

Πανεπιστήμιο Αιγαίου Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Πολυτεχνική Σχολή

Τμήμα Μηχανικών Πληροφοριακών & Επικοινωνιακών Συστημάτων

Δι-Ιδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

Ψηφιακή Καινοτομία και Νεοφυής Επιχειρηματικότητα



Διπλωματική Εργασία

*Επίδραση πανδημίας COVID-19 και άλλων παραγόντων στην αεροπορική κίνηση:
Μελέτη Περίπτωσης Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών*

Ανάπτυξη

Κωνσταντάρας Κωνσταντίνος – icsdm719009

Επιβλέπων Καθηγητής

Γεράσιμος Κοντός

Σεπτέμβριος 2022

Περίληψη

Ο σκοπός αυτής της Διπλωματικής Εργασίας είναι η μελέτη της επίδρασης της πανδημίας COVID-19 στην αεροπορική κίνηση για την εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ). Ακόμη, θα αναφερθούν και άλλοι παράγοντες που παίζουν καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση της.

Αναλυτικότερα, θα γίνει αναφορά στην πανδημία COVID-19 και την απαρχή της ενώ θα εξεταστεί λεπτομερώς η επίδραση της στην αεροπορική κίνηση και πιο συγκεκριμένα, οι επιπτώσεις αυτής στα διάφορα αεροδρόμια και τους ταξιδιώτες.

Μελέτη περίπτωσης θα αποτελέσει η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ) για την οποία θα εξεταστεί ενδελεχώς η επίπτωση που είχε η εμφάνιση της συγκεκριμένης πανδημίας καθώς και τα διάφορα αντίμετρα που πάρθηκαν ώστε να μπορέσει να ανακάμψει σταδιακά, επιστρέφοντας σε κανονικούς ρυθμούς επιβατικής και αεροπορικής κίνησης.

Ακόμη, θα αναλυθεί το ευρύτερο περιβάλλον λειτουργίας του αεροδρομίου της Αθήνας μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται και η ίδια η εταιρεία εκμετάλλευσης του, προκειμένου να παρουσιαστούν και να αναλυθούν και άλλοι παράγοντες που συνετέλεσαν παράλληλα στην διαμόρφωση της αεροπορικής κίνησης.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αποτελεί προϊόν μελέτης και έρευνας της λειτουργίας ενός σύγχρονου αεροδρομίου όπως είναι αυτό της Αθήνας, με βάση τα υπάρχοντα Ευρωπαϊκά πρότυπα, υπό το πρίσμα της πανδημίας COVID-19.

© 2022

*Κωνσταντάρης Κωνσταντίνος
Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Πολυτεχνική Σχολή
Τμήμα Μηχανικών Πληροφοριακών και Επικοινωνιακών Συστημάτων
Δι-Ιδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
Ψηφιακή Καινοτομία και Νεοφυής Επιχειρηματικότητα*

Abstract

The purpose of this Thesis is to study the impact of the COVID-19 pandemic on air traffic for the company “Athens International Airport A.E.” (AIA). Also, other factors that play a catalytic role in its formation will be mentioned.

In more detail, reference will be made to the COVID-19 pandemic and its appearance, while the effect on air traffic movement will be examined. Moreover, the effects on the various airports and travelers will be examined in detail.

Case study will be the company “Athens International Airport A.E.” (IAA) for which, the impact of the emergence of this particular pandemic will be thoroughly examined as well as the various countermeasures taken so that it can gradually recover, returning to normal rates of passenger and air traffic.

Furthermore, the wider operating environment of the Athens airport, in which the company itself operates, will be analyzed in order to present and study other factors that simultaneously contributed to the formation of the air traffic.

This Diploma Thesis is a product of study and research into the operation of a modern airport such as that of Athens, based on existing European standards, in light of the COVID-19 pandemic.

© 2022
Konstantaras Konstantinos
University of the Aegean – School of Engineering
Department of Information and Communication Systems Engineering
Joint Postgraduate Programme
Digital Innovation and Startup Entrepreneurship

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή	7
1.1 Σκοπός της Διπλωματικής.....	7
1.2 Αντικείμενο της Διπλωματικής.....	7
1.3 Οργάνωση Τόμου	7
Κεφάλαιο 2 – Η Πανδημία COVID-19.....	8
2.1 Εισαγωγή.....	8
2.2 Επιδημιολογία.....	9
2.3 Ενδείξεις, Συμπτώματα και Διάγνωση.....	10
2.4 Μετάδοση του Ιού	12
2.5 Πρόληψη Μόλυνσης.....	13
2.5.1 Πλύσιμο των χεριών	13
2.5.2 Αναπνευστική υγιεινή.....	13
2.5.3 Κοινωνική απομάκρυνση	14
2.5.4 Αυτοαπομόνωση.....	14
2.5.5 Εμβόλια	14
2.6 COVID-19 και Αεροπορική / Επιβατική Κίνηση.....	15
2.6.1 Αεροπορική Κίνηση στην Ευρώπη	16
2.6.2 Αεροπορική Κίνηση στον Κόσμο	18
Κεφάλαιο 3 – Μελέτη Περίπτωσης ΔΑΑ.....	22
3.1 Εισαγωγή.....	22
3.2 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Πληροφορίες	22
3.3 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Συμβολή στην Ελληνική Οικονομία	26
3.3.1 Οικονομική Συνεισφορά.....	28
3.4 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Λογότυπο	31
3.5 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Δομή Μετόχων.....	32
3.6 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Οργανωτική Δομή	33
3.7 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ και Πανδημία	34
3.7.1 Επιβατική Κίνηση.....	34
3.7.2 Κίνηση Αεροσκαφών	36
3.7.3 Εμπορευματική Κίνηση.....	38
3.7.4 Οικονομικά Στοιχεία	40
3.7.5 Αντίμετρα αντιμετώπισης της Πανδημίας	41

3.8	Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ και Περιβάλλον	43
3.8.1	Ανάλυση Κλάδου	43
3.8.2	Εσωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση Porter	45
3.8.3	Εξωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση Pest(le)	48
3.8.4	Εξωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση SWOT	50
	Κεφάλαιο 4 – Συμπεράσματα	52
4.1	Εισαγωγή	52
4.2	Συμπεράσματα	52

Ευχαριστίες...

“Το τελευταίο κεφάλαιο μιας υπέροχης πορείας με αναμνήσεις, δυσκολίες και πολλές ώρες δουλειάς.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου, Γεράσιμο Κοντό για την αμέριστη υποστήριξη του, όχι μόνο κατά τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της εργασίας αλλά κυρίως, για όλη εκείνη τη γνώση που μου μετέδωσε μέσα από τα μαθήματα και τις διαλέξεις του.

Ακόμη, θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου και τον αδερφό μου για την αμέριστη συμπαράσταση τους από την πρώτη στιγμή που επέλεξα το τμήμα ΜΠΕΣ και το συγκεκριμένο μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών. Χωρίς αυτούς, την ψυχική, ηθική και οικονομική στήριξη τους σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου αλλά πάνω από όλα την κατανόηση τους, δεν θα ήταν εφικτό να φτάσω στο σημείο αυτό.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά την κοπέλα μου Αλίκη για τη συνεχή βοήθεια της όλους αυτούς τους μήνες: οι συμβουλές της και η διακριτική της παρουσία δίπλα μου αποτέλεσαν σημαντικά εφόδια για την ολοκλήρωση της εργασίας αυτής.”

-Κωνσταντάρης Κωνσταντίνος

Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή

1.1 Σκοπός της Διπλωματικής

Ο σκοπός αυτής της Διπλωματικής Εργασίας είναι η μελέτη της επίδρασης της πανδημίας COVID-19 στην αεροπορική κίνηση για την εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ). Επιπλέον, θα γίνει αναφορά και σε άλλους παράγοντες που έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση της. Θα γίνει ανάλυση των διάφορων αντίμετρων που πάρθηκαν ώστε να περιοριστεί η επίδραση της πανδημίας αλλά και να μπορέσει να ανακάμψει η επιβατική και αεροπορική κίνηση. Τέλος, θα αναλυθεί το ευρύτερο περιβάλλον λειτουργίας του αεροδρομίου της Αθήνας, υπό το πρίσμα της πανδημίας COVID-19.

1.2 Αντικείμενο της Διπλωματικής

Το αντικείμενο αυτής της διπλωματικής εργασίας πραγματεύεται την μελέτη της επίδρασης της πανδημίας COVID-19 στη λειτουργία ενός σύγχρονου αεροδρομίου της Ευρώπης, όπως είναι αυτό της Αθήνας, παρουσιάζοντας στοιχεία και αναλύσεις σχετικά με την αεροπορική και επιβατική κίνηση που καταγράφηκαν κατά το διάστημα 2020 – 2022. Επιπλέον, η λεπτομερής ανάλυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ) καθώς και όλων εκείνων των παραγόντων που συντέλεσαν στον επηρεασμό της αεροπορικής / επιβατικής κίνησης θα αποτελέσει ένα σημαντικό κομμάτι του αντικειμένου της Διπλωματικής. Τέλος, αξιοσημείωτη αναφορά θα γίνει και στα αντίμετρα που πάρθηκαν ώστε να μπορέσει να επιτευχθεί ανάκαμψη, πάντα στα πλαίσια του ευρύτερου κοινωνικού, οικονομικού και τεχνολογικού περιβάλλοντος της εταιρείας του αεροδρομίου της Αθήνας.

1.3 Οργάνωση Τόμου

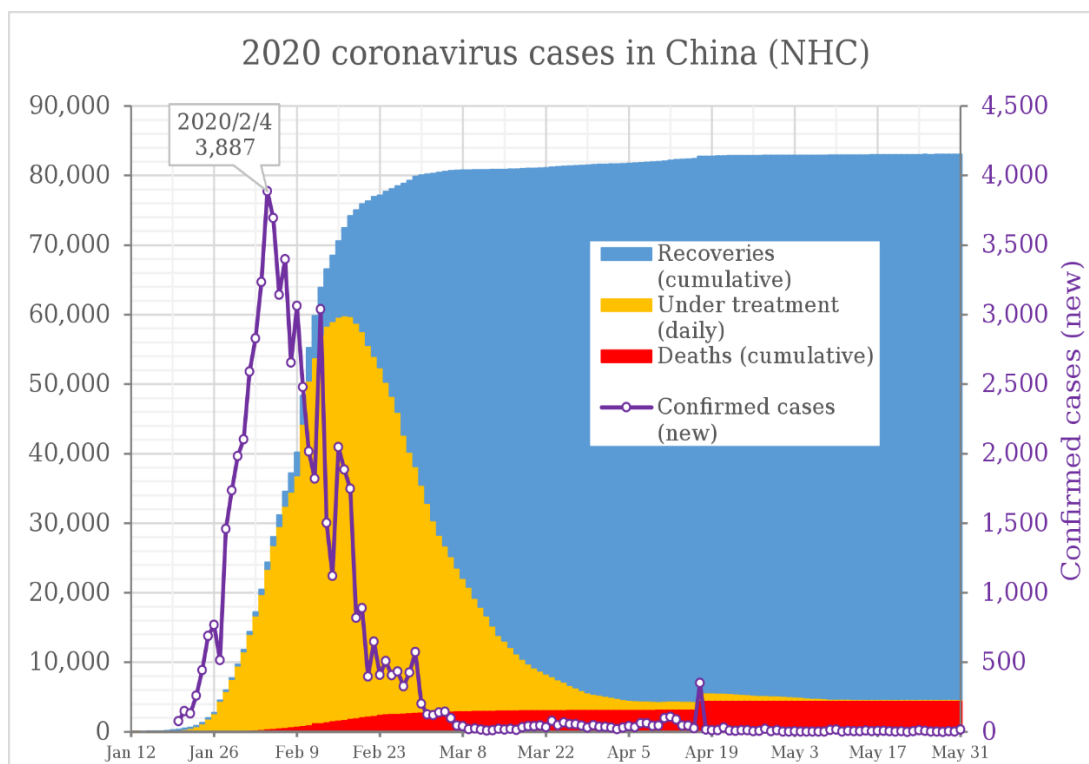
Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά την πανδημία COVID-19, την επίδραση της στην αεροπορική κίνηση και πιο συγκεκριμένα, τις επιπτώσεις αυτής στα διάφορα αεροδρόμια και τους ταξιδιώτες. Το δεύτερο μέρος αφορά την μελέτη περίπτωσης της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ) κατά το οποίο θα εξεταστεί ενδελεχώς η επίπτωση που είχε η εμφάνιση της συγκεκριμένης πανδημίας, τα διάφορα αντίμετρα που πάρθηκαν ενώ θα πραγματοποιηθεί και μια ανάλυση του ευρύτερου περιβάλλοντος λειτουργίας της εταιρείας.

Κεφάλαιο 2 – Η Πανδημία COVID-19

2.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζουμε πληροφορίες που αφορούν την πανδημία του κορονοϊού (COVID-19). Αναλύουμε στοιχεία που αφορούν την απαρχή της καθώς και άλλα σημαντικά επιδημιολογικά δεδομένα για τον ιό αυτό, το πως εξαπλώθηκε καθώς και σημαντικά μέτρα προφύλαξης.

Η πανδημία του κορονοϊού (COVID-19) είναι μια τρέχουσα πανδημία που προκλήθηκε από τον κορονοϊό SARS-CoV-2 και αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά στην πόλη Ουχάν, πρωτεύουσα της επαρχίας Χουπέι της Κίνας τον Δεκέμβριο του 2019. Η επιδημιολογική ανάλυση της νόσου έδειξε ένα πιθανό μοτίβο μιας «μικτής εστίας» καθώς πιθανότατα υπήρχε μια συνεχής κοινή εστία στην Αγορά Θαλασσιών Χουανάν το Δεκέμβριο του 2019, ενδεχομένως από διάφορα ζωνοσογόνα γεγονότα. Μετά από αυτό, οι επιδημιολόγοι διαπίστωσαν ότι το ξέσπασμα πιθανότατα μετατράπηκε σε πηγή (που μεταδίδεται από άτομο σε άτομο), πιθανώς λόγω της ικανότητας μετάλλαξης του ιού.



Εικόνα 1: Μολύνσεις Ανθρώπων στην Κίνα

“https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19”

2.2 Επιδημιολογία

Κατά τα πρώτα στάδια, ο αριθμός των περιστατικών διπλασιαζόταν συνήθως κάθε 7,5 ημέρες. Στις αρχές και στα μέσα Ιανουαρίου του 2020, ο ιός εξαπλώθηκε σε άλλες κινεζικές επαρχίες, με τη βοήθεια των μετακινήσεων της Κινεζικής Πρωτοχρονιάς. Στις 20 Ιανουαρίου, η Κίνα ανέφερε σχεδόν 140 νέους ασθενείς την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων δύο ατόμων στο Πεκίνο και ενός στη Σενζέν. Μεταγενέστερα, επίσημα στοιχεία δείχνουν ότι 6.174 ασθενείς που έχουν μολυνθεί από SARS-CoV-2 είχαν ήδη αναπτύξει συμπτώματα έως τις 20 Ιανουαρίου 2020.

Ο ιός εξαπλώθηκε πολύ γρήγορα και σε άλλες χώρες και περιοχές, με κρούσματα να κάνουν την εμφάνισή τους σε Ταϊλάνδη, Ιαπωνία, Νότια Κορέα, Ταιβάν, Ηνωμένες Πολιτείες, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Γαλλία, Αυστραλία, Μαλαισία, Καναδά, Γερμανία, Φινλανδία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ινδία, Ιταλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ρωσία, Σουηδία, Ισπανία, Βέλγιο κ.α. Στις 26 Φεβρουαρίου 2020, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) ανέφερε ότι οι νέες μολύνσεις που εντοπίστηκαν έχουν μειωθεί στην Κίνα αλλά ξαφνικά αυξήθηκαν στην Ιταλία, το Ιράν και τη Νότια Κορέα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο αριθμός νέων περιπτώσεων εκτός Κίνας να ξεπεράσει τον αριθμό νέων μολύνσεων στην Κίνα για πρώτη φορά στις 25 Φεβρουαρίου 2020.

Οι απόπειρες περιορισμού της νόσου απέτυχαν με αποτέλεσμα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας να ανακοινώσει ότι αποτελεί Έκτακτη Ανάγκη Δημόσιας Υγείας Διεθνούς Ενδιαφέροντος στις 30 Ιανουαρίου 2020 και στις 11 Μαρτίου ότι αποτελεί πανδημία. Η πανδημία COVID-19 έχει προκαλέσει πάνω από 6 εκατομμύρια θανάτους σε πάνω από 570 εκατομμύρια μολύνσεις, γεγονός που την καθιστά μία από τις πιο θανατηφόρες στην ιστορία της ανθρωπότητας. Ως την 22^η Ιουλίου 2022, περισσότερα από 567.000.000 κρούσματα έχουν επιβεβαιωθεί σε όλο τον κόσμο. Θεωρείται επίσης ότι υπάρχει μια ελλιπής αναφορά των κρουσμάτων, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις με ηπιότερα συμπτώματα.

Ο ιός μεταδίδεται μεταξύ των ανθρώπων, μέσω των σταγονιδίων που παράγονται όταν οι άνθρωποι φτερνίζονται ή βήχουν. Ο χρόνος μεταξύ της έκθεσης και της εμφάνισης συμπτωμάτων είναι συνήθως από 2 έως 14 ημέρες. Τα συμπτώματα μπορεί να περιλαμβάνουν πυρετό, βήχα και δυσκολίες στην αναπνοή αλλά μπορεί να είναι μεταδοτική κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου και μετά την αποκατάσταση ενώ επιστημονικές έρευνες υποστηρίζουν ότι πιθανή απώλεια γεύσης και όσφρησης αποτελούν συμπληρωματικές ενδείξεις μόλυνσης από τον ιό. Οι επιπλοκές μπορούν να περιλαμβάνουν πνευμονία και σύνδρομο οξείας αναπνευστικής δυσχέρειας. Άλλες επιπλοκές περιλαμβάνουν θρομβοεμβολικά επεισόδια και το σύνδρομο μακρού COVID (long COVID syndrome). Έχουν εμφανιστεί διάφορες παραλλαγές του ιού με κύριες διαφορές στη νοσογόνο δύναμη και τη μεταδοτικότητα.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας αναπτύχθηκαν αποτελεσματικά και ασφαλή εμβόλια, εγκεκριμένα από επίσημες ρυθμιστικές αρχές. Στις 2 Δεκεμβρίου 2020, η

αρμόδια επιτροπή MHRA στο Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε την πρώτη άδεια εμβολίου έναντι του COVID-19, εγκρίνοντας τη σχετική αίτηση των εταιρειών Pfizer & BioNTech, αρχίζοντας τους εμβολιασμούς στις 8 Δεκεμβρίου 2020. Άλλα μέτρα πρόληψης περιλαμβάνουν το πλύσιμο των χεριών, η διατήρηση της απόστασης άνω των 2 μέτρων από ανθρώπους που βήχουν, τη χρήση προστατευτικής μάσκας, τη βελτίωση του αερισμού των χώρων και την καραντίνα όσων ήρθαν σε επαφή με επιβεβαιωμένο κρούσμα. Οι κυβερνήσεις πολλών χωρών έλαβαν επιπλέον μέτρα, όπως περιορισμός μετακινήσεων και δραστηριοτήτων και έλεγχο των πολιτών για COVID-19. Διαθέσιμες θεραπείες περιλαμβάνουν τα μονοκλωνικά αντισώματα, νέους αντιϊκούς παράγοντες και συμπτωματική αντιμετώπιση.

