

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ, ΑΓΟΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ
ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ

JAKUB TOMASZ KAPTURSKI

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

ΧΙΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ, 2012

Στην οικογένειά μου
και στην Στέλλα,

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους εκείνους που με βοήθησαν, ώστε η πραγματοποίηση της πτυχιακής μου εργασίας να έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα και να εκπληρώσει το σκοπό για τον οποίο εκπονήθηκε. Θέλω να ευχαριστήσω:

Τον κ. Αντρέα Παπαθεοδώρου, Αναπληρωτή Καθηγητή του τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων, Σχολή Επιστημών της Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, για τον πολύτιμο χρόνο που διέθεσε, τις κατευθύνσεις και νέες ιδέες που μου έδωσε καθώς και για τη συνεχή καθοδήγηση η οποία συνέβαλε καθοριστικά στην πραγματοποίηση της πτυχιακής εργασίας.

Jakub Tomasz Kapturski
Χίος, 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Απελευθέρωση Αερογραμμών στην Ευρώπη (European Common Aviation Area).....	10
1.1. Εισαγωγή.....	10
1.2. Καθεστώς πριν το 1987.....	10
1.3. Εμπόδια στις διεθνής δραστηριότητες λόγω των προηγούμενων ρυθμιστικών συστημάτων.....	11
1.3.1. Η διαδρομή.....	12
1.3.2. Διορισμός.....	12
1.3.3. Χωρητικότητα.....	13
1.3.4. Τιμολόγηση.....	14
1.3.5. Ιδιοκτησία και έλεγχος.....	14
1.4. Η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης.....	15
1.5. Τα τρία πακέτα της απελευθέρωσης.....	16
1.5.1. Το Πρώτο Πακέτο.....	17
1.5.2. Το Δεύτερο Πακέτο.....	19
1.5.3. Το Τρίτο Πακέτο.....	19
1.6. Σύνοψη Κεφαλαίου.....	20
2. Επιπτώσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών.....	22
στην Ευρωπαϊκή Ένωση	
2.1. Εισαγωγή.....	22
2.2. Πολιτικές και νομικές επιπτώσεις.....	23
2.2.1. Η ρύθμιση του ανταγωνισμού.....	23
2.2.1.1. Άρθρο 81.....	23
2.2.1.2. Άρθρο 82.....	24
2.2.2. Συμμαχίες και Συγχωνεύσεις.....	25
2.2.3. Δικαιώματα του καταναλωτή-επιβάτη.....	27

2.2.3.1. Κανονισμός 889/2002.....	27
2.2.3.2. Κανονισμός 261/2004.....	30
2.2.3.3. Κανονισμός 1107/2006.....	33
2.3. Οικονομικές επιπτώσεις.....	37
2.3.1. Αεροπορική κίνηση στην Ευρώπη.....	39
2.3.2. Συμμετοχή στο ΑΕΠ της Ευρώπης.....	39
2.3.3. Θέσεις εργασίας.....	41
2.3.3.1. Θέσεις εργασίας στις αεροπορικές εταιρίες.....	41
2.3.3.2. Θέσεις εργασίας στα αεροδρόμια.....	46
2.3.3.3. Αεροπορική βιομηχανία.....	47
2.3.3.4. Ιδιωτικές υπηρεσίες εδάφους.....	47
2.3.3.5. Έμμεσες θέσεις εργασίας.....	49
2.3.4. Φορολόγηση, αμοιβές και χρεώσεις στον κλάδο των αερομεταφορών (TFCs).....	49
2.3.5. Μεταφορά τουριστών στην Ελλάδα.....	50
2.4. Κοινωνικές επιπτώσεις.....	52
2.4.1. Ασφάλεια πτήσεων.....	52
2.4.2. Συνθήκες εργασίας.....	54
2.4.3. Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας.....	54
2.4.4. Μεταφορά επιβατών και τουριστικές εμπειρίες.....	55
2.4.5. Αλλαγές στις συνήθειες των ντόπιων.....	56
2.5. Τεχνολογικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.....	57
2.5.1. Εκπομπές CO ₂	57
2.5.2. Τεχνολογικές εξελίξεις αεροσκαφών.....	58
2.5.2.1. Οι 10 τεχνολογίες που διαμόρφωσαν την ευρωπαϊκή αεροπορία.....	59
2.5.3. Το όραμα της IATA για τεχνολογία και το περιβάλλον.....	63
2.5.4. Η εξέλιξη των αεροδρομίων, περίπτωση του Χίθροου.....	67
2.6. Σύνοψη Κεφαλαίου.....	68
3. Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας	
Άγονες Αεροπορικές Γραμμές.....	71

3.1. Εισαγωγή.....	71
3.2. Άγονες Αεροπορικές Γραμμές στην Ευρώπη.....	72
3.3. Άγονες Αεροπορικές Γραμμές, ο Σκοπός και Σημασία.....	73
3.3.1. Ο Σκοπός και η Σημασία.....	73
3.3.2. Καθορισμός της Επιδότησης.....	74
3.3.3. Συμπληρωματικά Μέτρα.....	75
3.4. Η Νομοθεσία.....	75
3.4.1. Το Άρθρο 16.....	76
3.4.2. Το Άρθρο 17.....	81
3.5. Σύνοψη Κεφαλαίου.....	84
4. Άγονες Αεροπορικές Γραμμές στην Ελλάδα.....	86
4.1. Εισαγωγή.....	86
4.2. Τα δρομολόγια.....	86
4.2.1. Οι προορισμοί.....	86
4.2.2. Υποχρεωτικοί ναύλοι.....	93
4.2.3. Άλλες υποχρεώσεις.....	94
4.3. Η σημασία των άγονων γραμμών για την περιφέρεια, η περίπτωση της Μήλου.....	95
4.3.1. Γενικά και οικονομικά στοιχεία της Μήλου.....	96
4.3.1.1. Πρωτογενής Τομέας.....	97
4.3.1.2. Δευτερογενής Τομέας.....	98
4.3.1.3. Τριτογενής Τομέας (Τουρισμός).....	98
4.3.2. Οι συνέπειες των άγονων γραμμών στο νησί της Μήλου.....	98
4.3.2.1. Στοιχεία αεροπορικής κίνησης της αεροπορικής γραμμής <i>Αθήνα – Μήλος</i>	99
4.3.2.2. Πολιτικές επιπτώσεις.....	103
4.3.2.2.1. Συνεργασία Δήμου και Αερολιμένα.....	104
4.3.2.2.2. Συμμετοχή του Δήμου στην βελτίωση και <i>εκσυγχρονισμό του αερολιμένα</i>	104
4.3.2.2.3. Πολιτική προώθησης της Μήλου μέσω	

της άγονης γραμμής.....	104
4.3.2.3. Οικονομικές επιπτώσεις.....	105
4.3.2.3.1. Θέσεις εργασίας.....	105
4.3.2.3.2. Τουριστική ανάπτυξη.....	106
4.3.2.4. Κοινωνικές επιπτώσεις.....	107
4.3.2.4.1. Ταχύτητα και ποιότητα μεταφοράς.....	107
4.3.2.4.2. Ιατρικά θέματα	107
4.3.2.5. Τεχνολογικές επιπτώσεις.....	108
4.3.3. Στοχοθέτηση και Μεθοδολογία.....	109
4.4.Σύνοψη Κεφαλαίου.....	110
5. Συμπεράσματα και Προτάσεις για Περαιτέρω Έρευνα.....	113
Βιβλιογραφία-Αναφορές.....	117
Παράρτημα.....	121

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Διάγραμμα 2.1.</i> Ημερήσιος αριθμός πτήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1997-2006).....	39
<i>Διάγραμμα 2.2.</i> Ποσοστό εξαγωγών εμπορευμάτων μέσω αέρα.....	40
<i>Διάγραμμα 2.3.</i> Θέσεις εργασίας σε αεροπορικές εταιρίες (σε χιλιάδες).....	41
<i>Διάγραμμα 2.4.</i> Πιλότοι ανά αεροσκάφος.....	43
<i>Διάγραμμα 2.5.</i> Σύγκριση του συνολικού ρυθμού μεταβολής της απασχόληση στην ΕΕ με τον ρυθμό μεταβολής της απασχόληση στις αεροπορικές εταιρίες.....	44
<i>Διάγραμμα 2.6.</i> Θέσεις εργασίας σε αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης τον 27 (σε χιλιάδες).....	45
<i>Διάγραμμα 2.7.</i> Απασχόληση στα αεροδρόμια 1997-2006.....	46
<i>Διάγραμμα 2.8.</i> Απασχόληση στις εταιρίες υπηρεσιών εδάφους.....	48
<i>Διάγραμμα 2.9.</i> Συνολικές θέσεις εργασίας προερχόμενες από τον κλάδο των αερομεταφορών.....	49
<i>Διάγραμμα 2.10.</i> Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού και Ολυμπιακής Αεροπορίας την περίοδο 1997-2007.....	51
<i>Διάγραμμα 2.11.</i> Θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα των χωρών μελλών του EASA και τρίτων χωρών παγκοσμίως.....	53
<i>Διάγραμμα 2.12.</i> Συνολικές εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα.....	58
<i>Διάγραμμα 4.1.</i> Αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών στο αεροδρόμιο της Μήλου....	99
<i>Διάγραμμα 4.2.</i> Αριθμός των πτήσεων κατά μέσω όρο στην γραμμή Αθήνα – Μήλος, ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.....	100
<i>Διάγραμμα 4.3.</i> Ο μέσος αριθμός των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν από	

και προς την Μήλο ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.....	101
Διάγραμμα 4.4. Μέσος όρος επιβατών ανά πτήση ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.....	102
Διάγραμμα 4.5. Σκοπός του ταξιδιού επιβατών της άγονης γραμμής σε ποσοστιαίες μονάδες για τα έτη 2009 και 2010.....	103
Πίνακας 1. Ανασκόπηση νέων αεροπορικών συμφωνιών (μετά την δεκαετία του 1970) σε σχέση με τις προηγούμενες.....	16
Πίνακας 2. Ποσό που προστέθηκε στο ΑΕΠ της Ευρώπης το 2006 από τον κλάδο της αεροπορίας.....	40
Πίνακας 3. Μέγιστη τιμή ναύλων σε δρομολόγια άγονων γραμμών.....	93

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Απελευθέρωση Αερογραμμών στην Ευρώπη (European Common Aviation Area)

1.1. Εισαγωγή

Πριν από την διαδικασία η οποία οδήγησε στην σύσταση ενιαίας αεροπορικής αγοράς μεταξύ των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1993, ο αεροπορικός τομέας σε όλη την Ευρώπη αποτελούντο από μια «συλλογή» των εθνικών αγορών. Οι εγχώριες αεροπορικές υπηρεσίες διέπονταν από τους εθνικούς κανόνες οι οποίοι ποίκιλαν από χώρα σε χώρα. Οι διεθνείς αερομεταφορές στην Ευρώπη λειτουργούσαν στα πλαίσια διμερών συμφωνιών μεταξύ ζευγών χωρών. Οι συμφωνίες αυτές περιλάμβαναν αυστηρούς κανόνες χωρητικότητας, εισόδου νέας εταιρίας στην αγορά, ναύλων κ.α. Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν αυτοί οι περιορισμοί, καθώς και η διαδικασία απελευθέρωσης των αερομεταφορών.

1.2. Καθεστώς πριν το 1987

Το συνέδριο του Παρισιού το 1919 και αργότερα η διάσκεψη του Σικάγο το 1944, είχαν ως αποτέλεσμα τον καθορισμό της αρχής ότι ο εναέριος χώρος στα πλαίσια των συνόρων ενός κράτους, ανήκει στο κράτος αυτό, το οποίο έχει και το δικαίωμα να ρυθμίζει τις αεροπορικές υπηρεσίες από, προς και εντός των συνόρων του. Το κάθε κράτος είχε το δικαίωμα διατήρησης μόνο των τοπικών εθνικών εταιριών της αεροπορικής κυκλοφορίας μέσα στα δικά του σύνορα¹.

Μελετώντας την ιστορία των αερομεταφορών, γίνεται αντιληπτό ότι η ανάπτυξη και κανονισμοί των διεθνών αερομεταφορών είναι βασισμένη σε ένα δίκτυο περιοριστικών διμερών συμφωνιών μεταξύ μεμονωμένων κρατών. Το σύστημα αυτό, μεταξύ άλλων, περιόριζε τους αερομεταφορείς στο να αναπτύξουν το

¹ Alexander T. W., 1997. *Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών*. 3^η Έκδοση, Εκδόσεις: ΕΛΛΗΝ

δικό τους δίκτυο διαδρομών βασισμένο σε εμπορικά συμφέροντα². Ο έλεγχος των κανονισμών των αεροπορικών υπηρεσιών των διμερών συμφωνιών συχνά υποστηριζόταν από, μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, κοινοπρακτικές συμφωνίες και το σύστημα συντονισμού της διατίμησης της IATA (International Air Transport Association).

Έως τα τέλη του 1970 οι περισσότερες διμερείς συμφωνίες όριζαν συγκεκριμένους αεροδιαδρόμους (airway) μέσω των οποίων μπορούσαν να πετούν τα αεροσκάφη, τον αριθμό των αερογραμμών που μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν, την χωρητικότητα και την συχνότητα που μπορούσε να προσφερθεί και τις μεθόδους με τις οποίες θα πραγματοποιούνται οι συμφωνίες των ναύλων και φόρων. Αν και όμοια δομημένες, οι διμερείς συμφωνίες διέφεραν σημαντικά σε λεπτομερούς όρους. Επομένως οι κανονιστικοί περιορισμοί ήταν διαφορετικοί από την μια αγορά στην άλλη, με αποτέλεσμα οι διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες π.χ. μεταξύ τεσσάρων χωρών, μπορούσαν να υπαχθούν σε έξι διαφορετικά ρυθμιστικά καθεστώτα.

Οι αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης αντιμετώπιζαν προβλήματα κόστους και απόδοσης ενώ η αεροπορική της αγορά ήταν αυστηρά δομημένη. Οι δαπάνες των εταιριών αυτών ήταν πολύ υψηλότερες από τις δαπάνες των αεροπορικών εταιριών των Ηνωμένων Πολιτειών και υπήρχαν αυστηροί κανόνες όσον αφορά τους ναύλους, την είσοδο στην αγορά, την χωρητικότητα κτλ³.

Οι αεροπορικές εταιρίες δεν ανταγωνίζονταν η μια την άλλη τόσο επιθετικά και δυναμικά όπως σήμερα καθώς η περισσότερες αποτελούσαν την ιδιοκτησία του κράτους. Έτσι, εξαιτίας της έλλειψης του ανταγωνισμού, η διαφορά μεταξύ των επιπτώσεων σε διαφορετικές αγορές ήταν περιορισμένη.

1.3. Εμπόδια στις διεθνείς δραστηριότητες λόγω των προηγούμενων ρυθμιστικών συστημάτων

Έως τον Ιανουάριο του 1993, οι προγραμματισμένες αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ήταν υποταγμένες στους

² Committee on Air Transport (1 December 2005). *The need for greater liberalization of international air transport* (Document n° 304-2/23 Rev.3).

³ Kawagoe, M., 6 September 2008. *Air Transport Deregulation in the EU*. Hokkaido: Hokkaido University.

κανόνες των διμερών συμφωνιών (Air Services Agreements, ASAs)⁴. Συμφωνίες του ίδιου χαρακτήρα εφαρμόζονται και σήμερα μεταξύ χωρών της ΕΕ και χωρών εκτός αυτής. Οι διμερές συμφωνίες είναι στην ουσία διεθνής εμπορικές συμφωνίες, οι οποίες διαφέρουν σε λεπτομέρειες, αλλά έχουν την τάση να ακολουθούν την βασική μορφή η οποία καθορίστηκε στη διάσκεψη του Σικάγο. Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων μιας συμφωνίας, τα βασικά οικονομικά ζητήματα που πρέπει να ρυθμιστούν είναι τα εξής:

- 1) η διαδρομή την οποία θα ακολουθεί το αεροσκάφος,
- 2) ο αριθμός των αεροπορικών εταιριών που θα έχουν το δικαίωμα να δραστηριοποιηθούν στην συγκεκριμένη γραμμή (διορισμός),
- 3) η χωρητικότητα,
- 4) τον τρόπο με τον οποίον θα εισπράττονται οι ναύλοι,
- 5) η απαιτούμενη κυριότητα του αερομεταφορέα.

1.3.1. Η διαδρομή

Ίσως το πιο θεμελιώδες θέμα το οποίο ρυθμίζεται σε μια διμερές συμφωνία είναι το αν ένα κράτος επιτρέψει σε ένα αεροσκάφος άλλης χώρας να εισέρθει στο εναέριο του χώρο, που και αν του επιτρέπεται να προσγειωθεί, και μεταξύ ποιών σημείων της διαδρομής θα φορολογείται⁵. Οι αεροδιάδρομοι που επιτρέπεται να ακολουθήσει ένα αεροσκάφος είναι καταγραμμένοι και επισυνημμένοι μαζί με την συμφωνία⁶. Η πιο περιοριστική ρύθμιση αφορά τον καθορισμό διάφορων σημείων μεταξύ των οποίων ένα αεροσκάφος μπορεί να επιχειρεί.

1.3.2 Διορισμός

Μετά τον καθορισμό των αεροδιαδρόμων, ακολουθεί ο περιορισμός του αριθμού των αερογραμμών οι οποίες θα επιχειρούν στην συγκεκριμένη διαδρομή. Έως το 1970 οι περισσότερες συμφωνίες επέτρεπαν σε μόνο μια εταιρία από κάθε πλευρά να δραστηριοποιείται και να ακολουθεί την καθορισμένη διαδρομή (μονός

⁴ European Commission, 1997. The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport.

⁵ European Commission, 1997. The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport.

⁶ ICAO, February 2003. *European Experience Of Air Transport Liberalization*.

διορισμός). Κάποιες συμφωνίες επέτρεπαν την επιχείρηση δυο εταιριών (διπλός διορισμός), και κάποιες άλλες απεριόριστο αριθμό (πολλαπλός διορισμός). Η διμερής συμφωνία μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και Ηνωμένου Βασιλείου, για παράδειγμα, γνωστή ως Bermuda II, επέτρεπε την χρήση μιας καθορισμένης διαδρομής μόνο σε μια εταιρία της κάθε πλευράς, εκτός από δυο διαδρομές για τις οποίες θα γινόταν διπλός διορισμός. Από το 1977, οι διμερής συμφωνίες τροποποιήθηκαν έτσι ώστε να μην επιτρέπεται αποκλειστικά μονός διορισμός. Μια έρευνα του ECAC (European Civil Aviation Conference) το 1982 απέδειξε ότι περίπου τα δυο τρίτα των ευρωπαϊκών διμερών συμφωνιών δεν καθόρισαν όρια στον αριθμό των αεροπορικών εταιριών, ενώ το ένα τρίτο αποτελούσαν μονό διορισμό. Στην πράξη όμως, μόνο το 8% του συνόλου των κρατών-ζευγαριών και το 2% των πόλεων-ζευγαριών επιχειρούσαν με πάνω από μια αεροπορική εταιρία.

1.3.3. Χωρητικότητα

Ένα ουσιώδες κομμάτι των διμερών συμφωνιών αποτελούσε η χωρητικότητα. Αυτή μπορεί να περιοριστεί με διάφορους τρόπους. Περιορισμός των αριθμών των πτήσεων που μπορεί να εκτελέσει η εταιρία της κάθε πλευράς, καθορισμός του τύπου των αεροσκαφών που μπορούν να χρησιμοποιήσουν, είναι δυο από αυτούς⁷. Εναλλακτικά καθοριζόταν άμεσα ο αριθμός των καθισμάτων. Η περιοριστική μορφή του κανονισμού μπορούσε να απατήσει τον χωρισμό της χωρητικότητας στην μέση, δηλαδή το 50% των επιβατών θα ταξίδευε με την εταιρία της μιας χώρας, και το άλλο 50% με την εταιρία της άλλης⁸. Οι πιο ελαστικές συμφωνίες επέτρεπαν στην μια πλευρά να μεταφέρει το 60% της χωρητικότητας, και κάποιες ακόμα πιο ελαστικές το 70%. Η συμφωνία μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και Ολλανδίας για παράδειγμα, δεν επέβαλε κανένα περιοριστικό μέτρο χωρητικότητας. Επίσης το όριο στην αύξηση της χωρητικότητας, το οποίο δεν επιτρεπόταν να ξεπεραστεί, ήταν ρυθμιζόμενο.

⁷ European Commission, 1997. The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport.

⁸ Armstrong, K.A., Bulmer, S.J., 1998. The Governance of the Single European Market. *Manchester University Press*.

1.3.4. Τιμολόγηση

Ένα άλλο σημαντικό άρθρο στις διμερές συμφωνίες αφορούσε την τιμολόγηση, δηλαδή την διαδικασία έγκρισης των ναύλων των επιβατών και των κόμιστρων των φορτίων. Ο καθορισμός των κόμιστρων όμως δεν είναι εύκολη υπόθεση. Εάν η κυβέρνηση αποφασίσει ποιο επίπεδο του κομίστρου θα είναι κατάλληλο, η επιβολή αυτού δεν θα είναι εύκολη. Και αν αποφασιστεί ένα επίπεδο κομίστρου Α σε μια χώρα, τότε η επιβολή επιπέδου διαφορετικού από αυτό σε μια άλλη χώρα θα είναι ακόμη πιο δύσκολη. Επιπλέον δυσκολία, ακόμα και αν δυο κράτη συνεργάζονται, είναι η ύπαρξη εναλλακτικών έμμεσων διαδρομών μεταξύ των κρατών αυτών.

Η τιμολόγηση την δεκαετία του 1950 περιλάμβανε μνεία από τιμολογιακές διαδικασίες της IATA, και δέσμευε της αεροπορικές εταιρίες να εφαρμόζουν κόμιστρα τα οποία είχαν συμφωνηθεί σε συνέδρια της IATA, με την κυβέρνηση να τα εγκρίνει αμέσως. Τα μνεία αυτά είχαν σταδιακά αποσυρθεί από τις διμερές συμφωνίες, και σήμερα δεν αποτελούν πια θέμα, ωστόσο οι σύγχρονες διμερές συμφωνίες υποχρεώνουν τους αερομεταφορείς να προωθούν κόμιστρα σε λογικά επίπεδα.

Η ρύθμιση των κόμιστρων και της τιμολόγησης γενικά παίρνει τις παρακάτω μορφές, διατυπωμένες με σειρά από τη πιο περιοριστική έως την πιο απελευθερωμένη:

1. Διπλή έγκριση (οι δυο κυβερνήσεις πρέπει να εγκρίνουν τα κόμιστρα),
2. Έγκριση του κράτους προέλευσης (η κυβέρνηση μόνο του κράτους προέλευσης εγκρίνει τα κόμιστρα),
3. Διπλή απόρριψη,
4. Καμία κρατική παρέμβαση

1.3.5. Ιδιοκτησία και έλεγχος

Το περιεχόμενο των διμερών συμφωνιών δίνουν το δικαίωμα σε κάθε κράτος να αρνηθεί να δεχθεί ένα αερομεταφορέα ο οποίος δεν είναι κρατικός. Αυτό έγινε με σκοπό να αποφευχθεί η ανυπακοή στους εργασιακούς νόμους και τεχνικούς κανονισμούς.

Οι διμερείς συμφωνίες κάλυπταν επίσης διοικητικά θέματα όπως ο ορισμός των όρων που χρησιμοποιούνται στην συμφωνία, την αμοιβαία αναγνώριση των αεροσκαφών και των αδειών των πληρωμάτων και πιστοποιητικών, την δέσμευση ότι η χρέωση των αεροδρομίων θα βρίσκεται σε λογικά επίπεδα, το δικαίωμα της μεταβίβασης των εισπράξεων από πώληση εισιτηρίων από χώρα σε χώρα, την αποφυγή διπλής μεταχείρισης των φορολογικών εσόδων, τις διαδικασίες της τροποποίησης ή τερματισμού της συμφωνίας.

1.4. Η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και μέσα στην δεκαετία του 1980, η αυξανόμενη τάση για την απελευθέρωση των αερογραμμών, η οποία ξεκίνησε στις Ηνωμένες Πολιτείες, εξαπλώθηκε σε όλη την παγκόσμια αεροπορική αγορά. Το 1978 υπογράφηκαν διμερές συμφωνίες, τις οποίες χαρακτήριζε ένα «απελευθερωμένο κλήμα», μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και διάφορων χωρών της Ευρώπης όπως Γερμανία, Βέλγιο και Ολλανδία. Το 1984 η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο απελευθέρωσαν τις αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ τους, εφαρμόζοντας υπερφιλελεύθερη διμερές συμφωνία, και στην συνέχεια, οι δυο χώρες, προσπάθησαν να υπογράψουν ανάλογες συμφωνίες και με άλλες χώρες της Ευρώπης.

Αυτές οι σημαντικές για την προσπάθεια της απελευθέρωσης των αερογραμμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση συμφωνίες παρουσιάζονται παρακάτω⁹:

- ***Ηνωμένο Βασίλειο-Ολλανδία (Ιούνιος 1984)***. Ελεύθερη πρόσβαση στους αεροδιαδρόμους, ελεύθερη χωρητικότητα.
- ***Ηνωμένο Βασίλειο-Γερμανία (Δεκέμβριος 1984)***. Ελεύθερη πρόσβαση στους αεροδιαδρόμους, ελεύθερη χωρητικότητα, κανόνες της χώρας προέλευσης μόνο για εκπτώσεις που αφορούν ναύλους.
- ***Ηνωμένο Βασίλειο-Λουξεμβούργο (Μάρτιος 1985)***. Ελεύθερη πρόσβαση στους αεροδιαδρόμους, ελεύθερη χωρητικότητα. Διπλή απόρριψη των ναύλων.
- ***Ηνωμένο Βασίλειο-Ολλανδία (Ιούνιος 1985)***. Σύμφωνα με την συμφωνία με το Λουξεμβούργο.

⁹ European Commission, 1997. The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport.

- **Ηνωμένο Βασίλειο-Γαλλία (Σεπτέμβριος 1985).** Χωρητικότητα 55%-45% (ενώ η πριν ήταν 50%-50%), ελεύθερη είσοδος, καμία αλλαγή στους ναύλους.
- **Ηνωμένο Βασίλειο-Βέλγιο (Οκτώβριος 1985).** Ελεύθερη πρόσβαση στους αεροδιαδρόμους, ελεύθερη χωρητικότητα. Διπλή απόρριψη των ναύλων.
- **Ηνωμένο Βασίλειο-Ελβετία (Δεκέμβριος 1985).** Ελεύθερη πρόσβαση στους αεροδιαδρόμους, ελεύθερη χωρητικότητα, κανόνες της χώρας προέλευσης μόνο για εκπτώσεις που αφορούν ναύλους.

Παρακάτω παρουσιάζεται μια γενική ανασκόπηση των νέων συμφωνιών σε σχέση με τις παλιές:

Πίνακας 1. Ανασκόπηση νέων αεροπορικών συμφωνιών (μετά την δεκαετία του 1970) σε σχέση με τις προηγούμενες.

	ΝΕΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ	ΠΑΛΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ
Αεροδιάδρομοι	Ανοιχτή πρόσβαση	Ορισμένα σημεία
Διορισμός	Ελεύθερος αριθμός	Ένας αερομεταφορέας από κάθε πλευρά
Επιτρεπόμενη χωρητικότητα	Πιο απελευθερωμένη (σε κάποιες περιπτώσεις πλήρως ελεύθερη)	Μοιρασμένη κατά 50%-50%
Ναύλοι	Δεν εγκρινόταν μόνο όταν διαφωνούσαν οι κυβερνήσεις	Χρειαζόταν έγκριση των δυο κυβερνήσεων (διαπραγματεύσεις μέσω της IATA)
Ιδιοκτησία του αερομεταφορέα	Εθνικός	Καμία αλλαγή

Πηγή. The Single Market Review. Volume 2 Air Transport

1.5. Τα τρία πακέτα της απελευθέρωσης

Οι παραπάνω συμφωνίες αποτελούσαν την αρχή τεράστιων αλλαγών στην Ευρωπαϊκή Αεροπορία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθέρωσε τον τομέα των αερομεταφορών. Η αλλαγή αυτή έγινε σε τρία στάδια, γνωστά ως το Πρώτο Πακέτο,

το Δεύτερο Πακέτο και το Τρίτο Πακέτο. Στους επόμενους παραγράφους θα αναλυθούν οι αλλαγές οι οποίες έγιναν σε κάθε ένα από αυτά τα πακέτα.

1.5.1. Το Πρώτο Πακέτο

Το 1979 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Μνημόνιο Πολιτικής Αεροπορίας Νούμερο 1, το οποίο καθόριζε γενικούς στόχους της πολιτικής των αερομεταφορών. Το μνημόνιο αυτό προκάλεσε ένα κύμα συζητήσεων που αφορούσαν την απελευθέρωση αερομεταφορών στην Ευρώπη.

Έως το 1984 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έγινε ακόμα πιο δραστήρια ως προς το θέμα αυτό και προχώρησε σε συγκεκριμένες προτάσεις εκδίδοντας το Μνημόνιο Πολιτικής Αεροπορίας Νούμερο 2, το οποίο προτείνει περαιτέρω απελευθέρωση των αερομεταφορών¹⁰.

Το Δεκέμβριο του 1987 έγινε ένα μεγάλο βήμα στην προσπάθεια απελευθέρωσης των αερογραμμών στην Ευρώπη, όταν αποφασίστηκε η εφαρμογή, από 1 Ιανουαρίου 1988, απελευθερωτικών μέτρων τα οποία περιλάμβαναν:

1. Ρύθμιση των εφαρμογών των κανόνων ανταγωνισμού στις αερομεταφορές (Council Regulation No 3975/87).
2. Ρύθμιση των εφαρμογών της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών (Council Regulation No 3976/87).
3. Οδηγίες σχετικές με ναύλους (Council Directive No 87/601/EEC).
4. Αποφάσεις σχετικές με το μοίρασμα των ποσοστών της χωρητικότητας και του εισόδου στην αγορά (Council Decision 87/602/EEC).

Ακολουθώντας τα παραπάνω μέτρα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τερμάτισε διαδικασίες τις οποίες είχε ξεκινήσει κατά δεκατριών ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών και έθεσε διάφορες προϋποθέσεις ώστε να επιτραπεί η συνέχεια κάποιων συνεργασιών.

Η Επιτροπή, δημοσίευσε τον Οκτώβριο του 1989 μια έκθεση η οποία εξέτασε την εφαρμογή των ανώτερων μέτρων (COM(89) 476 final). Η έκθεση αυτή βασίστηκε σε ερωτηματολόγια τα οποία συμπληρώθηκαν από κάθε κράτος μέλος, εξαιρούντο η

¹⁰ Kawagoe, M., 6 September 2008. *Air Transport Deregulation in the EU*. Hokkaido: Hokkaido University.

Δανία. Σε γενικές γραμμές, ανέφεραν ευνοϊκές εξελίξεις όσον αφορά την κίνηση, την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα, σε πλαίσια σταθερής οικονομικής ανάπτυξης, ελάχιστες αλλαγές τόσο σε τιμές καυσίμων όσο και των οικονομικών συνθηκών.

Το επίπεδο των ναύλων αυξανόταν ελάχιστα, περισσότερο ή λιγότερο του πληθωρισμού. Η επιτρεπόμενη ευελιξία εκπτώσεων στους ναύλους χρησιμοποιήθηκε από ελάχιστες αεροπορικές εταιρίες, ενώ δεν ζητήθηκε καθόλου από πέντε Κράτη-Μέλη. Ο αριθμός των δρομολογίων των πολλαπλών προορισμών, αν και αυτά αφορούν μόνο πέντε κράτη, αυξήθηκε από 22 το 1987 σε 33 το 1989. Η χωρητικότητα, και ο χωρισμός της μεταξύ των διμερών συμφωνιών, παρέμεινε σταθερή.

Μια έρευνα στο Ηνωμένο Βασίλειο (CAA, 1993) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι χάρη του πρώτου πακέτου απελευθέρωσης, ένας σημαντικός αριθμός μικρών αεροπορικών εταιριών ήταν σε θέση να εισέλθει σε μερικά από τα πιο σημαντικά ενδοκοινοτικά δρομολόγια προσφέροντας χωρητικότητα και ναύλους που αυτές επιθυμούσαν. Το γεγονός αυτό αφορούσε τόσο τις ήδη υπάρχουσες εταιρίες, όπως την British Midland και την Hamburg Airlines, όσο τις νεοσύστατες, όπως η Air Europe και Ryanair. Ωστόσο, το αρχικό όριο της χωρητικότητας 55%-45% μεταξύ χωρών-ζευγών αποτελούσε εμπόδιο για της Βρετανικές αεροπορικές εταιρίες στα δρομολόγια προς Γαλλία και Πορτογαλία. Ένας μεγάλος αριθμός δρομολογίων είχε ξεκινήσει κυρίως από την Aer Lingus μέσω του κόμβου του Μάντσεστερ, αλλά κάποιες εταιρίες θεώρησαν αυτήν την αύξηση της χωρητικότητας (κατά 30%) υπερβολικά περιοριστική.

Το 1989 οι συμφωνίες συνεργασίας στις οποίες συμμετείχαν η Air France με την Iberia, Alitalia, London City Airways, Brymon, και NFD είχαν αμφισβητηθεί από την Επιτροπή, ενώ οι περιφερειακές αεροπορικές εταιρίες είχαν την άδεια να συνεχίσουν τις αλλαγές, όπου χρειαζόταν, στις συμφωνίες.

