



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Διπλωματική Εργασία

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Ντενίσα Ανδρέα Γιάννη

Πειραιάς, 2016

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία καλούμαστε να διαπραγματευτούμε και να παρουσιάσουμε μια πολύ σημαντική παράμετρο της τρέχουσας οικονομικής και επενδυτικής δραστηριότητας της χώρα μας που συνδέεται με την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (εφεξής «ΔΑΑ»), Ελευθέριος Βενιζέλος. Πριν όμως προχωρήσουμε στην λεπτομερή εξέταση και ανάλυση των οικονομικών δεδομένων και χαρακτηριστικών που θα έχει η νέα σύμβαση είναι καλό να παρουσιάσουμε εν συντομία κάποια πολύ γενικά στοιχεία τόσο για το αεροδρόμιο όσο και για τα χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης. Πρόκειται για μια απαραίτητη προετοιμασία του αναγνώστη για τογενικότερο θέμα,και αντίληψη πτυχών του οποίου θα καταδείξουμε.

Αυτό θα μας επιτρέψει να κατανοήσουμε καλύτερα τα χαρακτηριστικά και τη σημασία της νέας σύμβασης του αεροδρομίου της Αθήνας γιατί είναι κάτι που συνδέεται με τα τρέχοντα δεδομένα στο Ελευθέριος Βενιζέλος. Στην ανάλυση του κυρίως θέματος θα καταδείξουμε τη σημασία και την οικονομική βιωσιμότητα της επέκτασης της σύμβασης παραχώρησης παραθέτοντας βέβαια και τα τελευταία επικαιροποιημένα στοιχεία αναφορικά με την πορεία της υπόθεσης. Πρόκειται για μια δύσκολη χρονική συγκυρία, όπως είναι σαφές, στην οποία η γενικότερη οικονομική κατάσταση έχει επιφέρει καθυστερήσεις στο όλο εγχείρημα.

Η οικονομική διάσταση της επέκτασης της σύμβασης παραχώρησης έχει μεγάλη σημασία γιατί επηρεάζει με τον ένα ή τον άλλο τρόπο τις οικονομικές εξελίξεις στην Αθήνα και όχι μόνο.Για το λόγο αυτό είναι χρήσιμο να μελετηθεί εμπειριστατωμένα σε όλες της τις διαστάσεις.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας μας θα μελετήσουμε πιο ενδελεχώς την διαδικασία κατασκευής του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος, την τεχνολογία του καθώς και τις πρωτοποριακές εφαρμογές που διαθέτει. Ακόμη θα εξετάσουμε διεξοδικά τα τεχνικά και λειτουργικά του στοιχεία αλλά και στατιστικά στοιχεία για την κίνηση του αεροδρομίου και σε παγκόσμιο επίπεδο. Τέλος, θα παρουσιάσουμε τις διακρίσεις του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος καθώς και τις δραστηριότητες του εκτός χώρου.

Στο δεύτερο μέρος, θα δούμε τον ορισμό των συμβάσεως παραχώρησης και τις εφαρμογές του στις διαδικασίες των δημόσιων έργων. Ακόμη, θα μελετήσουμε και τις ιδιαιτερότητες που θα έχει μια τέτοια εφαρμογή.

Στο τρίτο μέρος και τελευταίο θα εξετάσουμε τους όρους του τρίτου μνημονίου σχετικά με την αξιοποίηση του ΔΑΑ, την χρονική διάρκεια και τον ρόλο του ΤΑΙΠΕΔ σε αυτό. Ακόμη, θα ερευνήσουμε το σενάριο ενδεχόμενης επέκτασης μελετώντας τα οικονομικά στοιχεία του αεροδρομίου, την χωρητικότητα αλλά και την αλληλεπίδραση από τα περιφερειακά αεροδρόμια. Τέλος, θα εξετάσουμε τις επιπτώσεις που θα έχει η επέκταση της σύμβασης παραχώρησης είτε οικονομικές είτε λειτουργικές.

ABSTRACT

In this assignment we have to negotiate and present a very important aspect of our current economic and investment activity of the country which is relevant for understanding the extension of the concession agreement on Athens International Airport (hereafter "AIA"), Eleftherios Venizelos. Before we proceed to a more detailed examination and analysis of the new contract's features and financial data, it would be better to present briefly data for the airport along with the core principles for the concession agreements. This would help the readers grasp the main concept and identify aspects of the essay that will be demonstrated at the chapters.

This will allow us to understand the characteristics and the importance of the new contract of the Athens airport at length since it is associated with the current data at Eleftherios Venizelos. The analysis of the main concept will indicate the importance and the economic viability of the concession agreement with the latest updates regarding the progress of the case. However due to the current period of slow economic growth and financial crisis, delays on the project took place.

The financial aspect of the extension of the concession agreement is important as it affects the economic developments in Athens. This is the reason why a more in-depth research would be useful.

In the beginning of the thesis we will more closely the construction process of the airport El. Venizelos, the technology and the available innovative applications. We will, furthermore, examine the technical and functional data and statistics of the airport traffic both locally and globally. Also, we will present distinctions that have been awarded to Eleftherios Venizelos airport globally.

In the second part, we will define the concession agreement and its application on public works. In addition, we will study the characteristics of such application.

In the third and last part we will examine the terms of the third memorandum on the use of AIA, the duration and the role of HRADF. Moreover, we will investigate the possible extension scenario, studying the financial data, the capacity of the airport and the

interaction with regional airports. In the end, we will examine the extension of the concession agreement and its financial and operational impact.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ABSTRACT	5
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	7
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	9
1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	9
1.2. ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	10
1.2.1. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	11
1.2.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	14
1.3. ΡΕΚΟΡ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	16
1.4. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	18
1.5. ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	19
1.6. Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	20
1.7. ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΜΕ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ	23
1.8. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΑΑ ΕΚΤΟΣ ΧΩΡΟΥ	24
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	26
2.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	26
2.1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ & ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	26
2.1.2. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	29
2.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	36
ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ.....	39
3.1. ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΑΑ.....	39
3.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΑΙΠΕΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ	40
3.3. ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ.....	41
3.4. ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΕ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	42
3.4.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΑΑ.....	43
3.4.2. ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ	45
3.4.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ (ΦΠΑ)	47
3.4.4. Η ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ	48
3.5. ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΑΑ.....	51
3.6. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	54
3.7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	55
3.8. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΑΑ.....	56
3.9. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	58

3.10. ΚΑΠΟΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ.....	60
3.11. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΑ.....	64
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73
ΠΗΓΕΣ.....	74
ΠΙΝΑΚΕΣ	76
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	76
ΕΙΚΟΝΕΣ	76

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) συστάθηκε το 1996 με σκοπό την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» για 30 χρόνια. Το σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο των Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος, αποτέλεσε και αποτελεί ένα από τα κορυφαία έργα υποδομής που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας και έγινε με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης¹. Η συγκεκριμένη παραχώρηση, η οποία συνιστά μία από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες συμπράξεις μεταξύ Δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, λήγει το 2026².Επιπλέον, το Δημόσιο έχει μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ και το δικαίωμα επέκτασης της υφιστάμενης παραχώρησης κατά 20 επιπλέον έτη (μέχρι το 2046). Σε περίπτωση όμως το 2026 λήξει η υφιστάμενη σύμβαση η διαχείριση του αεροδρομίου θα περιέλθει κατά 100% στο ελληνικό Δημόσιο.

Το 2001 που ξεκίνησε η λειτουργία του αποτέλεσε χρονιά ορόσημο για όλη την ελληνική αεροπορική οικογένεια. Σε όλα αυτά τα χρόνια κατέστη επίκεντρο θετικών αναφορών για τις επιδόσεις και τις δυνατότητές του. Πολλές φορές βραβεύτηκε από διεθνείς οργανισμούς, αρμοδίου του αεροπορικού κλάδου για τις καινοτόμες εφαρμογές και τις ποιοτικές υπηρεσίες που προσφέρει. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά και το σύστημα ελέγχου, οργάνωσης και διοίκησης που ακολουθεί αποτελούν εγγύηση καλής ως και βέλτιστης απόδοσης. Δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εργασίας η αναφορά σε τεχνικές παραμέτρους του αεροδρομίου αλλά αυτές έχουν συμβάλει καθοριστικά στα άρτια και πλήρη ποιοτικά στοιχεία του.

Είναι καλό να αναφέρουμε πολύ συνοπτικά κάποια στοιχεία ως προς τους σημερινούς ομίλους που διαχειρίζονται το αεροδρόμιο στην τρέχουσα σύμβαση παραχώρησης.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. αποτελεί μία ιδιωτικά διοικούμενη εταιρεία η οποία έχει ως κυρίους μετόχους το ελληνικό Δημόσιο και τον όμιλο AviAlliance. Η AviAllianceGroup κατέστη ο κύριος ιδιώτης μέτοχος το 2013, μετά την πώληση των

¹http://www.aia.gr/userfiles/1c1ae135-47ac-4976-86e4-2ce565b646c1/123055_DAA_305.pdf

²<http://www.hradf.com/el/portfolio/athens-international-airport>

μετοχών τις οποίες διέθετε η Hochtief AG στη Hochtief AirportGmbH (μέτοχος της εταιρείας με ποσοστό 26,67%) στην εταιρεία WorldAirportPartnersGmbH&Co. KG, η οποία είναι ολόκληρη θυγατρική της Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments). Η PSP Investments είναι μια εταιρεία καναδικών συμφερόντων, η οποία ιδρύθηκε και λειτουργεί σύμφωνα με τους νόμους του κράτους του Καναδά. Επιπροσθέτως με αυτά, η Hochtief AirportGmbH μετονομάστηκε σε AviAllianceGmbH, και ο έτερος μέτοχος της εταιρείας, η Hochtief AirportCapitalCo. KGaA (η οποία κατείχε το 13,33% των μετοχών της εταιρείας), μετονομάστηκε σε AviAllianceCapitalCo. KGaA.

1.2. ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Ο ΔΑΑ Ελευθέριος Βενιζέλος στην πρώτη φάση της λειτουργίας του είχε τις ακόλουθες δυνατότητες:

- α) Δυνατότητα διακίνησης έως και 16 εκατ. επιβατών ανά έτος, με δυνατότητα για μελλοντική του επέκταση για την εξυπηρέτηση έως και 50 εκατ. επιβατών ανά έτος. Ήδη το 2015 διακινήθηκαν στο ΔΑΑ 18 εκατ. επιβατών, ενώ η χωρητικότητά του έχει επεκταθεί στα 21 εκατ. επιβάτες.
- β) Λειτουργία δύο παράλληλων διαδρόμων μήκους 4,0 και 3,8 χλμ.
- γ) Πλήρες σύστημα τροχοδρόμησης αεροσκαφών για εξυπηρέτηση των δύο διαδρόμων.
- δ) Δυνατότητα πραγματοποιήσεως έως και 65 κινήσεων αεροσκαφών ανά ώρα.
- ε) Κεντρικό αεροσταθμό επιφάνειας 160.000 τ.μ. και δορυφορικό αεροσταθμό επιφάνειας 42.000 τ.μ..
- στ) Διαθεσιμότητα 73 θέσεων σταθμεύσεως αεροσκαφών, με επιπλέον χώρο διαθέσιμο για φορτία εμπορευμάτων και για εξυπηρέτηση της γενικότερης κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο.
- ζ) Διάθεση 24 γεφυρών επιβιβάσεως επιβατών.
- η) Διάθεση 13 μονάδων για την παραλαβή αποσκευών.
- θ) Διάθεση χώρων σταθμεύσεως 3.200 αυτοκινήτων.

Πέραν των παραπάνω, το αεροδρόμιο συνδέθηκε ταχύτατα με σύγχρονα και αξιόπιστα συγκοινωνιακά μέσα (Metro, Express Λεωφορειακές Γραμμές, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, ΤΑΞΙ) τόσο με την Αθήνα και τον Πειραιά, όσο και με το λιμάνι του Πειραιά και με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω της Αττικής Οδού η οποία συνδέεται άμεσα με τις βασικές οδικές αρτηρίες της χώρας.

1.2.1. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναπτύσσεται ταχέως και εξελίσσεται σε βασικό πυλώνα αναπτύξεως της ελληνικής οικονομίας. Η διαχείρισή του από την κοινοπραξία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ» (ΔΑΑ), η οποία αποτελούσε και τον κατασκευαστή του έργου, συνιστά πρότυπο επιχειρηματικής διαχείρισεως το οποίο αποκαλύπτει την αναμφισβήτητη διαφορά που υπάρχει μεταξύ μιας επιχειρήσεως που λειτουργεί με αμιγώς ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια και ενός κρατικοδίαιτου Οργανισμού όπως ήταν παλαιά οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Πίνακας 1: Κόστος κατασκευής αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος και πηγές κεφαλαίων. 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005.

Κόστος κατασκευής και πηγές κεφαλαίων	κόστος κατασκευής	2.219 δισ. €
	Συμμετοχή Ελληνικού Δημοσίου	0.700 δισ. € (31.5%)
	Δάνεια	1.373 δισ. € (61.9%)
	Ίδια κεφάλαια Αναδόχου	0.134 δισ. € (6.0%)
	Λοιπά έσοδα	0.014 δισ. € (0.6%)

Σημειώνεται πως το συνολικό κόστος κατασκευής του αεροδρομίου ανήλθε στα € 2,219 δις³, ενώ οι μέχρι σήμερα πληρωμές του προϋπολογισμού για τα ελλείμματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας ξεπερνούν κάποια δισ ευρώ. Στο κόστος κατασκευής του Ελ. Βενιζέλου δεν περιλαμβάνονται οι επενδύσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) για τις εγκαταστάσεις τους στον αερολιμένα (επισκευαστική βάση) αλλά και οι επενδύσεις σε καταστήματα και εγκαταστάσεις από τρίτους, στους οποίους έγινε εκχώρηση των δραστηριοτήτων ανεφοδιασμού καυσίμων, διακινήσεως φορτίων, τροφοδοσίας, ξενοδοχείων, τραπεζών-ανταλλακτηρίων, ταχυδρομείων, εστιατορίων, καταστημάτων αφορολογήτων ειδών και

³2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005.

άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων, καθώς και δραστηριότητες εκμεταλλεύσεως της ακίνητης περιουσίας του αεροδρομίου (χώροι σταθμεύσεως, κ.ά.).