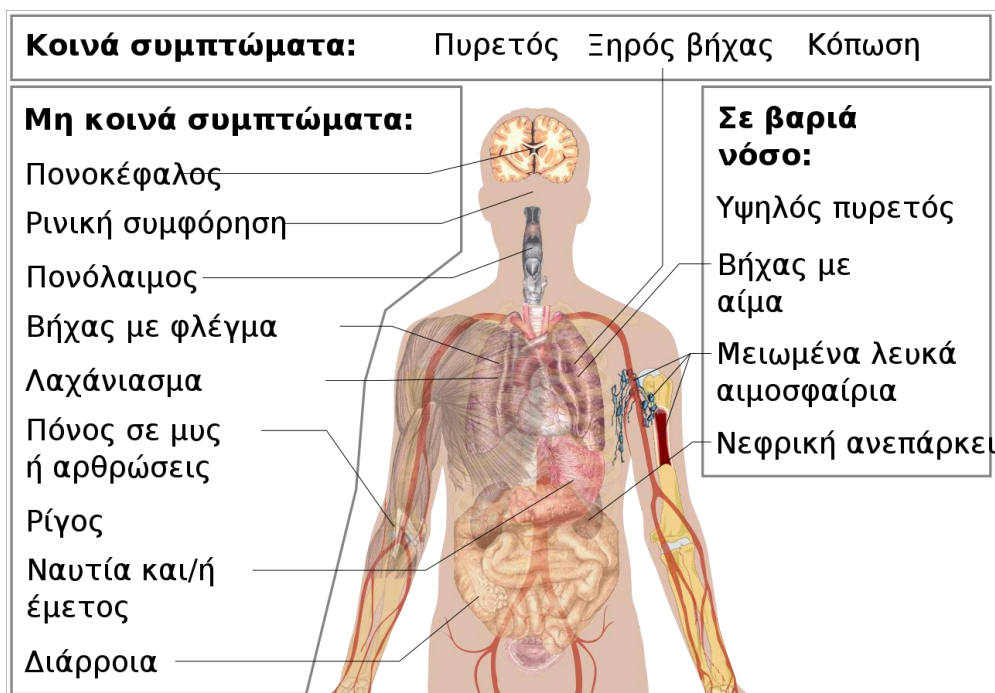
Η πανδημία προκάλεσε εκτεταμένη αναστάτωση στην οικονομία και στις κοινωνικές δραστηριότητες, με αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη ύφεση μετά το 2008 και ελλείψεις στις εφοδιαστικές αλυσίδες. Πολλά πανεπιστήμια και σχολεία έμειναν κλειστά, ενώ εκδηλώσεις ακυρώθηκαν. Ακόμη, υπήρξε εκτεταμένη παραπληροφόρηση από κοινωνικά δίκτυα και πολιτική ένταση. Η πανδημία επίσης ανέδειξε προβλήματα ρατσισμού και άνισης πρόσβασης σε υγειονομικές υπηρεσίες και συζήτηση για την προστασία της δημόσιας υγείας έναντι των ατομικών ελευθεριών.

2.3 Ενδείξεις, Συμπτώματα και Διάγνωση

Οι περισσότεροι μολυσμένοι άνθρωποι παρουσίασαν αρχικά κλινικά συμπτώματα, συχνά περιγραφόμενα ως συμπτώματα που μοιάζουν με γρίπη όπως πυρετός, βήχας, αναπνευστικές δυσκολίες, κόπωση και μυαλγία. Η περαιτέρω ανάπτυξη μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή πνευμονία, σύνδρομο οξείας αναπνευστικής δυσχέρειας, σήψη, σηπτικό σοκ και θάνατο. Τα συμπτώματα του ανώτερου αναπνευστικού, όπως το φτάρνισμα, η ρινική καταρροή και ο πονόλαιμος, είναι λιγότερο συχνά. Ορισμένοι από τους μολυνθέντες μπορεί να είναι ασυμπτωματικοί, με τα αποτελέσματα των τεστ να επιβεβαιώνουν τη μόλυνση αλλά χωρίς να παρουσιάζονται κλινικά συμπτώματα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ερευνητές να δίνουν συμβουλές ώστε άτομα που έχουν έρθει σε στενή επαφή με επιβεβαιωμένους μολυσμένους ασθενείς να παρακολουθούνται στενά και να εξετάζονται για να αποκλείσουν τη μόλυνση. Η περίοδος επώασης (ο χρόνος μεταξύ της μόλυνσης και της εμφάνισης των συμπτωμάτων) κυμαίνεται από 1 έως 14 ημέρες, αν και είναι συνήθως 5 ημέρες.

Ο ΠΟΥ έχει δημοσιεύσει διάφορα πρωτόκολλα ελέγχων για τον SARS-CoV-2. Ένα από αυτά είναι ο έλεγχος (test) που χρησιμοποιεί αλυσιδωτή αντίδραση πολυμεράσης αντίστροφης μεταγραφάσης σε πραγματικό χρόνο (rRT-PCR). Ο έλεγχος μπορεί να γίνει σε δείγματα αναπνευστικού ή αίματος. Τα αποτελέσματα γενικά είναι διαθέσιμα μέσα σε λίγες ώρες έως μέρες. Ένα άτομο θεωρείται ότι κινδυνεύει να έχει COVID-19 εάν έχει ταξιδέψει σε μια περιοχή με συνεχή μετάδοση στην κοινότητα κατά τις προηγούμενες δεκατέσσερις ημέρες και/ή είχε στενή επαφή με ένα μολυσμένο άτομο. Οι κοινές κύριες ενδείξεις περιλαμβάνουν πυρετό, βήχα και δύσπνοια. Άλλοι

πιθανοί δείκτες περιλαμβάνουν κόπωση, μυαλγία, ανορεξία, παραγωγή πτυέλων και πονόλαιμο.



Εικόνα 2: Συμπτώματα της COVID-19

“https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19”

Μια εναλλακτική μέθοδος διάγνωσης βασίζεται στην κλινική παρουσίαση όπως η αναζήτηση μορφών οπτικής υπογραφής του COVID-19 σε αξονική τομογραφία των πνευμόνων. Ενδείξεις πνευμονίας μπορεί να προηγούνται επιβεβαίωσης του SARS-CoV-2 μέσω RT-PCR test.



Εικόνα 3: Διαγνωστικό κιτ ελέγχου COVID-19

“https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19”

2.4 Μετάδοση του Ιού

Ο κύριος τρόπος μετάδοσης του ιού είναι από άνθρωπο σε άνθρωπο μέσω των σταγονιδίων που αποβάλλουν οι άνθρωποι όταν βήχουν ή φτερνίζονται. Επιπλέον, αυτά τα σταγονίδια μπορούν να πέσουν πάνω σε επιφάνειες και να μεταδώσουν τον ιό όταν ο άνθρωπος αγγίξει την επιφάνεια και στη συνέχεια αγγίξει τα μάτια, τη μύτη ή το στόμα του. Ο ΠΟΥ έχει επίσης αξιολογήσει κατά πόσο η ασυμπτωματική μετάδοση και η μετάδοση μέσω των κοπράνων αποτελούν σημαντικούς τρόπους μετάδοσης. Τα ιογόνα σταγονίδια παραμένουν αιωρούμενα στον αέρα για μικρό χρονικό διάστημα. Οι λεπτομέρειες για τον ιό της COVID-19 δεν είναι διαθέσιμες προς το παρόν αλλά υποτίθεται ότι είναι παρόμοιες με άλλους κορονοϊούς, οι οποίοι μπορεί να παραμείνουν βιώσιμοι και μεταδοτικοί σε μεταλλική, γυάλινη ή πλαστική επιφάνεια για έως και εννέα ημέρες σε θερμοκρασία δωματίου. Η απολύμανση των μολυσμένων επιφανειών είναι δυνατή με ουσίες όπως 62-71% αιθανόλη για ένα λεπτό. Οι εκτιμήσεις για τον βασικό αριθμό αναπαραγωγής (ο μέσος αριθμός ατόμων που ένα μολυσμένο άτομο είναι πιθανό να μολύνει), κυμαίνονται από 2,13 έως 4,82. Στις 24 Ιανουαρίου 2020 αναφέρθηκε ότι ο ιός μπόρεσε να μεταδοθεί σε μια αλυσίδα έως και τεσσάρων ατόμων. Αυτό είναι παρόμοιο με το σοβαρό οξύ αναπνευστικό σύνδρομο από κορονοϊό (SARS-CoV).

Από τις 31 Δεκεμβρίου 2019 έως τις 30 Οκτωβρίου 2022 αναφέρθηκαν συνολικά 627.349.862 εργαστηριακά επιβεβαιωμένα κρούσματα COVID-19 και 6.569.216 θάνατοι.

Περιφέρεια ΠΟΥ	Επιβεβαιωμένα κρούσματα	Θάνατοι
Αμερικής	180.023.346	2.855.664
Ευρώπης	260.908.612	2.115.732
Νοτιοανατολικής Ασίας	60.444.729	798.738
Ανατολικής Μεσογείου	23.151.287	348.685
Δυτικού Ειρηνικού	93.459.805	275.647
Αφρικής	9.361.319	174.737
ΣΥΝΟΛΟ	627.349.862	6.569.216

Εικόνα 4: Κρούσματα και θάνατοι COVID-19 ανά Περιφέρεια του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ) έως τις 30 Οκτωβρίου 2022

“ <https://eody.gov.gr/neos-koronaios-covid-19-odigies-gia-taxidiotes/>”

2.5 Πρόληψη Μόλυνσης

Για να μειωθούν οι πιθανότητες μόλυνσης, οι οργανισμοί υγείας προτείνουν την αποφυγή στενής επαφής με άρρωστα άτομα, συχνό πλύσιμο των χεριών με σαπούνι και νερό, να μην αγγίζονται τα μάτια, η μύτη ή το στόμα με άπλυτα χέρια και η άσκηση καλής αναπνευστικής υγιεινής. Εκείνοι που μπορεί να έχουν ήδη μολυνθεί συνιστάται να μένουν στο σπίτι εκτός αν πρόκειται να λάβουν ιατρική περίθαλψη. Ακόμη συνιστάται η χρήση μάσκας προσώπου (ειδικά ανάμεσα σε κοινό και χώρους όπου υπάρχει συνωστισμός), να καλύπτεται το στόμα όταν κάποιος βήχει και φτερνίζεται με μαντήλι ή με το εσωτερικό μέρος του αγκώνα, να πλένονται τακτικά και σχολαστικά τα χέρια με σαπούνι και νερό, και να αποφεύγεται η χρήση προσωπικών ειδών και ειδών οικιακής χρήσης με άλλα άτομα.

2.5.1 Πλύσιμο των χεριών

Το πλύσιμο των χεριών συνιστάται για την αποφυγή της εξάπλωσης του ιού της COVID-19. Το CDC (Κέντρο Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων) συνιστά τα άτομα να πλένουν τα χέρια τους συχνά με σαπούνι και νερό για τουλάχιστον 20 δευτερόλεπτα, ειδικά μετά από τη χρήση τουαλέτας ή όταν τα χέρια είναι ορατά βρώμικα, πριν το φαγητό και μετά το φύσημα της μύτης ή όταν προκύψει βήχας και φτάρνισμα. Συνιστά επίσης τη χρήση αλκοολούχων υγρών με τουλάχιστον 60% αλκοόλης όταν δεν είναι άμεσα διαθέσιμα το σαπούνι και το νερό. Ο ΠΟΥ επίσης συμβουλεύει τα άτομα να αποφεύγουν να αγγίζουν τα μάτια, τη μύτη ή το στόμα με άπλυτα χέρια.

2.5.2 Αναπνευστική υγιεινή

Τα υγειονομικά όργανα συνιστούν στα άτομα να καλύπτουν το στόμα και τη μύτη τους με ένα μαντήλι όταν βήχουν ή φταρνίζονται (το οποίο στη συνέχεια θα πρέπει να απορρίπτεται αμέσως) ή με ένα μανίκι αν δεν είναι διαθέσιμο μαντήλι. Η χρήση χειρουργικών масκών από εκείνους που μπορεί να έχουν μολυνθεί έχει επίσης συσταθεί καθώς μπορεί να περιορίσει τον όγκο και την απόσταση μεταφοράς των σταγονιδίων εκπνοής που διασκορπίζονται κατά την ομιλία, το φτάρνισμα και το βήχα. Ο ΠΟΥ εξέδωσε βέλτιστες πρακτικές για τη χρήση μάσκας σε περιβάλλοντα οικιακής φροντίδας και περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένου του ότι πρέπει να δένονται με ασφάλεια για να ελαχιστοποιούν τα κενά μεταξύ του προσώπου και της μάσκας, ότι οι μάσκες πρέπει να αντικαθίστανται όταν είναι υγρές, ο χρήστης να μην αγγίζει το μπροστινό μέρος της μάσκας όταν την αφαιρεί, το πλύσιμο των χεριών με σαπούνι και νερό ή χρήση απολυμαντικού για τα χέρια μετά την αφαίρεση ή εάν αγγιχθεί η μάσκα, καθώς και ότι μια χρησιμοποιημένη μάσκα και οι μάσκες μιας χρήσης θα πετιούνται αμέσως μετά την αφαίρεση τους και να δεν πρέπει να επαναχρησιμοποιηθούν.

Οι μάσκες έχουν επίσης συσταθεί για χρήση από εκείνους που φροντίζουν κάποιον που μπορεί να έχει την ασθένεια. Επιπλέον, οι επαγγελματίες του τομέα της υγειονομικής περίθαλψης συνιστώνται να φορούν μάσκες πιστοποιημένες τουλάχιστον κατά το πρότυπο NIOSH N95 (πρότυπο EU FFP2) ή ισοδύναμο, εκτός από άλλους ατομικούς προστατευτικούς εξοπλισμούς.

2.5.3 Κοινωνική απομάκρυνση

Η κοινωνική αποστασιοποίηση περιλαμβάνει ενέργειες ελέγχου της λοίμωξης που αποσκοπούν στην επιβράδυνση της εξάπλωσης της νόσου ελαχιστοποιώντας την στενή επαφή μεταξύ των ατόμων. Οι μέθοδοι περιλαμβάνουν καραντίνα, ταξιδιωτικούς περιορισμούς και το κλείσιμο σχολείων, χώρων εργασίας, σταδίων, θεάτρων ή εμπορικών κέντρων. Τα άτομα μπορούν επίσης να εφαρμόζουν μεθόδους κοινωνικής απομάκρυνσης με το να μένουν στο σπίτι, περιορίζοντας τα ταξίδια, αποφεύγοντας τις πολυπληθείς περιοχές και τις χειραψίες. Πολλές κυβερνήσεις υποχρεώνουν ή συνιστούν κοινωνική απομάκρυνση σε περιοχές που έχουν πληγεί σοβαρά από την πανδημία COVID-19.

Οι ηλικιωμένοι και όσοι έχουν σοβαρές χρόνιες παθήσεις αντιμετωπίζουν αυξημένο κίνδυνο σοβαρής ασθένειας και επιπλοκών και έχουν ενημερωθεί για την αποφυγή χώρων με συνωστισμό.

2.5.4 Αυτοαπομόνωση

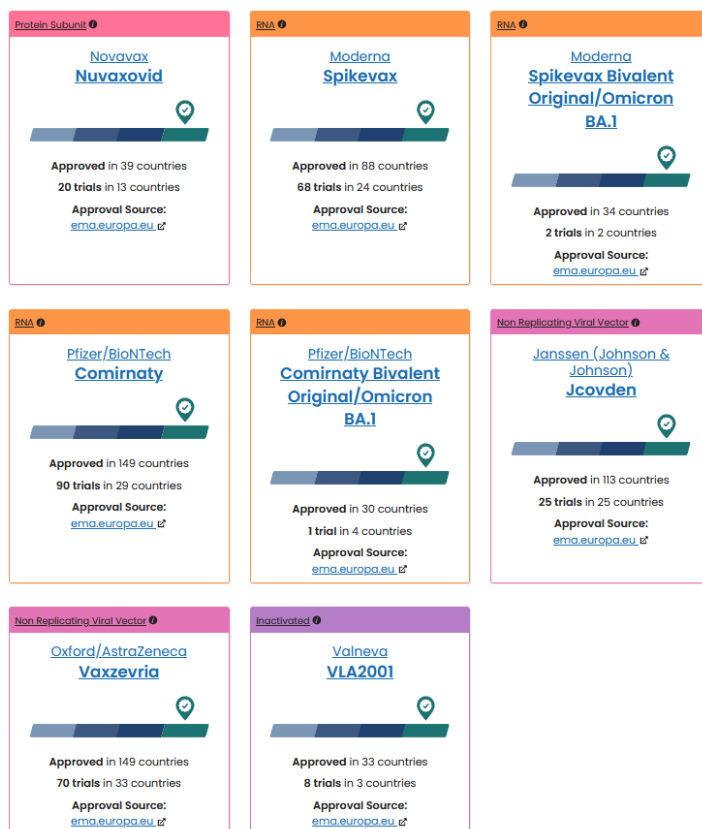
Εκτός από τις προαναφερθείσες οδηγίες για το πλύσιμο των χεριών και την αναπνευστική υγιεινή, οι φορείς δημόσιας υγείας έχουν εκδώσει οδηγίες για μολυσμένα άτομα με COVID-19 και για όσους υποψιάζονται ότι έχουν μολυνθεί. Αυτά τα άτομα συνιστάται να περιορίζουν τις δραστηριότητες εκτός του σπιτιού, εκτός από την παροχή ιατρικής περίθαλψης. «Μην πηγαίνετε στη δουλειά, στο σχολείο ή στους δημόσιους χώρους. Αποφύγετε τη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών, συνεπιβίβασης ή ταξί». Για όσους αναζητούν ιατρική περίθαλψη συνιστάται να καλέσουν στο τηλέφωνο πριν επισκεφθούν έναν πάροχο υγειονομικής περίθαλψης.

2.5.5 Εμβόλια

Αν και πριν την έναρξη της πανδημίας δεν υπήρχαν εμβόλια έναντι των κορονοϊών, η γνώση της δομής των συγγενικών ιών που προκαλούν το SARS και το MERS επιτάχυνε την ανάπτυξη εμβολίων, η οποία ξεκίνησε στις αρχές του 2020. Η γενετική αλληλουχία του ιού έγινε διαθέσιμη στις 10 Ιανουαρίου μέσω του GISAIID. Ο Νορβηγικός Συνασπισμός για τις Καινοτομία στην Ετοιμότητα για Επιδημίες (CEPI) χρηματοδότησε τρία σχέδια εμβολίων με στόχο οι δοκιμές να είχαν αρχίσει μέχρι τον Ιούνιο του 2020 και να εγκριθούν σε ένα χρόνο.

Στις 2 Δεκεμβρίου 2020, η αρμόδια επιτροπή MHRA στο Ηνωμένο Βασίλειο χορήγησε την πρώτη άδεια εμβολίου έναντι του COVID-19, εγκρίνοντας τη σχετική αίτηση των εταιρειών Pfizer & BioNTech, αρχίζοντας τους εμβολιασμούς την Τρίτη 8-12-2020. Μέχρι τον Δεκέμβριο του 2021 είχαν εμβολιαστεί με τουλάχιστον μία δόση περισσότεροι από 4,49 εκατομμύρια άνθρωποι (8+ δις δόσεις συνολικά) σε πάνω από 197 χώρες. Το εμβόλιο της Οξφόρδης-AstraZeneca ήταν αυτό με τις περισσότερες περιπτώσεις χρήσης.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή, υπάρχουν 8 συνολικά διαθέσιμα εμβόλια προς χρήση στην Ελλάδα, όπως παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 5: Διαθέσιμα Εμβόλια προς χρήση στην Ελλάδα
 “<https://covid19.trackvaccines.org/country/greece/>”

2.6 COVID-19 και Αεροπορική / Επιβατική Κίνηση

Ο ιός εμφανίστηκε και εξαπλώθηκε και στην Ελλάδα από τις 26 Φεβρουαρίου 2020 και έπειτα. Η πλειοψηφία των κρουσμάτων που σημειώθηκαν τις πρώτες ημέρες σχετιζόταν με ανθρώπους που ταξίδεψαν στην Ιταλία, μια κύρια επιδημική εστία καθώς και με μια ομάδα προσκυνητών που είχαν ταξιδέψει στο Ισραήλ και την Αίγυπτο. Στα ξημερώματα της 12^{ης} Μαρτίου, το ένατο κρούσμα, ένας 66χρονος άντρας, ήταν το πρώτο που κατέληξε από τη νόσο. Επίσης ανακοινώθηκαν 18 νέα κρούσματα τα οποία 10 χαρακτηρίστηκαν «ορφανά», δηλαδή δεν έγινε δυνατό να ανιχνευθεί ο φορέας από τον οποίο κόλλησαν.

