282859	748904

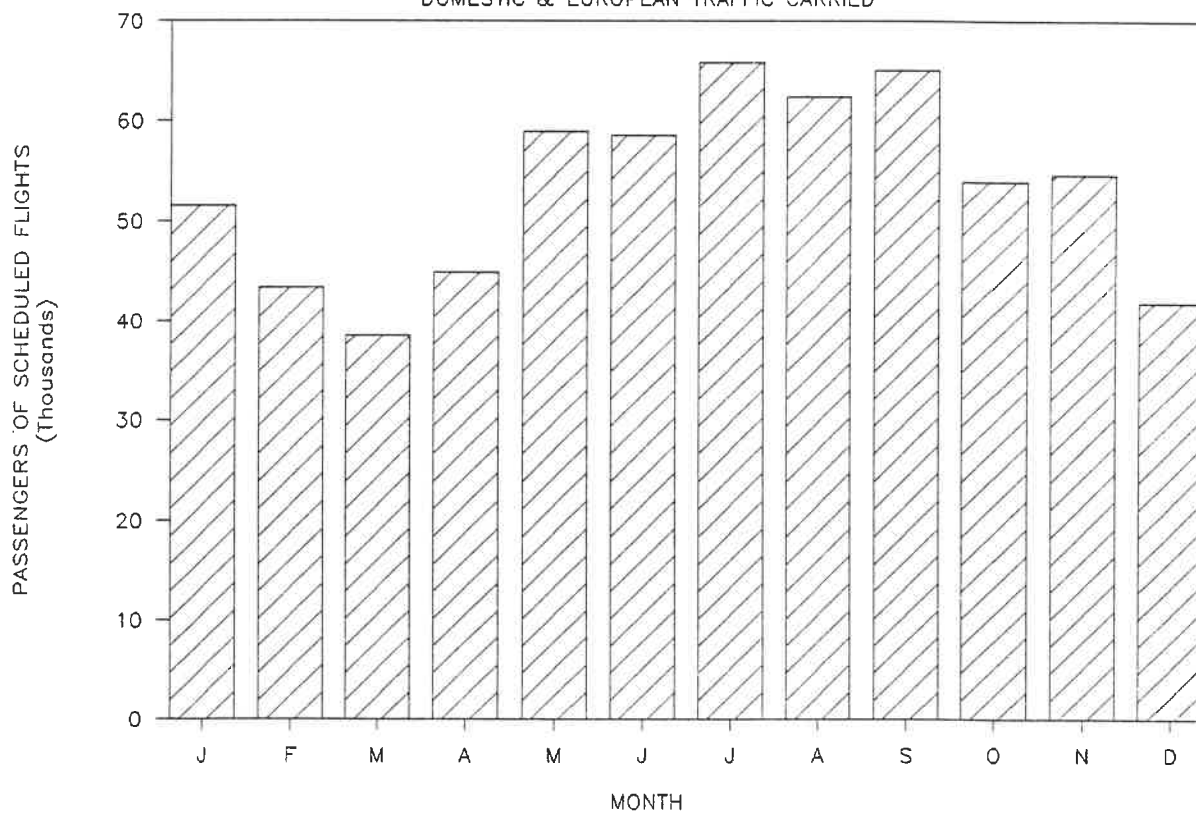
ATHENS AIRPORT 1989

DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



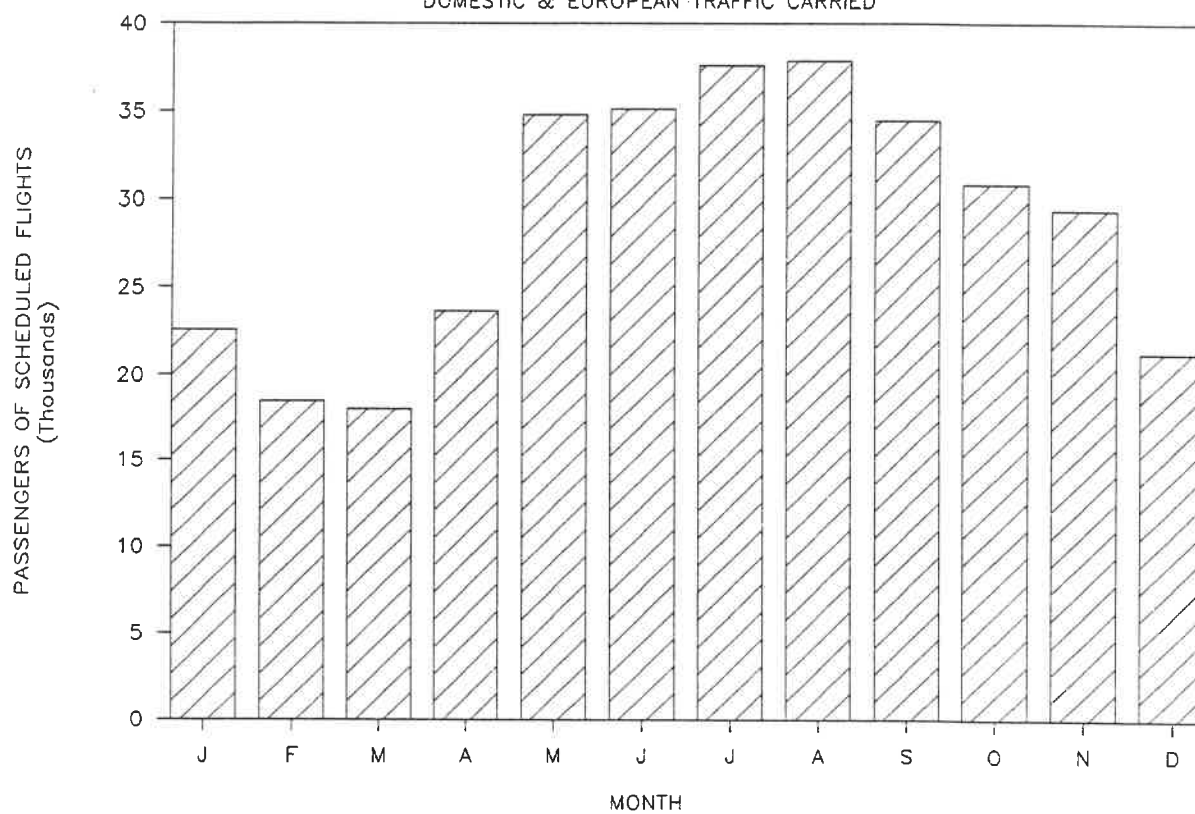
THESSALONIKI AIRPORT 1989

DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



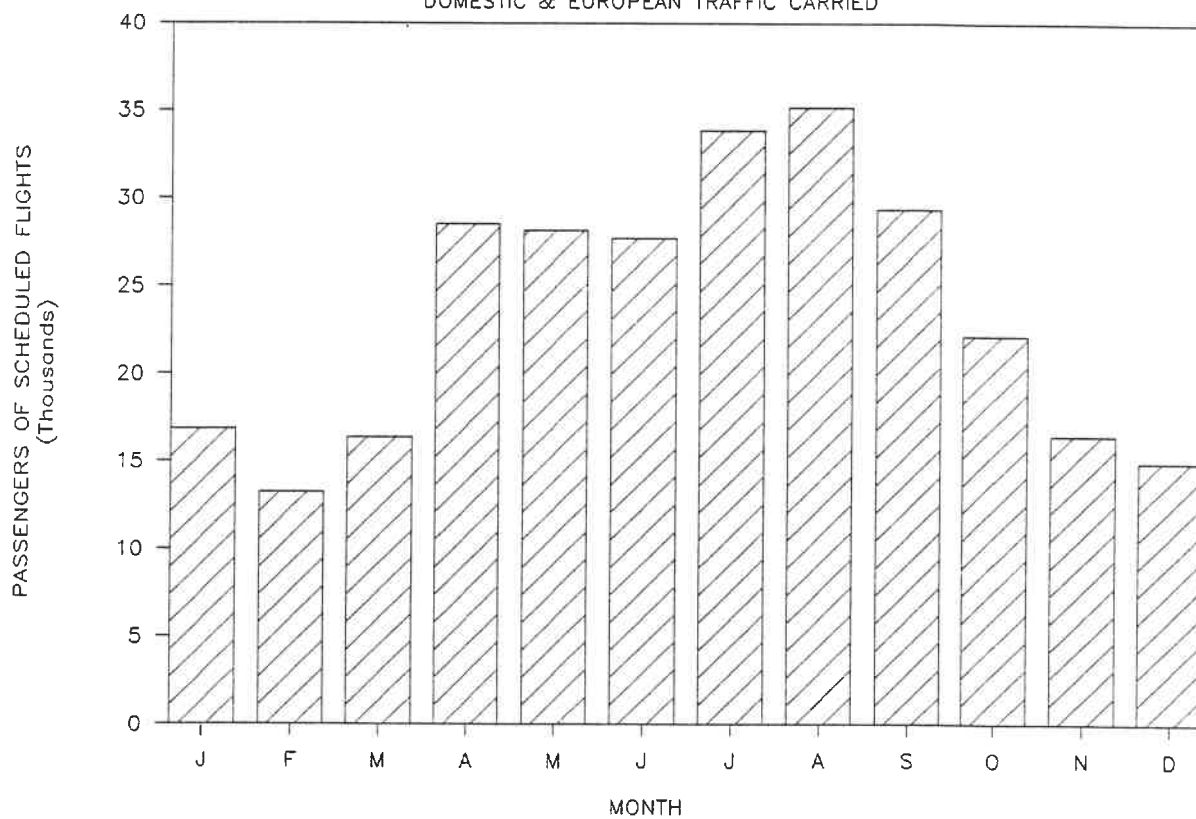
IRAKLION AIRPORT 1989

DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



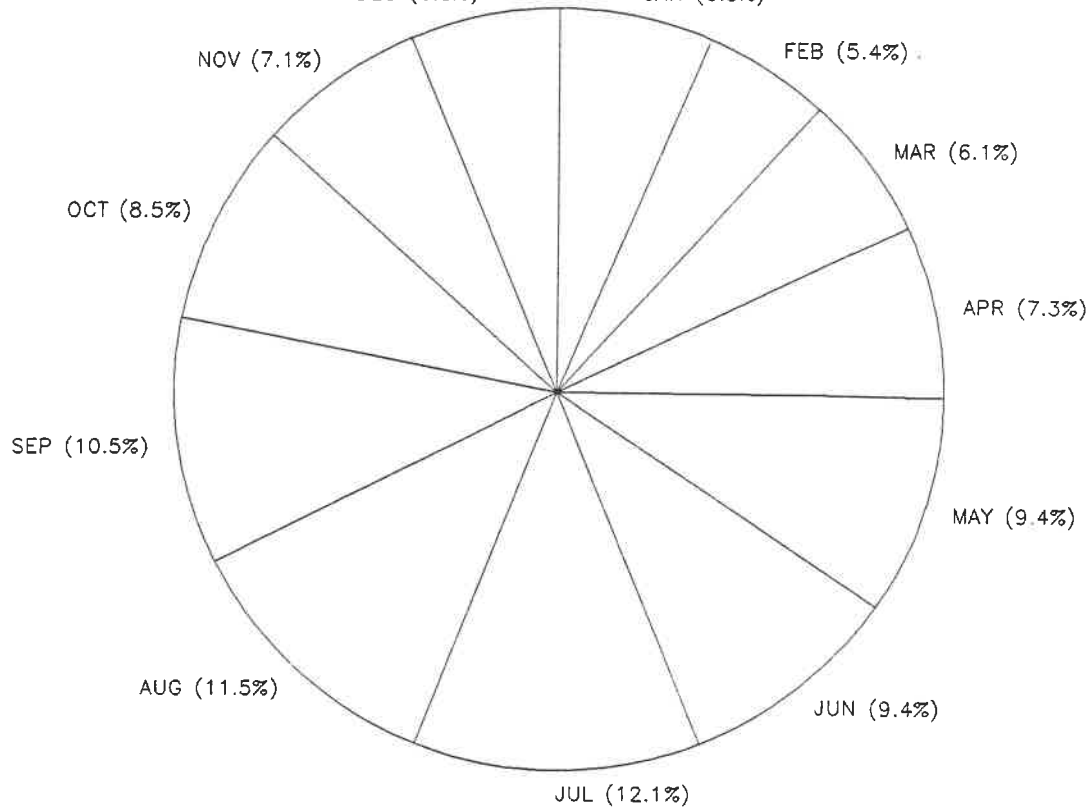
RODOS AIRPORT 1989

DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



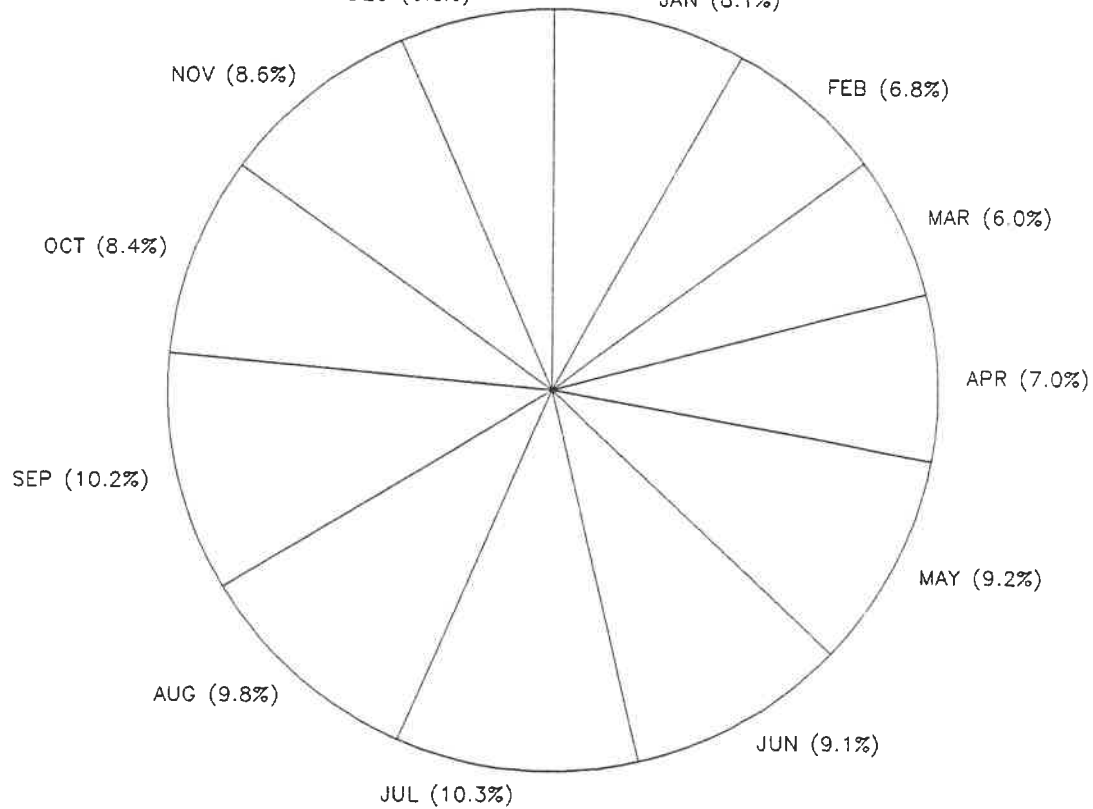
ATHENS AIRPORT 1989

DOM. & EUR. TRAFFIC CARRIED PER MONTH
DEC (6.3%) JAN (6.5%)



