

Οι ΄Αερομεταφορές στην ΄Ελλάδα

Μιχάλης Παπαδημητρίου

Α. ΄Εξελικτική πορεία τών αερομεταφορών Τεχνολογία — Προοπτικές ανάπτυξης.

΄Από τήν πρώτη εμφάνιση και πτήση του αεροπλάνου, μεσολάβησαν 100 χρόνια (*) περίπου. Στο διάστημα αυτό και ιδιαίτερα στα τελευταία 30 χρόνια — οι αερομεταφορές παρουσίασαν μιά γρήγορη ανάπτυξη με αποτέλεσμα να εισβάλλουν στο παραγωγικό σύστημα και να συμμετέχουν δυναμικά στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο. Σ΄ αυτό συνετέλεσαν:

- α. ή τεχνολογική ανάπτυξη του 20ου αιώνα (στην αεροναυπηγική, στην ηλεκτρονική),
- β. οι διαρκώς διευρυνόμενες ανάγκες της εθνικής αλλά και παγκόσμιας αγοράς (διεθνές εμπόριο). Αυτό συνεπάγεται τήν καταβολή προσπάθειας για τήν ικανοποίηση τών αναγκών για τήν ταχεία, οικονομική και ασφαλή μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών.

- γ. ή ανάγκη πολεμικής αριότητας και ετοιμότητας κάθε χώρας. Αυτή ή ανάγκη έχει συγκεντρώσει τό ενδιαφέρον και τίς δραστήριες προσπάθειες τών μεγάλων τεχνολογικών κέντρων, με αποτέλεσμα να πετυχαίνονται συνεχώς νέες τεχνολογικές τελειοποιήσεις και εφευρέσεις στον τομέα τών αερομεταφορών. Στόχος τους ή ασφάλεια, ή αύξηση τής χωρητικότητας, τής απόδοσης και τής ταχύτητας.
- δ. ή επιβολή από μέρος τών αερομεταφορών, τών νόμων και τών απαιτήσεών τους (κύρια στα πρώτα χρόνια) και ή ιδιαίτερη μεταχείριση που έτυχαν από τούς υπεύθυνους φορείς έλέγχου του μεταφορικού συστήματος.
- ε. ή αδυναμία τών λοιπών παραδοσιακών μέσων μεταφοράς να ακολουθήσουν τον αναπτυξιακό ρυθμό τών αερομεταφορών. Συνέπεια αυτής ή ανυπαρξία παραγωγικής συνεργασίας τών μέσων μεταφοράς και ή ανταγωνιστική θέση τών άλλων μέσων μεταφοράς απέναντι στις αερομεταφορές.

(*) Τό 1885 De Bris κατασκεύασε τό πρώτο βαρύτερο από τόν άέρα αεροσκάφος. Στίς 14/10/1897 έγινε ή δοκιμή του αεροσκάφους του Γάλλου Clement Ader, που ήταν τό πρώτο μηχανοκίνητο αεροσκάφος τής ανθρωπότητας.

Κατά την τελευταία δεκαετία (1966-1976) τό μεταφορικό έργο των αερομεταφορών σχεδόν τριπλασιάσθηκε, γεγονός πολύ σημαντικό αν πάρουμε υπόψη μας ότι ή κίνηση των λουτών μέσων μεταφοράς στην ίδια περίοδο παρέμεινε σχεδόν σε σταθερά επίπεδα (στοιχεία ICAO βλέπε πίνακα 1). Προβλέπεται από εκτιμήσεις της ICAO ότι ή παγκόσμια αεροπορική κίνηση θά αύξηθει 15 φορές (από τή σημερινή) τό 2000.

Απέναντι σε τέτοιες προοπτικές μπορούν να προβλεφθούν με σχετική ακρίβεια, οι μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις στις αερομεταφορές τόσο σε έναέριο ύλικό όσο και σε επίγειες εγκαταστάσεις, που θά είναι καρπός των προσπαθειών ικανοποίησης των πολλαπλάσιων ανάγκων μεταφοράς επιβατών και αγαθών για μεγάλες αποστάσεις σε μικρό χρόνο, για αύξηση της χωρητικότητας των αεροσκαφών, της πυκνότητας των δρομολογίων, για τή βελτίωση των επίγειων εγκαταστάσεων, για προστασία του περιβάλλοντος, για μικρότερο κόστος μεταφοράς και μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια.

Έτσι για τό μέλλον προβλέπεται να αύξηθει ή χωρητικότητα των αεροσκαφών με στόχο τό 1995 να πετούν αεροσκάφη 1.000 επιβατών. Ήδη έχουν συμπληρωθεί οι έργασίες κατασκευής αεροσκαφών 700 επιβατών (AN-12 και Ψ-5 Σοβιετικών και Αμερικάνικων αντίστοιχα). Αυτά τά αεροσκάφη θά χρησιμοποιούνται σε γραμμές ύψηλης πυκνότητας.

Προβλέπεται ή συνέχιση της προσπάθειας για τή μείωση της κατανάλωσης καυσίμων ανά επιβάτη. Πιστεύεται ότι μιά λύση στο πρόβλημα είναι ή κατασκευή αεροσκαφών γύρω στα 1985-1990 της ίδιας χωρητικότητας με τά σημερινά B-747, DC 10 και Liolli, αλλά βελτιωμένης αεροδυναμικής των πτερύγων και της άτρακτου. Παράλληλα μελετούνται και κινητήρες καλύτερων (ύψηλότερων) αποδόσεων.

Οι εξελίξεις στα αεροσκάφη κάθετης-βραχείας απογείωσης και προσγείωσης VTOL και STOL επηρεάζονται από τή ύψηλή κατανάλωση καυσίμων των κινητήρων τους. Ή χρήση των αεροσκαφών VTOL και STOL επιτρέπει τή χρησιμοποίηση αερολιμένων μικρής επιφάνειας και πολύ κοντά στα κέντρα των πόλεων. Έπειδή αυτά τά αεροσκάφη έχουν μεγάλη κλίση άνόδου και καθόδου, ό θόρυβος που ένοχλεί τούς κατοίκους της περιοχής του αερολιμένα είναι χαμηλός. Προβλέπεται κατά τό 1990-1995 να χρησιμοποιούνται τύποι σκαφών VTOL και STOL για μικρές αποστάσεις (έσωτερικές μεταφορές) και VTOL για ανάγκες μικρομεσαίων χωρητικότητας.

Τέλος υπάρχουν μελέτες βελτίωσης των ταχυτήτων και έλάττωσης του θόρυβου των κινητήρων.

Όσον αφορά τόν τομέα των ηλεκτρονικών οργάνων έλέγχου της έναέριας κυκλοφορίας και των συστημάτων ένοργανης προσγείωσης, προβλέπονται σημαντικές εξελίξεις με σκοπό τή μεγαλύτερη ασφάλεια των αεροδρομίων, των πτήσεων και τήν αύξηση της δυναμικότητας τους.

Οι υπέρμετρα αύξημένες ανάγκες ικανοποίησης της ζήτησης των μεταφορικών ύπηρεσιών με αεροπλάνο, προσανατόλισε τις δραστηριότητες των αρμόδιων φορέων προς τόν έκσυγχρονισμό και έξοπλισμό των αεροδρομίων με τήν καλύτερη επίγεια ύποδομή που διευκολύνει τή γρήγορη διακίνηση επιβατών και αγαθών, έτσι που να αύξηθει ή χωρητικότητα και ή μεταφορική ικανότητα των αερολιμένων. Σάν άμσοι

στόχοι της έπόμενης δεκαετίας θά μπορούσαν να θεωρηθούν:

- α. ή μη επιδείνωση των προβλημάτων της έναέριας κυκλοφορίας σε σημείο που να θέσουν σε κίνδυνο τήν ασφάλεια των πτήσεων,
- β. ή άποφυγή κατασκευής νέων διαδρομών προσγείωσης και τροchioδρόμησης αλλά και αεροδρομίων, που επιδρούν δυσμενώς στο χώρο και στο περιβάλλον (κοινωνικό κόστος),
- γ. ή μείωση του κόστους μεταφοράς,
- δ. ή κατασκευή μεγάλων εγκαταστάσεων ύποδοχής και έξυπνέτησης (χώροι Transit, αίθουσες άναμονής, έγκαταστάσεις για διοικητικές ανάγκες, άποθήκες, όδικές άρτηρίες προσπέλασης, κλπ.), που θά έξυπηρετούν τόν αύξημένο αριθμό των διακινούμενων επιβατών και αγαθών και,
- ε. ή ένίσχυση των διαδρομών προσγείωσης και τροchioδρόμησης που ήδη υπάρχουν έτσι που να άντέχουν στο μεγάλο βάρος των αεροσκαφών, στη ζέστη και στην πίεση των αέριων των κινητήρων.

B. Προβλήματα που έμφανίσθηκαν ή δξύνθηκαν από τήν ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Ή έξελιση των αερομεταφορών, αυτή ή έκπληκτική άνοδος και αυτές οι προοπτικές ανάπτυξης τους, δημιούργησαν τεράστια προβλήματα, που ίσως στο μέλλον δξυνθούν. Παρά τά άναμφισβήτητα πλεονεκτήματα των αερομεταφορών (κάτι που άποδεικνύεται και από τή γοργή τους ανάπτυξη) έχουν έντοπισθεί ήδη άρκετές άδυναμίες και άρνητικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με αυτές. Οι αερομεταφορές έξαρτώνται όχι μόνο από τό σύστημα των μεταφορών, αλλά και από όλο τό παραγωγικό σύστημα και οικοσύστημα. Έτσι ή αύξηση των απαιτήσεων για αερομεταφορές προσκρούει στην άδυναμία έξεύρεσης τρόπων ικανοποίησής τους, που είναι άποτέλεσμα φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών περιορισμών και προϋποθέσεων. Συγκεκριμένα άναφερόμαστε στις ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας των αεροσκαφών, με τις αντίστοιχες απαιτήσεις τους σε εγκαταστάσεις επιφάνειας, που προκάλεσαν μεγάλες χωροταξικές και πολεοδομικές αναστατώσεις και είχαν νοσηρές επιπτώσεις στη ζωή του πληθυσμού των αστικών περιοχών (άλλα και των περιοχών που βρίσκονται κοντά στα έπαρχιακά αεροδρόμια). Άναφερόμαστε επίσης στην κατασκευή νέων μεγάλων αεροδρομίων και στον αύξανόμενο αριθμό επιβατών και έμπορευμάτων. Προχωρώντας περισσότερο θά μπορούσαμε να καταγράψουμε μερικές πιθανές επιπτώσεις από τήν εγκατάσταση και λειτουργία όλου του μηχανισμού των αερομεταφορών, όπως και τά κρίσιμα σημεία, που θά πρέπει να προσεχθούν. Οι παράγοντες που επηρεάζουν και επηρεάζονται από τό σύστημα μεταφορών και είδικά από τό σύστημα των αερομεταφορών είναι σε γενικές γραμμές οι παρακάτω: α) Οικονομικοί, β) Δημογραφικοί, γ) Κοινωνικοί, δ) Γεωγραφικοί-Χωροταξικοί και ε) Λειτουργικοί.