Μέχρι και τις 31 Μαρτίου ο αριθμός κρουσμάτων είχε ανέλθει σε 1314 και σε 49 θανάτους και από 1 έως 10 Απριλίου ανακοινώθηκαν 697 νέα κρούσματα, εκ των οποίων 104 προέρχονταν από το ΕΓ-ΟΓ «Ελευθέριος Βενιζέλος» και 23 από τη δομή φιλοξενίας προσφύγων στη Ριτσώνα ενώ και κατέληξαν 41 ακόμη νοσούντες. Τον Ιούνιο παρατηρήθηκε μια έξαρση κρουσμάτων σε συγκεκριμένους οικισμούς της χώρας στους οποίους επιβλήθηκαν αυστηρά περιοριστικά μέτρα. Ο αριθμός κρουσμάτων, νοσηλευμένων σε ΜΕΘ και θανάτων ήταν ήδη σε πτωτική πορεία από τον Μάιο, οπότε και είχε αρχίσει να γίνεται άρση των περιοριστικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων του ανοίγματος των σχολείων, της επαναλειτουργίας

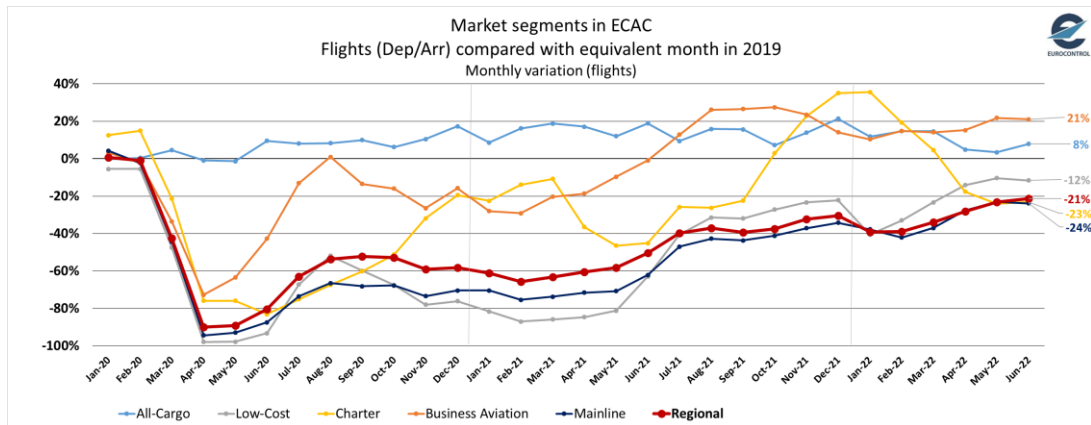
εστιατορίων και καφέ, των ταξιδιών από το εξωτερικό ενώ τον Ιούλιο επαναλειτούργησαν οι τουριστικές επιχειρήσεις.

Έως και την 1^η Ιουλίου 2020, από το σύνολο των 3432 επιβεβαιωμένων κρουσμάτων, τα 777 (22,6%) σχετίζονταν με ταξίδι από το εξωτερικό, τα 1906 (55,5%) σχετίζονταν με ήδη γνωστό κρούσμα και τα υπόλοιπα ήταν ακόμα απροσδιόριστης προέλευσης. Συνολικά η μέση ηλικία των μέχρι τότε κρουσμάτων ήταν 47 έτη και η μέση ηλικία των μέχρι τότε θανάτων ήταν 76 έτη (από 35 έως 102 ετών). Έκτοτε ο αριθμός κρουσμάτων, νοσηλευμένων σε ΜΕΘ και θανάτων παρουσίαζε συνεχώς ανοδική πορεία. Στα μέσα Σεπτεμβρίου ο αριθμός κρουσμάτων ήταν πολλαπλάσιος του μέγιστου ύψους που είχε στα μέσα Απριλίου, και ο αριθμός νοσηλευμένων σε ΜΕΘ και θανάτων ξεπέρασε τα επίπεδα του Απριλίου, κατά τον οποίο είχαν ήδη επιβληθεί αυστηρά περιοριστικά μέτρα (lockdown). Τον Νοέμβριο ο αριθμός νέος κρουσμάτων έφτασε ως και 3316 την ημέρα, ο αριθμός νεκρών ως 121 την ημέρα, και ο αριθμός διασωληνωμένων τους 622, συνολικά πάνω από τις δυνατότητες περίθαλψης που διαθέτει το Εθνικό Σύστημα Υγείας, και επιβλήθηκαν νέα περιοριστικά μέτρα (2ο lockdown). Η κύρια περιοχή στην οποία παρατηρήθηκε έξαρση κρουσμάτων ήταν η Θεσσαλονίκη και η Αττική. Από τις 6 Νοεμβρίου 2021 έως 30 Απριλίου 2022, κατέστη υποχρεωτική η επίδειξη πιστοποιητικού πλήρους εμβολιασμού (2 ή 3 δόσεις έως 9 μήνες από την τελευταία δόση) ή πιστοποιητικού νόσησης (έως και 180 μέρες από το θετικό αποτέλεσμα) ή αρνητικό αποτέλεσμα PCR test 72 ωρών ή rapid test 48 ωρών. Για του ανήλικους έως 17 ετών αρκούσε η επίδειξη αρνητικού αυτοδιαγνωστικού ελέγχου, για όλους του εσωτερικούς χώρους πλην των σουπερμάρκετ, φαρμακείων, φούρνων.

2.6.1 Αεροπορική Κίνηση στην Ευρώπη

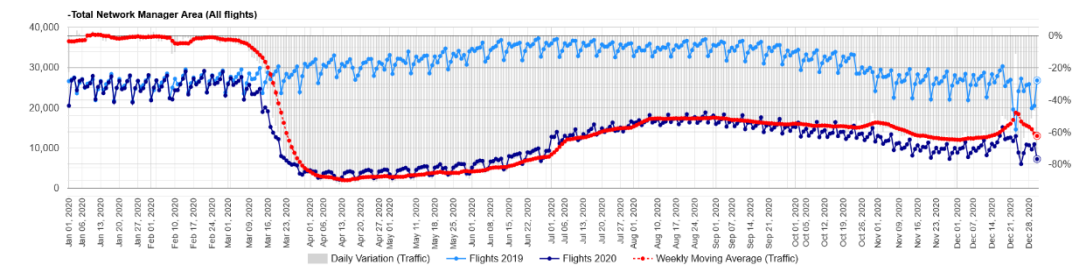
Όλα τα παραπάνω είχαν ως φυσικό επακόλουθο τον άμεσο επηρεασμό τόσο της αεροπορικής όσο και της επιβατικής κίνησης σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου. Καθώς παρόμοια μέτρα περιορισμού της μετάδοσης της πανδημίας (lockdowns) πάρθηκαν σε όλα σχεδόν τα κράτη του κόσμου, τα αεροδρόμια σε όλο τον κόσμο είδαν την κίνηση να καταγράφει σημαντική πτώση. Τα παρακάτω γραφήματα αποτυπώνουν την εικόνα όλης της αεροπορικής κίνησης για τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια την περίοδο Ιανουάριος 2020 – Ιούνιος 2022 και πάρθηκαν από το Eurocontrol.

Το Eurocontrol είναι ο Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας στην Ευρώπη και ιδρύθηκε το 1963 με σκοπό την ασφαλή και απρόσκοπτη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management – ATM) στην Ευρώπη. Πρόκειται για μία πανευρωπαϊκή διακυβερνητική οργάνωση που αυτήν τη στιγμή αριθμεί 41 κράτη-μέλη, συμπεριλαμβανομένων και των κρατών με τα οποία έχει υπογράψει Διμερείς Συνθήκες (Ελβετία) και Μνημόνια Συνεργασίας (Ισραήλ, Μαρόκο). Παρόλο που δεν αποτελεί Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η τελευταία παρακολουθεί τις εργασίες του και έχει αναθέσει στο Eurocontrol την εφαρμογή του Κανονισμού – Πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky, SES) το οποίο είναι το πρόγραμμά της για την ενοποίηση και αποτελεσματικότερη αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου.



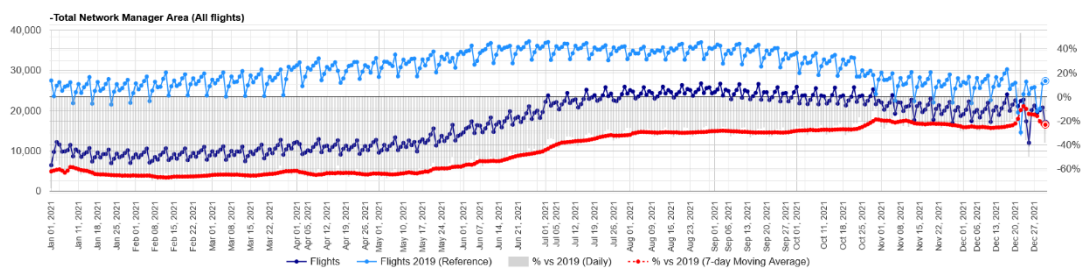
Εικόνα 6: Αεροπορική Κίνηση 2020 – 2022

“<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-31-power-regional-market-segment>”



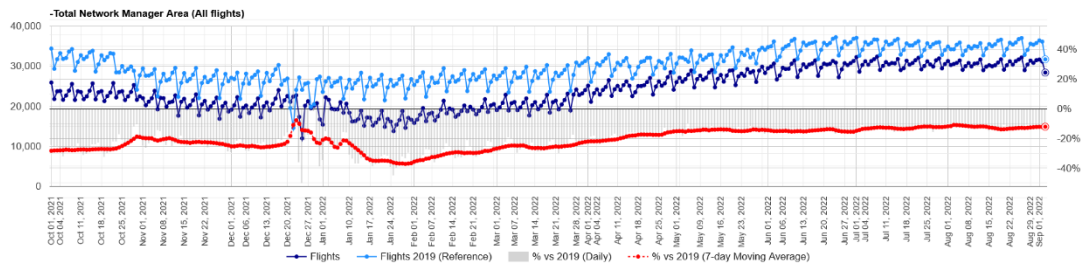
Εικόνα 7: Αεροπορική Κίνηση Ιανουάριος 2020 – Δεκέμβριος 2020

“<https://www.eurocontrol.int/Economics/2020-DailyTrafficVariation-States.html>”



Εικόνα 8: Αεροπορική Κίνηση Ιανουάριος 2021 – Δεκέμβριος 2021

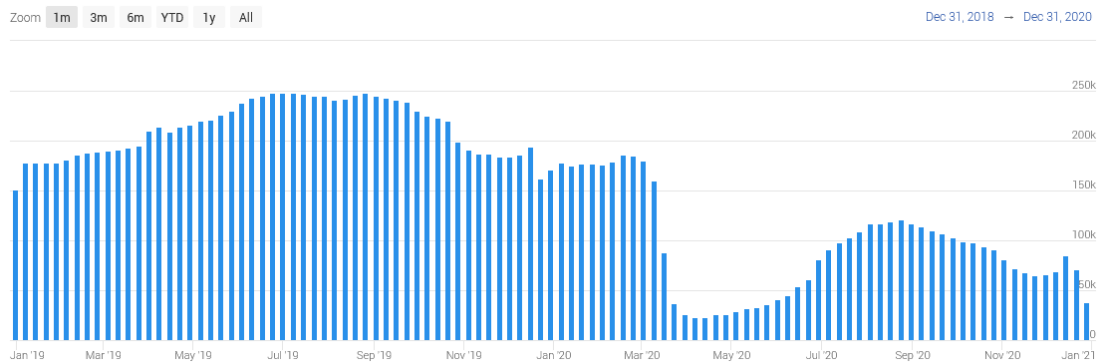
“<https://www.eurocontrol.int/Economics/2020-DailyTrafficVariation-States.html>”



Εικόνα 9: Αεροπορική Κίνηση Οκτώβριος 2021 – Αύγουστος 2022
 “<https://www.eurocontrol.int/Economics/2020-DailyTrafficVariation-States.html>”

Από τα παραπάνω δεδομένα παρατηρούμε ότι ο επηρεασμός της αεροπορικής κίνησης για όλα τα μεγάλα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια (δεδομένα Eurocontrol) ήταν πολύ μεγάλος. Μάλιστα, υπήρχαν ημέρες μέσα στα παραπάνω αναφερόμενα διαστήματα που ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων έφτανε λίγο από 2000, όταν ένα συνηθισμένο νούμερο ημερήσιων πτήσεων για τον Ευρωπαϊκό χώρο πτήσεων είναι κοντά στις 200,000.

Το παρακάτω γράφημα αποτυπώνει ακριβώς αυτή την εικόνα καθώς μέσα στο έτος 2019, ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων ανέρχεται σχεδόν καθημερινά στις 200,000. Ωστόσο, αμέσως μετά την εμφάνιση της πανδημίας COVID-19 και την λήψη μέτρων από σχεδόν όλα τα κράτη, ο αριθμός αυτός έπεσε δραματικά.



Εικόνα 10: Αεροπορική Κίνηση Ιανουάριος 2019 – Δεκέμβριος 2020
 “<https://www.eurocontrol.int/covid19>”

2.6.2 Αεροπορική Κίνηση στον Κόσμο

Φυσικά, μεγάλη πτώση στην αεροπορική κίνηση παρατηρήθηκε και στον υπόλοιπο κόσμο. Τα παρακάτω δεδομένα έχουν συλλεχθεί από την υπηρεσία flightradar24.com.

Το Flightradar24 είναι σουηδική υπηρεσία που παρέχει πληροφορίες πτήσης εμπορικών αεροσκαφών σε πραγματικό χρόνο σε έναν χάρτη. Περιλαμβάνει διαδρομές πτήσης, προέλευση και προορισμούς, αριθμούς πτήσεων, τύπους

αεροσκαφών, θέσεις, υψόμετρο, κατεύθυνση πορείας και ταχύτητες. Μπορεί επίσης να εμφανίσει αναδρομικές ανακλήσεις προηγούμενων κομματιών πτήσεων και ιστορικά δεδομένα πτήσης από αεροπορικές εταιρείες, αεροσκάφη, τύπο αεροσκαφών, περιοχές και αεροδρόμια. Ως επί το πλείστον, η πηγή των πληροφοριών του Flightradar24 είναι από crowdsourced συλλογή πληροφοριών μέσω ADS-B δεκτών που κατέχουν πολλοί εθελοντές. Η υπηρεσία ιδρύθηκε ως χόμπι το 2006 από δύο Σουηδούς λάτρεις της αεροπορίας.

Παρακάτω παρουσιάζονται 2 χαρακτηριστικές εικόνες που συγκρίνουν την αεροπορική κίνηση το Φεβρουάριο του 2020 σε σχέση με τον Μάρτιο του ίδιου έτους. Η μείωση των πτήσεων είναι εμφανής.



Εικόνα 11: Αεροπορική Κίνηση Φεβρουάριος 2020

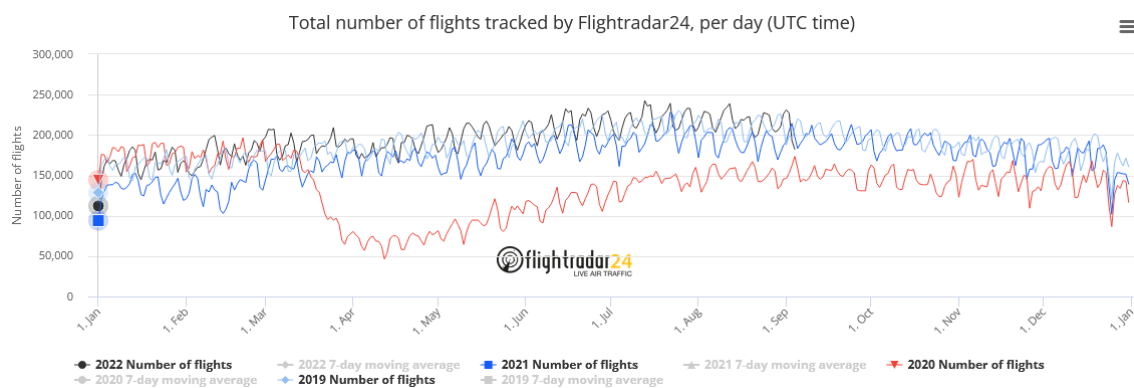
“<https://www.flightradar24.com/blog/charting-the-decline-in-air-traffic-caused-by-covid-19/>”



Εικόνα 12: Αεροπορική Κίνηση Μάρτιος 2020

“<https://www.flightradar24.com/blog/charting-the-decline-in-air-traffic-caused-by-covid-19/>”

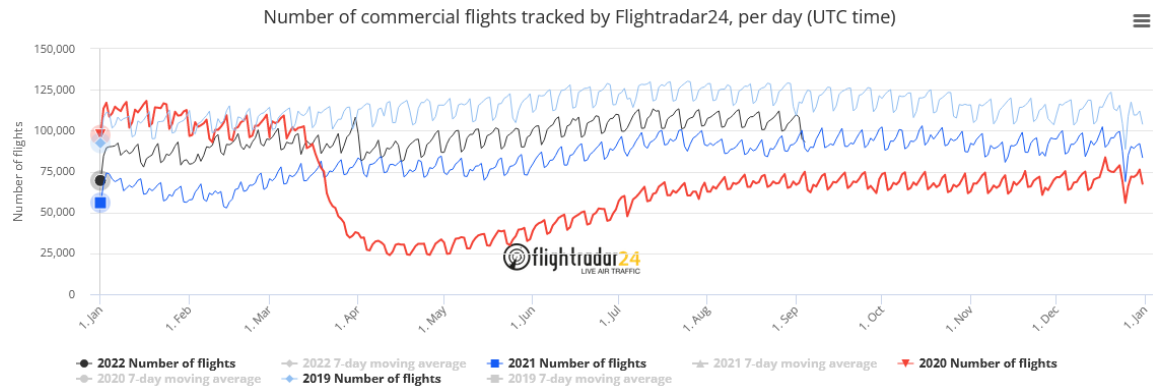
Ο αριθμός των ενεργών πτήσεων σε όλο τον κόσμο παρουσιάζεται επίσης χαρακτηριστικά στα παρακάτω 2 γραφήματα. Παρατηρούμε ότι στις 12 Απριλίου 2020, καταγράφηκε ο μικρότερος αριθμός ενεργών πτήσεων με μόλις 46294 πτήσεις να πραγματοποιούνται εκείνη την ημέρα. Την ίδια μέρα για το προηγούμενο έτος, ο αριθμός των πτήσεων ανερχόταν σε 193655, πράγμα που καταδεικνύει την δυναμική της πανδημίας COVID-19 αλλά και των πολλαπλών μέτρων που υπήρξαν από όλες τις κυβερνήσεις ώστε να περιοριστεί η εξάπλωση της.



Εικόνα 13: Αεροπορική Κίνηση 2019, 2020, 2021, 2022

“<https://www.flightradar24.com/data/statistics>”

Εμβαθύνοντας περισσότερο στα δεδομένα και επιλέγοντας μόνο τις επιβατικές πτήσεις για το ίδιο διάστημα, διαπιστώνουμε την ραγδαία μείωση του για την ίδια περίοδο, όπως αποτυπώνεται παρακάτω. Και πάλι, στις 12 Απριλίου 2020 καταγράφεται ο μικρότερος αριθμός επιβατικών πτήσεων με μόλις 23926 πτήσεις. Το αντίστοιχο νούμερο για το έτος 2019 ανερχόταν σε 117830 πτήσεις



Εικόνα 14: Αεροπορική Επιβατική Κίνηση 2019, 2020, 2021, 2022
“<https://www.flightradar24.com/data/statistics>”

Κεφάλαιο 3 – Μελέτη Περίπτωσης ΔΑΑ

3.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζουμε τη μελέτη περίπτωσης της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) για την οποία θα εξεταστεί ενδελεχώς η επίπτωση που είχε η εμφάνιση της συγκεκριμένης πανδημίας καθώς και τα διάφορα αντίμετρα που πάρθηκαν ώστε να μπορέσει να ανακάμψει σταδιακά, επιστρέφοντας σε κανονικούς ρυθμούς επιβατικής και αεροπορικής κίνησης.

3.2 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Πληροφορίες

Η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) ιδρύθηκε το 1996, μέσω της σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα. Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), που κυρώθηκε από τον ελληνικό Νόμο 2338/95, και μεταγενέστερα δυνάμει του Ν. 4594/2019 προβλέπει την πενήκονταετή εκχώρηση της επικαρπίας, δηλαδή το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής και χρήσης του ακινήτου για τη «μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου». Ο ΔΑΑ διοικείται και λειτουργεί ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα, με το Ελληνικό Δημόσιο να κατέχει το 55% των μετοχών και το υπόλοιπο 45% να βρίσκεται στην κατοχή ιδιωτών.