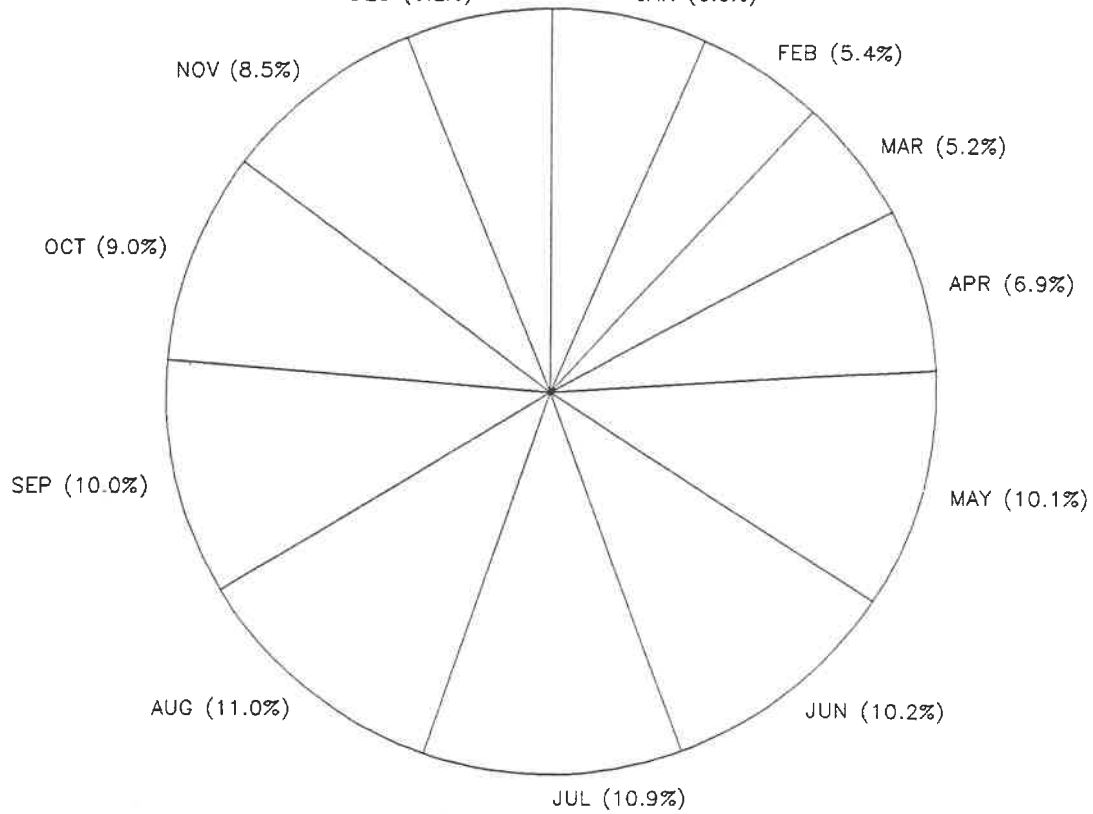
THESSALONIKI AIRPORT 1989

DOM. & EUR. TRAFFIC CARRIED PER MONTH
DEC (6.5%) JAN (8.1%)



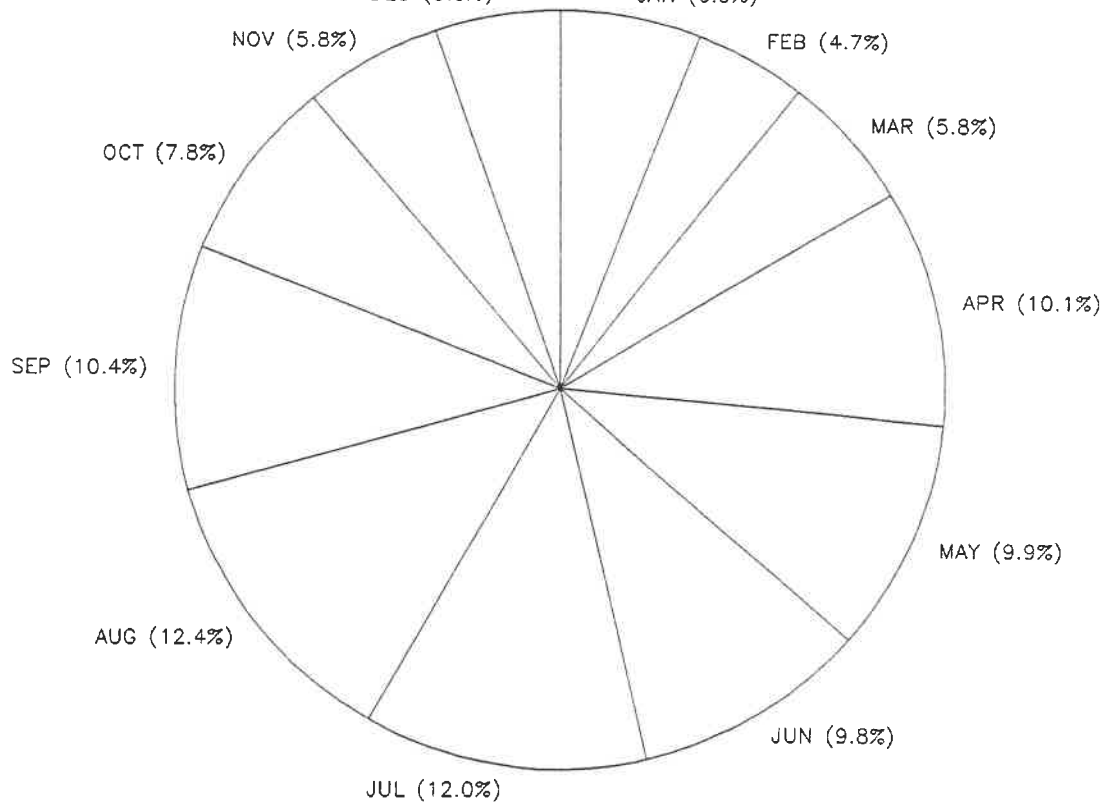
IRAKLION AIRPORT 1989

DOM. & EUR. TRAFFIC CARRIED PER MONTH
DEC (6.2%) JAN (6.6%)

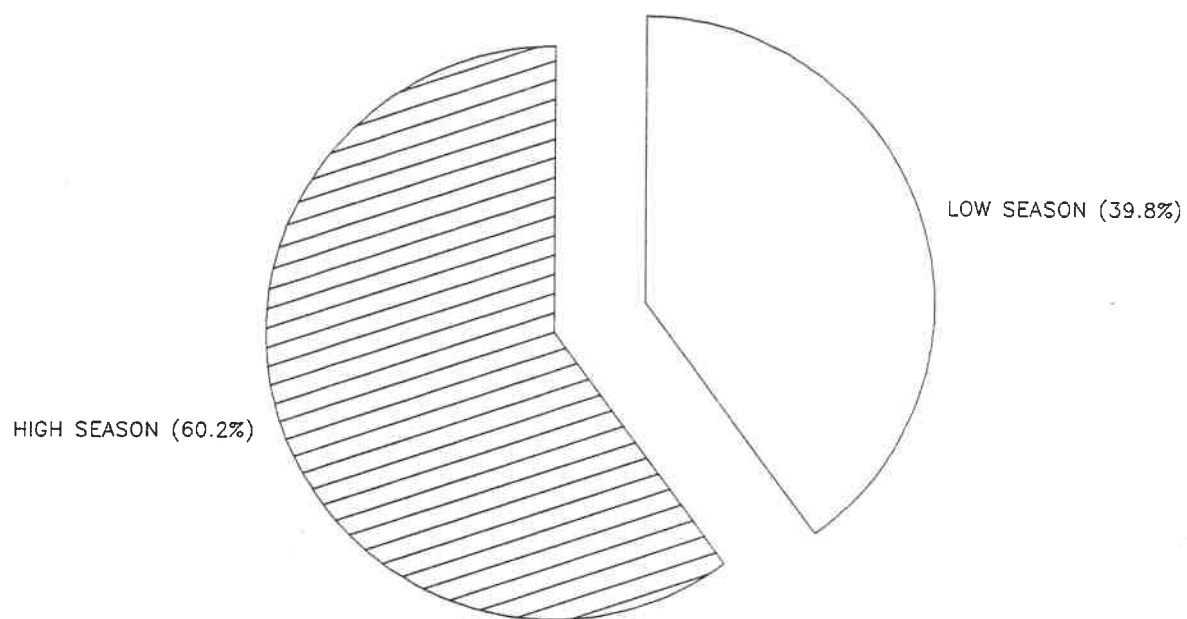


RODOS AIRPORT 1989

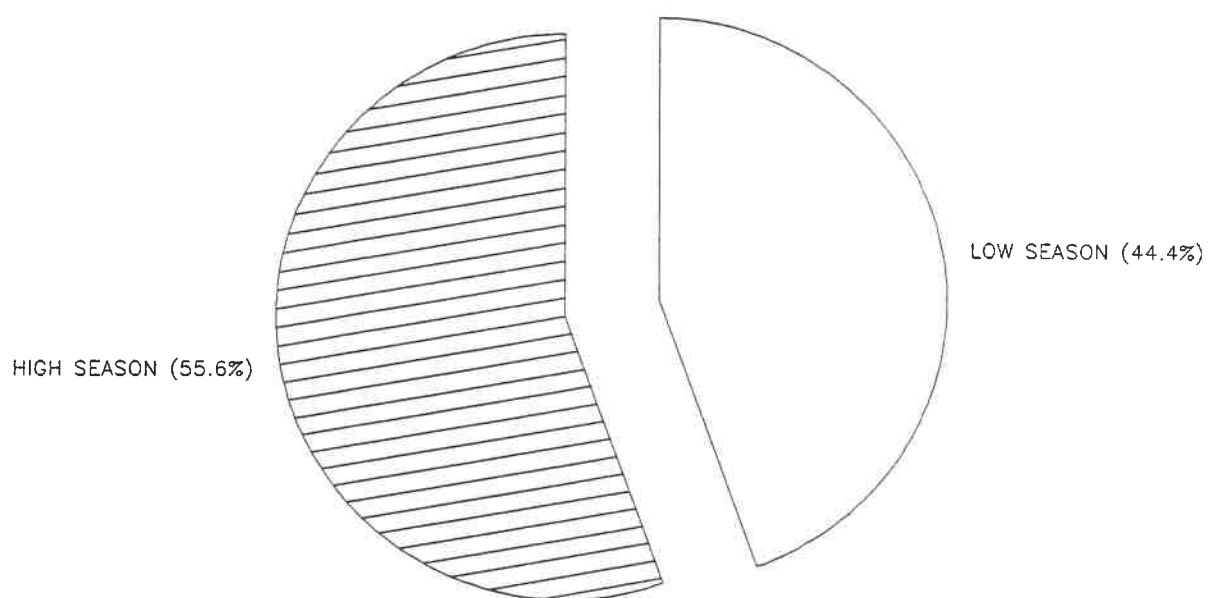
DOM. & EUR. TRAFFIC CARRIED PER MONTH
DEC (5.3%) JAN (6.0%)



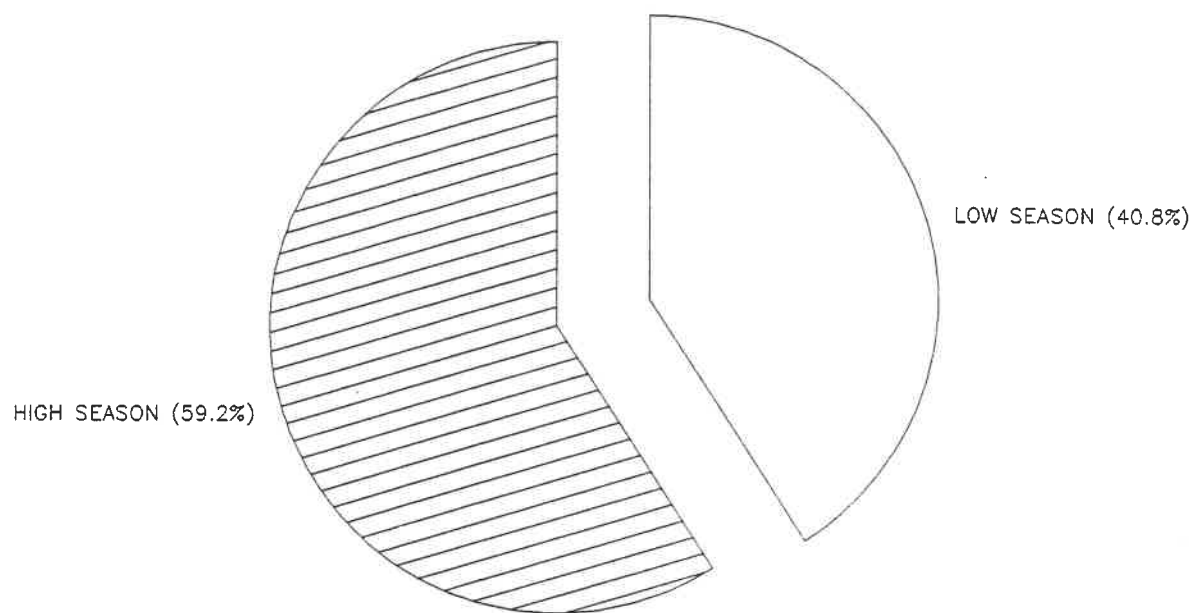
ATHENS AIRPORT 1989
DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