Εικόνα 1: Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην Ελληνική οικονομία
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΕΛΕΤΗ 2013. Σελ 8



Σε παράλληλο επίπεδο, οι συνολικές θέσεις εργασίας οι οποίες δημιουργήθηκαν στην Ελλάδα από όλο το πλέγμα των δραστηριοτήτων του αεροδρομίου⁴ ανήλθαν στις 99.987. Πιο αναλυτικά, η αξία που δημιουργήθηκε από τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός του χώρου του αεροδρομίου στο πλαίσιο των επιπτώσεων με άμεσο χαρακτήρα ανέρχεται περίπου στο ποσό των €1,95 δισ., ποσό το οποίο αντιστοιχεί στο 1,01% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Επιπλέον οι νέες θέσεις εργασίας στα πλαίσια της αεροπορικής κοινότητας ανήλθαν σε 13.160. Οι έμμεσες συνέπειες έχουν πεδίο αναφοράς κυρίως τις οικονομικές μονάδες, οι οποίες παρά το γεγονός πως δεν είναι εγκαταστημένες γεωγραφικά στην περιοχή του αεροδρομίου, συνδέουν την οικονομική δραστηριότητά τους σε μεγάλο βαθμό από την παρουσία του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα, για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε τις έμμεσες επιπτώσεις λαμβάνουμε υπόψη δύο περιπτώσεις υπηρεσιών:

- A. Μεταφορές (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – μετρό, λεωφορεία, ταξί, προαστιακός σιδηρόδρομος – αλλά και ιδιωτικά και ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα)
- B. Υπηρεσίες ταξιδιού – ταξιδιωτικοί πράκτορες.

⁴http://www.aia.gr/ebooks/EUASStudyGR/brochure_greek_final.pdf, σελ 8

Η προστιθέμενη αξία αυτών των μονάδων ανέρχεται σε €49 εκατ. Στο κομμάτι της απασχόλησης, οι συνολικές θέσεις οι οποίες δημιουργήθηκαν ανέρχονται σε 1.600 και αφορούν εργαζομένους οι οποίοι απασχολούνται σε διάφορες συνδεδεμένες με το αεροδρόμιο υπηρεσίες που έχουν να κάνουν με μεταφορές και ταξίδια. Σημαντικές βέβαια είναι ως αποτέλεσμα των έμμεσων και άμεσων δραστηριοτήτων του αεροδρομίου και οι πολλαπλασιαστικού χαρακτήρα επιπτώσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Εικόνα2: Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην Ελληνική οικονομία
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΕΛΕΤΗ 2013. Σελ 8

ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ €1,95 δισ. 1,01% του ΑΕΠ Ελλάδας	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ↑13.160 0,32% απασχόλησης Ελλάδας
ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ €50 εκατ. 0,03% του ΑΕΠ Ελλάδας	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ↑1.600 0,04% απασχόλησης Ελλάδας
ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ €450 εκατ. 0,23% του ΑΕΠ Ελλάδας	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ↑13.436 0,33% απασχόλησης Ελλάδας
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ €2,65 δισ. 1,37% του ΑΕΠ Ελλάδας	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ↑71.791 1,76% απασχόλησης Ελλάδας

Συγκεκριμένα, η προστιθέμενη αξία αυξήθηκε κατά €451 εκατ., ποσό το οποίο αντιπροσωπεύει το 0,23% του ΑΕΠ σε εθνικό επίπεδο. Σημαντικός είναι ακόμα και ο συνολικός αριθμός των 13.436 θέσεων εργασίας οι οποίες δημιουργήθηκαν.

Οι σύγχρονες αεροπορικές υποδομές έχουν να κάνουν σε μεγάλο βαθμό με την υποδομή των ίδιων των αεροδρομίων αλλά και την αντίληψη που διέπει τη διοίκηση αυτών. Στη σημερινή σύνθετη και απαιτητική εποχή είναι απαραίτητη μια πολυδιάστατη

πολιτική και διοικητική κατεύθυνση που να εκμεταλλεύεται στο έπακρον τις δυνατότητες του αεροδρομίου και να δημιουργεί νέες προοπτικές. Για το λόγο αυτό ο ρόλος ενός αεροδρομίου κόμβου hub είναι άκρως απαραίτητος για τη μελλοντική βιωσιμότητά του ως ένας ισχυρός ανταγωνιστικός πόλος στην ευρύτερη περιοχή.

1.2.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το τελευταίο χρονικό διάστημα το αεροδρόμιο Αθηνών παρουσιάζει αύξηση της επιβατικής κίνησης σε επίπεδα ρεκόρ και μάλιστα με προοπτικές περαιτέρω ενίσχυσης. Στην κατεύθυνση βέβαια αυτή συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό οι δράσεις και οι στρατηγικές αεροπορικών εταιρειών που ενισχύουν την παρουσία και τα δρομολόγιά τους. Όλα αυτά διαφημίζουν τη χώρα διεθνώς και συμβάλλουν στην τόνωση της οικονομίας της Αθήνας και της Ελλάδας με άμεσο και έμμεσο τρόπο. Η απασχόληση που προσφέρει και η τόνωση σε οικονομικό επίπεδο γειτονικών και όχι μόνο περιοχών συνιστούν θετική οικονομική συμβολή σε μια δύσκολη οικονομικά συγκυρία. Η τουριστική και μόνο ενίσχυση και αναβάθμιση πολλών περιοχών της χώρας μας οφείλεται και στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

Πίνακας 2: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2007-2013.

Ιστοσελίδα του ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Συνολική κίνηση	
	2007	2013
Ιανουάριος	968899	713134
Φεβρουάριος	877580	665083
Μάρτιος	1122602	808954
Απρίλιος	1377339	939593
Μάιος	1503439	1141604
Ιούνιος	1581572	1262676
Ιούλιος	1852525	1450042
Αύγουστος	1894821	1469107
Σεπτέμβριος	1698099	1318996
Οκτώβριος	1427008	1118832
Νοέμβριος	1093296	815454
Δεκέμβριος	1141444	832582
Σύνολο	16538403	12536038

Η οικονομική κρίση της περιόδου 2007-2008, επηρέασε σημαντικά την επιβατική κίνηση έως το 2013. Από το 2007 που επιβατική κίνηση ήταν 16.538.403⁵ (η χρονιά με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση από τα εγκαίνια του αεροδρομίου) έως και το 2013 που έπεσε στα 12.536.038⁶, δηλαδή μέσα σε 6 χρόνια η κίνηση έπεσε κατά 4 εκατομμύρια επιβάτες. Ο λόγος αυτός της κρίσης επηρέασε πολλές εταιρείες να σταματήσουν τις πτήσεις τους από / προς την Αθήνα και ειδικότερα εταιρείες που ήταν σημαντικές για το αεροδρόμιο όπως ηUnitedAirlines(επανέναρξη των πτήσεων, ξανά τον Μάιο του 2016 ως εποχιακή),ThaiAirwaysInternational,GulfAir(επανέναρξη των πτήσεων, ξανά τον Ιούνιο του 2014),CzechAirlinesκαιSingaporeAirlnes(επανέναρξη των πτήσεων, ξανά τον Ιούνιο του 2014 ως εποχιακή). Ενώ ηDeltaAirlines, η οποία ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία που συνέδεε την Αθήνα με τη Βόρεια Αμερική όλους του μήνες του χρόνου, το 2012, περιόρισε τις πτήσεις της μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Πίνακας 3: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2013-2014. Ιστοσελίδα του ΔΑΑΣτατιστικά Στοιχεία

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού			Κίνηση Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2014	2013	%2014/2013	2014	2013	%2014/2013	2014	2013	%2014/2013
Ιανουάριος	261.361	261.114	0,1%	501.075	452.020	10,9%	762.436	713.134	6,9%
Φεβρουάριος	264.844	267.475	-1,0%	461.467	397.608	16,1%	726.311	665.083	9,2%
Μάρτιος	304.540	299.036	1,8%	578.250	509.918	13,4%	882.790	808.954	9,1%
Απρίλιος	429.595	333.224	28,9%	772.602	606.369	27,4%	1.202.197	939.593	27,9%
Μάιος	475.926	392.769	21,2%	876.054	748.835	17,0%	1.351.980	1.141.604	18,4%
Ιούνιος	531.704	432.244	23,0%	1.013.090	830.432	22,0%	1.544.794	1.262.676	22,3%
Ιούλιος	587.042	477.138	23,0%	1.187.016	972.904	22,0%	1.774.058	1.450.042	22,3%
Αύγουστος	580.519	467.886	24,1%	1.221.463	1.001.221	22,0%	1.801.982	1.469.107	22,7%
Σεπτέμβριος	552.093	438.531	25,9%	1.068.701	880.465	21,4%	1.620.794	1.318.996	22,9%
Οκτώβριος	495.533	367.362	34,9%	936.221	751.470	24,6%	1.431.754	1.118.832	28,0%
Νοέμβριος	391.741	282.329	38,8%	647.148	533.125	21,4%	1.038.889	815.454	27,4%
Δεκέμβριος	392.756	280.481	40,0%	665.628	552.101	20,6%	1.058.384	832.582	27,1%
Σύνολο	5.267.654	4.299.589	22,5%	9.928.715	8.236.468	20,5%	15.196.369	12.536.057	21,2%

Το 2014, αποτέλεσε μια χρονιά ανάκαμψης για το αεροδρόμιο. Αρχικά ηAegeanAirlinesεπέκτεινε το δίκτυο προορισμών της κατά 30%. Επίσης, η μεγαλύτερη εταιρεία χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, ηRyanair,κατέστησε το "Ελ. Βενιζέλος" ως νέα τοπική βάση με 6 νέους προορισμούς σε Ελλάδακαι Ευρώπη. Τον Ιούνιο, δυο αεροπορικέςεταιρείες, ηSingaporeAirlinesκαι ηGulfAireπέστρεψαν στο αεροδρόμιο της Αθήνας, ενώ οιEmirates,QatarAirwaysκαιEtihad, προχώρησαν σε αύξηση τουαριθμούτων πτήσεων τους ή / και της χωρητικότητας των αεροσκαφών τους, τα

⁵https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/163556_2007_Passengers_GR.pdf

⁶https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/GR_pax_traffic2013.pdf

οποία επισκέπτονταν το αεροδρόμιο. Η χρονιά έκλεισε με 15.196.369 ταξιδιώτες, μια άνοδο 21,2% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά⁷.

Ειδικότερα αριθμός εταιρειών όπως οι Volotea, DeltaAirLines, BlueAir, Transavia, Finnair, easyJet, BritishAirways, Ryanair, Flynik, Lufthansa αλλά και η Aegean προχώρησαν σε αύξηση των θέσεων που προσφέρουν από και προς την Ελλάδα αλλά και νέους διεθνείς προορισμούς, μετατρέποντας τη χώρα μας σε έναν από τους πλέον δημοφιλείς προορισμούς παγκοσμίως.

1.3. ΡΕΚΟΡ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Για το ΔΑΑ υπήρξε μια σημαντική θετική εξέλιξη. Σε τροχιά πολύ καλής δυναμικής βρίσκεται το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Το πρώτο τετράμηνο του έτους ολοκληρώθηκε με την επιβατική κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας να φτάνει σε επίπεδα ρεκόρ με 4.926.063 επιβάτες σε σχέση με 4.437.247⁸ το αντίστοιχο περσινό διάστημα καταγράφοντας άνοδο 11%.

Τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο επιβατικής κίνησης πέτυχαν ιστορικά ρεκόρ για το πρώτο τετράμηνο. Η κίνηση εσωτερικού διαμορφώθηκε το τετράμηνο σε 1.929.216 επιβάτες έναντι 1.644.826 το αντίστοιχο περσινό διάστημα (αύξηση 17,3%) ενώ η κίνηση εξωτερικού δικτύου διαμορφώθηκε σε 2.995.572 επιβάτες έναντι 2.792.421 πέρυσι (αύξηση 7,3%). Οι Έλληνες και οι ξένοι ταξιδιώτες παρουσίασαν σημαντική άνοδο, της τάξης του 12% και 10% αντίστοιχα.

Πρέπει να πούμε πως νέο ρεκόρ κατέγραψε η επιβατική κίνηση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) "Ελευθέριος Βενιζέλος" μέσα στο πρώτο τετράμηνο του έτους.

Ιστορικό ρεκόρ πάντως παρουσίασε και η κίνηση του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια του περασμένου Απριλίου, η οποία ανήλθε σε 1,47 εκατ. επιβάτες και ήταν αυξημένη κατά 1,3% σε σχέση με τον Απρίλιο του 2015. Μάλιστα η αύξηση αυτή έχει ακόμη μεγαλύτερη αξία αν συνυπολογιστεί η επίδραση της 24ωρης πανελλαδικής απεργίας

⁷https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/PAX_GR_2014_Final.pdf

⁸https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/passengerTraffic2016_SepGR.pdf

στις 7 Απριλίου 2016 και η σύγκριση με την ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση του Απριλίου 2015, λόγω της σύμπτωσης ορθόδοξου και καθολικού Πάσχα.

Πίνακας 4: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2015-2016 Ιστοσελίδα ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Συνολική κίνηση		
	2015	2016	%2016/2015
Ιανουάριος	976388	1092844	11.9%
Φεβρουάριος	905505	1070294	18.2%
Μάρτιος	1099428	1288173	17.2%
Απρίλιος	1455926	1474752	1.3%
Σύνολο	4437247	4926063	11%

Αναλυτικά, η εγχώρια επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 4,3% καταρρίπτοντας το αντίστοιχο ρεκόρ του Απριλίου 2015, ενώ στους διεθνείς επιβάτες υπήρξε οριακή κάμψη κατά 0,5%. Οί Έλληνες ταξιδιώτες, με άνοδο της τάξης του 5,7%, συνέχισαν τη θετική πορεία τους αλλά σε χαμηλότερους ρυθμούς σε σχέση με τους προηγούμενους μήνες, ενώ οι ξένοι επισκέπτες εμφανίστηκαν ελαφρώς μειωμένοι σε σχέση με πέρυσι (-1,8%), κυρίως λόγω της αυξημένης κίνησης λόγω του Καθολικού Πάσχα τον Απρίλιο 2015.