Εικόνα 15: Κατασκευή αεροδρομίου, Φεβρουάριος 1998

“<https://www.aia.gr>”

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



Εικόνα 16: Λογότυπο εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»
“<https://www.aia.gr>”

Με εταιρικό στόχο τη δημιουργία υψηλής αξίας για το σύνολο των συμμετόχων του, προσφέροντας υπηρεσίες με άριστη σχέση τιμής – ποιότητας, ο ΔΑΑ ακολουθεί συγκεκριμένη αναπτυξιακή στρατηγική τόσο στο τμήμα των αεροναυτιλιακών όσο και των μη αεροναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Προσφέροντας ένα από τα πιο καινοτόμα και ολοκληρωμένα προγράμματα κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες διεθνώς, ο ΔΑΑ διασφαλίζει τη βιωσιμότητα και την περαιτέρω ανάπτυξη της εγχώριας και της διεθνούς κίνησης, σε στενή συνεργασία με το σύνολο των αεροπορικών εταιρειών (διεθνείς ή εταιρείες βάσης, παραδοσιακές ή χαμηλού κόστους). Σε ό,τι αφορά το μη αεροναυτιλιακό σκέλος, ο ΔΑΑ έχει αναπτύξει εκτενή εμπορική δραστηριότητα, προσφέροντας στον κεντρικό αεροσταθμό προϊόντα και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου για τον καταναλωτή, ενώ παράλληλα, η εταιρεία αεροδρομίου αναπτύσσει έντονη δραστηριότητα σε τομείς όπως η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας της, η ανάπτυξη και η εμπορική αξιοποίηση συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, εξάγοντας παράλληλα την πολυσχιδή και πρωτοποριακή

τεχνογνωσία της σε διεθνές επίπεδο. Παρατίθενται συνοπτικά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του ΔΑΑ:

- 24ωρη απρόσκοπτη πρόσβαση σε δύο ανεξάρτητους παράλληλους διαδρόμους
- Μεγάλη χωρητικότητα – Έλλειψη καθυστερήσεων σε αέρα και έδαφος
- Προηγμένη τεχνολογία και εξοπλισμός
- Υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας
- Αποτελεσματικές υπηρεσίες μετεπιβίβασης (transfer) προσφέροντας άνετη και ευχάριστη εμπειρία στους επιβάτες
- Προηγμένες Εγκαταστάσεις Εμπορευμάτων: τέσσερις εμπορευματικοί σταθμοί λειτουργούν σε 24ωρη βάση
- Ευκαιρίες για νέα δρομολόγια και επιπλέον συχνότητες
- Ελκυστικά προγράμματα κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες



Εικόνα 17: Προσγείωση στον ανατολικό διάδρομο του αεροδρομίου της Αθήνας
“<https://www.aia.gr>”

Ως υπεύθυνη εταιρεία, ο ΔΑΑ εφαρμόζει μία ισορροπημένη πολιτική που εστιάζει στο ευρύ πλέγμα των συμμετόχων του, σε απόλυτη συμφωνία με τα διεθνή ισχύοντα πρότυπα και βέλτιστες πρακτικές. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη του ΔΑΑ προσδιορίζεται στους τομείς του Διαχειριστή Αεροδρομίου, Υπεύθυνου Εταιρικού Πολίτη, Περιβαλλοντικά Υπεύθυνου Πολίτη καθώς και Υπεύθυνου Εργοδότη. Με

όχημα τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρει, Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι κάτοχος σημαντικότετου αριθμού διεθνών διακρίσεων και βραβείων. Σήμερα, στην περιοχή του αεροδρομίου, δραστηριοποιείται μία μοναδική επιχειρηματική οντότητα οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας για ολόκληρη την Αττική. Περισσότεροι από 16.000 εργαζόμενοι απασχολούνται στην ευρύτερη αεροδρομιακή κοινότητα σε περίπου 370 επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, καθιστώντας έτσι το Ελευθέριος Βενιζέλος έναν από τους μεγαλύτερους μοχλούς απασχόλησης στην Ελλάδα και ένα σημαντικό παραγωγικό κεφάλαιο σε τοπική και εθνική κλίμακα. Το γεγονός τεκμηριώνεται στη σχετική μελέτη που δημοσίευσε το Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) το 2019, η οποία εκτίμησε ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνεισφέρει στο 4,4% του ΑΕΠ της Ελλάδας.



Εικόνα 18: Κύριος Τερματικό Σταθμός – MTB
“<https://www.aia.gr>”

Ως αποτέλεσμα, ο ΔΑΑ έχει επιτύχει να καταγράψει υγιή οικονομικά αποτελέσματα από την έναρξη λειτουργίας του το 2001, δημιουργώντας οικονομική και όχι μόνο, αξία για το σύνολο των συμμετόχων του. Παρά τις υφιστάμενες επιπτώσεις της εγχώριας κρίσης, η εταιρεία αντιμετωπίζει τις νέες προκλήσεις της αγοράς, προστατεύοντας τις οικονομικές επιδόσεις αλλά χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών, ούτε την ασφάλεια των αεροδρομιακών επιχειρήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΔΑΑ συνεχίζει να δημιουργεί πρόσθετη αξία και για την εθνική οικονομία, παραμένοντας ένα σημαντικό κεφάλαιο με θετικές μελλοντικές προοπτικές.

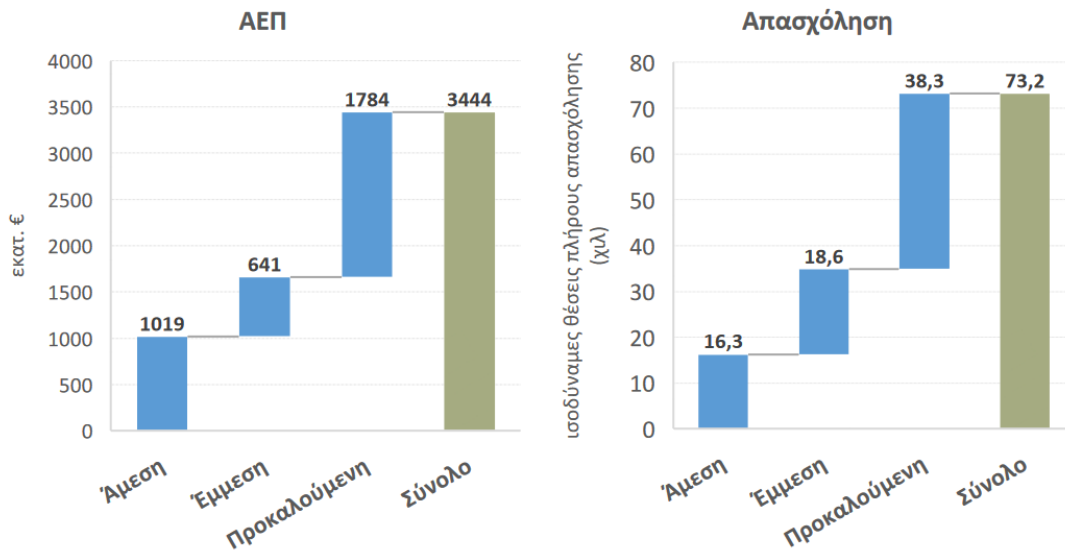


Εικόνα 19: Κύριος Τερματικό Σταθμός – MTB
“<https://www.aia.gr>”

3.3 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Συμβολή στην Ελληνική Οικονομία

Η δραστηριότητα που δημιουργείται στο ευρύτερο «οικονομικό σύστημα» του ΔΑΑ, καθώς και στον τουρισμό λόγω της άφιξης επιπλέον ξένων τουριστών στη χώρα έχει πολλαπλασιαστική επίδραση στην οικονομία. Λόγω των διασυνδέσεων μεταξύ των κλάδων, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται από τις επιχειρήσεις στον ΔΑΑ, στις συνδεδεμένες μεταφορές και στον τουριστικό τομέα δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Επιπλέον, μέρος των εισοδημάτων που δημιουργούνται κατά μήκος της αλυσίδας αξίας του αεροδρομίου δαπανάται από τα νοικοκυριά των εργαζομένων σε καταναλωτικά αγαθά, δημιουργώντας ένα επιπλέον κύκλο επιδράσεων.

Ο ΔΑΑ αποτελεί μοχλό οικονομικής ανάπτυξης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Οφέλη στην οικονομία προκύπτουν από τη δραστηριότητα των εταιριών και φορέων του αεροδρομίου (το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ), αλλά και από ευρύτερες επιδράσεις, οι οποίες συνδέονται κυρίως με την ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού στη χώρα και σε μικρότερο βαθμό με τις μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου. Η λειτουργία του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ εκτιμάται ότι συνεισέφερε 3,4 δισ. ευρώ σε όρους ΑΕΠ το 2017. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ υπολογίζεται σε 73,2 χιλ. θέσεις εργασίας.



Εικόνα 20: Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, 2017
 “<http://www.iobe.gr>”

Αντίστοιχα, σε τοπικό επίπεδο η επίδραση στο ΑΕΠ στην Αττική από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ για το 2017 εκτιμάται σε €2,9 δισεκ. ή 3,5% του ΑΕΠ της περιφέρειας, ενώ η επίδραση στην απασχόληση εκτιμάται σε 56,1 χιλ. θέσεις εργασίας ή 4,1% της απασχόλησης στην Αττική.

Οι αεροπορικές υπηρεσίες που προσφέρει ο ΔΑΑ, το δίκτυο ξένων προορισμών, αλλά και η συχνότητα πραγματοποίησης των δρομολογίων συμβάλλουν στην ενίσχυση της ταξιδιωτικής κίνησης από το εξωτερικό. Εκτιμάται ότι η λειτουργία του ΔΑΑ συνεισέφερε σε όρους ταξιδιωτικών εισπράξεων €2,9 δισεκ. το 2017, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 20% του συνόλου ταξιδιωτικών εισπράξεων της χώρας. Επιπλέον, οι ξένοι ταξιδιώτες που φτάνουν αεροπορικώς στην Αθήνα ενισχύουν την εγχώρια και τοπική δραστηριότητα, ιδίως σε κλάδους που σχετίζονται με τον τουρισμό, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην ανάδειξη της πόλης των Αθηνών ως ελκυστικό προορισμό καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Η συνολική συμβολή που προέρχεται από τη δαπάνη των ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ εκτιμάται σε €4,1 δισεκ. ή 2,3% του ΑΕΠ. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση από τους επισκέπτες εκτιμάται σε περίπου 102 χιλ. θέσεις εργασίας, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 2,7% της εγχώριας απασχόλησης. Όσον αφορά στα φορολογικά έσοδα, η συνολική συμβολή από τους ξένους επισκέπτες εκτιμάται σε περίπου €1,2 δισεκ. Αντίστοιχα, η συνολική επίδραση σε όρους ΑΕΠ από τις υπηρεσίες μεταφοράς σε επισκέπτες του ΔΑΑ εκτιμάται στα €290 εκατ. Επιπλέον, οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του ΔΑΑ συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία 6 χιλ. θέσεις εργασίας και €71 εκατ. σε φορολογικά έσοδα.

Αν ληφθούν υπόψη και οι ευρύτερες επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ εκτιμάται σε 7,9 δισεκ. ευρώ σε όρους ΑΕΠ ή 4,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2017. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά διαμορφώνεται σε 181 χιλ. θέσεις εργασίας ή 4,8% της συνολικής απασχόλησης.

	Οικονομικό σύστημα ΔΑΑ	Ευρύτερες επιδράσεις	Σύνολο
ΑΕΠ (δισεκ. €)	3,44	4,42	7,86
Απασχόληση (χιλ.)	73,2	107,9	181,1
Φορολογικά έσοδα (δισεκ. €)	1,10	1,19	2,29

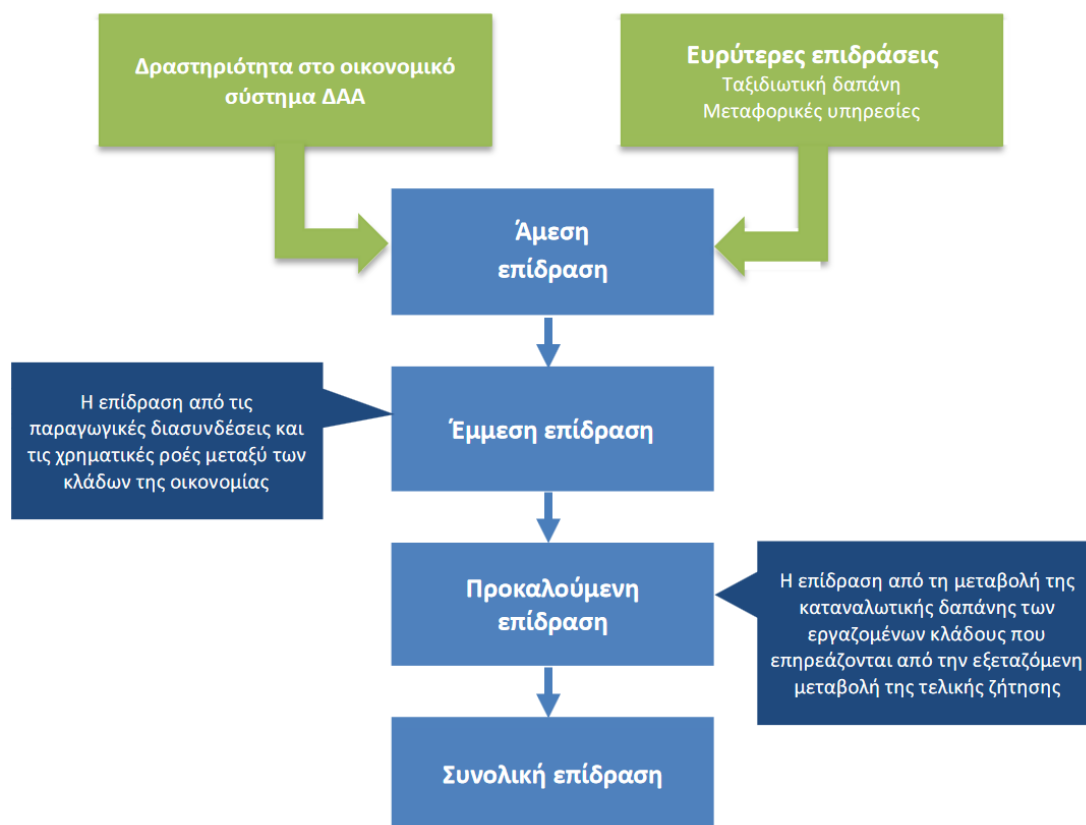
Εικόνα 21: Συμβολή του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία, 2017
[“http://www.iobe.gr”](http://www.iobe.gr)

Σε σύγκριση με προηγούμενη εκτίμηση της συνεισφοράς του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία, η συνολική επίδρασή του είναι αυξημένη κατά 1,8 ποσοστιαίες μονάδες σε όρους ΑΕΠ σε σχέση με το 2012 (από 2,6% σε 4,4% του ΑΕΠ). Αντίστοιχα, στην απασχόληση η συνεισφορά από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ και τις ευρύτερες επιδράσεις είναι υψηλότερη κατά 2,3 ποσοστιαίες μονάδες της εγχώριας απασχόλησης ή επιπλέον 81 χιλ. θέσεις εργασίας σε σχέση με το 2012. Η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του ΔΑΑ σε μια περίοδο περαιτέρω υποχώρησης της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας.

3.3.1 Οικονομική Συνεισφορά

Η οικονομική επίδραση μιας οικονομικής δραστηριότητας δεν περιορίζεται στην αξία παραγωγής, την προστιθέμενη αξία, τις θέσεις εργασίας, τα φορολογικά έσοδα και τις ασφαλιστικές εισφορές που δημιουργεί άμεσα αυτή η δραστηριότητα. Περιλαμβάνει, επιπλέον, τις έμμεσες επιδράσεις, οι οποίες δημιουργούνται από τις οικονομικές συναλλαγές με προμηθευτές, καθώς και τις προκαλούμενες επιδράσεις, οι οποίες αναφέρονται στην επίδραση που έχει στην οικονομία η δαπάνη των εισοδημάτων των εργαζομένων που δημιουργούνται άμεσα και έμμεσα από αυτή τη δραστηριότητα.

Στην περίπτωση του ΔΑΑ η επίδραση στην οικονομία εξετάζεται από την πλευρά της λειτουργίας του αεροδρομίου και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό (οικονομικό σύστημα ΔΑΑ), αλλά και από τις ευρύτερες επιδράσεις που δημιουργούνται λόγω της ύπαρξης του αεροδρομίου και οι οποίες δεν θα υπήρχαν ή θα αναπτύσσονταν σε αρκετά μικρότερο βαθμό στην περίπτωση λειτουργίας ενός μικρότερου αεροδρομίου στην Αθήνα. Οι ευρύτερες επιδράσεις περιλαμβάνουν τη δραστηριότητα που δημιουργείται στην οικονομία από τη δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ. Περιλαμβάνονται επίσης οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου (όπως επιβάτες, συνοδοί, εργαζόμενοι και πελάτες του εμπορικού πάρκου) μέσα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τις υποδομές που συνδέουν το αεροδρόμιο με την πρωτεύουσα της χώρας.



Εικόνα 22: Επισκόπηση οικονομικής επίδρασης του ΔΑΑ
 “<http://www.iobe.gr>”

Σε όρους ΑΕΠ, η δραστηριότητα από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ εκτιμάται ότι δημιούργησε περισσότερα από €3,4 δισεκ. το 2017, ποσό που αντιστοιχεί στο 1,9% του ελληνικού ΑΕΠ. Η άμεση επίδραση από την λειτουργία των εταιριών και των φορέων του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ ανέρχεται σε περίπου €1 δισεκ. Η έμμεση επίδραση, δηλ. η επίδραση από τους προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών, εκτιμάται σε €641 εκατ., ενώ σημαντικές είναι οι προκαλούμενες επιδράσεις καθώς αποτελούν το ήμισυ της συνολικής επίδρασης (Διάγραμμα 3.5). Επομένως, για κάθε ευρώ προστιθέμενης αξίας των εταιριών και των φορέων που δραστηριοποιούνται στον ΔΑΑ, δημιουργούνται άλλα 2,4 ευρώ ΑΕΠ στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Σε όρους απασχόλησης, η άμεση επίδραση ανήλθε σε 16,3 χιλ. θέσεις εργασίας. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις η συνολική συνεισφορά εκτιμάται σε 73,2 χιλ. θέσεις εργασίας. Από αυτές, οι 18,6 χιλ. θέσεις εργασίας σχετίζονται με τις επιχειρήσεις – προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών των εταιριών του οικοσυστήματος, ενώ σε 38,3 χιλ. ανέρχεται η επίδραση από τους μισθούς των εργαζομένων. Η εκτίμηση αυτή υποδεικνύει ότι κάθε θέση εργασίας στο

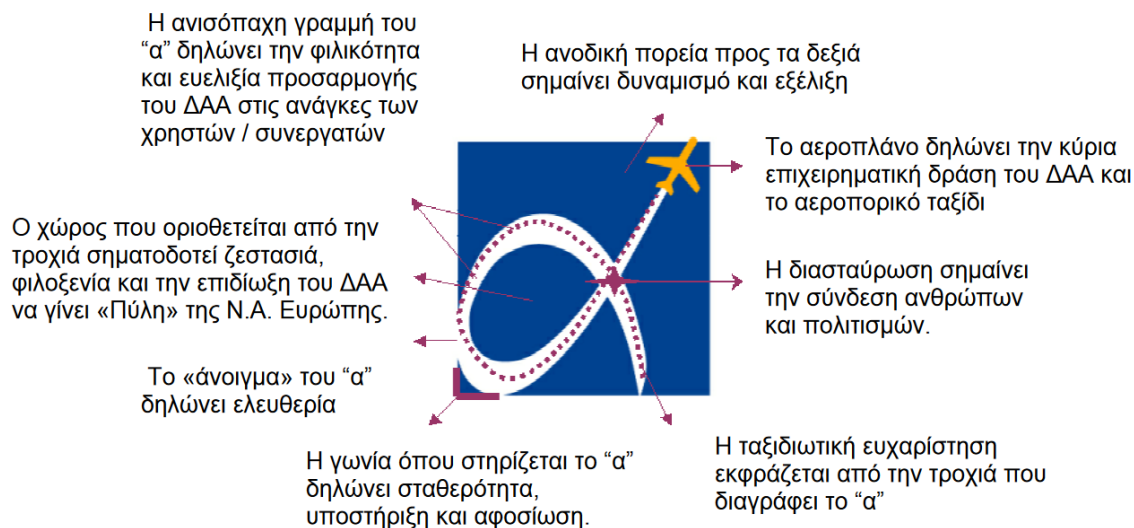
οικονομικό σύστημα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζει άλλες 3,5 θέσεις πλήρους απασχόλησης στο σύνολο της οικονομίας.



Εικόνα 23: Πύργος Ελέγχου ΔΑΑ
“<https://www.aia.gr>”

3.4 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Λογότυπο

Παρακάτω παρουσιάζεται το λογότυπο του ΔΑΑ καθώς και το τι ακριβώς εκφράζει.