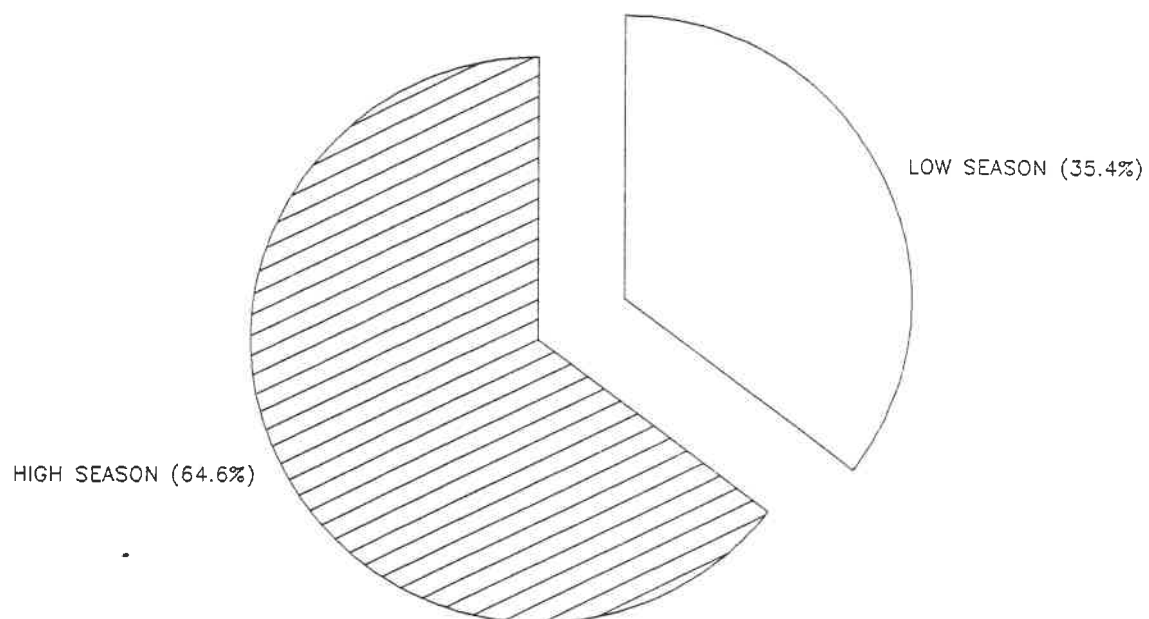
THESSALONIKI AIRPORT 1989
DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



IRAKLION AIRPORT 1989
DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



RODOS AIRPORT 1989
DOMESTIC & EUROPEAN TRAFFIC CARRIED



ΠΙΝΑΚΑΣ VI.19.: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.19.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (40%)

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		102	443	796	772	743	540	5833	9229	0.71%	1
2 DENMARK		1326	993	1711	1898	1825	1322	11705	20779	1.60%	2
3 FRANCE N	8722	1995	900	1349	3029	2875	2080	12180	33130	2.55%	3
4 PARIS			636	998	1107	1056	764	7447	12008	0.92%	4
5 FRANCE M	6286	1504	662	1089	1717	1663	1208	8449	22577	1.74%	5
6 FRANCE S		596	250	405	725	720	526	2742	5963	0.46%	6
15 ITALY N		760	338	544	37	637	460	2967	5743	0.44%	15
16 VENETIA	1277	316	137	206	215	205	148	967	3470	0.27%	16
17 TUSCANY	2195	501	215	329	367	352	254	1420	5633	0.43%	17
18 ROMA/PES		260	124	196		330	231	897	2038	0.16%	18
19 NAPOLI/BA	2177	357	148	243	315	285	195	1984	5704	0.44%	19
20 ITALY S	2751	609	268	407	472	443	310	2285	7545	0.58%	20
21 IRELAND	1915	652	284	381	566	539	389	1899	6625	0.51%	21
22 LUXEMBOURG		119	51	83	83	80	58	694	1168	0.09%	22
23 HOLLAND N	7917	2308	1021	1424	1627	1566	1134	6676	23674	1.82%	23
24 HOLLAND S			805	1239	489	1370	992	7481	12375	0.95%	24
25 GERMANY N	8870	2166	986	1433	1743	1663	1203	14836	32900	2.53%	25
26 RHUR	6782		1994	2755	2311	3060	2216	22945	42063	3.24%	26
27 FRANKFURT			1469	2005	1293	2292	1659	8272	16990	1.31%	27
28 STUTTGART			470	694	355	840	610	4579	7548	0.58%	28
29 MUNCHEN			381	584	956	959	701	3433	7015	0.54%	29
30 BERLIN		1228	554	824	918	871	629	5027	10051	0.77%	30
31 UK NORTH	11444	4514	1923	2587	2540	2442	1771	14787	42008	3.24%	31
32 UK MID	31852	8153	3610	5141	5969	5697	4122	32118	96663	7.45%	32
33 UK SOUTH		9088	5482	7136	7456	8532	6181	36566	80442	6.20%	33
34 SPAIN N		220	94	138	290	279	203	1144	2367	0.18%	34
35 MADRID		87	37	99	94	144	105	1240	1805	0.14%	35
36 SPAIN S	118	51	21	30	37	36	26	139	458	0.04%	36
37 PORTUGAL		212	93	148	113	107	77	600	1350	0.10%	37
TOTAL	92306	37123	24389	34974	37496	41610	30112	221311	519322		
PER CENT	17.77%	7.15%	4.70%	6.73%	7.22%	8.01%	5.80%	42.62%	100.00%	40.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.19.: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.19.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (60%)

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		153	664	1194	1158	1114	810	8750	13843	1.07%	1
2 DENMARK		1988	1489	2566	2847	2737	1983	17557	31169	2.40%	2
3 FRANCE N	13083	2992	1349	2024	4544	4313	3120	18270	49695	3.83%	3
4 PARIS			954	1497	1660	1584	1145	11171	18011	1.39%	4
5 FRANCE M	9429	2255	993	1634	2576	2494	1811	12673	33866	2.61%	5
6 FRANCE S		894	375	607	1087	1080	789	4112	8945	0.69%	6
15 ITALY N		1139	508	816	55	956	691	4450	8615	0.66%	15
16 VENETIA	1915	473	206	309	322	307	222	1450	5204	0.40%	16
17 TUSCANY	3292	752	322	494	551	528	382	2130	8450	0.65%	17
18 ROMA/PES		391	185	294		495	347	1345	3057	0.24%	18
19 NAPOLI/BA	3266	536	222	364	473	427	292	2976	8555	0.66%	19
20 ITALY S	4126	913	403	611	708	665	465	3428	11318	0.87%	20
21 IRELAND	2873	977	426	571	849	809	583	2849	9938	0.77%	21
22 LUXEMBOURG		178	76	125	125	120	86	1040	1752	0.13%	22
23 HOLLAND N	11876	3462	1532	2136	2441	2349	1702	10013	35511	2.74%	23
24 HOLLAND S			1207	1858	734	2055	1488	11221	18563	1.43%	24
25 GERMANY N	13305	3249	1479	2149	2614	2495	1805	22255	49350	3.80%	25
26 RHUR	10173		2991	4133	3466	4590	3324	34417	63094	4.86%	26
27 FRANKFURT			2203	3008	1940	3437	2489	12408	25485	1.96%	27
28 STUTTGART			705	1041	532	1260	914	6869	11322	0.87%	28
29 MUNCHEN			572	877	1434	1439	1051	5150	10523	0.81%	29
30 BERLIN		1841	831	1236	1377	1307	944	7540	15076	1.16%	30
31 UK NORTH	17166	6771	2884	3880	3810	3663	2656	22181	63012	4.85%	31
32 UK MID	47779	12230	5415	7711	8954	8545	6183	48177	144995	11.17%	32
33 UK SOUTH		13632	8223	10704	11185	12798	9272	54849	120663	9.29%	33
34 SPAIN N		330	141	208	435	418	304	1715	3551	0.27%	34
35 MADRID		130	55	149	141	216	157	1859	2708	0.21%	35
36 SPAIN S	177	77	32	45	56	54	38	208	687	0.05%	36
37 PORTUGAL		318	140	222	170	160	115	900	2026	0.16%	37
TOTAL	138459	55685	36584	52461	56245	62415	45169	331966	778983		
PER CENT	17.77%	7.15%	4.70%	6.73%	7.22%	8.01%	5.80%	42.62%	100.00%	60.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.20: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.20.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (40%)

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MACED/TRACEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL		TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2038	836	1392	1164	1150	841	7075	14497	0.75%	1
2 DENMARK		3728	1555	2584	2619	2584	1888	13547	28506	1.48%	2
3 FRANCE N	13293	2808	1260	1893	3841	3661	2655	15814	45225	2.34%	3
4 PARIS			954	1484	1579	1523	1106	9752	16398	0.85%	4
5 FRANCE M	13593	2774	1183	1874	2999	2982	2181	11203	38790	2.01%	5
6 FRANCE S		1423	572	882	1644	1688	1242	3642	11093	0.57%	6
15 ITALY N		1342	588	943	995	950	688	4155	9660	0.50%	15
16 VENETIA	2382	636	268	400	360	348	252	1336	5983	0.31%	16
17 TUSCANY	4189	1064	436	650	658	640	464	2004	10105	0.52%	17
18 ROMA/PES		640	233	314	576	526	354	1511	4154	0.21%	18
19 NAPOLI/BA	3369	676	253	362	466	387	240	2460	8213	0.43%	19
20 ITALY S	4488	1151	494	708	722	668	444	2978	11653	0.60%	20
21 IRELAND	3232	1240	523	706	839	810	584	2614	10547	0.55%	21
22 LUXEMBOURG		193	79	126	110	108	77	817	1510	0.08%	22
23 HOLLAND N	13640	4745	2057	2749	2894	2833	2062	8440	39420	2.04%	23
24 HOLLAND S			1345	1988	2135	2066	1501	9359	18392	0.95%	24
25 GERMANY N	15391	3254	1415	2060	2240	2170	1578	16392	44500	2.30%	25
26 RHUR	25367		2720	3789	3878	3734	2719	25678	67884	3.51%	26
27 FRANKFURT			2098	2888	2938	2840	2069	12693	25526	1.32%	27
28 STUTTGART			746	1092	1233	1215	888	5562	10736	0.56%	28
29 MUNCHEN			844	1252	2129	2224	1640	4319	12406	0.64%	29
30 BERLIN		1463	657	1019	1028	979	708	6330	12185	0.63%	30
31 UK NORTH	19370	9044	3626	4954	3708	3655	2668	17252	64277	3.33%	31
32 UK MID	52547	12386	5290	7568	7800	7550	5487	39460	138090	7.15%	32
33 UK SOUTH		18940	8032	10638	12205	11928	8690	43173	113606	5.88%	33
34 SPAIN N		408	166	245	461	455	332	1496	3562	0.18%	34
35 MADRID		152	60	148	210	203	147	1616	2536	0.13%	35
36 SPAIN S	319	108	42	58	52	52	36	180	848	0.04%	36
37 PORTUGAL		502	218	338	222	211	152	980	2623	0.14%	37
TOTAL	171181	70715	38550	55104	61704	60138	43694	271839	772925	40.00%	
PER CENT	22.15%	9.15%	4.99%	7.13%	7.98%	7.78%	5.65%	35.17%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.20: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.20.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (60%)

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		3057	1255	2089	1746	1725	1262	10613	21746	1.13%	1
2 DENMARK		5593	2332	3877	3928	3876	2832	20321	42758	2.21%	2
3 FRANCE N	19939	4211	1890	2840	5761	5492	3983	23721	67837	3.51%	3
4 PARIS			1430	2227	2369	2285	1658	14628	24597	1.27%	4
5 FRANCE M	20389	4162	1774	2812	4499	4473	3271	16805	58184	3.01%	5
6 FRANCE S		2135	859	1323	2465	2531	1864	5462	16639	0.86%	6
15 ITALY N		2013	881	1415	1492	1424	1031	6233	14490	0.75%	15
16 VENETIA	3574	955	403	600	541	522	377	2004	8975	0.46%	16
17 TUSCANY	6284	1596	654	975	986	959	696	3007	15157	0.78%	17
18 ROMA/PES		960	350	471	863	790	531	2266	6231	0.32%	18
19 NAPOLI/BA	5054	1013	379	542	700	581	359	3691	12319	0.64%	19
20 ITALY S	6732	1727	742	1062	1082	1002	667	4466	17480	0.90%	20
21 IRELAND	4847	1860	784	1059	1258	1214	876	3922	15821	0.82%	21
22 LUXEMBOURG		289	118	188	166	161	116	1226	2264	0.12%	22
23 HOLLAND N	20461	7117	3085	4123	4340	4250	3093	12661	59130	3.06%	23
24 HOLLAND S			2017	2981	3202	3098	2251	14038	27589	1.43%	24
25 GERMANY N	23087	4881	2122	3089	3359	3255	2368	24589	66750	3.45%	25
26 RHUR	38051		4079	5684	5816	5601	4079	38516	101827	5.27%	26
27 FRANKFURT			3147	4333	4406	4260	3104	19040	38290	1.98%	27
28 STUTTGART			1120	1637	1850	1823	1331	8342	16103	0.83%	28
29 MUNCHEN			1265	1877	3194	3335	2459	6478	18610	0.96%	29
30 BERLIN		2194	986	1529	1543	1468	1063	9496	18278	0.95%	30
31 UK NORTH	29055	13565	5438	7431	5563	5482	4003	25878	96415	4.99%	31
32 UK MID	78821	18580	7936	11352	11700	11326	8231	59191	207135	10.72%	32
33 UK SOUTH		28409	12049	15957	18308	17891	13035	64759	170408	8.82%	33
34 SPAIN N		612	248	367	692	682	499	2243	5344	0.28%	34
35 MADRID		228	91	221	316	304	221	2423	3804	0.20%	35
36 SPAIN S	479	162	62	88	79	79	55	269	1272	0.07%	36
37 PORTUGAL		753	328	508	332	316	227	1471	3935	0.20%	37
TOTAL	256772	106072	57824	82657	92557	90207	65541	407758	1159388	60.00%	
PER CENT	22.15%	9.15%	4.99%	7.13%	7.98%	7.78%	5.65%	35.17%		100.00%	