Αύξηση 1,3% εμφάνισε επιβατική κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» τον Απρίλιο σε σχέση με τον αντίστοιχο περσινό μήνα καταγράφοντας νέο ιστορικό ρεκόρ για τον συγκεκριμένο μήνα φθάνοντας τους 1,47 εκατ. επιβάτες.

Το αεροδρόμιο εκτιμά πως θα κλείσει το 2016 με κίνηση πλέον των 19 εκατ. επιβατών. Όπως αναφέρεται από τη Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, εφόσον το 2016 συνεχιστεί με αυξητική πορεία, το αεροδρόμιο θα φτάσει το λεγόμενο «triggerpoint» των 18,9 εκατ. επιβατών το οποίο θέτει ζήτημα ενεργοποίησης των επεκτάσεων των υποδομών, όπως αυτές περιγράφονται στη σύμβαση κατασκευής και λειτουργίας του.

1.4. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος έχει ξεχωρίσει για τις επιδόσεις και τα αποτελέσματά του μέσα σε ένα περιβάλλον μεγάλων προκλήσεων και ως προς το εξαιρετικό έργο του αναπτυξιακής διάστασης για την ανάκαμψη της κίνησης στην αγορά της Αθήνας, με παράλληλη διατήρηση ιδιαίτερης προσήλωσης στην ποιότητα των υπηρεσιών του όπως περιγράφουν άνθρωποι του αεροπορικού χώρου. Είναι μεγάλη η σημασία του γεγονότος πως διεθνείς φορείς με κύρος τοποθετούν το αεροδρόμιο της Αθήνας στην κορυφή της Ευρώπης σε μια αρκετά δυσμενή και δύσκολη χρονική και οικονομική συγκυρία για τη χώρα μας. Είναι μια αναμφισβήτητη ελληνική επιτυχία η οποία όχι μόνο αποδεικνύει το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών του αεροδρομίου, αλλά παράλληλα αντανakλά σε διεθνές επίπεδο την προσήλωση και συμβολή των ανθρώπων του αεροδρομίου στην ανάκαμψη και στην ευρύτερη προβολή της Αθήνας και της Ελλάδας.

Τα αποτελέσματα σχετικών μελετών δείχνουν πως ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συμβάλλει με ουσιαστικό τρόπο στην ανάπτυξη της χώρας μας, αφού η ετήσια προστιθέμενη αξία του για το σύνολο της επικράτειας της Ελλάδας ανέρχεται σε €5,1 δισ., ποσό που ισούται με το 2,63% του ΑΕΠ της Ελλάδας με έτος αναφοράς το 2012.

Το 2017 η επιβατική κίνηση αναμένεται να πλησιάσει τα 21 εκατ. επιβάτες κάτι που όπως προαναφέραμε ενεργοποιεί τις ρήτρες για τη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, η κατασκευή του οποίου μπορεί να φτάσει τα 300 εκατ. ευρώ.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών πήρε βραβείο στη Φρανκφούρτη ως το «Καλύτερο Αεροδρόμιο στην Ευρώπη» για το 2014, στο πλαίσιο των «Best Airport Awards» -που διεξήχθησαν για 10η χρονιά-, στην κατηγορία 10-25 εκατ. επιβατών.

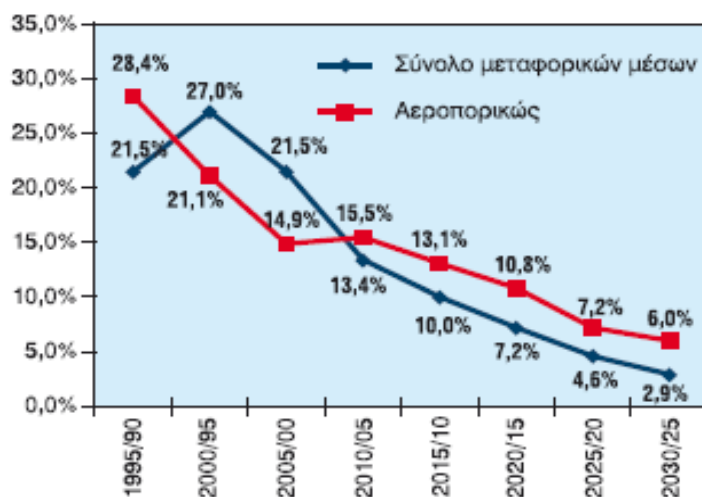
Επίσης στη μεγαλύτερη συνάντηση του κλάδου των αερομεταφορών «ROUTES Europe 2016», το αεροδρόμιο της Αθήνας με τις ψήφους των αεροπορικών εταιρειών κατέκτησε την πρώτη θέση στην κατηγορία του (4-20 εκ. επιβάτες). Στον σημαντικό αυτό θεσμό των ROUTES, οι αεροπορικές εταιρείες προβαίνουν σε αξιολόγηση των προγραμμάτων υποστήριξης των αεροδρομίων που ανταποκρίνονται με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων δρομολογίων και την ενδυνάμωση της παρουσίας τους στην τοπική αγορά.

1.5. ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Ο αριθμός των πτήσεων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών κατά τη διάρκεια της περιόδου Ιανουαρίου – Αυγούστου 2016⁹ προσέγγισε τα 13,4 εκατ., καταγράφοντας σημαντική άνοδο της τάξης του 9,5% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο 2015. Οι πτήσεις εσωτερικού σημείωσαν αύξηση κατά 8,3%, (21.410 πτήσεις έναντι 19.777 το ίδιο διάστημα πέρσι) ενώ οι διεθνείς πτήσεις παρουσίασαν άνοδο, στο επίπεδο του 6,4%. Τον Απρίλιο έγιναν συνολικά 14.470 πτήσεις έναντι 14.389 πέρσι (οριακή αύξηση 0,6%). Συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκαν 6.042 πτήσεις εσωτερικού έναντι 6.123 τον Απρίλιο του 2015 (-1,3%) και 8.428 διεθνείς πτήσεις έναντι 8.266 πέρσι (αύξηση 2%).

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε την ποσοστιαία αύξηση μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα ανά πενταετία.

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία αύξηση μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα (ανά πενταετία, σε Γρkm). ΣΕΤΕ Οικονομικό Δελτίο 2008



Η αύξηση της επιβατικής κίνησης και τον τελευταίο μήνα δημιουργεί αισιόδοξες καταστάσεις σε τουριστικούς κύκλους για νέο ρεκόρ της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας αλλά και του συνόλου των αεροδρομίων της χώρας μέσα στο 2016. Δεν είναι τυχαίο πως νέες αεροπορικές εταιρείες έχουν ξεκινήσει πτήσεις από και

⁹https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/PAX2016_AugGR.pdf

προς την χώρα μας ενώ υπάρχει και σημαντική αύξηση στην συχνότητα των ήδη
υπαρχόντων προορισμών τόσο στο εσωτερικό όσο και στο διεθνές δίκτυο.

Έντονη ανάπτυξη παρατηρείται όμως στις πτήσειςεσωτερικού αλλά και στη Δυτική
Ευρώπη, ενώ δυναμική επιστροφή κάνουν και οι συνδέσεις με τις ΗΠΑ. Μεγάλη ζήτηση
παρουσιάζουν, σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που
αφορούν το θερινό πρόγραμμα των αεροπορικών εταιρειών, η Ρόδος, η Θεσσαλονίκη
και η Σαντορίνη, ενώ στο εξωτερικό δίκτυο η μεγαλύτερη αύξηση δρομολογίων
παρατηρείται στο Βερολίνο, στο Βουκουρέστι, στο Μιλάνο και στη Νέα Υόρκη.

Εικόνα3: Διεθνής ΑερολιμέναςΑθηνών



1.6. Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

Στο χώρο του αεροδρομίου προσφέρονται υπηρεσίες hosting για servers αλλά και
εφαρμογές στις εγκαταστάσεις datacenter.

Το αεροδρόμιο παλαιότερα θεωρήθηκε πως είναι το πιο προηγμένο τεχνολογικά αεροδρόμιο σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι βέβαιο πως οι Ολυμπιακοί Αγώνες έπαιξαν το ρόλο τους αλλά δεν υπάρχει τίποτα το οποίο να κατασκευάζεται και να μένει στατικό, ως προς την τεχνολογία.

Το αεροδρόμιο διακρίνεται όχι μόνο για τις τεχνολογικές εφαρμογές, τις πρωτότυπες λύσεις, τις τεχνολογίες και τις καινοτομίες που εφαρμόζονται, αλλά περισσότερο για τη συμβολή όλων αυτών σ' έναν και μόνο χώρο. Πολλά αεροδρόμια ανά τον κόσμο έχουν κάποιες από τις τεχνολογίες που εφαρμόζονται από τον Αερολιμένα Αθηνών, κανένα όμως δεν τις έχει όλες.

Να αναφέρουμε πως υπεύθυνος μιας από τις πιο σημαντικές αμερικανικές εταιρείες ηλεκτρονικών υπολογιστών, υπεύθυνος για τον τομέα των Διεθνών Μεταφορών, βρέθηκε στην Αθήνα πρόσφατα και δήλωσε, μεταξύ άλλων: «Ο αερολιμένας Αθηνών δεν είναι απλά ένα παράδειγμα προς μίμηση για το χώρο της τεχνολογίας, αλλά περισσότερο ένα από τα “διαμάντια” ανάμεσα στις υλοποιήσεις της εταιρείας μας σε διεθνές επίπεδο». Ο άνθρωπος αυτός ανέφερε χαρακτηριστικά πως το στοιχείο που το διαφοροποιεί είναι το γεγονός ότι όλες αυτές οι τεχνολογικές εφαρμογές συναντώνται στον ίδιο χώρο, λειτουργούν στον ίδιο χρόνο, σε κοινό πλαίσιο, πράγμα που δε συμβαίνει σε κανένα άλλο αεροδρόμιο στον κόσμο.

Πραγματικά, ξεκινώντας από το δίκτυο δεδομένων του αεροδρομίου, που είναι ένα μεγάλο campusLAN και φθάνει στα πιο απομακρυσμένα σημεία του μέσω μίας εκτεταμένης εγκατάστασης οπτικών ινών και καλωδίωσης UTPcat 5, ενώ επεκτείνεται συνεχώς και σε ασύρματη κάλυψη, και φθάνοντας στην υποδομή πληροφορικής, η οποία χρησιμοποιεί τεχνολογίες αιχμής, το αεροδρόμιο της Αθήνας είναι μοναδικό.

Είναι σημαντικό το να διαχωρίσουμε τις δυνατότητες του ενσύρματου δικτυακού κορμού από την ασύρματη κάλυψη, η οποία δεν είναι δυνατόν σήμερα να συγκριθεί σε χωρητικότητα και ταχύτητα, και πιο πολύ σε ασφάλεια. Έτσι, όποτε μιλάμε για δυνατότητα triple-play, πρέπει να αναφερόμαστε στο ενσύρματο δίκτυο. Ο διευθυντής πληροφοριακών συστημάτων του αεροδρομίου δήλωσε πως *«Σήμερα παρέχουμε υπηρεσίες Internet και IP τηλεφωνίας στην αεροδρομική κοινότητα, ενώ από τον Ιούνιο του 2004 λειτουργεί δοκιμαστικά και η μετάδοση ψηφιακού τηλεοπτικού σήματος (livestreamingvideo και videoondemand). Οι υπηρεσίες ψηφιακής τηλεόρασης θα είναι, κατά πάσα πιθανότητα, διαθέσιμες στους επιβάτες μέσα στο 2005 για «μια γνωριμία» και εξοικείωση με την υπηρεσία στο χώρο του αεροδρομίου»*. Επιπλέον, σχετικά με το

θέμα των δικτύων, ενδιαφέρον έχει η δοκιμασία νέων τεχνολογιών από πλευράς του τεχνικού προσωπικού του αεροδρομίου. Έτσι, λοιπόν το τεχνικό προσωπικό δοκιμάζει και παρακολουθεί νέες τεχνολογίες. Ανάμεσά τους βρίσκεται και αυτή των ασύρματων δικτύων WiMAX. Το WiMAX σήμερα είναι μια νέα τάση και, όπως συμβαίνει πάντα στο χώρο της τεχνολογίας, παρουσιάζεται το φαινόμενο της υπερεκτίμησης. Οι πραγματικές δυνατότητες εμπορικής αξιοποίησης της τεχνολογίας αυτής θα φανούν σε 12-18 μήνες. Σ' ένα αεροδρόμιο όπως αυτό της Αθήνας, με έκταση 17,5 τετραγωνικά χιλιόμετρα και αποστάσεις μεταξύ των εγκαταστάσεων που φτάνουν και τα 7 χιλιόμετρα, είναι προφανές ότι η εφαρμογή συστημάτων WiMAX είναι δυνατόν να προσφέρει λύσεις πολύ ανταγωνιστικές, σε σχέση με τις υπάρχουσες τεχνολογίες.

Οι τεχνικοί αναφέρουν¹⁰ πως «Η προσφορά των εφαρμογών της τεχνολογίας στο αεροδρόμιο είναι πολυδιάστατη. Παρέχοντας σε 24ωρη βάση ένα ομοιογενές περιβάλλον πληροφόρησης και αυτοματοποίησης σύνθετων διαδικασιών, επιτυγχάνονται η ομαλή λειτουργία του αερολιμένα και η ταχεία και άνετη εξυπηρέτηση των επιβατών. Η καινοτομία σ' ένα τέτοιο περιβάλλον έχει μεγάλο επιχειρησιακό όφελος σε ό,τι αφορά τη λειτουργικότητα και τη δημιουργία ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για τους 15.000 εργαζόμενους των 300 και πλέον επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο.