α. Μέ τους οικονομικούς παράγοντες συνδέονται όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την παραγωγική διαδικασία και το διεθνές εμπόριο. Μερικά από αυτά είναι:

ή παρεμπόδιση ή όχι της παραγωγικής διαδικασίας (εμπόριο, πιθανή κάλυψη ζωτικού παραγωγικού χώρου, δημιουργία νέων απασχολήσεων και νέων οικονομικοκοινωνικών λειτουργιών, μερική ή ολική καταστροφή καλλιέργειών, πράσινου, κτηνοτροφίας, αλλαγή των τιμών της γης, περιορισμοί στις χρήσεις γης, μεταβολή στην επαγγελματική δομή και σχέση εργασίας κλπ.),

ή επιβάρυνση κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών δικτύων,

σύγκριση κόστους και όφελειας,

ή κατανομή του αερομεταφορικού δικτύου στο χώρο σε σχέση με την ανάγκη άσκησης μιάς περιφερειακής αναπτυξιακής πολιτικής,

ένταση ή όχι των περιφερειακών ανισοτήτων, ανακατατάξεις και προβλήματα στην απασχόληση.

β. Οί δημογραφικοί παράγοντες συνδέονται με:

τις πληθυσμακές ανακατατάξεις και μετακινήσεις, την παρεμπόδιση ή ανάπτυξη επιθυμητών αξόνων και πόλων αστικοποίησης,

γ. Στους κοινωνικούς παράγοντες αναφέρονται:

τό κοινωνικό κόστος,

τό στεγαστικό πρόβλημα, ή αποζημίωση και ή προφορά νέων ευκαιριών σ' αυτούς που έδρασε ή λειτουργία των αερομεταφορών π.χ. ή κατασκευή αεροδρομίου,

ή καταστροφή ήσυχίας, ή μόλυνση της ατμόσφαιρας και ό θόρυβος,

ή πιθανή υποδάμωση της δεύτερης κατοικίας,

ή εκτόπιση ή παρενόχληση των διαφόρων ύφιστάμενων ή προβλεπόμενων αστικών λειτουργιών, όπως:

κατοικία, άναψυχή, τουρισμός, παραθερισμός, μόρφωση, εκπαίδευση, εργασία, ψυχικές διαταραχές, μείωση άπόδοσης, άδικία και άισθημα κατάφωρης άδικίας κ.ά.,

ή έπιβολή ή όχι ένός άστικού κέντρου σάν κέντρο έλεγχου (διοικητικού και παραγωγικού), του μεγαλύτερου μέρους μιάς χώρας, π.χ. ό ρόλος της Άθήνας στην χώρα μας,

οί στρατιωτικές άπαιτήσεις και ή αντίδραση των κατοίκων,

ή συμμετοχή των ένδιαφερόμενων στις άποφάσεις και ή πληροφόρηση του λαού.

Μερκοί άλλοι παράγοντες μπορούν νά αποτελέσουν και:

ή γενική χωροταξική δομή της χώρας (π.χ. ή θέση και ή άπόσταση των αεροδρομίων άπό τις οικιστικές περιοχές),

ή γεωπολιτική θέση της χώρας,

τά ξένα συμφέροντα,

ή δομή των μεταφορών και ή συνεργασία των μέσων μεταφοράς,

τά διοικητικά και θεσμικά μέτρα που διέπουν την οικονομική πολιτική και την πολιτική των μεταφορών,

ή προσαρμογή στις μελλοντικές άνάγκες, ό κορεσμός των έναέρων διαδρόμων, κ.ά.

Παρ' όλες τις έπιφυλάξεις πιστεύεται ότι με την εξέλιξη των οικονομικών και τεχνικών γνώσεων, θά βρεθούν τρόποι που θά έπιλύσουν τά περισσότερα άπό τά προβλήματα που εξέτάσαμε.

Γ. Οί αερομεταφορές στην χώρα μας.

1. Έξέλιξη — Νομοθετική όργάνωση.

Η γρήγορη άνάπτυξη των αερομεταφορών και στην Έλλάδα, πέρα άπό τους διεθνείς άντικειμενικούς λόγους, όφειλεται και σε παράγοντες καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα:

α. στην γεωγραφική θέση της Έλλάδας μέσα στο Βαλκανικό, Μεσογειακό και διεθνή χώρο,

β. στην γεωμορφολογική ιδιομορφία του Έλλαδικού χώρου, που εύνοει την έναέρια έπικοινωνία (όρεινοί όγκοι και πλήθος νησιών κάνουν δύσκολη τή μετακίνηση με έπίγεια μέσα μεταφοράς),

γ. στην ύπανάπτυξη και κακή λειτουργία των άλλων μέσων μεταφοράς σε συνδυασμό με εύνοημένη άνάπτυξη των αερομεταφορών.

Τύπικά και ιστορικά ή γέννηση των αερομεταφορών στην χώρα μας έντοπίζεται στα 1919 με τή σύμβαση των Παρισίων. Ουσιαστικά όμως μόλις τό 1930 αρχίζει νά λειτουργεί ή αερομεταφορά με την ίδρυση της Έλληνικής Έταιρείας Έναέρων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Η πρώτη Έλληνική Άεροπορική Έταιρεία έγκαινίασε τά δρομολόγια της τό 1931. Μέ τό Β' παγκόσμιο πόλεμο ή ΕΕΕΣ άνταποκρινόταν ίκανοποιητικά στις λιγοστές άνάγκες του κράτους. Μετά τον πόλεμο, ή ΕΕΕΣ δέν ύπήρχε και έτσι μετά άπό λίγο χρόνο τέσσερις αεροπορικές εταιρείες πήραν άπό τό Έλληνικό κράτος την άδεια για την έκμετάλλευση των Έλληνικών αεροπορικών συγκοινωνιών. Αυτές οί εταιρείες ήταν:

Τ.Α.Ε. (Τεχνικές Άεροπορικές Έκμεταλλεύσεις).

ΕΛΛ.Α.Σ. (Έλληνικές Άεροπορικές Συγκοινωνίες).

ΑΜΕ (Άεροπορική Έταιρεία).

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (Άεροπορική Έταιρεία).

Μετά άπό άνεπιτυχείς προσπάθειες νά έπιζήσουν οί τρεις τελευταίες, ιδρύθηκε με τό νόμο Ν. 3560/56 ή Όλυμπιακή Άεροπορία Α.Ε., που άνέλαβε τό άποκλειστικό πρόνομο της έκμετάλλευσης των Έλληνικών αεροσυγκοινωνιών. Παρά τις φοβερές έλλείψεις και τά μεγάλα προβλήματα ή Ο.Α. εξέλιχθηκε σε μιά μεγάλη αεροπορική εταιρεία με διεθνή άναγνώριση. Μέ τό νόμο Ν. 96/75 (ΦΕΚ. 154), ή Ο.Α. έγινε κρατική έπιχείρηση και πιστεύεται ότι αυτό σήμανε μιά νέα περίοδο άνάπτυξης γι' αυτήν.

Τό νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο όποίο λειτουργεί ή Ο.Α. μποροΰμε νά τό συνψύσουμε στις παρακάτω διατάξεις:

Νόμος 3017/31, περί πολιτικής αεροπορίας.

Νόμος 5100/31, περί όργάνωσης ύπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (ΦΕΚ. 193/31).

Νόμος 2458/40, περί απαγόρευσης πτήσης κλπ., στρατιωτικών εμπόλεμων αεροσκαφών πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα της Έλληνικής επικράτειας, έφ' όσον είναι ουδέτερη, (ΦΕΚ, 228/40).

Νόμος 2597/40, περί κίνησης αεροσκαφών πάνω από την Έλληνική επικράτεια.

Ν.Δ. 2387/53, περί Υπουργείου έθνικής άμυνας και όργάνωσης της ανώτατης διοίκησης και έλεγχου ένόπλων δυνάμεων, (ΦΕΚ. 108/53).

Πέρα από αυτές τις διατάξεις ψηφίστηκαν και νόμοι που αναφέρονται:

στό μεταναστευτικό έλεγχο, στον τελωνειακό έλεγχο, στο συναλλαγματικό έλεγχο και στον έλεγχο του έναέρου χώρου μας.

2. Υποδομή.

Τά μέσα αεροπορικών μεταφορών της Ο.Α. άνέρχονται σέ 43 μεσαία και μεγάλα σκάφη, ενώ τό 1965 ήταν 12. Σήμερα υπάρχουν και λειτουργούν στή χώρα μας 30 αεροδρόμια και θρίσκονται υπό μελέτη και κατασκευή άλλα 6. Από αυτά τά αεροδρόμια, 9 είναι διεθνή μέ κυριότερα τά αεροδρόμια της Αθήνας, της Θεσ/νίκης, Ρόδου, Κέρκυρας και Ηρακλείου. Τά διεθνή μας αεροδρόμια προορίζονται νά έξυπηρετούν — πέρα από τις έσωτερικές ανάγκες — και τό διεθνές δίκτυο αεροπορικών γραμμών τόσο της Ο.Α., όσο και των περισσότερων αεροπορικών εταιρειών του κόσμου, που έκτελούν διεθνείς πτήσεις.

Στήν πραγματικότητα όμως τό αεροδρόμιο της Αθήνας έξυπηρετεί αυτές τις ανάγκες κατά τό μεγαλύτερό τους μέρος και μάλιστα κλαπτικά για τά υπόλοιπα. Από τή συνολική έπιβατική κίνηση της χώρας τό αεροδρόμιο της Αθήνας έξυπηρετεί τό 49-50% της έσωτερικής και 85% περίπου της έξωτερικής. Μ' αυτές τις συνθήκες ή Αθήνα δέχεται υπερβολικά μεγάλη κίνηση έπιβατών, πραγματικότητα που καταδεικνύει για άλλη μιά φορά τήν ύπερσυγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας στήν ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας και τό ρόλο των αεροπορικών μεταφορών μέσα στό πρόβλημα αυτό. (Βλέπε πίνακα 5).

Στό σύνολο της χώρας ή χωροταξική κατανομή και λειτουργία των αεροδρομίων, θεωρείται άπαραδέκτη και γεννά πρόβλήματα (μέγιστη απόσταση αερολιμένων 600 χλμ. και έλάχιστη 100 χλμ.), στό σύστημα μεταφορών. Η μεταφορική κάλυψη των άποστάσεων αυτών μέ αεροσκάφη δέν είναι πάντα οικονομικά συμφέρουσα (άν έξαιρέσουμε τις γραμμές μέ τά νησιά). Είναι όμως σίγουρο ότι οι μετακινήσεις μεταξύ πολλών από τις πόλεις που διαθέτουν αεροδρόμιο, θά μπορούσαν νά γίνουν μέ άλλα μέσα μεταφοράς ή μέ συνδυασμό μεταξύ τους, μέ καλύτερο και οικονομικότερο τρόπο.