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.21.: ΔΥΝΑΤΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.21.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								5833	5833	1.27%	1
2 DENMARK		1326		1711	1898	1825	1322	11705	19786	4.29%	2
3 FRANCE N	8722	1995		1349	3029	2875	2080	12180	32231	6.99%	3
4 PARIS								7447	7447	1.62%	4
5 FRANCE M	6286	1504			1717	1663		8449	19619	4.26%	5
6 FRANCE S								2742	2742	0.59%	6
15 ITALY N								2967	2967	0.64%	15
16 VENETIA	1277								1277	0.28%	16
17 TUSCANY	2195							1420	3615	0.78%	17
18 ROMA/PES											18
19 NAPOLI/BA	2177							1984	4161	0.90%	19
20 ITALY S	2751							2285	5036	1.09%	20
21 IRELAND	1915							1899	3815	0.83%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	7917	2308		1424	1627	1566		6676	21518	4.67%	23
24 HOLLAND S						1370		7481	8851	1.92%	24
25 GERMANY N	8870	2166		1433	1743	1663		14836	30711	6.66%	25
26 RHUR	6782		1994	2755	2311	3060	2216	22945	42063	9.13%	26
27 FRANKFURT			1469	2005	1293	2292	1659	8272	16990	3.69%	27
28 STUTTGART								4579	4579	0.99%	28
29 MUNCHEN								3433	3433	0.75%	29
30 BERLIN								5027	5027	1.09%	30
31 UK NORTH	11444	4514	1923	2587	2540	2442	1771	14787	42008	9.12%	31
32 UK MID	31852	8153	3610	5141	5969	5697	4122	32118	96663	20.98%	32
33 UK SOUTH		9088	5482	7136	7456	8532	6181	36566	80442	17.46%	33
34 SPAIN N											34
35 MADRID											35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	92188	31054	14478	25541	29584	32985	19352	215631	460813		
PER CENT	20.01%	6.74%	3.14%	5.54%	6.42%	7.16%	4.20%	46.79%		100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.21.: ΔΥΝΑΤΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.21.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								8750	8750	1.21%	1
2 DENMARK		1988	1489	2566	2847	2737	1983	17557	31169	4.29%	2
3 FRANCE N	13083	2992	1349	2024	4544	4313	3120	18270	49695	6.85%	3
4 PARIS				1497	1660	1584		11171	15912	2.19%	4
5 FRANCE M	9429	2255		1634	2576	2494	1811	12673	32873	4.53%	5
6 FRANCE S								4112	4112	0.57%	6
15 ITALY N								4450	4450	0.61%	15
16 VENETIA	1915							1450	3365	0.46%	16
17 TUSCANY	3292							2130	5422	0.75%	17
18 ROMA/PES								1345	1345	0.19%	18
19 NAPOLI/BA	3266							2976	6242	0.86%	19
20 ITALY S	4126							3428	7553	1.04%	20
21 IRELAND	2873							2849	5722	0.79%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	11876	3462	1532	2136	2441	2349	1702	10013	35511	4.89%	23
24 HOLLAND S				1858		2055	1488	11221	16622	2.29%	24
25 GERMANY N	13305	3249	1479	2149	2614	2495	1805	22255	49350	6.80%	25
26 RHUR	10173		2991	4133	3466	4590	3324	34417	63094	8.69%	26
27 FRANKFURT			2203	3008	1940	3437	2489	12408	25485	3.51%	27
28 STUTT GART								6869	6869	0.95%	28
29 MUNCHEN					1434	1439		5150	8023	1.11%	29
30 BERLIN		1841			1377	1307		7540	12066	1.66%	30
31 UK NORTH	17166	6771	2884	3880	3810	3663	2656	22181	63012	8.68%	31
32 UK MID	47779	12230	5415	7711	8954	8545	6183	48177	144995	19.98%	32
33 UK SOUTH		13632	8223	10704	11185	12798	9272	54849	120663	16.62%	33
34 SPAIN N								1715	1715	0.24%	34
35 MADRID								1859	1859	0.26%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	138282	48423	27567	43299	48848	53807	35834	329818	725877		
PER CENT	19.05%	6.67%	3.80%	5.97%	6.73%	7.41%	4.94%	45.44%		100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.22.: ΔΥΝΑΤΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.22.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MACED/TRACEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL		TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2038		1392				7075	10506	1.46%	1
2 DENMARK		3728	1555	2584	2619	2584	1888	13547	28506	3.97%	2
3 FRANCE N	13293	2808		1893	3841	3661	2655	15814	43965	6.12%	3
4 PARIS				1484	1579	1523		9752	14339	2.00%	4
5 FRANCE M	13593	2774		1874	2999	2982	2181	11203	37607	5.24%	5
6 FRANCE S		1423			1644	1688		3642	8396	1.17%	6
15 ITALY N		1342						4155	5497	0.77%	15
16 VENETIA	2382							1336	3718	0.52%	16
17 TUSCANY	4189							2004	6194	0.86%	17
18 ROMA/PES								1511	1511	0.21%	18
19 NAPOLI/BA	3369							2460	5830	0.81%	19
20 ITALY S	4488							2978	7466	1.04%	20
21 IRELAND	3232							2614	5846	0.81%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	13640	4745	2057	2749	2894	2833	2062	8440	39420	5.49%	23
24 HOLLAND S			1345	1988	2135	2066	1501	9359	18392	2.56%	24
25 GERMANY N	15391	3254	1415	2060	2240	2170	1578	16392	44500	6.20%	25
26 RHUR	25367		2720	3789	3878	3734	2719	25678	67884	9.46%	26
27 FRANKFURT			2098	2888	2938	2840	2069	12693	25526	3.56%	27
28 STUTTGART								5562	5562	0.77%	28
29 MUNCHEN					2129	2224	1640	4319	10311	1.44%	29
30 BERLIN		1463						6330	7793	1.09%	30
31 UK NORTH	19370	9044	3626	4954	3708	3655	2668	17252	64277	8.95%	31
32 UK MID	52547	12386	5290	7568	7800	7550	5487	39460	138090	19.24%	32
33 UK SOUTH		18940	8032	10638	12205	11928	8690	43173	113606	15.83%	33
34 SPAIN N								1496	1496	0.21%	34
35 MADRID								1616	1616	0.23%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	170862	63945	28137	45862	52608	51437	35139	269862	717852		
PER CENT	22.11%	8.27%	3.64%	5.93%	6.81%	6.65%	4.55%	34.91%	92.87%	100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.22.: ΔΥΝΑΤΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.22.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MACED/TRACEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL		TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		3057		2089	1746	1725		10613	19229	1.73%	1
2 DENMARK		5593	2332	3877	3928	3876	2832	20321	42758	3.84%	2
3 FRANCE N	19939	4211	1890	2840	5761	5492	3983	23721	67837	6.09%	3
4 PARIS			1430	2227	2369	2285	1658	14628	24597	2.21%	4
5 FRANCE M	20389	4162	1774	2812	4499	4473	3271	16805	58184	5.22%	5
6 FRANCE S		2135		1323	2465	2531	1864	5462	15781	1.42%	6
15 ITALY N		2013		1415	1492	1424		6233	12577	1.13%	15
16 VENETIA	3574							2004	5578	0.50%	16
17 TUSCANY	6284	1596						3007	10886	0.98%	17
18 ROMA/PES								2266	2266	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	5054							3691	8744	0.78%	19
20 ITALY S	6732	1727						4466	12925	1.16%	20
21 IRELAND	4847	1860						3922	10629	0.95%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	20461	7117	3085	4123	4340	4250	3093	12661	59130	5.31%	23
24 HOLLAND S			2017	2981	3202	3098	2251	14038	27589	2.48%	24
25 GERMANY N	23087	4881	2122	3089	3359	3255	2368	24589	66750	5.99%	25
26 RHUR	38051		4079	5684	5816	5601	4079	38516	101827	9.14%	26
27 FRANKFURT			3147	4333	4406	4260	3104	19040	38290	3.44%	27
28 STUTTGART				1637	1850	1823	1331	8342	14984	1.34%	28
29 MUNCHEN				1877	3194	3335	2459	6478	17344	1.56%	29
30 BERLIN		2194		1529	1543	1468		9496	16229	1.46%	30
31 UK NORTH	29055	13565	5438	7431	5563	5482	4003	25878	96415	8.65%	31
32 UK MID	78821	18580	7936	11352	11700	11326	8231	59191	207135	18.59%	32
33 UK SOUTH		28409	12049	15957	18308	17891	13035	64759	170408	15.29%	33
34 SPAIN N								2243	2243	0.20%	34
35 MADRID								2423	2423	0.22%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL								1471	1471	0.13%	37
TOTAL	256293	101100	47300	76575	85542	83596	57562	406263	1114231		
PER CENT	22.11%	8.72%	4.08%	6.60%	7.38%	7.21%	4.96%	35.04%	96.11%	100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.23: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.23.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7	8	9	10	11	12	13	14			
	ATTICA	C/W MACED	E.MAC/TRA	CEN.GREECE	W.GREECE	N.PELOPON	S.PELOPON	GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								5	5	1.27%	1
2 DENMARK		1		1	1	1	1	9	16	4.29%	2
3 FRANCE N	7	2		1	2	2	2	10	25	6.99%	3
4 PARIS								6	6	1.62%	4
5 FRANCE M	5	1			1	1		7	15	4.26%	5
6 FRANCE S								2	2	0.59%	6
15 ITALY N								2	2	0.64%	15
16 VENETIA	1								1	0.28%	16
17 TUSCANY	2							1	3	0.78%	17
18 ROMA/PES											18
19 NAPOLI/BA	2							2	3	0.90%	19
20 ITALY S	2							2	4	1.09%	20
21 IRELAND	2							1	3	0.83%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	6	2		1	1	1		5	17	4.67%	23
24 HOLLAND S						1		6	7	1.92%	24
25 GERMANY N	7	2		1	1	1		12	24	6.66%	25
26 RHUR	5		2	2	2	2	2	18	33	9.13%	26
27 FRANKFURT			1	2	1	2	1	6	13	3.69%	27
28 STUTTGART								4	4	0.99%	28
29 MUNCHEN								3	3	0.75%	29
30 BERLIN								4	4	1.09%	30
31 UK NORTH	9	4	2	2	2	2	1	12	33	9.12%	31
32 UK MID	25	6	3	4	5	4	3	25	76	20.98%	32
33 UK SOUTH		7	4	6	6	7	5	29	63	17.46%	33
34 SPAIN N											34
35 MADRID											35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	72	24	11	20	23	26	15	169	362		
PER CENT	20.01%	6.74%	3.14%	5.54%	6.42%	7.16%	4.20%	46.79%		100.00%	

Α/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.23: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.23.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								7	7	1.21%	1
2 DENMARK		2	1	2	2	2	2	14	24	4.29%	2
3 FRANCE N	10	2	1	2	4	3	2	14	39	6.85%	3
4 PARIS				1	1	1		9	12	2.19%	4
5 FRANCE M	7	2		1	2	2	1	10	26	4.53%	5
6 FRANCE S								3	3	0.57%	6
15 ITALY N								3	3	0.61%	15
16 VENETIA	2							1	3	0.46%	16
17 TUSCANY	3							2	4	0.75%	17
18 ROMA/PES								1	1	0.19%	18
19 NAPOLI/BA	3							2	5	0.86%	19
20 ITALY S	3							3	6	1.04%	20
21 IRELAND	2							2	4	0.79%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	9	3	1	2	2	2	1	8	28	4.89%	23
24 HOLLAND S				1		2	1	9	13	2.29%	24
25 GERMANY N	10	3	1	2	2	2	1	17	39	6.80%	25
26 RHUR	8		2	3	3	4	3	27	50	8.69%	26
27 FRANKFURT			2	2	2	3	2	10	20	3.51%	27
28 STUTTGART								5	5	0.95%	28
29 MUNCHEN					1	1		4	6	1.11%	29
30 BERLIN		1			1	1		6	9	1.66%	30
31 UK NORTH	13	5	2	3	3	3	2	17	49	8.68%	31
32 UK MID	38	10	4	6	7	7	5	38	114	19.98%	32
33 UK SOUTH		11	6	8	9	10	7	43	95	16.62%	33
34 SPAIN N								1	1	0.24%	34
35 MADRID								1	1	0.26%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	109	38	22	34	38	42	28	259	570		
PER CENT	19.05%	6.67%	3.80%	5.97%	6.73%	7.41%	4.94%	45.44%		100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.24.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.24.α.: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN.	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2		1				6	8	1.46%	1
2 DENMARK		3	1	2	2	2	1	11	22	3.97%	2
3 FRANCE N	10	2		1	3	3	2	12	35	6.12%	3
4 PARIS				1	1	1		8	11	2.00%	4
5 FRANCE M	11	2		1	2	2	2	9	30	5.24%	5
6 FRANCE S		1			1	1		3	7	1.17%	6
15 ITALY N		1						3	4	0.77%	15
16 VENETIA	2							1	3	0.52%	16
17 TUSCANY	3							2	5	0.86%	17
18 ROMA/PES								1	1	0.21%	18
19 NAPOLI/BA	3							2	5	0.81%	19
20 ITALY S	4							2	6	1.04%	20
21 IRELAND	3							2	5	0.81%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	11	4	2	2	2	2	2	7	31	5.49%	23
24 HOLLAND S			1	2	2	2	1	7	14	2.56%	24
25 GERMANY N	12	3	1	2	2	2	1	13	35	6.20%	25
26 RHUR	20		2	3	3	3	2	20	53	9.46%	26
27 FRANKFURT			2	2	2	2	2	10	20	3.56%	27
28 STUTTGART								4	4	0.77%	28
29 MUNCHEN					2	2	1	3	8	1.44%	29
30 BERLIN		1						5	6	1.09%	30
31 UK NORTH	15	7	3	4	3	3	2	14	50	8.95%	31
32 UK MID	41	10	4	6	6	6	4	31	108	19.24%	32
33 UK SOUTH		15	6	8	10	9	7	34	89	15.83%	33
34 SPAIN N								1	1	0.21%	34
35 MADRID								1	1	0.23%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	134	50	22	36	41	40	28	212	563		
PER CENT	23.80%	8.91%	3.92%	6.39%	7.33%	7.17%	4.89%	37.59%		100.00%	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.24.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ / ΕΤΟΣ: 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.24.β.: ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MACED/TRACEN	10 GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2		2	1	1		8	15	1.73%	1
2 DENMARK		4	2	3	3	3	2	16	34	3.84%	2
3 FRANCE N	16	3	1	2	5	4	3	19	53	6.09%	3
4 PARIS			1	2	2	2	1	11	19	2.21%	4
5 FRANCE M	16	3	1	2	4	4	3	13	46	5.22%	5
6 FRANCE S		2		1	2	2	1	4	12	1.42%	6
15 ITALY N		2		1	1	1		5	10	1.13%	15
16 VENETIA	3							2	4	0.50%	16
17 TUSCANY	5	1						2	9	0.98%	17
18 ROMA/PES								2	2	0.20%	18
19 NAPOLI/BA	4							3	7	0.78%	19
20 ITALY S	5	1						4	10	1.16%	20
21 IRELAND	4	1						3	8	0.95%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	16	6	2	3	3	3	2	10	46	5.31%	23
24 HOLLAND S			2	2	3	2	2	11	22	2.48%	24
25 GERMANY N	18	4	2	2	3	3	2	19	52	5.99%	25
26 RHUR	30		3	4	5	4	3	30	80	9.14%	26
27 FRANKFURT			2	3	3	3	2	15	30	3.44%	27
28 STUTTGART				1	1	1	1	7	12	1.34%	28
29 MUNCHEN				1	3	3	2	5	14	1.56%	29
30 BERLIN		2		1	1	1		7	13	1.46%	30
31 UK NORTH	23	11	4	6	4	4	3	20	76	8.65%	31
32 UK MID	62	15	6	9	9	9	6	46	163	18.59%	32
33 UK SOUTH		22	9	13	14	14	10	51	134	15.29%	33
34 SPAIN N								2	2	0.20%	34
35 MADRID								2	2	0.22%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL								1	1	0.13%	37
TOTAL	201	79	37	60	67	66	45	319	875		
PER CENT	23.00%	9.07%	4.25%	6.87%	7.68%	7.50%	5.17%	36.46%		100.00%	