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει διαμορφώσει ένα ξεχωριστό επιχειρηματικό πλαίσιο, τεχνολογικά πρωτοπόρο σε διεθνές επίπεδο, που επιτρέπει την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και εφαρμογών. ο γεγονός αυτό οφείλεται στην υιοθέτηση μιας ευέλικτης αρχιτεκτονικής συστημάτων, που στηρίζεται σ' ένα τεχνολογικά σύγχρονο υπόβαθρο. Παράλληλα, η δυναμική της αεροδρομικής κοινότητας βρίσκει πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη. Οι εργαζόμενοι όλων των εταιρειών έχουν σύγχρονες αντιλήψεις και προτείνουν ή δέχονται καινοτομίες στις διαδικασίες για τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών προς τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες. Η σωστή αξιοποίηση εφαρμογών και υποδομών έχει διαμορφώσει στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας μια «ψηφιακή πόλη», μ' ένα δικτυωμένο περιβάλλον γνώσης και υψηλής προστιθέμενης αξίας. Η κατάλληλη αξιοποίηση της τεχνολογίας σημαίνει διασύνδεση των εφαρμογών με τους ανθρώπους και τις διαδικασίες μιας επιχείρησης. Η τεχνολογία και η καινοτομία προσφέρουν στις σύγχρονες ελληνικές επιχειρήσεις το αναγκαίο συγκριτικό πλεονέκτημα και αποτελούν ένα από τα βασικότερα «εργαλεία» για τη μελλοντική τους ανάπτυξη.

¹⁰Περιοδικό Infocom Τεύχος 14, Μάρτιος 2005

1.7. ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΜΕ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

Το ΔΑΑ¹¹ έχει καταφέρει να συμπεριλάβει πρωτοποριακές εφαρμογές χρήσιμες και για τον πιο απαιτητικό πελάτη του.

1. Wireless IP telephony:

Ασύρματα IP τηλέφωνα προσφέρουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αεροδρομίου να πραγματοποιεί δωρεάν εσωτερικές κλήσεις. Παράλληλα, υπάρχει η δυνατότητα κλήσεων προς σταθερά και κινητά με το ίδιο τιμολόγιο κλήσεων το οποίο εφαρμόζεται για τη σταθερή τηλεφωνία.

2. Wireless PDA applications:

Το προσωπικό, ενώ βρίσκεται σε κίνηση μέσα στο αεροδρόμιο, μπορεί να έχει πρόσβαση σε πληροφορίες, όπως το πρόγραμμα των πτήσεων. Πρόκειται για ιδιαίτερα χρήσιμη εφαρμογή σε περιόδους έκτακτων καταστάσεων και quality control.

3. CUSS-Common Use Self Service check-in counters:

Οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα κάνουν μόνοι τους check-in για την πτήση τους σε ειδικά counters, αποφεύγοντας τις ουρές στα γκισέ των αεροπορικών εταιρειών. (Η πρώτη αεροπορική εταιρεία που προσφέρει αυτή την υπηρεσία στους επιβάτες είναι η KLM)

4. Wireless Internet access:

Οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να διαθέτουν ασύρματη πρόσβαση στο Internet με κάρτες προπληρωμένου χρόνου, ενώ βρίσκονται εντός του αεροδρομίου ή σε επιλεγμένα σημεία εκτός του αεροδρομίου (ξενοδοχεία κ.λπ.) με μεταφορά υπολοίπου, αλλά και roaming.

5. IPTV:

Παρέχεται η δυνατότητα για ψηφιακή τηλεόραση μέσα από το ενοποιημένο IP δίκτυο του αεροδρομίου, σε τερματικές συσκευές, όπως PC, PDA, τηλεοράσεις και monitors.

6. Free internet access:

Με 13 εγκατεστημένα Internet access stations στα κτίρια του κεντρικού αεροσταθμού (9), του δορυφορικού αεροσταθμού (2) και του σταθμού του τρένου (2), οι επιβάτες έχουν δωρεάν πρόσβαση στο Internet. Δύο θέσεις είναι προσβάσιμες για χρήση από ανθρώπους σε καροτσάκι. Τέσσερις θέσεις είναι ειδικά σχεδιασμένες για καθήμενους και οι υπόλοιπες για όρθιους.

¹¹<https://www.aia.gr/el/company-and-business/commercial-activities/it-and-t>

7. Airport portal:

«Προσωποποιημένες» υπηρεσίες Internet και πληροφοριών για αυτούς που εργάζονται στηναεροδρομική κοινότητα. Μεταξύ άλλων, παρέχονται e-mail, calendar, flightinformation, πρόγνωση καιρού κ.α.

8. Tetra data applications:

Παρέχεται η δυνατότητα για πρόσβαση σε εξειδικευμένες πληροφορίες πτήσεων μέσω τερματικών δεδομένων σε δίκτυο Tetra. Έτσι, οι εργαζόμενοι στην πίστα έχουν τη δυνατότητα επιτόπου υπολογισμών και έκδοσης λογαριασμών.

9. Free management:

Δυνατότητα για παρακολούθηση οχημάτων πίστας από το κέντρο επιχειρήσεων του Αεροδρομίου. Τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με GPS και η μετάδοση των συντεταγμένων θέσης γίνεται μέσα από το δίκτυο Tetra.

10. Πληροφόρηση πτήσεων από κινητό τηλέφωνο:

Παρέχεται η δυνατότητα σε συνδρομητές Cosmote να έχουν εξατομικευμένη πληροφόρηση για την πτήση τους με SMS, αλλά και πληροφόρηση για όλες τις πτήσεις ή το σχεδιασμό ταξιδιού μέσω WAP ή I-mode.

1.8. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΑΑ ΕΚΤΟΣ ΧΩΡΟΥ

Επιπρόσθετα, η Διεύθυνση Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών του αερολιμένα έχει αυξανόμενη εξωστρεφή δραστηριότητα. Με τη συμμετοχή σε ερευνητικά έργα που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (όπως τα ADAMANT, ASP-NET, Imagine-IT), το αεροδρόμιο επιτυγχάνει, από τη μια διαχέει την τεχνογνωσία στην ευρωπαϊκή ερευνητική κοινότητα και από την άλλη μοιράζεται ιδέες και τεχνολογίες με τα πιο προηγμένα ερευνητικά κέντρα και τους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλές από τις καινοτομίες που εφαρμόζονται στο χώρο της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών έχουν αναπτυχθεί και δοκιμαστεί με την εμπλοκή του αερολιμένα Αθηνών στα προγράμματα αυτά. Σε παράλληλο επίπεδο, η εταιρεία έχει την ευκαιρία να αναπτύξει σχέσεις με άλλους οργανισμούς, οι οποίες στο μέλλον θα οδηγήσουν σε επιχειρηματικές συνεργασίες στο τομέα της πληροφορικής και των μεταφορών.

Εκτός από την εφαρμοσμένη έρευνα και ανάπτυξη, η Διεύθυνση Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες και σε άλλα διεθνή αεροδρόμια, τα οποία είτε είναι αναπτυσσόμενα είτε βρίσκονται σε φάση ανάπτυξης.

Οι συμβουλευτικές υπηρεσίες που παρέχονται δεν πρέπει να εξαντλούνται στις τεχνολογικά πρωτοποριακές λύσεις οι οποίες εφαρμόζονται στο αεροδρόμιο. Ως ειδικοί και επαγγελματίες της πληροφορικής, οι εξειδικευμένοι τεχνικοί μπορούν να γνωρίζουν τις επιχειρηματικές διαδικασίες και τις βέλτιστες πρακτικές, συχνά καλύτερα από τον πελάτη. Η οριζόντια ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στο σύνολο των τομέων λειτουργίας ενός σύγχρονου αεροδρομίου, όπως ο Διεθνής Αερολιμένας της Αθήνας δίνει την πλήρη εικόνα για το τι είναι επιχειρηματικά σωστό και τι είναι εμπορικά βιώσιμο σ' ένα σύγχρονο ιδιωτικό αεροδρόμιο.

Οι πελάτες της εταιρείας του αερολιμένα Αθηνών είναι κατά βάση αεροδρόμια του εξωτερικού, όπως αυτό του Σίδνεϋ. Στην Ελλάδα, η εταιρεία ελπίζει να διαθέτει την δυνατότητα και την ευκαιρία να βοηθά ακόμα περισσότερο στην ανάπτυξη των αερομεταφορών στο μέλλον. Μάλιστα, εκτός από τον τομέα των μεταφορών, η εταιρεία μπορεί να συμμετέχει με αξιώσεις και σε έργα σχεδιασμού και υλοποίησης συστημάτων ERP και επιχειρηματικής ευφυΐας (business intelligence), χάρη στη συσσωρευμένη τεχνογνωσία που διαθέτει σε αυτούς τους τομείς.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

2.1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ & ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Οι συμβάσεις παραχώρησης¹² δεν αποτελούν αντικείμενο ορισμού στη συνθήκη της ΕΕ. Ο μόνος συναφής ορισμός ο οποίος υπάρχει βρίσκεται στο παράγωγο δίκαιο (κοινοτικές οδηγίες κλπ.) στον οποίο προβλέπεται ένα ειδικό καθεστώς ιδιαίτερα για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων αλλά και μια γενικότερου χαρακτήρα αναφορά σε αυτά που αφορούν στις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών.

Η έννοια της σύμβασης παραχώρησης ορίζεται σε πρώτο επίπεδο από τον κοινοτικό νομοθέτη με βάση την αρχή της έννοιας της δημόσιας σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό:

- Ως «σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων» καλείται η σύμβαση εκείνη η οποία παρουσιάζει χαρακτηριστικά ίδια με μια δημόσια σύμβαση έργων, εκτός από το γεγονός πως το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε με αποκλειστικό τρόπο στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής¹³.

Αντίστοιχα:

- Ως «σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών» καλείται « η σύμβαση η οποία έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός πως το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής¹⁴».

Όμως όλα αυτά δεν σημαίνουν πως οι συμβάσεις παραχώρησης δεν υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης. Όπως επισημαίνεται στην *«Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής Σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο»* (ΕΕ, 2000C,

¹² Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII

¹³ Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII

¹⁴ Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1, παρ. 4

121/2, σελ. 3) οι συμβάσεις παραχώρησης (έργων ή υπηρεσιών) υπόκεινται στους κανόνες και τις αρχές της συνθήκης.

Σε ότι αφορά σε θέματα συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων, η κοινοτική Οδηγία 2004/18 και ο Ν.12(Ι)2006 της Κυπριακής Δημοκρατίας χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένες προβλέψεις.

Σε ότι αφορά στα θέματα των συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών ο εθνικός και κοινοτικός νομοθέτης αναφέρουν πως οι προβλέψεις των κανόνων αυτών δεν εφαρμόζονται στις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών¹⁵.

Από τον ορισμό προκύπτει πως το βασικό χαρακτηριστικό το οποίο διακρίνει την έννοια της σύμβασης παραχώρησης έργων βρίσκεται στην παραχώρηση του δικαιώματος για εκμετάλλευση του έργου ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του. Το συγκεκριμένο δικαίωμα εκμετάλλευσης είναι δυνατόν επίσης να συνοδεύεται από καταβολή αμοιβής.

Γενικότερα σε περίπτωση που η σύμβαση αφορά κατά κύριο λόγο την κατασκευή ενός έργου εκ μέρους της Αναθέτουσας Αρχής, τότε κατά τον κοινοτικό νομοθέτη μιλάμε για σύμβαση παραχώρησης έργων.

Σε αντίθετη περίπτωση, μια σύμβαση παραχώρησης η οποία δεν περιλαμβάνει την εκτέλεση έργων παρά μόνο με επικουρικό τρόπο ή αφορά ουσιαστικά κατά αποκλειστικότητα και μόνο την εκμετάλλευση ενός υπάρχοντος έργου, εκλαμβάνεται ως σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών.¹⁶

Σε μια σύμβαση παραχώρησης έργων, οι απρόβλεπτοι κίνδυνοι οι οποίοι συνδέονται με την εκμετάλλευση μεταβιβάζονται στον Ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης. Πολύ σημαντικός παράγοντας στις συμβάσεις παραχώρησης εξακολουθεί να είναι η περίπτωση του κινδύνου εκμετάλλευσης, ο οποίος συνδέεται με την επένδυση που χρησιμοποιείται ή με τα κεφάλαια τα οποία επενδύονται, κυρίως στις περιπτώσεις κατά τις οποίες από την Αναθέτουσα Αρχή καταβάλλεται κάποια αμοιβή. Αυτό ισχύει ως αρχή παρά το ότι στις πιο πολλές εκ των περιπτώσεων των συμβάσεων παραχώρησης

¹⁵ Άρθρο 17 της Οδηγίας 2004/18 και αντίστοιχα Άρθρο 16, του Ν.12(Ι)2006

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0037:EN:HTML>, οδηγία 93/37/εοκ

αποτελεί σημαίνον στοιχείο το γεγονός πως η προέλευση των εσόδων εισπράττεται/κατευθείαν από τους χρήστες.

Στην περίπτωση που η αποπληρωμή της χρηματοδότησης του έργου εξασφαλιζόταν από την Αναθέτουσα Αρχή χωρίς όμως να υφίσταται κάποιος αστάθμητος παράγοντας που να συνδέεται με τη διαχείριση του έργου, θα εξέλειπε το στοιχείο του κινδύνου και στη σύμβαση θα έπρεπε να αποδοθεί ο χαρακτηρισμός «σύμβαση δημοσίων έργων» και όχι «σύμβαση παραχώρησης».

Επιπρόσθετα, εάν ο Ανάδοχος αποδέχεται, άμεσα ή έμμεσα, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, ή και κατά τη λήξη της, αμοιβή (υπό τη μορφή αποπληρωμής, κάλυψης ζημιών κλπ.) άλλη από εκείνη η οποία συνδέεται με τη διαχείριση, η σύμβαση δεν θα μπορούσε πλέον να χαρακτηριστεί ως σύμβαση παραχώρησης με τις συνέπειες που συνεπάγεται το παραπάνω αναφορικά με τις διατάξεις που σχετίζονται με την παραβίαση των άρθρων του κοινοτικού δικαίου.

Στον ορισμό της σύμβασης παραχώρησης εμπίπτουν όλες εκείνες οι περιπτώσεις στις οποίες η Αναθέτουσα Αρχή καταβάλλει αμοιβή ως αντάλλαγμα για τις εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί, εφόσον η συγκεκριμένη αμοιβή δεν εξαφανίζει τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης.

Σε μια προσπάθεια να διευκρινιστεί πως το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είναι δυνατόν να συνδυαστεί με καταβολή αμοιβής, ο κοινοτικός νομοθέτης επισημαίνει ότι η αμοιβή του Αναδόχου επιβάλλεται να προέρχεται από την εκμετάλλευση του έργου.

Στις συμβάσεις παραχώρησης το δικαίωμα για την εκμετάλλευση συνοδεύεται από τη μεταβίβαση των αστάθμητων κινδύνων οι οποίοι προκύπτουν από την συγκεκριμένη εκμετάλλευση στον Ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης.