1.5.2. Το Δεύτερο Πακέτο

Τον Ιούλιο του 1990 αποφασίστηκε η περεταίρω πρόοδος της απελευθέρωσης των αερογραμμών στην Ευρώπη, με την εφαρμογή του δεύτερου πακέτου μέτρων από την 1 Νοεμβρίου 1990. Αυτό αφορούσε τα εξής¹¹:

1. Είσοδος στην αγορά (Council Regulation (EEC) No 2343/90),
2. Αεροπορικοί ναύλοι (Council Regulation (EEC) No 2342/90),
3. Κανονισμός σχετικά με την εφαρμογή της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών (Council Regulation (EEC) No 2344/90)

Οι παραπάνω κανονισμοί ήταν βασισμένοι στην, λιγότερο απελευθερωτική, πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι οποία εμφανίστηκε τον Ιούνιο του 1989. Συγκεκριμένα, η πρόταση για διαδοχικές ενδομεταφορές (περιορισμένης στο 33% μέσης χωρητικότητας) απορρίφθηκε, και η πρόταση του ασφαλούς δίκτυ χωρητικότητας, 75%-25%, τροποποιήθηκε στο 60%-40%. Τα άλλα κομμάτια του πακέτου παρέμειναν, σε μεγαλύτερο βαθμό, αμετάβλητα.

Οι κύριες αλλαγές που έγιναν από το Πρώτο Πακέτο αφορούσαν κάποιες μειώσεις των ορίων για την πολλαπλή ανάθεση και μια περεταίρω χαλάρωση του μεριδίου χωρητικότητας. Η είσοδος σε δρομολόγια έγινε πιο εύκολη και μεγαλύτερο εύρος των ναύλων ήταν να υπόκεινται σε αυτόματη έγκριση.

1.5.3. Το Τρίτο Πακέτο

Όπως υποδηλώνει το όνομα του, το Τρίτο Πακέτο μέτρων, αντιπροσώπευε το αποκορύφωμα της σταδιακής διάλυσης των διμερών περιορισμών οι οποία ξεκίνησε το 1988 με την εφαρμογή του Πρώτου Πακέτου. Τα μέτρα αυτά, για πρώτη φορά στον τομέα των αερομεταφορών, εφάρμοζαν την θέσπιση κοινών κριτηρίων χορήγησης αδειών για τις αεροπορικές εταιρίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹².

¹¹ European Commission, 1997. *The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport*.

¹² ICAO, February 2003. *European Experience Of Air Transport Liberalization*.

Το Τρίτο Πακέτο απορύθμισε σε μεγάλο βαθμό τις αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αλλά και εγχώριων υπηρεσιών από 1997). Αποτελείτο από τους παρακάτω τρεις κανονισμούς οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου 1993, για τις δώδεκα χώρες που πρώτο μπήκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τον Αύγουστο του 1993 για την Σουηδία, τον Ιούλιο του 1994 για την Φινλανδία και την Αυστρία¹³:

1. Παροχή αδειών στους αερομεταφορείς (Council Regulation (EEC) No 2407/92),
2. Είσοδος στην αγορά (Council Regulation (EEC) No 2408/92),
3. Ναύλοι και κόμιστρα (Council Regulation (EEC) No 2409/92),

Η παροχή αδειών στους αερομεταφορείς, προς το παρόν, διενεργούνται από τις κυβερνήσεις, οι οποίες εφαρμόζαν ενιαίες διαδικασίες που προβλέπονται από τους κανονισμούς.

Επίσης θα δημιουργούνταν μια μορφή προστασίας για μικρές «περιφερειακές» αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες επιχειρούν σε λιγότερο σημαντικά δρομολόγια. Τα Κράτη-Μέλη είχαν το δικαίωμα να επιβάλουν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (public service obligation) σε τακτικά δρομολόγια προς αεροδρόμια τα οποία είτε εξυπηρετούν μια αναπτυσσόμενη περιφέρεια είτε η κίνηση προς αυτά είναι χαμηλή αλλά είναι ζωτικής οικονομικής σημασίας για μια περιοχή. Η αναλυτική παρουσίαση του ρόλου των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πραγματοποιηθεί στο τρίτο κεφάλαιο.

Με τελική κίνηση το Τρίτο Πακέτο, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποκτάει ένα απελευθερωμένο κλάδο των αερομεταφορών, ο οποίος παίρνει τον δρόμο για την τελική, σημερινή του μορφή.

1.6. Σύνοψη Κεφαλαίου

Στο παρόν κεφάλαιο, παρουσιάστηκε κατά έναν σύντομο τρόπο το «ταξίδι» των αερομεταφορών της Ευρώπης προς την απελευθέρωση.

¹³European Commission, 1997. The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport.

Το «ταξίδι» αυτό ξεκίνησε από ένα καθεστώς αυστηρών κανονισμών και διαπραγματεύσεων, ξεκινώντας από την επιβολή των αεροδιαδρόμων των αεροσκαφών, χωρητικότητας, τιμολόγησης κτλ. Όλοι οι αναφερόμενοι παράγοντες στο πρώτο κομμάτι του κεφαλαίου, δεν άφηναν περιθώρια ανάπτυξης στις αεροπορικές εταιρείες, είτε αυτό αφορά τα οικονομικά μεγέθη είτε την παροχή υπηρεσιών άξιων να ικανοποιήσουν τις κοινωνικές ανάγκες των Ευρωπαίων ταξιδιωτών.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, ένα κλίμα απελευθέρωσης των αερομεταφορών, κυριάρχησε στην Ευρώπη και οι πρώτες χώρες, αντιλαμβανόμενες την σημασία της ελεύθερης αγοράς, άρχισαν να ελαττώνουν τους περιορισμούς στις διμερές συμφωνίες. Η Γερμανία, το Βέλγιο, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία, έκανα τα πρώτα μεγάλα βήματα.

Αυτό το οποίο ακολουθεί, είναι μια σειρά από διαδοχικές κινήσεις εφαρμοσμένες από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τελικό σκοπό την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών μεταξύ των Κρατών Μελών.

Το Πρώτο Πακέτο απελευθέρωσης, έδωσε μια σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των αερογραμμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κάποια δρομολόγια παρουσίασαν αύξηση στην συχνότητα εκτέλεσης τους, δημιουργήθηκαν νέες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είχαν το δικαίωμα πλέον να επιχειρήσουν σε κάποιες διαδρομές.

Το 1990, τέθηκε σε εφαρμογή το Δεύτερο Πακέτο της απελευθέρωσης. Αυτό με την σειρά του αφορούσε κάποιες αλλαγές στις συμφωνίες οι οποίες αφορούσαν την χωρητικότητα και την περαιτέρω διευκόλυνση εισόδου μιας εταιρείας σε κάποιο δρομολόγιο.

Από τις αρχές έως τα μέσα του 1990, ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθερώνεται, με την εφαρμογή του Τρίτου Πακέτου. Αυτό αφορά τις εκδόσεις αδειών στους αερομεταφορείς, εφαρμογή των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άγονων γραμμών), την ελεύθερη είσοδο στην αγορά και την προστασία των μικρών περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Επιπτώσεις της Απελευθέρωσης των Αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

2.1. Εισαγωγή

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκε συνοπτικά η διαδικασία της απελευθέρωσης αερογραμμών μεταξύ χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Όπως μπορεί να είναι αντιληπτό, το γεγονός αυτό έχει συνέπειες σε πολλούς τομείς. Στο παρόν κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια σύντομη παρουσίαση και ανάλυση των συνεπειών αυτών οι οποίες παρατηρούνται στους κλάδους της πολιτικής, οικονομικής, κοινωνικής και τεχνολογικής δραστηριότητας καθώς και στο περιβάλλον.

Στο σημείο αυτό θεωρείται σκόπιμο να αναφερθεί ένα κομμάτι της ανακοίνωσης της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών:

«Η ελευθέρωση του τομέα των αερομεταφορών στην Ευρώπη είναι μεγάλη επιτυχία: η αεροπορική κίνηση τριπλασιάστηκε στην Ευρώπη στο διάστημα μεταξύ 1980 και 2000. Μεταξύ 1992 και 2005 ο αριθμός των ενδοκοινοτικών διαδρομών αυξήθηκε κατά 150%. Οι Ευρωπαίοι πολίτες έχουν πλέον στη διάθεσή τους ευρύ φάσμα αεροπορικών δρομολογίων σε προσιτές τιμές.»¹⁴

¹⁴ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 24/1/2007. Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη, (COM (2006) 819) Τελικό. Βρυξέλες.

2.2. Πολιτικές και νομικές επιπτώσεις

Οι αλλαγές των κανονισμών οι οποίοι οδήγησαν στην απελευθέρωση των αερογραμμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίοι αναφέρονται στο πρώτο κεφάλαιο, είχαν σαν αποτέλεσμα την αλλαγή κάποιων πολιτικών και νόμων-κανονισμών. Στο παρόν υποκεφάλαιο θα παρουσιαστούν κάποιες από αυτές τις αλλαγές.

Αρχικά θα παρουσιαστούν άρθρα τα οποία ρυθμίζουν την ανταγωνιστικότητα εντός της Ένωσης. Στην συνέχεια θα γίνει μια σύντομη αναφορά στους όρους συμμαχίας και συγχώνευσης καθώς και στην πορεία τους από το 1992.

Η μεγαλύτερη βαρύτητα θα δοθεί στα δικαιώματα τα οποία έχει ο επιβάτης των αερογραμμών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και όταν ταξιδεύει προς και από αυτήν.

2.2.1 Η ρύθμιση του ανταγωνισμού

Η ρύθμιση του ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση διέπεται κυρίως από τις διατάξεις των Άρθρων 81 και 82 της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Συλλογικά καθορίζουν τις γενικές αρχές του δικαίου του ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η επίδραση των δύο αυτών άρθρων στον κλάδο των αερομεταφορών είναι πολύ σημαντική, δεδομένου ότι υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός διμερών και πολυμερών συμφωνιών οι οποίες μπορούν να αφορούν τους ναύλους, την χωρητικότητα κτλ.

2.2.1.1. Άρθρο 81

Το Άρθρο 81 απαγορεύει κάθε είδους συμφωνία μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, η οποία έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η οποία ενδέχεται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Ισχύει τόσο για τις ιδιωτικές όσο και για τις δημόσιες εταιρίες του κλάδο των αερομεταφορών. Έχει μεγάλη σημασία το γεγονός, ότι το υπό ανάλυση άρθρο προβάλλει εξαιρέσεις, όχι μόνο για τις επιμέρους συμφωνίες αλλά και για κατηγορίες συμφωνιών (block exemptions).

Παράδειγμα εφαρμογής του Άρθρου 81

Lufthansa-SAS

Το 1995 η Lufthansa και η SAS υπέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια συμφωνία συνεργασίας, η οποία θα δημιουργούσε ένα ολοκληρωμένο σύστημα αερομεταφορών, μεταξύ των δύο αεροπορικών εταιριών. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι νέες συνθήκες που θα είχαν δημιουργηθεί, θα περιόριζαν τον πραγματικό και δυνητικό ανταγωνισμό στα δρομολόγια μεταξύ της Γερμανίας και Σκανδιναβίας. Αυτό κατά επέκταση θα επηρέαζε το εμπόριο μεταξύ Κρατών Μελλών, άρα η συμφωνία αυτή ήταν ασυμβίβαστη με το Άρθρο 81.

2.2.1.2 Άρθρο 82

Το Άρθρο 82 αφορά την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης. Έχει διαπιστωθεί ότι η δυσκολία της εφαρμογής του άρθρου αυτού στον κλάδο των αεροπορικών υπηρεσιών είναι ο προσδιορισμός των σχετικών προϊόντων και γεωγραφικών αγορών στις οποίες η δεσπόζουσα θέση πρέπει να αξιολογηθεί.

Το Άρθρο 82 είναι πολύ σημαντικό για τον κλάδο των αερομεταφορών. Αυτό συνδέεται με το γεγονός ότι οι εθνικοί αερομεταφορείς έχουν κληρονομήσει ισχυρές θέσεις στις παραδοσιακές εγχώριες διαδρομές και έχουν την δυνατότητα να εμποδίσουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, ιδικά όταν πρόκειται για νέο εισερχόμενη εταιρία.

Παράδειγμα εφαρμογής του Άρθρου 82

British Midland και Aer Lingus¹⁵

Οι δύο εταιρίες συμμετείχαν σε διαβουλεύσεις για ναύλους στην διαδρομή Δουβλίνο-Λονδίνο. Όταν μια αεροπορική εταιρία συμμετέχει σε τέτοιου είδους διαβουλεύσεις, είναι υποχρεωμένη να παρέχει αλληλοσυνδεόμενες διευκολύνσεις σε άλλες εταιρίες οι οποίες επιχειρούν στην ίδια διαδρομή. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η

¹⁵ *Commission Decision 92/213/EEC of 26 February 1992 on British Midland v. Aer Lingus.* (IV/33.544 OJ 1992 L 96).

Aer Lingus έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσα θέσεις της, η οποία αρνήθηκε να παρέχει διευκολύνσεις στην British Midland.

2.2.2 Συμμαχίες και Συγχωνεύσεις

Θεωρείται σημαντικό, αρχικά, να προσδιοριστούν οι ορισμοί της συμμαχίας και της συγχώνευσης.

Για το όρο συμμαχία στον κλάδο των αερομεταφορών μπορούμε να δώσουμε τον εξής ορισμό:

Μια στρατηγική συμμαχία των αεροπορικών εταιριών, είναι μια μακροπρόθεσμη εταιρική σχέση μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων που προσπαθούν να ενισχύσουν τα πλεονεκτήματα τους συλλογικά έναντι των ανταγωνιστών τους, ανταλλάσσοντας τους πόρους που βρίσκονται σε ανεπάρκεια, συμπεριλαμβανομένων των περιουσιακών στοιχείων, του σήματος, βελτιώνοντας την ποιότητα των υπηρεσιών κτλ, φτάνοντας έτσι στην μεγαλύτερη κερδοφορία¹⁶.

Ο γενικός ορισμός για τις συγχωνεύσεις είναι ο εξής:

Οι συγχωνεύσεις αναφέρονται στις πτυχές της εταιρικής στρατηγικής, εταιρικής χρηματοδότησης και διαχείρισης που ασχολούνται με την αγορά, την πώληση και τον συνδυασμό των διαφορετικών εταιριών οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν είτε οικονομικά είτε στην περεταίρω ανάπτυξη την αναπτυσσόμενη εταιρία σε έναν κλάδο, χωρίς αυτή να χρειαστεί να δημιουργήσει μια άλλη επιχειρηματική οντότητα¹⁷.

Οι εταιρίες στην Ευρώπη οι οποίες ανήκουν σε διάφορους κλάδους, είχαν πάντοτε την «νομική πολυτέλεια» να κάνουν συγχωνεύσεις, συμμαχίες και να επιδιώκουν την ενοποίηση, με στόχο την ανάπτυξη και γενικά, την κάλυψη της παγκόσμιας ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες. Στον κλάδο των αερομεταφορών όμως τα πράγματα ήταν εντελώς διαφορετικά. Οι εταιρίες επιχειρούσαν κάτω από μια

¹⁶ Iatrou, K. and Oretti, M., *Airline Choices for the Future, From Alliances to Mergers*.

¹⁷ www.wikipedia.org

μεγάλη γκάμα νόμων και περιορισμών οι οποίοι δεν επέτρεπαν την εξάπλωση των δικτύων τους. Μετά την εφαρμογή των τριών πακέτων της απελευθέρωσης, και κυρίως μετά το 1992, άνοιξε ένας καινούργιος δρόμος για τις αεροπορικές εταιρίες με την πραγματοποίηση των πρώτων συμμαχιών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και Ευρώπης.

Η Επιτροπή άρχισε να αλλάζει την στάση της και κατέστη δυνατή την συγχώνευση και την συμμαχία μεταξύ αεροπορικών εταιριών. Η αλλαγή της προσέγγισης αυτής οφείλεται στην επιθυμία να είναι πιο εύκολη η είσοδος για τις νέες εταιρίες στον κλάδο. Το πρώτο βήμα σε αυτή τη διαδικασία ήταν να δοκιμαστούν τα προτεινόμενα μέτρα ώστε να ελέγξει κατά πόσο είναι επαρκή και ικανοποιητικά για να προκαλέσουν νέο ή να εντείνουν τον ανταγωνισμό. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή, διαπίστωσε με ικανοποίηση, πριν τις εξαιρέσεις των περιπτώσεων Lufthansa-SAS και British Midland-Aer Lingus, ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από ανταγωνιστές για να εισέλθουν ή να επεκτείνουν το δίκτυο τους¹⁸.

Σήμερα ο κλάδος των αερομεταφορών χαρακτηρίζεται από μια σειρά συμμαχιών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχουν αρκετά ρυθμιστικά εμπόδια τα οποία καθιστούν δύσκολη την συγχώνευση των δραστηριοτήτων των εταιριών από διαφορετικά Κράτη Μέλη¹⁹. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι αεροπορικές συμμαχίες αποφέρουν οφέλη στους επιβάτες, καθώς επεκτείνουν το δίκτυο και βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα. Ωστόσο οι συμμαχίες μπορούν να περιορίσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σε κάποιες μεμονωμένες διαδρομές²⁰.

Η εξέλιξη των συμμαχιών έχει επηρεάσει την πορεία της απελευθέρωσης του κλάδου των αερομεταφορών τόσο σε πολλές εγχώριες αγορές όσο και σε διεθνές επίπεδο. Οι διακυβερνητικές συμφωνίες και οι εταιρικές στρατηγικές έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον με νέες ευκαιρίες και προκλήσεις.

Χωρίς καμία αμφιβολία η απελευθέρωση των αερογραμμών αποτέλεσε έναν σημαντικό καταλύτη πίσω από τον σχηματισμό των αεροπορικών συμμαχιών. Θα ήταν αδύνατον, οι εταιρίες, να συνεργαστούν σε τέτοιο βαθμό ώστε να κερδίζουν κοινά πλεονεκτήματα, εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είχε προχωρήσει στην απελευθέρωση.

¹⁸ Office for Official Publications of the European Communities, 1996. *26th Report on Competition Policy*. Luxembourg.

¹⁹ Office for Official Publications of the European Communities, 2001. *30th Report on Competition Policy*. Luxembourg.

²⁰ The Economist, 1998. *One World, Few Airlines*.

2.2.3 Δικαιώματα του καταναλωτή-επιβάτη

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει δικαιώματα του καταναλωτή, που στην περίπτωση του κλάδου των αερομεταφορών, είναι ο επιβάτης. Η νομοθεσία αυτή περιλαμβάνει τέσσερα κομμάτια-κανονισμούς οι οποίοι είναι οι εξής:

- Κανονισμός 889/2002,
- Κανονισμός 261/2004,
- Κανονισμός 1107/2006,
- Κανονισμός 1008/2008

2.2.3.1. Κανονισμός 889/2002²¹

Σύμφωνα με τον πρώτο Κανονισμό (889/2002), ο επιβάτης έχει δικαιώματα στις παρακάτω περιπτώσεις, οι οποίες αξίζουν να αναφερθούν αναλυτικά καθώς ελάχιστοι ταξιδιώτες τις γνωρίζουν:

1. Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού.

Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημίωσης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών. Για βλάβες έως 100 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει απαιτήσεις για αποζημίωση. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικρούσει απαίτηση εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη δεν οφείλεται σε αμέλειά του ή σε υπαιτιότητά του.

2. Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους

Το παρόν πληροφοριακό σημείωμα συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της σύμβασης του Μόντρεαλ.

²¹ ec.europa.eu

3. Προκαταβολές

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών εντός 15 ημερών από τον προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου, η εν λόγω προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 16 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

4. Καθυστέρηση επιβατών

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημιές εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης επιβατών περιορίζεται στα 4 150 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

5. Καθυστέρηση αποσκευών

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημιές εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης αποσκευών περιορίζεται στα 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

6. Καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών

Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών έως 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα). Σε περίπτωση που οι αποσκευές έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισητηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος ακόμη και εάν η ζημία δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα, εκτός εάν η αποσκευή έφερε ελάττωμα. Σε περίπτωση που οι αποσκευές δεν έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισητηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του.

7. Ανώτερα όρια για αποσκευές

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό.

8. Καταγγελίες για αποσκευές

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατό. Σε περίπτωση φθοράς αποσκευών που έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα εντός επτά ημερών, και σε περίπτωση καθυστέρησης εντός είκοσι μιας ημερών, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στην διάθεση του επιβάτη.

9. Ευθύνη συμβαλλομένων και πραγματικών αερομεταφορέων

Εάν ο αερομεταφορέας που αναλαμβάνει την πτήση δεν είναι ο ίδιος με το συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς. Εάν το όνομα ή ο κωδικός ενός αερομεταφορέα αναγράφεται στο εισιτήριο, αυτός ο αερομεταφορέας είναι ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας.

10. Χρονικό περιθώριο για την άσκηση αγωγής

Η άσκηση αγωγής για την αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσει το αεροσκάφος.

Βάση για τους ανωτέρω κανόνες είναι η σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002, και με την εθνική νομοθεσία των Κρατών Μελών.

2.2.3.2 Κανονισμός 261/2004²²

Ο Κανονισμός 261/2004 καθιέρωσε κοινούς κανόνες σχετικά με την αποζημίωση και την παροχή συνδρομής στους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ακύρωσης της πτήσης και μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Άρνηση επιβίβασης

Πριν μια αεροπορική εταιρία αρνηθεί την επιβίβαση στους επιβάτες παρά την θέληση τους, είναι υποχρεωμένη, αρχικά, να ψάξει για εθελοντές οι οποίοι είναι διατεθειμένοι να εγκαταλείψουν την κράτηση τους με κάποιο αντάλλαγμα το οποίο είναι αποτέλεσμα μιας διαπραγμάτευσης μεταξύ του εθελοντή και της εταιρίας. Εάν ο αριθμός των εθελοντών είναι ικανοποιητικός, τότε η εταιρία μπορεί να προχωρήσει στην άρνηση επιβίβασης. Όλοι οι επιβάτες έχουν δικαιώματα αποζημιώσεις τα οποία θα αναφερθούν στην συνέχεια.

Ακύρωση πτήσης

Σε περίπτωση που ακυρωθεί μια πτήση, οι επιβάτες έχουν αυτόματα τις εξής επιλογές-δικαιώματα:

- Την μεταφορά τους προς τον ίδιο προορισμό με την πρώτη ευκαιρία, κάτω από ανάλογες συνθήκες,
- Την μεταφορά τους προς τον ίδιο προορισμό, την στιγμή που βολεύει τον κάθε επιβάτη υπό συγκεκριμένες συνθήκες (ανάλογα με τον αριθμό θέσεων),
- Επιστροφή του αντίτιμου του εισιτηρίου καθώς και πτήση επιστροφής προς τον τόπο της πρώτης αναχώρησης, αν υφίστανται.

Η επιστροφή του αντίτιμου του εισιτηρίου περιλαμβάνει το ποσό που καταβλήθηκε για τις πτήσεις οι οποίες ακυρώθηκαν αλλά και το ποσό για τις πτήσεις που χρησιμοποιήθηκαν από τον επιβάτη οι οποίες δεν εκπλήρωσαν τον «σκοπό» τους λόγω της ακύρωσης της επόμενης πτήσης, π.χ. επιστροφή του ποσού που πλήρωσε ο επιβάτης για πτήση Νέα Υόρκη-Λονδίνο εάν έχει ακυρωθεί η πτήση για την συνέχεια

²² www.wikipedia.org

του ταξιδιού του προς τη Αθήνα. Εάν η μεταφορά του επιβάτη γίνει σε άλλο αεροδρόμιο του ίδιου προορισμού, η εταιρία είναι υποχρεωμένη να καλύψει τα έξοδα της μεταφοράς του προς το αρχικό αεροδρόμιο ή σε άλλο κοντινό προορισμό, ανάλογο με την συμφωνία της με τον επιβάτη.

Η αεροπορική εταιρία είναι υποχρεωμένη να καταβάλει αποζημιώσεις (οι οποίες θα αναφερθούν στην συνέχεια) σε μετρητά, εκτός αν προκύψει ένα από τα παρακάτω:

1. Η αεροπορική εταιρεία γνωστοποιεί στους επιβάτες την ακύρωση τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την αναχώρηση,
2. Η αεροπορική εταιρεία γνωστοποιεί στους επιβάτες μεταξύ ενός και δύο εβδομάδες πριν από την αναχώρηση ότι:
 - Η αναχώρηση θα πραγματοποιηθεί το πολύ δυο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρηση,
 - Η πτήση θα φτάσει στον προορισμό της το πολύ τέσσερις ώρες αργότερα από την προγραμματισμένη άφιξη.
3. Η αεροπορική εταιρεία γνωστοποιεί στους επιβάτες λιγότερο από μια εβδομάδα πριν από την αναχώρηση ότι:
 - Η αναχώρηση θα πραγματοποιηθεί το πολύ μια ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρηση,
 - Η πτήση θα φτάσει στον προορισμό της το πολύ δυο ώρες αργότερα από την προγραμματισμένη άφιξη.
4. Η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν με οποιοδήποτε εύλογο μέτρο.

Καθυστερήσεις

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα στην αναζωογόνηση και επικοινωνία, ανάλογα με τις παρακάτω περιπτώσεις της καθυστέρησης:

- 2 ώρες για καθυστέρηση πτήσης απόστασης έως 1500 χιλιομέτρων,

- 3 ώρες για καθυστέρηση πτήση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης άνω των 1500 χιλιομέτρων ή οποιαδήποτε άλλη πτήση άνω των 1500 χιλιομέτρων και έως 3500 χιλιομέτρων,
- 4 ώρες για καθυστέρηση πτήση εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άνω των 3500 χιλιομέτρων

Αποζημιώσεις και παροχές βοήθειας

Υπάρχουν τρεις μεγάλες κατηγορίες αποζημιώσεων τις οποίες μπορούν να απαιτήσουν οι επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης πτήσης:

1. Καταβολή μετρητών

- € 250 για μια πτήση κάτω των 1500 χιλιομέτρων,
- € 400 για πτήση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή οποιαδήποτε άλλη πτήση άνω των 1500 χιλιομέτρων και έως 3500 χιλιομέτρων,
- € 600 για πτήση εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άνω των 3500 χιλιομέτρων

Οι παραπάνω καταβολές μετρητών είναι αυστηρά μια αποζημίωση για την αναστάτωση του πελάτη και δεν αντικαθιστά ή τροποποιεί τις ακόλουθες δυο κατηγορίες.

2. Αλλαγή δρομολογίου ή παράκαμψη

Σε περίπτωση αλλαγής δρομολογίου ή παράκαμψης στην διαδρομή, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει μια από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Επιστροφή του κόστους του αχρησιμοποίητου αεροπορικού εισιτηρίου καθώς και για την πτήση που χρησιμοποιήθηκε από τον επιβάτη η οποία δεν εκπλήρωσε τον «σκοπό» της, και, ενδεχομένως μια πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης με την πρώτη ευκαιρία,
- Αναδρομολόγηση κάτω από ανάλογες συνθήκες στον τελικό προορισμό με την πρώτη ευκαιρία,

- Αναδρομολόγηση κάτω από ανάλογες συνθήκες στον τελικό προορισμό ανάλογο με την επιθυμία του επιβάτη, ανάλογα με την διαθεσιμότητα των θέσεων

Εάν η μεταφορά του επιβάτη γίνει σε άλλο αεροδρόμιο του ίδιου προορισμού, η εταιρία είναι υποχρεωμένη να καλύψει τα έξοδα της μεταφοράς του προς το αρχικό αεροδρόμιο ή σε άλλο κοντινό προορισμό, ανάλογο με την συμφωνία της με τον επιβάτη.

3. Αναζωογόνηση, επικοινωνία και καταλύματα

Όταν οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα για αυτές τις παροχές, πρέπει να τους προσφερθούν δωρεάν τα εξής:

- Γεύμα και αναψυκτικά ανάλογα με τον χρόνο αναμονής,
- Δύο τηλεφωνικές κλήσεις, φαξ ή τέλεξ ή e-mail,
- Διαμονή σε ξενοδοχείο και μεταφορά μεταξύ του αεροδρομίου και του ξενοδοχείου, εάν η καθυστέρηση διαρκεί μια ή περισσότερες νύχτες, επίσης ακόμα και όταν έχει αναχωρήσει η πτήση άλλα λόγω της καθυστέρησης της ο επιβάτης είναι αναγκασμένος να παραμένει στον συγκεκριμένο τόπο π.χ. λόγω της καθυστέρησης της πτήσης Λονδίνο-Αθήνα ένα επιβάτης από την Νέα Υόρκη έχασε την πτήση Αθήνα-Ντουμπάι και η επόμενη είναι μετά από δυο μέρες.

Η αεροπορική εταιρία μπορεί να ανακαλέσει τα παραπάνω δικαιώματα αν κρίνει ότι η παροχή τους θα καθυστερήσει περαιτέρω την πτήση.

2.2.3.3 Κανονισμός 1107/2006²³

Ο Κανονισμός 1107/2006, ο οποίος αφορά τα «δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικάς», δημοσιεύτηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 5 Ιουλίου 2006. Το σύνολο του

²³ ec.europa.eu

Κανονισμού άρχισε να εφαρμόζεται στις 26 Ιουλίου 2008, με στόχο την εξάλειψη της διακριτικής μεταχείρισης στις αερομεταφορές. Καλύπτει τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, περιλαμβάνοντας επίσης τα ηλικιωμένα άτομα ή εκείνα που έχουν προσωρινό κινητικό πρόβλημα. Ο Κανονισμός καλύπτει πτήσεις αναχώρηση, διέλευση ή άφιξη σε αερολιμένα που ευρίσκεται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο σκοπός του Κανονισμού είναι να διευκολύνει την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στο αεροσκάφος και να διασφαλίσει ότι τους παρέχεται η απαραίτητη συνδρομή, όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης

Σε περίπτωση άρνησης αποδοχής μιας κράτησης για λόγους ασφαλείας, η αεροπορική εταιρία, ο πράκτορας της ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας, είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες να προσφέρουν αποδεκτή εναλλακτική λύση στο εν λόγω άτομο.

Όταν έχουν αρνηθεί σε επιβάτη την επιβίβαση για λόγους αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας, θα πρέπει να του παρασχεθεί το δικαίωμα της επιστροφής των χρημάτων ή την μεταφορά του με άλλη πτήση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 του Κοινοτικού Κανονισμού 261/2004. Το δικαίωμα της επιλογής της πτήσης επιστροφής ή μεταφοράς με άλλη πτήση εξαρτάται από την τήρηση όλων των απαιτήσεων ασφαλείας.

Προς ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας, μία αεροπορική εταιρία, ο πράκτοράς της ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να απαιτήσει το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να συνοδεύεται από άλλο άτομο, το οποίο δύναται να παρέχει τη συνδρομή που χρειάζεται στο άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Οι όροι ασφαλείας που ισχύουν για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα πρέπει να γνωστοποιούνται με προσιτό τρόπο και στις ίδιες γλώσσες που είναι διαθέσιμες στους άλλους επιβάτες. Επίσης πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομέρειες που αφορούν τους περιορισμούς μεταφοράς των επιβατών, ή του εξοπλισμού μετακίνησης τους, λόγω του μεγέθους του αεροσκάφους. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες γνωστοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες για πτήσεις που περιλαμβάνουν τα οργανωμένα ταξίδια.