Η έλάχιστη κατά προσέγγιση χωρητικότητα θεωρητικά και μέ βάση ύπολογισμούς από τόν υπάρχοντα αριθμό διαδρόμων και της πιθανής χωρητικότητας που δίνει τό έγχειρίδιο της I.C.A.O. (Manual on Airport Master Planning 1960), είναι αυτή που δίνεται από τόν πίνακα 2 και αναφέρεται σέ μερικά μόνο μεγάλα αεροδρόμια. Από τόν πίνακα 3, όμως μπορούμε νά δούμε τήν πραγματική χωρητικότητα από τό

1970-1977 για τά ίδια αεροδρόμια, που είναι πολύ μικρότερη.

Αν έξαιρέσουμε τόν αερολιμένα της Αθήνας, οι υπόλοιποι περιφερειακοί αερολιμένες σέ έλάχιστο ποσοστό χρησιμοποιούνται σέ σχέση μέ τή χωρητικότητά τους (όχι πάνω από 5,5%).

Ο αερολιμένας της Αθήνας διαθέτει (άκόμα) σύγχρονο ήλεκτρονικό έξοπλισμό που του επιτρέπει νά έξυπηρετεί άνεκτά τήν κίνηση των πολιτικών αεροσκαφών κατά τή φάση προσέγγισης και άπογείωσης, ενώ ό αερολιμένας της Θεσ/νίκης διαθέτει σχετικά ξεπερασμένο έξοπλισμό. Οι λοιποί αερολιμένες είναι άνεπαρκέστατοι στον τομέα αυτό. Αυτό είναι άλλο ένα έμπόδιο για τή γρήγορη και άσφαλή κίνηση ενώ έντεινει τήν περιφερειακή άδρανοποίηση. Έπιβάλλεται νά έξοπλισθούν τά αεροδρόμια μας μέ ήλεκτρονικά όργανα I.L.S. και Radar παρόλο τό ύψηλό τους κόστος, που δέν είναι τόσο μεγάλο άν πάρουμε ύπόψη μας τό πιθανό κοινωνικό κόστος και τό περιφερειακό αναπτυξιακό άδιέξοδο.

Όσον άφορά τούς χώρους έξυπηρετήσης έπιβατών και έμπορευμάτων, προβλέπουμε ότι τήν έπόμενη 10ετία θά παρουσιαστεί σοβαρό πρόβλημα.

Συμπερασματικά μπορούμε νά πούμε ότι τό χαρακτηριστικό στή λειτουργία του αεροπορικού συστήματος μεταφορών της χώρας είναι ή ύπερλειτουργία του αεροδρομίου της Αθήνας και ή ύπολειτουργία των λοιπών αεροδρομίων. Φανερή είναι και ή έλλειψη έξοπλισμού και χώρων στά περιφερειακά αεροδρόμια, κάτι που άποτελεί αίτια και άποτέλεσμα της συγκεντρωτικής πολιτικής στις αερομεταφορές μας.

3. Έπιβατική και Έμπορευματική κίνηση.

α. Έπιβατική κίνηση. (Πίνακες Π.3., Π.4., Π.6, Π.7, και διαγράμματα Δ.1, Δ.3.).

Η συνολική έπιβατική αεροπορική κίνηση στή χώρα μας τά τελευταία χρόνια παρουσιάζει σημαντική αύξηση. Συγκεκριμένα ή έπιβατική κίνηση του 1970 ύπολογιζόταν στα 5 έκατ. έπιβάτες, φτάνοντας τό 1973 στα 9,2 περίπου έκατ. έπιβάτες. Η παγκόσμια ένεργειακή και οικονομική κρίση έπηρέασε και τις αερομεταφορές στή χώρα μας. Έτσι τόν ίδιο χρόνο είχαμε μιά αυτόματη μείωση των μεταφερθέντων έπιβατών, που έφτασαν τά 7,6 έκατ. έπιβάτες. Τά έπόμενα χρόνια ή αύξηση της έπιβατικής κίνησης ήταν έντυπωσιακή. Τό 1977 μεταφέρθηκαν 11,8 έκατ. έπιβάτες περίπου μέ αεροπλάνο. Η μέση έτήσια πρόοδος κατά τις περιόδους 1965-1970, 1970-1975 και 1975-1977 ήταν 95,4%, 90,4% και 39,4% (άντίστοιχα, μέ μιά άπτόμνη πτώση τήν περίοδο 1973-1974 περί τά -20,4%. (Π.4., Π.6.).

Η έσωτερική κίνηση αύξήθηκε έξίσου σημαντικά, μέ μέσους έτήσιους ρυθμούς ανάπτυξης για τήν περίοδο 1970-75 85,6% και τήν περίοδο 1975-77 37,2%. Τά τελευταία χρόνια παρατηρείται μιά μείωση του έτήσιου ρυθμού ανάπτυξης, που άποδεικνύει τήν άδυναμία άνάκαμψης μετά τήν τελευταία ένεργειακή κρίση. Τό 1970 κινήθηκαν 2.155 χιλ. έπιβάτες έσωτερικού, τό 1973 3.805 χιλ. έπιβάτες και μετά από

τήν κάμψη του 1974, τό 1977 έφτασε τούς 5.490 χιλ. επιβάτες. (Π.4.).

Τήν ίδια περίπου αναπτυξιακή πορεία ακολούθησαν και οί αερομεταφορές επιβατών έξωτερικού. Μέ έτησιο ρυθμό ανάπτυξης γύρω στά 55-60% τήν περίοδο 1970-1975 και

33,6% τήν περίοδο 1975-1977 μετακινήθηκαν τό 1970 2.910 χιλ. επιβάτες περίπου και τό 1973 5.351 χιλ. επιβάτες. Μειώθηκαν στους 4.296 χιλ. τό 1974 και έφτασαν στους 6.083 χιλ. επιβάτες τό 1977 (συμπεριλαμβάνονται και οί transit επιβάτες). (Π.4.).



Ἡ ἔξωτερικὴ κίνηση ἐπηρεάζεται (ὅπως δείχνει ὁ Πίνακας Π.4.), ἀπὸ τὸν ἀριθμὸ τῶν ὑπὸ διαμετακόμιση ἐπιβατῶν. Τὸ γεγονός αὐτὸ δίνει μιὰ ἀνακριβῆ εἰκόνα στὸν ἀριθμὸ τῶν μεταφερθέντων ἐπιβατῶν ἔξωτερικῶν. Ἄς σημειωθεῖ κάπως πολὺ σημαντικό, ἀπὸ αὐτὴ τὴν κίνηση ἐπιβατῶν, ἔξωτερικῶν ἢ Ο.Α. ἐξυπηρετεῖται μόνον ἓνα ποσοστὸ 30-31% (τὸ 1978). Αὐτὸ εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς σταδιακῆς ἀνάληψης ἀπὸ τὶς διεθνεῖς μεγάλες ἀεροπορικῆς ἐταιρεῖες μέρους τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, πού ἢ Ο.Α. δὲν ἦταν σὲ θέση νὰ ἀναλάβει ἢ μέχρι τώρα ἐξυπηρετοῦσε. Μὲ τὸ σύστημα Charters, ἀτνεῖ ἢ ἀνταγωνιστικότητά τῶν ἀεροπορικῶν μᾶς μεταφορῶν (προσφέρονται χαμηλότερες τιμὲς εἰσιτηρίων) καὶ ὑπονομεῖται ἢ ἀποτελεσματικὴ ἐκμετάλλευση τῶν προσφερόμενων εὐκαιριῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν, ἀπὸ τὸν κρατικὸ φορέα ἀεροπορικῶν μεταφορῶν (Ο.Α.), ἐνῶ διαφεύγει στὸ ἔξωτερικὸ πολὺτιμο συνάλλαγμα. Γιὰ παράδειγμα βλέπουμε ὅτι ἢ γραμμὴ Ρόδου-Παρισιοῦ δὲν ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τὴν Ὀλυμπιακὴ ἀεροπορία, ἀλλὰ μόνον ἀπὸ ξένες ἐταιρεῖες.

β. Ἐμπορευματικὴ κίνηση. (Πίνακες Π.4., Π.6., Π.7., Π.9.).

Ἐνῶ ἢ διεθνὴς πολιτικὴ ἀεροπορία παρουσίασε, κατὰ τὴν τελευταία δεκαετία, ἐντυπωσιακὴ πρόοδο στὸν τομέα τῶν ἐμπορευματικῶν ἀερομεταφορῶν, οἱ ἐπιδόσεις τῆς Ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας ὑπῆρξαν ἀσήμαντες. Ἡ διαπίστωση αὐτὴ ἀφορᾷ βασικά τὴν ἐμπορευματικὴ κίνηση τοῦ ἔσωτερικοῦ, γιατί ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐμπορευματικὴ κίνηση τοῦ ἔξωτερικοῦ αὐτὴ κατὰ τὴν περίοδο 1965-1970 παρουσίασε σημαντικὴ αὐξηση ἀποστολῶν. Κατὰ τὶς περιόδους 1965-1970 καὶ 1970-1975 οἱ μέσοι ἐτήσιοι ρυθμοὶ προόδου διατηρήθηκαν σὲ ὑψηλὰ ἐπίπεδα δηλ. 15,5% καὶ 10,4% ἀντίστοιχα. Οἱ ἀεροπορικῆς ἀφίξεις ἐμπορευμάτων παρουσίασαν μικρότερες ἐπιδόσεις. Ἡ μέση ἐτήσια πρόοδος κατὰ τὴν περίοδο 1965-1970 διατηρήθηκε στὸ 14,4%, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐπόμενη πενταετία 1970-1975 ἔπεσε σὲ πολὺ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Τὸ σύνολο τῶν ἐμπορευμάτων πού μεταφέρθηκαν ἀπὸ 32,3 χιλ. τόννους τὸ 1970 ἔφτασε στοὺς 56,7 χιλ. τόν. τὸ 1973 γιὰ νὰ μειωθεῖ στοὺς 46,5 χιλ. τόν. τὸ 1974. Αὐτὴ ἢ μείωση ὀφειλόταν, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ὅσα ἔχουμε ἀναφέρει, στὴν παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίση καὶ στὴ διάθρωση τῶν ἀερομεταφορῶν ἐμπορευμάτων (Δ.1.).