Ο επιμερισμός των κινδύνων ανάμεσα στην Αναθέτουσα Αρχή και τον Ανάδοχο γίνεται κατά περίπτωση, ανάλογα με τις ικανότητες που έχουν αντιστοίχως να διαχειριστούν με τον πιο καλό τρόπο τους εν λόγω κινδύνους¹⁷.

Στην περίπτωση που οι Αναθέτουσες Αρχές επωμίζονται οι ίδιες τους απρόβλεπτους κινδύνους οι οποίοι συνδέονται με τη διαχείριση του έργου, αναλαμβάνοντας για

¹⁷www.publicprocurementguides.treasury.gov

παράδειγμα να αποπληρώσουν τις χρηματοδοτήσεις, το στοιχείο του κινδύνου δεν υπάρχει και ο κοινοτικός νομοθέτης εκτιμά πως σε αυτήν την περίπτωση η σύμβαση είναι σύμβαση δημόσιου έργου και όχι σύμβαση παραχώρησης.

Γενικότερα μιλώντας, η με ορθό τρόπο ερμηνευτική προσέγγιση των παραπάνω διατάξεων επιβάλλει προκειμένου να χαρακτηριστεί μια σύμβαση ως σύμβαση παραχώρησης, να υπάρχει αξιολόγηση της διάρκειάς της και της είσπραξης ανταλλάγματος από τη λειτουργία του έργου, σε συνδυασμό όμως με την μετάθεση στον ανάδοχο των κινδύνων της επένδυσης και των κινδύνων λειτουργίας, που αν παραμένουν στη σφαίρα ελέγχου της Αναθέτουσας Αρχής, είναι πιθανόν να υποδηλώνουν κλασσική σύμβαση δημοσίου έργου.

2.1.2. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Όπως προαναφέρθηκε, από τη στιγμή που οι συμβάσεις παραχώρησης απορρέουν από πράξεις των Αναθετουσών Αρχών που έχουν αντικείμενο την άσκηση δραστηριοτήτων με οικονομικό χαρακτήρα ή την προμήθεια αγαθών, οι συμβάσεις αυτές υπόκεινται στα σχετικά κείμενα και διατάξεις της συνθήκης αλλά και στις σχετικές αρχές που προκύπτουν από τη νομολογία του Δικαστηρίου σε αυτόν τον τομέα¹⁸. Οι κανόνες και οι αρχές που πρέπει να διέπουν τις συμβάσεις είναι ακριβώς η αρχή της ίσης μεταχείρισης, η αρχή της αναλογικότητας, η αρχή της διαφάνειας, και η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Οι Αναθέτουσες Αρχές όταν πρόκειται να προχωρήσουν στη σύναψη συμβάσεως παραχώρησης οφείλουν βασικά να προβαίνουν σε τήρηση των παραπάνω αρχών της συνθήκης. Ειδικότερα:

Αρχή της ίσης μεταχείρισης

Η διαδικασία εφαρμογής της αρχής της ίσης μεταχείρισης¹⁹ στις συμβάσεις παραχώρησης (η οποία, όπως είναι προφανές, είναι δυνατή μόνο όταν η Αναθέτουσα Αρχή διαπραγματεύεται με περισσότερους από έναν οικονομικούς φορείς ως πιθανούς

¹⁸ Οδηγία 2004/18/EK[EL], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII

¹⁹ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 91, 12.4.2008

αναδόχους) σημαίνει πως η Αναθέτουσα Αρχή έχει την ελευθερία να επιλέξει την πλέον κατάλληλη διαδικασία ως προς την ανάθεση, κυρίως αναφορικά με τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου έργου και ορίσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει οι υποψήφιοι να εκπληρούνκαθ' όλη τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της διαδικασίας που σχετίζεται με αυτά.

Όμως η επιλογή του/των υποψηφίου/ων πρέπει να γίνει με κριτήρια αντικειμενικά και η διαδικασία επιβάλλεται να εξελιχθεί με τήρηση των διαδικαστικών κανόνων και των θεμελιωδών απαιτήσεων οι οποίες έχουν καθοριστεί από την αρχή από την Αναθέτουσα Αρχή. Στην περίπτωση κατά την οποία αυτοί οι κανόνες δεν έχουν καθοριστεί, η εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης επιβάλλει, σε κάθε περίπτωση, την αντικειμενική επιλογή των υποψηφίων.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) είχε την δυνατότητα να καταστήσει σαφή την έκταση της αρχής της ίσης μεταχείρισης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, καθορίζοντας από τη μια πλευρά πως η τήρηση της αρχής της ίσης μεταχείρισης δημιουργεί την απαίτηση όλες οι προσφορές να είναι σύμφωνες με τους όρους της σύμβασης έτσι ώστε να διασφαλίζεται η με αντικειμενικό τρόπο σύγκριση των προσφορών, και από την άλλη, ότι όταν μια Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνει υπόψη της την αλλαγή των αρχικών προσφορών ενός μόνο από τους υποψηφίους, ο υποψήφιος αυτός εμπεριέχεται σε πλεονεκτική θέση αναφορικά πάντα με τους ανταγωνιστές του, γεγονός όμως που με τη σειρά του προσβάλλει την αρχή της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων και θίγει το καθεστώς διαφάνειας της όλης διαδικασίας.²⁰

Επιπρόσθετα, το Δικαστήριο διαπιστώνει πως *«κατά τη διαδικασία σύγκρισης των προσφορών πρέπει να τηρείται, σε όλα τα στάδιά της, τόσο η αρχή της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων όσο και η αρχή της διαφάνειας, ώστε όλοι οι υποψήφιοι να έχουν ίσες ευκαιρίες όταν υποβάλλουν τις προσφορές τους»²¹.*

Σε κάποιες περιπτώσεις, η Αναθέτουσα Αρχή δεν έχει τη δυνατότητα να ορίζει εκ των προτέρων τις ανάγκες της με προσδιορισμένους τεχνικούς όρους που να είναι επαρκείς, αναζητά διαφορετικές προσφορές, οι οποίες είναι πιθανόν να προτείνουν διαφοροποιημένες λύσεις σε ένα ζήτημα το οποίο εκφράζεται με γενικευμένους όρους.

²⁰ Απόφαση της 22ας Ιουνίου 1993, υπόθεση C-243/89, Storebaelt, αιτιολογική σκέψη 37

²¹ Απόφαση της 25ης Απριλίου 1996, υπόθεση C-87/94, BusWallons. Βλέπε επίσης την απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1998, Τα-203/96, EmbassyLimousines&Services

Όμως, στις περιπτώσεις αυτές, προκειμένου να εξασφαλίζεται ο αποτελεσματικός και υγιής ανταγωνισμός, τα έγγραφα της Αναθέτουσας Αρχής πρέπει να παρουσιάζουν με τρόπο αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις αυτό το οποίο ζητείται από τους υποψηφίους και ιδιαίτερα τους όρους της προσέγγισης την οποία επιβάλλεται να ακολουθήσουν κατά το στάδιο κατάρτισης των προσφορών τους.

Με αυτόν τον τρόπο, καθένας υποψήφιος ξέρει από πριν πως έχει τη δυνατότητα να προβλέπει τεχνικές λύσεις διαφορετικές. Σε γενικότερο επίπεδο, τα έγγραφα της Αναθέτουσας Αρχής δεν πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία τα οποία αντιβαίνουν στους κανόνες που προαναφέρονται και τις αρχές της συνθήκης.

Οι ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής είναι ακόμα δυνατόν να καθοριστούν σε συνεργασία με φορείς οικονομικού ενδιαφέροντος, με την προϋπόθεση πως αυτό δεν έχει ως αποτέλεσμα την παρακώλυση του ανταγωνισμού.

Αρχή της διαφάνειας

Η αρχή της διαφάνειας είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί με κάθε πρόσφορο μέσο και σε αυτό περιλαμβάνεται και η δημοσιότητα, αφού ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες του κάθε έργου (project).

Επί παραδείγματι, η διαφάνεια θα μπορούσε να εξασφαλιστεί, ανάμεσα στα άλλα, με τη δημοσίευση «Προκήρυξης Σύμβασης Παραχώρησης» ή ανακοίνωσης «προενημέρωσης» στον τύπο, σε έντυπα εξειδικευμένα ή με την ανάρτηση σχετικών ανακοινώσεων.

Οι συγκεκριμένες μορφές δημοσιότητας περιλαμβάνουν γενικά τις πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται για να είναι δυνατόν οι πιθανοί υποψήφιοι ανάδοχοι να αποφασίσουν εάν θα ενδιαφερθούν να συμμετάσχουν στη διαδικασία (π.χ. κριτήρια επιλογής και ανάθεσης κ.λ.π.). Ανάμεσα στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, αλλά επιπλέον και η φύση και η έκταση των παροχών οι οποίες αναμένονται από τον ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης.

Αρχή της αναλογικότητας

Κατά την αρχή της αναλογικότητας²², κάθε μέτρο που επιλέγεται πρέπει να είναι ταυτόχρονα αναγκαίο και να προσφέρεται για την επίτευξη του στόχου που επιδιώκεται. Είναι μια πολύ βασική και γνωστή αρχή που ισχύει σε πολλά επίπεδα και στην περίπτωση που εξετάζουμε έχει ιδιαίτερη σημασία.

Αυτή η αρχή, με την εφαρμογή της στις συμβάσεις παραχώρησης δίνει στις παραχωρούσες αρχές τη δυνατότητα να καθορίζουν, ιδιαίτερα, από πλευράς επιδόσεων και τεχνικών προδιαγραφών, τον στόχο προς επίτευξη.

Για να το κατανοήσουμε καλύτερα μπορούμε να αναφέρουμε ένα παράδειγμα ως εξής. Μια Αναθέτουσα Αρχή δεν δικαιούται σε καμία περίπτωση να απαιτήσει, κατά την επιλογή των υποψηφίων, επαγγελματικές, τεχνικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σχετικά πάντα με το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης.

Επίσης η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει την παράλληλη διασφάλιση του ανταγωνισμού με την χρηματοοικονομική ισορροπία. Κατά συνέπεια η διάρκεια της παραχώρησης πρέπει να καθοριστεί κατά τρόπο τέτοιο που να μην εμποδίζεται αλλά ούτε και να περιορίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός πέραν του ορίου το οποίο είναι αναγκαίο ώστε να υπάρξει διασφάλιση της απόσβεσης των επενδύσεων και της εύλογης αμοιβής των επενδυόμενων κεφαλαίων, διατηρώντας όμως τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης για τον ανάδοχο.

Αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης

Αποτέλεσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου είναι η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης²³. Η έννοιά της ξεκαθαρίστηκε με τρόπο σταδιακό βάσει μιας πλούσιας νομολογίας, η οποία αφορά σε θέματα ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων αλλά και των υπηρεσιών.

Σύμφωνα με αυτή την αρχή, ένα κράτος μέλος υποχρεούται να δέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες, οι οποίες παρέχονται από φορείς οικονομικούς άλλων χωρών της Ένωσης, στο μέτρο όπου τα συγκεκριμένα προϊόντα και υπηρεσίες πληρούν με τρόπο ισοδύναμο τους θεμιτούς στόχους στους οποίους αποσκοπεί το κράτος μέλος προορισμού.

²² Οδηγία 2004/17/EK

²³ Οδηγία 2004/18/ΕΚ

Η εφαρμογή της αρχής αυτής στις συμβάσεις παραχώρησης σημαίνει πως το κράτος μέλος στο οποίο λαμβάνει χώρα η παροχή είναι υποχρεωμένο να δεχθεί τους ελέγχους, τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς επίσης και τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και προσόντα τα οποία απαιτούνται σε άλλο κράτος μέλος, στο βαθμό που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα που απαιτούνται από το κράτος μέλος που εξελίσσεται η παροχή.

Με βάση την κοινοτική οδηγία και την εθνική νομοθεσία μεταγραφής για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων ισχύουν - στα πλαίσια των αρχών της συνθήκης –σε γενικές γραμμές - και τα ακόλουθα. Σε ότι αφορά τα θέματα δημοσιότητας, οι Αναθέτουσες Αρχές οι οποίες θέλουν να προσφύγουν σε σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, καθιστούν γνωστή την πρόθεσή τους αυτή με σχετική προκήρυξη. Αυτές οι προκηρύξεις δημοσιεύονται στην ΕΕΕΕ και στον τύπο. Οι προκηρύξεις σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα VII Γ της Οδηγίας 2004/18/EK(EL), και κατά πάσα πιθανότητα, κάθε άλλη πληροφορία η οποία θεωρείται αναγκαία από την Αναθέτουσα Αρχή, χρησιμοποιώντας τα τυποποιημένα έντυπα της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε ότι αφορά στα θέματα προθεσμιών, στην περίπτωση κατά την οποία οι Αναθέτουσες Αρχές προσφεύγουν στη διαδικασία της παραχώρησης δημοσίων έργων, η προθεσμία για την υποβολή των υποψηφιοτήτων αναφορικά με τη σύμβαση παραχώρησης συνήθως δεν δύναται να είναι μικρότερη των 52 ημερών από την ημερομηνία στην οποία αποστέλλεται η προκήρυξη.

Στο Κεφάλαιο VII του Ν. 12(Ι)/2006 μπορεί να βρει κανείς συστηματική αναφορά στους κανόνες οι οποίοι εφαρμόζονται στον τομέα των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων. Οι κανόνες αυτοί μεταξύ των άλλων αφορούν υπεργολαβίες, τις προθεσμίες, την ανάθεση συμπληρωματικών έργων στον ανάδοχο, τις αναθέσεις του αναδόχου παραχώρησης προς τρίτους κλπ.