Εάν μια αεροπορική εταιρία, ο πράκτορας της ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας για λόγους ασφαλείας εφαρμόζει τα ανωτέρω αναγραφόμενα (άρνηση αποδοχής ή επιβίβασης), οφείλει να ενημερώσει γραπτώς το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα για τους σχετικούς λόγους. Εφόσον ο επιβάτης επιθυμεί κατόπιν αιτήσεως γραπτή γνωστοποίηση, ο αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας οφείλει να απαντήσει εντός πέντε ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

Υποχρεώσεις αερολιμένα και αεροπορικών εταιριών

- Ο αερολιμένας είναι υπεύθυνος για την παροχή της συνδρομής σε αναχωρούντες επιβάτες από το σημείο άφιξης στον αερολιμένα μέχρι το αεροσκάφος,
- Ο αερολιμένας είναι υπεύθυνος για την παροχή της συνδρομής σε αφικνούμενους επιβάτες από το αεροσκάφος μέχρι την αναχώρηση από τον αερολιμένα,
- Ο αερολιμένας θα σχεδιάσει τα σημεία άφιξης και αναχώρησης στον αερολιμένα, στα οποία τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα θα μπορούν να ανακοινώνουν την άφιξη τους στον αερολιμένα και να ζητούν βοήθεια,
- Οι αερολιμένες με ετήσια εμπορική κίνηση άνω των 150.000, καθορίζουν ποιοτικά πρότυπα. Τα ποιοτικά πρότυπα καθορίζονται σε συνεργασία με τους αερομεταφορείς και τις οργανώσεις εκπροσώπησης των επιβατών με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα,
- Η παροχή της συνδρομής θα παρέχεται δωρεάν στα ανάπηρα άτομα και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Ο αερολιμένας για την χρηματοδότηση της συνδρομής μπορεί να εισπράττει ειδική χρηματική επιβάρυνση από τους αερομεταφορείς,
- Η ειδική χρηματική επιβάρυνση είναι εύλογη, ανάλογη του κόστους, διαφανής και καθορίζεται σε συμφωνία με τους αερομεταφορείς,
- Οι αερολιμένες μπορούν να συμφωνήσουν με τους αερομεταφορείς να προσφέρουν υψηλότερα πρότυπα από τα δημοσιευμένα. Κάθε επιπλέον

επιβάρυνση για αυτή την συνδρομή πρέπει να είναι διαφανής, ανάλογη του κόστους και θα καθορίζεται σε συμφωνία με τους αερομεταφορείς,

- Οι αερολιμένες μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι την συνδρομή ή να την αναθέτουν σε τρίτο με σύμβαση, περιλαμβάνοντας και τους αερομεταφορείς,
- Τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να μπορούν να γνωστοποιούν την ανάγκη για την παροχή της συνδρομής και αυτή η πληροφόρηση θα πρέπει να διαβιβάζεται άμεσα στους αερομεταφορείς και στους αερολιμένες,
- Όλο το προσωπικό που έρχεται σε επαφή με τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να γνωρίζει πώς να ανταποκριθεί στις ανάγκες των ατόμων με διάφορες αναπηρίες ή κινητικούς περιορισμούς. Γι' αυτό τον λόγο όλο το προαναφερόμενο προσωπικό θα πρέπει να έχει σχετική κατάρτιση και γνώση για την αντιμετώπιση της μειονεξίας μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

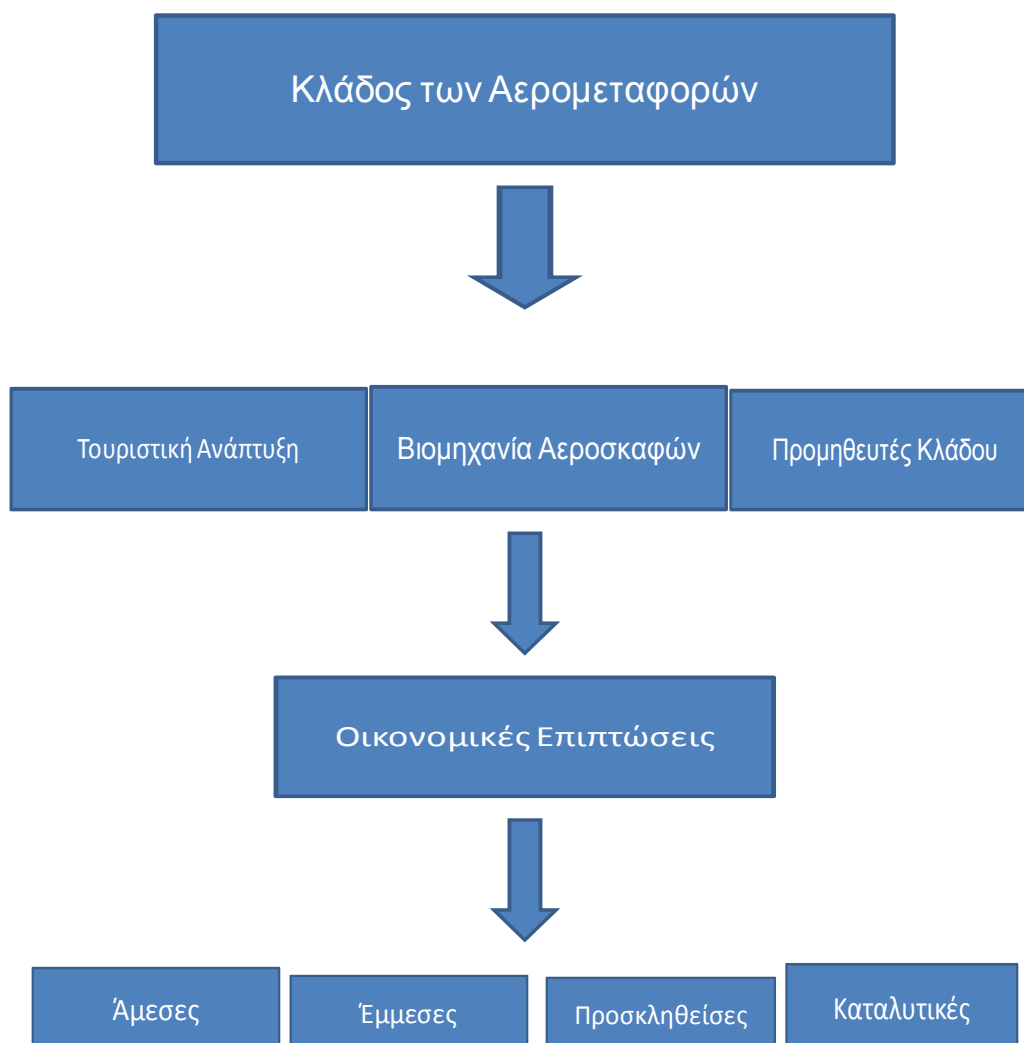
Τα παραπάνω αναφερόμενα άρθρα, 81 και 82, είναι πολύ σημαντικά για των κλάδο των αερομεταφορών στην Ευρώπη λόγω του μεγάλου αριθμού των συγχωνεύσεων και συμμαχιών. Η Επιτροπή έχει αποδεχτεί τα επιχειρήματα των αεροπορικών εταιριών, έτσι ώστε να έχει μια πλήρη εικόνα και να αντιμετωπίζει ότι ανησυχητικό υπάρχει στις συγχωνεύσεις και στις συμμαχίες.

Είναι προφανές ότι οι συμμαχίες των αεροπορικών εταιριών διευκολύνουν τους επιβάτες, λόγω της επέκτασης του δικτύου. Είναι δύσκολο να βρεθούν στοιχεία το οποία θα αποδεικνύουν «αναταράξεις» στην ομαλή εξέλιξη του ανταγωνισμού όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες.

Το δικαίωμα του επιβάτη τα οποία αναλύθηκαν, πρέπει να παρέχονται σε όλους τους ταξιδιώτες άνευ εξαιρέσεων, από την στιγμή που παρουσιάζεται κάποια από τις περιπτώσεις που παρουσιάστηκαν. Είναι όμως ανησυχητικό ότι οι περισσότεροι από τους επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν εντός, από και προς τα Κράτη Μέλη δεν γνωρίζουν τις παροχές που μια αεροπορική εταιρία είναι υποχρεωμένη να τους προτείνει.

2.3. Οικονομικές επιπτώσεις

Ο κλάδος των αερομεταφορών είναι η βασική αρτηρία του εμπορίου, των ανταλλαγών και του τουρισμού. Διαδραματίζει ζωτικής σημασίας ρόλο για τις οικονομίες μεμονωμένων κρατών αλλά και παγκοσμίως. Αποτελεί την «κόλλα» που συνδέει την παγκόσμια ανάπτυξη και με αυτόν των τρόπο οδηγεί στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου κάποιων κοινωνικών ομάδων. Ο τρόπος με τον οποίο ο κλάδος των αερομεταφορών συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη παρουσιάζεται παρακάτω²⁴:



²⁴ Grancay, M., 2009. *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Munich Personal RePEc Archive.

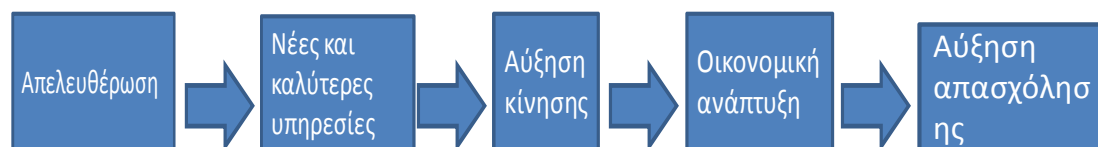
Οι άμεσες επιπτώσεις του κλάδου αφορούν την άμεση απασχόληση, την ανάπτυξη και κατασκευή αεροσκαφών και κινητήρων, την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και τα υλικά που απαιτούνται για την υποστήριξη του αεροπορικού δικτύου.

Οι έμμεσες επιπτώσεις του κλάδου σχετίζονται με την ανάπτυξη των ξενοδοχείων, των τουριστικών επιχειρήσεων, των παραγωγών και προμηθευτών αγαθών και υπηρεσιών των αεροπορικών εταιριών και άλλων σχετικών επιχειρήσεων.

Οι προσκληθείσες επιπτώσεις προκαλούνται από το ποσό που ξοδεύουν κάποιοι άνθρωποι τα οποία αποτελούν υποστήριξη του κλάδου.

Τέλος, οι καταλυτικές επιπτώσεις, περιλαμβάνουν επενδύσεις σε π.χ. εγκαταστάσεις και την αύξηση των εμπορικών ροών μέσω αύξησης των παραγωγικών δυνατοτήτων των αερομεταφορών για την υποστήριξη των επενδύσεων αυτών.

Τα στάδια της αλυσίδας η οποία συνδέει την απελευθέρωση των αερομεταφορών με την οικονομική ανάπτυξη είναι τα εξής:

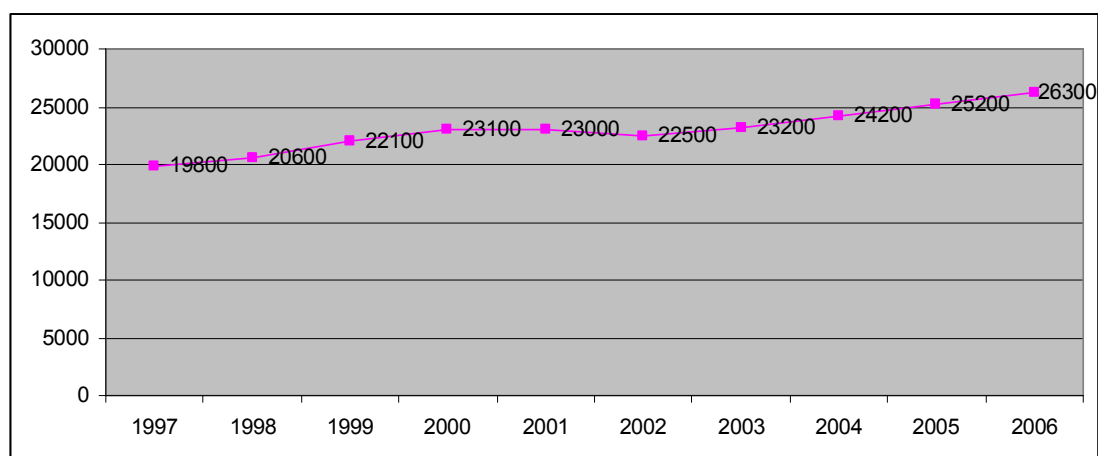


Οι οικονομικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης αερογραμμών μπορούν να ταυτίζονται και με τις κοινωνικές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ανάπτυξη του κλάδου αυτού είναι άμεσα συνδεδεμένη με εξυπηρέτηση μιας κοινωνίας, είτε αυτή είναι μια περιφερειακή πόλη, είτε ένα κράτος είτε όλα τα κράτη της ΕΕ. Στο υποκεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν και θα αναλυθούν οικονομικές επιπτώσεις από την οπτική γωνία των αεροπορικών εταιριών, το ποσό συμμετοχής του κλάδου στο ΑΕΠ των χωρών μελλών της ΕΕ και το μερίδιο που κατέχει η Ευρώπη σε σχέση με άλλες ηπείρους όσον αφορά τις εξαγωγές εμπορευμάτων. Οι ξεκάθαρες κοινωνικές επιπτώσεις θα αναφερθούν στο επόμενο υποκεφάλαιο.

2.3.1. Αεροπορική κίνηση στην Ευρώπη

Μετά την απελευθέρωση των αερογραμμών, παρατηρείται αύξηση στις ημερήσιες πτήσεις στην ΕΕ. Το γεγονός αυτό απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 2.1. Ημερήσιος αριθμός πτήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1997-2006).



Πηγή: Eurocontrol

Όπως παρατηρείται στο παραπάνω διάγραμμα, ο αριθμός των πτήσεων το 1997 ανερχόταν στις 19800 ημερησίως φτάνοντας τις 26300 το 2006. Κάποιες μέρες αιχμής του καλοκαιριού του 2006, η ζήτηση για πτήσεις έφτανε τις 31000 και στις 15 Σεπτεμβρίου 2006 καταγράφηκε ρεκόρ με 31914 πτήσεις²⁵.

2.3.2. Συμμετοχή στο ΑΕΠ της Ευρώπης

Θεωρείται σημαντικό σε αυτό το σημείο να αναφερθεί το ποσό το οποίο προσθέτει ο κλάδος της αεροπορίας στο ΑΕΠ της Ευρώπης. Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το ποσό αυτό για το έτος 2006 που προστέθηκε από τις αεροπορικές εταιρίες, τα αεροδρόμια, την έμμεση απασχόληση (προμηθευτές του κλάδου) και της κατασκευαστικές εταιρίες αεροσκαφών (π.χ. Airbus).

²⁵ Eurocontrol, 2006. *Annual Report*.

Πίνακας 2. Ποσό πού προστέθηκε στο ΑΕΠ της Ευρώπης το 2006 από τον κλάδο της αεροπορίας.

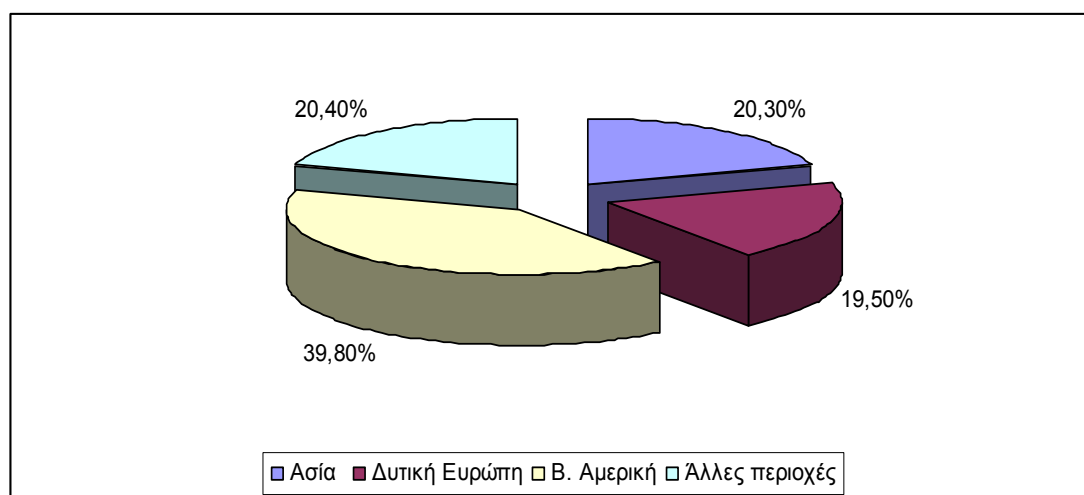
	ΑΕΠ (εκατομμύρια δολάρια)
Αεροπορικές Εταιρίες	138,400
Αεροδρόμια	46,048
Έμμεση	35,172
Κατασκευή (Παραγωγή)	111,633
Σύνολο	331,254

Πηγή. Oxford Economics calculations

Η Ευρώπη κατέχει το 24% των θέσεων εργασίας και το 34% του ΑΕΠ παραγόμενο από τον κλάδο της αεροπορίας παγκοσμίως (στοιχεία 2006)²⁶.

Όμως το ποσοστό των εξαγωγών των εμπορευμάτων από την Ευρώπη μέσω αέρα, είναι χαμηλότερο σε σχέση με άλλες ηπείρους:

Διάγραμμα 2.2. Ποσοστό εξαγωγών εμπορευμάτων μέσω αέρα.



Πηγή. Oxford Economics calculations

Το γεγονός αυτό ίσως να οφείλεται στο αναπτυγμένο δίκτυο του εμπορικού ναυτικού της Ευρώπης.

²⁶ ATAG, 2008, *The economic and social benefits of air transport*.

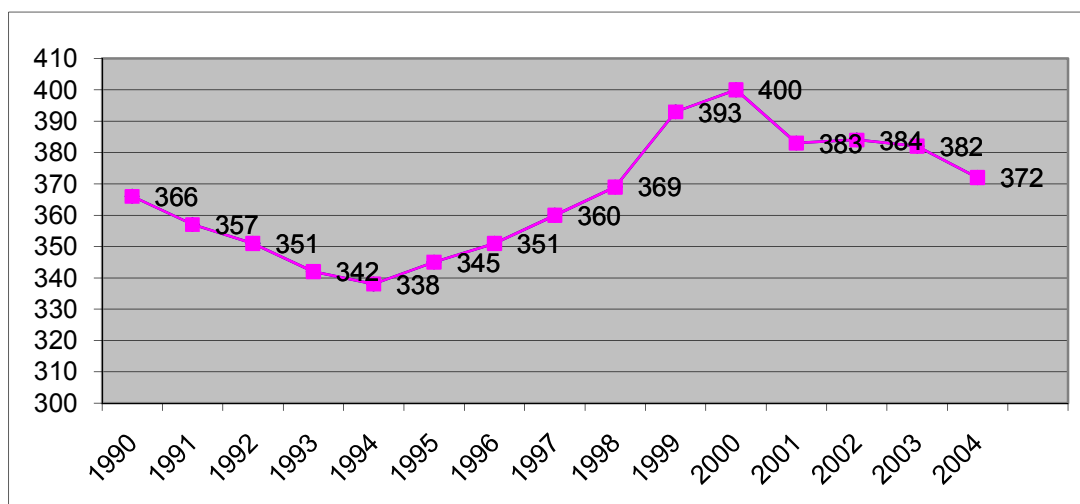
2.3.3. Θέσεις εργασίας

Οι θέσεις εργασίας οι οποίες δημιουργούνται ως συνέπια της αύξησης της αεροπορικής κίνησης διακρίνονται σε άμεσες και έμμεσες. Οι άμεσες θέσεις εργασίας περιλαμβάνουν απασχόληση στις αεροπορικές εταιρίες, στα αεροδρόμια, στις ιδιωτικές υπηρεσίες εδάφους, στην βιομηχανία αεροσκαφών κτλ. Οι έμμεσες θέσεις εργασίας περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες των προμηθευτών του κλάδου της αεροπορίας²⁷. Στην παρούσα ανάλυση θα μας απασχολήσουν τόσο οι έμμεσες όσο και οι άμεσες θέσεις εργασίας.

2.3.3.1. Θέσεις εργασίας στις αεροπορικές εταιρίες

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η πορεία των θέσεων εργασίας στις αεροπορικές εταιρίες από το 1990 έως το 2004 στην Ευρώπη των 15.

Διάγραμμα 2.3. Θέσεις εργασίας σε αεροπορικές εταιρίες (σε χιλιάδες).



Πηγή. 1990-1996: DM Barry & Associates, 1997-2004: estimation ECORYS

²⁷ ATAG, 2008, *The economic and social benefits of air transport*.

Από το διάγραμμα μπορούν να διακριθούν δύο στάδια της απασχόλησης²⁸:

1. 1990-1994. Κατά την περίοδο αυτή οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης πραγματοποιούσαν σημαντικές αλλαγές στο εσωτερικό τους περιβάλλον. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών ήταν η μείωση της απασχόλησης από 366000 στις 338000, δηλαδή κατά 8%.
2. 1995-2000. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από ισχυρή οικονομική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των θέσεων εργασίας από 338000 στις 400000, δηλαδή κατά 18%.

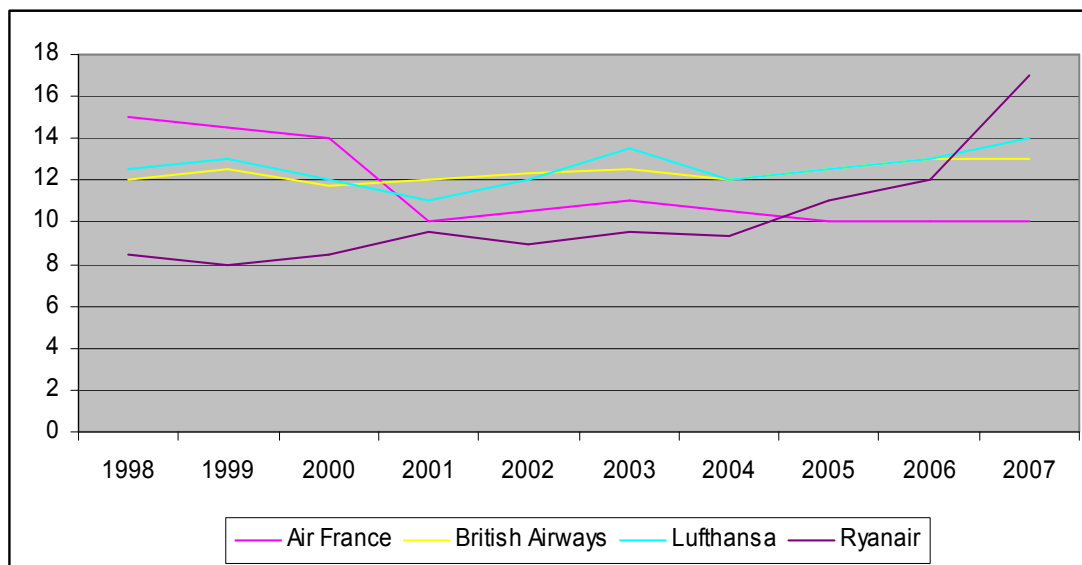
Οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ανάπτυξη, είναι οι εταιρίες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers). Έως το 2006 οι εταιρίες αυτές αύξησαν το μερίδιο αγοράς τους το οποίο έφτασε το 16% της συνολικής αεροπορικής κίνησης στην Ευρώπη²⁹. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι θέσεις εργασίας πιλότων ανά αεροσκάφος, για την περίοδο 1998-2007, των τριών μεγαλύτερων αεροπορικών εταιριών στην Ευρώπη, British Airways, Lufthansa και Air France σε σύγκριση με την μεγαλύτερη εταιρία χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, την Ryanair, η οποία κατέχει το 27% του μεριδίου αγοράς (το 23% κατέχει η Easyjet και το υπόλοιπο 50% μοιράζεται από 23 άλλες εταιρίες)³⁰.

²⁸ Peters, M., Viertelhuizen, T. and Van Velden, J., 21/12/2007. *Social developments in the EU air transport sector, A study of developments in employment, wages and working conditions in the period 1997-2007, Final report*. Rotterdam.

²⁹ Eurocontrol, December 2006. *Low-Cost Carrier Market Update*.

³⁰ ECA, June 2006. *Upheaval in the European Skies, Low Cost Carriers in Europe: Economic Data, Market and Pilot Demand Forecast*. 2nd ed.

Διάγραμμα 2.4. Πιλότοι ανά αεροσκάφος.



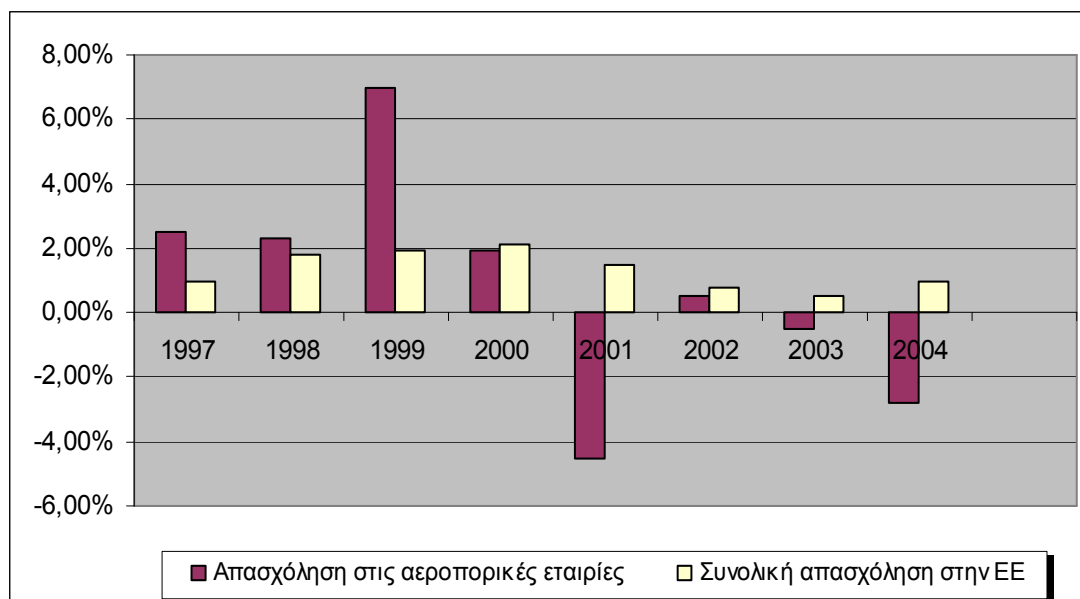
Πηγή. IATA, Booz & Company analysis

Εξαιτίας της έλλειψης στοιχείων, πρέπει να υποθέσουμε ότι η ποσοστιαία μεταβολή των υπόλοιπων μελών του πληρώματος ανά αεροσκάφος θα είναι ανάλογη με αυτή των πιλότων. Η Air France μείωσε το προσωπικό της κατά 33% μέσα στο υπό ανάλυση διάστημα, ενώ στην Lufthansa και την British Airways παρουσιάζεται το αντίθετο, αύξηση κατά 12% και 8% αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά η Ryanair αύξησε το προσωπικό της στο ίδιο διάστημα κατά 100%.

Με ένα σημαντικό ρυθμό αύξηση του μεριδίου αγοράς της Ευρώπης, οι εταιρίες LCC ίσως να αποτελέσουν στο μέλλον την βασική πηγή απασχόλησης των πληρωμάτων και όχι μόνο καθώς με συνεχείς αγορά νέων αεροσκαφών δημιουργούν και άλλες έμμεσες θέσεις εργασίας.

Όλα από τα παραπάνω στοιχεία μπορούν να συγκριθούν με τον συνολικό ρυθμό μεταβολής της απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση στο παρακάτω διάγραμμα.

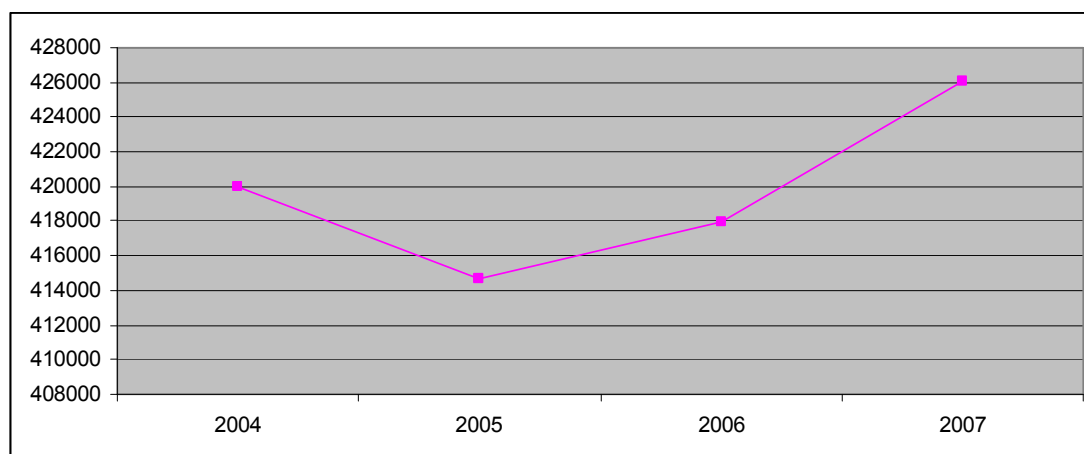
Διάγραμμα 2.5. Σύγκριση του συνολικού ρυθμού μεταβολής της απασχόληση στην ΕΕ με τον ρυθμό μεταβολής της απασχόληση στις αεροπορικές εταιρίες.



Πηγή. Αεροπορικές εταιρίες: estimation ECORYS, Συνολική απασχόληση: Eurostat

Από το 2004 τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξάνονται. Στο διάγραμμα 2.6 παρουσιάζεται η απασχόληση στις αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης τον 27 την περίοδο 2004-2007.

Διάγραμμα 2.6. Θέσεις εργασίας σε αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης τον 27 (σε χιλιάδες).



Πηγή. Effects of EU Liberalisation on Air Transport Employment and Working Conditions, European Commission, Final Report, London 2009

Μετά την απελευθέρωση των αερογραμμών στην Ευρώπη, κατέστη δυνατή η ανάπτυξη διάφορων «τύπων» αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρίες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers), τοπική αερομεταφορείς, είναι απόρροια της απελευθέρωσης αυτής. Ο κάθε «τύπος» έχει το δικό του μερίδιο στην συνολική απασχόληση στην Ευρώπη. Οι τοπικές αεροπορικές εταιρίες παρουσιάζουν σταθερή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και απασχολούν έναν μικρό αριθμό εργαζομένων, γύρω στις 50000. Οι εταιρίες χαμηλού κόστους το 1997 απασχολούσαν μόνο 1000 εργαζόμενους. Δέκα χρόνια μετά, τον Ιούνιο του 2007, απασχολούσαν 18000 μόνιμους εργαζόμενους³¹.

Στην Ελλάδα το 2009 οι απασχολούμενοι στις δύο μεγάλες εταιρίες της χώρας, Olympic Air και Aegean Airlines, έφτασαν τους 1.183 και 2.427 αντίστοιχα^{32,33}.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι αεροπορικές εταιρίες είναι ένας ταχύς αναπτυσσόμενος κλάδος της οικονομίας, όταν βέβαια οι συνθήκες το επιτρέπουν. Ο κλάδος αυτός είναι πιο ευαίσθητος όσον αφορά κάποιες αλλαγές, είτε οικονομικών είτε κοινωνικών

³¹ Peters, M., Viertelhausen, T. and Van Velden, J., 21/12/2007. *Social developments in the EU air transport sector, A study of developments in employment, wages and working conditions in the period 1997-2007, Final report.* Rotterdam.

³² www.airliners.gr

³³ el.aegeanair.com

παραμέτρων, σε σχέση με άλλους κλάδους. Αύξηση της τιμής του πετρελαίου, τρομοκρατικές ενέργειες, πανδημίες, επιβαρύνουν σημαντικά την ομαλή λειτουργία των εταιριών αυτών παγκοσμίως.

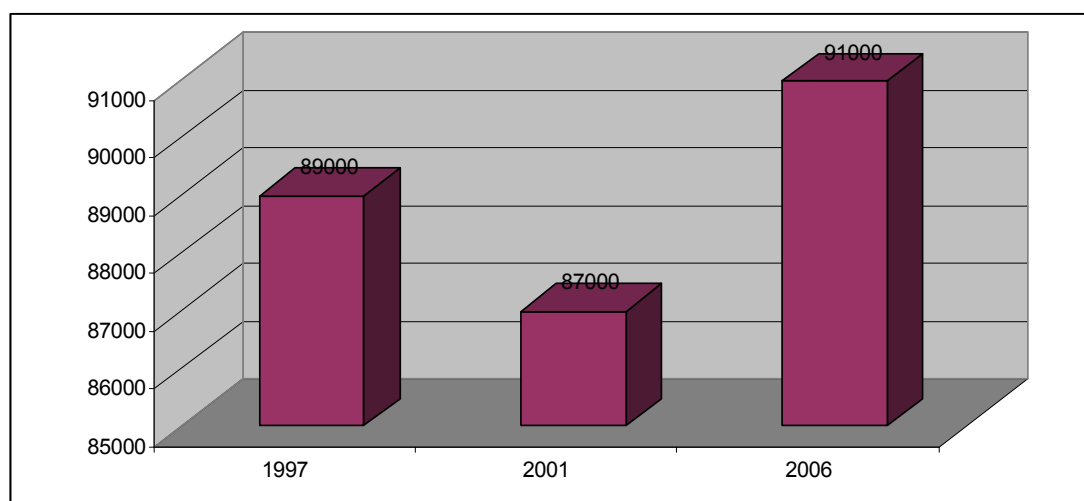
2.3.3.2. Θέσεις εργασίας στα αεροδρόμια

Τα αεροδρόμια είναι τεράστια κέντρα απασχόλησης ανθρώπινου δυναμικού. Ένα αεροδρόμιο μπορεί να στηρίζει οικονομικά μια τοπική κοινωνία, καθώς στους χώρους των περισσότερων υπάρχουν εσωτερικά καταστήματα, εστιατόρια κτλ.

Τα στοιχεία της απασχόλησης που θα παρουσιαστούν παρακάτω αφορούν τα δέκα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης των 15. Αν και το δείγμα αυτό δεν είναι μεγάλο, μπορούμε να βγάλουμε γενικά συμπεράσματα.

Όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα 2.7, την περίοδο 1997-2006, η απασχόληση στα αεροδρόμια κυμαίνεται κοντά στις 90000.

Διάγραμμα 2.7. Απασχόληση στα αεροδρόμια 1997-2006.



Πηγή. Estimation ECORYS

Μεταξύ του 1997 και του 2001 η απασχόληση μειώθηκε κατά 2%. Ακλούθησε μία αύξηση της τάξης του 4,5% την περίοδο 2001-2006. Στοιχεία τα οποία αφορούν το 2008 δείχνουν ότι οι άμεσες θέσεις εργασίας σε 224 ευρωπαϊκά αεροδρόμια, τα οποία διαχειρίζονται το 81% της ευρωπαϊκής κίνησης, ανέρχονται στις 165000. Σύμφωνα με την έκθεση συγκριτικής αξιολόγησης αεροδρομίων του ATRS (Air Transport

Research Society), το 2008 ο μέσος όρος των άμεσα εργαζομένων σε αεροδρόμια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης φτάνει στο αριθμό τους 1.525 (δεν περιλαμβάνεται το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης το οποίο έχει κατ'εξάίρεση μεγάλο αριθμό εργαζομένων)³⁴.

Μετά την τρομοκρατική επίθεση στην Νέα Υόρκη, τα μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια αυξήθηκαν δρακόντεια με τους υπάλληλους περιφρούρησης να φτάνουν, σε κάποιες περιπτώσεις, το 41% του συνολικού απασχολούμενου προσωπικού.