Τὰ ἐπόμενα χρόνια παρουσιάσθηκε μιὰ αἰσθητὴ αὐξηση στὶς ἐμπορευματικῆς ἀερομεταφορῆς, ἔτσι τὸ 1976 μεταφέρθηκαν 58,9 χιλ. τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ τὸ 1977 γύρω στοὺς 69,5 τόν., δηλ. 26,6% καὶ 48,3% ἀντίστοιχα αὐξηση σὲ σχέση μὲ τὸ 1974. (Οἱ ἀριθμοὶ πού δίνονται ἀπὸ τοὺς πίνακες, ὅσο ἐντυπωσιακοὶ κι ἂν φαίνονται, ἔχουν σχετικὴ ἀξία γιατί ὑποδηλώνουν, γιὰ παράδειγμα, τὸ δείκτη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1965-76, χωρὶς αὐτὸ νὰ σημαίνει ὅτι ἢ αὐξηση τῆς ἐμπορευματικῆς κίνησης μετέβαλε οὐσιαστικά τὸ ποσοστὸ συμμετοχῆς τοῦ τομέα τῶν ἀερομεταφορῶν στὸν παραγωγικὸ κλάδο τῶν μεταφορῶν).

Ἐντονος καὶ ἄλλοτε εἶναι τὸ πρόβλημα πού γεννᾷ ἢ διαφορά συμμετοχῆς τῶν ἀεροδρομίων τῆς Ἀθήνας ἀπὸ τὴ μιὰ καὶ τῶν λοιπῶν ἀπὸ τὴν ἄλλη στὸ σύνολο τοῦ ἀερομεταφορικοῦ ἔργου τῆς χώρας. Ὅπως φαίνεται στοὺς πίνακες Π.3.

καὶ Π.5., ὁ ἀερολιμένας τῆς Ἀθήνας ἐξυπηρετεῖ τὰ 48,2% καὶ 48,9% τῆς ἐσωτερικῆς ἐπιβατικῆς κίνησης γιὰ τὰ χρόνια 1970 καὶ 1977 ἀντίστοιχα. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἔξωτερικὴ κίνηση (ἐπιβατικὴ) ἐξυπηρετεῖ τὰ 73,5% τὸ ἔτος 1977, χωρὶς νὰ ὑπολογίζονται οἱ ὑπὸ διαμετακόμιση ἐπιβάτες (Transit), πού τὸ 83% τοῦ συνόλου τους διέρχεται ἀπὸ τὴν Ἀθήνα. Τὸ 61,7% τῆς συνολικῆς ἐπιβατικῆς κίνησης ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Ἀθήνας (ἀναφερόμαστε στὸ χρόνο 1977). Ἀπὸ τὰ λοιπὰ ἀεροδρόμια μόνον τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Ρόδου παρουσιάζει μιὰ μεγάλη αὐξηση τῶν ἀεροπορικῶν του κινήσεων — ἰδιαίτερα μὲ τὸ ἔξωτερικὸ — πού προφανῶς ὀφείλεται στὸ μεγάλο τουριστικὸ ρεῦμα πού δέχεται αὐτὸ τὸ νησί.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Μηνιαία ἐπιθεώρηση τῶν ἑλληνικῶν καὶ ξένων οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν ἐξελίξεων.

Διευθυντής: Εὐάγγελος Ἀνδρουλιδάκης

Μὲ τὸ ἐπίλεκτο ἐπιτελεῖο τῆς, ἢ Οἰκονομικὴ Πορεία ἐξασφαλίζει στοὺς ἀναγνώστες τῆς τὴ δυνατότητα νὰ ἔχουν σαφῆ σφαιρικὴ εἰκόνα τῶν ἑλληνικῶν καὶ διεθνῶν οἰκονομικοπολιτικῶν ἐξελίξεων καὶ, ἐπομένως, νὰ εἶναι σὲ θέση ν' ἀξιολογοῦν τὴν καθημερινὴ εἰδησεολογία.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ τόννοι		ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ		
ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ή ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ (τόννοι)	ΕΚΦΟΡΤΩΘ. ή ΠΑΡΑΛΑΒΕΣ (τόννοι)	ΑΠΟΣΤΑΛΕΝΤΑ	ΑΦΙΧΘΕΝΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ τόννοι	ΤΑΧΥΔΡ. τόννοι
542	1049	33	50	—	—	—
9950	11415	2042	2485	411576	13662	2398
11558	13043	2342	2986	467432	15899	2558
11772	13170	2506	3371	488466	16733	2629
12264	14348	2807	3751	601032	21647	2978
14521	16975	2982	3863	629114	24979	3478
14789	17505	2981	3798	706930	28472	3336
16570	19210	2813	3507	781410	29362	2839
20405	22900	2963	3813	949037	31396	2587
23266	33193	3373	3974	975199	37052	3360
21835	24710	3230	3761	1035667	37596	2408
23641	23810	3274	4038	1239357	39384	2427
29951	28969	3466	4108	1289547	47596	2330
39778*	39337*	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
48.6	53.3	45.9	52.8	71.8	108.4	39.1
59.9	36.0	9.8	- 6.3	75.3	38.3	27.2
68.3	65.2	—	—	—	—	—
-6.1	- 25.5	- 4.2	- 5.3	6.1	1.4	- 28.3

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ : Γιά τό 1977 δέν δίνονται στοιχεία ξεχωριστά γιά έμπορεύματα TRANSIT καί ταχυδρομείο.

* (Οί τιμές περιλαμβάνουν ταχυδρομείο καί τά TRANSIT έμπορεύματα).

**Π. 4. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΑ) ΚΑΤ' ΕΤΟΣ 1938 καί 1965-1977**
(Συμπεριλαμβάνονται καί οί διαμετακομισθέντες έπιβάτες καί τά TRANSIT έμπορεύματα)

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ			Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ σε χιλ. & TRANSIT	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ σε χιλ. & TRANSIT
1938	4650	4652	11922	12191	—	—
1965	32914	32907	1124707	1104876	—	—
1966	35361	35380	1323764	1292930	—	—
1967	38343	38397	1438635	1405899	—	—
1968	41762	41776	1556028	1521993	—	—
1969	46542	46540	1942640	1903831	—	—
1970	51381	51380	2199637	2158394	2155	2910
1971	59469	59475	2909692	2874267	2765	3801
1972	66709	66788	3588198	3566613	3341	4764
1973	71563	71496	4115160	4164590	3805	5351
1974	59120	59118	3325225	3264307	3329	4296
1975	66480	66545	4163825	4136364	—	—
1976	76540	76502	5285248	5241742	4964	5562
1977	78799	78634	5807000	5766000	5490	6083
επί % μεταβολή μεταξύ των ετών						
1938/65	607.8	607.3	—	—	—	—
1965/70	56.1	56.1	95.5	95.3	—	—
1970/75	29.4	29.5	89.2	91.6	85.6	56.0
1975/77	18.5	18.2	39.5	39.4	—	—
1973/74	- 17.4	- 17.3	- 19.1	- 21.6	- 12.5	- 19.7

ΠΗΓΗ : Υ.Π.Α. καί Ε.Σ.Υ.Ε. (επεξεργασμένα στοιχεία).

**Π. 6. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
(ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ)
(ΚΑΤΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ 1970-76)**

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.	32.294	35.780	43.305	56.459	46.545	47.451	58.920
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (τόννοι)	31.808	32.201	33.985	40.412	40.004	41.811	49.926
	6.779	6.320	6.776	7.347	6.991	7.312	7.574
ΣΥΝΟΛΟ	70.881	74.301	84.064	104.218	93.540	96.574	116.420
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % μεταξύ των ετών ...		4.8	13.1	24.0	— 10.2	3.2	20.55 (21)
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.	4.358.031	5.783.959	7.154.811	8.279.750	7.589.532	8.299.189	10.527.010
	706.930	781.410	949.037	975.199	10.35867	1.239.357	1.289.547
ΣΥΝΟΛΟ	5.064.961	6.565.369	8.103.848	9.254.949	7.625.199	9.538.546	11.816.557
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % μεταξύ των ετών		29.6	23.4	14.2	— 17.6	25.0	23.8
		1970/71	1971/72	1972/73	1973/74	1974/75	1975/76

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Οί μεταφορές υπό διαμετακόμιση τόσο σέ επιβάτες, όσο και σέ έμπορεύματα έμειναν άνεπηρέαστες από την ένεργειακή κρίση του 1974, που είχε σάν αποτέλεσμα την πτώση του μεταφορικού έργου των μεταφορικών ύπηρεσιών γενικά.

**Π. 7. ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ — ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ & ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΓΙΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ 1976-1977
(έμπορεύματα σέ χιλιόγραμμα)**

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΩΤ. & ΕΞΩΤ.						
ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		
1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	
ΑΘΗΝΑ	2414523	2683000	12580815	18419000	3966650	4460000	38827185	43300000	6381173	7143000	51408000	61719000
%	48.6	48.9	48.9	57.2	71.3	73.3	95.2	92.3	60.6	61.7	77.3	78.0
ΛΟΙΠΟΙ	2550004	2807000	13138158	13789000	1595833	1623000	1947842	3607000	4145837	4430000	15086000	17390000
%	51.4	51.1	51.1	42.8	28.7	26.7	4.8	7.7	39.4	38.3	22.7	22.0
ΣΥΝΟΛΟ	4964527	5490000	25718973	32208000	5562483	6083000	40775027	46907000	10527010	11573000	66494000	79115000

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε. (Δική μας έπεξεργασία στοιχείων).

Τραγικότερη είναι η κατάσταση στις έμπορευματικές μεταφορές. Έτσι βλέπουμε το αεροδρόμιο της Αθήνας να εξυπηρετεί το 57,2% της εσωτερικής έμπορευματικής κίνησης και το 92,3% της εξωτερικής έμπορευματικής κίνησης, κατά το 1977, ενώ η συμμετοχή του στο σύνολο των έμπορευματικών μεταφορών φτάνει τα 78% για τον ίδιο χρόνο. Αυτή η εικόνα δεν έχει αλλάξει από το 1970 μέχρι σήμερα (όπως δείχνουν οι πίνακες Π.3., Π.5., Π.7.). Κατά τη γνώμη μας αυτό δείχνει έντυπωσιακά και καθαρά την έκταση του προ-βλήματος που αντιμετωπίζει ο συγκλίνων και κεντρικός παραγωγικός μηχανισμός (ήρα και ο μεταφορικός μηχανισμός) της χώρας και πώς οι αερομεταφορές το αναπαράγουν.

Σύμφωνα με τον Πίνακα Π.9., το 1965 διακινήθηκαν με την Ολυμπιακή αεροπορία 300.567 επιβάτες εξωτερικού και 471.436 επιβάτες εσωτερικού, ενώ μία δεκαετία μετά —το 1975— διακινήθηκαν 821.206 επιβάτες εξωτερικού και 2.009.221 επιβάτες εσωτερικού. Η μέση ετήσια αύξηση όσον αφορά τις γραμμές εξωτερικού για την πενταετία 1965-70 ήταν 14,8% και για την πενταετία 1970-75, 8,5%. Το ποσοστό συμμετοχής της Ο.Α. στο σύνολο της αεροπορικής επιβατικής κίνησης των αεροδρομίων της χώρας, υπολογίζεται 34,6% το 1965, 37,0% το 1970, 34,1% το 1975 και 33,7% το 1977. Βλέπουμε λοιπόν ότι η Ο.Α. δεν έχει αυξήσει το έργο της στο διάστημα 1965-1975.