Α/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.25.: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΩΣΕΩΝ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM								5 7	5 7	1.3% 1.2%	1
2 DENMARK		1 2	1	1 2	1 2	1 2	1 2	9 14	16 24	4.3% 4.3%	2
3 FRANCE N	7 10	2 2	1	1 2	2 4	2 3	2 2	10 14	25 39	7.0% 6.9%	3
4 PARIS				1	1	1		6 9	6 12	1.6% 2.2%	4
5 FRANCE M	5 7	1 2		1	1 2	1 2	1	7 10	15 26	4.3% 4.5%	5
6 FRANCE S								2 3	2 3	0.6% 0.6%	6
15 ITALY N								2 3	2 3	0.6% 0.6%	15
16 VENETIA	1 2							1	1 3	0.3% 0.5%	16
17 TUSCANY	2 3							1 2	3 4	0.8% 0.8%	17
18 ROMA/PES								1	1	0.2%	18
19 NAPOLI/BA	2 3							2 2	3 5	0.9% 0.9%	19
20 ITALY S	2 3							2 3	4 6	1.1% 1.0%	20
21 IRELAND	2 2							1 2	3 4	0.8% 0.8%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	6 9	2 3	1	1 2	1 2	1 2	1	5 8	17 28	4.7% 4.9%	23
24 HOLLAND S				1		1 2	1	6 9	7 13	1.9% 2.3%	24
25 GERMANY N	7 10	2 3	1	1 2	1 2	1 2	1	12 17	24 39	6.7% 6.8%	25
26 RHUR	5 8		2 2	2 3	2 3	2 4	2 3	18 27	33 50	9.1% 8.7%	26
27 FRANKFURT			1 2	2 2	1 2	2 3	1 2	6 10	13 20	3.7% 3.5%	27
28 STUTTGART								4 5	4 5	1.0% 1.0%	28
29 MUNCHEN					1	1		3 4	3 6	0.7% 1.1%	29
30 BERLIN		1			1	1		4 6	4 9	1.1% 1.7%	30
31 UK NORTH	9 13	4 5	2 2	2 3	2 3	2 3	1 2	12 17	33 49	9.1% 8.7%	31
32 UK MID	25 38	6 10	3 4	4 6	5 7	4 7	3 5	25 38	76 114	21.0% 20.0%	32
33 UK SOUTH		7 11	4 6	6 8	6 9	7 10	5 7	29 43	63 95	17.5% 16.6%	33
34 SPAIN N								1	1	0.2%	34
35 MADRID								1	1	0.3%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL											37
TOTAL	72 109	24 38	11 22	20 34	23 38	26 42	15 28	169 259	362 570		
PER CENT	20.0% 19.1%	6.74% 6.67%	3.14% 3.80%	5.54% 5.97%	6.42% 6.73%	7.16% 7.41%	4.20% 4.94%	46.8% 45.4%		100% 100%	

Α/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.26.: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΗΓΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ ΒΑΣΗ

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	
1 BELGIUM								2	2	1
2 DENMARK		1		1	1	1	1	5	10	2
3 FRANCE N	3	0		1	2	1	0	4	11	3
4 PARIS								3	3	4
5 FRANCE M	2	1			1	1		3	8	5
6 FRANCE S								1	1	6
15 ITALY N								1	1	15
16 VENETIA	1								1	16
17 TUSCANY	1							1	2	17
18 ROMA/PES										18
19 NAPOLI/BA	1							0	1	19
20 ITALY S	1							1	2	20
21 IRELAND	0							1	1	21
22 LUXEMBOURG										22
23 HOLLAND N	3	1		1	1	1		3	10	23
24 HOLLAND S	3					1		3	7	24
25 GERMANY N	3	1		1	1	1		5	12	25
26 RHUR	3		0	1	1	2	1	9	17	26
27 FRANKFURT			1	0	1	1	1	4	8	27
28 STUTTGART								1	1	28
29 MUNCHEN								1	1	29
30 BERLIN								2	2	30
31 UK NORTH	4	1	0	1	1	1	1	5	14	31
32 UK MID	13	4	1	2	2	3	2	13	40	32
33 UK SOUTH		4	2	2	3	3	2	14	30	33
34 SPAIN N										34
35 MADRID										35
36 SPAIN S										36
37 PORTUGAL										37
TOTAL	38	13	4	10	14	17	8	82	186	

A/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.27.: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ: 2010

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	PER CENT	
1 BELGIUM		2 2		1 2	1	1		6 8	8 15	1.5% 1.7%	1
2 DENMARK		3 4	1 2	2 3	2 3	2 3	1 2	11 16	22 34	4.0% 3.8%	2
3 FRANCE N	10 16	2 3	1	1 2	3 5	3 4	2 3	12 19	35 53	6.1% 6.1%	3
4 PARIS			1	1 2	1 2	1 2	1	8 11	11 19	2.0% 2.2%	4
5 FRANCE M	11 16	2 3	1	1 2	2 4	2 4	2 3	9 13	30 46	5.2% 5.2%	5
6 FRANCE S		1 2		1	1 2	1 2	1	3 4	7 12	1.2% 1.4%	6
15 ITALY N		1 2		1	1	1		3 5	4 10	0.8% 1.1%	15
16 VENETIA	2 3							1 2	3 4	0.5% 0.5%	16
17 TUSCANY	3 5	1						2 2	5 9	0.9% 1.0%	17
18 ROMA/PES								1 2	1 2	0.2% 0.2%	18
19 NAPOLI/BA	3 4							2 3	5 7	0.8% 0.8%	19
20 ITALY S	4 5	1						2 4	6 10	1.0% 1.2%	20
21 IRELAND	3 4	1						2 3	5 8	0.8% 1.0%	21
22 LUXEMBOURG											22
23 HOLLAND N	11 16	4 6	2 2	2 3	2 3	2 3	2 2	7 10	31 46	5.5% 5.3%	23
24 HOLLAND S			1 2	2 2	2 3	2 2	1 2	7 11	14 22	2.6% 2.5%	24
25 GERMANY N	12 18	3 4	1 2	2 2	2 3	2 3	1 2	13 19	35 52	6.2% 6.0%	25
26 RHUR	20 30		2 3	3 4	3 5	3 4	2 3	20 30	53 80	9.5% 9.1%	26
27 FRANKFURT			2 2	2 3	2 3	2 3	2 2	10 15	20 30	3.6% 3.4%	27
28 STUTTGART				1	1	1	1	4 7	4 12	0.8% 1.3%	28
29 MUNCHEN				1	2 3	2 3	1 2	3 5	8 14	1.4% 1.6%	29
30 BERLIN		1 2		1	1	1		5 7	6 13	1.1% 1.5%	30
31 UK NORTH	15 23	7 11	3 4	4 6	3 4	3 4	2 3	14 20	50 76	9.0% 8.7%	31
32 UK MID	41 62	10 15	4 6	6 9	6 9	6 9	4 6	31 46	108 163	19.2% 18.6%	32
33 UK SOUTH		15 22	6 9	8 13	10 14	9 14	7 10	34 51	89 134	15.8% 15.3%	33
34 SPAIN N								1 2	1 2	0.2% 0.2%	34
35 MADRID								1 2	1 2	0.2% 0.2%	35
36 SPAIN S											36
37 PORTUGAL								1	1	0.1%	37
TOTAL	134 201	50 79	22 37	36 60	41 67	40 66	28 45	212 319	563 875		
PER CENT	23.8% 23.0%	8.9% 9.1%	3.9% 4.2%	6.4% 6.9%	7.3% 7.7%	7.2% 7.5%	4.9% 5.2%	37.6% 36.5%		100% 100%	

Α/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΠΙΝΑΚΑΣ VI.28.: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΗΓΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ / ΕΤΟΣ: 2010

	7 ATTICA	8 C/W MACED	9 E.MAC/TRA	10 CEN.GREECE	11 W.GREECE	12 N.PELOPON	13 S.PELOPON	14 GREEK ISL	TOTAL	
1 BELGIUM		2		2	1	1		8	15	1
2 DENMARK		4	2	3	3	3	2	16	34	2
3 FRANCE N	5	3	1	2	5	4	3	19	53	3
4 PARIS			1	2	2	2	1	11	19	4
5 FRANCE M	16	3	1	2	4	4	3	13	46	5
6 FRANCE S		2		1	2	2	1	4	12	6
15 ITALY N		2		1	1	1		5	10	15
16 VENETIA	3							2	4	16
17 TUSCANY	5	1						2	9	17
18 ROMA/PES								2	2	18
19 NAPOLI/BA	4							3	7	19
20 ITALY S	5	1						4	10	20
21 IRELAND	4	1						3	8	21
22 LUXEMBOURG										22
23 HOLLAND N	16	6	2	3	3	3	2	10	46	23
24 HOLLAND S			2	2	3	2	2	11	22	24
25 GERMANY N	18	4	2	2	3	3	2	19	52	25
26 RHUR	30		3	4	5	4	3	30	80	26
27 FRANKFURT			2	3	3	3	2	15	30	27
28 STUTTGART				1	1	1	1	7	12	28
29 MUNCHEN				1	3	3	2	5	14	29
30 BERLIN		2		1	1	1		7	13	30
31 UK NORTH	23	11	4	6	4	4	3	20	76	31
32 UK MID	62	15	6	9	9	9	6	46	163	32
33 UK SOUTH		22	9	13	14	14	10	51	134	33
34 SPAIN N								2	2	34
35 MADRID								2	2	35
36 SPAIN S										36
37 PORTUGAL								1	1	37
TOTAL	201	79	37	60	67	66	45	319	875	

Α/Φ ΘΕΣΕΩΝ: 70 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ: 70%

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

VII. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

1.1. Ορισμένες επισημάνσεις για την μέθοδο εργασίας Εισαγωγή της "Ισοδύναμης Μονάδας Αεροσκάφους" (I.M.A.)

Στο κεφάλαιο VI, της εργασίας αυτής, παρουσιάστηκε η εκτίμηση για τις διαπεριφερειακές αεροπορικές συνδέσεις, αφ' ενός για το έτος βάσης και αφ' ετέρου για το έτος 2010.

Για την εκτίμηση της αεροπορικής κίνησης μεταξύ των ζωνών που έχει υιοθετήσει το σύστημα TASC και κατ' επέκταση, των μεταξύ τους διαπεριφερειακών συνδέσεων, έχουν γίνει ορισμένες παραδοχές που θα πρέπει στο σημείο αυτό, να συνοψιστούν.

Οι παραδοχές αυτές είναι οι παρακάτω¹:

α) Η αεροπορική κίνηση του έτους 1989 (εκφρασμένη σε επιβάτες τακτικών πτήσεων) παραμένει σταθερή ως το πρώτο έτος μετά την εκπνοή της εξαίρεσης των ελληνικών νησιών από τις διατάξεις της Ε.Ο.Κ. περί τακτικών διαπεριφερειακών συνδέσεων.

β) Όλα τα ελληνικά αεροδρόμια ακολουθούν τη μηνιαία κατανομή της ετήσιας αεροπορικής κίνησης², όπως αυτή προκύπτει από τη μελέτη της μηνιαίας κίνησης που παρουσιάζουν τα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και Ρόδου.

1. Οι παραδοχές που ακολουθούν, δεν είναι δεσμευτικές και δεν μεταβάλλουν τα βασικά συμπεράσματα της εργασίας.

2. Ως ετήσια αεροπορική κίνηση, στην περίπτωση αυτή, θεωρήθηκε το άθροισμα της διεθνούς κίνησης που προέρχεται από χώρες της Ε.Ο.Κ. (ευρωπαϊκή κίνηση) και της κίνησης εσωτερικού.

γ) Η ζήτηση για αεροπορική μεταφορά λόγω πολυήμερων διακοπών εξυπηρετείται από μη τακτικές πτήσεις (charters).

Θα πρέπει επίσης, να σημειωθεί ότι:

α) Η αεροπορική κίνηση μεταξύ των ζωνών του συστήματος TASC προέκυψε από τα αρχεία εκείνα που εκτιμήθηκε ότι αφορούν σε τακτικές πτήσεις, δηλαδή τα αρχεία που προσδιορίζουν τη ζήτηση για αεροπορική μεταφορά λόγω εργασίας ή προσωπικών υποθέσεων με ολιγοήμερη παραμονή¹. Αυτό έγινε διότι:

i. οι διατάξεις περί διαπεριφερειακών συνδέσεων αφορούν αποκλειστικά τακτικές πτήσεις και,

ii. η αεροπορική κίνηση με μη τακτικές πτήσεις (charters) είναι ασταθής και ευμετάβλητη και γι' αυτό, δεν μπορεί να εκτιμηθεί σωστά και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη.

β) Για την εκτίμηση των δυνατών διαπεριφερειακών αεροπορικών συνδέσεων, χρησιμοποιήθηκε η αεροπορική κίνηση που σύμφωνα με το προηγούμενο καθεστώς στις αεροπορικές μεταφορές, δεν εξυπηρετείτο με απευθείας πτήσεις.

γ) Για την εκτίμηση του αριθμού των εβδομαδιαίων πτήσεων, χρησιμοποιήθηκε ως μονάδα αεροσκάφος 70 θέσεων επιβατών², το οποίο εκτελεί πτήσεις με επιβατική κάλυψη 70%.

1. Η αεροπορική κίνηση που προκύπτει από τα αρχεία αυτά, αποτελεί για το έτος βάσης περίπου το 87%, της συνολικής κίνησης που δίνει το σύστημα TASC, ενώ για το έτος 2010 το 84% περίπου, δηλαδή ποσοστό ιδιαίτερα υψηλό και στις δύο περιπτώσεις.

Η μικρή πτώση (κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες) που εμφανίζεται το 2010, συγκριτικά με το έτος βάσης, οφείλεται στην επιλογή του σεναρίου από το σύστημα TASC, το οποίο υποθέτει αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος, με συνέπεια αύξηση 47% των ταξιδιών αναψυχής με αεροπλάνο, έναντι αυξήσεως 14% των ταξιδιών για άλλους λόγους.

2. Τέτοιου τύπου α/φ είναι π.χ. το ελικοφόρο ATR (Air Transport Regional) και το BA 146.

Η μονάδα αυτή, θα ονομάζεται στο εξής: **"Ισοδύναμη Μονάδα Αεροσκάφους"** (I.M.A.).

Είναι φανερό ότι, οποιοδήποτε αεροσκάφος με διαφορετική μεταφορική ικανότητα (θέσεις επιβατών), που εκτελεί πτήσεις με οποιαδήποτε επιβατική κάλυψη, μπορεί να εκφρασθεί σε Ισοδύναμες Μονάδες Αεροσκαφών (I.M.A.).

1.2. Σύγκριση του αριθμού των διαπεριφερειακών πτήσεων, με τους αριθμούς των διεθνών και εσωτερικών πτήσεων, εκφρασμένων σε I.M.A.