Το ισχύον νομικό πλαίσιο έχει κατακερματιστεί και στηρίζεται σε πολύπλοκη νομολογία και διαφορετικές νομοθετικές διατάξεις των κρατών μελών. Του λείπει συγκεκριμένη σαφήνεια και, ως εκ τούτου, δεν προσδίδει επαρκή ασφάλεια δικαίου. Οι επιχειρήσεις και οι τράπεζες διατρέχουν, κατά συνέπεια, σοβαρό κίνδυνο δεσμεύοντας μεγάλα χρηματικά ποσά σε συμβάσεις παραχώρησης μακροχρόνιου χαρακτήρα. Οι δημόσιες αρχές μπορεί να βρεθούν αντιμέτωπες με καταγγελία και λύση των συμβάσεων τους. Στο σύνολο των περιπτώσεων όπου τα κράτη μέλη επιλέγουν τη σύναψη συμβάσεων

παραχώρησης, οι νέοι κανόνες θα βελτιώσουν ουσιαστικά αυτήν την κατάσταση, δημιουργώντας ένα σταθερό νομικό περιβάλλον. Αυτό, με τη σειρά του, θα οδηγήσει σε νέες επενδύσεις, στην καινοτομία, στην ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών και, εν τέλει, στην οικονομική ανάκαμψη. Οι νέοι κανόνες θα διασφαλίσουν ακόμα πως οι επιχειρήσεις της ΕΕ θα έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση σε εμπορικές ευκαιρίες και οι δημόσιες αρχές θα αξιοποιούν καλύτερα τα χρήματα των φορολογουμένων.

Έχουν θεσπιστεί πιο απλοί αλλά και πιο αποτελεσματικοί κανόνες προς όφελος τόσο των δημοσίων αρχών όσο και των επιχειρήσεων, κυρίως των ΜΜΕ, προκειμένου οι δημόσιοι πόροι να αξιοποιούνται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να προσφέρονται ποιοτικές δημόσιες υπηρεσίες στους χρήστες. Συγκεκριμένα:

- Λιγότερη γραφειοκρατία, λόγω του νέου ενιαίου ευρωπαϊκού εγγράφου και της αρχής ότι μόνο ο επιλεγείς υποψήφιος πρέπει να υποβάλει δικαιολογητικά έγγραφα.
- Πιο σύντομες προθεσμίες.
- Γενίκευση της χρήσης της ηλεκτρονικής επικοινωνίας, καθιστώντας την υποχρεωτική από τον Σεπτέμβριο του 2018.
- Πιο μεγάλη ελευθερία διαπραγμάτευσης χάρις σε απλοποιημένες διαδικασίες με διαπραγμάτευση.
- Απλουστευμένες απαιτήσεις δημοσιότητας για τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές.
- Τόνωση της καινοτομίας. Η καινοτομία συνιστά κινητήριο δύναμη της μελλοντικής ανάπτυξης. Η απόκτηση καινοτόμων έργων, αγαθών και υπηρεσιών συμβάλλει στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των δημοσίων υπηρεσιών, βοηθώντας με παράλληλο τρόπο στην αντιμετώπιση των μεγάλων προκλήσεων που αντιμετωπίζει η κοινωνία σήμερα. Η νέα διαδικασία για την αγορά καινοτόμων αγαθών και υπηρεσιών καθιερώνει ειδικότερα ένα σαφές πλαίσιο, που περιλαμβάνει ένα διαγωνιστικό στάδιο για την επιλογή του καταλληλότερου ή των πιο κατάλληλων εταίρων για την ανάπτυξη μιας καινοτόμου λύσης, ειδικά σχεδιασμένης για τις ανάγκες του αγοραστή.
- Σε κάθε φάση (έρευνα και ανάπτυξη και εμπορία της λύσης από τον εταίρο), τη δυνατότητα της δημόσιας αρχής. Υπάρχει πλήθος ωφελειών από τους νέους κανόνες όπως η ονομαζόμενη ασφάλεια δικαίου.²⁴ Συγκεκριμένα υπάρχει σαφής ορισμός των συμβάσεων παραχώρησης, ο οποίος επιτρέπει στους

²⁴<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20070766FIN.do#dossier-COD20070280>

ενδιαφερομένους να διακρίνουν ανάμεσα στις συμβάσεις παραχώρησης και δημόσιες συμβάσεις ή μονομερείς πράξεις, όπως είναι οι γενικές ή ειδικές άδειες. Παράδειγμα: εάν κάποιος ανάδοχος αμείβεται από τα διόδια τα οποία καταβάλλουν οι χρήστες, η ύπαρξη μικρού αριθμού χρηστών είναι δυνατόν να οδηγήσει σε ζημίες. Όμως, η σύμβαση δεν χαρακτηρίζεται ως παραχώρηση στην περίπτωση κατά την οποία ο ανάδοχος αποζημιώνεται για τη ζημία του από την αναθέτουσα αρχή. Η σύμβαση δεν θεωρείται παραχώρηση και στην περίπτωση κατά την οποία ο ανάδοχος μπορεί να εκμεταλλεύεται ορισμένους τομείς του δημοσίου, κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τα αεροδρόμια, χωρίς να πραγματοποιεί συγκεκριμένες εργασίες ή να παρέχει υπηρεσίες στην αναθέτουσα αρχή.

- Η εφαρμογή ξεκάθαρων κανόνων για τις τροποποιήσεις των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης θα δώσει κατευθυντήριες γραμμές στις αποφάσεις των δημοσίων αρχών για το αν η φύση των τροποποιήσεων είναι τέτοια που να δικαιολογεί νέα διαδικασία ανάθεσης. Παράδειγμα: η τροποποίηση σύμβασης παραχώρησης θα μπορεί να γίνεται χωρίς νέα διαδικασία ανάθεσης, από τη στιγμή που οι τροποποιήσεις έχουν ήδη προβλεφθεί στα έγγραφα της αρχικής παραχώρησης, με τη μορφή επακριβών, σαφών και αναμφισβήτητων ρητρών αναθεώρησης. Η οδηγία επιτρέπει επίσης ορισμένο βαθμό ευελιξίας όσον αφορά στα θέματα προσαρμογής της παραχώρησης, όποτε οι αναθέτουσες αρχές έρχονται αντιμέτωπες με εξωτερικές περιστάσεις τις οποίες δεν ήταν δυνατόν να έχουν προβλέψει.

Μια άλλη σημαντική διάσταση έχει να κάνει με τη διαφάνεια και τις επιχειρηματικές ευκαιρίες.

- Αναφέρουμε στα πλαίσια αυτά την υποχρεωτική δημοσίευση των προκηρύξεων παραχώρησης στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, στην περίπτωση που η αξία της παραχώρησης ανέρχεται τουλάχιστον σε 5 εκατομμύρια ευρώ.
- Η μεγαλύτερη διαφάνεια θα επιφέρει αύξηση των επιχειρηματικών ευκαιριών για τις επιχειρήσεις της ΕΕ, κυρίως τις ΜΜΕ. Ένα άλλο σημαντικό θέμα είναι αυτό της ευελιξίας
- Οι δημόσιες αρχές δεν είναι υποχρεωμένες να ακολουθούν συγκεκριμένη διαδικασία πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών.
- Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμοστούν, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης. Παράδειγμα: σε πολύπλοκα έργα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων ή παροχής ορισμένων αερολιμενικών υπηρεσιών, οι αναθέτουσες αρχές θα έχουν την

ελευθερία να διαπραγματεύονται με τους υποψηφίους και τους προσφέροντες. Πλην όμως, οι αναθέτουσες αρχές θα έχουν την υποχρέωση να μην παρεκκλίνουν από το καθορισμένο αντικείμενο της παραχώρησης, τα κριτήρια ανάθεσης και το ελάχιστο των απαιτήσεων.

Μια άλλη σημαντική διάσταση είναι αυτή της αμεροληψίας και της δικαστικής προστασίας. Εφαρμογή, στο σύνολο των συμβάσεων παραχώρησης, των δικαστικών εγγυήσεων οι οποίες καθιερώνονται με τις οδηγίες σχετικά με τα ένδικα μέσα. Με τον τρόπο αυτόν ενισχύεται το αίσθημα εμπιστοσύνης στην αμεροληψία των αποφάσεων των δημοσίων αρχών και ενθαρρύνονται οι παράγοντες της οικονομίας να παίρνουν μέρος σε διαγωνισμούς στη χώρα τους και στο εξωτερικό. Παράδειγμα: οι δημόσιες αρχές δεν θα είναι σε θέση να συνάπτουν σύμβαση παραχώρησης πριν από την παρέλευση της περιόδου αναμονής (περίοδος εντός της οποίας οι προσφέροντες μπορούν να αποφασίσουν αν επιθυμούν να κινήσουν διαδικασία επανεξέτασης). Εάν το πράξουν εντός της περιόδου αναμονής, αναστέλλεται η διαδικασία ανάθεσης έως ότου το όργανο προσφυγών λάβει απόφαση. Επιπλέον, τα εθνικά δικαστήρια θα δύνανται να καθιστούν άνευ αποτελέσματος συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες έχουν ανατεθεί παρανόμως, χωρίς διαφάνεια και χωρίς διαγωνισμό.²⁵

2.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Σύμφωνα με την κυρίαρχουσα τις τελευταίες δεκαετίες κρατική πολιτική, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, η κατασκευή των δημόσιων έργων από πλευράς χρηματοδοτικής ήταν υπόθεση του κράτους. Κατά τη δεκαετία του '90 στην Ελλάδα και σχεδόν μια δεκαετία νωρίτερα σε άλλες χώρες εφαρμόζεται το σύστημα κατασκευής των μεγάλων δημόσιων έργων – ιδιαίτερα συγκοινωνιακών - με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης, στο οποίο η κατασκευή των δημοσίων έργων γίνεται με τη συμμετοχή - πέραν των δημοσίων - ιδιωτικών κεφαλαίων. Με αυτό το σύστημα ενσωματώνεται εκτός της κρατικής ευθύνης και η ευθύνη του αναδόχου στη μελέτη, χρηματοδότηση αλλά και τη λειτουργία του έργου για ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα. Η συνηθέστερη μορφή συμμετοχής του αναδόχου στη χρηματοδότηση

²⁵ http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/index_en.htm

γίνεται με την εφαρμογή του συστήματος BOT (Build - Operate - Transfer), με το οποίο ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη μελέτη, την κατασκευή, την συγχρηματοδότηση και την εκμετάλλευση των έργων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή των δημοσίων έργων μπορεί να κυμανθεί από 0% έως 100%, με αντίστοιχη μείωση των δημόσιων κεφαλαίων, ενώ αναλόγως της συμμετοχής των ιδιωτικών κεφαλαίων μεταβάλλεται και ο βαθμός φορολόγησης του χρήστη της υποδομής.²⁶ Τα σχήματα συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτών τα οποία σε διεθνές επίπεδο εφαρμόστηκαν μέχρι σήμερα, είναι γνωστά ως PPS's (PublicPrivatePartnerships) ή PFI (PublicFinanceInitiative), σύμφωνα με τα οποία το δημόσιο "αγοράζει" ποιοτικές υπηρεσίες από τον ιδιωτικό τομέα σε σημαντικούς τομείς αναπτυξιακών έργων, τις οποίες πληρώνει αμέσως μετά την παράδοση αυτών. Ανάλογα με τις ανάγκες κάθε χώρας και την πολιτική η οποία ακολουθείται, οι μορφές χρηματοδότησης διαφοροποιούνται και εκτός της μεθόδου BOT που προαναφέρθηκε, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν και άλλες μορφές όπως οι μέθοδοι BTO - (Build-Transfer-Operate), BOOS (Build-Own-Operate-Sell), BOOT (Build-Own-Operate-Transfer), BOO (Build-Own-Operate), BOTT (Build-Operate-Training-Transfer), BOOST (Build-Own-Operate-Subsidise-Transfer), BLT.²⁷ Επίσης (Build-Lease-Transfer), BLOT (Build-Lease-Operate-Transfer), DBFO (Design-Build-FinanceOperate), DBO (Design-Build-Operate) Οι ανωτέρω μορφές παραχώρησης, παρά τις μικρές διαφοροποιήσεις τις οποίες εμφανίζουν μεταξύ τους, έχουν κοινά χαρακτηριστικά, όπως η μεταβίβαση της ευθύνης από το δημόσιο προς τον ιδιωτικό τομέα για το κόστος και για το χρόνο οι οποίοι χρειάζονται για την εκτέλεση των έργων και η υποκατάσταση μέρους της κρατικής χρηματοδότησης από ιδιωτική, η μακροπρόθεσμή φύση των συμβάσεων, η μέτρηση απόδοσης και η παροχή κινήτρων, η ύπαρξη ενδιαφέροντος για ενίσχυση της ιδιωτικής συμμετοχής και η εισαγωγή του ανταγωνισμού του ιδιωτικού τομέα στις διαχείριση του έργου για ορισμένο χρονικό διάστημα.²⁸

Το σύστημα συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτών το οποίο σήμερα είναι σε εφαρμογή σήμερα κατά πλειονότητα είναι το σχήμα BOT, του οποίου τα περισσότερα ενδιαφέροντα στοιχεία του συμβολαίου παραχώρησης αφορούν στη χρονική διάρκεια

²⁶ 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005.

²⁷ Polyzos S. and Georgiadou M, 2003, 'Investigation of manufacture possibility of irrigation works with the method of co-financing', In Management of aquatic resources and sustainable growth of Thessaly

²⁸ Polyzos S. and Georgiadou M, 2003, 'Investigation of manufacture possibility of irrigation works with the method of co-financing', In Management of aquatic resources and sustainable growth of Thessaly

της παραχώρησης, τον τρόπο και τις διαδικασίες με την οποία αναπροσαρμόζεται η φορολόγηση των χρηστών του έργου, την ευθύνη συντήρησης της υποδομής, τους λειτουργικούς περιορισμούς οι οποίοι τίθενται από το δημόσιο και τη συμβολή του δημοσίου στη μείωση των δαπανών ή την αύξηση του οφέλους από την εκμετάλλευση του έργου. Επίσης, με αυτήν τη μέθοδο το δημόσιο επιδιώκει την επιτάχυνση της ανάπτυξης της υποδομής, τη μείωση των δημόσιων δαπανών και του δανεισμού του δημοσίου.²⁹

Στην Ελλάδα η εφαρμογή της μεθόδου συγχρηματοδότησης BOT έλαβε χώρα τα τελευταία χρόνια για την κατασκευή δύο μεγάλων δημόσιων μεταφορικών έργων, της "Αττικής οδού" και του έργου "Ζεύξη Ρίου – Αντίρριου", ενώ για την κατασκευή του "Αεροδρομίου των Σπάτων" εφαρμόστηκε η μέθοδος BOOT η οποία συνεπάγεται διαφοροποίηση στο εταιρικό σχήμα του αναδόχου³⁰.