4. Η συμβολή των αερομεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Η συμβολή του ακαθάριστου προϊόντος των μεταφορών και επικοινωνιών, στο εγχώριο ακαθάριστο προϊόν, έφτασε το ποσοστό του 8,6% περίπου τη διετία 1976-1977. Σύμφωνα με τον Πίνακα Π.8., για τα χρόνια 1965 και 1970 το ποσοστό αυτό ήταν 6,7% και 7,7% αντίστοιχα. Η συμβολή του ακαθάριστου προϊόντος μόνο των μεταφορών, στο εγχώριο ακαθάριστο προϊόν, έφτασε κατά τη διετία 1976-1977, το ποσοστό 6,4% περίπου. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός της περιόδου 1965-1975 (ρυθμός προόδου έννοείται) για τον κλάδο των αερομεταφορών ήταν 4,8%. Ο κλάδος των αερομεταφορών συνέβαλε στο προϊόν των μεταφορών, 4,28%, 9,2% και 12% για τα έτη 1965, 1970 και 1975-76 αντίστοιχα. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός προόδου του ακαθάριστου προϊόντος των αερομεταφορών, για τις περιόδους 1965-1970 και 1970-1975 υπολογίσθηκε στα 26,8% και 11,3% αντίστοιχα. Οι ρυθμοί αυτοί ανάπτυξης των αερομεταφορών (με δείκτη ανάπτυξης τη συμβολή τους στο ακαθάριστο προϊόν των μεταφορών αλλά και στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν) είναι πολύ μεγαλύτεροι από αυτούς των άλλων μέσων μεταφοράς. (αν εξαιρέσουμε τις θαλάσσιες μεταφορές).

Π.8. ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΠΡΟΪΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΧ. ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥ 1970)

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΛΥΤΑ ΜΕΓΕΘΗ					ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ				
	1 Ακαθάριστο Έγχωριο Προϊόν	2 Προϊόν Μεταφορών & Έπι- κοινωνιών	3 Προϊόν Μεταφορών	4 Προϊόν Αεροπορικών Μεταφορών	5 Λοιπές Μεταφορές	% 2/1	% 3/1	% 4/3	% 5/3	% 4,2
1965	186.417	12.518	10.388	445.2	9942.8	6.71	5.57	4.28	95.72	3.56
1966	196.831	13.833	11.395	514.0	10882.0	7.02	5.80	4.51	95.49	3.72
1967	206.915	14.505	11.882	732.3	11149.7	7.01	5.74	6.16	95.84	5.05
1968	218.325	16.494	13.570	878.7	12691.3	7.55	6.21	6.47	93.53	5.33
1969	238.347	18.296	14.940	1199.4	13760.6	7.68	6.27	8.03	91.97	6.56
1970	257.855	19.761	15.788	1464.5	14323.5	7.66	6.12	9.27	90.73	7.41
1971	278.154	21.864	16.964	1622.2	15341.8	7.86	6.10	9.56	90.44	7.42
1972	303	24.446	18.627	2045.9	16581.1	8.06	6.14	10.98	89.02	8.37
1973	329.269	27.191	20.177	2526.3	17650.7	8.25	6.12	12.52	87.47	9.29
1974	323.307	27.430	19.493	2060.6	17432.4	8.48	6.02	10.57	89.42	7.51
1975	339.833	28.616	20.832	2500.0	18332.0	8.42	6.13	12.00	87.99	8.73
1976	359.749	30.973	21.878	—	—	8.60	6.43	—	—	—
1977	370.583	32.619	22.324	—	—	8.80	6.02	—	—	—
Μέση ετήσια % μεταβολή										
1965-70	6.7	9.6	8.7	26.8	7.6					
1970-75	5.9	7.5	4.8	11.3	4.1					

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε. (Στοιχεία δημοσιευμένα και μη).

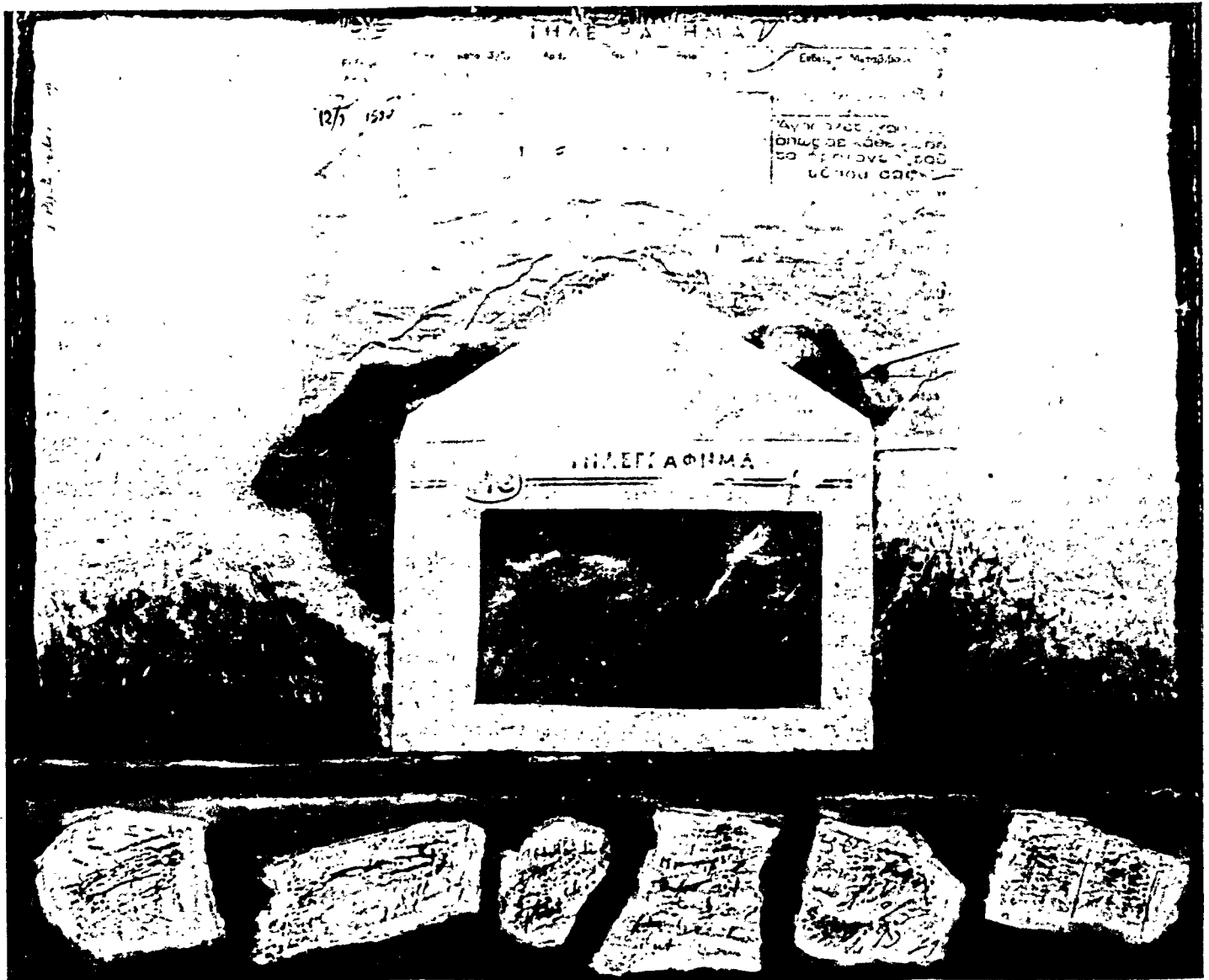
Τά παραπάνω ποσοστά θά μπορούσαν νά ήταν αρκετά πειστικά καί χρήσιμα, γιά τήν προσπάθεια εκτίμησης τής συμβολής τών αερομεταφορών στήν οικονομική ανάπτυξη τής χώρας, αν γιά τό σκοπό αὐτό χρησιμοποιούνταν καί ἄλλοι δείκτες οικονομικής ανάπτυξης, ἐκτός ἀπό τή συμμετοχή στό ἀκαθάριστο ἐγχώριο προϊόν. Ἐξάλλου τό γεγονός ὅτι ἔχει αὐξηθεῖ ἡ συμμετοχή τών αερομεταφορῶν στό ἐγχώριο ἀκαθάριστο προϊόν, δέν σημαίνει καί ὅτι τό μέσο αὐτό μεταφορᾶς, ἀλλά καί γενικότερα ὁ κλάδος τών μεταφορῶν, ἀκολούθησε ρυθμούς ανάπτυξης, πού ἀνταποκρίνονταν στίς σύγχρονες ἀνάγκες καί ἐναρμονίζονταν μέ τούς ρυθμούς ἀνάπτυξης κάθε παραγωγικοῦ κλάδου τής οικονομίας. Ἀλλά ἀντίθετα ἐπιβεβαίωσε τή διάσταση μεταξύ τών ἐπιδιώξεων τής κρατικής οικονομικής πολιτικῆς καί τών πραγματικῶν

ρυθμῶν ἀνάπτυξης τοῦ κλάδου τών μεταφορῶν, ἀλλά καί κάθε ἄλλου κλάδου-παραγωγικοῦ- τής οικονομίας.

Παρ' ὅλα αὐτά εἶναι παραδεκτό ὅτι οἱ αερομεταφορές, σάν ἀναπόσπαστο ὄργανο τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ τής χώρας (καί μόνο μέ αὐτή τή σχέση μποροῦν νά ἀποδώσουν), συμβάλλουν σημαντικά καί ποικιλότροπα στήν οικονομική ἀνάπτυξη. Στή χώρα μας ἡ ἰκανότητα αὐτή καί ὁ ρόλος τών αερομεταφορῶν, σά μέσο ἀσκησης οικονομικῆς καί περιφερειακῆς πολιτικῆς, ἔχει παραγνωρισθεῖ.

Ἡ θετική συμβολή τών αερομεταφορῶν στήν οικονομική ἀνάπτυξη τής χώρας μας, περιορίζεται:

α. στήν ἐξυπηρέτηση τής τουριστικῆς κίνησης τής χώρας, πού ἀποφέρει πολλά οικονομικά ὀφέλη ἀλλά καί προβλήματα σ' αὐτή,



β. στην άσθενική οργανική σύνδεση αρκετών περιοχών της χώρας (καί των νησιών) που παρ' όλες τις ελλείψεις και τον κακό σχεδιασμό τους οι αερομεταφορές εξασφαλίζουν και ενθαρρύνουν:

1. τη συνείδηση μιάς δικαιότερης έπικοινωνίας των κατοίκων της χώρας, χωρίς ψυχολογικά προβλήματα και προκαταλήψεις,
2. την έπικοινωνία μεταξύ των οικιστικών περιοχών,
3. τη διακίνηση ιδεών,
4. τη μετακίνηση των πολιτικών φορέων,
5. τη μεταφορά ταχυδρομείου,
6. την ταχεία διανομή του έντυπου ύλικού και των πληροφοριών σ' όλη τη χώρα, και
7. την έπιστημονική και έρευνητική απόκέντρωση.