Εικόνα 24: Κύριος Τερματικό Σταθμός – MTB
“<https://www.aia.gr>”

3.5 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Δομή Μετόχων

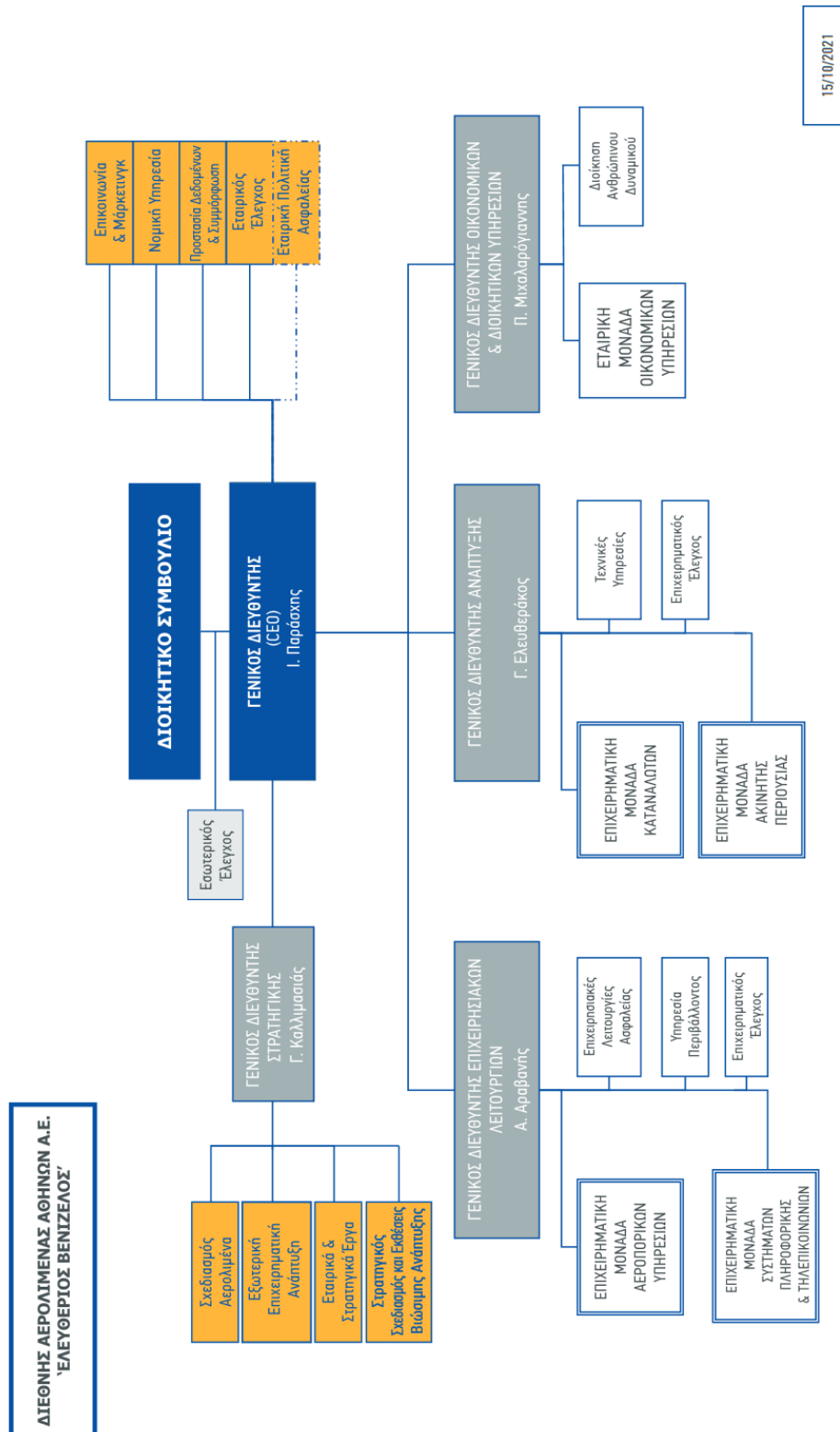
Παρακάτω παρουσιάζεται η δομή των μετόχων της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε..

ΜΕΤΟΧΟΣ	ΑΡ. ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ
ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΔΟΜΗ ΜΕΤΟΧΩΝ		
ΔΟΜΗ ΜΕΤΟΧΩΝ		
ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ)	9.000.000	30%
ΑΝΙΑΛΛΙΑΝCE GmbH	7.500.006	25,00002%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ)	7.500.000	25%
ΑΝΙΑΛΛΙΑΝCE Capital GmbH & Co. KGaA	4.500.000	15%
ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	599.997	1,999990%
ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΥ ΚΥΡΙΑΚΗ	299.999	0,999997%
ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	299.999	0,999997%
ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΥ ΕΛΕΝΗ-ΑΣΗΜΙΝΑ	299.999	0,999997%
ΣΥΝΟΛΟ	30.000.000	100%



3.6 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ – Οργανωτική Δομή

Παρακάτω παρουσιάζεται η οργανωτική δομή της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε., όπως βρίσκεται σε ισχύ από τις 15 Οκτωβρίου 2021.



15/10/2021

3.7 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ και Πανδημία

3.7.1 Επιβατική Κίνηση

Όπως ήταν φυσικό, η πανδημία του COVID-19 έπληξε σημαντικά την εταιρεία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ειδικότερα μετά τα μέτρα που εξαγγέλθηκαν για καθολικό lockdown, απαγορεύσεις πτήσεων κτλ.

Συνολικά, η επιβατική κίνηση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών κατά τη διάρκεια του έτους 2020 ανήλθε σε 8,08 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας πτώση της τάξης του 68,4% σε σχέση τα επίπεδα του 2019, λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας κατά την περίοδο Μαρτίου-Δεκεμβρίου 2020. Η διεθνής κίνηση μειώθηκε κατά 71,6%, ενώ οι επιβάτες εσωτερικού παρουσίασαν πτώση της τάξης του 61,1%.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού			Κίνηση Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2020	2019	%2020/2019	2020	2019	%2020/2019	2020	2019	%2020/2019
Ιανουάριος	433.964	449.834	-3,5%	1.038.772	943.051	10,2%	1.472.736	1.392.885	5,7%
Φεβρουάριος	423.501	443.228	-4,5%	941.130	884.560	6,4%	1.364.631	1.327.788	2,8%
Μάρτιος	207.955	516.796	-59,8%	431.826	1.135.798	-62,0%	639.781	1.652.594	-61,3%
Απρίλιος	11.917	573.227	-97,9%	11.411	1.413.529	-99,2%	23.328	1.986.756	-98,8%
Μάιος	58.293	700.752	-91,7%	25.728	1.584.454	-98,4%	84.021	2.285.206	-96,3%
Ιούνιος	195.826	795.188	-75,4%	119.823	1.817.906	-93,4%	315.649	2.613.094	-87,9%
Ιούλιος	400.368	915.648	-56,3%	493.254	2.065.533	-76,1%	893.622	2.981.181	-70,0%
Αύγουστος	485.156	915.133	-47,0%	718.365	2.124.732	-66,2%	1.203.521	3.039.865	-60,4%
Σεπτέμβριος	340.993	810.796	-57,9%	521.123	1.878.605	-72,3%	862.116	2.689.401	-67,9%
Οκτώβριος	266.245	669.131	-60,2%	453.691	1.632.425	-72,2%	719.936	2.301.556	-68,7%
Νοέμβριος	99.425	496.990	-80,0%	163.597	1.169.664	-86,0%	263.022	1.666.654	-84,2%
Δεκέμβριος	92.289	464.291	-80,1%	143.742	1.172.722	-87,7%	236.031	1.637.013	-85,6%
Σύνολο	3.015.932	7.751.014	-61,1%	5.062.462	17.822.979	-71,6%	8.078.394	25.573.993	-68,4%

Εικόνα 25: Επιβατική Κίνηση 2020, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
“<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures>”

Για το έτος 2021 και ακολουθώντας όλους τους προηγούμενους μήνες, η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου εξακολούθησε να επηρεάζεται σημαντικά από την πανδημία COVID-19 και τις επιπτώσεις της στο αεροπορικό ταξίδι, με την επιβατική κίνηση του αεροδρομίου να εμφανίζεται μειωμένη κατά 32,4% σε σχέση με την κίνηση του Δεκεμβρίου 2019. Ειδικότερα, σε σύγκριση με το 2019, η κίνηση εσωτερικού ήταν μειωμένη κατά 12,5% ενώ η διεθνής επιβατική κίνηση παρουσίασε μείωση κατά 40,2%. Συνολικά, η επιβατική κίνηση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών κατά τη διάρκεια του έτους 2021 ανήλθε σε 12,35 εκ. και, αν και ξεπέρασε τις επιδόσεις του 2020 κατά 52,8%, παρέμεινε μειωμένη σε σύγκριση με το 2019 κατά 51,7%. Σε σύγκριση με το 2020, τόσο οι επιβάτες εσωτερικού όσο και οι διεθνείς επιβάτες αυξήθηκαν κατά 52,8%, αλλά υστέρησαν σε σχέση με το 2019 κατά 40,6% και 56,6% αντίστοιχα.

Παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά η επιβατική κίνηση για όλους του μήνες του 2021, με τα νούμερα να είναι εμφανώς μειωμένα.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού				Κίνηση Εξωτερικού				Συνολική Κίνηση			
	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019
Ιανουάριος	110.722	433.964	-74,5%	-75,4%	122.633	1.038.772	-88,2%	-87,0%	233.355	1.472.736	-84,2%	-83,2%
Φεβρουάριος	101.741	423.501	-76,0%	-77,0%	96.112	941.130	-89,8%	-89,1%	197.853	1.364.631	-85,5%	-85,1%
Μάρτιος	120.697	207.955	-42,0%	-76,6%	119.963	431.826	-72,2%	-89,4%	240.660	639.781	-62,4%	-85,4%
Απρίλιος	159.166	11.917	1235,6%	-72,2%	158.815	11.411	1291,8%	-88,8%	317.981	23.328	1263,1%	-84,0%
Μάιος	275.039	58.293	371,8%	-60,8%	304.383	25.728	1083,1%	-80,8%	579.422	84.021	589,6%	-74,6%
Ιούνιος	454.453	195.826	132,1%	-42,8%	641.366	119.823	435,3%	-64,7%	1.095.819	315.649	247,2%	-58,1%
Ιούλιος	676.937	400.368	69,1%	-26,1%	1.178.658	493.254	139,0%	-42,9%	1.855.595	893.622	107,6%	-37,8%
Αύγουστος	737.889	485.156	52,1%	-19,4%	1.372.593	718.365	91,1%	-35,4%	2.110.482	1.203.521	75,4%	-30,6%
Σεπτέμβριος	614.801	340.993	80,3%	-24,2%	1.156.594	521.123	121,9%	-38,4%	1.771.395	862.116	105,5%	-34,1%
Οκτώβριος	531.828	266.245	99,8%	-20,5%	1.086.247	453.691	139,4%	-33,5%	1.618.075	719.936	124,8%	-29,7%
Νοέμβριος	418.644	99.425	321,1%	-15,8%	799.623	163.597	388,8%	-31,6%	1.218.267	263.022	363,2%	-26,9%
Δεκέμβριος	406.055	92.289	340,0%	-12,5%	700.827	143.742	387,6%	-40,2%	1.106.882	236.031	369,0%	-32,4%
Σύνολο	4.607.972	3.015.932	52,8%	-40,6%	7.737.814	5.062.462	52,8%	-56,6%	12.345.786	8.078.394	52,8%	-51,7%

Εικόνα 26: Επιβατική Κίνηση 2021, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
“<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures>”

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας κατά τη διάρκεια του 2022 έχει εμφανίσει σημαντική ανάκαμψη, πλησιάζοντας τα νούμερα του έτος 2019 το οποίο και αποτέλεσε το έτος ορόσημο με ρεκόρ επιβατικής κίνησης.

Συνολικά για το έτος 2019, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, με 25,57 εκ. επιβάτες, κατέγραψε την καλύτερη ιστορική επίδοσή του από πλευράς επιβατικής κίνησης, ξεπερνώντας κατά 1,4 εκατομμύρια επιβάτες (+6%) την κίνηση του 2018. Το αποτέλεσμα αυτό οφειλόταν αποκλειστικά στη σημαντική άνοδο της κίνησης εξωτερικού (+1,4 εκατ. ή +8,6%), ενώ οι επιβάτες εσωτερικού είχαν παραμείνει στα επίπεδα του 2018 (+0,3%).

Παρακάτω παρουσιάζεται ο σχετικός πίνακας που απεικονίζει την ιστορική χρονιά 2019 για το Αεροδρόμιο της Αθήνας.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού			Κίνηση Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2019	2018	%2019/2018	2019	2018	%2019/2018	2019	2018	%2019/2018
Ιανουάριος	449.834	416.827	7,9%	943.051	867.577	8,7%	1.392.885	1.284.404	8,4%
Φεβρουάριος	443.228	400.245	10,7%	884.560	792.660	11,6%	1.327.788	1.192.905	11,3%
Μάρτιος	516.796	478.952	7,9%	1.135.798	1.039.203	9,3%	1.652.594	1.518.155	8,9%
Απρίλιος	573.227	570.381	0,5%	1.413.529	1.292.666	9,3%	1.986.756	1.863.047	6,6%
Μάιος	700.752	700.139	0,1%	1.584.454	1.461.240	8,4%	2.285.206	2.161.379	5,7%
Ιούνιος	795.188	779.857	2,0%	1.817.906	1.649.703	10,2%	2.613.094	2.429.560	7,6%
Ιούλιος	915.648	921.691	-0,7%	2.065.533	1.931.510	6,9%	2.981.181	2.853.201	4,5%
Αύγουστος	915.133	925.164	-1,1%	2.124.732	1.963.999	8,2%	3.039.865	2.889.163	5,2%
Σεπτέμβριος	810.796	828.412	-2,1%	1.878.605	1.729.347	8,6%	2.689.401	2.557.759	5,1%
Οκτώβριος	669.131	684.924	-2,3%	1.632.425	1.522.218	7,2%	2.301.556	2.207.142	4,3%
Νοέμβριος	496.990	526.343	-5,6%	1.169.664	1.097.239	6,6%	1.666.654	1.623.582	2,7%
Δεκέμβριος	464.291	497.605	-6,7%	1.172.722	1.057.532	10,9%	1.637.013	1.555.137	5,3%
Σύνολο	7.751.014	7.730.540	0,3%	17.822.979	16.404.894	8,6%	25.573.993	24.135.434	6,0%

Εικόνα 27: Επιβατική Κίνηση 2019, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
“<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures>”

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας κατά τη διάρκεια του Αυγούστου 2022 ανήλθε σε 2,85 εκατ., μειωμένη κατά 6,1% σε σχέση με την κίνηση του Αυγούστου 2019. Αναλυτικά, η επιβατική κίνηση εσωτερικού πλησίασε τα επίπεδα του 2019, καταγράφοντας ελάχιστη πτώση της τάξης του 0,6%, ενώ η διεθνής επιβατική κίνηση εμφάνισε αντίστοιχα μονοψήφια μείωση της τάξης του 8,5%. Συνολικά, κατά τους οκτώ πρώτους μήνες του έτους, η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου άγγιξε τα 14,7 εκατ. και παρέμεινε μειωμένη κατά 15,1% σε σύγκριση με το 2019. Οι επιβάτες εσωτερικού παρέμειναν κάτω από τα επίπεδα του 2019 κατά 8,8%, ενώ οι διεθνείς επιβάτες κατά 17,9% αντίστοιχα.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού				Κίνηση Εξωτερικού				Συνολική Κίνηση			
	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019
Ιανουάριος	286.560	110.722	158,8%	-36,3%	486.579	122.633	296,8%	-48,4%	773.139	233.355	231,3%	-44,5%
Φεβρουάριος	321.452	101.741	216,0%	-27,5%	514.790	96.112	435,6%	-41,8%	836.242	197.853	322,7%	-37,0%
Μάρτιος	402.447	120.697	233,4%	-22,1%	786.376	119.963	555,5%	-30,8%	1.188.823	240.660	394,0%	-28,1%
Απρίλιος	548.635	159.166	244,7%	-4,3%	1.137.227	158.815	616,1%	-19,5%	1.685.862	317.981	430,2%	-15,1%
Μάιος	671.573	275.039	144,2%	-4,2%	1.385.282	304.383	355,1%	-12,6%	2.056.855	579.422	255,0%	-10,0%
Ιούνιος	790.821	454.453	74,0%	-0,5%	1.645.256	641.366	156,5%	-9,5%	2.436.077	1.095.819	122,3%	-6,8%
Ιούλιος	912.839	676.937	34,8%	-0,3%	1.923.740	1.178.658	63,2%	-6,9%	2.836.579	1.855.595	52,9%	-4,9%
Αύγουστος	909.634	737.889	23,3%	-0,6%	1.944.378	1.372.593	41,7%	-8,5%	2.854.012	2.110.482	35,2%	-6,1%
Σύνολο	4.843.961	2.636.644	83,7%	-8,8%	9.823.628	3.994.523	145,9%	-17,9%	14.667.589	6.631.167	121,2%	-15,1%

Εικόνα 28: Επιβατική Κίνηση 2022, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
[“https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures”](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

3.7.2 Κίνηση Αεροσκαφών

Με την επιβατική κίνηση να έχει δεχθεί σημαντικό πλήγμα κατά τα έτη 2020 και 2021, αναπόφευκτα, οι κινήσεις των αεροσκαφών που σημειώθηκαν κατά την διάρκεια της πανδημίας εμφάνισαν εξαιρετικά μεγάλη πτώση.

Συνολικά, ο αριθμός των πτήσεων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών κατά τη διάρκεια του έτους 2019, έτος που αποτέλεσε και τη χρονιά ρεκόρ για την εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, έφθασε τις 225,628 (+3,9%), καταγράφοντας την καλύτερη ιστορική επίδοση του αεροδρομίου από πλευράς αριθμού πτήσεων. Τόσο οι πτήσεις εσωτερικού όσο και εξωτερικού σημείωσαν υγιή άνοδο της τάξης του 4,1% και 3,8% αντίστοιχα σε σχέση με το 2018.

Κατά τη διάρκεια του 2020, ο αριθμός των πτήσεων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ανήλθε σε 112,4 χιλιάδες, καταγράφοντας πτώση της τάξης του 50,2% σε σχέση με το 2019, λόγω των ακυρώσεων πτήσεων κατά την περίοδο Μάρτιος 2020 – Δεκέμβριος 2020, εξαιτίας των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19. Οι πτήσεις εσωτερικού μειώθηκαν κατά 44,8% και οι διεθνείς πτήσεις κατά 54%, γεγονός που καταδεικνύει την δυναμική της πανδημίας.

Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικοί πίνακες.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2019	2018	%2019/2018	2019	2018	%2019/2018	2019	2018	%2019/2018
Ιανουάριος	5,794	4,950	17.1%	7,854	7,521	4.4%	13,648	12,471	9.4%
Φεβρουάριος	5,199	4,549	14.3%	7,007	6,593	6.3%	12,206	11,142	9.5%
Μάρτιος	5,868	5,283	11.1%	8,481	8,492	-0.1%	14,349	13,775	4.2%
Απρίλιος	7,062	6,524	8.2%	10,449	9,919	5.3%	17,511	16,443	6.5%
Μάιος	8,342	7,841	6.4%	11,644	11,208	3.9%	19,986	19,049	4.9%
Ιούνιος	10,228	9,432	8.4%	13,041	12,612	3.4%	23,269	22,044	5.6%
Ιούλιος	11,421	10,929	4.5%	15,278	14,679	4.1%	26,699	25,608	4.3%
Αύγουστος	11,347	11,112	2.1%	15,297	14,940	2.4%	26,644	26,052	2.3%
Σεπτέμβριος	9,768	9,516	2.6%	13,016	12,568	3.6%	22,784	22,084	3.2%
Οκτώβριος	7,917	8,080	-2.0%	11,652	11,133	4.7%	19,569	19,213	1.9%
Νοέμβριος	5,713	6,197	-7.8%	8,705	8,474	2.7%	14,418	14,671	-1.7%
Δεκέμβριος	5,544	6,117	-9.4%	9,001	8,425	6.8%	14,545	14,542	0.0%
Σύνολο	94,203	90,530	4.1%	131,425	126,564	3.8%	225,628	217,094	3.9%

Εικόνα 29: Κινήσεις Αεροσκαφών 2019, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
[“https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures”](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2020	2019	%2020/2019	2020	2019	%2020/2019	2020	2019	%2020/2019
Ιανουάριος	5.365	5.794	-7,4%	8.400	7.854	7,0%	13.765	13.648	0,9%
Φεβρουάριος	5.002	5.199	-3,8%	7.555	7.007	7,8%	12.557	12.206	2,9%
Μάρτιος	4.107	5.868	-30,0%	5.408	8.481	-36,2%	9.515	14.349	-33,7%
Απρίλιος	1.703	7.062	-75,9%	950	10.449	-90,9%	2.653	17.511	-84,8%
Μάιος	2.125	8.342	-74,5%	1.144	11.644	-90,2%	3.269	19.986	-83,6%
Ιούνιος	4.301	10.228	-57,9%	2.463	13.041	-81,1%	6.764	23.269	-70,9%
Ιούλιος	6.543	11.421	-42,7%	6.564	15.278	-57,0%	13.107	26.699	-50,9%
Αύγουστος	7.295	11.347	-35,7%	8.662	15.297	-43,4%	15.957	26.644	-40,1%
Σεπτέμβριος	5.589	9.768	-42,8%	7.179	13.016	-44,8%	12.768	22.784	-44,0%
Οκτώβριος	4.367	7.917	-44,8%	5.953	11.652	-48,9%	10.320	19.569	-47,3%
Νοέμβριος	2.785	5.713	-51,3%	3.222	8.705	-63,0%	6.007	14.418	-58,3%
Δεκέμβριος	2.795	5.544	-49,6%	2.938	9.001	-67,4%	5.733	14.545	-60,6%
Σύνολο	51.977	94.203	-44,8%	60.438	131.425	-54,0%	112.415	225.628	-50,2%

Εικόνα 30: Κινήσεις Αεροσκαφών 2020, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
[“https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures”](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

Κατά τη διάρκεια του 2021, ο αριθμός των πτήσεων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ανήλθε σε 159 χιλιάδες περίπου και, αν και παρουσίασε άνοδο (+41,4%) σε σχέση με το 2020, σημείωσε πτώση της τάξης του 29,6% σε σχέση με το 2019, εξαιτίας των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19. Τόσο οι πτήσεις εσωτερικού όσο και οι διεθνείς πτήσεις, αν και ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2020 κατά 42,4% και 40,5% αντίστοιχα, παρέμειναν μειωμένες σε σύγκριση με το 2019, κατά 21,4%, και 35,4% αντίστοιχα.