Η μελέτη των πινάκων που προέκυψαν, σε συνδυασμό με τη συνολική αεροπορική κίνηση των προαναφερθέντων ετών, οδηγεί σε ορισμένες σημαντικές διαπιστώσεις, οι οποίες συγκεντρώθηκαν στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ VII.1

	1989	2010
	πηγή: Υ.Π.Α.-Ο.Α.	πηγή: TASC
Αριθμός Διεθνών Τακτικών Πτήσεων	14 500	-
Αριθμός Επιβατών Διεθνών Πτήσεων	1 360 389	2 414 129
Μέσος όρος επιβατών ανά πτήση (*)	94	-
Εκτιμώμενη Επιβατική Ικανότητα του κατά μέσο όρο χρησιμοποιούμενου α/φ (70% επιβ. κάλυψη)	134	-
Αριθμός Πτήσεων σε Ισοδύναμες Μονάδες Αεροσκάφους (Ι.Μ.Α.)	27 763	49 268
Αριθμός Πτήσεων Εσωτερικού	49 673	-
Αριθμός Επιβατών Εσωτερικού	4 211 652	3 774 850
Μέσος όρος επιβατών ανά πτήση (*)	85	-
Εκτιμώμενη Επιβατική Ικανότητα του κατά μέσο όρο χρησιμοποιούμενου α/φ (70% επιβ. κάλυψη)	122	-
Αριθμός Πτήσεων σε Ισοδύναμες Μονάδες Αεροσκάφους (Ι.Μ.Α.)	85 592	77 038
Αριθμός Δυνατών Διαπεριφερειακών Πτήσεων σε Ι.Μ.Α.	24 232	37 388

(*) όχι σταθμισμένος μέσος όρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Σημειώνεται ότι για τον υπολογισμό του αριθμού των δυνατών διαπεριφερειακών πτήσεων στη διάρκεια ενός έτους, προστέθηκαν οι εβδομαδιαίες πτήσεις που εμφανίζονται στους Πίνακες VI.25 και VI.27, πολλαπλασιασμένες με τον αριθμό των εβδομάδων της κάθε περιόδου. Δηλαδή:

	<u>έτος βάσης (1989)</u>	<u>έτος 2010</u>
Χειμερινή περίοδος	$362 * 26 = 9\ 412$	$570 * 26 = 14\ 820$
Θερινή περίοδος	$536 * 26 = 14\ 638$	$875 * 26 = 22\ 750$
Σύνολο	<u>24\ 232</u>	<u>37\ 388</u>

Από τον Πίνακα VII.1, προκύπτει ότι οι πτήσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν μεταξύ περιφερειακών σημείων της Κοινότητας, αποτελούν μέρος του συνόλου των διεθνών πτήσεων, που εκφράζεται με τα ποσοστά που ακολουθούν:

για το έτος βάσης: 87 %

για το έτος 2010 : 76 %

Τα αντίστοιχα ποσοστά συγκριτικά με τις πτήσεις εσωτερικού είναι:

για το έτος βάσης: 28 %

για το έτος 2010 : 49 % ¹

και συγκριτικά με το άθροισμα των διεθνών και εσωτερικών πτήσεων, δηλαδή της συνολικής αεροπορικής κίνησης, είναι:

για το έτος βάσης: 21 %

για το έτος 2010 : 30 %

Η αύξηση του αριθμού των διαπεριφερειακών πτήσεων, που μπορούν να εκτελεσθούν, από το έτος βάσης στο έτος 2010 είναι:

σε απόλυτους αριθμούς: $37\,388 - 24\,232 = 13\,156$ πτήσεις

σε ποσοστό: 54.3 %

Αρα, ο ετήσιος ρυθμός αύξησης είναι: 2.1 %

έναντι ετήσιας αύξησης των διεθνών πτήσεων: 2.8 % (*)

και, ετήσιας αύξησης της συνολικής αερ. κίνησης: 0.8 % (*)

(*): σύμφωνα με τα στοιχεία που δίνει το σύστημα TASC.

1. Η αύξηση οφείλεται, κατά ένα μέρος, στην μείωση των πτήσεων εσωτερικού το 2010, εξαιτίας του σεναρίου του συστήματος TASC, που υποθέτει βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

Τα ποσοστά που αναφέρθηκαν και η αναμενόμενη αύξηση του αριθμού των διαπεριφερειακών πτήσεων, στη διάρκεια της εξεταζόμενης εικοσαετίας, βοηθούν να αντιληφθεί κανείς το μέγεθος της διαπεριφερειακής αεροπορικής κίνησης.

Η κίνηση αυτή, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται σήμερα ή με συνδυασμό πτήσεων εξωτερικού και εσωτερικού ή με συνδυασμό πτήσεως εξωτερικού και άλλου μεταφορικού μέσου.

Επομένως, η αεροπορική κίνηση που θα εξυπηρετείται με διαπεριφερειακές πτήσεις, θα προέλθει από την διεθνή κίνηση και θα προκαλέσει τη μείωση της κίνησης μεταξύ αερολιμένων κατηγορίας 1 (κατά τόσες πτήσεις σε I.M.A., όσες οι διαπεριφερειακές που θα λειτουργήσουν).

Πόσο θα επηρεαστεί η αεροπορική κίνηση εσωτερικού από τις διαπεριφερειακές συνδέσεις δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί αυτή τη στιγμή, διότι δεν υπάρχουν στοιχεία (ούτε για την επιλογή του μέσου μεταφοράς, ούτε για το ποσοστό των αλλοδαπών στις πτήσεις εσωτερικού). Αλλά, είναι σίγουρο ότι δεν θα επηρεασθεί όσο η διεθνής κίνηση στα μεγάλα αεροδρόμια κατηγορίας 1.

2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ

2.1. Αύξηση του όγκου κυκλοφορίας και της επιβατικής κίνησης

Όπως διαπιστώθηκε, η ζήτηση για διαπεριφερειακές πτήσεις αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής ζήτησης για διεθνείς πτήσεις (μεγαλύτερο από τα 3/4 αυτής).

Επομένως, οι επιπτώσεις από τη λειτουργία διαπεριφερειακών γραμμών θα είναι πολύ μεγάλες, αφού ένα σημαντικό τμήμα της αεροπορικής κίνησης αναμένεται να μεταφερθεί σε περιφερειακά αεροδρόμια.

Τα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν κατασκευαστεί με σκοπό να εξυπηρετούν κατά κανόνα την κίνηση εσωτερικού και την εποχιακή κίνηση των πτήσεων charters και συνεπώς, ενδέχεται να αντιμετωπίσουν προβλήματα από τη λειτουργία τακτικών διεθνών γραμμών [19].

Τα προβλήματα στους αερολιμένες¹, θα προκληθούν τόσο από την αύξηση του αριθμού των επιβατών, όσο και από την αύξηση του αριθμού των πτήσεων, το ποσοστό της οποίας αναμένεται πολύ μεγαλύτερο από την αντίστοιχη αύξηση των επιβατών.

Αυτό συμβαίνει διότι στις διαπεριφερειακές πτήσεις χρησιμοποιούνται κυρίως μικρά α/φ², αφού η ζήτηση είναι μικρή, σε σχέση με τις πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων κατηγορίας 1 [13].

1. Σε προβλήματα που ήδη έχουν προκληθεί στους αερολιμένες, από την αυξημένη αεροπορική κίνηση, έχει γίνει εκτενής αναφορά στο κεφάλαιο III. Εδώ, θα αναφερθούν οι επιπτώσεις ειδικά στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια.

2. π.χ. τα αεροσκάφη τύπου ATR και BA146, κατασκευάστηκαν για την εξυπηρέτηση των διαπεριφερειακών γραμμών.

Για παράδειγμα, αν στο αεροδρόμιο της Ρόδου εκτελούνται μέχρι σήμερα, 10 πτήσεις την εβδομάδα στη διαδρομή Αθήνα - Ρόδος, με α/φ τύπου Airbus A300, 280 θέσεων επιβατών και με μέση επιβατική κάλυψη αεροσκάφους 70%, ο αριθμός των αφιχθέντων επιβατών στη διάρκεια μίας εβδομάδας είναι:

$$10 * 280 * 0.70 = 1960$$

Αν τώρα, στο ίδιο παράδειγμα, αρχίσει να λειτουργεί διαπεριφερειακή γραμμή ανάμεσα στο Manchester και τη Ρόδο, για την οποία εκτελούνται δύο πτήσεις την εβδομάδα με α/φ τύπου Boeing 737, 130 θέσεων, ο αριθμός των επιβατών στη γραμμή αυτή, υποθέτοντας ότι η επιβατική κάλυψη είναι 70%, θα είναι:

$$2 * 130 * 0.70 = 182$$

Επομένως, η αύξηση της εβδομαδιαίας αεροπορικής κίνησης θα είναι:

ως προς τον αριθμό των επιβατών: 182 επιβάτες ή 9 %

ενώ ως προς τον αριθμό των πτήσεων: 2 πτήσεις ή 20 %

Αρα, η λειτουργία διαπεριφερειακών γραμμών συντελεί στην αύξηση του λόγου του όγκου κυκλοφορίας α/φ (αριθμός προσγειοαπογειώσεων ανά μονάδα χρόνου) [22] προς την επιβατική κίνηση, με πιθανές συνέπειες στην επάρκεια των εγκαταστάσεων των αερολιμένων.

2.2. Τα κυριώτερα προβλήματα

Τα κυριώτερα προβλήματα, που θα παρουσιαστούν στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια, εξαιτίας της λειτουργίας διαπεριφερειακών γραμμών, είναι τα εξής:

- έλλειψη απαραίτητου, για διεθνείς πτήσεις, τεχνολογικού εξοπλισμού (ραδιο-βοηθήματα πτήσης)¹
- πιθανή ανεπάρκεια των διαδρόμων των αεροδρομίων, λόγω του αυξημένου όγκου κυκλοφορίας α/φω
- πιθανή ανεπάρκεια των υπάρχοντων χώρων στάθμευσης α/φ
- ανεπάρκεια των σταθμών υποδοχής και εξυπηρέτησης των επιβατών, λόγω της αυξημένης επιβατικής κίνησης
- ανάγκη δημιουργίας σταθμών τελωνειακού ελέγχου για όσους επιβάτες δεν έχουν διαβατήριο χώρας-μέλους της ΕΟΚ (σε αεροδρόμια που λειτουργούσαν μέχρι τώρα μόνο για πτήσεις εσωτερικού)
- ανάγκη επανασχεδιασμού των συγκοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ του αεροδρομίου και της περιοχής που εξυπηρετεί, εξαιτίας της αύξησης της κίνησης.

Τα προβλήματα αυτά, λύνονται με την εκτέλεση των κατάλληλων τεχνικών έργων, ώστε να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου και κατ' επέκταση η άνετη και ασφαλής μετακίνηση των επιβατών.

Τέλος, με την ανάπτυξη ενός αεροδρομίου δημιουργούνται επιπλέον και ανάγκες για έργα υποδομής στην ευρύτερη περιοχή, με σκοπό την υποστήριξη της λειτουργίας του (τέτοιο έργο είναι π.χ. η οδική και συγκοινωνιακή σύνδεση του με τις κοντινές πόλεις), αλλά και προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής που βρίσκεται γύρω από το αεροδρόμιο.

1. Πηγή: ΟΑ (σύμφωνα με εκτιμήσεις στελεχών της εταιρίας)

3. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

Παρακάτω επιχειρείται η συνοπτική εκτίμηση της αεροπορικής κίνησης ανά αερολιμένα. Η εκτίμηση αυτή, δεν έχει συστηματικό χαρακτήρα και γίνεται ενδεικτικά με σκοπό να γίνει μια πρώτη προσέγγιση των προβλημάτων και των αναγκών που θα δημιουργηθούν.

3.1. Στοιχεία για τα ελληνικά αεροδρόμια

Για να γίνει ακριβέστερη εκτίμηση, θα έπρεπε:

α) να είναι γνωστό το είδος (διεθνές, εσωτερικού, στρατιωτικό ή δημοτικό) και οι τεχνικές δυνατότητες (τύποι α/φ που μπορούν να προσγειοασπογειωθούν, όγκος κυκλοφορίας α/φ και επιβατική κίνηση που μπορούν να εξυπηρετηθούν, συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας) κάθε αεροδρομίου που εκτιμάται ότι θα δεχθεί περιφερειακή αεροπορική κίνηση. (Σημείωση: Ορισμένα βασικά στοιχεία για τα ελληνικά αεροδρόμια, παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ε).

β) να εκτιμηθεί ποιά αεροδρόμια θα απορροφήσουν τη διαπεριφερειακή κίνηση που αντιστοιχεί σε κάθε ζώνη και σε τι βαθμό το καθένα. (Σημείωση: Στην επόμενη παράγραφο 3.2. επιχειρείται μια πρόχειρη εκτίμηση, ενδεικτική απλώς του μεγέθους της διαπεριφερειακής κίνησης).

Με αυτά τα δεδομένα, ο μελετητής μηχανικός μπορεί να προχωρήσει στο σχεδιασμό των απαραίτητων τεχνικών έργων για την επέκταση των υπάρχοντων περιφερειακών αεροδρομίων ή την κατασκευή νέων, αν αυτό κριθεί απαραίτητο, με βάση τις ανάγκες κάθε αεροδρομίου για τα επόμενα είκοσι χρόνια.

3.2. Εκτίμηση της διαπεριφερειακής κίνησης των ελληνικών αερολιμένων

Για τον προσδιορισμό των αεροδρομίων που θα δεχτούν την διαπεριφερειακή κίνηση, θα πρέπει για κάθε ελληνική ζώνη ξεχωριστά, να εξεταστούν τα υπάρχοντα αεροδρόμια ως προς:

- την αεροπορική κίνηση που εξυπηρετούν σήμερα (έτος βάσης)
- τη δυνατότητα που έχουν, λόγω της θέσης τους, να λειτουργήσουν ως κέντρα για την εξυπηρέτηση μιας ευρύτερη περιοχής και,
- την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και την μελλοντική εξέλιξή της.

Ο τρίτος παράγοντας, δεν είναι βέβαια δυνατόν, να εξετασθεί σ' αυτή την εργασία, αλλά για την πρόχειρη εκτίμηση που θα επιχειρηθεί, μπορεί να θεωρηθεί ότι η σημερινή αεροπορική κίνηση που εξυπηρετεί κάθε αεροδρόμιο, είναι και δείκτης της οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.

Ο δεύτερος παράγοντας, πρέπει να ληφθεί υπόψη, διότι σε ορισμένες περιπτώσεις η διαπεριφερειακή σύνδεση, ανεξάρτητα από τη ζήτηση, μπορεί να μην εξυπηρετεί τον επιβάτη. Αυτό συμβαίνει κυρίως, λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφίας του ελληνικού χώρου.

Ο πίνακας VII.2, που ακολουθεί, δείχνει τον αριθμό των πτήσεων εσωτερικού και εξωτερικού, εκφρασμένων σε I.M.A., που εξυπηρέτησε κατά το έτος βάσης κάθε ένα ελληνικό αεροδρόμιο.

Ο πίνακας VII.3, παρουσιάζει μία εκτίμηση για τον τρόπο με τον οποίο, οι προβλεπόμενες μεταξύ των ζωνών του συστήματος TASC διαπεριφερειακές συνδέσεις είναι πιθανόν να μοιραστούν στα αεροδρόμια κάθε ζώνης.