γ. στην ύποτυπώδη συμβολή τους (των αερομεταφορών) στην έξαγωγή αγροτικών προϊόντων και γενικά στο έμπόριο, και

δ. στη μείωση του κόστους μεταφοράς.

Στά παραπάνω όμως έχουμε να παρατηρήσουμε ότι:

τά 2/3 των τουριστών περνούν από την 'Αθήνα και έτσι παραμένει μεγάλο μέρος του συναλλάγματος στο άστικό αυτό κέντρο, μέ έπιπτώσεις στην περιφερειακή οικονομία και ανάπτυξη της χώρας,

οι αερομεταφορές ανταγωνίζονται τά χερσαία μέσα μεταφοράς σέ γραμμές απόστασεων κάτω των 300 χλμ. μέ άμεσες δλαπτικές και ανασταλτικές επιδράσεις στην όμαλή λειτουργία των δικτύων μεταφοράς και στη συνεργασία τους, και

ό τρόπος που οργανώνεται και λειτουργεί τό σύστημα των αερομεταφορών στη χώρα μας, έγκυμονεί κινδύνους έπίτασης του οικονομικού και περιφερειακού άδιέξοδου της χώρας μας.

Ό τρόπος που αντιμετώπιζονται τά προβλήματα τά άναφερόμενα στίς αερομεταφορές και στούς παράγοντες που σχετίζονται μ' αυτές (όπως ή όργάνωση και λειτουργία των αερομεταφορών, ή συνεργασία μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς στην προσφορά και διάθεση ύπηρεσιών (μεταφορικών), ή ιδιαίτερη σημασία των έμπορευματικών μεταφορών, ή οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη, τό κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι, τό περιβάλλον, οι χρήσεις γής, τό κοινωνικό κόστος, ή άντικειμενική πληροφόρηση κ.ά.), διαμορφώνει την πολιτική που ακολουθεί τό κράτος, όσον άφορά τίς μεταφορές κατά πρώτο και τίς αερομεταφορές κατά δεύτερο λόγο. Χαρακτηριστικά αυτής της πολιτικής στη χώρα μας είναι ή προχειρότητα, ή μεθοδολογική σύγχυση, ό στείφος προγραμματισμός, ό υπερευγεννητισμός και ή άκαμψία των άρμόδιων φορέων.

Δέν νοείται ή αναπτυξιακή πολιτική των μεταφορών και των αερομεταφορών σάν μιά κλειστή και άφηρημένη διαδικασία όργάνωσης ενός παραγωγικού μηχανισμού ή κλάδου που λειτουργεί έξχωρα από τούς άλλους παράγοντες ανάπτυξης. Χωρίς την ένταξη αυτής της κλειστής κλαδικής μικροπολιτικής, σ' ένα ευρύτερο αναπτυξιακό μακροσκοπικό σχεδιασμό, που θά συντελέσει στη σφαιρική αντιμετώπιση

των προβλημάτων και στην άρμονική ανάπτυξη όλων των τομέων σέ μικροπεριφερειακή και περιφερειακή κλίμακα, ή άκολουθούμενη πολιτική των αερομεταφορών, είναι πιθανό να άποτελέσει έργαλειό έπικίνδυνο για τη χώρα μας, στά χέρια άνεύθυνων.

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν δραστήρια στην όλοκλήρωση, λειτουργία και άναπαραγωγή του υπερευγεννητιστικού συστήματος παραγωγής και διοίκησης της χώρας, γεγονός που προωθείται και υποβάλλεται από τούς άρμόδιους φορείς λήψης αποφάσεων και πραγματώνεται από την άκολουθούμενη πολιτική της (χώρας). Τό δίκτυο των αερομεταφορών μας είναι άκτινικό. Δέν ύπάρχει μόνο ύπανάπτυξη της έπαρχίας και παρασιτική ανάπτυξη των άστικών κέντρων ('Αθήνας και Θεσ/νίκης), αλλά και τάση καθολικής, κοινωνικής, οικονομικής, πολιτικής και περιβαλλοντολογικής κατάρρευσης και άποσύνθεσης.

Η μονόπλευρη αυτή ανάπτυξη των αερομεταφορών, δημιουργεί προβλήματα στην άσκηση πολιτικής σ' όλο τό σύστημα των μεταφορών (χερσαίων και θαλάσσιων). Αυτό συμβαίνει γιατί στην 'Ελλάδα δέν ύπάρχει άλλο μέσο μεταφοράς, που να συναγωνίζεται σοβαρά τό αεροπλάνο — όταν μάλιστα αυτό λειτουργεί σέ βάρος των άλλων. Η πολιτική αυτή συσσωρεύει κάθε χρόνο ένα τεράστιο κόστος μεταφοράς για τόν 'Ελληνικό λαό, γιατί ή αεροπορική συγκοινωνία είναι κοινωνικά άκριβότερη από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς. Χωρίς τη δυνατότητα να γίνει σωστή έπίλογη άνάμεσα στα διάφορα μέσα μεταφοράς για την ίκανοποίηση των μεταφορικών αναγκών (γιατί βέβαια δέν ύπάρχουν οι συνθήκες που θά τό επέτρεπαν), οι αερομεταφορές έχουν γίνει άνελαστικό άγαθό, που άναγκαστικά ζητείται. Αυτό έχει άμεσες συνέπειες στο κοινωνικό κόστος, μιά και καλούνται οι οικονομικά άσθενέστερες τάξεις να πληρώνουν τεράστια ποσά για να τούς προσφερθεί τελικά μιά πανάκριδη μεταφορική ύπηρεσία που ούσιαστικά είναι άπαγορευτική γι' αυτές, αλλά και ένα άκαταλόγιστο από πλευράς ύλικού και όργάνωσης σύστημα χερσαίων μεταφορών, σέ συνδυασμό μέ την κακή κατανομή και χάραξη του δικτύου του. Αυτή ή πολιτική βαθαίνει την άνιση μεταχείριση και παραμορφώνει τίς κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις.

Κοντολογής μέ τη μέχρι τώρα λειτουργία των αερομεταφορών στη χώρα μας — πέρα από λίγες θετικές έπιπτώσεις — έχει συντελεστεί ένα βάθεμα των περιφερειακών άνισοτήτων και μιά έπίταση της οικονομικής έξάρτησης των περιφερειακών οικιστικών και παραγωγικών συγκεντρώσεων από την 'Αθήνα. Έξάλλου έχει άποτελέσει άλλη μιά τρανταχτή άπόδειξη της άνικανότητας, της έσωστρέφειας, της κακομοιρίας και της άνωριμότητας της δημόσιας διοίκησης και των δημόσιων ύπηρεσιών.

5. Σκέψεις και Προτάσεις.

α. Έπιβατική κίνηση.

Άπό ύπολογισμούς που έχουν γίνει θεωρείται όλογοφορο ότι ή αεροπορική κίνηση έπιβατών, στη χώρα μας, θά αύξηθεί σημαντικά. Αυτό σημαίνει ότι ή πολιτική μας αεροπορία

θά έχει πολύ δουλειά να κάνει. "Όμως παρ' όλη αυτή την αιαδόξη προοπτική, ή πολιτική μας αεροπορία συναντά ήδη και θά συναντήσει πολλά προβλήματα, που πηγάζουν από τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του κρατικού αυτού φορέα και από την πολιτική που τον διέπει.

Κύριο πρόβλημα όπως έχουμε ήδη αναφέρει είναι ή ανάγκη αποκέντρωσης του δικτύου των αεροπορικών γραμμών της χώρας, δηλαδή της ροής των επιβατών που κινούνται προς και από τη χώρα μας και τη διοχέτευσή της προς όλο τον Έλληνικό χώρο.

Ο αερολιμένας της Αθήνας με τη σημερινή του ύποδομή αλλά και μ' αυτή που προγραμματίζει να αποκτήσει (επέκταση, νέες εγκαταστάσεις) ή ακόμα και με τη μεταφορά του, δέν θά μπορέσει να αποφυγει τά προβλήματα που θά προκύψουν στη γη και στον άερα, εξαιτίας της τεράστιας αύξησης της αεροπορικής κίνησης, που υπολογίζεται για τό 1990 σέ 73.000 επιβάτες ήμερήσια και σέ 104.000, για τό 2000.

Γιά να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά αυτή ή επικείμενη όγκώδης εισροή θά πρέπει να αναζητηθούν λύσεις άμεσες όπως:

1. ή προβολή περιφερειακών αερολιμένων σέ διεθνείς, που θά αναλάβουν πραγματικά ενεργό μέρος στην αεροπορική μεταφορική κίνηση και έξυπνέτηση, με σύγχρονες εγκαταστάσεις και ύλικό. Τέτοια αεροδρόμια είναι (θά μπορούσαν να είναι) της Καλαμάτας, των Χανιών, της Κέρκυρας, του Ήρακλειου, κ.ά.
2. ή ίδρυση αεροπορικής εταιρείας Charters ή έτσι που να οδηγείται μεγάλο μέρος των τουριστών στον τόπο προορισμού του,
3. ή απομάκρυνση από τό αεροδρόμιο του Έλληνικού των κινούμενων σ' αυτό στρατιωτικών και ιδιωτικών αεροπλάνων και ή μεταφορά τους σ' άλλο κοντινό αεροδρόμιο (της Τανάγρας ή της Έλευσίνας),
4. ή ενιαία τιμολογιακή πολιτική στίς αερομεταφορές και γενικότερα σ' όλο τό σύστημα των μεταφορών,
5. ή επανεξέταση σέ σοβαρότερη βάση της προτεινόμενης λύσης μεταφοράς και εγκατάστασης του αερολιμένα της πρωτεύουσας στην περιοχή των Μεσογείων. Γνώμη μας είναι ότι ή κατασκευή ενός χρονοδόρου έργου με ύψηλό κοινωνικό και οικονομικό κόστος, από καθαρά οικονομική, χωροταξική και κοινωνική άποψη είναι άνεδαφική — τουλάχιστον για την επόμενη 10ετία, αλλά και επικίνδυνη.