2.3.3.3. Αεροπορική βιομηχανία

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μετά την απελευθέρωση των αερογραμμών στην Ευρώπη, υπήρχε ευνοϊκό περιβάλλον για την ανάπτυξη αεροπορικών εταιριών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση ζήτησης αεροσκαφών. Η Ευρωπαϊκή εταιρία παρασκευής αεροσκαφών, η Airbus, λειτουργεί εδώ και σαράντα χρόνια και οι παραγγελίες της έως το 2011 έφτασαν το 10.061 αεροσκάφη. Με συνολικό προσωπικό το οποίο φτάνει τους 52.000 εργαζόμενους, παρασκευάζει κομμάτια αεροσκαφών σε διάφορες χώρες της Ευρώπης και στην συνέχεια τα συναρμολογεί. Η Airbus απασχολεί εργαζόμενους περίπου 80 εθνικοτήτων³⁵.

2.3.3.4. Ιδιωτικές υπηρεσίες εδάφους³⁶

Στο σημείο αυτό θα γίνει περιγραφή της ανάπτυξη των ανεξάρτητων υπηρεσιών εδάφους, δηλαδή των εργασιών οι οποίες πλέον δεν εκτελούνται άμεσα από τις αεροπορικές εταιρίες ή τα αεροδρόμια άλλα με συμβάσεις με άλλες εταιρίες.

Πριν το 1990, οι διάφορες λειτουργίες υπηρεσιών εδάφους, σχεδόν εξολοκλήρου παρεχόντουσαν από:

- Τα ίδια τα αεροδρόμια
- Από τους εθνικούς αερομεταφορείς
- Από εξειδικευμένες εταιρίες σε τοπικό επίπεδο, και/ή
- Αυτοεξυπηρέτηση από άλλες αεροπορικές εταιρίες

³⁴ ATRS, 2008. *Airport Benchmarking Report*.

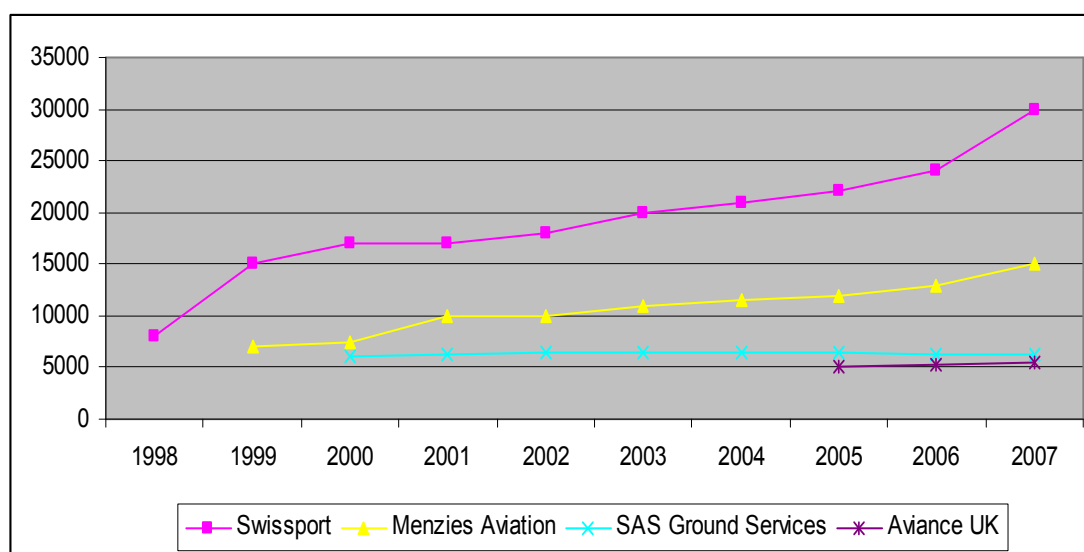
³⁵ www.airbus.com

³⁶ European Commission, June 2009. *Effects of EU Liberalisation on Air Transport Employment and Working Conditions, Final Report*. London.

Μαζί με το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης των αερογραμμών, εγκρίθηκε η νομοθεσία οι οποία εστιαζόταν στην εισαγωγή του ανταγωνισμού στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπου αυτό ήταν εφικτό (Directive 96/67/EC). Με την μεταρρύθμιση αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθέρωσε την αγορά των υπηρεσιών εδάφους.

Το αναμενόμενο λοιπόν ήταν η αύξηση του αριθμού των εταιριών που παρέχουν αυτού του είδους υπηρεσίες και μαζί με αυτές, η αύξηση του απασχολούμενου προσωπικού. Στο διάγραμμα 2.8 παρουσιάζεται η πορεία των θέσεων εργασίας σε συνάρτηση με τον χρόνο τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών παροχής επίγειας εξυπηρέτησης στην Ευρώπη.

Διάγραμμα 2.8. Απασχόληση στις εταιρίες υπηρεσιών εδάφους.



Πηγή. Annual reports, Booz & Company analysis

Η αύξηση της απασχόλησης στις εταιρίες αυτές μπορεί να χαρακτηριστεί ως σταθερή τα τελευταία χρόνια. Η SAS Ground Services αύξανε το επίπεδο της απασχόλησης κατά 2% ετησίως για επτά χρόνια. Ο αριθμός των εργαζομένων στην Swissport αυξανόταν κατά 16% από το 1998 έως το 2007.

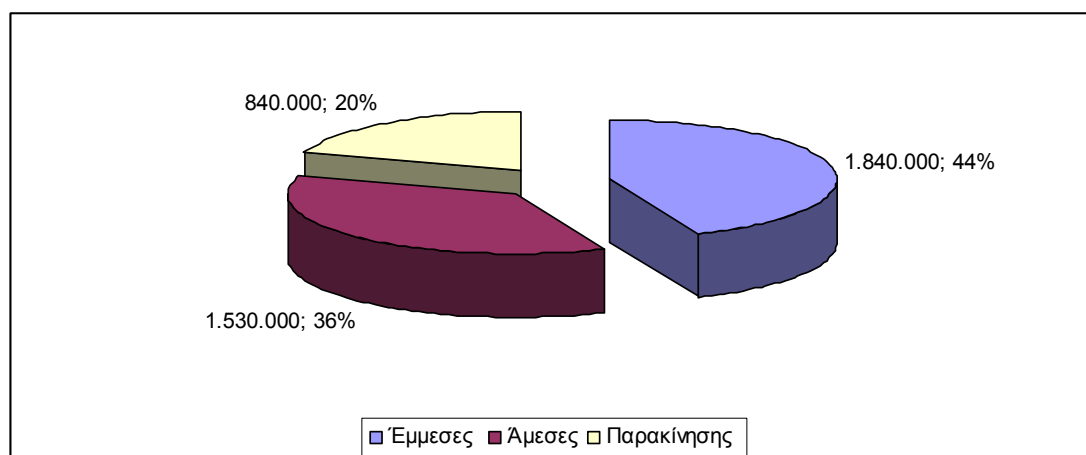
Η μεγέθυνση των εταιριών επίγειας εξυπηρέτησης είναι προφανή και όσο θα αυξάνεται ο αριθμός των αεροσκαφών που επιχειρούν στην Ευρώπη, τόσο θα αυξάνεται και η ζήτηση για εργαζόμενους από της εταιρίες αυτές.

2.3.3.5. Έμμεσες θέσεις εργασίας

Όπως αναφέραμε προηγουμένως οι έμμεσες θέσεις εργασίας περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες των προμηθευτών του κλάδου της αεροπορικής βιομηχανίας. Σε αυτές περιλαμβάνονται: προμηθευτές καυσίμων, εταιρίες που κατασκευάζουν εγκαταστάσεις αεροδρομίων, τις εταιρίες που προμηθεύουν με προϊόντα καταστήματα λιανικής πώλησης στα αεροδρόμια κτλ³⁷.

Έτσι τα στοιχεία του 2006 δείχνουν, ότι στην Ευρώπη, οι έμμεσες θέσεις εργασίας έφτασαν τις 1.840.000 (διάγραμμα 2.9)³⁸. Για συγκριτικούς λόγους παρουσιάζονται και θέσεις παρακίνησης και άμεσης απασχόλησης.

Διάγραμμα 2.9. Συνολικές θέσεις εργασίας προερχόμενες από τον κλάδο των αερομεταφορών.



Πηγή. Oxford Economics calculations

2.3.4. Φορολόγηση, αμοιβές και χρεώσεις στον κλάδο των αερομεταφορών (TFCs)³⁹

Οι φόροι, οι αμοιβές και χρεώσεις (TFCs) μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

³⁷ ATAG, 2008, *The economic and social benefits of air transport*.

³⁸ Oxford Economics Calculations.

³⁹ European Commission, May 2006. *Transparency of Airline Tickets, European Commission, Final Report*.

- **Φόροι κυβέρνησης:** είναι οι φόροι οι οποίοι επιβάλλονται από τις κυβερνήσεις στις αερομεταφορές. Ο σκοπός των φόρων είναι η κάλυψη εξόδων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές, όπως εγκαταστάσεις αεροδρομίων. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει και γενικούς φόρους τους οποίους επιβάλλει η κυβέρνηση σε όλους τους κλάδους της οικονομίας, όπως το ΦΠΑ.
- **Χρεώσεις αεροδρομίου:** ο σκοπός των χρεώσεων αυτών είναι η κάλυψη εξόδων των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που παρέχουν τα αεροδρόμια (ασφάλεια, υπηρεσίες επιβατών κτλ). Στα περισσότερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια η χρέωση αυτή κυμαίνεται μεταξύ 5€- 15€ ανά αναχωρούμενο επιβάτη.
- **Αμοιβές αεροπορικών εταιριών:** από τις αμοιβές αυτές οι εταιρίες καλύπτουν τα έξοδα των καυσίμων, ασφάλισης και άλλων εξόδων, π.χ. κάποιες εταιρίες χρεώνουν αναπηρική πολυθρόνα.
- **Αμοιβές κρατήσεων:** είναι οι χρεώσεις που δέχονται οι ταξιδιώτες για την διαδικασία κράτησης του εισιτηρίου.

Υπάρχουν σχετικά μεγάλες διαφορές των επιβαλλόμενων TFCs σε διαφορετικές διαδρομές από διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες. Ο κύριος παράγοντας που καθορίζει το ύψος των TAFs είναι η πολιτική του κάθε αερομεταφορέα ξεχωριστά ανεξάρτητα από το κράτος στο οποίο ανήκει. Για τον λόγο αυτόν οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες επιχειρούνε στα ίδια ακριβώς δρομολόγια μπορούν να έχουν διαφορετικές τιμές. Στις περισσότερες περιπτώσεις από το συνολικό ποσό των TFCs, το 9% είναι φόροι της κυβέρνησης, το 38% οι χρεώσεις του αεροδρομίου, το 45% οι αμοιβές αεροπορικών εταιριών και το 8% οι αμοιβές για τις διαδικασίες κρατήσεων.

2.3.5. Μεταφορά τουριστών στην Ελλάδα

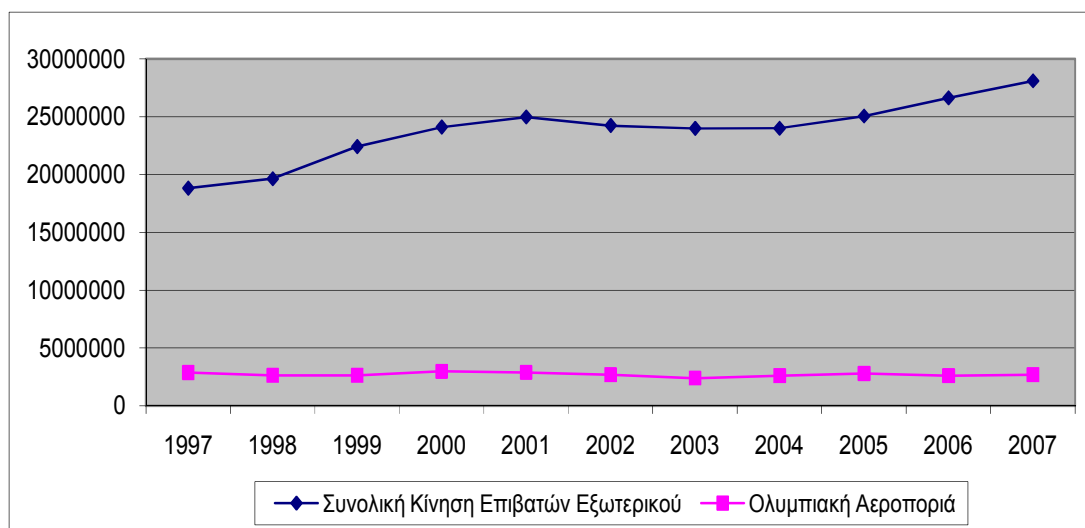
Η Ελλάδα είναι μια τουριστικά αναπτυγμένη χώρα. Η επιθυμία των ξένων τουριστών για να περάσουν κυρίως τις καλοκαιρινές διακοπές τους στην χώρα μας, εάν μετατραπεί σε νούμερα, είναι πολύ υψηλή. Για τον λόγο αυτό μπορεί να σκεφτεί κάποιος ότι εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης για μεταφορά ταξιδιωτών στην χώρα μας, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας θα είναι κερδοφόρος, αναπτυγμένος σε όλους

τους τομείς ,σε σχέση με άλλους μη τουριστικών χωρών. Η σκέψη αυτή όμως δεν έχει καμία σχέση με τα πραγματικά δεδομένα.

Σε αυτό το κομμάτι θα παρουσιαστούν στοιχεία τα οποία αφορούν την αριθμό τουριστών που έφτασαν στην χώρα μας μέσω αέρα και πόσοι από αυτούς ταξίδεψαν με τον ελληνικό εθνικό αερομεταφορέα.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού, αφίξεις και αναχωρήσεις, σε σχέση με την κίνηση επιβατών εξωτερικού οι οποίοι ταξίδεψαν με την Ολυμπιακή Αεροπορία, για την περίοδο 1997-2007.

Διάγραμμα 2.10. Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού και Ολυμπιακής Αεροπορίας την περίοδο 1997-2007.



Πηγή. Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού: ΥΠΑ, Ολυμπιακή Αεροπορία: Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.

Κατά την περίοδο αυτή η συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού αυξήθηκε κατά 49% ενώ οι επιβάτες οι οποίοι ταξίδεψαν με την Ολυμπιακή παρέμεναν περίπου σταθερή, αντί να αυξάνονται, αν όχι με τον ίδιο, τότε τουλάχιστον με ένα μικρό ποσοστό.

Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω διάγραμμα, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι υπάρχουν αεροπορικές εταιρίες οι οποίες δεν εκμεταλλεύονται σωστά τις ευκαιρίες που τους δίνονται από το εξωτερικό τους περιβάλλον. Μετά την απελευθέρωση, ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιριών έχει μεγαλώσει δραματικά σε όλους τους τομείς και δυστυχώς δεν μπορούνε όλες να ανταπεξέρθουν σε αυτές τις αλλαγές. Η ποιότητα των σύγχρονων αεροσκαφών, καλύτερες υπηρεσίες,

οι χαμηλές τιμές, είναι κάποια από τα στοιχεία του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που δεν μπορούν να αποκτηθούν από την μια στιγμή στην άλλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι λιγότερο καινοτόμες εταιρίες να παρουσιάζουν ζημίες και στην συνέχεια να χρεοκοπούν.

Κάποιος μπορεί να σκεφτεί ότι το αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των αερογραμμών ήταν να κλείσουν κάποιες εταιρίες και οι εργαζόμενοι να χάσουν την δουλειά τους. Οι ευκαιρίες όμως που προσφέρονται στην εποχή μας, δίνουν το δικαίωμα αύξησης της απασχόλησης συνολικά, αφού π.χ. οι εταιρίες χαμηλού κόστους «ξεφυτρώνουν σαν μανιτάρια».

2.4. Κοινωνικές επιπτώσεις

Η απελευθέρωση των αερογραμμών στην ΕΕ έχει άμεσες επιπτώσεις στην καθημερινότητα του Ευρωπαίου πολίτη. Οι επιπτώσεις αυτές δεν είναι εύκολα παρατηρούμενες στην σημερινή εποχή καθώς όλοι μας είμαστε πλέον συνηθισμένοι να βρίσκουμε με ευκολία αεροπορικά εισιτήρια για να ταξιδέψουμε σε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και εγχώρια, να πετάμε με ασφάλεια, να βλέπουμε τεράστια σε μέγεθος αεροδρόμια να αναπτύσσονται, να παρατηρούμε έναν μεγάλο αριθμό των αεροπορικών εταιριών να μπαίνουν και να υποχωρούν από τις ευρωπαϊκές αγορές.

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια προσπάθεια ανάλυσης των επιπτώσεων της απελευθέρωσης στην κοινωνία.

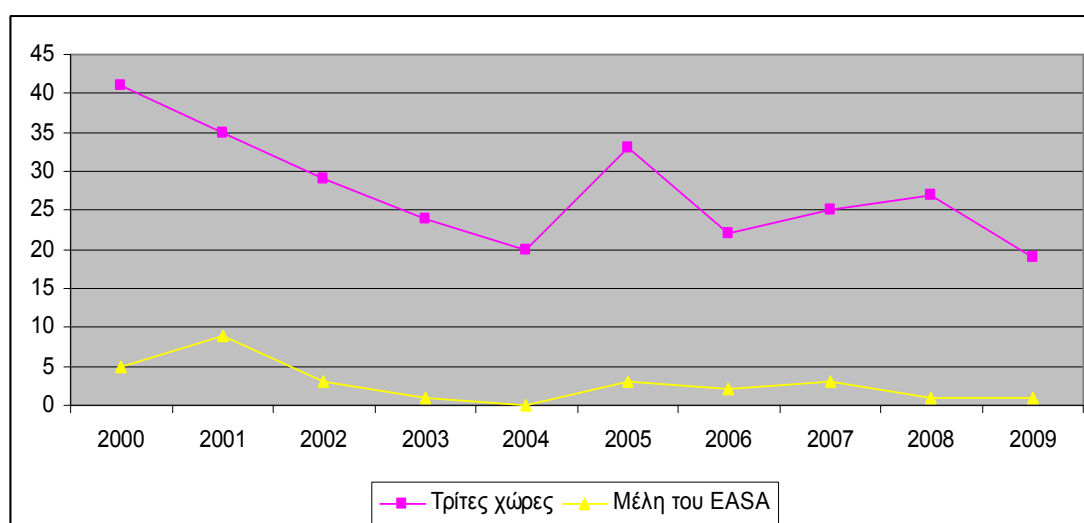
2.4.1. Ασφάλεια πτήσεων

Τα αεροπορικά ταξίδια είναι πλέον ο πιο ασφαλής τρόπος μεταφοράς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, με σκοπό την παροχή ακόμα μεγαλύτερης ασφάλειας, ίδρυσε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό της Αεροπορικής Ασφάλειας (European Aviation Safety Agency, EASA) ο οποίος αναπτύσσει κοινούς κανονισμούς ασφάλειας σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο. Επίσης ελέγχει την εφαρμογή προτύπων μέσω των επιθεωρήσεων στα κράτη μέλη και παρέχει την αναγκαία τεχνογνωσία, εκπαίδευση

και έρευνα σε αυτά⁴⁰. Η καταγραφή των αιτιών των αεροπορικών ατυχημάτων αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την αντιμετώπιση αυτών μέσω της εκπαίδευσης και της τεχνολογικής εξέλιξης.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται τα θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα επιβατικών αεροσκαφών των χωρών μελών του EASA σε σύγκριση με τρίτες χώρες παγκοσμίως.

Διάγραμμα 2.11. Θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα των χωρών μελών του EASA και τρίτων χωρών παγκοσμίως.



Πηγή. EASA, Annual Safety Review, 2009

Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρείται μια πτώση των ατυχημάτων στην τρίτες χώρες. Το 2009 σε σχέση με το 2000, ο αριθμός αυτός ήταν κατά 50% μικρότερος.

Στις χώρες μέλη του EASA ο αριθμός των ατυχημάτων είναι αισθητά χαμηλότερος και διαχρονικά δεν ξεπερνάει πέντε το χρόνο.

Λόγω της επιθυμίας κάθε αεροπορικής εταιρίας να αυξήσει την αποδοτικότητα της, οι αρμόδιοι ελεγκτικοί οργανισμοί σε όλο τον κόσμο καλούνται να ασκούν στενή παρακολούθηση του επιπέδου συμμόρφωσης των εταιριών αυτών με τους κανονισμούς ασφαλείας, οι οποίοι αφορούν την συντήρηση αεροσκαφών, το ωράριο απασχόλησης των πληρωμάτων κτλ.

⁴⁰ www.easa.europa.eu

2.4.2. Συνθήκες εργασίας⁴¹

Όλα τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να εφαρμόζουν τους ελάχιστους χρόνους απασχόλησης και ξεκούρασης, για το προσωπικό εδάφους σύμφωνα με την οδηγία 2000/79 (Directive 2000/79), να επιβάλλουν όρια στις ώρες πτήσεων και υπηρεσιών των πληρωμάτων καμπίνας σύμφωνα με τον κανονισμό 1899/2006. Η επάρκεια των κανόνων αυτών, για την μεγιστοποίηση της ασφάλειας, είναι ακόμα υπό συζήτηση και μελέτη από το EASA. Οι κανονισμοί οι οποίοι αφορούν την υποχρεωτική συνταξιοδότηση πληρωμάτων διαφέρουν ακόμα ανάμεσα σε κράτη μέλη. Σε κάποιες χώρες οι πιλότοι πετάνε έως το 65 έτος της ηλικίας τους και σε κάποιες άλλες έως το 60 έτος.

Όσον αφορά τις πρόσθετες παροχές, όπως συντάξεις, ασφάλειες ζωής και αναπηρίας, προστασίας από απώλεια θέσης εργασίας κτλ, αυτές υποχρεωτικά προσφέρονται από τις αεροπορικές εταιρίες στα κράτη μέλη. Η κοινοτική νομοθεσία παρέχει ένα πλαίσιο για την ρύθμιση περιπτώσεων στις οποίες ο εργαζόμενος σε συνέχεια της εργασιακής του πορείας κατέβαλε τις ασφαλιστικές εισφορές σε διαφορετικά εθνικά συστήματα, όπως η εθνική νομοθεσία επιβάλλει την πληρωμή των ελάχιστων εισφορών.

2.4.3. Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

Οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας, στις αερομεταφορές κοινά γνωστές ως άγονες αεροπορικές γραμμές, είναι ένα πρόγραμμα στήριξης κάποιων ζημιογόνων δρομολογίων, ζωτικής σημασίας για κάποιες περιφέρειες. Σε περίπτωση που καμία αεροπορική εταιρία δεν είναι πρόθυμη να αναλάβει την εκτέλεση κάποιων δρομολογίων, λόγω περιορισμένης κερδοφορίας, τότε λαμβάνει στήριξη από το κράτος και κατ' επέκταση από την ΕΕ ώστε να δραστηριοποιηθεί στα δρομολόγια αυτά⁴². Αυτό συμβάλει στο περιορισμό του κοινωνικού αποκλεισμού καθώς παρέχει την δυνατότητα στους κατοίκους μιας περιφερειακής πόλης να ταξιδέψουν σε αστικά κέντρα ταχύτερα και με άνεση σε αντίθεση με άλλα μέσα μεταφοράς.

⁴¹ European Commission, June 2009. *Effects of EU Liberalisation on Air Transport Employment and Working Conditions, Final Report*. London.

⁴² www.wikipedia.org

Η ανάλυση της σημασίας των άγονων γραμμών για την Ελλάδα θα πραγματοποιηθεί στο Κεφάλαιο 4.

2.4.4. Μεταφορά επιβατών και τουριστικές εμπειρίες

Στο κομμάτι 2.3.1. των οικονομικών επιπτώσεων αναφέρθηκε ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων οι οποίες εκτελούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθημερινώς. Ένας τόσο μεγάλος αριθμός πτήσεων δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί υπό συνθηκών που επικρατούσαν πριν την απελευθέρωση, όπου ο αριθμός των αεροπορικών εταιριών ήταν περιορισμένος μαζί με την ικανότητα αυτών να μεταφέρουν των τεράστιο όγκο ταξιδιωτών. Μπορούμε να συμπεράνουμε λοιπόν ότι οι επιλογές τις οποίες έχει σήμερα ο κάτοικος της ΕΕ όσον αφορά την μεταφορά του από τόπο σε τόπο είναι περισσότερες και η πρόσβαση του σε αυτούς είναι πιο εύκολη καθώς υπάρχει μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιριών με αναπτυγμένο δίκτυο και σπάνια δεν βρίσκει εισιτήριο για κάποιο προορισμό με κάποια από τις εταιρίες.

Μετά την απελευθέρωση των αερογραμμών, άνοιξε μια καινούρια σελίδα για τους κατοίκους-ταξιδιώτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο συνεχής αυξανόμενος αριθμός των αεροπορικών εταιριών, η μείωση των τιμών των εισιτηρίων και μεγαλύτερη ασφάλεια πτήσεων έδωσαν την ευκαιρία σε πολλές κοινωνικές ομάδες να ζήσουν την εμπειρία των διακοπών σε ξένη χώρα. Ο αριθμός των τουριστικών προορισμών έχει επίσης αυξηθεί δραματικά. Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, λόγω του ότι συνήθως χρησιμοποιούνε δευτερεύοντα ή επαρχιακά αεροδρόμια, δημιουργούν από μόνες τους τουριστικούς προορισμούς. Με τον τρόπο αυτό συνιστούν στην ανάπτυξη περιοχών οι οποίες δεν θεωρούνται τουριστικοί προορισμοί.

Ο Ευρωπαίος πολίτης μπορεί πλέον να ανακαλύψει τα έθιμα, τους πολιτισμούς, τα τοπία και τις συνήθειες άλλων χωρών, αναπτύσσοντας με αυτόν τον τρόπο τις γνώσεις του και την κριτική του σκέψη σε διάφορα κοινωνικά ζητήματα.

Τα ερεθίσματα που δέχεται ένας ταξιδιώτης από τις μορφές του τουρισμού που επιλέγει να κάνει (αγροτουρισμός, αθλητικός τουρισμός κτλ), είναι πολύ σημαντικά για την ομαλή επιστροφή στην καθημερινότητα του.

Κάτι ανάλογο παρατηρείται και από την πλευρά των περιοχών οι οποίες υποδέχονται τους ταξιδιώτες. Οι κοινωνίες αυτές δέχονται επίσης ερεθίσματα από τους ξένους τουρίστες. Βλέποντας πως συμπεριφέρονται, ακούγοντας ιστορίες για το

πώς είναι «τα πράγματα» στις χώρες τους, οι κάτοικοι σχηματίζουν μια άποψη όχι μόνο για τους επισκέπτες αλλά και για την κοινωνία ή χώρα στην οποία ζούνε.

2.4.5. Αλλαγές στις συνήθειες των ντόπιων

Όπως αναφέρθηκε στο υποκεφάλαιο 2.4.4. η απελευθέρωση των αερογραμμών δημιούργησε νέους τουριστικούς προορισμούς. Οι κάτοικοι των προορισμών αυτών, βλέποντας τους ξένους να επισκέπτονται τον τόπο τους, αλλάζουν με τον χρόνο τις καθημερινές τους συνήθειες και τον τρόπο αντιμετώπισης των τουριστών.

Σε πολλές περιπτώσεις περιοχών, μια αγροτική οικονομία μετατρέπεται σε τουριστικό προορισμό και οι κάτοικοι της αρχίζουν σταδιακά να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για το ποιος θα παρέχει καλύτερες υπηρεσίες στους τουρίστες με σκοπό το μεγαλύτερο κέρδος. Η οικονομική αυτή συνέπεια έχει άμεση σχέση με κοινωνικές συνήθειες των ντόπιων. Η αίσθηση του ανταγωνισμού, ίσως να είναι το κάτι νέο σε μια κοινωνία.

Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ότι κάποια επαγγέλματα σε αγροτικές περιοχές έχουν χαθεί σε βάθος χρόνου, λόγω της στροφής της απασχόλησης των ντόπιων σε τουριστικές επιχειρήσεις.

Επιπλέον, όταν αυξάνεται το εισόδημα των ανθρώπων, αυτόματα καλυτερεύει και το βιοτικό τους επίπεδο. Η βελτίωση του επιπέδου αυτού θα προκαλέσει αλλαγές στις καθημερινές ασχολίες των ντόπιων. Όταν τα μηνιαία κέρδη μιας οικογένειας είναι περιορισμένα, οι δραστηριότητες που μπορεί να κάνει στον ελεύθερο της χρόνο είναι περιορισμένες. Όταν όμως τα κέρδη αυτά αυξάνονται, το εύρος των επιλογών μεγαλώνει. Έτσι, μια οικογένεια αποκτάει την δυνατότητα π.χ. να ταξιδεύει πιο συχνά, να αποκτάει χόμπι με τα οποία δεν μπορούσε να ασχοληθεί πριν.

Είναι δύσκολο να καθορίσει κανείς όλες τις κοινωνικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Επίσης, είναι ακόμα πιο δύσκολο να κριθούν ως θετικές ή αρνητικές.

2.5. Τεχνολογικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Τα τεχνολογικά κατορθώματα, όσον αφορά τον κλάδο των αερομεταφορών, μπορούν να διακριθούν σε τομείς ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Έτσι, θα ξεχωρίσουμε την ανάλυση των τεχνολογικών αυτών κατορθωμάτων σε:

1. Αεροσκάφη
2. Αεροδρόμια

Ο κύριος στόχος όσον αφορά την τεχνολογική εξέλιξη στον κλάδο των αερομεταφορών, σχετίζεται με την μείωση του επιχειρησιακού κόστους των αεροσκαφών, την ασφάλεια και την ηχορύπανση. Ο περιορισμός της κατανάλωσης των καυσίμων αποτελεί το πρωταρχικό στόχο τόσο των αεροπορικών εταιριών όσο και των εταιριών κατασκευής αεροσκαφών. Η επιθυμητή μείωση της κατανάλωσης των καυσίμων καθώς και τα βιοκαύσιμα έχουν θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και μειώνουν το κόστος της κάθε πτήσης. Η ρύπανση του περιβάλλοντος αποτελεί ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα της ανθρωπότητας το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί έγκαιρα.

Αρχικά στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστεί η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τον κλάδο των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Στην συνέχεια θα αναφερθούν οι τεχνολογικές εξελίξεις των αεροσκαφών καθώς και τα μέτρα τα οποία έχουν σαν στόχο να περιορίσουν την επιβάρυνση του περιβάλλοντος (το όραμα της IATA).

Όσον αφορά τα αεροδρόμια, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στο τεχνολογικό επίτευγμα, το οποίο είναι το Terminal 5, του αεροδρομίου Χίθροου στο Λονδίνο.

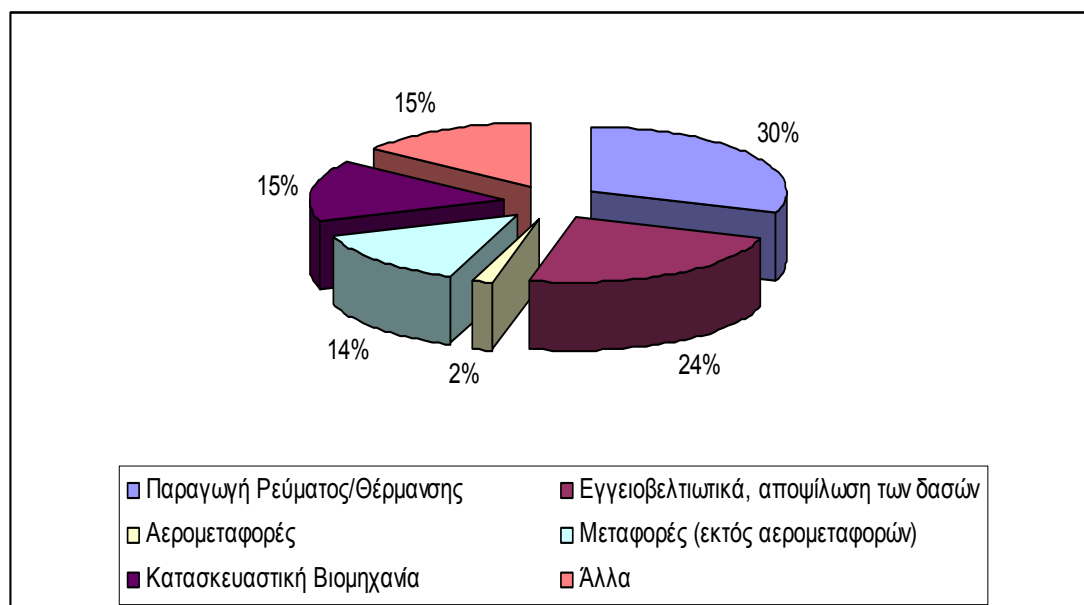
2.5.1. Εκπομπές CO₂

Ο κλάδος των αερομεταφορών τα τελευταία 40 χρόνια έχει αυξήσει την αποδοτικότητα καυσίμων κατά 70%. Μόνο μεταξύ 2001 και 2008 η αποδοτικότητα αυτή αυξήθηκε κατά 16%⁴³. Σήμερα, όσον αφορά τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα, ο κλάδος είναι υπεύθυνος για μόλις το 2% των συνολικών ρύπων

⁴³ Eurocontrol

(διάγραμμα 2.12), για το 15% των ρύπων που εκπέμπουν συνολικά οι μεταφορές, για το 3% της κλιματικής αλλαγής που προκαλεί η ανθρωπότητα⁴⁴.

Διάγραμμα 2.12. Συνολικές εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα.