Για την εκτίμηση αυτή θεωρήθηκε ότι:

- διαπεριφερειακές πτήσεις θα δεχτούν μόνο τα διεθνή αεροδρόμια
- η κατανομή των διαπεριφερειακών πτήσεων στα αεροδρόμια κάθε ζώνης ακολουθεί περίπου τα ποσοστά των τακτικών πτήσεων, αλλά και ο αριθμός των εκτάκτων πτήσεων είναι ενδεικτικός των προτιμήσεων των ευρωπαϊών επιβατών.

ΠΙΝΑΚΑΣ VII.2

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ					
ΖΩΝΗ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (Ι.Μ.Α.)	ΠΟΣΟΣΤΟ (*)	ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (Ι.Μ.Α.)	ΠΟΣΟΣΤΟ (*)
7	Αθήνα	66 687	100 %	12 471	100 %
8	Θεσσαλονίκη	11 571	100 %	2 609	100 %
9	Καβάλα	1 115	40 %	387	100 %
	Αλεξ/πολη	1 737	60 %	-	-
10	Λάρισα	21	100 %	-	-
11	Κέρκυρα	2 490	75 %	10 671	95 %
	Ιωάννινα	724	24 %	-	-
	Πρέβεζα	114	1 %	622	5 %
12	Κεφαλλονιά	472	56 %	910	19 %
	Ζάκυνθος	368	44 %	3 407	71 %
	Αραξος	-	-	494	10 %
13	Καλαμάτα	615	100 %	320	100 %
14	Ηράκλειο	7 020	23 %	20 831	45 %
	Χανιά	3 537	12 %	1 035	2 %
	Σαντορίνη	1 651	5 %	618	1 %
	Μύκονος	1 526	5 %	635	1 %
	Πάρος	508	2 %	-	-
	Σκιάθος	457	1 %	1 178	3 %
	Χίος	1 785	6 %	60	0 %
	Λήμνος	1 122	4 %	13	0 %
	Μυτιλήνη	2 940	10 %	896	2 %
	Σάμος	1 735	6 %	1 410	3 %
	Ρόδος	5 773	19 %	15 274	33 %
	Κως	1 874	6 %	4 802	10 %
	Κάρπαθος	294	1 %	-	-

Βάσει στοιχείων ΥΠΑ-ΟΑ (έτος 1989)

(*) ποσοστό επί του συνόλου της αεροπορικής κίνησης κάθε ζώνης

ΠΙΝΑΚΑΣ VII.3

ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΠ. ΠΤΗΣΕΩΝ				
ΖΩΝΗ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (Ι.Μ.Α.)	ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ (Ι.Μ.Α.)	ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
7	Αθήνα	79 158 (- 19 475)	4 706	- 19 %
8	Θεσσαλονίκη	14 180	1 612	11 %
9	Καβάλα Αλεξ/πολη	1 502	429	29 %
		1 737	429	25 %
10	Λάρισα	- (*)	1 404	-
11	Κέρκυρα	13 161	1 586	12 %
12	Κεφαλλονιά Ζάκυνθος	1 382	884	64 %
		3 775	884	23 %
13	Καλαμάτα	935	1 118	120 %
14	Ηράκλειο	27 851	5 564	20 %
	Μυτιλήνη	3 836	1 113	29 %
	Ρόδος	21 074	4 452	21 %

(έτος βάσης)

Σημειώνεται ότι έχουν γίνει οι παρακάτω παραδοχές:

- το αεροδρόμιο του Ηρακλείου εξυπηρετεί όλη την Κρήτη
- το αεροδρόμιο της Ρόδου εξυπηρετεί όλα τα Δωδεκάνησα
- η λειτουργία των διαπεριφερειακών γραμμών δεν γεννά νέες μετακινήσεις, αλλά εξυπηρετεί τις ήδη υπάρχουσες, γι' αυτό όλες οι αναμενόμενες διαπεριφερειακές πτήσεις αφαιρούνται από την κίνηση του αεροδρομίου του Ελληνικού.

(*) η σημερινή κίνηση είναι σχεδόν μηδενική

Θα πρέπει εδώ να σημειωθεί επίσης, ότι σήμερα η Κεντρική Ελλάδα εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ελληνικού (η Στερεά) και από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης (η Θεσσαλία).

Εξαιτίας της μικρής σχετικά απόστασης από τα αεροδρόμια αυτά, του αναπτυγμένου οδικού (εθνικοί οδοί) και σιδηροδρομικού δικτύου και κυρίως, της ακαταλλότητας του αεροδρομίου της Λάρισας για να εξυπηρετήσει την περιοχή της Στερεάς Ελλάδας, είναι πολύ πιθανό¹ να παραμείνει η σημερινή κατάσταση και να μην αναπτυχθεί το αεροδρόμιο της Λάρισας.

Το ίδιο ισχύει για το αεροδρόμιο της Καλαμάτας, σε μικρότερο όμως βαθμό, αλλά και για τα αεροδρόμια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης².

Πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι ορισμένα νησιά του Αιγαίου, αν δεν υπάρξουν τελικά σ'αυτά απευθείας πτήσεις, είναι πιθανότερο να εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο της Αθήνας παρά από του Ηρακλείου ή της Ρόδου.

Αυτό διότι, σε πολλές περιπτώσεις, η διαδρομή μέσω αυτών των αεροδρομίων επιμηκύνεται έναντι της διαδρομής μέσω Αθήνας και επομένως, θα επιλεγεί δύσκολα από τον επιβάτη.

1. Μέχρι σήμερα άλλωστε, δεν έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από καμία αεροπορική για διαπεριφερειακή σύνδεση, με το αεροδρόμιο της Λάρισας.

2. Αυτό εξηγεί την αδιαφορία των αεροπορικών εταιριών, μετά την εξαίρεση των νησιών, για διάνοιξη νέων γραμμών προς την ηπειρωτική Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Για παράδειγμα θα χρησιμοποιηθεί μία αεροπορική μετακίνηση που παράγεται στο Μπρίστολ της ζώνης 33, του συστήματος TASC (Νότιος Αγγλία) και έλκεται από τη Μύκονο στη ζώνη 14 (Ελληνικά νησιά). Αν η προβλεπόμενη ζήτηση μεταξύ του Μπρίστολ και της Μυκόνου, δεν δικαιολογεί απευθείας σύνδεση, υπάρχουν τρεις περιπτώσεις:

- i) διαπεριφερειακή σύνδεση: Μπρίστολ - Ηράκλειο
εσωτερική πτήση: Ηράκλειο - Μύκονος
- ii) διαπεριφερειακή σύνδεση: Μπρίστολ - Αθήνα
εσωτερική πτήση: Αθήνα - Μύκονος
- iii) κλασσική διαδρομή: Μπρίστολ - Λονδίνο - Αθήνα - Μύκονος

Όπως φαίνεται, η συντομότερη διαδρομή είναι η δεύτερη, μέσω Αθήνας. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που η διαδρομή δεν θα ολοκληρωθεί με πτήση εσωτερικού, αλλά ακτοπλοϊκώς.

Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, εκτιμάται ότι θα υπάρξει μία αύξηση της αεροπορικής κίνησης των περιφερειακών ελληνικών αεροδρομίων κατά 25%, περίπου, και πτώση της κίνησης στο αεροδρόμιο της Αθήνας από 10 έως 20%, ανάλογα με την κατάσταση που τελικά θα διαμορφωθεί.

Σ'αυτά θα πρέπει να προστεθεί και η αναμενόμενη, σύμφωνα με το σύστημα TASC, αύξηση κατά 54% συνολικά, της περιφερειακής αεροπορικής κίνησης μέχρι το έτος 2010, έναντι αύξησης 18% της συνολικής αεροπορικής κίνησης.

4. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα οφέλη από τη φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αμφισβητούνται ήδη πριν από την εφαρμογή της πλήρους απελευθέρωσης (Ιανουάριος 1993).

Υποστηρίζεται, από τους επικριτές της πολιτικής της ΕΟΚ, ότι η αγορά των αερομεταφορών θα κυριαρχηθεί από λίγες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες¹. Η άποψη αυτή ενισχύεται από το παράδειγμα των ΗΠΑ, αλλά και από τις μέχρι τώρα κινήσεις των μεγάλων εταιριών προς αυτή την κατεύθυνση².

Η ΟΑ, λόγω των οικονομικών δυσχεριών που αντιμετωπίζει, ίσως δεν μπορεί εύκολα να ανταγωνιστεί εταιρίες με χαμηλότερα κόμιστρα, αλλά μπορεί να εκμεταλλευτεί τη θέση της Ελλάδας (στο νοτιότερο άκρο της Ευρώπης), που της δίνει τη δυνατότητα να ασκεί δικαιώματα 5ης ελευθερίας στα περισσότερα σημεία της Ευρώπης.

Παρ' όλα αυτά, η φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών στην Ευρώπη, είναι πλέον γεγονός και ανεξάρτητα από τα όποια προβλήματα ακολουθήσουν, η θέσπιση των διαπεριφερειακών συνδέσεων παρέχει τη δυνατότητα στους Ευρωπαίους πολίτες να μετακινούνται εύκολα από και προς οποιοδήποτε σημείο της Ευρώπης.

Το ελληνικό κράτος στην προσπάθειά του να προστατέψει την Ολυμπιακή Αεροπορία από τον ανταγωνισμό των μεγάλων εταιριών, πέτυχε την εξαίρεση των νησιών από τις διατάξεις περί διαπεριφερειακών συνδέσεων.

Ομως, το 1996 (ή το αργότερο το 2001) τα ελληνικά νησιά θα υπαχθούν στις παραπάνω διατάξεις και τα αεροδρόμιά τους θα πρέπει να είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν την αύξηση της αεροπορικής κίνησης (επιβατικής και κίνησης α/φων).

1. Υπολογίζεται ότι μέχρι το 1995, 4 ή 5 εταιρίες θα ελέγχουν το 75-80% της κίνησης των τακτικών γραμμών στην Κοινότητα.
(Ρήγας Δογάνης: Όχι ελευθερία στους ουρανούς, Financial Times).

2. Στο κεφάλαιο III, αναφέρονται παραδείγματα.

Η αεροπορική κίνηση με τακτικές πτήσεις μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων, αναμένεται σταδιακά να αυξηθεί, απορροφώντας μέρος των επιβατών πτήσεων charters (σημειώνεται ότι η επιβατική κίνηση με πτήσεις charters είναι διπλάσια από την κίνηση με τακτικές διεθνείς πτήσεις).

Τα τεχνικά έργα για την αντιμετώπιση της αυξημένης κίνησης, φαίνεται ότι θα έπρεπε να είναι στην κατεύθυνση της βελτίωσης των υπάρχοντων περιφερειακών αεροδρομίων και όχι της κατασκευής νέων, διότι η Ελλάδα σήμερα διαθέτει ένα πολύ εκτεταμένο δίκτυο αεροδρομίων, σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας. Για την ακρίβεια, υπάρχουν 26 αεροδρόμια που δέχονται πτήσεις εξωτερικού (15 διεθνή και 11 μη διεθνή) [19].

Στα αεροδρόμια που αναμένεται αύξηση της κίνησης, πρέπει να εξασφαλιστεί η δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου όγκου κυκλοφορίας αεροσκαφών και επιβατών εξωτερικού, με επεκτάσεις των χώρων προσγειοαπογειώσεων, των σταθμών εξυπηρέτησης (διαχωρισμός επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού) και τη σύσταση ειδικών υπηρεσιών (έλεγχος διαβατηρίων, τελωνεία).

Επομένως, για ορισμένα αεροδρόμια απαιτείται επέκταση του συνόλου των εγκαταστάσεών τους.

Η επέκταση ενός αεροδρομίου σε τέτοια κλίμακα, προϋποθέτει την απαλλοτρίωση μεγάλων εκτάσεων και απαιτεί μεγάλες κρατικές επενδύσεις, αλλά μπορεί να έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Κορκονδείλας, Α, Το διεθνές νομικό καθεστώς των εν Ελλάδι αεροπορικών μεταφορών, Αθήνα 1983, σελ. 133-157
2. Αμπακούμκιν, Κ, Αεροπορικές μεταφορές, 1985, κεφ. 7.4-7.5
3. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L237/19-25, 26.8.83
4. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L152/47, 6.6.86
5. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L226/14-15, 3.8.89
6. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L217/8-14, 11.8.90
7. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L217/14, Παράρτημα Α, Β, 11.8.90
8. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L217/1-7, 11.8.90
9. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L374/12-18, 31.12.87
10. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Επίσημη Εφημερίδα, L374/19-26, 31.12.87
11. Vincent, D, Stasinopoulos, D, The aviation policy of the European Community, May 1989
12. Τσέτσας, Σ, Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η πρόκληση του 1993, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, τεύχος 1619, 11.6.90

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

13. Bishop, M, Cronshaw, M, Airline Deregulation: Making the EEC's new plan effective, Financial Times, 19.12.89
14. Abrahams, P, Time to draw a new air-route map, Financial Times, July 1990
15. Doganis, R, Όχι ελευθερία στους ουρανούς, Financial Times, αναδημοσίευση Η Καθημερινή, 2.5.92
16. Κούσιος, Δ, Οι ενέργειες της ΕΟΚ για την προετοιμασία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς του 1992, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Η πολιτική μεταφορών της Ελλάδας μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, επιστημονική διημερίδα, τόμος πρακτικών, Θεσ/νίκη, Οκτώβριος 1990
17. Κεραμιανάκης, Δ, Η πολιτική της ΕΟΚ στις αερομεταφορές - (Περιεχόμενα και προβλέψεις του 2ου Πρωτοκόλλου), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Η πολιτική μεταφορών της Ελλάδας μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, επιστημονική διημερίδα, τόμος πρακτικών, Θεσ/νίκη, Οκτώβριος 1990
18. Αδαμίδης, Δ, Η οργάνωση των αεροπορικών εταιριών στην ενιαία Ευρώπη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Η πολιτική μεταφορών της Ελλάδας μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, επιστημονική διημερίδα, τόμος πρακτικών, Θεσ/νίκη, Οκτώβριος 1990
19. Θεοδόσης, Σ, Οι επιπτώσεις της φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών στην ασφάλεια των πτήσεων και στη συντήρηση των αεροσκαφών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Η πολιτική μεταφορών της Ελλάδας μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, επιστημονική διημερίδα, τόμος πρακτικών, Θεσ/νίκη, Οκτώβριος 1990
20. Datagraphic Systems ltd Microcomputer software, TASC users manual, version 1.2, Hampshire UK, Commission of The European Communities, DG VII, February 1987, σελ. 1.0.1-2.0.3
21. Stathopoulos, A, Inclusion of Greece in the Communities T.A.S.C. (Transport Assessment System for the Community) System, Commission of the European Communities, DG VII, 1986
22. Αμπακούμκιν, Κ, Αεροδρόμια, Αθήνα 1989, σελ. 2.3.1, 4.1.1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΕ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Κράτος-μέλος	Αερολιμένας	Κατηγορία Αερολιμένα
ΒΕΛΓΙΟ	Βρυξέλλες - Zaventem	1
ΔΑΝΙΑ	Κοπεγχάγη - Kastrup/Roskilde	1
ΓΑΛΛΙΑ	Παρίσι - Charles de Gaulle/Orly	1
	Μασσαλία - Marignane	2
	Νίκαια - Côte d'Azur	2
	Λυών - Satolas	2
	Βασιλεία - Mulhouse	2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Φρανκφούρτη - Rhein/Main	1
	Ντύσσελντορφ - Lohausen	1
	Μόναχο - Riem	1
	Αμβούργο - Fuhlsbuttel	2
	Στρουτγκάρδη - Echterdingen	2
	Κολωνία - Bonn	2
ΕΛΛΑΔΑ	Αθήνα - Ελληνικό	1
	Θεσσαλονίκη - Μίκρα	1
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	Δουβλίνο	1
	Shannon	2
ΙΤΑΛΙΑ	Ρώμη - Fiumicino/Campino	1
	Μιλάνο - Linate/Malpensa	1
	Νάπολη - Capodichino	2
	Βενετία - Tessera	2
	Κατάνη - Fontanarossa	2
ΙΣΠΑΝΙΑ	Πάλμα - Μαγιόρκα	1
	Μαδρίτη - Barajas	1
	Μάλαγα	1
	Λας Πάλμας	1
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	Λουξεμβούργο - Findel	2
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	Αμστερνταμ - Schiphol	1
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Λισαβόνα	1
	Φάρο	1
	Φούνσάλ	2
	Πόρτο	2
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	Λονδίνο - Heathrow/Gatwick/Stansted	1
	Λούτον	1
	Μάντσεστερ - Ringway	2
	Μπίρμιγχαμ - Edmdon	2
	Γλασκώβη - Abbotsinch	2
Όλοι οι άλλοι αερολιμένες που είναι ανοικτοί σε τακτικές διεθνείς αεροπορικές συγκοινωνίες		3

Πηγή: Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Αεροπορικές εταιρίες που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο γ)ii) της Οδηγίας 83/416/ΕΟΚ

Οι ακόλουθες αεροπορικές εταιρίες ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο γ)ii) όσο διάστημα αναγνωρίζονται ως εθνικές εταιρίες από το κράτος μέλος, το οποίο τους αναγνωρίζει αυτή την ιδιότητα, κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.