Η επάρυλαξη και ή θέση μας αυτή όσον άφορα τό φιλόδοξο σχέδιο κατασκευής ενός νέου αερολιμένα — Ευρωλιμένα — που θά αποτελέσει ένα διηπειρωτικό κέντρο και αεροπορικό κόμβο, προέρχεται από τον κίνδυνο:

να διευρυνθεί τό χάσμα μεταξύ περιφέρειας και πρωτεύουσας, γιατί θά ενισχυθεί τό άκτινικό σύστημα μεταφορών που ήδη λειτουργεί,

να θαθύνει τίς αντιφάσεις της πολιτικής των μεταφορών, αλλά και της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής της χώρας,

να συσσωρεύσει νέα μεγάλα προβλήματα οικονομικής

άλλά και κοινωνικής φύσης, όσον άφορα τό χώρο κατασκευής και λειτουργίας του (άναστατώσεις στην παραγωγική διαδικασία κλπ., όπως ήδη έχουμε αναφέρει προηγουμένα), επιδεινώνοντας τη νοσηρή ανάπτυξη της Αθήνας.

να μήν αποδειχθεί σκόπιμο ένα τέτοιο μέτρο — που προορίζεται να έξυπνέται κατά βάση άνάγκες ξένες με τά άμεσα έθνικά μας συμφέροντα — αλλά ούτε και άποδοτικό τη στιγμή που οποιαδήποτε χώρα της Ν.Α. Μεσογείου θά μπορούσε να αναλάβει αυτόν τον πιεστικά «τιμητικό ρόλο». Μιά τέτοια άπόφαση ίσως επαληθεύει την άνυπαρξία των διαδικασιών και ίκανοτήτων εκείνων, που έξασφαλίζουν την αντικειμενική ιεράρχηση των εθνικών επί μέρους άναγκών,

να διαταραχθεί ακόμα περισσότερο ή χωροταξική ισορροπία της κατανομής των αεροδρομίων και των άναγκών αερομεταφοράς,

να μετατοπισθεί τό πρόβλημα. Συγκεκριμένα τό πρόβλημα έντοπίζεται στον τρόπο λειτουργίας και σχεδιασμού του συστήματος των αερομεταφορών στην χώρα μας, που επιτρέπει την ύποχρησιμοποίηση και ύπολειτουργία των περιφερειακών αερολιμένων και την αντίστοιχη ύπερλειτουργία του αερολιμένα της Αθήνας, (ύπάρχει μία άλληλεπιδραστική σχέση μεταξύ των δύο αυτών επιπτώσεων, στην όποια είναι πολύ δύσκολο να όρισθεί τό αίτιο και τό άποτέλεσμα). Παράλληλα στερεί τά περιφερειακά αεροδρόμια από μία δραστήρια και άποδοτική συμμετοχή στο-μεταφορικό έργο της χώρας. Δέν λύνεται λοιπόν αυτό τό πρόβλημα με τη μεταφορά του αερολιμένα της Αθήνας και την κατασκευή ενός νέου και μεγαλύτερου σέ άλλη περιοχή της Αττικής, κάτι που θά επιτρέψει τη δυνατότητα να άπορροφά ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό της αεροπορικής μεταφορικής κίνησης της χώρας και άρα θά έντεινει τό πρόβλημα.

6. ή άπλούστευση των διαδικασιών έξυπνέτησης των επιβατών και τέλος,
7. ή διακοπή λειτουργίας όρισμένων γραμμών του αερομεταφορικού δικτύου μεταξύ μερικών περιοχών, άφου κρίνονται σάν μη οικονομικά συμφέρουσες αλλά και ζημιόγνες για τη λειτουργία του χερσαίου δικτύου μεταφορών. Πράγματι πολλές από τίς αεροπορικές συνδέσεις γειτονικών περιοχών ή σχετικά κοντινών, θά μπορούσαν να αναληφθούν από τά μέσα των χερσαίων μεταφορών άφου και κεφάλαιο θά έξοικονομείται αλλά και δίνεται ένα σοβαρό κίνητρο ανάπτυξης των χερσαίων μεταφορών. Η βελτίωση του δικτύου χερσαίων μεταφορών θά μπορούσε να βοηθήσει πολύ προς αυτή την κατεύθυνση.

6. Έμπορευματική κίνηση.

Έχουμε ήδη αναφερθεί στίς έμπορευματικές αερομεταφορές όπως και στίς άδυναμίες που αυτές παρουσιάζουν στον Έλληνικό χώρο. Στο σημείο αυτό έρχόμαστε να άποσαφηνίσουμε τη χροιά των προβλημάτων, που πάνω τους

προσक्रουεί ή προσπάθεια για τήν ανάπτυξη τών έμπορευμα-
τικών αερομεταφορών στή χώρα μας.

Οί μεταφορές έμπορευμάτων μέ αεροπλάνο μόλις πρό-
σφατα έγιναν γνωστές στή χώρα μας. Γνωστές όχι όσον ά-
φορά τή δυνατότητα πραγματοποίησης αυτής τής μεταφοράς
άλλά όσον άφορά τήν οικονομική σημασία τής. Γεγονός εί-
ναι ότι δέν έχει έκτιμηθεί σωστά ή συμβολή τών αερομετα-
φορών στίς έμπορευματικές μεταφορές. Άγνωσούνται τά ση-
μαντικά πλεονεκτήματα μεταφοράς από άέρα όρισμένων εί-
δικά έμπορευμάτων.

Ή Ελλάδα παράγει άγροτικά προϊόντα πού είναι περι-
ζήτητα στίς Εύρωπαϊκές αγορές και εύπαθη στίς μεταφορές
και τίς άσχημες καιρικές συνθήκες. Τά προϊόντα πού προο-
ρίζονται γι'αυτές τίς αγορές θά πρέπει νά προωθούνται σ'
αυτές τό ταχύτερο δυνατό, για νά διατηρηθεί ή άριστη ποιό-
τητα και άνταγωνιστικότήτά τους και νά έπιτευχθούν ύψηλές
τιμές (στίς ξένες αγορές). Μέ τή βοήθεια τών χερσαίων με-
ταφορών, ό στόχος αυτός, μερικές φορές είναι άκατόρθωτος
και άντιοικονομικός. Χώρες (Μεσογειακές κυρίως) πού πα-
ράγουν και έξάγουν αυτόν του είδους προϊόντα, έχουν ήδη
κάνει χρήση τών αερομεταφορικών μέσων μέ άρκετή έπιτυ-
χία ή άκόμα έχουν συνδυάσει τίς αερομεταφορές μέ τ' άλλα
μέσα μεταφοράς. Στή χώρα μας, οί άρμόδιοι φορείς και ό
έθνικός μας αερομεταφορέας, ή Ο.Α., έχουν δείξει παρά-
λογη και άσυγχώρητη άδιαφορία στό θέμα αυτό. Μόνιμη δι-
καιολογία γι' αυτή τή δυσκαμψία προδίδεται ή άπροθυμία
τών έμπορευομένων νά προτιμήσουν τό αεροπλάνο σάν μέσο
μεταφοράς τών έμπορευμάτων τους, κάτι πού άποδίδεται
στό μή έθισμό.

Έτσι έτακόλουθο αυτής τής πολιτικής τής έγκατάλειψης
και τής άσυνέπειας στόν τομέα τών αερομεταφορών φορτίου,
είναι ή παντελής έλλειψη τών αναγκαίων έργων ύποδομής
και έγκαταστάσεων έξυπνέτησης (άποθήκες, σύγχρονο μη-
χανικό έξοπλισμό, ταινίες φόρτωσης — έκφόρτωσης, ψυκτι-
κές έγκαταστάσεις και κομπιούτερς).

Γιά νά είμαστε είλικρινείς, παρατηρείται πράγματι μά
διστακτικότητα τών έμπορευομένων, ως προς τή λύση τής με-
ταφοράς μέ αεροπλάνο. Άκόμα και για μεταφορές μεγάλων
άποστάσεων δύσκολα προτιμάται τό αεροπλάνο. Αυτό μπο-
ρεί νά άποδοθεί:

- α. στήν έλλειψη σωστής και ύπεύθυνης ενημέρωσης τών
έμπορευομένων και του κάθε συναλλασσόμενου, όσον
άφορά τά πλεονεκτήματα, τά μειονεκτήματα και γενι-
κά τά χαρακτηριστικά τών έμπορευματικών αερομε-
ταφορών, από μέρος τών άρμόδιων φορέων τών
ύπουργείων και τής Ο.Α.,
- γ. στίς διοικητικές, οργανωτικές και διαθρωτικές άδυ-
ναμίες τών φορέων αυτών και ιδιαίτερα τής Ο.Α.
(πού τά τελευταία χρόνια βρίσκεται σέ διαρκή κρί-
ση), πού μέ περιττές, πολύπλοκες και γραφειοκρατι-
κές διατυπώσεις, έχουν σάν συνέπεια νά άπλωθούν, ά-
φου αύξάνουν τό κόστος μεταφοράς και τήν άπώλεια
χρόνου,
- δ. στόν άργό ρυθμό ανάπτυξης τών αερομεταφορών μέ
έμπορευματοκιβώτια (Containers) στή χώρα μας.

Τό κράτος (γιατί κρατική είναι ή Ο.Α.), θά πρέπει νά
χαράξει μία πολιτική για τόν τομέα αυτό τών μεταφορών,
πού θά στοχεύει:

1. στή δημιουργία του κατάλληλου έμπορικού αεροστό-
λου. Ή προσπάθεια αυτή θά πρέπει νά συνδυασθεί
μέ τήν ίδρυση εταιρείας Charters, όπως επίσης και μέ
τήν τεχνολογική δυνατότητα χρήσης αεροσκαφών μι-
κτής χρήσης, εύκολα μετατρέπόμενα από έπιβατικά σέ
φορηγά και άντίστροφα, ανάλογα μέ τίς ανάγκες,
2. στήν κατασκευή τών αναγκαίων έργων ύποδομής και
έξυπνέτησης σέ μερικά περιφερειακά αεροδρόμια.
Άπαραίτητη κρίνεται ή κατασκευή μεγάλων άποθη-
κών μέ σύγχρονο έξοπλισμό καθώς και χώρων διοίκη-
σης, τελωνείων, τραπεζών και γενικά όλων εκείνων
τών ύπηρεσιών, πού έμπλέκονται στό κύκλωμα τών
έμπορικών αερομεταφορών. Δέν θά πρέπει επίσης νά
ύποτιμηθεί ή κατασκευή χερσαίων διαδρόμων προσπέ-
λασης προς και από τά έμπορικά-παραγωγικά και ά-
στικά κέντρα, όπως και ή δημιουργία έλευθερων ζω-
νών σέ μερικά μεγάλα αεροδρόμια κατά τό πρότυπο
τών ζωνών πού λειτουργούν σέ λιμάνια τής χώρας
(κατάλληλοι αερολιμένες είναι τής Θεσσαλονίκης, τών
Χανίων, κλπ.). Τέλος, ή χρήση μηχανικού έξοπλισμού
και ή άπλούστευση τών γραφειοκρατικών διατυπώσε-
ων θά συμβάλουν στή μείωση του κόστους μετα-
φοράς,
3. στό χαρακτηρισμό όρισμένων αεροδρομίων σάν έμ-
πορευματικών. Τά αεροδρόμια αυτά θά διαθέτουν
τόν κατάλληλο έξοπλισμό και τίς έγκαταστάσεις πού
αναφέραμε πλώ πάνω. Άερολιμένες πού προσφέρον-
ται για τό σκοπό αυτό (έκτός φυσικά από τό αερο-
δρόμο του Έλληνικού), είναι τά αεροδρόμια τής
Θεσσαλονίκης, τής Καλαμάτας, τής Άλεξανδρούπο-
λης και τών Χανίων. Ή χρησιμοποίηση τών αερολιμέ-
νων αυτών και σάν έμπορευματικούς, πέρα από τήν
προώθηση τών γεωργικών μας προϊόντων στίς κατα-
ναλωτικές αγορές του έσωτερικού και του έξωτερικού,
θά έχει σάν άποτέλεσμα και τήν προσέλκυση διάφο-
ρων παραγωγικών δραστηριοτήτων μεταφορών και
τών κλάδων πού αυτές έξυπνέτουν. Ή συμβολή έπο-
μένως στήν έπίλυση του προβλήματος τής ανάπτυξης
τής περιφέρειας, είναι προφανής,
4. στή δημιουργία κλίματος έμπιστοσύνης στους έμπο-
ρευόμενους, όσον άφορά τίς έναέριες μεταφορές φορ-
τίων. Αυτό θά γίνει μέ τή σωστή πληροφόρηση και
κατατόπιση τών ένδιαφερομένων άμεσα και έμμεσα ά-
πό ύπεύθυνους και σοβαρούς φορείς μέ δικές τους
πρωτοβουλίες,
5. στήν αναδιάρθρωση τών συστημάτων διακανονισμού
και όργάνωσης μεταξύ καλλιεργητών και μεταφορέων,
έτσι πού νά μειωθεί τό κόστος μεταφοράς.

Ή κρατική πολιτική όσον άφορά τίς αερομεταφορές και
γενικά τίς μεταφορές στή χώρα μας θά πρέπει νά αλλάξει
ριζικά νοοτροπία και προσανατολισμό στή διαδικασία αντί-
ληψης και άντιμετώπισης τών προβλημάτων πού ακολουθούν
τόν κλάδο τών μεταφορών — στή διαδικασία χάραξης και
έφαρμογής του άναπτυξιακού σχεδιασμού τών μεταφορών
πού προσκρούει στά θέματα πολιτικής βούλησης και πολιτι-
κών έπιλογών τών κυβερνήσεων και στό πρόβλημα τής άπο-
κοψης του λαού από τή συνδιαχείριση τών προβλημάτων
του.

Π. 9. ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤ' ΕΤΟΣ ΑΠΟ 1965-1977

ΕΤΟΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ				ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΛΜ.ΕΠΙΒΑ- ΒΑΤΕΣ σέ χιλ.	ΤΟΝΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥ-	ΧΛΜ.ΤΟΝ. ΕΜΠΟΡΕΥ- σέ χιλ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΛΜ.ΕΠΙ- ΒΑΤΕΣ σέ χιλ.	ΧΛΜ.ΤΟΝΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ σέ χιλ.
1965	300.567	385.548	3.780	6.034	471.436	155.734	2.007
1966	370.976	682.045	5.578	13.103	546.944	182.682	1.904
1967	391.204	1.002.864	7.011	20.091	665.300	230.095	1.881
1968	400.311	1.000.752	7.418	22.965	762.800	250.188	1.992
1969	502.901	1.394.399	9.854	30.769	929.348	303.179	2.301
1970	598.339	1.796.199	9.929	29.874	1.016.376	303.198	2.212
1971	698.381	1.915.668	10.062	29.776	1.322.774	426.900	2.609
1972	824.365	2.457.637	12.872	39.199	1.578.299	507.125	3.013
1973	989.360	3.323.995	14.908	50.345	1.813.235	574.573	3.583
1974	722.704	2.588.589	11.705	45.533	1.581.570	495.106	3.321
1975	821.206	2.796.128	9.171	29.811	2.009.221	629.667	3.811
1976	1.159.331	3.881.388	—	49.599	2.381.706	741.484	4.664
1977	1.156.288	3.507.290	—	49.678	2.745.000	852.211	4.878
ΜΕΣΟΣ ετήσιος % ρυθμός μεταβολής							
1965-70	14,8%	36,0%	21,0%	37,6%	16,06%	16,0%	2,1%
1970-75	8,5%		— 1,6%			12,3%	11,2

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

11,2%

Π. 10. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1965-1977

ΕΤΟΣ	Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		
	ΣΥΝΟΛΟ σέ χιλ.	ΣΥΝΟΛΟ Ο.Α. σέ χιλ.	ΠΟΣΟΣΤΟ %
1965	2.230	772	34.6
1966	2.617	918	35.1
1967	2.845	1.057	37.2
1968	3.078	1.163	37.8
1969	3.847	1.432	37.2
1970	4.358	1.615	37.0
1971	5.785	2.021	34.9
1972	7.155	2.412	33.7
1973	8.280	2.803	33.9
1974	6.589	2.304	35.0
1975	8.299	2.830	34.1
1976	10.527	3.541	33.6
1977	11.573	3.902	33.7

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

**Π. 1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1966 ΕΩΣ 1976**
(συμπεριλαμβάνεται καί η Σοβιετική Ένωση).

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (έκατομ.)	ΕΠΙ % ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ —	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (έκατ. τόννοι)	ΕΠΙ % ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ
1966	200	—	—	—
1967	233	1966/67 : 16,5 (17)	—	—
68	265	1967/68 : 12,7 (14)	—	—
69	293	1968/69 : 11,3 (11)	—	—
70	383	1969/70 : 30,7 (31)	6.1	—
71	411	1970/71 : 7,3 (7)	6.7	1970/71 : 9,8 (10)
72	450	1971/72 : 9,4 (9)	7.3	1971/72 : 8,9 (9)
73	489	1972/73 : 8,6 (9)	8.2	1972/73 : 12,3 (12)
74	515	1973/74 : 5,3 (5)	8.7	1973/74 : 6
75	534	1974/75 : 3,6 (4)	8.7	1974/75 : 1
76	580	1975/76 : 8,6 (9)	9.4	1975/76 : 8

(στρογγυλλεμένα ποσοστά).

ΠΗΓΗ : I.C.A.O.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Στην πορεία των επιβατικών και εμπορευματικών αερομεταφορών, έντονα φαίνονται τα σημεία κάμψης της απόδοσης και συμμετοχής τους, ιδιαίτερα κατά τη διετία 1974-75, όποτε συνέβη η παγκόσμια ενεργειακή και κατά συνέπεια οικονομική κρίση.

**Π. 2. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

(Βάσει των υπολογισμών με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. και τη μεθοδολογία που προτείνει η I.C.A.O.).

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ/ΕΤΟΣ

ΑΘΗΝΑΣ	*
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	175.000 επιβ.
ΡΟΔΟΥ	170.000 επιβ.
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	170.000 (νέος διάδρομος υπό κατασκευή που θά αυξήσει τη χωρητικότητα)
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	175.000 επιβ.

ΠΗΓΗ : I.C.A.O και Ε.Σ.Υ.Ε.

Π. 3.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ 1970-77

(Αποδεικνύει το βαθμό συμμετοχής του κάθε αερολιμένα σε σχέση με τη χωρητικότητά του, τη θέση του και την παραγωγικότητά του).

— Σέ εκατοντάδες

— Στο σύνολο των επιβατών συμπεριλαμβάνονται : οί επιβιθασθέντες, οί άποβιθασθέντες και οί διαμετακομισθέντες (TRANSIT).

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	1970	1971	1972	1973	1974	1976	1977 βλ. Σ2
ΑΘΗΝΑΣ	72.384	80.532	88.666	91.763	76.901	74.535	71.440
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	5.360	5.715	7.973	10.000	8.722	9.424	9.390
ΡΟΔΟΥ	6.048	8.342	9.274	9.818	6.499	10.391	9.540
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	3.061	4.084	4.152	4.759	3.372	5.213	5.050
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	3.127	4.452	5.270	4.176	4.078	6.862	7.540
ΛΟΙΠΟΙ	12.348	15.614	17.954	21.392	18.638	11.739	12.781
ΣΥΝΟΛΟ	102.328	118.739	133.289	141.908	118.210	118.164	115.741
ΠΟΣΟΣΤΟ %							
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ							
ΑΘΗΝΑ	70.7	67.8	66.5	64.7	65.1	63.1	61.7
ΛΟΙΠΟΙ	29.3	32.2	33.5	35.3	34.9	36.9	38.3

Σ1. Για τό 1975 δέν υπάρχουν στοιχεία.

Σ2. Για τό 1977 δέν υπάρχουν στοιχεία για τούς διαμετακομισθέντες -TRANSIT- επιβάτες.

ΠΗΓΗ : Ο.Α. και Ε.Σ.Υ.Ε. (Δική μας προσαρμογή στοιχείων).

Π. 5. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 1970-1977 (χωρίς TRANSIT).

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	1970	1971	1972	1973	1974	1976	1977
ΑΘΗΝΑ	1.045.719	1.345.714	1.642.878	1.831.453	1.621.371	2.414.523	2.683.000
%	48.2	48.8	49.0	48.1	48.8	48.6	48.9
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	174.485	230.562	289.611	330.580	257.959	337.655	
%	8.0	8.4	8.6	8.7	7.8	6.8	
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	276.652	350.371	420.359	468.225	441.994	617.251	
%	12.8	12.7	12.5	12.3	13.3	12.4	
ΚΕΡΚΥΡΑ	78.844	106.141	123.322	125.943	101.541	129.623	
%	3.6	3.7	3.7	3.3	3.1	2.6	
ΡΟΔΟΣ	207.432	241.428	280.954	305.582	211.206	321.912	
%	9.6	8.8	8.4	8.0	6.4	6.5	
ΧΑΝΙΑ	101.206	105.296	122.231	147.336	142.497	197.362	
%	4.7	3.8	3.7	3.9	4.3	4.0	
ΛΟΙΠΟΙ ΕΣΩΤ.	193.204	259.819	323.564	418.006	376.014	946.201	
%	8.9	9.4	9.7	11.0	11.3	19.1	
ΛΟΙΠΟΙ ΔΙΕΘΝ.	91.334	115.675	148.978	181.674	163.864		
ΣΥΝΟΛΟ	2.168.876	2.755.006	3.351.897	3.808.799	3.316.446	4.964.527	5.490.000

Σ.1. Για τό 1975 δέν υπάρχουν στοιχεία.

ΠΗΓΗ : Ο.Α.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : 'Η 'Αθήνα άπορροφά τό 48.9% τής εσωτερικής επιβατικής κίνησης. Δηλαδή τή μισή επιβατική κίνηση τού εσωτερικού.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