Πηγή. World Resources Institute

Στην Ευρώπη, ο κλάδος των αερομεταφορών εκπέμπει το 0,5% των παγκόσμιων ρύπων του CO₂.

2.5.2. Τεχνολογικές εξελίξεις αεροσκαφών

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, η εξέλιξη στην τεχνολογία αεροσκαφών σχετίζεται κυρίως με την εξοικονόμηση καυσίμων και την ασφάλεια. Η αύξηση της αποδοτικότητας των κινητήρων και η μείωση του θορύβου που αυτά προκαλούν, η ελαχιστοποίηση των τριβών που ασκούνται στο αεροσκάφος κατά την πτήση, είναι κάποια από τα ζητήματα με τα οποία ασχολούνται οι επιστήμονες. Στο πλαίσιο της εξοικονόμησης των καυσίμων και μείωσης της ηχορύπανσης υπάρχει το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος. Η αποδοτικότητα σε συνδυασμό με ελάχιστη κατανάλωση και χαμηλά ντεσιμπέλ είναι τομείς οι οποίοι εξελίσσονται θετικά από χρόνο σε χρόνο.

⁴⁴ IATA

2.5.2.1. Οι 10 τεχνολογίες που διαμόρφωσαν την ευρωπαϊκή αεροπορία⁴⁵

Από το ξεκίνημα του, το Eurocontrol, εισήγαγε νέες τεχνολογίες και διαδικασίες, οι οποίες αποσκοπούν να καταρτίσουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) πιο ασφαλή, πιο αποτελεσματική και πιο φιλική προς το περιβάλλον. Παρακάτω παρουσιάζονται 10 καινοτομικά συστήματα:

ACAS/TCAS

Το ACAS (Airborne Collision Avoidance System) εισήχθη το Φεβρουάριο του 1997 και είναι ένα εργαλείο το οποίο προειδοποιεί τους πιλότους για μια πιθανή εναέρια σύγκρουση μεταξύ αεροσκαφών.

Το TCAS II v7.0 (Traffic Alert and Collision Avoidance System) είναι το ηλεκτρονικό σύστημα, συμβατό με το ACAS το οποίο χρησιμοποιείται στην Ευρώπη. Από την 1 Ιανουαρίου 2000, το TCAS κατέστη υποχρεωτικό για ορισμένους τύπους αεροσκαφών τα οποία πετούν πάνω από τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα πλοήγησης του αεροσκάφους και από το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παρόλα αυτά δεν αντικαθιστά τον ρόλο του ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ο οποίος έχει την ευθύνη του διαχωρισμού των αεροσκαφών.

ADS-B

Το ADS-B (Automatic Dependent Surveillance Broadcast) είναι μια τεχνική παρακολούθησης βασισμένη σε εκπομπή από το αεροσκάφος της ταυτότητας του, της θέσης του και άλλων πληροφοριών σε επιγείους σταθμούς και σε άλλα αεροσκάφη εξοπλισμένα με το ADS-B.

Η χρήση του ADS-B προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια στις πτήσεις οι οποίες πραγματοποιούνται σε πολυάσχολους εναέριους χώρους, απεικονίζοντας την κατάσταση στο πλήρωμα του αεροσκάφους πιο αποτελεσματικά από κάποια άλλα συστήματα και το κόστος του σε σύγκριση με αυτά είναι χαμηλότερο.

⁴⁵ Eurocontrol

CHAIN-Data Integrity

Το CHAIN (Controlled and Harmonised Aeronautical Information Network) είναι ένα έργο το οποίο αναπτύχθηκε από το Eurocontrol τον Μάρτιο του 2005 με σκοπό να ενισχύσει την ασφάλεια πτήσεων μέσω της βελτίωσης της ακρίβειας και της ποιότητας των αεροναυτικών δεδομένων και της διαχείρισης τους από το σημείο προέλευσης έως το σημείο δημοσίευσης τους. Βοηθάει τους ρυθμιστές των δεδομένων αυτών και τους παροχής υπηρεσιών να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του ICAO.

Continuous Descent Approaches

Το CDA (Continuous Descent Approaches) είναι μια τεχνική προσέγγισης του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο η οποία έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του θορύβου και της κατανάλωσης των καυσίμων (παρακάτω παράδειγμα).

CPDLC

Το CPDLC (Controller-Pilot Data-Link Communications) είναι μια εφαρμογή η οποία λειτούργησε για πρώτη φορά στο Eurocontrol τον Ιούλιο του 2001. Το CPDLC προσφέρει τα εξής:

- Επιτρέπει την ηλεκτρονική ανταλλαγή κειμένου μεταξύ πιλότων και ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας,
- Βελτιώνει την επικοινωνία εδάφους-αέρος, παράλληλα με την παραδοσιακή φωνητική επικοινωνία, μειώνοντας τον φόρτο εργασίας του πληρώματος και των ελεγκτών,
- Εκτιμάται ότι η παραγωγικότητα του ATM (Air Traffic Management) θα αυξανόταν κατά 11% εάν το 75% των αεροσκαφών τα οποία επιχειρούν στην Ευρώπη ήταν εξοπλισμένα με το CPDLC,
- Εφαρμόζει βασικές υποδομές οι οποίες θα επαναχρησιμοποιηθούν στο SESAR,
- Είναι υποχρεωτικό από την ευρωπαϊκή νομοθεσία (EC. Reg. No. 2009).

MODE S

Το Mode Select είναι ένα σύστημα ραντάρ υψηλής απόδοσης το οποίο σχεδιάστηκε για να χειριστεί την συνεχώς αυξανόμενη αεροπορική κίνηση στην Ευρώπη. Η τεχνολογία αυτή αναπτύχθηκε στην αρχή της δεκαετίας του 1970, αλλά δεν ήταν ευρέως διαδεδομένη έως τις αρχές του 1980. Το MODE S προσφέρει τα εξής:

- Υψηλή ακρίβεια στις αναφορές ύψους και χωρητικότητας εναέριου χώρου,
- Υψηλότερη ασφάλεια και αποδοτικότητα σε σχέση με το κλασικό δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης (SSR).

Σε γενικές γραμμές, το MODE S, προσφέρει βελτιωμένη ικανότητα εποπτείας των δεδομένων, ασφάλεια και αποδοτικότητα. Έτσι, ανταποκρίνεται στην συνεχώς αυξανόμενη αεροπορική κίνηση στην Ευρώπη.

PEN S

Το PEN S είναι μια πρωτοβουλία η οποία ξεκίνησε συνεταιρικά από το Eurocontrol και τους SITA, AENA (Ισπανία), NAVIAIR (Δανία) and LFV (Σουηδία) στις 28 Οκτωβρίου του 2009. Μέσω του PEN S, όλοι όσοι παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας, θα έχουν την δυνατότητα να ανταλλάσουν δεδομένα, γραπτά και προφορικά, κατά ομοιογενή και ολοκληρωμένο τρόπο. Θα ανταποκρίνεται τόσο στις σημερινές ανάγκες για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσο και στις προβλεπόμενες ανάγκες στο πλαίσιο του προγράμματος. Θα βοηθήσει όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, ενδεχομένως, τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που εξακολουθούν να χρησιμοποιούν το πρωτόκολλο X25 να κινηθεί προς μια υπηρεσία IP, με οικονομικά αποδοτικό και εύχρηστο τρόπο, ώστε να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

PRISMIL

Το PRISMIL (Pan-European Repository of Information Supporting Military Key Performance Indicators) είναι μια διαδικτυακή υπηρεσία διαχείρισης αποδοτικότητας, η οποία ξεκίνησε από το Eurocontrol το 2009. Αναπτύσσει και εφαρμόζει την αυτόματη συλλογή δεδομένων για την πολεμική αεροπορία.

RVSM

Το RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) είναι ένα όριο διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών εν πτήση, το οποίο άρχισε να εφαρμόζεται τον Ιανουάριο του 2002 από 41 χώρες, τόσο της Ευρώπης όσο και Βόρειας Αφρικής. Η εφαρμογή του RVSM προσφέρει τα εξής:

- Έξι επιπλέον επίπεδα πτήσης, μειώνοντας την κατακόρυφη απόσταση μεταξύ των επιπέδων μέσα στους οποίους μπορούν να επιχειρούν αεροσκάφη, από 2000 πόδια σε 1000 πόδια,
- Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά ένα εκατομμύριο τόνους ετησίως πάνω από τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, και ταυτόχρονα την αύξηση της χωρητικότητας του κατά 14%.

Η Ευρώπη ήταν η πρώτη ήπειρος η οποία εφάρμοσε το RVSM. Αυτό αποτελούσε την μεγαλύτερη αλλαγή στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο τα τελευταία πενήντα χρόνια. Μειώνοντας τις καθυστερήσεις πτήσεων, συνέβαλε σημαντικά στην ικανοποίηση επιβατών, και με την προσφορά του όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμων, μείωσε τα κόστη για τις αεροπορικές εταιρίες και παράλληλα λειτουργεί θετικά για περιβάλλον.

Την ευθύνη για τους υπολογισμούς του ποσοστού κίνδυνου σύγκρουσης λόγω κάθετου διαχωρισμού, στην Ευρώπη, φέρει το Eurocontrol. Αυτό είναι υπεύθυνο για την ομαλή λειτουργία του RVSM και για το αν αυτό πληροί τα κριτήρια ασφαλείας.

8.33 kHz

Οι ραδιοεπικοινωνίες μεταξύ αεροσκαφών και πύργων ελέγχου πραγματοποιούνται με την χρήση των VHF (Very High Frequency) μεταξύ 118-137 MHz. Η συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στις αρχές του 1980 οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για εκχωρήσεις συχνοτήτων VHF. Το 1994 άρχισε να εφαρμόζεται μια περεταίρω διάσπαση καναλιών από 25 σε 8.33 kHz. Αυτό μείωσε την συμφόρηση των VHF, δηλαδή η εύρεση των καναλιών έγινε πιο εύκολη, αύξησε την ευελιξία στην διαδικασία σχεδιασμού συχνοτήτων στην Ευρώπη, έφερε βελτιώσεις στον εναέριο χώρο όπως ο επανακαθορισμός των τομέων του εναέριου χώρου για την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας.

2.5.3. Το όραμα της IATA για τεχνολογία και το περιβάλλον⁴⁶

Η IATA με γνώμονα την σοβαρότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται το περιβάλλον, τον Ιούνιο του 2007 έθεσε σαν πρωταρχικό της στόχο τον σημαντικό περιορισμό εκπομπών αερίων τα οποία είναι υπεύθυνα για το φαινόμενο του θερμοκηπίου, από τα αεροπλάνα. Οι στόχοι της περιλαμβάνουν τα εξής:

- Θεσμό ανώτατων ορίων εκπομπών CO₂ από το 2020 (ανάπτυξη ουδέτερων εκπομπών),
- Βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων με μέσω όρο 1,5% ανά έτος από το 2009 έως το 2020,
- Μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 50% έως το 2050, σε σχέση με τα επίπεδα του 2005.

Για την επίτευξη αυτού του οράματος, η IATA, θέσπισε στρατηγική τεσσάρων αξόνων:

1. Βελτίωση της τεχνολογίας
2. Πιο αποτελεσματικές λειτουργίες
3. Βελτίωση υποδομών
4. Οικονομικά μέτρα

⁴⁶ IATA, 2009. *A global approach to reducing aviation emissions, First step: carbon-neutral growth from 2020.*

Οι στόχοι και τα μέτρα αυτά εγκρίθηκαν από των κλάδο των αερομεταφορών τον Σεπτέμβριο του 2009.

Άξονας 1. Τεχνολογία

Από όλους τους άξονες, η τεχνολογία έχει τις καλύτερες προοπτικές για την μείωση των εκπομπών των αερίων. Ο κλάδος των αερομεταφορών έχει κάνει προόδους όσον αφορά την τεχνολογία, όπως: νέοι και επαναστατικοί σχεδιασμοί αεροσκαφών, νέα σύνθετα ελαφρά κατασκευαστικά υλικά, νέοι εξελιγμένοι κινητήρες, και η ανάπτυξη των βιοκαυσίμων. Οι αεροπορικές εταιρίες θα ξοδέψουν 1,5 τρίς. δολάρια για αγορά νέων αεροσκαφών έως το 2020, περίπου 5500 αεροσκάφη θα αντικατασταθούν με καινούρια και πιο εξελιγμένα, κάτι που αποτελεί το 27% του στόλου παγκοσμίως, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές CO₂ κατά 21%.

Ο χάρτης της τεχνολογικής πορείας της IATA (Technology Roadmap), προσδιορίζει μελλοντικές τεχνολογίες οι οποίες μπορούν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων κατά 20%-35% ανά αεροσκάφος. Παρέχει μια επισκόπηση των αεροσκαφών, των κινητήρων και τεχνολογικών συστημάτων που βοηθούν στην μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών των ρύπων. Καλύπτει μέτρα τα οποία έχουν ληφθεί έως σήμερα καθώς και μια σειρά καινοτόμων τεχνολογιών, όπως νέες αρχιτεκτονικές των κινητήρων, σύνθετα υλικά και στρωτή ροή του αέρα γύρω από την αεροτομή του αεροσκάφους.

Η τροποποίηση του ήδη υπάρχοντος στόλου, επενδύοντας 2 δίσ. δολάρια, θα μπορούσε να επιτύχει μια επιπλέον μείωση των εκπομπών κατά 1%.

Όσον αφορά τα βιοκαύσιμα, η χρήση τους μπορεί να μειώσει τις εκπομπές CO₂ κατά 80%. Η IATA εστιάζει την προσοχή της στα βιοκαύσιμα νέας γενιάς τα οποία προέρχονται από φύκια και καμέλια. Τα καύσιμα αυτά μπορούν να παραχθούν κατά βιώσιμο τρόπο, ελαχιστοποιώντας τις δυσμενείς επιπτώσεις στις καλλιέργειες τροφίμων και νερού.

Άξονας 2. Λειτουργίες

Πιο αποτελεσματική λειτουργία των αεροσκαφών μπορεί να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές αερίων. Η Διακυβερνητική Επιτροπή για τις κλιματικές αλλαγές, ανέφερε το 1999 ότι η αναποτελεσματικότητα των αεροσκαφών

φτάνει το 6%. Από το 2005 η Πράσινη Ομάδα της IATA (η οποία αποτελείται από εμπειρογνώμονες που επισκέπτονται τις αεροπορικές εταιρίες και τις συμβουλεύουν σε θέματα εξοικονόμησης καυσίμων κτλ.) συνεργάζεται με τις αεροπορικές εταιρίες με στόχο να ελαχιστοποιηθεί αυτή η αναποτελεσματικότητα. Βελτίωση των επιχειρησιακών πρακτικών, οι πιο αποτελεσματικές διαδικασίες πτήσεων καθώς και μέτρα για την μείωση του βάρους των αεροσκαφών θα συμβάλουν στην περεταίρω αφαίρεση του 3% των ρύπων που εκπέμπει ο κλάδος της αεροπορίας.

Το 2008 η Πράσινη Ομάδα «εξοικονόμησε» 11 εκ. τόνους CO₂.

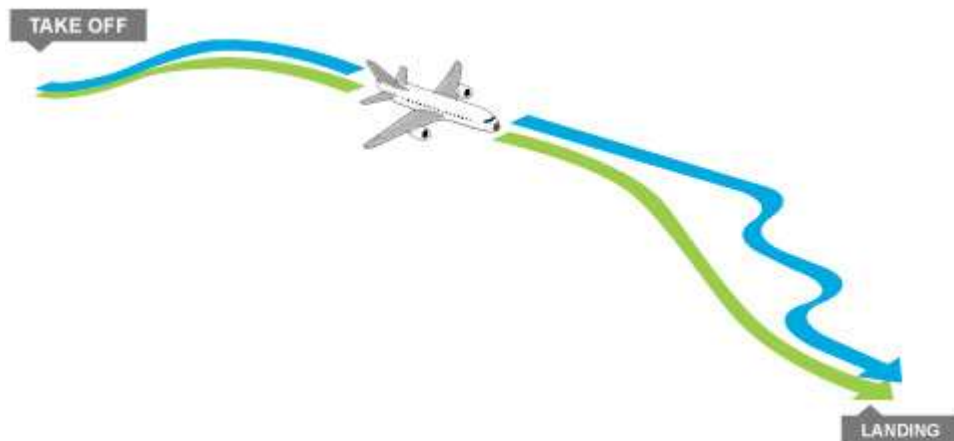
Άξονας 3. Υποδομές.

Η βελτίωση των υποδομών αποτελεί μια μεγάλη ευκαιρία για την εξοικονόμηση της κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών αερίων. Το 1999 η Διακυβερνητική Επιτροπή για τις κλιματικές αλλαγές ανέφερε, ότι υπάρχει αναποτελεσματικότητα της τάξης του 12% στις υποδομές του κλάδου. Από τότε επιτευχθεί μια βελτίωση γύρω στο 4%. Η πλήρης εφαρμογή της πιο αποτελεσματικής διοίκησης της εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management) και των υποδομών των αεροδρομίων θα μπορούσε να προσφέρει την επιπλέον μείωση των εκπομπών κατά 4%.

Παράδειγμα⁴⁷:

Στο παρακάτω παράδειγμα απεικονίζεται μια συνηθισμένη διαδικασία καθόδου ενός αεροσκάφους για προσγείωση (μπλε γραμμή) η οποία πραγματοποιείται σταδιακά.

⁴⁷ www.enviro.aero



Σε κάθε στάδιο απώλειας ύψους, το πλήρωμα του αεροσκάφους, για να οριζοντίωση την πορεία του, αυξάνει την ώθηση των κινητήρων με αποτέλεσμα την μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων. Οι αεροπορικές εταιρίες σε συνεννόηση με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροδρόμια, χρησιμοποιώντας την κατάλληλη διαδικασία, θα μπορούσαν να εφαρμόζουν πιο ομαλή κάθοδο (πράσινη γραμμή). Εκτιμάται ότι μια ομαλή κάθοδος μπορεί να συμβάλει στην εξοικονόμηση 150 κιλών κηροζίνης ή 500 κιλών εκπομπής CO₂.

Τα προηγούμενα αναφερόμενα μέτρα περιλαμβάνουν την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky), το οποίο θα μειώσει κατά 70% την ανεπιθύμητη απόσταση που διανύουν τα αεροσκάφη στον αέρα.

Το 2008 η IATA μαζί με τους συνεργάτες της, κατάφερε να εξοικονομήσει καύσιμα τα οποία αντιστοιχούν σε 4 εκ. τόνους CO₂ κάνοντας βελτιώσεις σε 214 αεροδιαδρομές και 103 αεροδρόμια, χρησιμοποιώντας το Performance-Based Navigation (PBN) και το Continuous Descent Arrival (CDA) το οποίο απεικονίζεται στο παραπάνω παράδειγμα. Υπολογίζεται ότι εφαρμόζοντας το CDA σε 100 αεροδρόμια της Ευρώπης, η εκπομπή CO₂ θα είναι κατά 500 χιλ. τόνους χαμηλότερη.

Άξονας 4. Οικονομικά μέτρα

Η προσπάθεια της μείωσης των εκπομπών CO₂ των τριών αξόνων έως 2020 δεν είναι, αρχικά τουλάχιστον, αρκετή. Για την επίτευξη των στόχων αυτών θα χρειαστούν αυστηρά οικονομικά μέτρα. Έως το 2025, πρέπει να αποσυρθούν 90 εκ. τόνοι CO₂

και αυτό θα κοστίσει επιπλέον 7 δισ. δολάρια το χρόνο. Συνολικά υπολογίζεται ότι οι στόχοι οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν θα κοστίσουν 1,6 τρις. δολάρια.

2.5.4. Η εξέλιξη των αεροδρομίων, περίπτωση του Χίθρου⁴⁸

Το Terminal 5 (T5) αποτελεί το μεγαλύτερο μεμονωμένο κατασκευαστικό έργο στην Ευρώπη. Με κόστος το οποίο ξεπερνάει τα 4 δισ. λίρες αντιπροσωπεύει ένα τεράστιο κατασκευαστικό πρόγραμμα. Κάποιος μπορεί να σκεφτεί ότι ένα έργο τόσο μεγάλων διαστάσεων θα έχει τεράστιες αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον. Τα πράγματα όμως δεν είναι και τόσο αποθαρρυντικά. Για την κατασκευή του T5 έχουν χρησιμοποιηθεί μόνο βιώσιμα κατασκευαστικά υλικά. Πιο αναλυτικά:

- Τα HCFCs και HFCs έχουν εξαλειφθεί σχεδόν πλήρως από το έργο του T5,
- Το ξύλο που έχει χρησιμοποιηθεί από την κατασκευαστική εταιρία, εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Διαχείρισης Δασών (FSC), εξασφαλίζοντας έτσι την βιώσιμη προέλευση του,
- Συνολικά πάνω από 300000 τόνοι αποβλήτων σκυροδέματος ανακυκλώθηκαν επιτόπου,
- Θρυμματισμένο πράσινο γυαλί από τια εγχώριες τράπεζες ανακύκλωσης, χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή των πλευρικών δρόμων,
- Περίπου 6.5 εκ. κυβικά μέτρα εδάφους είχαν μεταφερθεί κατά την διάρκεια των εργασιών, τα οποία στην συνέχεια ξαναχρησιμοποιήθηκαν για την διαμόρφωση του T5,
- Τα απόβλητα υλικά είχαν διαχωριστεί επιτόπου και το 85% από αυτά έχουν ανακυκλωθεί.

Τα τεχνολογικά κατορθώματα και η προστασία του περιβάλλοντος δεν περιορίζεται μόνο στην διαδικασία της κατασκευής του έργου.

Η θέρμανση, ο κλιματισμός και η τροφοδοσία με ηλεκτρικό ρεύμα, απαιτούν ενέργεια η οποία συμβάλλει στις εκπομπές του CO₂. Ο στόχος που είχαν θέσει οι

⁴⁸ Airports Council International, July 2007. *Environmental Initiatives Around The World*.

διαχειριστές του αεροδρομίου είναι η μείωση των εκπομπών αυτών κατά 15% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2010.

Το μη πόσιμο νερό το οποίο χρησιμοποιείται στο T5 προέρχεται από την συλλογή νερού της βροχής και των υπόγειων υδάτων, μειώνοντας έτσι την ζήτηση της δημόσιας παροχής νερού κατά 70%. Το σύστημα συλλογή του νερού της βροχής επαναχρησιμοποιεί το 85% των βροχοπτώσεων στην περιοχή του T5.

Έως το 2010, το 40% των αποβλήτων ανακυκλώνεται ή μετατρέπεται σε λίπασμα και έως το 2020 το ποσοστό αυτό αναμένεται να φτάσει το 70%. Από το 2008, τα απόβλητα τα οποία έως τότε στελνόντουσαν σε υγειονομική ταφή, μετατρέπονται σε ενέργεια η οποία τροφοδοτεί το αεροδρόμιο.

Περίπου το 85% των αναγκών θέρμανσης του T5 προέρχεται από τον συνδυασμό ψύξης, θέρμανσης και ηλεκτρικής ενέργειας. Χρησιμοποιώντας αυτήν την τεχνολογία, η ηλεκτρική ενέργεια παράγεται επιτόπου και τα θερμά της απόβλητα ζεσταίνουν το κτίριο κατά την διάρκεια του χειμώνα. Η απόδοση της τεχνικής αυτής είναι διπλάσια από αυτήν της κανονικής μονάδας παραγωγής ενέργειας.

Το αεροδρόμιο ως σύνολο ξεκίνησε καμπάνια για τον περιορισμό της χρήσης ενέργειας, η οποία επικεντρώνεται στο προσωπικό.

Το αεροδρόμιο κατέχει επίσης σύστημα διαχείρισης κτιρίων, το οποίο απενεργοποιεί αυτόματα τα μηχανήματα που δεν χρησιμοποιούνται καθώς και τον φωτισμό όταν το φώς του ήλιου είναι αρκετό. Επίσης, παρακολουθούν την εσωτερική θερμοκρασία και την κατανάλωση ενέργειας ώστε αυτή να μετριέται αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με την παραπάνω εξέλιξη, γίνεται αντιληπτό ότι και τα αεροδρόμια παίζουν σημαντικό ρόλο στην τεχνολογική πρόοδο του κλάδου των αερομεταφορών και στην προστασία του περιβάλλοντος. Η χρήση των κατάλληλων τεχνικών και μεθόδων μπορεί να ελαχιστοποιήσει τις εκπομπές του CO₂ στην ατμόσφαιρα και μπορούμε να τονίσουμε χωρίς καμία επιφύλαξη ότι εξαιτίας των συνεχόμενων προσπαθειών και των θετικών αποτελεσμάτων αυτών, ο κλάδος των αερομεταφορών μπορεί να αποτελέσει πρότυπο για όλους του άλλους κλάδους της οικονομίας.

2.6. Σύνοψη Κεφαλαίου

Στο παρόν κεφάλαιο αναλύθηκαν οι επιπτώσεις οι οποίες προκύπτουν από την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Για την απλοποίηση

της διαδικασίας αυτής χρησιμοποιήθηκε το μοντέλο της ανάλυσης PESTEL. Κάποιες από τις επιπτώσεις μπορούσαν να συνδεθούν μεταξύ τους, όπως οι πολιτικές με της νομικές και οι τεχνολογικές με τις περιβαλλοντικές. Όσον αφορά τα πρώτα αναφερόμενα, η πολιτική συχνά εκφράζεται με την νομοθετική πολιτική η οποία καθορίζει την ομαλή λειτουργεί, σε αυτήν την περίπτωση, των αερομεταφορών.

Στο υποκεφάλαιο 2.2 παρουσιάστηκε το πώς η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε κάποια νομοσχέδια τα οποία ρυθμίζουν την λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών. Οι πρωτοβουλίες αυτές, όμως, δεν περιορίζουν την ανάπτυξη των εταιρειών αυτών, αλλά αντιθέτως, την ενθαρρύνουν. Οι ρυθμίσεις που αφορούν τον ανταγωνισμό και τα δικαιώματα των επιβατών, προστατεύουν τους ταξιδιώτες μέσα στην Ένωση, από την υπερβολική αύξηση των ναύλων, την άδικη εκμετάλλευση τους από τις αεροπορικές εταιρείες σε περίπτωση μη τήρησης των συμφωνηθέντων υπηρεσιών.

Στο κομμάτι το οποίο αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις (υποκεφάλαιο 2.3), αναλύθηκαν οι αλλαγές που προκάλεσε η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Η σταθερή αύξηση της ζήτησης για ταξίδια με αεροπλάνο είχε ως αποτέλεσμα την ανάγκη των αεροπορικών εταιρειών να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες της αγοράς. Αυτό οδήγησε στην δημιουργία θέσεων εργασίας, είτε στα πληρώματα καμπίνας, είτε στο προσωπικό εδάφους. Είναι επίσης λογικό με μια τόσο ραγδαία ανάπτυξη, να επωφεληθεί και ο κλάδος των προμηθευτών. Ο κλάδος αυτός προσφέρει τις έμμεσες θέσεις εργασίας οι οποίες σε αριθμό ξεπερνάνε τις άμεσες (διάγραμμα 2.9). Οι παραπάνω εξελίξεις βελτίωσαν το βιοτικό επίπεδο των εργαζομένων, τις τουριστικές συναλλαγές, τις εισπράξεις από φόρους και διάφορες άλλες υπηρεσίες αυξάνοντας έτσι τα ποσά που προστέθηκαν στο ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τον κλάδο των αερομεταφορών.

Όσον αφορά τις ωφέλειες που εισπράττει το κοινωνικό σύνολο από την πορεία των αερομεταφορών στην Ευρώπη, είναι ορατές τόσο σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες, όσο και στις συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων.

Το επίπεδο της ασφάλειας των πτήσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πολύ πιο υψηλό σε σύγκριση με τρίτες χώρες (διάγραμμα 2.11). Αυτό μπορεί να οφείλεται στην συνθήκη του σκληρού ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και, κυρίως, στους αυστηρούς κανόνες ασφαλείας που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μιας μεγάλης σημασίας για την ευρωπαϊκή περιφέρεια, αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των αερογραμμών, είναι οι επιδοτούμενες αεροπορικές γραμμές

(Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας). Η εφαρμογή αυτή έχει σκοπό να χρηματοδοτεί την αεροπορική σύνδεση των περιφερειακών περιοχών των χωρών της Ευρώπης με αστικά κέντρα. Τα δρομολόγια τα οποία χρηματοδοτούνται, ανήκουν στα μη αποδοτικά οικονομικά, με μικρή εμπορική αξία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην ενδιαφέρεται καμία αεροπορική εταιρεία να επιχειρήσει στα δρομολόγια αυτά. Με την χρηματοδότηση των άγονων αυτών γραμμών, δίνεται κίνητρο σε αερομεταφορείς να εκτελέσουν πτήσεις, εξυπηρετώντας έτσι τους κατοίκους της επαρχίας.

Στο υποκεφάλαιο 2.6 παρουσιάστηκε το πώς, στο κλάδο των αερομεταφορών, η τεχνολογική πρόοδος συνδέεται άμεσα με την προστασία του περιβάλλοντος και με την ασφάλεια.

Στο κομμάτι 2.5.2.1 αναλύθηκαν δέκα συστήματα και τεχνολογίες εισηγμένα από το Eurocontrol. Ο σκοπός τους είναι η βελτίωση της ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος.

Οι μελέτες οι οποίες αφορούν την πιο οικονομική χρήση των καυσίμων αποδεικνύουν ότι αυτό έχει θετικά αποτελέσματα στην προστασία του περιβάλλοντος. Η εξέλιξη της τεχνολογίας των κινητήρων οι οποίοι καταναλώνουν μικρότερη ποσότητα καυσίμων και περιορίζουν την ηχορύπανση, η κατασκευή κτηρίων των αεροδρομίων τα οποία χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια για την λειτουργία τους, αποτελούν τεχνολογικά άλματα τα οποία είχαν αρχικό σκοπό την μείωση του επιχειρησιακού κόστους. Όταν ελαχιστοποιείται το κόστος λειτουργίας, αυτό μεταφράζεται στην μείωση της χρησιμοποιούμενης ενέργειας, κάτι το οποίο αποτελεί την βασική προϋπόθεση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Τον Σεπτέμβριο του 2009 εγκρίθηκε από τις αερομεταφορές το όραμα που έχει η IATA για το μέλλον του κλάδου, στην Ευρώπη (2.5.3). Ο περιορισμός των εκπομπών του CO₂ θα επιτευχθεί μέσω τεσσάρων αξόνων: τεχνολογίας, λειτουργίας, υποδομών και οικονομικών μέτρων).

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η μια από τις σημαντικότερες επιπτώσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών, όσον αφορά τις κοινωνίες των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας. Η σημασία τους, ο τρόπος λειτουργίας καθώς και η νομοθεσία που τις διέπει θα παρουσιαστούν στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο, το οποίο είναι αφιερωμένο αποκλειστικά σε αυτές.

Κεφάλαιο 3

Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας

Υπηρεσίας

Άγονες Αεροπορικές Γραμμές

3.1. Εισαγωγή⁴⁹

Οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (Public Service Obligations) είναι μια διευθέτηση στην οποία ένα κυβερνητικό σώμα ή κάποια άλλη αρχή, προσφέρει δημοπρασία για επιδοτήσεις, της οποίας ο νικητής θα έχει το δικαίωμα να επιχειρεί σε μονοπωλιακό πλαίσιο μια υπηρεσία δημόσιας μεταφοράς για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα για την συγκεκριμένη επιδότηση. Η πολιτική αυτή εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου κάποια δρομολογίων δεν είναι κερδοφόρα στην ελεύθερη αγορά, αλλά υπάρχει αρκετό κοινωνικό ενδιαφέρον ώστε να πραγματοποιείται η μεταφορά των πολιτών στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η χρήση της Υποχρέωσης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας εφαρμόζεται σε όλους τους κλάδους των μεταφορών: αεροπορικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και οδικών.

Η εφαρμογή των PSO, σε πολλές περιπτώσεις καταλήγει σε ιδιωτικοποίηση του κρατικού μεταφορέα που δραστηριοποιόταν σε κάποιο δρομολόγιο.

Οι υποδομές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των PSO, μπορούν να μην ανήκουν στην επιχείρηση η οποία επιχειρεί στα δρομολόγια αλλά στο Κράτος ή τρίτους.

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθούν τα PSO που αφορούν τον κλάδο των αερομεταφορών γενικά, ξεκινώντας με την παρουσίαση των λόγων για την δημιουργία, τον σκοπό και την σημασία των υπηρεσιών αυτών.

⁴⁹ www.wikipedia.org

3.2. Άγονες Αεροπορικές Γραμμές στην Ευρώπη

Τα PSO παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά στην Ευρώπη κατά την εφαρμογή του Δευτέρου Πακέτου Απελευθέρωσης το 1990 και ενισχύθηκαν από το Τρίτο Πακέτο το 1993. Το καθεστώς των PSO καλύπτει τόσο τα δρομολόγια εντός των Κρατών Μελών όσο και τα δρομολόγια μεταξύ των κρατών αυτών. Με αυτόν τον τρόπο, ένα κράτος μπορεί να επιβάλει PSO για να εξασφαλιστεί η επαρκής παροχή τακτικών αεροπορικών γραμμών σε περιφερειακή ή αναπτυσσόμενη περιοχή ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερικό αερολιμένα που θεωρείται ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη, αλλά δεν είναι βιώσιμη. Οι μεταφορές εμπορευμάτων επίσης συμμετέχουν σε αυτό το καθεστώς άλλα στην πράξη έχουν επωφεληθεί μόνο οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

Τον Μάιο του 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εξέδωσε έγγραφο διαβούλευσης με σκοπό την αναθεώρηση των κανονισμών που αποτελούν το Τρίτο Πακέτο Απελευθέρωσης, το οποίο περιλάμβανε πρόταση για την πιθανή εφαρμογή των PSO και προς τρίτες χώρες. Ενώ ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού υποστήριζε θερμά αυτήν την πρωτοβουλία, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων πάνω στο θέμα αυτό ήταν αρνητική με αποτέλεσμα να παραμένει υπό εξέταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁵⁰.