Για την Ελλάδα, η προσέλκυση αλλά και η χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση δημόσιων έργων θεωρείται αναγκαία, λαμβανομένου υπόψη πως το υπάρχον έλλειμμα σε υποδομές σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη μείωση της ευρωπαϊκής οικονομικής βοήθειας μετά την λήξη του Γ' ΚΠΣ, και την επιθυμία των ελληνικών τραπεζών για να δημιουργηθούν εναλλακτικές πηγές εσόδων με τη χρηματοδότηση έργων υποδομής.

²⁹Tiong and Jahidul, 1997, Article in Journal of Construction Engineering and Management 123(1), March και

³⁰Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη, 2003, Συμμετοχή Ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση, ΚΕΠΕ, Αθήνα

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Στο μέρος αυτό θα εξετάσουμε για την πολύ σημαντική παράμετρο που αποτελεί και την ουσία της εργασίας και αφορά την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης του αεροδρομίου. Πρώτα από όλα θα πρέπει να επισημάνουμε πως στην περίπτωση αυτή έχουν από πολύ καιρό υπάρξει σκέψεις και συζητήσεις αναφορικά με το κόστος και την αναγκαιότητα των παραπάνω κινήσεων και για το λόγο αυτό θα πρέπει να εξετάσουμε προσεκτικά την πορεία του θέματος ώστε να δώσουμε την πραγματική διάσταση των γεγονότων και των εξελίξεων.

3.1. ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΑΑ

Εκείνοι που έχουν την άποψη πως τώρα πρέπει να ανοίξει η συζήτηση για την επέκταση της σύμβασης, επικαλούνται τις δεσμεύσεις οι οποίες ανελήφθησαν από την παρούσα κυβέρνηση με το τρίτο μνημόνιο. Το ΤΑΙΠΕΔ κατέχει το 30% της «Αερολιμήν Αθηνών» (από το 55% που διαθέτει το δημόσιο) και περιμένει τις αποφάσεις του Δ.Σ. της τελευταίας, προκειμένου να προχωρήσει η διαδικασία. Πρέπει να πούμε πως ως σήμερα δεν έχει λάβει χώρα καμία εισήγηση των συμβούλων του ΤΑΙΠΕΔ για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει αξιοποίηση του 30%. Αναφέρεται πάντως στο τρίτο μνημόνιο ως σενάριο αξιοποίησης η εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στο χρηματιστήριο.

Σύμφωνα λοιπόν με το τρίτο μνημόνιο, το ΤΑΙΠΕΔ έχει την υποχρέωση να προχωρήσει την αποκρατικοποίηση. Η απάντηση του ΤΑΙΠΕΔ είναι ότι το ελληνικό Δημόσιο στο μέλλον μπορεί να ανταμειφθεί καλύτερα. Αξίζει να αναφερθεί πως η πλευρά των πιστωτών πιέζει, η επέκταση του δικαιώματος παραχώρησης του αερολιμένα να γίνει ταυτόχρονα με την πώληση του 30% των μετοχών, κυριότητας ΤΑΙΠΕΔ. Το τελευταίο πάντως προσπαθεί να διαχωρίσει την αποκρατικοποίηση αυτή σε δύο φάσεις, την πρώτη η οποία θα περιλάβει την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης και τη δεύτερη η οποία θα περιλάβει την πώληση μετοχών.

3.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΑΙΠΕΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Να πούμε στο σημείο αυτό ότι η απόφαση για 20ετή παράταση είχε ληφθεί από το υπουργικό συμβούλιο το 2011, χωρίς έως σήμερα να έχει προχωρήσει. Την εποχή εκείνη είχε επικρατήσει η άποψη (και για να ξεπεραστούν τα κοινοτικά εμπόδια), ότι αφού ο αρχικός διαγωνισμός είχε πρόνοια για 50ετή σύμβαση παραχώρησης, αλλάτελικά υπεγράφη 30ετής σύμβαση, τότε είναι δυνατόν να υπάρξει παράταση για διάστημα ακόμα 20 χρόνια με τους ίδιους ακριβώς όρους (έως το 2046) και αγοραστή την υφιστάμενη εταιρία που διαχειρίζεται το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Υπήρξε μεταφορά του σχετικού δικαιώματος στο ΤΑΙΠΕΔ με την απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων 187/06.09.2011. Από τότε όμως ως σήμερα, οι αξίες των ελληνικών περιουσιακών στοιχείων έχουν μειωθεί πάρα πολύ.

Πρόσφατα το ΤΑΙΠΕΔ επανεκκίνησε τη διαδικασία παράτασης της σύμβασης παραχώρησης κατά 20 επιπλέον χρόνια, βάσει της οποίας ο ΔΑΑ εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο στα Σπάτα.³¹

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που είχε τεθεί αρχικά, το ΤΑΙΠΕΔ θα έπρεπε να είχε προχωρήσει σε εκκίνηση του διαγωνισμού για την πώληση των μετοχών εδώ και πολύ καιρό, αφότου θα είχε ολοκληρώσει τις διαπραγματεύσεις με το ΔΑΑ για να προσδιοριστούν οι όροι της επέκτασης της συμφωνίας παραχώρησης και οι υφιστάμενοι μέτοχοι σχετικά με την πώληση του 30%. Επίσης, ως καταληκτική προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος είχε οριστεί ο Φεβρουάριος του 2016. Το ΔΑΑ προσελκύει το επενδυτικό ενδιαφέρον σε διεθνές επίπεδο, με δεδομένο πως πρόκειται για μία εταιρεία με υψηλή κερδοφορία και προοπτικές που έχουν να κάνουν με τις εξαιρετικές επιδόσεις του τουρισμού που έχουν οδηγήσει σε συνεχή ρεκόρ ως προς τη δυνατότητα επισκέψεων. Η σχεδιαζόμενη παράδοση του αεροδρομίου σε ιδιώτες θα αφορά ποσοστό περίπου 30%.

Με επιστολή του το ΤΑΙΠΕΔ κατέστησε γνωστή την πρόθεση παράτασης της παραχώρησης στη διοίκηση της εταιρείας και στους βασικούς μετόχους της. Γίνεται αναφορά για την πιθανή επέκταση της περιόδου παραχώρησης για διάστημα πλέον 20 ετών, ως τμήμα του ελληνικού προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων και ενόψει της αξιοποίησης της συμμετοχής του Δημοσίου στην εταιρεία. Η ισχύουσα σύμβαση λήγει

³¹ <http://www.capital.gr/story/3108010>

το 2026 και επέκτασή της σημαίνει πως ο ΔΑΑ θα έχει τον έλεγχο του αεροδρομίου έως το 2046. Στην πράξη, το ΤΑΙΠΕΔ θα προσλάβει συμβούλους για να αποτιμήσουν την αξία της επέκτασης παραχώρησης κατά 20 χρόνια, από το 2026 έως το 2046, με βάση τις προοπτικές αύξησης της επιβατικής κίνησης, τις επενδύσεις που υποχρεούται να κάνει ο επενδυτής κλπ.

3.3. ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ

Η χρονική διάρκεια της επέκτασης της σύμβασης που υπάρχει σήμερα και η οποία κανονικά δεν προβλέπεται από τη σύμβαση και έπρεπε να γίνει με διαγωνιστική διαδικασία – όπως είναι η πάγια πρακτική στις χώρες μέλη της Ε.Ε. – και όχι μέσα από απευθείας διαπραγμάτευσης είχε προβλεφθεί να είναι περίπου 20-30 έτη, με όλα τα σενάρια να παραμένουν πιθανά μέχρι την τελευταία στιγμή. Πρέπει να επισημανθεί ότι η αρχική σύμβαση ήταν 30ετής, με τα πρώτα πέντε να αφορούν στην κατασκευή του έργου.

Προβλέπεται, όμως, πως δέκα χρόνια πριν το τέλος της αρχικής διάρκειας (δηλαδή το 2016), οι δύο πλευρές έχουν τη δυνατότητα να προσέλθουν σε διαπραγματεύσεις αναφορικά με ενδεχόμενη παράταση.

Όσον αφορά στα θέματα της διαπραγμάτευσης πρέπει να πούμε πως θα πρέπει κάποια στιγμή να έχει και αποτέλεσμα, με την επισημάνση πως όταν η περίοδος ζωής που απομένει είναι 10 χρόνια, αυτό περιορίζει τον ορίζοντα των αποφάσεων. Να αναφέρουμε ότι η υφιστάμενη σύμβαση λήγει το 2025 και εδώ και αρκετό καιρό εξελίσσεται συζήτηση για το πώς και με ποιους όρους αυτή θα επεκταθεί. Οι πρώτες συζητήσεις για το θέμα είχαν ξεκινήσει πριν από το 2009, αλλά από τότε δεν έχουν προχωρήσει ικανοποιητικά.

3.4. ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΕ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Με τη νέα σύμβαση – και παρά το γεγονός πως απομένουν ακόμη 15 έτη εκμετάλλευσης από την τρέχουσα σύμβαση – ο αγοραστής θα έχει υπό τον έλεγχό του το αεροδρόμιο για περίοδο 35-45 ετών. Η συμφωνία λοιπόν αφορά το βασικότερο αεροδρόμιο της Ελλάδας, αυτό της Αθήνας, το οποίο αποτελεί στην πράξη ένα από τα πλέον προσοδοφόρα αεροδρόμια της χώρας, καθώς εισπράττει το 67% των τελών τα οποία χρεώνουν σε αεροπορικές εταιρείες και επιβάτες (αν και αντιπροσωπεύει ένα πολύ πιο μικρό μέρος (38%) της συνολικής αεροπορικής κίνησης της χώρας).

Πρέπει βέβαια να λάβουμε υπόψη ότι εξαιτίας του βαθμού ωρίμανσης της σύμβασης παραχώρησης, τα κέρδη για το ελληνικό Δημόσιο θα αύξαναν σε πολύ μεγάλο βαθμό στα επόμενα χρόνια, καθώς με σταδιακό τρόπο θα μηδενιζόταν η αποπληρωμή των δανείων. Σε πρακτικό επίπεδο, δηλαδή, η κυβέρνηση θα παραδώσει στους ιδιώτες ένα αεροδρόμιο το οποίο θα έχει απαλλαχθεί από υποχρεώσεις προς τις τράπεζες, δίνοντας ουσιαστικά σε αυτούς το σύνολο των μελλοντικών κερδών που θα είχε το Δημόσιο. Η κοινότητα επιχειρηματιών της ευρύτερης περιοχής η οποία δημιουργήθηκε με τη λειτουργία του «Ελευθέριος Βενιζέλος» είχε συνεισφέρει το 2,4% του ΑΕΠ έως και το 2009, με μια αντιπροσώπευση εκτιμώμενου τζίρου της τάξης των 6 δισ. ευρώ. Μέσα από τις ίδιες μελέτες, που μάλιστα είχαν παρουσιασθεί από την ίδια την εταιρεία του αεροδρομίου, η προστιθέμενη αξία σε ετήσια βάση έφτανε στα 4,9 δισ. ευρώ³².

Το ερώτημα όμως που τίθεται είναι με ποιο ακριβώς τίμημα θα υπάρξει συμφωνία χρονικής επέκτασης της υφιστάμενης σύμβασης, που θα δύναται να αποτελέσει τη βάση για το οικονομικό αντάλλαγμα το οποίο σταδιακά θα εισπραχθεί από το Δημόσιο για την πώληση τουλάχιστον 30%. Πριν από λίγα χρόνια υπολογιζόταν βέβαια με τα δεδομένα της εποχής εκείνης που ίσχυαν διαφορετικές καταστάσεις πως περίπου 700-750 εκατ. ευρώ ήταν το ποσό είσπραξης του ελληνικού Δημοσίου για τη χρονική επέκταση της σύμβασης.

³²<https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/an-athens-university-of-economics-and-business-study>

3.4.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΑΑ

Μέχρι στιγμής δεν έχει γίνει αναλυτική εισήγηση στο ΤΑΙΠΕΔ για το ποσό το οποίο είναι δυνατόν να αντλήσει από την 20ετή επέκταση της σύμβασης παραχώρησης από τους συμβούλους. Αναμένεται η επίσημη έναρξη της διαδικασίας, ώστε να προσλάβει αποτιμητές.

Με βάση πάντως τη σημερινή κερδοφορία της, η ΔΑΑ είναι δυνατόν να αποτιμηθεί κοντά στο ένα δισ. ευρώ και κατά συνέπεια το 30% που ελέγχει το ΤΑΙΠΕΔ αποτιμάται στα 300-350 εκατ. ευρώ.

Στο σημείο αυτό παραθέτουμε έναν ενδιαφέροντα πίνακα με οικονομικές αποτιμήσεις που θα μας βοηθήσει στη συνέχεια για την καλύτερη κατανόηση των θεμάτων³³:

Πίνακας 5: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως 2015. Ιστοσελίδα ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015			
	Σημείωση	2015	2014
Λειτουργικά έσοδα	5.1	326.701.628	284.283.328
Λοιπά έσοδα	5.1	44.604.817	31.319.450
Σύνολο εσόδων		371.306.444	315.602.778
Λειτουργικά έξοδα			
Έξοδα προσωπικού		40.621.616	41.415.317
Αμοιβές και έξοδα τρίτων		50.702.161	49.725.070
Έξοδα προβολής και διαφήμισης		4.160.166	3.337.279
Έξοδα παραχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας		8.011.871	8.052.901
Ασφάλιστρα		2.132.964	2.416.736
Καθαρές προβλέψεις και απομώσας στοιχείων ενεργητικού		(2.556.571)	(222.863)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα		7.509.663	6.792.824
Σύνολο λειτουργικών εξόδων προ αποσβέσεων		110.581.869	111.517.264
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων		260.724.575	204.085.514
Αποσβέσεις	5.2	74.401.800	71.678.338
Λειτουργικά κέρδη		186.322.775	132.407.176
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.3	(663.806)	(640.009)
Χρηματοοικονομικά κόστη	5.3	39.250.997	42.418.403
Καθαρά χρηματοοικονομικά έσοδα	5.3	38.587.191	41.778.394
Ληφθείσες επιδοτήσεις για κάλυψη κόστους δανεισμού	5.4	(32.108.265)	(36.050.996)
Κέρδη προ φόρων		179.843.849	126.679.777
Φόρος εισοδήματος	5.5	(59.184.104)	(34.864.546)
Κέρδη μετά από φόρους		120.659.745	91.815.231
Βασικά κέρδη ανά μετοχή	5.6	4,02	3,06

³³<https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/2015FinancialStatementsGR.pdf>

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015

		2015	2014
Κέρδη μετά από φόρους εισοδήματος		120.659.745	91.815.231
Λοιπά συνολικά εισοδήματα :			
Κονδύλια που δεν θα ταξινομηθούν στα αποτελέσματα χρήσεως			
Αναλογιστικά κέρδη/(ζημιές)	5.20	204.230	(2.713.838)
Αναβαλλόμενος φόρος επί αναλογιστικών κερδών/(ζημιών)		(59.226)	705.598
Αναβαλλόμενος φόρος λόγω αλλαγής φορολογικών συντελεστών		(13.228)	0
Κονδύλια που δύναται να αναταξινομηθούν στα αποτελέσματα χρήσεως			
Μεταβολή στην αξία των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων	5.9	231.000	0
Αναβαλλόμενος φόρος επί της μεταβολής της αξίας των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων		(66.990)	0
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά από φόρους		120.955.531	89.806.991

Στο παραπάνω πίνακα διακρίνουμε στοιχεία των τελευταίων δυο ετών χρήσιμα για τη μελέτη της σημασίας της νέας σύμβασης.