Παρακάτω παρουσιάζεται ενδεικτικός πίνακας με την ανάλυση κατά μήνα.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	Εσωτερικού				Εξωτερικού				Συνολική Κίνηση			
	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019	2021	2020	%2021/2020	%2021/2019
Ιανουάριος	3.248	5.365	-39,5%	-43,9%	2.542	8.400	-69,7%	-67,6%	5.790	13.765	-57,9%	-57,6%
Φεβρουάριος	2.901	5.002	-42,0%	-44,2%	2.166	7.555	-71,3%	-69,1%	5.067	12.557	-59,6%	-58,5%
Μάρτιος	3.266	4.107	-20,5%	-44,3%	2.836	5.408	-47,6%	-66,6%	6.102	9.515	-35,9%	-57,5%
Απρίλιος	4.072	1.703	139,1%	-42,3%	3.110	950	227,4%	-70,2%	7.182	2.653	170,7%	-59,0%
Μάιος	5.367	2.125	152,6%	-35,7%	4.670	1.144	308,2%	-59,9%	10.037	3.269	207,0%	-49,8%
Ιούνιος	7.914	4.301	84,0%	-22,6%	8.167	2.463	231,6%	-37,4%	16.081	6.764	137,7%	-30,9%
Ιούλιος	9.816	6.543	50,0%	-14,1%	12.347	6.564	88,1%	-19,2%	22.163	13.107	69,1%	-17,0%
Αύγουστος	9.814	7.295	34,5%	-13,5%	13.410	8.662	54,8%	-12,3%	23.224	15.957	45,5%	-12,8%
Σεπτέμβριος	8.303	5.589	48,6%	-15,0%	10.828	7.179	50,8%	-16,8%	19.131	12.768	49,8%	-16,0%
Οκτώβριος	7.189	4.367	64,6%	-9,2%	9.837	5.953	65,2%	-15,6%	17.026	10.320	65,0%	-13,0%
Νοέμβριος	6.121	2.785	119,8%	7,1%	7.434	3.222	130,7%	-14,6%	13.555	6.007	125,7%	-6,0%
Δεκέμβριος	5.994	2.795	114,5%	8,1%	7.598	2.938	158,6%	-15,6%	13.592	5.733	137,1%	-6,6%
Σύνολο	74.005	51.977	42,4%	-21,4%	84.945	60.438	40,5%	-35,4%	158.950	112.415	41,4%	-29,6%

Εικόνα 31: Κινήσεις Αεροσκαφών 2021, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
["https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures"](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

Κατά τη διάρκεια των οκτώ μηνών του 2022, ο αριθμός των πτήσεων στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ανήλθε σε 142.548, καταγράφοντας πτώση της τάξης του 7,6% σε σχέση με το 2019. Οι πτήσεις εσωτερικού οριακά ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019 (+0,7%), ενώ αντίστοιχα οι διεθνείς πτήσεις παρέμειναν μειωμένες κατά 13,7%.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	Εσωτερικού				Εξωτερικού				Συνολική Κίνηση			
	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019	2022	2021	%2022/2021	%2022/2019
Ιανουάριος	4.990	3.248	53,6%	-13,9%	5.934	2.542	133,4%	-24,4%	10.924	5.790	88,7%	-20,0%
Φεβρουάριος	4.862	2.901	67,6%	-6,5%	5.294	2.166	144,4%	-24,4%	10.156	5.067	100,4%	-16,8%
Μάρτιος	5.782	3.266	77,0%	-1,5%	6.880	2.836	142,6%	-18,9%	12.662	6.102	107,5%	-11,8%
Απρίλιος	7.214	4.072	77,2%	2,2%	8.851	3.110	184,6%	-15,3%	16.065	7.182	123,7%	-8,3%
Μάιος	8.708	5.367	62,3%	4,4%	10.353	4.670	121,7%	-11,1%	19.061	10.037	89,9%	-4,6%
Ιούνιος	10.580	7.914	33,7%	3,4%	11.951	8.167	46,3%	-8,4%	22.531	16.081	40,1%	-3,2%
Ιούλιος	11.924	9.816	21,5%	4,4%	13.892	12.347	12,5%	-9,1%	25.816	22.163	16,5%	-3,3%
Αύγουστος	11.678	9.814	19,0%	2,9%	13.655	13.410	1,8%	-10,7%	25.333	23.224	9,1%	-4,9%
Σύνολο	65.738	46.398	41,7%	0,7%	76.810	49.248	56,0%	-13,7%	142.548	95.646	49,0%	-7,6%

Εικόνα 32: Κινήσεις Αεροσκαφών 2022, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
["https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures"](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

3.7.3 Εμπορευματική Κίνηση

Τόσο με την επιβατική αλλά και την κίνηση των αεροσκαφών να έχουν επηρεαστεί σημαντικά κατά τα έτη 2020 και 2021 εξαιτίας της πανδημίας COVID-19, η εμπορευματική κίνηση που καταγράφηκε στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας για το έτος 2020 σημείωσε επίσης μεγάλη πτώση, όπως αποτυπώνεται στα παρακάτω στοιχεία, σε σύγκριση με το έτος 2019.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ																				
σε κιλό	ΦΟΡΤΙΟ						ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ						ΣΥΝΟΛΟ (ΦΟΡΤΙΟ & ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ)							
	Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο		Transit / Transfer *		Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο		Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο	
	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019	2020	%2020/2019
Ιανουάριος	2.887,793	0.9%	3.402,498	-1.7%	6.290,291	-0.5%	675,726	0.0%	306,172	-3.4%	342,340	5.2%	648,512	1.0%	3.193,965	0.5%	3.744,838	-1.1%	6.938,803	-0.4%
Φεβρουάριος	2.558,781	-1.3%	3.772,755	-11.6%	6.331,536	-7.7%	651,780	12.4%	271,835	-7.0%	329,146	8.5%	600,981	0.9%	2.830,617	-1.9%	4.101,901	-10.3%	6.932,518	-7.1%
Μάρτιος	2.556,855	-19.9%	3.099,217	-18.1%	5.656,071	-18.9%	581,446	-9.4%	168,367	-45.1%	222,216	-31.0%	390,583	-37.9%	2,725,222	-22.1%	3,321,433	-19.1%	6,046,655	-20.5%
Απρίλιος	2.368,402	-27.8%	1.990,187	-50.1%	4.358,589	-40.0%	648,157	2.3%	43,946	-86.3%	48,512	-86.3%	92,458	-86.3%	2,412,348	-33.0%	2,038,699	-53.0%	4,451,046	-43.9%
Μάιος	2.505,990	-22.6%	2.483,925	-40.3%	4.989,914	-32.6%	726,439	7.3%	44,750	-85.0%	74,065	-79.2%	118,815	-82.3%	2,550,739	-28.2%	2,557,990	-43.4%	5,108,729	-36.7%
Ιούνιος	2.812,235	-14.2%	2.879,340	-27.8%	5.691,575	-21.7%	772,787	15.0%	93,138	-68.7%	141,723	-58.4%	234,861	-63.2%	2,905,374	-18.8%	3,021,062	-30.2%	5,926,436	-25.0%
Ιούλιος	3.007,308	-13.9%	3.468,754	-19.4%	6.476,062	-17.0%	772,723	-2.6%	147,247	-50.1%	229,788	-32.8%	377,035	-40.8%	3,154,555	-16.8%	3,698,542	-20.4%	6,853,097	-18.8%
Αύγουστος	2.353,619	-13.5%	3.053,738	-18.0%	5,407,357	-16.1%	603,181	1.5%	145,098	-48.0%	227,471	-30.1%	372,569	-38.7%	2,498,718	-16.8%	3,281,208	-19.0%	5,779,926	-18.1%
Σεπτέμβριος	3.090,849	-1.7%	3.415,098	-18.2%	6.505,948	-11.1%	748,358	8.5%	174,928	-46.4%	254,355	-29.2%	429,283	-37.4%	3,265,777	-5.9%	3,669,453	-19.1%	6,935,230	-13.4%
Οκτώβριος	2.910,489	-13.4%	3.600,080	-14.7%	6.510,570	-14.1%	691,329	-6.1%	195,354	-51.0%	235,707	-45.0%	431,062	-48.3%	3,105,844	-17.6%	3,835,788	-17.5%	6,941,631	-17.5%
Νοέμβριος	2.957,076	-11.8%	3.349,072	-15.3%	6.306,147	-13.7%	711,195	-5.1%	168,285	-58.1%	191,966	-56.2%	360,251	-57.1%	3,125,361	-16.8%	3,541,038	-19.3%	6,666,398	-18.2%
Δεκέμβριος	3.130,563	-1.6%	3.651,526	-10.1%	6.782,089	-6.4%	758,557	7.8%	210,324	-42.7%	210,482	-45.4%	420,806	-44.1%	3,340,807	-5.9%	3,862,008	-13.2%	7,202,895	-10.0%
Σύνολο	33,139,960	12.1%	38,166,188	-20.6%	71,306,148	-16.9%	8,341,627	3.2%	1,969,445	-49.0%	2,507,770	-41.4%	4,477,215	-45.4%	35,109,405	-15.7%	40,673,958	-22.3%	75,783,363	-19.4%
% συνόλου	46.5%		53.5%		100.0%		11.7%		44.0%		56.0%		100.0%	46.3%		53.7%		100.0%		100.0%
% φορτίου/ταχυδρ.					94%								6%							100.0%

Εικόνα 33: Εμπορευματική Κίνηση 2020, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
["https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures"](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

Για το έτος 2021, καταγράφηκαν ωστόσο θετικά νούμερα, με την εμπορευματική κίνηση να ανακάμπτει σημαντικά.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ																				
σε κιλό	ΦΟΡΤΙΟ						ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ						ΣΥΝΟΛΟ (ΦΟΡΤΙΟ & ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ)							
	Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο		Transit / Transfer		Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο		Εισερχόμενο		Εξερχόμενο		Σύνολο	
	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020	2021	%2021/2020
Ιανουάριος	2.620,250	-9.3%	2.977,787	-12.5%	5.598,037	-11.0%	620,446	-8.2%	163,012	-46.8%	167,577	-51.0%	330,589	-49.0%	2,783,262	-12.9%	3,145,364	-16.0%	5,928,626	-14.6%
Φεβρουάριος	2.610,768	2.0%	3.206,023	-15.0%	5.816,791	-8.1%	599,382	-8.0%	137,974	-49.2%	140,802	-57.2%	278,776	-53.6%	2,748,742	-2.9%	3,346,825	-18.4%	6,095,567	-12.1%
Μάρτιος	3.310,382	29.5%	3.761,424	21.4%	7,071,806	25.0%	735,715	26.5%	187,878	11.6%	176,889	-20.4%	364,766	-6.0%	3,498,259	28.4%	3,938,312	18.6%	7,436,572	23.0%
Απρίλιος	3.362,143	42.0%	3.803,341	91.1%	7,165,484	64.4%	672,149	3.7%	192,101	337.1%	206,450	325.6%	398,550	331.1%	3,554,244	47.3%	4,009,790	96.7%	7,564,034	69.9%
Μάιος	3,776,391	50.7%	3,772,288	51.9%	7,548,679	51.3%	754,887	3.9%	148,877	232.7%	179,643	142.5%	328,520	176.5%	3,925,268	53.9%	3,951,931	54.5%	7,877,199	54.2%
Ιούνιος	3,920,362	39.4%	4,135,260	43.6%	8,055,622	41.5%	828,693	7.2%	180,866	94.2%	184,301	30.0%	365,167	55.5%	4,101,228	41.2%	4,319,561	43.0%	8,420,789	42.1%
Ιούλιος	3,989,578	32.7%	5,121,941	47.7%	9,111,518	40.7%	970,426	25.6%	151,135	2.6%	180,492	-21.5%	331,627	-12.0%	4,140,713	31.3%	5,302,433	43.4%	9,443,145	37.8%
Αύγουστος	3,144,166	33.6%	4,880,129	59.8%	8,024,294	48.4%	1,051,227	74.3%	139,019	-4.2%	171,370	-24.7%	310,389	-16.7%	3,283,185	31.4%	5,051,498	54.0%	8,334,683	44.2%
Σεπτέμβριος	3,445,550	11.5%	5,567,592	63.0%	9,013,142	38.5%	880,079	31.0%	152,730	-12.7%	185,177	-27.2%	337,907	-21.3%	3,598,281	10.2%	5,752,769	56.8%	9,351,050	34.8%
Οκτώβριος	3,568,222	22.6%	5,488,063	52.4%	9,056,285	39.1%	941,644	36.2%	171,368	-12.3%	214,880	-8.8%	386,247	-10.4%	3,739,590	20.4%	5,702,942	48.7%	9,442,532	36.0%
Νοέμβριος	3,703,656	25.2%	4,253,866	27.0%	7,957,521	26.2%	750,218	5.5%	165,035	-1.9%	227,300	18.4%	392,334	8.9%	3,868,690	23.8%	4,481,165	26.5%	8,349,855	25.3%
Δεκέμβριος	3,467,759	10.8%	4,659,191	27.6%	8,126,951	19.0%	782,781	3.2%	226,141	7.5%	309,744	47.2%	535,885	27.3%	3,693,900	10.6%	4,968,935	28.7%	8,662,836	20.3%
Σύνολο	40,919,227	23.5%	51,626,902	35.3%	92,546,129	29.8%	9,687,607	16.1%	2,016,135	2.4%	2,344,623	-6.5%	4,360,757	-2.8%	42,935,367	22.3%	53,971,525	32.7%	96,906,887	27.9%
% συνόλου	44.2%		55.8%		100.0%		10.5%		46.2%		53.8%		100.0%	44.3%		55.7%		100.0%		100.0%
% φορτίου/ταχυδρ.					96%								4%							100.0%

Εικόνα 34: Εμπορευματική Κίνηση 2021, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
["https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures"](https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures)

Ενθαρρυντικά είναι τα στοιχεία και για τους πρώτους 5 μήνες του 2022 όπου παρατηρούνται αυξητικές τάσεις.

σε κιλιά	ΦΟΡΤΙΟ			ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				
	Εισερχόμενο	Εξερχόμενο	Σύνολο	Εισερχόμενο	Εξερχόμενο	Σύνολο	Εισερχόμενο	Εξερχόμενο	Σύνολο	% 2022/2021	% 2022/2019
Ιανουάριος	3,194,674	3,412,327	6,607,001	174,204	177,632	351,836	3,368,878	3,589,959	6,958,837	15.0%	-1.3%
Φεβρουάριος	2,960,043	4,170,579	7,130,622	138,116	239,129	377,244	3,098,159	4,409,707	7,507,866	19.6%	-0.3%
Μάρτιος	3,291,763	4,808,113	8,099,877	162,944	173,771	336,715	3,454,708	4,981,884	8,436,591	9.5%	9.7%
Απρίλιος	3,388,230	4,980,923	8,369,153	131,370	198,595	329,964	3,519,600	5,179,517	8,699,117	12.8%	8.4%
Μάιος	3,796,062	5,820,891	9,616,953	131,200	202,822	334,021	3,927,262	6,023,713	9,950,974	23.5%	22.0%
Ιούνιος			0			0	0	0	0		
Ιούλιος			0			0	0	0	0		
Αύγουστος			0			0	0	0	0		
Σεπτέμβριος			0			0	0	0	0		
Οκτώβριος			0			0	0	0	0		
Νοέμβριος			0			0	0	0	0		
Δεκέμβριος			0			0	0	0	0		
Σύνολο	16,630,773	23,192,832	39,823,605	737,833	991,948	1,729,781	17,368,606	24,184,780	41,553,385	16.1%	8.1%

Εικόνα 35: Εμπορευματική Κίνηση 2022, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
“<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures>”

3.7.4 Οικονομικά Στοιχεία

Το 2020 ήταν, σε κάθε περίπτωση, η πιο δύσκολη χρονιά στην ιστορία της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου το 2001. Η κρίση της πανδημίας COVID-19 είχε βαθιά και διαρκή επίδραση στην εταιρεία και στην αεροπορική βιομηχανία εν γένει, με διαρθρωτικές επιπτώσεις πρωτοφανούς μεγέθους.

Το 2020, η κίνηση των επιβατών στο ΔΑΑ ανήλθε σε 8,08 εκατομμύρια επιβάτες, το χαμηλότερο επίπεδο κίνησης που καταγράφηκε από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, παρουσιάζοντας μείωση 68,4% έναντι του αντίστοιχου επιπέδου του 2019. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα των περιορισμών που επιβλήθηκαν στα ταξίδια κατά την περίοδο από το Μάρτιο έως το Δεκέμβριο, λόγω της πανδημίας.

Η άνευ προηγουμένου διακοπή των λειτουργιών είχε ως αποτέλεσμα σημαντικές οικονομικές ζημιές για την εταιρεία του Αεροδρομίου, με τα λειτουργικά έσοδα συμπεριλαμβανομένου και του ΤΕΑΑ μειωμένα κατά 62,51% (ή κατά €324,10 εκατ.) σε σύγκριση με την προηγούμενη οικονομική χρήση. Σημαντικά μέτρα για μείωση των λειτουργικών δαπανών ελήφθησαν από τον Απρίλιο 2020. Τα συνολικά κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) και τα κέρδη προ φόρων για το 2020 μειώθηκαν κατά 81,33% (ή κατά €273,7 εκατ.) και κατά 124,10% (ή €279,1 εκατ.) αντίστοιχα, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Ωστόσο, χάρη στα πολυάριθμα μέτρα ενίσχυσης της ρευστότητας, η Εταιρεία εξασφάλισε επαρκή ρευστότητα για το εγγύς μέλλον, επιτρέποντάς της να εκπληρώσει τις βραχυπρόθεσμες χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της και να αντιμετωπίσει τις συνεχιζόμενες συνέπειες της πανδημίας στα αεροπορικά ταξίδια.

Κατά τη διάρκεια αυτής της δύσκολης περιόδου, η εταιρεία του Αεροδρομίου έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα, σε στενή συνεργασία με τις αρχές δημόσιας υγείας, για την προστασία της υγείας του επιβατικού κοινού και των υπαλλήλων του αεροδρομίου και για τη διασφάλιση της λειτουργικής και επιχειρησιακής συνέχειας.

Καθώς σταδιακά καταργούνται οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί, η Εταιρεία Αεροδρομίου παρακολουθεί τις εξελίξεις και προσαρμόζει ανάλογα την πορεία δράσης της, έχοντας πλήρη συνείδηση ότι ο δρόμος προς την ανάκαμψη θα είναι σταδιακός και απαιτητικός.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2020				
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ				
(σε εκατομμύρια Ευρώ)				
	2020	2019	Διαφορά €	Διαφορά %
Λειτουργικά Έσοδα & ΤΕΑΑ	194.4	518.5	324.1	62,51%
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	62.9	336.6	273.7	81,33%
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρων	54.2	224.9	279.1	124,10%

3.7.5 Αντίμετρα αντιμετώπισης της Πανδημίας

Προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα τις παραπάνω δυσμενείς συνέπειες της πανδημίας, η εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών προχώρησε σε μία σειρά μέτρων που αιώτερο σκοπό είχαν τόσο την διασφάλιση της υγείας των εργαζομένων της όσο και την ελαχιστοποίηση της διάδοσης της πανδημίας, κατά το διάστημα 2020 – 2022.