Όταν επιβάλετε μια γραμμή PSO και οι αεροπορικές εταιρίες δεν ενδιαφέρονται να εκτελέσουν το συγκεκριμένο δρομολόγιο, η εκμετάλλευση του μπορεί να περιοριστεί σε μια μόνο εταιρία. Αν η εταιρία αυτή τηρεί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, για ένα διάστημα έως τριών ετών, εκτός αν υπάρχουν άλλες μορφές μεταφοράς οι οποίες μπορούν να εξασφαλίσουν ετησίως 30000 επιβατικές θέσεις, και εκτός αν κάποιο άλλο Κράτος Μέλος προτείνει ένα εναλλακτικό ικανοποιητικό μέσο μεταφοράς.

Οι αεροπορικές εταιρίες οι οποίες επιθυμούν να επιχειρήσουν σε γραμμές PSO πρέπει να είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και επιλέγονται με δημόσιο διαγωνισμό όπου λαμβάνεται υπόψη η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, το ύψος των ναύλων και το κόστος της απαιτούμενης αποζημίωσης, εφόσον αυτή υπάρχει.

Το κάθε Κράτος Μέλος διαχειρίζεται δικό του καθεστώς, αλλά πρέπει να συμβαδίζει με τον Κοινοτικό Κανονισμό Αρ.2408/92.

⁵⁰ ec.europa.eu

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν πάνω από 130 γραμμές PSO. Όμως δεν είναι όλες επιδοτούμενες, κάποιες από αυτές έχουν μόνο την προστασία της αγοράς⁵¹.

3.3. Άγονες Αεροπορικές Γραμμές, ο Σκοπός και Σημασία

Η απελευθέρωση των αερογραμμών στην Ευρώπη είχε σαν αποτέλεσμα την αντικατάσταση των διασταυρούμενων επιδοτήσεων για τις ζημιογόνες εσωτερικές αγορές με άμεσες επιδοτήσεις. Στο παρελθόν, για ανταλλαγή του δικαιώματος μονοπωλίου, οι κρατικοί αερομεταφορείς οι οποίοι επιχειρούσαν σε ζημιογόνα δρομολόγια με χαμηλή κίνηση, κάλυπταν το κενό αυτό με έσοδα από άλλα κερδοφόρα δρομολόγια. Με την απελευθέρωση, η δημιουργία και η εισχώρηση ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιριών σε εσωτερικές αγορές, κατέστη την παραπάνω τεχνική σχεδόν αδύνατη. Ελάχιστες αεροπορικές εταιρίες συνεχίζουν ακόμα να καλύπτουν τις ζημίες από, συνήθως, κοντινά δρομολόγια με έσοδα από πιο μακρινές πτήσεις με μεγάλη κερδοφορία.

3.3.1. Ο Σκοπός και η Σημασία

Για να συνεχιστούν οι πτήσεις σε λιγότερο εμπορικά δρομολόγια, το Ευρωπαϊκό Υπουργικό Συμβούλιο θέσπισε νομοθεσία για την άμεση επιδότηση τους.

Το κράτος, για να εκτιμήσει την επάρκεια των τακτικών πτήσεων σε έναν προορισμό, λαμβάνει υπόψη το δημόσιο συμφέρον, την πιθανότητα να προσφύγει σε άλλες μορφές μεταφοράς εάν αυτές μπορούν να ανταποκριθούν στις υπάρχουσες ανάγκες (η πιθανότητα αυτή εξετάζεται κυρίως όταν πρόκειται για νησιωτικό προορισμό), τους αεροπορικούς ναύλους και τις προϋποθέσεις που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες και τέλος, το συνδυασμένο αποτέλεσμα όλων των αεροπορικών εταιριών που σκοπεύουν να εκμεταλλευτούν ένα δρομολόγιο.

Ο αρχικός σκοπός της πολιτικής των PSO ήταν η εξασφάλιση των βασικών αεροπορικών υπηρεσιών σε δρομολόγια προς απομακρυσμένες περιφερικές περιοχές. Οι υπηρεσίες αυτές ήταν πάντα ζημιογόνες και για να επιβιώσουν έπρεπε να επιδοτηθούν. Για να διοριστούν τα PSO υπάρχει μια κοινή προσέγγιση από κάθε

⁵¹ A Study of an Essential Service and Tourism Development Route Scheme. (2005).

Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ ο καθορισμός του επιπέδου των υπηρεσιών που θα παρέχονται, καθώς και των ναύλων είναι στα χέρια της κάθε κυβέρνησης ξεχωριστά. Συνεπώς προκύπτουν μεγάλες διαφορές στα ποσά των επιδοτήσεων σε δρομολόγια τα οποία μεταφέρουν τον ίδιο περίπου όγκο επιβατών.

3.3.2. Καθορισμός της Επιδότησης

Για να καθοριστεί το ύψος της επιδότησης για κάποιο δρομολόγιο πρέπει να λυθούν υπόψη αρκετή παράγοντες.

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες είναι το επιχειρησιακό κόστος του δρομολογίου, το οποίο επηρεάζεται, σχεδόν εξολοκλήρου από τον τύπο του αεροπλάνου. Παράγοντες όπως οι υποδομές του αεροδρομίου, η απόσταση, ο όγκος και η εποχικότητα των επιβατών προσανατολίζουν την επιλογή του κατάλληλου αεροπλάνου⁵².

Εξαιτίας των περιορισμένων εγκαταστάσεων κάποιου αεροδρομίου, πρέπει να εκτελούνται π.χ. δυο πτήσεις ημερησίως με μικρό αεροπλάνο των είκοσι θέσεων αντί μια πτήση ημερησίως με μεγαλύτερο αεροπλάνο των 50 θέσεων.

Η φύση της διαδρομής επίσης επηρεάζει την επιλογή του τύπου του αεροσκάφους. Το εάν ένα δρομολόγιο είναι από σημείο σε σημείο (π.χ. Χίος-Θεσσαλονίκη) ή με ενδιάμεσες στάσεις (π.χ. Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Ρόδος) παίζουν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό και διορισμό του κατάλληλου αεροπλάνου.

Το επίπεδο των ναύλων είναι επίσης ένα μεγάλο κριτήριο το οποίο καθορίζει το ύψος της επιδότησης. Εάν οι τιμές των ναύλων για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο είναι αρκετά υψηλές, τότε το ποσό της επιδότησης για το δρομολόγιο αυτό θα είναι μικρότερο.

Το κράτος μπορεί να αποζημιώσει την αεροπορική εταιρία για την ικανοποίηση των προτύπων που απαιτούνται για τα PSO. Για την αποζημίωση λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα και τα κόστη που προκαλούνται από τις παροχές υπηρεσιών, υπολογίζεται δηλαδή με βάση τα λειτουργικά ελλείμματα που

⁵² Williams, G., 2002. *Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*.

πραγματοποιήθηκαν σε συγκεκριμένο δρομολόγιο, συμπεριλαμβανομένης μιας αμοιβής για το απασχολούμενο κεφάλαιο⁵³.

3.3.3. Συμπληρωματικά Μέτρα⁵⁴

Υπάρχουν δύο αξιόλογα συμπληρωματικά μέτρα τα οποία αξίζουν να αναφερθούν.

Το πρώτο είναι ότι ο κανονισμός Αρ. 2408/92 επιτρέπει σε κάθε Κράτος Μέλος να αρνηθεί την είσοδο σε δεύτερη αεροπορική εταιρία σε γραμμή μεταξύ περιφερικών αεροδρομίων, για δύο χρόνια. Η άρνηση αυτή προκύπτει μόνο κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και εφόσον η πρώτη εταιρία έχει ξεκινήσει να επιχειρεί στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, με αεροσκάφη κάτω των 80 θέσεων, όπου η ετήσια παραγωγική ικανότητα δεν ξεπερνάει τις 30000 θέσεις.

Το δεύτερο αξιοσημείωτο είναι η ίδρυση του Ταμείου Ανάπτυξης Δρομολογίων (Route Development Funds ή RDFs) από την Σκοτία το 2002, Βόρεια Ιρλανδία το 2003 και την Βόρειο-Δυτική περιοχή της Αγγλίας το 2004 από την συνεργασία του τοπικού δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Ο στόχος των RDFs είναι η προώθηση της ανάπτυξης των νέων αεροπορικών δρομολογίων, κυρίως προς την ηπειρωτική Ευρώπη. Η προώθηση αυτή, επιτυγχάνεται κυρίως με την στήριξη των επενδύσεων για τοπικά αεροδρόμια και με την μείωση των τελών προσγείωσης για τις επιλεγμένες αεροπορικές εταιρίες οι οποίες θα εκτελούν τα συγκεκριμένα αεροδρόμια.

3.4. Η Νομοθεσία⁵⁵

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα παρουσιαστούν νομοθετικές ρυθμίσεις του Άρθρου 16 του κανονισμού 1008/2008 των Αεροπορικών Υπηρεσιών οι οποίες πρέπει να εφαρμόζονται ομοίως από όλα τα Κράτη Μέλη ώστε να μπορούν να εφαρμόσουν την πολιτική των PSO.

⁵³ A Study of an Essential Service and Tourism Development Route Scheme. (2005)

⁵⁴ A Study of an Essential Service and Tourism Development Route Scheme. (2005)

⁵⁵ ec.europa.eu

Λόγω του μεγάλου ενδιαφέροντος, θα παρουσιαστεί επίσης και το Άρθρο 17 το οποίο αφορά την διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

3.4.1. Το Άρθρο 16

Παράγραφος 1

Ένα κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, τους σχετικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ αερολιμένα της Κοινότητας και αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του, ή γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση, εφόσον η γραμμή αυτή θεωρείται δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας την οποία εξυπηρετεί ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνο στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Τα συγκεκριμένα πρότυπα που επιβάλλονται σε διαδρομή υποκείμενη στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται με διαφάνεια και χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων.

Παράγραφος 2

Εφόσον, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας με συχνότητα τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας τον όρο ότι κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας που σκοπεύει να εκμεταλλευθεί το δρομολόγιο πρέπει να παρέχει εγγύηση ότι θα το εκμεταλλευθεί για

ορισμένο διάστημα, το οποίο θα οριστεί αργότερα, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 3

Η αναγκαιότητα και η επάρκεια προτεινόμενης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας εκτιμάται από το κράτος μέλος/τα κράτη μέλη με βάση:

1. την αναλογικότητα μεταξύ της προτεινόμενης υποχρέωσης και των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής,
2. τη δυνατότητα προσφυγής σε άλλους τρόπους μεταφοράς και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις υπό εξέταση μεταφορικές ανάγκες, ιδίως όταν υπάρχουν σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούν το προτεινόμενο δρομολόγιο με χρόνο ταξιδιού μικρότερο των τριών ωρών και με επαρκή συχνότητα, συνδέσεις και κατάλληλα ωράρια,
3. τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,
4. το συνδυασμένο αποτέλεσμα όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο.

Παράγραφος 4

Όταν κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της προτεινόμενης επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η Επιτροπή δημοσιεύει ενημερωτική ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία:

1. προσδιορίζονται οι δύο αερολιμένες που συνδέει το συγκεκριμένο δρομολόγιο και οι πιθανές ενδιάμεσες στάσεις,

2. σημειώνεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, και
3. αναγράφεται η πλήρης διεύθυνση στην οποία διατίθεται αμελλητί και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία και/ή τεκμηρίωση σχετικά με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 5

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 4, όσον αφορά τα δρομολόγια στα οποία ο αριθμός των επιβατών που αναμένεται να χρησιμοποιούν την αεροπορική γραμμή είναι κατώτερος των 10 000 ετησίως, η προκήρυξη πληροφόρησης σχετικά με υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας δημοσιεύεται είτε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε στην εθνική επίσημη εφημερίδα του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Παράγραφος 6

Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι δυνατόν να προηγείται της ημερομηνίας δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης στην οποία αναφέρεται το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 4 .

Παράγραφος 7

Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να πωλήσουν αποκλειστικά και μόνο θέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αεροπορική γραμμή πληροί όλες τις απαιτήσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται, κατά συνέπεια, τακτική αεροπορική γραμμή.

Παράγραφος 8

Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οποιοδήποτε άλλοι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν ανά πάσα στιγμή να αρχίσουν την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν τις απαιτήσεις της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβανομένης της περιόδου εκμετάλλευσης που ενδέχεται να απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Παράγραφος 9

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 8, εάν κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση βιώσιμων τακτικών αεροπορικών γραμμών σε δρομολόγιο για το οποίο έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση 31.10.2008 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 293/11 στις τακτικές αεροπορικές γραμμές στο συγκεκριμένο δρομολόγιο σε ένα μόνο κοινοτικό αερομεταφορέα για μέγιστο χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, μετά την πάροδο του οποίου η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται.

Το εν λόγω χρονικό διάστημα μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλεται σε δρομολόγιο προς αερολιμένα που εξυπηρετεί ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή, κατά την έννοια του άρθρου 299 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Παράγραφος 10

Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των γραμμών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 9 παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 17, είτε για μεμονωμένο δρομολόγιο, είτε, στις περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται για λόγους επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, για μία ομάδα δρομολογίων, σε οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα πληροί της προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών. Για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας, το κράτος μέλος μπορεί να δημοσιεύσει ενιαία πρόσκληση υποβολής προσφορών για διάφορα δρομολόγια.

Παράγραφος 11

Μια υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι έχει λήξει, εφόσον δεν εκτελεσθεί τακτική αεροπορική γραμμή στο δρομολόγιο που υπόκειται στη συγκεκριμένη υποχρέωση για περίοδο δώδεκα μηνών.

Παράγραφος 12

Εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 17 διακόψει αιφνίδια την αεροπορική γραμμή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να επιλέξει με αμοιβαία συμφωνία διαφορετικό κοινοτικό αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελεί την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας για χρονική περίοδο έως επτά μηνών, μη ανανεούμενη, με τους εξής όρους:

1. Κάθε οικονομικό αντιστάθμισμα που καταβάλλει το κράτος μέλος χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 8,
2. Η επιλογή πραγματοποιείται μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων,
3. Αρχίζει νέα διαδικασία πρόσκλησης για υποβολή προσφορών.

Η Επιτροπή και το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την υπαγόρευσαν. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, να αναστείλει τη διαδικασία, εφόσον κρίνει ότι σύμφωνα με την εκτίμησή της δεν πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου ή εφόσον αντιβαίνει καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

3.4.2 Το Άρθρο 17

Παράγραφος 1

Ο δημόσιος διαγωνισμός κατά το άρθρο 16 παράγραφος 10 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 2 έως 10 του παρόντος άρθρου.

Παράγραφος 2

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επιτροπή εκτός αν, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5, έχει κοινοποιήσει την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας με δημοσίευση προκήρυξης στην εθνική επίσημη εφημερίδα του. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός δημοσιεύεται επίσης στην εθνική επίσημη εφημερίδα.

Παράγραφος 3

Η πρόσκληση υποβολής προσφορών και η επακόλουθη σύμβαση διέπουν, μεταξύ άλλων:

1. Τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,
2. Τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,
3. Τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
4. Κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης,
5. Αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, βάσει των οποίων υπολογίζεται το αντιστάθμισμα, εφόσον υπάρχει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 4

Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών λήγει τουλάχιστον δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της εν λόγω ενημερωτικής ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που ο διαγωνισμός αφορά δρομολόγιο στο οποίο η πρόσβαση έχει ήδη περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας εκχώρησης, έτσι ώστε να εκτιμηθεί η αναγκαιότητα συνέχισης της περιορισμένης πρόσβασης.

Παράγραφος 5

Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει τις εξής πληροφορίες:

1. Το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η),
2. Τη σχετική αεροπορική γραμμή,
3. Τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
4. Την πλήρη διεύθυνση, όπου διατίθεται χωρίς καθυστέρηση και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας,
5. Την προθεσμία υποβολής των προσφορών.

Παράγραφος 6

Το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) κοινοποιεί(-ούν) αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που θα ζητήσει όποιος ενδιαφέρεται για το δημόσιο διαγωνισμό.

Παράγραφος 7

Η επιλογή μεταξύ των υποβληθεισών προτάσεων διενεργείται το συντομότερο δυνατό, αφού ληφθεί υπόψη η επάρκεια της παρεχόμενης υπηρεσίας και ιδίως το αντίτιμο και οι όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, καθώς και το κόστος τυχόν αντιστάθμισματος που απαιτεί(-ούν) το (τα) κράτος(-η) μέ-λος(-η)

Παράγραφος 8

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώνει αερομεταφορέα, ο οποίος έχει επιλεγεί, δυνάμει της παραγράφου 7, για την τήρηση των προδιαγραφών που απαιτούνται για την επιβληθείσα, σύμφωνα με το άρθρο 16, παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Το εν λόγω αντιστάθμισμα δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση κάθε υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων του αερομεταφορέα και ευλόγου κέρδους.

Παράγραφος 9

Η Επιτροπή ενημερώνεται εγγράφως και αμελλητί για τα αποτελέσματα του δημόσιου διαγωνισμού και την επιλογή από το κράτος μέλος, μεταξύ άλλων ως προς:

1. Τους αριθμούς, τα ονοματεπώνυμα και τις εταιρικές πληροφορίες των υποψηφίων,
2. Τα επιχειρησιακά στοιχεία που περιέχουν οι προσφορές,
3. Το αντιστάθμισμα που ζητείται στις προσφορές,
4. Το ονοματεπώνυμο του επιλεγέντος υποψηφίου.

Παράγραφος 10

Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να της διαβιβάσουν, εντός ενός μηνός, όλα τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την επιλογή αερομεταφορέα για την παροχή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση που τα ζητούμενα έγγραφα δεν διαβιβασθούν εμπρόθεσμα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναστολή του διαγωνισμού σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2.

3.5. Σύνοψη Κεφαλαίου

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάστηκε η λογική με την οποία εφαρμόστηκαν σε λειτουργία τα PSOs στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο πρώτο κομμάτι παρουσιάστηκε ο ορισμός μιας άγονης αεροπορικής γραμμής καθώς και οι κλάδοι στους οποίους εφαρμόζεται η συγκεκριμένη φιλοσοφία.

Στο υποκεφάλαιο 3.2 έγινε μια σύντομη αναφορά στο πώς ένα αεροπορικό δρομολόγιο κρίνεται ως άγονη γραμμή και ποιες αεροπορικές εταιρείες μπορούν να επιχειρήσουν στα δρομολόγια αυτά.

Το αμέσως επόμενο κομμάτι του κεφαλαίου (υποκεφάλαιο 3.3) αφορούσε τον σκοπό και την σημασία των άγονων γραμμών στην Ευρώπη. Ο συνεχώς αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, ο οποίος είναι το αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των αερογραμμών, δεν επέτρεπε στις εταιρείες αυτές να καλύπτουν τις ζημιές οι οποίες προκαλούνταν από μη αποδοτικά δρομολόγια, από μακρινές και μέχρι πρόσφατα, κερδοφόρες πτήσεις. Οι ζημιές από τα δρομολόγια αυτά έπρεπε να επιδοτηθούν έτσι ώστε να μην καταργηθεί εντελώς η αεροπορική σύνδεση με κάποιες πόλεις της περιφέρειας.

Όσον αφορά το ύψος της επιδότησης, αυτό καθορίζεται από πολλαπλούς παράγοντες (3.3.2). Οι βασικοί από αυτούς είναι:

- Το επιχειρησιακό κόστος του δρομολογίου,
- Η φύση της διαδρομής,
- Το επίπεδο των ναύλων

Τα συμπληρωματικά μέτρα παίζουν αρκετά σημαντικό ρόλο στην ομαλή λειτουργία και εκτέλεση πτήσεων των άγονων γραμμών. Ίσως το πιο βασικό από αυτά είναι το δικαίωμα του Κράτους να απαγορεύσει την εκτέλεση πτήσεων μεταξύ της περιφέρειας σε δεύτερη αεροπορική εταιρεία για δυο χρόνια από την στιγμή που άλλη εταιρεία ξεκίνησε να δραστηριοποιείται σε αυτά τα δρομολόγια (Αρ. 2408/92).

Όπως έχει αναφερθεί, το κάθε Κράτος Μέλος έχει το δικαίωμα να κινηθεί μονόπλευρα σε κάποια θέματα των άγονων αεροπορικών γραμμών. Είναι όμως προφανές ότι πρέπει να υπάρχει κοινός κανονισμός ο οποίος εφαρμόζεται από όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο λόγος είναι για το Άρθρο 16 του κανονισμού 1008/2008 των Αεροπορικών Υπηρεσιών. Το Άρθρο αυτό παρουσιάστηκε αναλυτικά στο υποκεφάλαιο 3.4, μαζί με το Άρθρο 17 το οποίο περιγράφει τις διαδικασίες του δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάστηκε η φιλοσοφία με την οποία ένα αεροπορικό δρομολόγιο «βαπτίζεται» ως άγονη γραμμή, ο σκοπός, η σημασία και οι πιο σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις των PSOs. Στο επόμενο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι άγονες αεροπορικές γραμμές στην Ελλάδα καθώς και μελέτη περίπτωσης ενός απομακρυσμένου από αστικά κέντρα προορισμού (της Μήλου), η οποία αναδεικνύει την τεράστια σημασία που έχουν οι επιδοτούμενες αερογραμμές για μια περιφερειακή κοινωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Άγονες Αεροπορικές Γραμμές στην Ελλάδα

4.1. Εισαγωγή

Είναι ευρέως γνωστή η σημασία των άγονων γραμμών για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιφερειακής περιοχής. Για μια χώρα σαν την Ελλάδα, με πολλές μικρές και απομακρυσμένες κοινωνίες, κυρίως αυτές των νησιωτικών περιοχών, οι άγονες γραμμές αποτελούν «πηγή ζωής».

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν συνοπτικά όλες οι άγονες γραμμές στην Ελλάδα καθώς και η συχνότητα δρομολογίων για την χρονική περίοδο 2010-2013.

4.2. Τα δρομολόγια⁵⁶

Στην Ελλάδα υπάρχουν 24 άγονες γραμμές οι οποίες συνδέουν μικρές πόλεις και νησιά. Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια, οι γραμμές αυτές είναι ζωτικής σημασίας για τις μικρές αυτές κοινωνίες. Καθώς καμία αεροπορική εταιρία δεν εκφράζει ενδιαφέρον για να επιχειρήσει προς αυτές τις περιοχές λόγω ελάχιστης εμπορικής σημασίας και περιορισμένου κέρδους, οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών κρατάνε «ζωντανή» την γρήγορη μετακίνηση προς τις περιοχές αυτές.

4.2.1. Οι προορισμοί

Παρακάτω παρουσιάζονται όλες οι άγονες γραμμές της Ελλάδας, καθώς και η ελάχιστη συχνότητα πτήσεων και οι ελάχιστες προσφερόμενες θέσεις εβδομαδιαίως ανά γραμμή:

⁵⁶ Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών, 16/10/2009. Αριθμός Πρωτοκόλλου Δ1/Β/40468/3429.

Αθήνα - Αστυπάλαια

Τέσσερις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο⁵⁷. Πέντε πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Ικαρία

Πέντε πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 175 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 245 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Λέρος

Έξι πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 210 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Δέκα πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως με ένα σύνολο 350 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Μήλος

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 245 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Οκτώ πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 280 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Θεσσαλονίκη - Σάμος

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

⁵⁷ Ως χειμερινή και θερινή περίοδος λογίζεται αυτή που ορίζεται από την IATA.

Τέσσερες πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Θεσσαλονίκη - Χίος

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τέσσερες πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Ρόδος

Λήμνος - Μυτιλήνη - Ρόδος

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 40 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Ρόδος

Μια πτήση με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 20 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Λήμνος - Μυτιλήνη - Σάμος - Ρόδος

Μια πτήση με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 20 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Ρόδος

Μια πτήση με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 20 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Ρόδος - Κάρπαθος - Κάσος - Σητεία

Ρόδος - Κάρπαθος

Πέντε πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 175 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 245 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Ρόδος - Κάρπαθος – Κάσος - Σητεία

Τέσσερις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 140 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Έξι πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 210 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αλεξανδρούπολη - Σητεία

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 40 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 60 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Ακτιο - Σητεία

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 40 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 60 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Κύθηρα

Πέντε πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 200 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 280 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Νάξος

Έξι πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 192 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο

Οκτώ πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 200 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Πάρος

Δέκα πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 170 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Δεκαεπέννέα πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως με ένα σύνολο 330 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Κάρπαθος

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 350 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Δέκα πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 500 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Σητεία

Τέσσερες πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Πέντε με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Σκιάθος

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 280 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Θεσσαλονίκη - Κέρκυρα

Τέσσερες πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 200 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Πέντε πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 250 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Ρόδος - Κως - Λέρος - Αστυπάλαια

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 45 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Κέρκυρα - Άκτιο - Κεφαλονιά - Ζάκυνθος

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 45 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Κάλυμνος

Επτά πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 140 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Δέκα πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 200 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Θεσσαλονίκη - Καλαμάτα

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 45 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση κατά τη θερινή περίοδο.

Αθήνα - Σκύρος

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 20 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Θεσσαλονίκη – Σκύρος

Δύο πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 20 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τρεις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 30 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση κατά τη θερινή περίοδο.

Ρόδος - Καστελόριζο

Τέσσερις πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 80 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χειμερινή περίοδο.

Έξι πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη θερινή περίοδο.

Εάν ο μέσος συντελεστής πληρότητας του συνόλου των πτήσεων σε μία γραμμή έχει υπερβεί κατά την προηγούμενη περίοδο το 75%, η ελάχιστη εβδομαδιαία συχνότητα ή οι ελάχιστες προσφερόμενες θέσεις εβδομαδιαίως μπορεί να αυξηθούν ανάλογα με τη αύξηση οι οποία έχει διαπιστωθεί. Η αύξηση αυτή κοινοποιείται προς τον αερομεταφορέα που επιχειρεί στην συγκεκριμένη γραμμή, με συστημένη επιστολή έξι μήνες πριν από την εφαρμογή της, και τίθεται σε εφαρμογή μετά την δημοσίευσή της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε περίπτωση που τα αεροσκάφη της αεροπορικής εταιρίας δεν διαθέτουν την απαιτούμενη χωρητικότητα για την κάλυψη του ελάχιστου αριθμού προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως (οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω) οι συχνότητες πτήσεων μπορούν να αυξηθούν αναλόγως.

Σε περίπτωση που οι πτήσεις δεν εκτελεστούν λόγω μετεωρολογικών συνθηκών, θα πρέπει να εκτελεστούν τις επόμενες ημέρες, κατά τρόπο ώστε να ικανοποιείται η εβδομαδιαία ζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες εβδομαδιαίως προσφερόμενες θέσεις.

4.2.2. Υποχρεωτικοί ναύλοι

Όσον αφορά τους ναύλους, αυτοί παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα για το κάθε δρομολόγιο. Η τιμή αναφοράς απλής διαδρομής οικονομικής θέσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα αναφερόμενα ποσά.

Πίνακας 3. Μέγιστη τιμή ναύλων σε δρομολόγια άγονων γραμμών.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΝΑΥΛΟΣ (σε €)
Αθήνα - Αστυπάλαια	58,5
Αθήνα – Ικαρία	52,2
Αθήνα – Λέρος	59,6
Αθήνα – Μήλος	41,7
Θεσσαλονίκη - Σάμος	76,4
Θεσσαλονίκη - Χίος	66
Λήμνος – Ρόδος	64,8
Λήμνος - Μυτιλήνη	41,7
Λήμνος – Χίος	41,7
Λήμνος – Σάμος	41,7
Μυτιλήνη – Χίος	33,5
Μυτιλήνη – Σάμος	41,7
Μυτιλήνη – Ρόδος	58,5
Χίος – Σάμος	33,5
Χίος – Ρόδος	46
Σάμος – Ρόδος	41,7
Ρόδος – Κάσος	39,6
Ρόδος – Κάρπαθος	33,5
Ρόδος – Σητεία	48
Κάρπαθος – Σητεία	48

Κάσος – Σητεία	42,8
Κάρπαθος – Κάσος	27
Αλεξανδρούπολη - Σητεία	79,5
Άκτιο – Σητεία	79,5
Αθήνα – Κύθηρα	48
Αθήνα – Νάξος	62,7
Αθήνα – Πάρος	61,7
Αθήνα – Κάρπαθος	73,2
Αθήνα – Σητεία	71,1
Αθήνα – Σκιάθος	53,3
Θεσσαλονίκη - Κέρκυρα	70
Ρόδος – Κως	46
Ρόδος - Αστυπάλαια	52,2
Ρόδος – Λέρος	52,2
Κως – Αστυπάλαια	52,2
Κως – Λέρος	46
Αστυπάλαια - Λέρος	46
Κέρκυρα – Άκτιο	40,7
Κέρκυρα - Κεφαλονιάς	40,7
Κέρκυρα - Ζάκυνθος	52,2
Άκτιο - Κεφαλονιάς	35,5
Άκτιο – Ζάκυνθος	40,7
Κεφαλονιά - Ζάκυνθος	33,5
Αθήνα – Κάλυμνος	72
Θεσσαλονίκη - Καλαμάτα	84
Αθήνα – Σκύρος	45,6
Θεσσαλονίκη - Σκύρος	72,4
Ρόδος - Καστελόριζο	31

Πηγή. Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών, 16/10/2009. Αριθμός Πρωτοκόλλου Δ1/Β/40468/3429

Οι παραπάνω τιμές μπορούν να αυξηθούν σε περίπτωση απρόβλεπτης αύξησης του κόστους λειτουργίας της γραμμής, για την οποία δεν ευθύνεται ο αερομεταφορέας. Η αύξηση αυτή κοινοποιείται στον αερομεταφορέα που εκμεταλλεύεται τη γραμμή και τίθεται σε ισχύ μετά τη δημοσίευσή της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.2.3. Άλλες υποχρεώσεις

Οι αεροπορικές εταιρίες εκτός από το να διατηρούν τιμές των εισιτηρίων οι οποίες δεν ξεπερνούν τα αναφερόμενα ποσά, είναι υποχρεωμένες να τηρούν και άλλες προϋποθέσεις.

Ο αριθμός των ακυρωμένων πτήσεων για λόγους για τους οποίους ευθύνεται ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να υπερβαίνει το 2% του συνολικού ετήσιου αριθμού πτήσεων, εκτός των περιπτώσεων για τις οποίες η εταιρία δεν έχει ευθύνη.

Τυχόν πρόθεση διακοπής λειτουργίας οποιασδήποτε από τις αναφερόμενες γραμμές, θα πρέπει να γνωστοποιείται από τον αερομεταφορέα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης, Τμήμα Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών τουλάχιστον έξι μήνες προ της διακοπής.

Λόγω της ιδιαιτερότητας των αεροπορικών συνδέσεων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι το προσωπικό θαλάμου, που θα εξυπηρετεί τους επιβάτες στις ανωτέρω συνδέσεις, ομιλεί και κατανοεί την ελληνική γλώσσα.

Οι τύποι των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών πρέπει να είναι συμβατοί με τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων στα οποία προτίθεται να επιχειρήσει ο αερομεταφορέας, όπως δημοσιεύονται στο Aeronautical Information Publications της Ελλάδας (A.I.P. GREECE), υπό τις συνήθως επικρατούσες στην περιοχή μετεωρολογικές συνθήκες, τυπικές για χειμώνα και καλοκαίρι, ώστε να διασφαλίζεται η παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις. Όσον αφορά στα ωράρια, οι αφίξεις - αναχωρήσεις αεροσκαφών θα πρέπει να πραγματοποιούνται εντός του ωραρίου λειτουργίας των αερολιμένων, σύμφωνα με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

4.3. Η σημασία των άγονων γραμμών για την περιφέρεια, η περίπτωση της Μήλου

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα παρουσιαστεί η τεράστια σημασία που έχουν οι άγονες γραμμές για την ελληνική επαρχία, κάνοντας μελέτη περίπτωσης ενός από τους προορισμούς. Η μελέτη αυτή εστιάστηκε στην Μήλο, ένα νησί των Κυκλάδων το οποίο συνδέεται με την υπόλοιπη Ελλάδα, όσον αφορά τις αερομεταφορές, μόνο μέσω άγονης γραμμής. Επιλέχθηκε με βάση τρία κριτήρια, τα οποία παίζουν σημαντικό ρόλο στα τελικά αποτελέσματα της έρευνας, και είναι τα εξής:

- **Αεροπορική σύνδεση με την υπόλοιπη Ελλάδα μόνο με άγονη γραμμή.**

Η Μήλος δεν συνδέεται με κανένα άλλο προορισμό εκτός από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Ακόμα και κατά την διάρκεια της υψηλής καλοκαιρινής

περιόδου, δεν πραγματοποιούνται πτήσεις τσάρτερ προς το νησί. Ο συνδυασμός των δυο παραπάνω, καθιστά την Μήλο «καθαρή» ως προς την μελέτη των επιπτώσεων που προκαλεί η αεροπορική δρομολόγηση της με άγωνα γραμμή.