Scandinavian Airlines System (S.A.S.)

Britannia Airways

Monarch Airlines

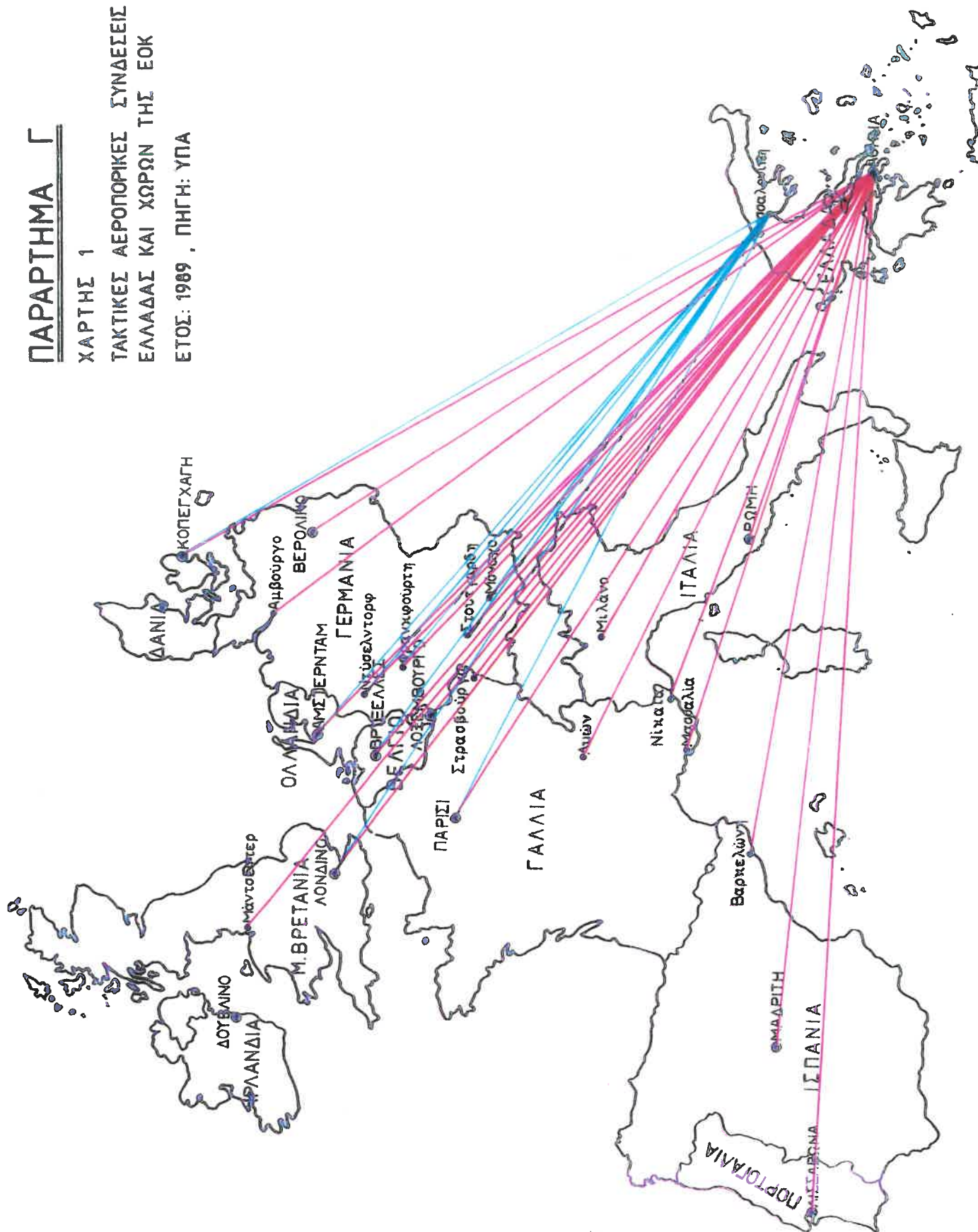
(Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, L 217/14, 11.8.90)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΧΑΡΤΗΣ 1

ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ
ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

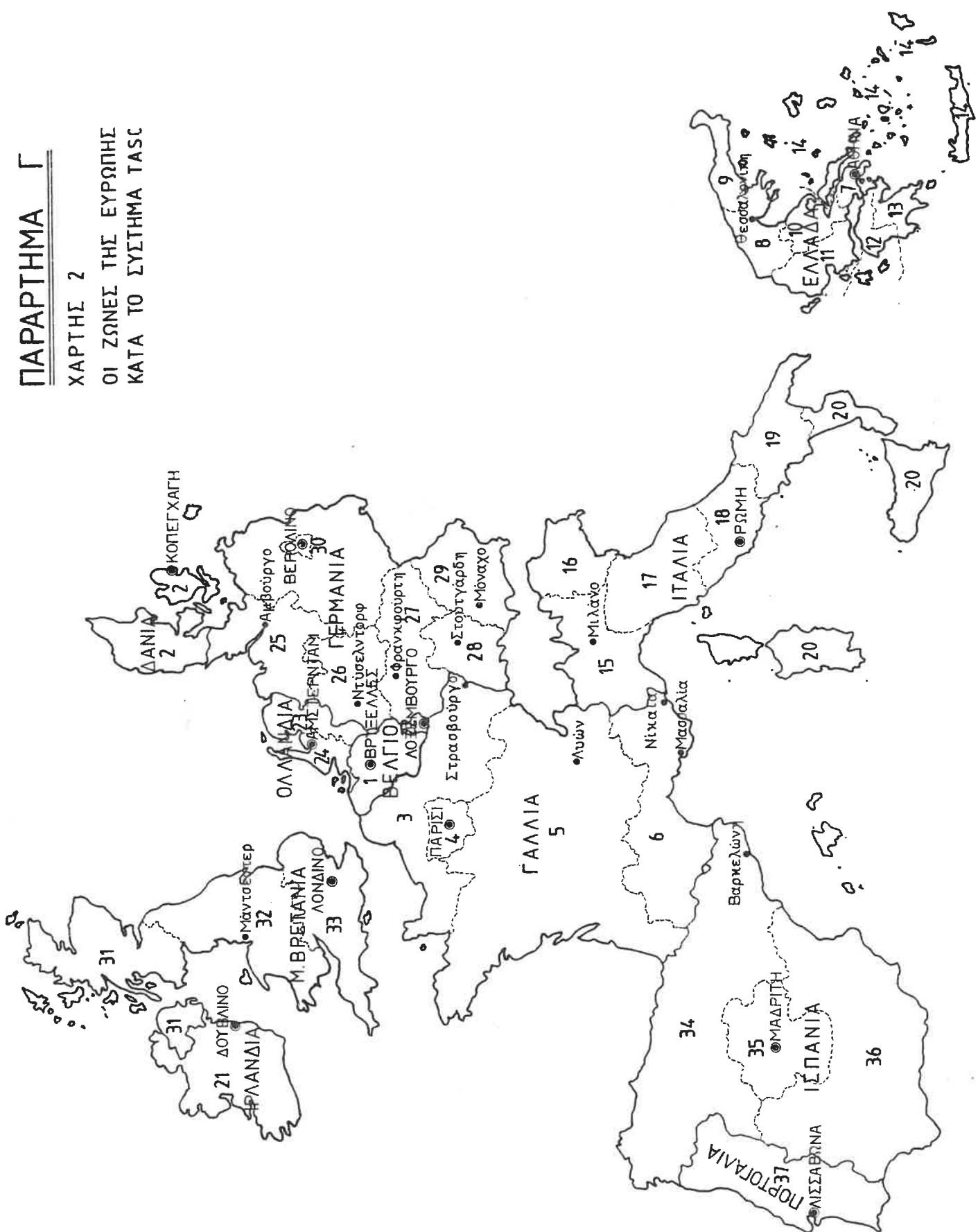
ΕΤΟΣ: 1989 , ΠΗΓΗ: ΥΠΑ



ПАРАРТНМА Г

ΧΑΡΤΗΣ 2

ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ
ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΑΣΕΩΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

ΑΠΟΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΛΕΩΝ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

ΒΕΛΓΙΟ

BRU: Brussels
LGG: Liège
OST: Ostend

ΓΑΛΛΙΑ

BOD: Bordeaux
CER: Cherbourg
FNI: Nîmes
LDE: Lourdes/Tarbes
LIL: Lille
LYS: Lyon/Satolas Apt.
MLH: Mulhouse
MRS: Marseille
MZM: Metz
NCE: Nice
NTE: Nantes
PAR: Paris
SXB: Strasbourg
TLS: Toulouse/Blagnac
TUF: Tours
VAF: Valence

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

BER: Berlin
BRE: Bremen
CGN: Cologne
DRS: Dresden
DUS: Dusseldorf/Dus.Apt.
FRA: Frankfurt/Int.Apt.
HAJ: Hannover
HAM: Hamburg
LEJ: Leipzig
MUC: Munich/Riem Apt.
NUE: Nuremberg
SCN: Saarbrücken
STR: Stuttgart
SXF: East Berlin

ΔΑΝΙΑ

BLL: Billund
CPH: Copenhagen

ΕΛΛΑΔΑ

ATH: Αθήνα
CFU: Κέρκυρα
CHQ: Χανιά
EFL: Κεφαλλονιά
HER: Ηράκλειο
IOA: Ιωάννινα
JKH: Χίος
JMK: Μύκονος
JSI: Σκιάθος
JTR: Σαντορίνη
KGS: Κως
KLX: Καλαμάτα
KVA: Καβάλα
LXS: Λήμνος
MJT: Μυτιλήνη
PAS: Πάρος
PVK: Πρέβεζα
RHO: Ρόδος
SKG: Θεσσαλονίκη
SMI: Σάμος
ZTH: Ζάκυνθος

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

DUB: Dublin
SNN: Shannon

ΙΤΑΛΙΑ

BLQ: Bologna
BRI: Bari
CAG: Cagliari
CTA: Catania
GOA: Genoa
MIL: Milan
NAP: Naples
PMO: Palermo
QTV: Treviso/offline pt
RMI: Rimini
ROM: Rome
TRN: Torino
TRS: Trieste
VCE: Venice
VRN: Verona

ΙΣΠΑΝΙΑ

AGP: Málaga
BCN: Barcelona
LPA: Las Palmas, Canarian Isl.
MAD: Madrid/Barajas Apt.
PMI: Palma, Mallorca
TFS: Tenerife, Canarian Isl.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

LUX: Luxembourg

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

BFS: Belfast/Int. Apt.
BHX: Birmingham
BOA: Bournemouth
BRS: Bristol
CWL: Cardiff
EDI: Edinburgh
EMA: East Midlands
GLA: Glasgow/Glasgow Apt.
LBA: Leeds
LON: London
LPL: Liverpool
MAN: Manchester
MSE: Manston
NCL: Newcastle
STN: London/Stansted Apt.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

AMS: Amsterdam
MST: Maastricht

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

FAO: Faro
FCN: Funchal, Madeira
LIS: Lisbon
OPO: Porto

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

Τα ελληνικά αεροδρόμια

ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ					
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΑΕΡ.ΕΣΩΤ. ΠΟΥ ΔΕΧΟΝΤΑΙ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	
Αθήνα	2/A (*)	Αγρίνιο	-	Ανδραβίδα	1/A
Αλεξ/πολη	1/A	Επιτάλιο	-	Αραξος	1/A
Ζάκυνθος	1/A	Καστοριά	1/B	Ιωάννινα	1/A
Ηράκλειο	2/A	Κοζάνη	1/B	Κάρπαθος	2/A
Θεσσαλονίκη	2/A	Κύθηρα	1/E	Μήλος	1/D
Καβάλα	2/A	Λάρισα	1/A	Μύκονος	1/C
Καλαμάτα	1/A	Μαραθώνας	1/C	Πρέβεζα	2/A
Κέρκυρα	1/A	Νέα Αγχίαλος	1/A	Σαντορίνη	1/A
Κεφαλλονιά	1/A	Σκύρος	1/A	Σκιάθος	1/B
Κως	1/A	Σύρος	-	Χίος	1/B
Λήμνος	1/A	Σπάρτη	-	Πάρος	1/E
Μυτιλήνη	1/A				
Ρόδος (Μαριτσά)	2/A				
(Παραδείσι)	1/A				
Σάμος	1/A				
Χανιά	1/A				
ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ			ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ		
Κάσος	1/C		Αστυνάλεια		
Καστελόριζο	1/D		Νάξος		
Λέρος	1/C		Κάλυμνος		
Σητεία	1/E		Ικαρία		

ΠΗΓΗ: Υ.Π.Α.

(*) ο αριθμός δείχνει πόσους διαδρόμους έχει το αεροδρόμιο και το λατινικό γράμμα δείχνει την κατάταξη του κατά ICAO, ανάλογα με το μήκος του διαδρόμου. Για τους διαδρόμους δεν προσδιορίζεται αν είναι ανεξάρτητης λειτουργίας.