Ένα από τα σημαντικότερα μέτρα που πάρθηκαν ήταν η συμμετοχή στο πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» – SURE. Το πρόγραμμα ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ χρηματοδοτούνταν από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SURE. Η πρώτη φάση του κόστισε 1 δισεκατομμύριο ευρώ, με διάρκεια ισχύς από 1η Ιουνίου έως 30 Σεπτεμβρίου 2020, αλλά είχε ληφθεί ήδη μέριμνα επέκτασης της χρονικής ισχύος. Δικαίωμα συμμετοχής είχαν όλες οι επιχειρήσεις της χώρας οι οποίες εμφάνιζαν μείωση του τζίρου τους, τουλάχιστον 20%, αλλά και οι εποχικές επιχειρήσεις. Στο μηχανισμό μπορούσαν να ενταχθούν και επιχειρήσεις που λειτουργούν για πρώτη φορά και δεν έχουν καταγράψει έσοδα τους προηγούμενους μήνες. Το πρόγραμμα είχε την εξής μορφή λειτουργίας:

- Για όσο διάστημα ο εργαζόμενος βρισκόταν σε καθεστώς μειωμένης απασχόλησης, ο εργοδότης απαγορευόταν να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης εργασίας και σε μείωση του ονομαστικού του μισθού.
- Το δικαίωμα του εργοδότη να μειώνει το χρόνο εργασίας του εργαζομένου πλήρους απασχόλησης έως και 50%, ασκούταν υπό την αυστηρή προϋπόθεση ότι δεν θα μεταβάλλεται το είδος της σχέσης εργασίας.
- Ο μηχανισμός κάλυπτε όλους τους υφιστάμενους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης.
- Το ίδιο ίσχυε και για όσους είχαν προσληφθεί με καθεστώς πλήρους απασχόλησης σε εποχικές επιχειρήσεις, όμως μόνο μέχρι τον αριθμό των

εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που διατηρούσαν οι επιχειρήσεις αυτές τον αντίστοιχο μήνα του 2019.

- Η πολιτεία, αναλάμβανε την υποχρέωση αναπλήρωσης κατά 60% του εισοδήματος του εργαζομένου για το χρόνο που ο εργαζόμενος δεν θα εργάζεται. Επιπλέον, σε περίπτωση που η καθαρή αμοιβή μετά την παραπάνω προσαρμογή υπολείπεται του κατώτατου μισθού, η διαφορά θα καλυπτόταν εξ' ολοκλήρου από το κράτος.
- Ο εργοδότης είχε την υποχρέωση να καλύπτει το σύνολο των ασφαλιστικών εισφορών του εργαζομένου, υπολογιζόμενων επί του αρχικού ονομαστικού μισθού του.

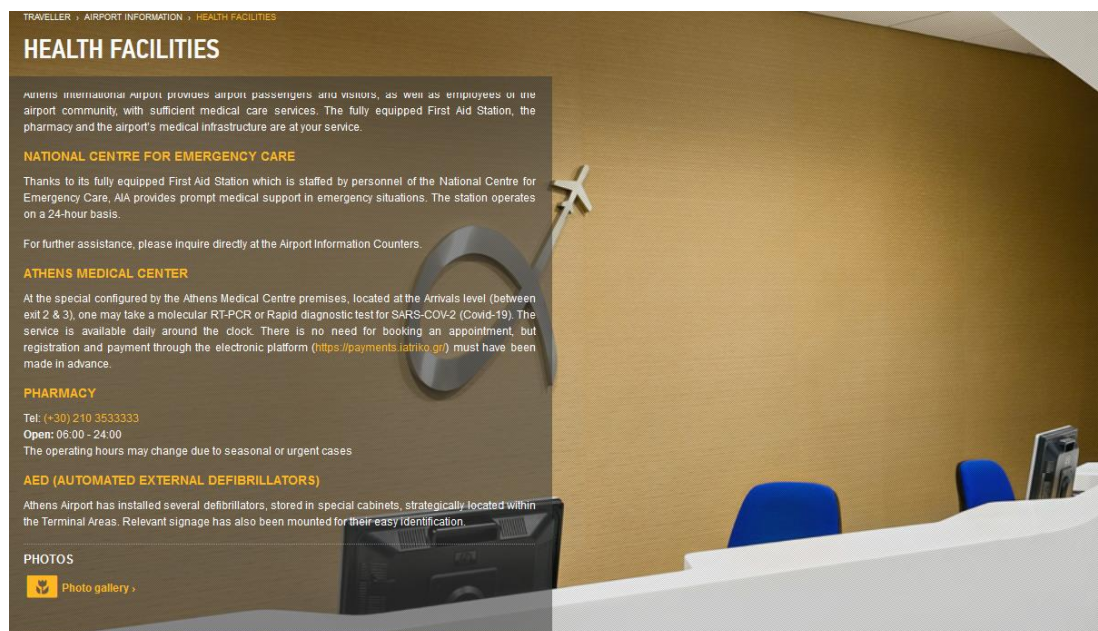
Ένα ακόμη σημαντικό μέτρο που πάρθηκε ήταν η στρατηγική συνεργασία της εταιρείας του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με το Ιατρικό Κέντρο Αθηνών. Οι δύο εταιρείες ένωσαν τις δυνάμεις τους στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της πανδημίας του κορονοϊού, προκειμένου να προσφέρουν στο επιβατικό κοινό, αλλά και στην κοινότητα εργαζομένων του αεροδρομίου, τη δυνατότητα διαγνωστικού ελέγχου, Μοριακής Ανίχνευσης (rRT-PCR) και rapid test.

Από τις 5 Αυγούστου 2020, καθημερινά από τις 07:00 μέχρι τις 23:00, αφικνούμενοι ή αναχωρούντες επιβάτες και κάθε εργαζόμενος στο αεροδρόμιο, μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, μπορούν να προσέρχονται προς εξέταση στις εγκαταστάσεις που δημιούργησε το Ιατρικό Κέντρο Αθηνών στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Επίπεδο Αφίξεων, μεταξύ των εισόδων 2 & 3). Το αποτέλεσμα της εξέτασης γνωστοποιείται στους εξεταζόμενους περίπου 6 ώρες μετά τη λήψη του δείγματος. Μετά και τη συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, η τιμή για την εξέταση είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και ανέρχεται στα 60€ για το επιβατικό κοινό για το rRT-PCR test και στα 20€ για το rapid test.

Ειδικότερα ωστόσο, οι εργαζόμενοι της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, είχαν την δυνατότητα να προβούν σε δωρεάν εβδομαδιαίο προληπτικό έλεγχο rRT-PCR test από το καλοκαίρι του 2020 έως και την άνοιξη του 2021. Από την άνοιξη του 2021 και μέχρι σήμερα, οι εργαζόμενοι του αεροδρομίου είναι υποχρεωμένοι να προσκομίζουν αρνητικό rapid test – το οποίο διενεργείται δωρεάν στις εγκαταστάσεις του Ιατρικού Κέντρου Αθηνών στο αεροδρόμιο – ώστε να μπορέσουν να προσέλθουν στην εργασία τους. Φυσικά, όλα τα παραπάνω είναι πάντα σε συνεχή συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς και οδηγίες που εκδίδει ο ΕΟΔΥ.

Ακόμη, τοποθετήθηκαν σε όλα τα check-in counters αλλά και τις πύλες αναχώρησης ειδικά plexiglass ώστε να αποφευχθεί η πιθανότητα μετάδοσης του ιού. Επιπλέον, αντισηπτικά gel έχουν τοποθετηθεί σε όλους τους δημόσιους και μη χώρους της εταιρείας ενώ συχνές ανακοινώσεις όπως και αντίστοιχες πινακίδες τήρησής όλων των απαραίτητων μέτρων προστασίας είναι σε θέση σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου.

Φυσικά, αξίζει επίσης να σημειωθεί το γεγονός ότι η εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών δεν προχώρησε σε μειώσεις μισθών αλλά και παροχών προς τους εργαζομένους της, διατηρώντας έτσι στα μέγιστα δυνατά επίπεδα τόσο την ικανοποίηση του εργατικού της δυναμικού.



Εικόνα 36: Health Facilities, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
“<https://www.aia.gr/traveler/airport-information/health-facilities>”

3.8 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΔΑΑ και Περιβάλλον

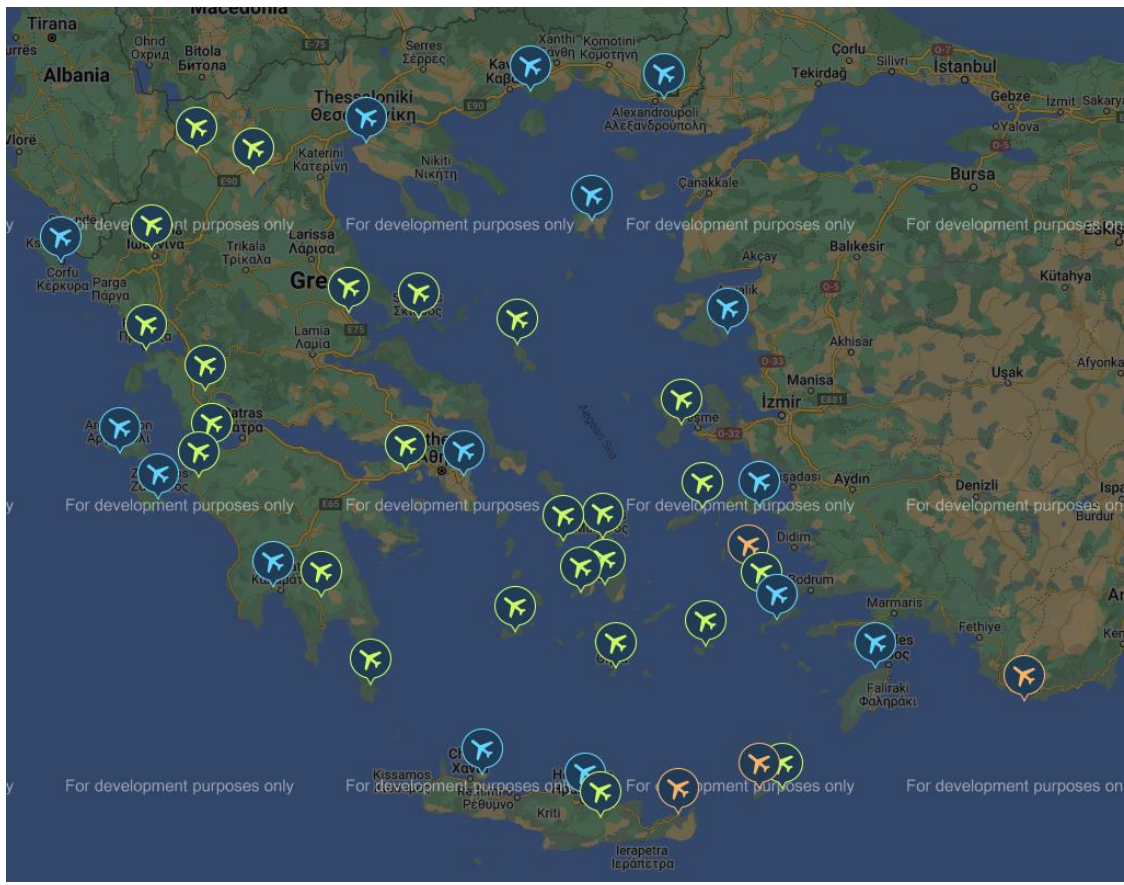
Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζουμε το περιβάλλον λειτουργίας της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Αναλυτικότερα, θα εξεταστεί ο ευρύτερος κλάδος λειτουργίας της εταιρείας, το περιβάλλον της, ενώ θα παρουσιαστούν και κάποια επιπλέον στοιχεία για αυτή.

3.8.1 Ανάλυση Κλάδου

Ο κλάδος των Υποδομών και των Μεταφορών περιγράφει τον τρόπο λειτουργίας των οχημάτων και των υποδομών για την κίνηση αυτών, καθώς και τις διαδικασίες που έχουν τεθεί για το σκοπό αυτό. Αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο στην οικονομική ανάπτυξη και την παγκοσμιοποίηση ενώ απαιτεί καλό σχεδιασμό για την ομαλή ροή των οχημάτων αλλά και την απρόσκοπτη λειτουργία του αστικού ιστού. Περιλαμβάνει:

- Σταθερές Εγκαταστάσεις (π.χ. οδοί, σιδηρόδρομοι, εναέριοι δρόμοι, τερματικοί σταθμοί όπως αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, σταθμοί λεωφορείων)
- Οχήματα (π.χ. αυτοκίνητα, ποδήλατα, λεωφορεία, τρένα, πλοία και αεροσκάφη)

Το αεροδρόμιο αποτελεί τη βασική υποδομή συστήματος αερομεταφορών ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι οι υποδομές αυτές αφορούν τα συστήματα από πλευράς αέρα / πόλης. Το αεροδρόμιο είναι ένα σύστημα που πάντα με γνώμονα την ασφάλεια και μέσα από ένα προκαθορισμένο σχέδιο και μια ιεραρχημένη δομή παρέχει υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού αλλά και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων. Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζει την συνεχή παροχή συνδυασμένων μετακινήσεων ενώ κατηγοριοποιείται (διεθνή, περιφερειακά, τοπικά) ανάλογα με το εύρος των συνδέσεων που προσφέρει, τη δυνατότητα εξυπηρέτησης διάφορων τύπων συνδέσεων και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης αριθμού επιβατών (PAX capacity).



-  • Διεθνή Αεροδρόμια
(International Airports)
-  • Εθνικά Αεροδρόμια
(National Airports)
-  • Δημοτικά Αεροδρόμια
(Municipal Airports)

Εικόνα 37: Αεροδρόμια στην Ελλάδα
 “<http://www.yra.gr/our-airports>”

<u>Χαρακτηριστικά Σταδίων Κύκλου Ζωής / Στάδια</u>	Δημιουργία	Ανάπτυξη	Ωριμότητα	Επέκταση
Κατάσταση Κλάδου	ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ	ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ	ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ, ΜΕΡΙΚΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ	ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ
Σημεία εστίασης	ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΝΕΕΣ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΡΩΝ	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΓΟΡΑΣ, ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Κύριες Επενδύσεις	ΚΑΜΙΑ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
Έρευνα και Ανάπτυξη	ΚΑΜΙΑ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΕΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

3.8.2 Εσωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση Porter

Παρακάτω ακολουθεί μία αναύληση κατά Porter ώστε να διαπιστωθούν αναλυτικά οι δυνάμεις εκείνες που ενεργούν στο εσωτερικό περιβάλλον της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

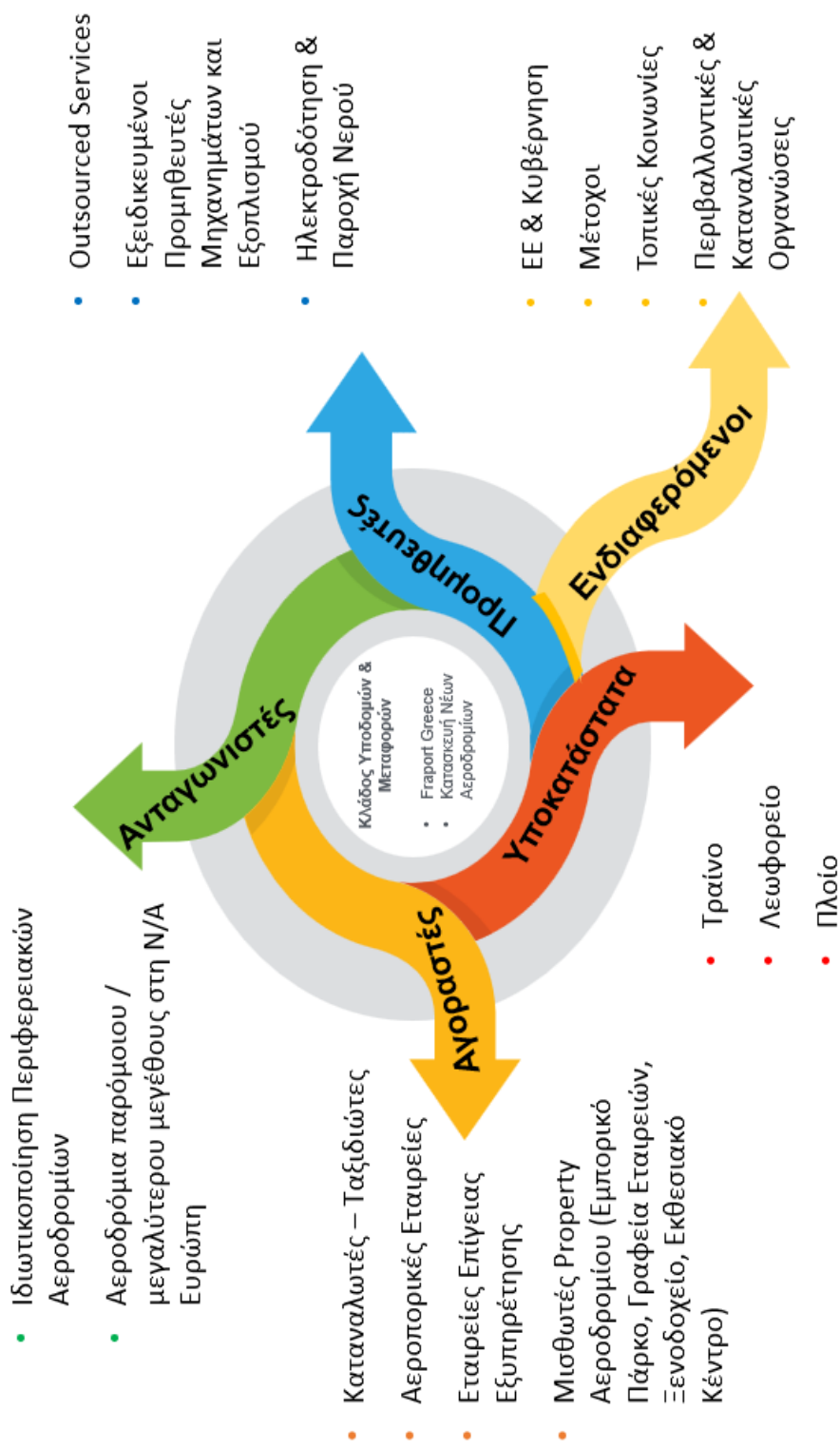
- Ανταγωνισμός Κλάδου: Μέτριος προς Ισχυρός
 - Διαφοροποίηση υπηρεσιών και προϊόντων
 - Εστίαση σε νέους πελάτες
 - Έρευνες αγοράς με στόχο την ευρύτερη κατανόηση της προσφοράς – ζήτησης
 - Βελτίωση εγκαταστάσεων / περεταίρω ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας
- Δύναμη Προμηθευτών: Μέτρια
 - Χαμηλό κόστος αλλαγής προμηθευτών
 - Εισαγωγή πολλαπλών προμηθευτών στην αλυσίδα εφοδιασμού
 - Ανάπτυξη στενών και μακροχρόνιων σχέσεων εμπιστοσύνης
- Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών: Μέτρια προς Ισχυρή
 - Ανάπτυξη περεταίρω σχέσεων με υφισταμένους εμπορικούς πελάτες
 - R&D με σκοπό νέα προϊόντα και υπηρεσίες για τους πελάτες και επιβάτες
 - Βελτίωση υπαρχόντων εγκαταστάσεων και κατασκευή / επέκταση νέων τερματικών σταθμών

- Δύναμη Αγοραστών: Ασθενής προς Μέτρια
 - Εισαγωγή νέων και καινοτόμων προϊόντων
 - Μείωση φορολογίας και εφαρμογή ανταποδοτικών μέτρων

- Απειλή από Υποκατάστατα Προϊόντα: Ασθενής
 - Διαφήμιση του προϊόντος και των πλεονεκτημάτων που αυτό προσφέρει
 - Προσφορά ολιστικής εμπειρίας για τον ταξιδιώτη / επιβάτη
 - Μείωση τελών και λοιπής φορολογίας

- Σχετική Δύναμη Άλλων Ενδιαφερομένων: Ισχυρή
 - Ενέργειες με ανταποδοτικό τέλος για τους όμορους δήμους και κοινότητες
 - Αντιστάθμιση περιβαλλοντικών επιπτώσεων με χρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας

Περιβάλλον Επιχείρησης ΔΑΑ – Ανάλυση Porter



Εικόνα 38: Porter Analysis

3.8.3 Εξωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση Pest(le)