- **Μη εξυπηρετική ακτοπλοϊκή σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά.**

Με εξαίρεση την καλοκαιρινή περίοδο, η ακτοπλοϊκή σύνδεση με το νησί πραγματοποιείται από συμβατικό πλοίο με αποτέλεσμα ο χρόνος του ταξιδιού από το λιμάνι του Πειραιά να ξεπερνάει της επτά ώρες. Αυτό είναι ένα σημαντικό μειονέκτημα για τους κατοίκους της Μήλου καθώς ένα τόσο χρονοβόρο ταξίδι είναι εξαντλητικό, κυρίως για άτομα τρίτης ηλικίας, μικρά παιδιά και ασθενείς. Το γεγονός αυτό βοηθάει στον καθορισμό της σημασίας της άγωνα γραμμής στην ικανοποίηση κάποιων κοινωνικών αναγκών των κατοίκων του νησιού.

- **Περιορισμένη πρόσβαση από γειτονικές περιοχές.**

Ένα νησί, σε σχέση με τις περιοχές στην στεριά, δεν είναι εκτεθειμένο σε διείσδυση οικονομικών δραστηριοτήτων από γειτονικές του περιοχές. Έτσι, η μελέτη των οικονομικών επιπτώσεων της άγωνα γραμμής είναι πιο ξεκάθαρη (σε αυτό συμβάλλουν και το παραπάνω δυο κριτήρια) σε σχέση με π.χ. μια κωμόπολη στην Βόρεια Ελλάδα.

4.3.1. Γενικά και οικονομικά στοιχεία της Μήλου

Η Μήλος είναι το πέμπτο σε μέγεθος νησί των νοτιοδυτικών Κυκλάδων. Από Ανατολικά προς Δυτικά έχει πλάτος 23 χιλιόμετρα, από Βορρά σε Νότο 13 χιλιόμετρα, και η επιφάνειά της εκτιμάται στα 151 τετραγωνικά χιλιόμετρα⁵⁸. Οι μόνιμοι κάτοικοι της Μήλου έφτασαν τους 4960 (απογραφή 2011), παρουσιάζοντας μια αύξηση 4% σε σχέση με την απογραφή 2001 (4771)⁵⁹.

⁵⁸ www.wikipedia.org

⁵⁹ www.statistics.gr

4.3.1.1. Πρωτογενής Τομέας

Γεωργία

Στο παρελθόν η Μήλος παρουσίαζε αξιόλογη ανάπτυξη όσον αφορά την αγροτική παραγωγή. Αξίζει να σημειωθεί ότι έως το 1960 η παραγωγή των αγροτικών προϊόντων ήταν αρκετή ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων του νησιού⁶⁰.

Τα χρόνια που ακολουθούν χαρακτηρίζονται από στροφή των ντόπιων προς τον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, λόγω της μεγαλύτερης κερδοφορίας, περιορίζοντας έτσι την αγροτική ανάπτυξη.

Ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζει η γεωργία της Μήλου είναι η έλλειψη αρδευόμενης γης. Το πρόβλημα αυτό περιορίζει την ανάπτυξη των γεωργικών ειδών τα οποία δεν καλύπτουν τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και περιορίζει το γεωργικό εισόδημα.

Κτηνοτροφία

Στην Μήλο, παρά τις εκτάσεις γης που διαθέτει, οι οποίες είναι αξιόλογες για την κτηνοτροφία, το σύνολο των ζώων ανήκει μόλις σε 185 κτηνοτρόφους οι οποίοι έχουν τον κλάδο αυτόν σαν συμπληρωματική απασχόληση⁶¹. Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι η κτηνοτροφία δεν αποτελεί σημαντικό κλάδο απασχόλησης και τα έσοδα από αυτήν είναι περιορισμένα.

Αλιεία

Όπως η γεωργία και η κτηνοτροφία, έτσι και η αλιεία δεν αποτελεί την σημαντική δραστηριότητα στην Μήλο. Ο αριθμός των επαγγελματιών ψαράδων στο νησί είναι μικρός, περιορίζοντας έτσι το εισόδημα από αλιευτική δραστηριότητα.

⁶⁰ Βέλλη, Δ.Ι., 2006. *Κοινωνικές Συγκρούσεις σε Θέματα Προστασίας του Περιβάλλοντος. Οι Αντιδράσεις της Τοπικής Κοινωνίας στο Νησί της Μήλου Αναφορικά με την Ένταξη της Δυτικής Μήλου στο Δίκτυο Natura 2000*. Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Περιβαλλοντικά Πολιτική και Διαχείριση. Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

⁶¹ Γραφείο Αγροτικής Ανάπτυξης

4.3.1.2. Δευτερογενής Τομέας

Εξαιτίας της γεωλογικής της προέλευσης, η Μήλος διαθέτει ιδιαίτερα αξιόλογο ορυκτό πλούτο και η εξορυκτική δραστηριότητα αποτέλεσε βασικό οικονομικό πόρο του νησιού.

Η εξορυκτική δραστηριότητα της Μήλου απορρόφησε ένα μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού του νησιού σε βάρος, κυρίως του Πρωτογενούς Τομέα. Αποτελεί μια σημαντική πηγή εισοδήματος για την τοπική κοινωνία καθώς οι ιδιωτικές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να αποδίδουν το 2 % της αξίας του εξορυσσόμενου πλούτου στην τοπική αυτοδιοίκηση.

4.3.1.3. Τριτογενής Τομέας (Τουρισμός)

Η τουριστική ανάπτυξη της Μήλου ξεκίνησε κατά την δεκαετία του 1980. Έως τότε ο τουρισμός δεν είχε αναπτυχθεί ιδιαίτερα λόγω της εξορυκτικής δραστηριότητας που εξασφάλιζε το απαραίτητο εισόδημα στους κατοίκους και είχε προσδώσει στο νησί όψη που ερχόταν σε αντίθεση με την εικόνα τυπικού Κυκλαδίτικου τουριστικού προορισμού.

Οι τουρίστες οι οποίοι επισκέπτονται την Μήλο προέρχονται κυρίως από την Ελλάδα και τις Ευρωπαϊκές χώρες. Τα τελευταία χρόνια το νησί κέρδισε το ενδιαφέρον των κατοίκων της Αττικής. Το φαινόμενο αυτό υποβοηθάτε από την εξέλιξη των ναυτιλιακών συγκοινωνιών, μειώνοντας τον χρόνο του ταξιδιού από το λιμάνι του Πειραιά από 7 ώρες στις 4:30 ώρες, φέρνοντας έτσι την Μήλο «πιο κοντά» στην πρωτεύουσα.

4.3.2. Οι συνέπειες των άγονων γραμμών στο νησί της Μήλου

Στο σημείο αυτό θα αναλυθούν οι επιπτώσεις οι οποίες μπορούν να προκύψουν από την σύνδεση μιας άγονης γραμμής σε έναν τόπο όπως η Μήλος, απομακρυσμένο από αστικά κέντρα, με μικρό αριθμό κατοίκων.

Το εργαλείο το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την μελέτη περίπτωσης της Μήλου θα είναι το PEST Analysis, στο οποίο θα αναλυθούν οι πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές επιπτώσεις.

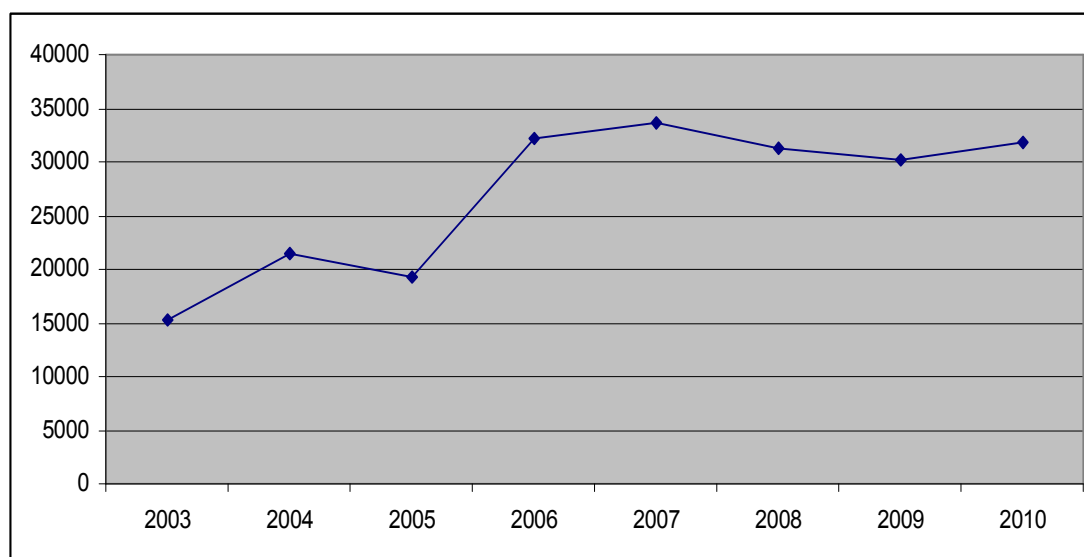
4.3.2.1. Στοιχεία αεροπορικής κίνησης της αεροπορικής γραμμής Αθήνα - Μήλος

Είναι σημαντικό να ξεκινήσουμε την ανάλυση PEST με στοιχεία τα οποία αφορούν την αεροπορική κίνηση της Μήλου. Μέσω των στοιχείων αυτών θα παρουσιαστεί αναλυτική εικόνα του μεγέθους των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν προς και από το νησί.

Παρατηρώντας τα διαγράμματα με την διαχρονική επιβατική κίνηση της Μήλου, μπορούν να εισπραχθούν χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά την σημασία της άγονης γραμμής για την τοπική κοινωνία.

Το πρώτο διάγραμμα αφορά την διαχρονική συνολική κίνηση των επιβατών οι οποίοι χρησιμοποίησαν την άγονη αεροπορική γραμμή για το ταξίδι τους, από και προς την Μήλο.

Διάγραμμα 4.1. Αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών στο αεροδρόμιο της Μήλου.



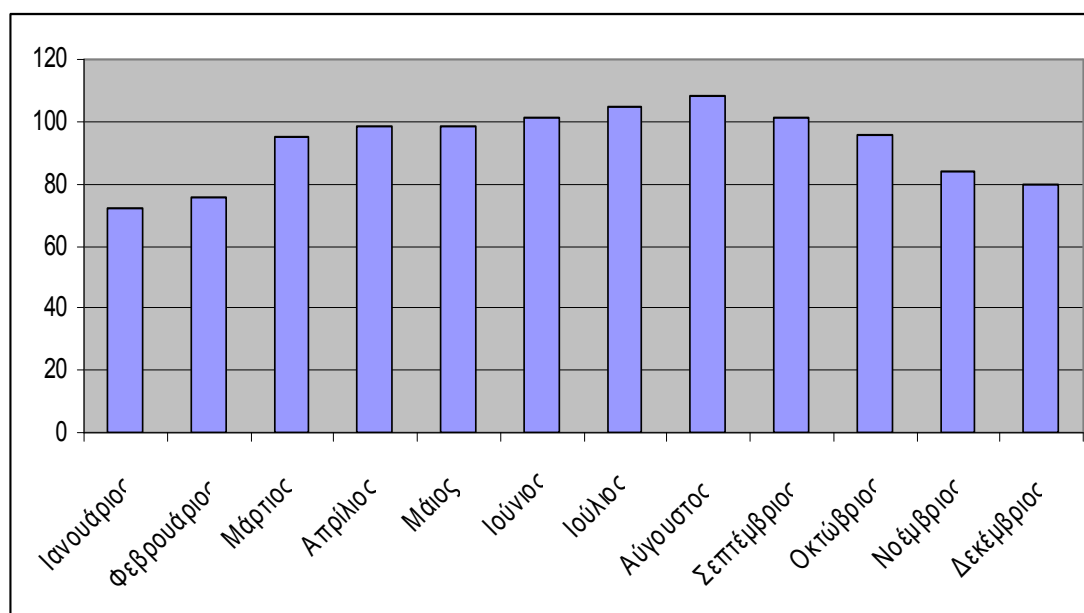
Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Στο παραπάνω διάγραμμα απεικονίζεται η ξεκάθαρη αύξηση της κίνησης διαχρονικά. Μια πτώση ακολουθεί, μεταξύ του 2004 και 2005, την κατά 41% αύξηση της κίνησης η οποία σημειώθηκε το 2004 σε σχέση με το 2003. Η διαφορά της κίνησης μεταξύ του 2004 και του 2005 αγγίζει το 10,5%. Μετά το έτος 2005 η αεροπορική κίνηση εκτινάσσεται από 19000 επιβάτες στους 32000, μια αύξηση της τάξης του 67%. Από το 2006 έως το 2010 οι διακυμάνσεις είναι πιο ομαλές. Ο μεγαλύτερος

αριθμός των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν με αεροπλάνο παρατηρείται το 2007, όπου η επιβάτες ξεπερνούν τους 33000 (αύξηση 4,6% σε σχέση με το 2006). Ακολουθεί μια σταθερή ελάχιστη δίχρονη πτώση έως το 2009, μέσα στο οποίο η επιβάτες δεν ξεπέρασαν τους 30106. Το 2010, σε σχέση με το 2009, η αύξηση αγγίζει το 5,7%.

Το δεύτερο διάγραμμα αφορά τον μέσο όρο των πτήσεων οι οποίες εκτελέστηκαν στην υπό ανάλυση γραμμή, ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.

Διάγραμμα 4.2. Αριθμός των πτήσεων κατά μέσο όρο στην γραμμή Αθήνα – Μήλος, ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.

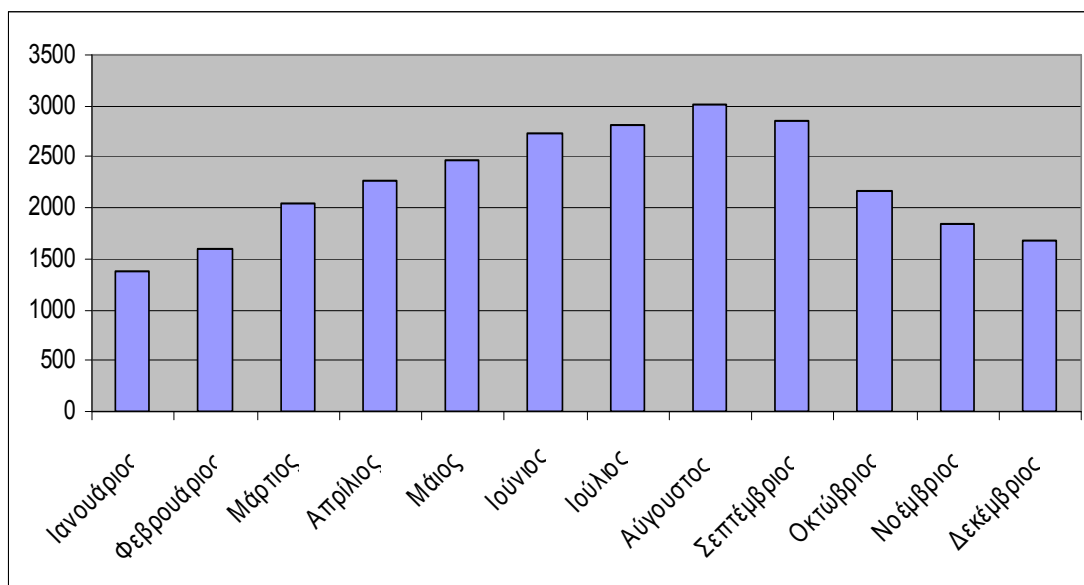


Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Στο παραπάνω διάγραμμα, διακρίνεται, ότι οι περισσότερες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούλιος, Αύγουστος), κατά τους οποίους η τουριστική κίνηση είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Είναι όμως αξιοσημείωτο ότι η συχνότητα των πτήσεων κατά τους μήνες αυτούς, δεν είναι αισθητά μεγαλύτερη από άλλες εποχές του έτους, με εξαίρεση την χειμερινή περίοδο, όπου η διαφορά μεταξύ του Ιανουαρίου και Αυγούστου φτάνει το 51%.

Ο όγκος των επιβατών που μεταφέρθηκε από των παραπάνω παρουσιαζόμενο αριθμό πτήσεων απεικονίζεται στο διάγραμμα 4.3.

Διάγραμμα 4.3. Ο μέσος αριθμός των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν από και προς την Μήλο ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.

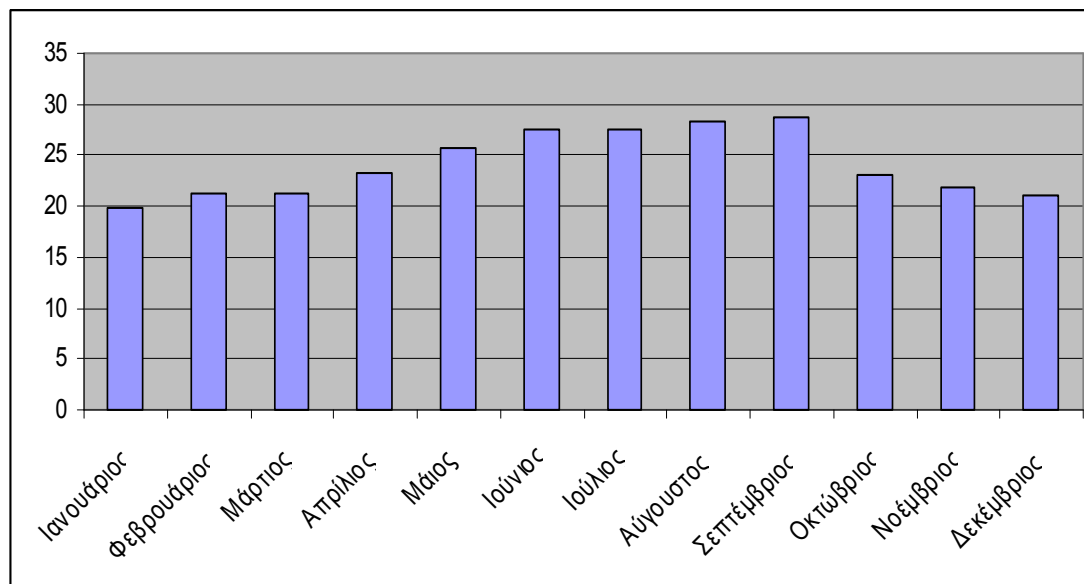


Πηγή. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Όπως και στο διάγραμμα 4.2, έτσι και εδώ, η μεγαλύτερη κινητικότητα παρουσιάζεται τους καλοκαιρινούς μήνες. Η διαφορά όμως των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν των μήνα με την υψηλότερη κίνηση (Αύγουστος) σε σχέση με αυτόν με την χαμηλότερη (Ιανουάριος) ξεπερνάει το 50%. Αυτό αποδεικνύει ότι η ζήτηση για τον προορισμό αυτόν τους χειμερινούς μήνες είναι περιορισμένη.

Χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από το διάγραμμα 4.2 και 4.3 μπορούμε να υπολογίσουμε τον μέσο αριθμό επιβατών ανά πτήση, για κάθε μήνα του έτους από το 2003 έως το 2010. Ο μέσος όρος αυτός παρουσιάζεται στο διάγραμμα 4.4.

Διάγραμμα 4.4. Μέσος όρος επιβατών ανά πτήση ανά μήνα από το 2003 έως το 2010.



Πηγή: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, ο μεγαλύτερος μέσος όρος επιβατών ανά πτήση παρουσιάζεται τον Σεπτέμβριο και σε σχέση με τον Ιανουάριο, όπου παρατηρείται ο μικρότερος μέσος όρος, η διαφορά φτάνει το 45%.

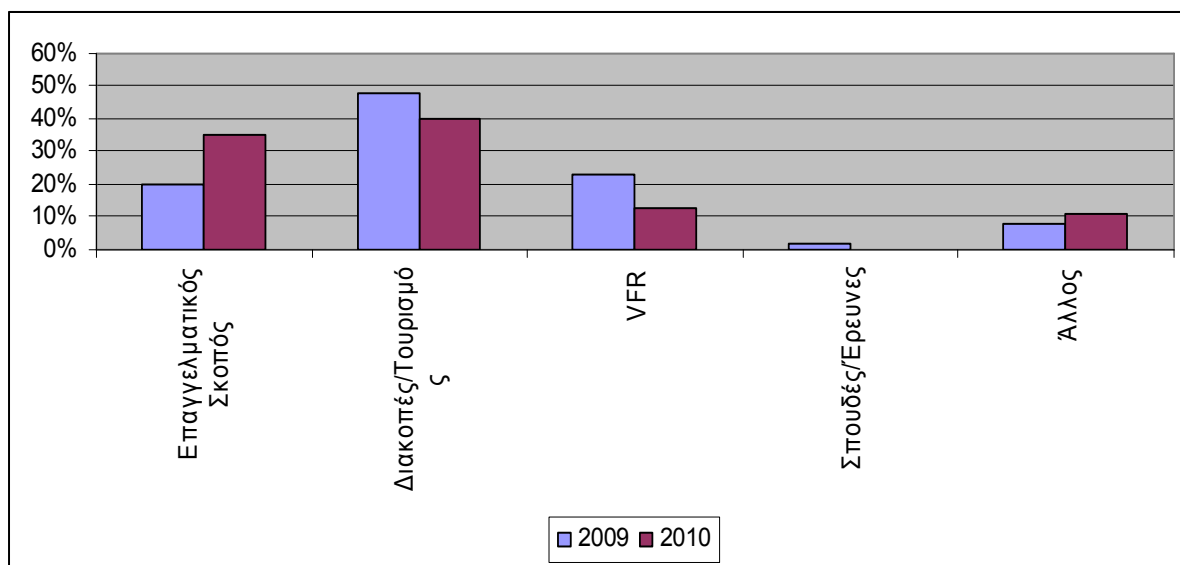
Η παρατήρηση ότι τον Αύγουστο ταξίδεψαν περισσότεροι επιβάτες από τον Σεπτέμβριο και παρόλα αυτά η πληρότητα τον μήνα αυτόν είναι ελάχιστα μεγαλύτερη από αυτήν του Αυγούστου, οφείλεται στο γεγονός ότι ο αριθμός των πτήσεων που εκτελέστηκαν τον Σεπτέμβριο ήταν μικρότερος (διάγραμμα 4.2).

Σε αυτό το σημείο κρίθηκε σκόπιμο να αναφερθεί ότι το αεροσκάφος το οποίο επιχειρεί στο υπό ανάλυση δρομολόγιο, κατέχει δυναμικότητα των 38 θέσεων. Όμως, εξαιτίας του περιορισμένου μήκους του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης (850 μέτρα), τα πληρώματα του θαλάμου διακυβέρνησης, είναι αναγκασμένα, για λόγους ασφαλείας, να θέτουν όριο μεταφοράς επιβατών στο δρομολόγιο Μήλος – Αθήνα, το οποίο δεν ξεπερνάει τις 23 θέσεις⁶².

⁶² Olympic Air

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης ο σκοπός του ταξιδιού των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν στην Μήλο μέσω της άγονης γραμμής. Διαθέτοντας τα δεδομένα αυτά για τα έτη 2009 και 2010, παρουσιάζεται το διάγραμμα 4.5.

Διάγραμμα 4.5. Σκοπός του ταξιδιού επιβατών της άγονης γραμμής σε ποσοστιαίες μονάδες για τα έτη 2009 και 2010.



Πηγή. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος

Έχοντας πλέον παρουσιάσει την εικόνα για τον όγκο των επιβατών οι οποίοι ταξιδεύουν στην Μήλο ανά μήνα, καθώς και γνωρίζοντας τους σκοπούς των ταξιδιών των επιβατών, μπορούμε να προχωρήσουμε στην ανάλυση PEST, δηλαδή των πολιτικών, των οικονομικών, των κοινωνικών και τεχνολογικών επιπτώσεων τις οποίες προκαλεί η άγονη γραμμή πάνω στο νησί της Μήλου.

4.3.2.2. Πολιτικές επιπτώσεις

Οι πολιτικές επιπτώσεις στην τοπική αυτοδιοίκηση της Μήλου, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την άγονη γραμμή είναι ελάχιστες. Παρόλα αυτά μπορούν, με πηγή την συζήτηση με τους κατοίκους του νησιού, να εντοπιστούν κάποιες, οι οποίες θα μπορούσαν να προκύψουν εξαιτίας κάποιων γεγονότων.

4.3.2.2.1. Συνεργασία Δήμου και Αερολιμένα

Αυτό το οποίο είναι αξιοσημείωτο, είναι οι άριστες σχέσεις μεταξύ του Δήμου και της Διοίκησης του αερολιμένα. Οι κάτοικοι του νησιού αντιλαμβάνονται την ζωτική σημασία της άγονης γραμμής και ως εκ τούτου ο Δήμος παρέχει στο αεροδρόμιο τα αναγκαία εφόδια για την ομαλή λειτουργία του, είτε αυτά είναι προσωπικό για επιδιόρθωση μιας τεχνικής βλάβης, είτε κάποιου είδους εφόδια, π.χ. νερό.

Αυτές οι άριστες σχέσεις είναι ύψιστης σημασίας για την Μήλο, καθώς παρέχουν μια αλληλεγγύη. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς την οργή των κατοίκων του νησιού, σε περίπτωση διακοπής των δρομολογίων λόγω ανικανότητας του Δήμου να ορίσει έναν π.χ. μηχανικό, για επισκευή γεννήτριας παροχής ηλεκτρικού ρεύματος στο αεροδρόμιο. Ένα τέτοιου είδους γεγονός θα είχε αρνητικές επιπτώσεις για τοπική αυτοδιοίκηση με τεράστιο πολιτικό κόστος.

4.3.2.2.2 Συμμετοχή του Δήμου στην βελτίωση και εκσυγχρονισμό του αερολιμένα

Οι δύο πλευρές (Δήμος και Διοίκηση αερολιμένα), καταβάλουν μεγάλες προσπάθειες για την επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, με απώτερο σκοπό την προσέλκυση πτήσεων τσάρτερ κατά την καλοκαιρινή περίοδο και διεκδίκηση αεροσκάφους μεγαλύτερης δυναμικότητας για την άγονη γραμμή. Αυτό θα βοηθούσε τους επαγγελματίες του τουρισμού στην αύξηση των κερδών αλλά και όλους τους κατοίκους του νησιού στην περεταίρω βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών τους από και προς την Αθήνα. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τα λεγόμενα των κατοίκων του νησιού, παρά τις προσπάθειες των παραπάνω αναφερόμενων δυο πλευρών, το έργο αυτό προχωράει με αργούς ρυθμούς λόγω κάποιων άγνωστων συμφερόντων.

Επίσης, είναι γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Μήλου διαθέτει 1000 μέτρα διάδρομο, εννοώ στα αεροπορικά έγγραφα αναφέρεται ότι διαθέτει μόνο 850 μέτρα.

4.3.2.2.3. Πολιτική προώθησης της Μήλου μέσω της άγονης γραμμής

Η άγονη γραμμή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την προώθηση κάποιων δραστηριοτήτων καθώς και τοπίων της Μήλου. Ένας επισκέπτης ενώ ταξιδεύει στο

αεροπλάνο, θα μπορούσε να ενημερωθεί, ενδεχομένως, για κάποιους αρχαιολογικούς χώρους του νησιού για τους οποίους δεν γνώριζε, για τα τοπικά προϊόντα και την τοπική κουζίνα, κάποιες δραστηριότητες που διοργανώνονται από ντόπιους. Η κίνηση αυτή, την οποία θα μπορούσε κάνει μόνο η τοπική αυτοδιοίκηση και όχι ένας μονωμένος ιδιώτης, θα είχε σαν σκοπό την τόνωση της οργάνωσης και του πολιτισμού του νησιού, την στήριξη της τοπική παραγωγής κτλ.

Όμως, οι κινήσεις για την υλοποίηση των παραπάνω αναφερόμενων δεν έχουν παρατηρηθεί ούτε αναφερθεί σαν σχέδιο για το μέλλον.

4.3.2.3. Οικονομικές επιπτώσεις

Είναι πολύ δύσκολο να καθοριστούν οι οικονομικές επιπτώσεις οι οποίες προκύπτουν από την, υπό ανάλυση, άγωνα γραμμή. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο αριθμός των θέσεων που διαθέτει ο τύπος του αεροσκάφους της γραμμής φτάνουν μόλις τις 38. Η περιορισμένη δυναμικότητα σε συνδυασμό με δύο πτήσεις την ημέρα, δεν εκπέμπουν αισθητή οικονομική σημασία κατά την διάρκεια της χαμηλής τουριστικής περιόδου. Όπως, όμως, θα αναλυθεί πάρα κάτω, οι απόψεις αλλάζουν όταν πρόκειται για τους καλοκαιρινούς μήνες.

4.3.2.3.1. Θέσεις εργασίας

Είναι λογικό να σκεφτεί κανείς, όταν η μελέτη αφορά έναν απομακρυσμένο προορισμό όπως η Μήλος, έναν νησί το οποίο, αεροπορικά, είναι συνδεδεμένο με την υπόλοιπη Ελλάδα μόνο μέσω άγωνα γραμμής, ότι οι θέσεις εργασίας οι οποίες αποτελούν την άμεση επίπτωση της γραμμής, περιορίζονται στο προσωπικό του τοπικού αερολιμένα, το οποίο με την σειρά του αποτελεί μονοψήφιο αριθμό ατόμων.

Παρά τον περιορισμένο αριθμό πτήσεων και κατ'επέκταση, όγκου επιβατών, το παρόν προσωπικό του αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ελλιπής. Αυτό γίνεται αισθητό κυρίως σε περιπτώσεις όπως η έκτακτη μεταφορά κάποιου ασθενούς με αεροσκάφος της Πολεμικής Αεροπορίας κατά τις βραδινές ώρες, ηλεκτρονική βλάβη κάποιας συσκευής του αεροδρομίου, η οποία απαιτεί εξειδικευμένο προσωπικό για να επιδιορθωθεί κτλ. Η έλλειψη αυτή, ίσως να έχει κάποιες επιπτώσεις και στην ασφάλεια των πτήσεων, κάτι το οποίο όμως δεν έχει ειπωθεί. Κατά την διάρκεια της

ομαλής λειτουργίας όμως, το προσωπικό του αεροδρομίου είναι αρκετό ώστε να εξυπηρετήσει αεροσκάφος χωρητικότητας έως 50 ατόμων.

Άξια αναφοράς είναι η έλλειψη αστικής συγκοινωνίας του αεροδρομίου με τις πόλεις της Μήλου. Την μεταφορά των επιβατών αναλαμβάνουν τα ταξί. Σύμφωνα με τους οδηγούς των ταξί, τα δρομολόγια από και προς τον αερολιμένα, αποτελούν μια σημαντική πηγή εισοδήματος καθώς οι αποστάσεις τις οποίες καλύπτουν είναι σχετικά κοντινές, με αποτέλεσμα την ελάχιστη κατανάλωση καυσίμου, και οι ιδιοκτήτες οχημάτων είναι ελάχιστοι. Οι τιμές όμως μπορούν να χαρακτηριστούν υψηλές για τα διανυόμενα χιλιόμετρα. Ακόμα και την χαμηλή τουριστική περίοδο (κατά την διάρκεια του χειμώνα), οι δύο πτήσεις την ημέρα, προσφέρουν ένα αξιοσημείωτο εισόδημα στους οδηγούς ταξί.

4.3.2.3.2. Τουριστική ανάπτυξη

Ένα αεροδρόμιο αποτελεί αναμφισβήτητα μια πύλη εισόδου ταξιδιωτών σε έναν τόπο. Οι επαγγελματίες του τουρισμού, και όχι μόνο, στο νησί της Μήλου, αντιλαμβάνονται πλήρως αυτό το γεγονός.

Η Μήλος βρίσκεται σε «απόσταση» επτά ωρών με συμβατικό πλοίο και τεσσάρων ωρών με ταχύπλοο από το λιμάνι του Πειραιά. Ο χρόνος ταξιδιού ίσως να επηρεάζει τις αποφάσεις των τουριστών όσον αφορά των προορισμό των διακοπών τους. Η περιορισμένη δυναμικότητα των αεροπλάνων σε συνδυασμό με ελάχιστα δρομολόγια δεν καταστούν την Μήλο ανταγωνιστικό τουριστικά προορισμό. Παρόλα αυτά οι κάτοικοι του νησιού θεωρούν ότι η άγονη γραμμή παίζει έναν τεράστιο ρόλο στην μεταφορά των τουριστών. Θεωρούν ότι το αεροπλάνο χρησιμοποιείται από ξένους τουρίστες με υψηλό εισόδημα, παρά τους χαμηλούς ναύλους της αεροπορικής εταιρείας, και μια αύξηση στην συχνότητα των πτήσεων, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, θα μπορούσε να προσελκύσει ευκατάστατους ταξιδιώτες οι οποίοι με την σειρά τους, θα δαπανούσαν περισσότερα χρήματα στο νησί. Το γεγονός αυτό θα προκαλούσε θετικά αποτελέσματα στην οικονομία της Μήλου, όπως βελτίωση της ποιότητας τουριστικών υπηρεσιών και υποδομών, προσέλκυση διάφορων επενδύσεων.

4.3.2.4. Κοινωνικές επιπτώσεις

Οι κοινωνικές επιπτώσεις της άγονης γραμμής είναι φανερές από όλες τις οπτικές γωνίες. Έτσι, οι κάτοικοι της Μήλου θεωρούν την άγονη γραμμή ένα πολύτιμο μέσω μεταφοράς το οποίο εξυπηρετεί, σε περιορισμένο βαθμό λόγο των ελάχιστων δρομολογίων, τις μεταβιβαστικές τους ανάγκες.

4.3.2.4.1. Ταχύτητα και ποιότητα μεταφοράς

Η ταχύτερη σύνδεση του νησιού με την πρωτεύουσα μέσω της άγονης αεροπορικής γραμμής (μόλις 30 λεπτά) καθώς και σχετικά χαμηλοί ναύλοι, σε σύγκριση με αυτούς των ναυτιλιακών εταιρειών, των οποίων τα συμβατικά πλοία χρειάζονται έως και επτά ώρες για να φτάσουν στο νησί από το λιμάνι του Πειραιά, καταστούν το ταξίδι με αεροπλάνο ένα συμφέρον και άνετο μέσο μεταφοράς. Επομένως το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της άγονης γραμμής είναι φανερό από κάθε άποψη.

Το εισιτήριο όμως της άγονης γραμμής, θεωρείται από τους κατοίκους της Μήλου «πολύτιμο λαχείο» καθώς κατά περιόδους, είναι πολύ δύσκολο να βρεθεί μια κενή θέση εξαιτίας της υπερβάλλουσας ζήτησης. Βέβαια, πρέπει να λυθεί υπόψη ότι, λόγω της φύσης της γραμμής (άγονη), οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν την κράτηση τους, εφόσον δεν έχει εκδοθεί το εισιτήριο, χωρίς καμία επιβάρυνση⁶³. Αυτό, σε συνδυασμό με την περιορισμένη δυναμικότητα των αεροσκαφών και το όριο των 23 θέσεων για πτήση από την Μήλο προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, περιορίζει την διαθεσιμότητα των εισιτηρίων.

Παρόλα αυτό είναι σχεδόν αδύνατον να συναντήσει κανείς κάτοικο της Μήλου τον οποίον δεν έχει εξυπηρετήσει η άγονη γραμμή, είτε σε επαγγελματικό είτε σε προσωπικό επίπεδο.

4.3.2.4.2 Ιατρικά θέματα

Υπήρχαν περιπτώσεις στο νησί της Μήλου, όπου πραγματοποιήθηκε μεταφορά ασθενών μέσω της άγονης αεροπορικής γραμμής. Τα περιστατικά αυτά

⁶³ Olympic Air

ήταν αρκετά σοβαρά ώστε να αποφασιστεί η γρήγορη μεταφορά τους στην Αθήνα, αλλά όχι αρκετά επείγον ώστε να κινητοποιηθούν άλλες αρχές για την μεταφορά τους.

Είναι πολύ σημαντικό για έναν τόπο, να υπάρχει ένα γρήγορο και άνετο μέσο μεταφοράς όπως το αεροπλάνο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ασθενούς, για τους οποίους είναι πολύ δύσκολο, έως ανέφικτο, να ταξιδέψουν αρκετές ώρες με το πλοίο.

4.3.2.5. Τεχνολογικές επιπτώσεις

Η τεχνολογική επίπτωση στην Μήλο ως άμεσο αποτέλεσμα της άγονης γραμμής, γενικός, μπορεί να θεωρηθεί και η ίδια λειτουργία του αεροδρομίου.

Ωστόσο, η τοπική αυτοδιοίκηση μαζί με το προσωπικό του αερολιμένα αγωνίζονται για την βελτίωση των εγκαταστάσεων.

Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, το αεροδρόμιο της Μήλου έχει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με περιορισμένες δυνατότητες. Αυτό δεν επιτρέπει την προσέγγιση μεγαλύτερων αεροσκαφών στο νησί.

Ίσως το γεγονός ότι στην Μήλο προσεγγίζει μόνο άγονη γραμμή, να είναι μια από τις αιτίες λόγω των οποίων το αεροδρόμιο δεν εξελίσσεται. Εάν θα υπήρχε ενδιαφέρον από κάποιες εταιρείες του εξωτερικού να δρομολογήσουν το νησί με πτήσεις τσάρτερ, τότε, ίσως οι υποδομές να άλλαζαν μορφή με πιο γρήγορους ρυθμούς.

Εάν σκεφτεί κανείς ότι, κατά πάσα πιθανότητα, χωρίς την επιδότηση της άγονης γραμμής, καμία αεροπορική εταιρεία δεν θα εκτελούσε προγραμματισμένες πτήσεις προς την Μήλο και ο αερολιμένας θα εξυπηρετούσε μόνο πτήση της γενικής αεροπορίας, γίνεται αντιληπτό ότι οι εγκαταστάσεις, τα συστήματα ασφαλείας κτλ. υπάρχουν ουσιαστικά για να στηρίζουν την ομαλή λειτουργία της άγονης γραμμής.

Το συμπέρασμα λοιπόν που ενδεχομένως προκύπτει, είναι ότι κάθε τεχνολογική αλλαγή στο αεροδρόμιο της Μήλου οφείλεται στην ύπαρξη της άγονης γραμμής.

4.3.3. Στοχοθέτηση και Μεθοδολογία

Ο βασικός σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι η παρουσίαση της σημασίας των άγονων αεροπορικών γραμμών για τις απομακρυσμένες περιοχές. Η σημασία αυτή, μπορεί να παρουσιαστεί κάνοντας μελέτη περίπτωσης ενός τόπου.

Ως εργαλείο για την μελέτη της σημασίας της άγονης γραμμής επιλέχθηκε η ανάλυση PEST. Μέσω της ανάλυση αυτού του είδους, των επιπτώσεων δηλαδή που αφορούν την πολιτική, οικονομία, κοινωνία και τεχνολογία, είναι εύκολο να σχηματιστεί στον αναγνώστη μια εικόνα του μεγέθους των επιπτώσεων που εκρέουν από μια άγονη γραμμή σε έναν τόπο, χρησιμοποιώντας την μελέτη περίπτωσης της Μήλου ως χάρτη.

Για την πραγματοποίηση της ανάλυση PEST, χρησιμοποιήθηκε ως πηγή πληροφοριών η συζήτηση με τους κατοίκους του νησιού οι οποίοι, στα πλαίσια ανοιχτής συζήτησης, απαντούσαν σε κάποιες ερωτήσεις. Με αυτόν τον τρόπο, η διαδικασία συλλογής των πληροφοριών, είναι όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστική.

Οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, κατά την διάρκεια της συζήτησης με τους κατοίκους της Μήλου, κατέληξαν να είναι ενδεικτικές, καθώς αναφέροντας μόνο την φράση «άγονη αεροπορική γραμμή», οι ερωτούμενοι, από μόνοι τους, ξεκινούσαν να σχολιάζουν την σημασία, τα προβλήματα, το κοινωνικό έργο της γραμμής. Το ερωτηματολόγιο είχε σαν στόχο τους επαγγελματίες του τουρισμού, την τοπική αυτοδιοίκηση, τον Αερολιμενάρχη και άτομα τα οποία ασχολούνται με άλλα επαγγέλματα. Αυτό το οποίο διαπιστώθηκε είναι, ότι σχεδόν όλοι οι ερωτούμενοι είχαν επαγγελματικές «σχέσεις» με τον κλάδο του τουρισμού και κυρίως με την ενοικίαση καταλυμάτων. Ως εκ' τούτου, χωρίς επιφυλάξεις, μπορούμε να πούμε ότι συζητώντας με κάποιον π.χ. οδηγό ταξί ή ιδιοκτήτη καφέ-μπάρ, λαμβανόταν και άποψη ξενοδόχου.

Τα άτομα με τα οποία πραγματοποιήθηκε η συζήτηση ήταν:

- Ιδιοκτήτες καφέ-μπάρ,
- Ιδιοκτήτες εστιατορίων,
- Ιδιοκτήτες ενοικιαζόμενων δωματίων
- Οδηγοί ταξί,
- Καταστηματάρχες,
- Αερολιμενάρχης,

- Αντιδήμαρχος

Σε κάποιες από τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, οι ερωτούμενοι, δεν μπορούσαν να δώσουν απάντηση, όπως π.χ. οι ιδιοκτήτες ενοικίασης δωματίων σε ερωτήσεις οι οποίες αφορούν στατιστικά στοιχεία για τους πελάτες τους.

Το ερωτηματολόγιο το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα, παρουσιάζεται στο Παράρτημα.

Είναι αξιοσημείωτο ότι, οι απόψεις των ερωτούμενων για την άγωνα γραμμή και την σημασία της, δεν ποίκιλαν ανάλογα με το επάγγελμα, ηλικία ή, ενδεχομένως, μορφωτικό επίπεδο, αν και, όσον αφορά τα δυο τελευταία, δεν τέθηκαν σαν ερωτήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.4. Σύνοψη Κεφαλαίου

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τα δρομολόγια των άγονων αεροπορικών γραμμών στην Ελλάδα, οι ενδεικτικοί μέγιστοι ναύλοι που μπορεί να επιβάλει μια αεροπορική εταιρεία καθώς και οι υποχρεώσεις των εταιρειών αυτών ως προς τους επιβάτες, το μέγιστο ποσοστό των ακυρώσεων των πτήσεων (για τις οποίες η αεροπορική εταιρεία έχει ευθύνη) την τήρηση των κανόνων ασφαλείας σύμφωνα με το Aeronautical Information Publications της Ελλάδας.

Για να μελετηθεί, πρακτικά, η σημασία μιας άγονης γραμμής για μια περιφερειακή περιοχή της Ελλάδας, κρίθηκε σκόπιμο να πραγματοποιηθεί μελέτη περίπτωσης ενός τόπου ο οποίος τηρεί κάποιες προϋποθέσεις (οι οποίες αναφέρονται στο υποκεφάλαιο 4.3.3). Με αυτόν τον τρόπο επιλέχθηκε το νησί της Μήλου.

Ως εργαλείο για την μελέτη αυτή χρησιμοποιήθηκε η ανάλυση PEST, μέσω της οποίας παρουσιάστηκαν οι πολιτικές, οι οικονομικές, οι κοινωνικές και οι τεχνολογικές επιπτώσεις της άγονης γραμμής στην Μήλο, οδηγώντας σε κάποια συμπεράσματα.

Χρησιμοποιώντας ως χαρτί τα διαγράμματα (4.1-4.5) καθώς και τις πληροφορίες από τους κατοίκους του νησιού, φτάνουμε στο γενικό συμπέρασμα ότι η άγωνα αεροπορική γραμμή είναι μια σημαντικότερη αρτηρία για την Μήλο.

Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των μόνιμων κατοίκων του νησιού (4960 άτομα) και αντίστοιχα τον μέσο όρο των επιβατών οι οποίοι ταξίδεψαν με την άγωνα

γραμμή, από και προς την Μήλο π.χ. τον Ιανουάριο (θεωρείται ορθό να αναφερθεί ο συγκεκριμένος μήνας, λόγω του ότι ανήκει στην χαμηλή τουριστική περίοδο, άρα είναι σχεδόν απίθανο οι ταξιδιώτες να είναι τουρίστες, και επιπλέον μέσα στον μήνα αυτόν παρατηρείται η χαμηλότερη επιβατική κίνηση η οποία δεν ξεπερνάει τα 1384 άτομα), μπορούμε πούμε ότι τον μήνα αυτόν ταξίδεψε σχεδόν το 28% του πληθυσμού του νησιού ή ενδεχομένως, κάποιες άλλες ομάδες επιβατών με πιο πιθανή την εξαίρεση των τουριστών. Ενδεικτικά, αντιστοιχώντας το ποσοστό αυτό με μια μεγάλη πόλη π.χ. 5 εκ. κατοίκων, ο αριθμός των επιβατών θα έφτανε τους 1,4 εκ.

Το παραπάνω απλοποιημένο παράδειγμα, αποδεικνύει ότι η άγονη γραμμή είναι βασική αρτηρία μεταφοράς των κατοίκων του νησιού προς ένα αστικό κέντρο (την Αθήνα). Λαμβάνοντας υπόψη ότι το παραπάνω ποσοστό (28%) δεν περιλαμβάνει την μεταφορά τουριστών, για τον λόγο αυτό εξάλλου επιλέχτηκε ο συγκεκριμένος μήνας όπου η τουριστική ζήτηση του τόπου είναι απειροελάχιστη, η άγονη γραμμή είναι σημαντική για την εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων, για την οικονομική ζωή του νησιού και ενδεχομένως διατηρεί την Μήλο στον χάρτη ως τόπος υποψήφιο για επενδύσεις, καθώς μία περιφέρεια χωρίς αεροπορική σύνδεση μπορεί να θεωρηθεί «άγονη» ως προς προσέλκυση κεφαλαίων.

Σύμφωνα με το διάγραμμα 4.5, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών της άγονης γραμμής είναι τουρίστες. Αυτό είναι λογικό καθώς, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, η ζήτηση για το νησί αυξάνεται ραγδαία. Ίσως, για το καλό των κατοίκων της Μήλου, εκτός από την άγονη γραμμή, θα μπορούσε να υπάρχει μια επιπλέον αεροπορική σύνδεση με το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, τουλάχιστον για την υψηλή τουριστική περίοδο. Αυτό θα βοηθούσε κατά πολύ, σύμφωνα με τα λεγόμενα τους, στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος τους, όχι μόνο των επαγγελματιών του τουρισμού αλλά, λόγω των πολλαπλασιαστών, όλων των κατοίκων του νησιού.

Η ανάλυση PEST, της οποίας η πηγή πληροφοριών ήταν η πρωτογενή έρευνα, έδωσε μια πιο εστιασμένη εικόνα των επιπτώσεων της άγονης γραμμής στην Μήλο. Κάποια από τα συμπεράσματα και λεγόμενα των κατοίκων της Μήλου ίσως να μπορούν να ταυτιστούν με απόψεις κατοίκων άλλων περιοχών της περιφέρειας και είναι σχεδόν βέβαιο ότι ακόμα και άτομα τα οποία δεν έχουν κάποια «επαφή» με τις άγονες αεροπορικές γραμμές αντιλαμβάνονται και καταλαβαίνουν απόλυτα τον σημαντικό τους ρόλο.

Το γεγονός ότι η ακύρωση της κράτησης του εισιτηρίου δεν επιβαρύνει των ταξιδιώτη μπορεί να επιβαρύνει την ήδη επιβαρυμένη μεταφορά επιβατών. Τα μικρού μεγέθους αεροσκάφη, με περιορισμένο αριθμό θέσεων, καταστούν δύσκολη την μεταφορά κατοίκων και αυτό σε συνδυασμό με την «δωρεάν» ακύρωση, δεν βοηθάει να φτάσει το εισιτήριο στα χέρια αυτών που πραγματικά το έχουν ανάγκη και δεν το εξασφάλισαν από νωρίς.

Οι άγονες γραμμές αποτελούν για την Ελλάδα, και όχι μόνο, μια σημαντική παροχή. Όπως αναλύθηκε παραπάνω, από μια άγονη γραμμή εκρέουν κάποιες πολύ σημαντικές, κυρίως θετικές, επιπτώσεις. Για τον λόγο αυτόν η αεροπορική σύνδεση μιας περιφέρειας με ένα αστικό κέντρο μέσω άγονης γραμμής πρέπει να κατοχυρωθεί ως «αντικείμενο συνεχούς μελέτης». Μέσω αυτής της μελέτης θα μπορούν να εντοπιστούν ευκαιρίες περεταίρω βελτίωσης της αεροπορικής μεταφοράς, επενδυτικές ευκαιρίες είτε από φορείς είτε από ιδιώτες, με απώτερο σκοπό την βελτίωση του επιπέδου ζωής των ανθρώπων της περιφέρειας.

Στο δεύτερο κομμάτι του επόμενου κεφαλαίου θα παρουσιαστούν κάποιες προτάσεις ερευνών οι οποίες θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν, τόσο άμεσα συσχετισμένης με τις άγονες γραμμές, όσο και να έχουν έμμεση σχέση με αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Συμπεράσματα και Προτάσεις για Περαιτέρω Έρευνα

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, άλλαξε τον τρόπο με τον οποίον αντιλαμβάνονταν οι επιβάτες το ταξίδι με αεροπλάνο.

Ο δρόμος για να φτάσει ο κλάδος στην σημερινή του μορφή ήταν μακρύς, αλλά από όποια και αν οπτική γωνία παρατηρήσει κανείς τις αλλαγές οι οποίες έχουν γίνει, δύσκολα μπορεί να διακρίνει αρνητικά αποτελέσματα. Μετά την εφαρμογή των Τριών Πακέτων απελευθέρωσης ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών στην Ευρώπη άρχισε να αυξάνεται, εισήρθαν «νέα προϊόντα» στον κλάδο, όπως οι εταιρείες χαμηλού κόστους και οι ιδιωτικές εταιρείες επίγεια εξυπηρέτησης. Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την δημιουργία της ανάγκης των αερομεταφορών να προσφέρουν την μέγιστη δυνατή ποιότητα εξυπηρέτησης των πελατών τους και την συμπίεση των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα.

Οι ανταγωνιστικές τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων και η μεγιστοποίηση της ασφάλειας των πτήσεων, οδήγησαν στην σταδιακή προτίμηση των επιβατών να χρησιμοποιήσουν το αεροπλάνο για το ταξίδι τους.

Όλα από τα παραπάνω αναφερόμενα συνέβαλαν στην αύξηση της απασχόλησης σε όλο τον κλάδο, είτε αυτό αφορά τις άμεσες θέσεις εργασίας, είτε τις έμμεσες.

Θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ότι αυτή η ραγδαία μεγέθυνση του κλάδου των αερομεταφορών, στο σύνολο του, θα έχει αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον. Αυτή η μεγέθυνση όμως οδήγησε στην έρευνα η οποία συμβάλει στις διαχρονικές τεχνολογικές εξελίξεις, είτε των αεροσκαφών είτε των κτιρίων υποδοχής επιβατών. Η τεχνολογία που εφαρμόζεται σήμερα, ελαχιστοποίησε τις εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα, αυξάνοντας ταυτόχρονα την αποδοτικότητα των αεροσκαφών και των υποδομών των αεροδρομίων, περιόρισε την ηχορύπανση και κατέστη το αεροπλάνο το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς.

Η γρήγορη, οικονομική και ασφαλής μεταφορά επιβατών, καθώς και η ελεύθερη κυκλοφορία των κατοίκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταξύ των χωρών τους, βοήθησε στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Ευρώπη και κυρίως μεταξύ των Κρατών Μελών. Η Ελλάδα ήταν η μεγάλη κερδισμένη αυτού από το φαινόμενο αυτό, με τις αφίξεις των τουριστών στην χώρα, οι οποίοι έφτασαν με αεροπλάνο, να σημειώνουν σημαντική άνοδο.

Μετά την απελευθέρωση του κλάδου, μια ξεχωριστή υπηρεσία μπήκε σε εφαρμογή και αφορούσε την χρηματοδότηση κάποιων δρομολογίων, από τους οποίους οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν κέρδη, εξαιτίας της περιορισμένης ζήτησης, με αποτέλεσμα να μην ενδιαφέρονται να επιχειρήσουν στα δρομολόγια αυτά. Η υπηρεσία αυτή ονομάστηκε «Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας» και όπως αποδείχτηκε στο Κεφάλαιο 4, είναι ζωτικής σημασίας για μια περιφέρεια. Οι κάτοικοι των απομακρυσμένων από το αστικά κέντρα περιοχών, στηρίζονται στην ομαλή λειτουργία της άγονης γραμμής, ειδικά όπου το ταξίδι με άλλα μέσα είναι χρονοβόρο και κουραστικό.

Το κοινωνικό έργο των χρηματοδοτούμενων αυτών αερογραμμών είναι ακόμα πιο αισθητό σε περιπτώσεις μεταφοράς ασθενών, ηλικιωμένων και μικρών παιδιών προσφέροντας ένα γρήγορο και ασφαλές ταξίδι.

Όσον αφορά την γραμμή Αθήνα – Μήλος και, ενδεχομένως, άλλα δρομολόγια, οι υποδομές του αερολιμένα στο νησί δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως σύγχρονες. Το βασικό λειτουργικό πρόβλημα είναι το περιορισμένο μήκος του διαδρόμου το οποίο δεν επιτρέπει τις αφίξεις και αναχωρήσεις σε μεγαλύτερα αεροσκάφη, από αυτά των οποίων η δυναμικότητα δεν ξεπερνάει τις 38 θέσεις και κατά την απογείωση υπάρχει όριο ασφαλείας που δεν ξεπερνάει τους 24 επιβάτες. Αυτό είναι ένα βασικό πρόβλημα, σύμφωνα με τους κατοίκους του νησιού, καθώς περιορίζει την προσβασιμότητα της μερίδας των τουριστών στο νησί, οι οποίοι επιθυμούν να ταξιδέψουν γρήγορα και άνετα στον προορισμό τους, την καλοκαιρινή περίοδο. Αυτό, βέβαια, δεν αντιστοιχεί στον άμεσο σκοπό της χρηματοδότησης των άγονων γραμμών.

Κάτι το οποίο, όμως, είναι σίγουρο, είναι ότι η βελτίωση των υποδομών θα επέτρεπε την εξυπηρέτηση περισσότερων κατοίκων του νησιού, μέσω μεγαλύτερου αεροπλάνου, γεγονός το οποίο είναι απαραίτητο, για μια περιοχή όπου το ταξίδι με συμβατικό πλοίο την χειμερινή περίοδο διαρκεί τουλάχιστον επτά ώρες.

Είναι φανερό ότι η Ελλάδα αποτελείται από πολλές απομακρυσμένες περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από τις άγονες γραμμές. Ο ρόλος του Κράτους στην διαχείριση αυτών των δρομολογίων, ίσως θα έπρεπε να είναι πιο έντονος, όσο αφορά την επίβλεψη και την βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών. Η παραπάνω αναφερόμενη περίπτωση του μήκους του διαδρόμου στην Μήλο είναι ένα συνηθισμένο πρόβλημα στα επαρχιακά αεροδρόμια. Ενώ οι γεωγραφικές συνθήκες επιτρέπουν την ανάπτυξη των αερολιμένων και της περιοχής ταυτόχρονα, αφού το αεροδρόμιο θεωρείται πύλη εισόδου σε έναν τόπο, τα γεγονότα μένουν στάσιμα εξαιτίας κάποιων άγνωστων συμφερόντων. Ίσως τα κρατικά όργανα θα έπρεπε να ανακαλύψουν αυτά τα συμφέροντα και να τα καταπολεμήσουν έτσι ώστε να παύσουν να υστερούν την όποια εξέλιξη, είτε της άγονης γραμμής είτε άλλων αεροπορικών δραστηριοτήτων, από έναν τόπο που την χρειάζεται. Τα μόνα συμφέροντα που έχουν σημασία είναι αυτά του συνόλου των κατοίκων και όχι μεμονωμένων προσώπων.

Υπάρχουν τομείς των άγονων αερογραμμών στην Ελλάδα οι οποίοι πρέπει να μελετηθούν.

Ένας από αυτούς, όσον αφορά τα νησιά των Κυκλάδων, είναι η συσχέτιση των άγονων γραμμών με την τουριστική ανάπτυξη ενός προορισμού. Ίσως να συμφέρει, η άγονη γραμμή να διακόπτεται κατά την διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου και να μετατρέπεται σε μη τακτικό δρομολόγιο. Ο σκοπός αυτού θα ήταν η εκτέλεση των πτήσεων μέσα σε πιο βολικά για τους τουρίστες ωράρια, πιο συχνά δρομολόγια καθώς και εξοικονόμηση χρημάτων της άγονης γραμμής, αφού κατά την παύση λειτουργίας της γραμμής για την τουριστική περίοδο θα μπορούσε να πραγματοποιείται αποταμίευση και μετά να χρησιμοποιηθεί για τη βελτίωση των π.χ. υποδομών ή της ποιότητας των υπηρεσιών. Αυτό βέβαια θα απαιτούσε κάποιες αλλαγές από τις βάσεις της «φιλοσοφίας» των άγονων γραμμών.

Ένας άλλος παράγοντας ο οποίος πρέπει να τεθεί υπό μελέτη είναι η «άγονη γραμμή μεταφοράς φορτίων» (cargo). Ένα αεροσκάφος το οποίο είναι κατασκευασμένο αποκλειστικά για την μεταφορά εμπορευμάτων, θα έκρεε θετικά αποτελέσματα, ειδικά σε περιφερειακά νησιά. Μια κίνηση αυτού του είδους, θα έβαζε τέλος στο μονοπώλιο μεταφοράς εμπορευμάτων το οποίο διαθέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν την δύναμη να καθορίζουν τις τιμές των προϊόντων στην τοπική αγορά. Επιπλέον τα εμπορεύματα θα έφταναν πιο γρήγορα στον καταναλωτή, προσφέροντας την δυνατότητα στους εμπόρους και όχι μόνο να εφαρμόζουν την μέθοδο Just-In-Time, μειώνοντας έτσι το επιχειρηματικό τους ρίσκο.

Κάτι πρωτότυπο και ανεξάρτητο από τις χρηματοδοτούμενες από την Ευρωπαϊκή Ένωση αερογραμμές, ίσως θα έπρεπε να μελετηθεί, κυρίως από τοπικές αυτοδιοικήσεις και αφορά την χρηματοδότηση των άγονων γραμμών μεταφοράς τουριστών σε έναν τόπο. Υπάρχουν γειτονικές χώρες της Ελλάδας οι οποίες έχουν την δυνατότητα να στείλουν μεγάλο κύμα τουριστών στην περιφέρεια της χώρας μας. Η άμεση σύνδεση όμως μεταξύ αστικών κέντρων του εξωτερικού και τις περιφερειακές τουριστικές περιοχές δεν υφίσταται. Έτσι μια τοπική αυτοδιοίκηση θα μπορούσε να ναυλώνει ένα αεροσκάφος, το οποίο να εκτελεί αυτού του είδους δρομολόγια, τα οποία θα ελαχιστοποιούσαν τον χρόνο ταξιδιού και την ταλαιπωρία, μειώνοντας τους μεσάζοντες, των τουριστών. Η εκτέλεση των πτήσεων θα πραγματοποιούταν προς περιοχές οι οποίες δεν συνδέονται ούτε με έκτακτα δρομολόγια (Charter) κάποιων εταιρειών. Ένα τέτοιο χρηματοδοτούμενο δρομολόγιο θα μπορούσε να είναι π.χ. Σμύρνη – Σαντορίνη ή Ηράκλειο – Καλαμάτα. Προτού καθιερωθεί ένα δρομολόγιο, χρειάζεται μια ολοκληρωμένη και συνεχής μελέτη, καθώς διαχρονικά η ζήτηση για έναν προορισμό μπορεί να «μετακομίσει» σε άλλον τόπο.

Είναι γεγονός ότι η μελέτη μέσω της οποίας θα πραγματοποιείται η παρακολούθηση των άγονων αεροπορικών γραμμών, πρέπει να καθιερωθεί τόσο από το Κράτος, όσο και από την Πανεπιστημιακή Κοινότητα. Χρησιμοποιώντας στατιστικά στοιχεία ως χάρτη και τις απόψεις των κατοίκων ως στόχο βελτίωσης, η άγονη γραμμή έχει την δυνατότητα να μετατραπεί από «παρατημένη υπηρεσία» (επειδή χρηματοδοτείται) σε μελέτη περίπτωσης κάθε είδους. Αυτό όχι μόνο θα εκτιμηθεί από ντόπιους κατοίκους, αλλά θα συμβάλει στην κατάρτιση ποιοτικών υπηρεσιών τόσο εν'πτήση όσο και στο έδαφος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Μέσα στην Ελληνική Γλώσσα:

1. Alexander T. W., 1997. *Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών*. 3^η Έκδοση, Εκδόσεις: ΕΛΛΗΝ.
2. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 24/1/2007. *Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη*, (COM (2006) 819) Τελικό. Βρυξέλες.
3. Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών, 16/10/2009. Αριθμός Πρωτοκόλλου Δ1/Β/40468/3429.

Μέσα στην Αγγλική Γλώσσα:

4. A Study of an Essential Service and Tourism Development Route Scheme. (2005).
5. Airports Council International, July 2007. *Environmental Initiatives Around The World*.
6. Armstrong, K.A. and Bulmer, S.J., 1998. The Governance of the Single European Market. *Manchester University Press*.
7. ATAG, 2008, *The economic and social benefits of air transport*.
8. ATRS, 2008. *Airport Benchmarking Report*.
9. *Commission Decision 92/213/EEC of 26 February 1992 on British Midland v. Aer Lingus*. (IV/33.544 OJ 1992 L 96).

10. Committee on Air Transport (1 December 2005). *The need for greater liberalization of international air transport* (Document n° 304-2/23 Rev.3).
11. ECA, June 2006. *Upheaval in the European Skies, Low Cost Carriers in Europe: Economic Data, Market and Pilot Demand Forecast*. 2nd ed.
12. Eurocontrol, December 2006. *Low-Cost Carrier Market Update*.
13. Eurocontrol, 2006. *Annual Report*.
14. European Commission, 1997. *The Single Market Review, Impact on Services, Volume 2: Air Transport*.
15. European Commission, May 2006. *Transparency of Airline Tickets, European Commission, Final Report*.
16. European Commission, June 2009. *Effects of EU Liberalisation on Air Transport Employment and Working Conditions, Final Report*. London.
17. Graham, A., Papatheodorou, A. and Forsyth, P., 2008. *Aviation and Tourism, Implications for Leisure Travel*.
18. Grancay, M., 2009. *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Munich Personal RePEc Archive, [online] 3 August 2009. Διαθέσιμο στο: <<http://mpira.ub.uni-muenchen.de/16590/>>.
19. IATA, 2009. *A global approach to reducing aviation emissions, First step: carbon-neutral growth from 2020*.
20. Iatrou, K. and Oretti, M., *Airline Choices for the Future, From Alliances to Mergers*.

21. ICAO, February 2003. *European Experience Of Air Ttransport Liberalization*.
22. Kawagoe, M., 6 September 2008. *Air Transport Deregulation in the EU* . Hokkaido: Hokkaido University.
23. Office for Official Publications of the European Communities, 1996. *26th Report on Competition Policy*. Luxembourg.
24. Office for Official Publications of the European Communities, 2001. *30th Report on Competition Policy*. Luxembourg.
25. Oxford Economics Calculations.
26. Peters, M., Viertelhuizen, T. and Van Velden, J., 21/12/2007. *Social developments in the EU air transport sector, A study of developments in employment, wages and working conditions in the period 1997-2007, Final report*. Rotterdam.
27. The Economist, 1998. *One World, Few Airlines*.
28. Williams, G., 2002. *Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*.

Διαδικτυακά μέσα:

29. ec.europa.eu
30. el.aegeanair.com
31. www.airbus.com
32. www.airliners.gr
33. www.easa.europa.eu
34. www.enviro.aero
35. www.wikipedia.org

Άλλα μέσα:

36. Eurocontrol

37. ΙΑΤΑ

38. Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο

1. Πόσα χρόνια ασχολείστε με τον Τουρισμό;
2. Γνωρίζετε ότι η αεροπορική σύνδεση Αθήνα-Μήλος είναι άγονη γραμμή.
3. Γνωρίζετε τι είναι η άγονη αεροπορική γραμμή;
4. Πόσοι από τους τουρίστες οι οποίοι επισκέφτηκαν την ξενοδοχειακή σας μονάδα, έφτασαν στην Μήλο με αεροπλάνο;

0-25%

26-50%

51-75%

76-100%

5. Πόσοι από τους τουρίστες οι οποίοι επισκέφτηκαν την ξενοδοχειακή σας μονάδα, έφυγαν από την Μήλο με αεροπλάνο;

0-25%

26-50%

51-75%

76-100%

6. Γνωρίζετε τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των τουριστών οι οποίοι ταξίδεψαν στην Μήλο με αεροπλάνο;

a) Αν **ναι**, ποια είναι αυτά τα χαρακτηριστικά;

Πιστεύετε ότι αυτά τα στοιχεία μπορούν να συμβάλουν στον στρατηγικό σχεδιασμό της ανάπτυξης της Μήλου;

b) Αν **όχι**, θεωρείτε ότι δεν είναι σημαντικό να τα γνωρίζετε και γιατί;

7. Πόσο θεωρείτε ότι συμβάλλει η άγωνα γραμμή στην τουριστική ανάπτυξη της Μήλου;
8. Πόσο θεωρείτε ότι συμβάλλει η άγωνα γραμμή στην ανάπτυξη της Μήλου, γενικά;
9. Ποιες είναι οι κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων της Μήλου οι οποίες ικανοποιεί η άγωνα γραμμή και πόσο σημαντική είναι για την εκπλήρωση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων της Μήλου (π.χ. γρήγορη μεταφορά στην Αθήνα, μεταφορά ασθενών, μεταφορά βασικών προϊόντων, καταναλωτικών και μη καταναλωτικών);
10. Με ποιους τρόπους θα μπορούσε να συμβάλει περισσότερο η άγωνα γραμμή στην τουριστική ανάπτυξη της Μήλου;
11. Με ποιους τρόπους θα μπορούσε να συμβάλει περισσότερο η άγωνα γραμμή στην ανάπτυξη της Μήλου, γενικά;
12. Με ποιους τρόπους θα μπορούσε να συμβάλει περισσότερο η άγωνα γραμμή στην ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων της Μήλου, γενικά;
13. Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση του Υπ. Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής και του Υπ. Υποδομών και Δικτύων, έγινε η Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για τη λειτουργία και υλοποίηση έργων βελτίωσης του Κρατικού Αερολιμένα Μήλου. Τι έργα θα είναι αυτά και πια ήταν τα ζητήματα τα οποία οδήγησαν σε αυτήν την απόφαση⁶⁴;
14. Ποια είναι η άποψη σας για την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα και ποιες θα ήταν οι συνέπειες αυτής της ιδιωτικοποίησης για την άγωνα γραμμή και την Μήλο⁶⁵;

⁶⁴ Η ερώτηση αναφέρεται μόνο στον Αερολιμέναρχη

⁶⁵ Η ερώτηση αναφέρεται μόνο στον Αντιδήμαρχο