Παρακάτω ακολουθεί μία αναύληση κατά Pest(le) ώστε να διαπιστωθούν αναλυτικά οι δυνάμεις εκείνες που ενεργούν στο εξωτερικό περιβάλλον της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

- Πολιτικό Περιβάλλον
 - Εθνικό / Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Λειτουργίας
 - Ιδιωτικοποίηση Αεροδρομίων
 - Πολιτικές Αεροπορικών Εταιρειών
 - Φορολογία / Φορολογικοί Συντελεστές / Εμπορικοί Κανονισμοί
 - Κανονισμοί Ασφαλείας
 - Εχθροπραξίες Κρατών

- Οικονομικό Περιβάλλον
 - Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση
 - Θετικές Προβλέψεις Ελληνικής Οικονομίας
 - Τιμές Καυσίμων
 - Αυξημένος Συναλλαγματικός Κίνδυνος
 - Εξέλιξη Αεροπορικών Εταιρειών

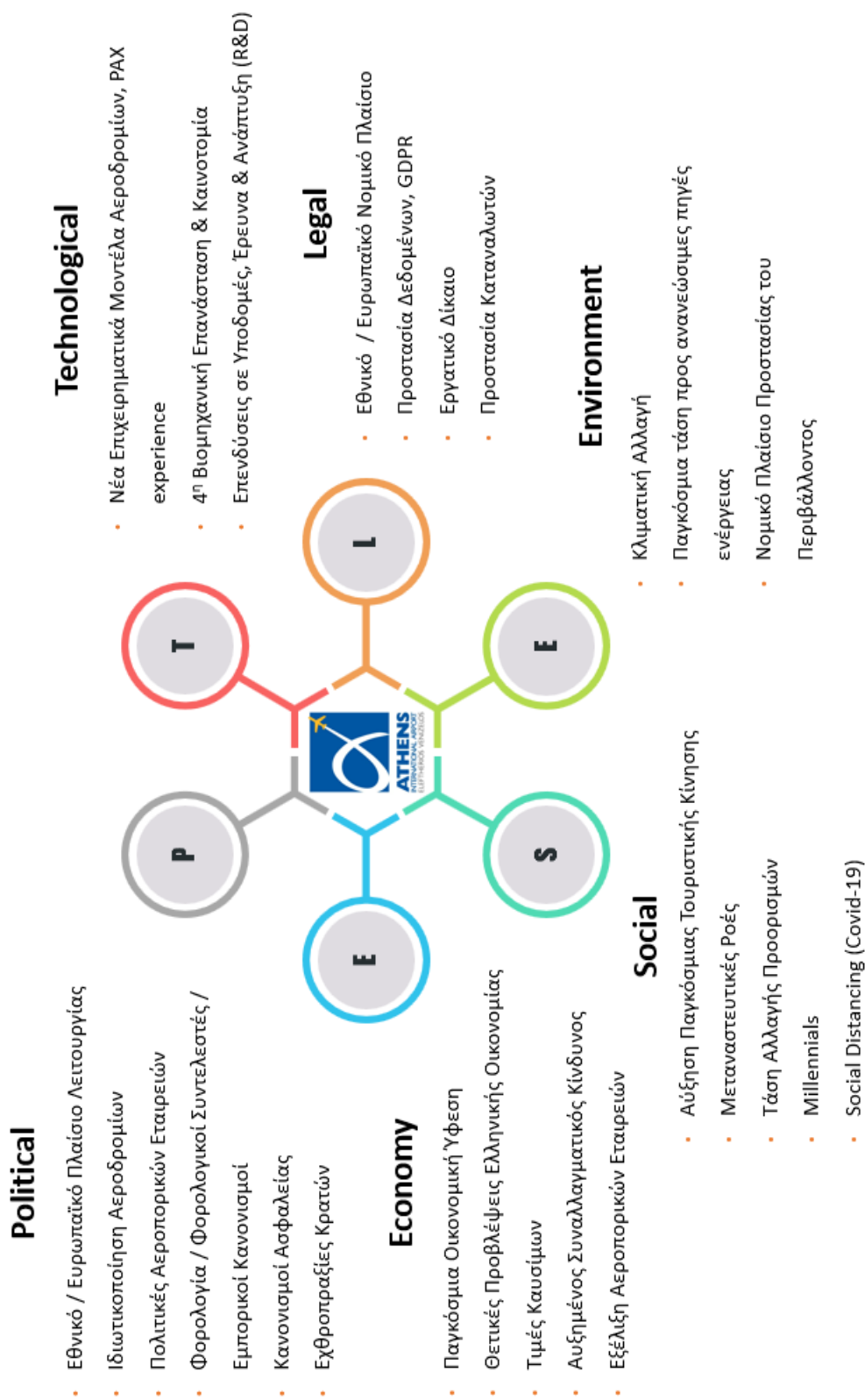
- Κοινωνικό Περιβάλλον
 - Αύξηση Παγκόσμιας Τουριστικής Κίνησης
 - Μεταναστευτικές Ροές
 - Τάση Αλλαγής Προορισμών
 - Millennials
 - Social Distancing (Covid-19)

- Περιβαλλοντικό Περιβάλλον
 - Κλιματική Αλλαγή
 - Παγκόσμια τάση προς ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
 - Νομικό Πλαίσιο Προστασίας του Περιβάλλοντος

- Νομικό Περιβάλλον
 - Εθνικό / Ευρωπαϊκό Νομικό Πλαίσιο
 - Προστασία Δεδομένων, GDPR
 - Εργατικό Δίκαιο
 - Προστασία Καταναλωτών

- Τεχνολογικό Περιβάλλον
 - Νέα Επιχειρηματικά Μοντέλα Αεροδρομίων, PAX experience
 - 4η Βιομηχανική Επανάσταση & Καινοτομία
 - Επενδύσεις σε Υποδομές, Έρευνα & Ανάπτυξη (R&D)

Περιβάλλον Επιχείρησης ΔΑΑ – Ανάλυση Pest(le)



Εικόνα 39: Pest(le) Analysis

3.8.4 Εξωτερικό Περιβάλλον Επιχείρησης – Ανάλυση SWOT

Παρακάτω ακολουθεί μία ανάλυση κατά SWOT ώστε να διαπιστωθούν αναλυτικά τα δυνατά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες αλλά και οι απειλές εκείνες που ενεργούν στο εξωτερικό περιβάλλον της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

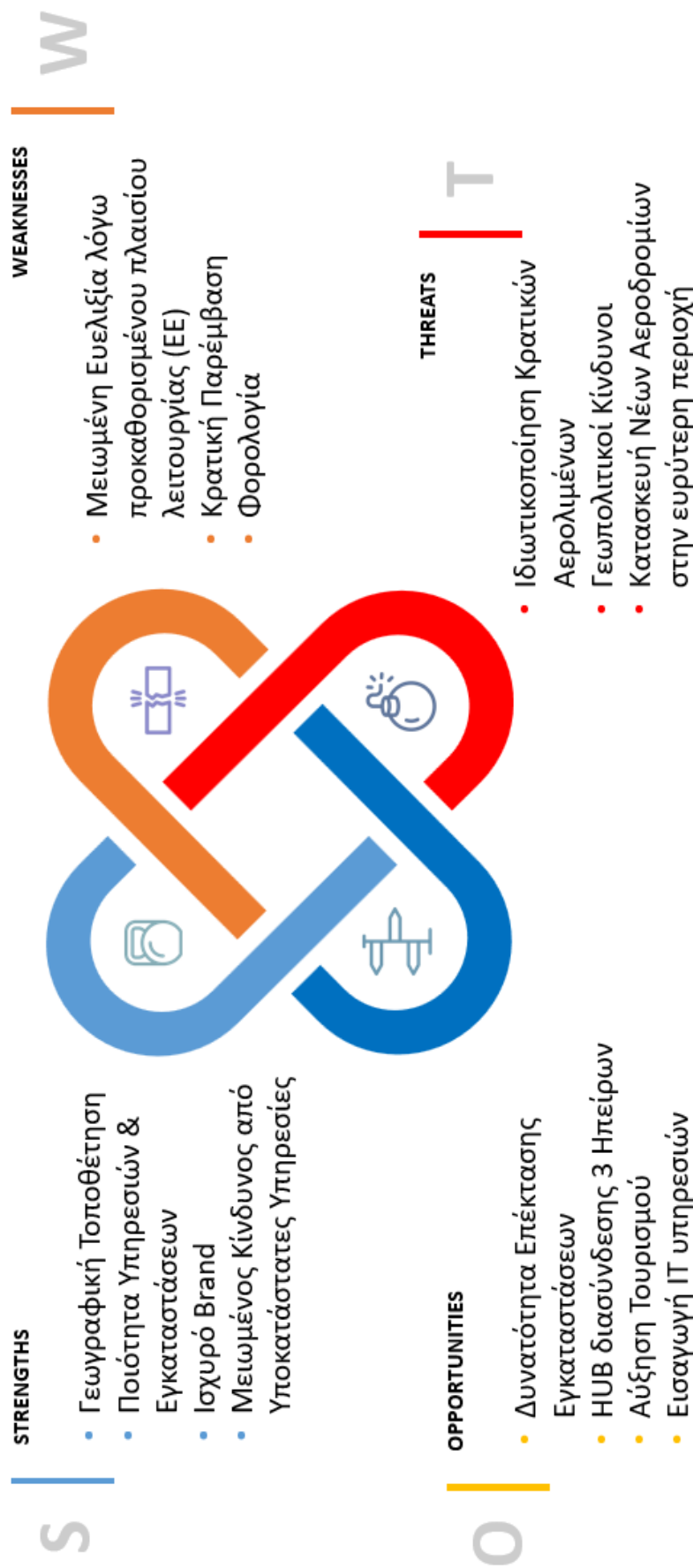
- **Strengths**
 - Γεωγραφική Τοποθέτηση
 - Ποιότητα Υπηρεσιών & Εγκαταστάσεων
 - Ισχυρό Brand
 - Μειωμένος Κίνδυνος από Υποκατάστατες Υπηρεσίες

- **Weaknesses**
 - Μειωμένη Ευελιξία λόγω προκαθορισμένου πλαισίου λειτουργίας (EE)
 - Κρατική Παρέμβαση
 - Φορολογία

- **Opportunities**
 - Δυνατότητα Επέκτασης Εγκαταστάσεων
 - HUB διασύνδεσης 3 Ηπείρων
 - Αύξηση Τουρισμού
 - Εισαγωγή IT υπηρεσιών

- **Threats**
 - Ιδιωτικοποίηση Κρατικών Αερολιμένων
 - Γεωπολιτικοί Κίνδυνοι
 - Κατασκευή Νέων Αεροδρομίων στην ευρύτερη περιοχή

Περιβάλλον Επιχείρησης ΔΑΑ – Ανάλυση SWOT



Εικόνα 40: SWOT Analysis

Κεφάλαιο 4 – Συμπεράσματα

4.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξάχθηκαν από την παρούσα διπλωματική εργασία.

4.2 Συμπεράσματα

Η πανδημία COVID-19 είχε μια εξαιρετικά μεγάλη επίδραση στη λειτουργία ενός σύγχρονου αεροδρομίου της Ευρώπης όπως αυτό της Αθήνας. Τα επίσημα στοιχεία φορέων που παρακολουθούν την επιβατική και αεροπορική κίνηση κατέδειξαν την δυναμική που είχε ο κορονοϊός στο διάστημα 2020 – 2021 τόσο στον ευρωπαϊκό χώρο όσο και σε όλο τον κόσμο.

Η λεπτομερής ανάλυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (ΔΑΑ) καθώς και όλων εκείνων των παραγόντων που συντέλεσαν στον επηρεασμό της αεροπορικής / επιβατικής κίνησης κατέδειξε πως η πανδημία COVID-19 έπαιξε καθοριστικό ρόλο τόσο στην αεροπορική και επιβατική κίνηση αλλά κυρίως, στα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας. Ενδεικτικό είναι το γεγονός πως το έτος 2020, αποτέλεσε τη χειρότερη χρονιά στην ιστορία της εταιρείας με την επιβατική κίνηση να σημειώνει ιστορικά χαμηλά νούμερα.

Η πανδημία που έπληξε τις αερομεταφορές διεθνώς, τα μέτρα περιορισμού μετακινήσεων και η τεράστια μείωση στη ζήτηση για ταξίδια, είχε ως αποτέλεσμα το αρνητικό πρόσημο για το αεροδρόμιο της Αθήνας που κατέγραφε από το 2014 υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης, όπως κατέδειξαν τα στοιχεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) επιδεινώθηκε ραγδαία κατά το δεύτερο τρίμηνο 2020, λόγω των εκτεταμένων μέτρων αποκλεισμού χωρών που είχαν ως αποτέλεσμα την αναστολή πτήσεων αεροπορικών εταιρειών. Άμεσο αποτέλεσμα ήταν η πτώση της επιβατικής κίνησης σε ιστορικά χαμηλά νούμερα για το «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης βρέθηκαν, όπως ήταν φυσικό και οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, μετρώντας απώλειες και ζημιές πολλών εκατομμυρίων ευρώ. Πολλές από αυτές μάλιστα κατέφυγαν σε αναζήτηση κρατικής βοήθειας ώστε να επιβιώσουν και να μπορέσουν να συνεχίσουν το πτητικό τους έργο.

Χαρακτηριστικές ήταν και οι δηλώσεις του Γενικού Διευθυντή της IATA: “Πρόκειται, αναμφίβολα, για τη σοβαρότερη κρίση που ο κλάδος έχει ποτέ γνωρίσει”.

Τα μέτρα ωστόσο που κατάφερε να πάρει η εταιρεία ώστε να εξομαλύνει την επίδραση της πανδημίας COVID-19 κατέδειξαν πως μια σωστή στρατηγική μπορεί να οδηγήσει, σε βάθος χρόνου, σε καλά αποτελέσματα.

Αυτό μάλιστα αξιολογείται και από το γεγονός πως η εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ανακηρύχθηκε ως το καλύτερο αεροδρόμιο στην Ευρώπη για το 2021 στην κατηγορία 25 – 40 εκ. επιβατών, για τη συνολική λειτουργία του κατά την περίοδο της πανδημίας, τη σταθερή προσήλωσή του στους στόχους του για το περιβάλλον και για την υλοποίηση πρωτοποριακών ψηφιακών υπηρεσιών για το επιβατικό κοινό. Ο θεσμός βραβεύει κάθε χρόνο τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια που ξεχωρίζουν για τις πλέον εξαιρετικές επιδόσεις και πρωτοβουλίες. Η αξιολόγηση για το 2021 επικεντρώθηκε στην καινοτομία και στην ψηφιοποίηση επιβατικών υπηρεσιών και στους στόχους βιωσιμότητας των αεροδρομίων. Η επιτροπή αξιολόγησης του θεσμού Best Airport Awards του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων – ACI Europe, αναγνώρισε ιδιαίτερα τον τρόπο με τον οποίο το αεροδρόμιο της Αθήνας, κάτω από πρωτόγνωρες συνθήκες λόγω της πανδημίας, αντιμετώπισε τις διαρκείς προκλήσεις, στηριζόμενο στη βασική αρχή της ελληνικής φιλοξενίας, επαινώντας επίσης ιδιαίτερα τη συνεχή προσήλωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στους στόχους μείωσης του αποτυπώματος διοξειδίου του άνθρακα. Η κριτική επιτροπή επαίνεσε επίσης ιδιαίτερα τη συνεχή προσήλωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στους στόχους μείωσης του αποτυπώματος διοξειδίου του άνθρακα, διατηρώντας ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα (Level 3+) παρά τη συνεχιζόμενη κρίση. Επιπλέον, η δέσμευση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών να επιτύχει το στόχο για μηδενικές εκπομπές CO₂ ως το 2025 και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, αλλά και η προσπάθεια να αυξήσει τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας, αξιολογήθηκαν εξαιρετικά θετικά. Το βραβείο επισφράγισε και την προσπάθεια που καταβάλλει διαρκώς ο ΔΑΑ, συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας πρόκλησης της πανδημίας.

Αξιοπρόσεκτο είναι ότι, στο πλαίσιο αυτό, από τις αρχές Ιουνίου του 2020, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα της EASA, αρμόδιας αρχής για την ασφάλεια των αερομεταφορών στην Ευρώπη (European Union Aviation Safety Agency), λειτουργώντας ως πιλοτικό αεροδρόμιο εφαρμογής και αξιολόγησης των νέων μέτρων και διαδικασιών υγιεινής και ασφάλειας, με στόχο τη διαμόρφωση των βέλτιστων ευρωπαϊκών πρακτικών και του πλαισίου που επιτρέπει σταδιακά την αποκατάσταση της διασυνδεσιμότητας και της εμπιστοσύνης των ταξιδιωτών στο αεροπορικό ταξίδι.

Φυσικά, εξωγενείς παράγοντες συντέλεσαν επίσης καθοριστικά ώστε να υπάρξει μία «ανακούφιση» για την εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Ένα από αυτούς ήταν και το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών που προέβλεπε αποζημιώσεις για τις εταιρίες εκμετάλλευσης των αεροδρομίων λόγω της πανδημίας του COVID-19, μεταξύ αυτών και του ΔΑΑ. Σκοπός τους νομοσχεδίου ήταν η οικονομική ενίσχυση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (αλλά και των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων Αιγαίου, Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου) που επλήγησαν από το ξέσπασμα της πανδημίας και τους συνακόλουθους περιορισμούς

στις μετακινήσεις. Η εταιρεία του ΔΑΑ έλαβε αποζημίωση 130 εκατομμυρίων μέσω της διαδικασίας των εγκρινόμενων κρατικών ενισχύσεων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 107 παρ.2 περ. β της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, πρόκειται για ρυθμίσεις που βραχυπρόθεσμα θα συνέβαλαν στην αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η πανδημία στην εταιρεία του ΔΑΑ, ενώ μακροπρόθεσμα θα επηρέαζε το σύνολο του πληθυσμού της χώρας, ιδίως τους εργαζόμενους στον κλάδο των μεταφορών.

Κλείνοντας, αξίζει να σημειώσουμε τελικά τους κύριους εκείνους πυλώνες πάνω στους οποίους στηρίχτηκε τόσο η βιωσιμότητα της εταιρείας του «Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.» κατά την περίοδο της πανδημίας αλλά κυρίως η μετέπειτα ανάκαμψη της.

Αυτοί είναι:

1. Μέτρα ενίσχυσης ρευστότητας
2. Πρόγραμμα ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ
3. Συνεργασία με το «Ιατρικό Κέντρο Αθηνών» για διαρκή εσωτερικό έλεγχο του προσωπικού κατά του COVID-19
4. Μέτρα προστασίας του επιβατικού κοινού
5. Διατήρηση παροχών προς τους εργαζομένους της εταιρείας
6. Συνεχή ενημέρωση για όλα τα τελευταία δρώμενα αναφορικά με την πανδημία
7. Εργασία από το σπίτι (work from home) για τους εργαζομένους των οποίων τα καθήκοντα δύναται να εκτελεστούν απομακρυσμένα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για κάθε καταχώρηση αναφέρονται η αρίθμηση, ο τίτλος, ενδεικτικό link καθώς και η χρονολογία εξόρυξης της πληροφορίας.

- [1] Πανδημία COVID-19, https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19, 2022
- [2] Διαθέσιμα Εμβόλια, <https://covid19.trackvaccines.org/country/greece/>, 2022
- [3] COVID-19 Οδηγίες για ταξιδιώτες, <https://eody.gov.gr/>, 2022
- [4] Ημερήσια Αεροπορική Κίνηση, <https://www.eurocontrol.int/Economics/2020-DailyTrafficVariation-States.html>, 2022
- [5] Eurocontrol Data, <https://www.eurocontrol.int/covid19>, 2022
- [6] Flightradar24 Statistics, <https://www.flightradar24.com/data/statistics>, 2022
- [7] AIA statistics, <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures>, 2022
- [8] Πρόγραμμα Συν-Εργασία, <https://covid19.gov.gr/programma-syn-ergasia-sure/>, 2022
- [9] ΔΑΑ-Ιατρικό Κέντρο Αθηνών, <https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/strathgikh-synergasia-toy-die8noys-aerolimena-a8hnwn-me-ton-omilo-iatrikoy-a8hnwn>, 2022
- [10] Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, <http://www.ypa.gr/our-airports>, 2022
- [11] Δελτίο Τύπου ΔΑΑ, <https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/o-die8nhs-aerolimenas-a8hnwn-kalytero-aerodromio-sthn-eyrwph-gia-to-2021-sthn-kathgoria-25-40-ek-epibatwn>, 2022
- [12] Μελέτη IOBE, http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_10122018_REP_GR.pdf, 2022
- [13] VouliWatch, <https://vouliwatch.gr>, 2022
- [14] <https://el.wikipedia.org>, 2022