Η σημερινή διοίκηση του αεροδρομίου θεωρεί πως η παράταση της σύμβασης ζημιώνει τα συμφέροντα του Δημοσίου, καθώς πέρυσι τα καθαρά κέρδη του αεροδρομίου έφτασαν τα 120 εκατ. ευρώ. Από αυτά, τα 60 εκατ. ευρώ μπήκαν στα ταμεία του Δημοσίου. Υποστηρίζεται ακόμα ότι το τίμημα που θα εισπράξει το Δημόσιο για την παράταση της σύμβασης από την εταιρεία του Ελ. Βενιζέλος θα είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα, αφού θα κυμανθεί στα επίπεδα των 250 εκατ. ευρώ.

Υπάρχει δηλαδή μια προτίμηση από τη διοίκηση να μη γίνει καμία επέκταση της σύμβασης παραχώρησης, αλλά η κυβέρνηση να περιμένει να λήξει η υφιστάμενη σύμβαση, προκειμένου να περιέλθει η διαχείριση του αεροδρομίου το 2026 κατά 100% στο ελληνικό Δημόσιο. Κατά τον πρόεδρο του ΔΑΑ η κερδοφορία της επιχείρησης θα καταστήσει εφικτή την καλύτερη εξυπηρέτηση του χρέους παραμένοντας υπό τον έλεγχο του ελληνικού Δημοσίου. «Αυτά που θα εισπράξει σήμερα είναι πολύ λιγότερα από αυτά που εγγυάται η κερδοφορία του αεροδρομίου», είχε αναφέρει χαρακτηριστικά.

Το ΤΑΙΠΕΔ από την άλλη πλευρά σημειώνει πως τα νούμερα που ακούγονται δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα, καθώς η αξία της παράτασης θα αποτιμηθεί κατά τη φάση της διαπραγμάτευσης που δεν έχει ακόμα αρχίσει, και ότι σε κάθε περίπτωση το τίμημα που θα πάρει το Δημόσιο είναι δυνατόν να είναι πολλαπλάσιο.

3.4.2. ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ

Γενικώς τα αεροδρόμια, πλην ολίγων, πρέπει να παρουσιάζουν κερδοφορία. Αυτά που είναι ελλειμματικά βοηθούνται από τα κερδοφόρα. Η λειτουργία τους δεν οδηγεί σε επιβάρυνση των δημοσίων οικονομικών. Εξυπακούεται πως η ανταγωνιστική λειτουργία των αεροδρομίων είναι εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση για μια εθνική στρατηγική που θα οδηγεί στην ανάπτυξη, στον τουρισμό και τη διατήρηση πλεονεκτημάτων έναντι του ανταγωνισμού. Η πώληση ενός τομέα στρατηγικής σημασίας, μη ζημιογόνου, είναι δυνατόν να αφήσει το ελληνικό κράτος χωρίς εργαλεία σχεδιασμού και εφαρμογής πολιτικής. Λ.χ. στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται αύξηση των τελών χρήσης αεροδρομίου «λιμανιάτικων», η οποία θα επιβαρύνει συστοίχως την τιμή των εισιτηρίων, έως διπλασιασμού. Η αύξηση των τελών και ναύλων είναι εύλογο πως θα επηρεάζει δυσμενώς την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Υπενθυμίζουμε την αποτυχία του «Ελ. Βενιζέλος», αρχικά υπό τον έλεγχο της γερμανικής Hochtief, να γίνει ταξιδιωτικός κόμβος ακριβώς λόγω των υψηλών τελών.

Βασική αιτία πολύ μεγάλης αύξησης του κόστους χρήσης του ΔΑΑ είναι οι όροι παραχώρησης οι οποίοι προβλέπονται στη σύμβαση του ΔΑΑ με την διαχειρίστρια εταιρεία. Το πρόβλημα δημιουργήθηκε όταν περιορίστηκε η χρονική διάρκεια της αρχικής σύμβασης, που είχε υπογραφεί το 1993 και προέβλεπε εκμετάλλευση του αεροδρομίου από τον ιδιώτη για 50 χρόνια (45 χρόνια λειτουργίας). Έτσι, από τα 50 χρόνια έγινε 30 χρόνια, δηλαδή 5 χρόνια κατασκευή και 25 χρόνια εκμετάλλευση, με αποτέλεσμα ο χρόνος απόσβεσης των 2,2 δισ. ευρώ που στοίχισε η επένδυση να μειωθεί στο μισό. Αυτό με τη σειρά είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθούν τα τέλη χρήσης του αεροδρομίου. Κατά συνέπεια και με βάση εκτιμήσεις υπευθύνων του αεροπορικού κλάδου η επέκταση της σύμβασης παραχώρησης του αεροδρομίου κατά 20 χρόνια έως το 2046 την οποία και εξετάζουμε στην παρούσα εργασία, θα μπορούσε να έχει ευεργετικές επιπτώσεις και στα τέλη αεροδρομίου. Και αυτό επειδή η επέκταση της σύμβασης παραχώρησης θα οδηγήσει σε αύξηση της διάρκειας απόσβεσης της επένδυσης και συγκεκριμένα του 1,1 δισ. ευρώ τα οποία απομένουν σε 35 χρόνια αντί για 15 χρόνια και θα μειώσει στα 35 εκατ. ευρώ το χρόνο τα έξοδα του Ελ Βενιζέλου για αποσβέσεις από 75 εκατ. ευρώ που είναι σήμερα.

Μέσα από την παράταση της σύμβασης θα μπορούσε να υπάρχει η ιδανική συγκυρία βελτίωσης των όρων, ώστε να είναι δυνατόν και η εταιρεία εκμετάλλευσης να μειώσει

τις χρεώσεις του αεροδρομίου με την προσέλκυση νέων αεροπορικών παικτών, προσφέροντας καλύτερες τιμές. Μπορεί η διοίκηση του αεροδρομίου να προβαίνει σε παροχή πακέτων προσφορών για νέες αεροπορικές εταιρείες με εκπτώσεις στα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης, όμως οι διευκολύνσεις αυτές δεν είναι αρκετές.

Πρακτικά, όλο και λιγότεροι ξένοι επισκέπτες σταθμεύουν στην Αθήνα καθ' οδόν προς την ελληνική περιφέρεια. Εταιρείες και αεροδρόμια συμφωνούν πως αυτό είναι το πιο μεγάλο πρόβλημα από τις χρεώσεις του αεροδρομίου.

Αυτές αποτελούν, σύμφωνα με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ένα 4-7% του κόστους ανά επιβάτη. Μεγαλύτερο ζήτημα είναι το γεγονός πως ξένες αεροπορικές εταιρείες, όπως οι Τουρκικές Αερογραμμές, διαπραγματεύονται, μετά τη Θεσσαλονίκη, πτήσεις από την Κωνσταντινούπολη και προς άλλες πόλεις, όπως τα Ιωάννινα και η Αγχίαλος. Μια τέτοια εξέλιξη θα παράκαμπτε το αεροδρόμιο της Αθήνας, «αφαιρώντας» transfer επιβάτες. Η εξέλιξη της ενίσχυσης των αερομεταφορέων στην περιφέρεια της Ελλάδας και της Ε.Ε. στην Τουρκία (Κωνσταντινούπολη και αραβική χερσόνησος) για τις πτήσεις σε πιο μακρινούς προορισμούς (Β. Αμερική, Ασία) συνέπεσε με την απόλυτη παρακμή της παλιάς Ολυμπιακής. Οι Τουρκικές Αερογραμμές είχαν το 2005 το μέγεθος της Ολυμπιακής, αλλά στην εκρηκτική μεγέθυνσή τους βοηθήθηκαν και από την πολιτική των αεροδρομίων της Τουρκίας, ιδιαίτερα εκείνου της Κωνσταντινούπολης.

Το 2012 η Ένωση Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών είχε υπολογίσει πως, αν οι δύο ελληνικές εταιρείες είχαν έδρα την Κωνσταντινούπολη, το 2011 θα εξοικονομούσαν 110 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Οι εταιρείες είχαν υπολογίσει πως κράτος και αεροδρόμιο απορροφούν 55% του κόστους ανά επιβάτη και ο αερομεταφορέας μόλις το 45% και επισήμαιναν ότι μία μείωση των χρεώσεων ανά επιβάτη στα 22-25 ευρώ ανά επιβάτη θα αποκαθιστούσε την ανταγωνιστικότητα της Αθήνας. Αυτό θα ήταν δυνατόν να γίνει με ενσωμάτωση των εσόδων του ΔΑΑ που χρεώνει το Δημόσιο στους χρήστες χωρίς να προσφέρει υπηρεσίες με αντίστοιχη μείωση ανά επιβάτη κατά 5-6 ευρώ. Επέκταση της περιόδου εκμετάλλευσης κατά μία 20ετία, με εύλογο τίμημα που θα καταβάλλεται κάθε χρόνο.

Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει, σε μείωση της τάξεως από 8 έως 15 ευρώ. Εδώ βεβαίως τίθεται το ζήτημα αν, σε μία τέτοια επέκταση, προτεραιότητα θα είχαν τα δημόσια έσοδα από την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η αναθέρμανσή της δεν

εξαρτάται τόσο από ρυθμιστικά ή άλλα εμπόδια στην αγορά όσο από την πτώση της ζήτησης εξαιτίας της κρίσης και της κακής εικόνας της Αθήνας.

Σύμφωνα με το τρίτο μνημόνιο το ΤΑΙΠΕΔ έχει την υποχρέωση να προχωρήσει την αποκρατικοποίηση. Η απάντηση του ΤΑΙΠΕΔ είναι ότι το ελληνικό Δημόσιο στο μέλλον μπορεί να ανταμειφθεί καλύτερα. Αξίζει να αναφερθεί πως η πλευρά των πιστωτών πιέζει, η επέκταση του δικαιώματος παραχώρησης του αερολιμένα να γίνει ταυτόχρονα με την πώληση του 30% των μετοχών, κυριότητας ΤΑΙΠΕΔ. Το τελευταίο πάντως προσπαθεί να διαχωρίσει την αποκρατικοποίηση αυτή σε δύο φάσεις, την πρώτη η οποία θα περιλάβει την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης και τη δεύτερη η οποία θα περιλάβει την πώληση μετοχών.

Ο ΔΑΑ (και οι ιδιώτες μέτοχοί της) είναι υποχρεωμένη σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης να προχωρήσει στην επένδυση για τον τρίτο τερματικό σταθμό όποτε η κίνηση επιβατών υπερβεί τα 19.000.000 επιβάτες (περίπου)³⁴. Πέρυσι το «Ελευθέριος Βενιζέλος» υποδέχθηκε 18.073.940 ταξιδιώτες και καταγράφηκε ο δεύτερος υψηλότερος ρυθμός ανάπτυξης του Top 30 των ευρωπαϊκών αεροδρομίων αλλά και για την κατηγορία αεροδρομίων με μεσαίο μέγεθος.

Με την επέκταση του αεροδρομίου ανεβαίνει όπως είναι λογικό η αξία της σύμβασης και μαζί της και η αξία των συμμετοχών του ελληνικού Δημοσίου στην παραχωρησιούχο εταιρεία του ΔΑΑ και κατά συνέπεια η διαδικασία επέκτασης του αεροδρομίου συνιστά στην ουσία “προαπαιτούμενο” για την επιτυχή πώληση των προσφερόμενων μετοχών του ΔΑΑ, τις οποίες κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ.

3.4.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ (ΦΠΑ)

Ένα σημαντικό θέμα το οποίο φαίνεται ότι δημιουργεί καθυστερήσεις και προβλήματα είναι αυτό που έχει να κάνει με τον ΦΠΑ που παραμένει ανοικτό, αφού πρόσφατα δικαστική απόφαση ελληνικού δικαστηρίου έκανε δεκτή την προσφυγή του Νομικού Συμβουλίου του Κράτος με την οποία τέθηκε σε αμφισβήτηση η απόφαση της Διαιτησίας υπέρ του ΔΑΑ. Επιπλέον είναι σαφές πως δύο νόμοι του κράτους έδιναν τη δυνατότητα ενός πλήρους συμψηφισμού του ΦΠΑ, η οποία και αξιοποιήθηκε από την

³⁴<http://www.kathimerini.gr/844832/>

εταιρεία του αερολιμένα. Όμως το Δημόσιο εκ των υστέρων αποφάσισε πως η συγκεκριμένη ρύθμιση αντίκειται σε ευρωπαϊκές οδηγίες για τον ΦΠΑ και για αυτόν το λόγο προχώρησε στον καταλογισμό των προστίμων, με αποτέλεσμα το συνολικό ύψος της οφειλής να ανέλθει στα 167 εκατομμύρια.

Με πρόσφατη απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, ο ΔΑΑ κλήθηκε να καταβάλλει ΦΠΑ 12 εκατ. ευρώ για τα έτη 1998-2009. Από το ποσό αυτό το 50% καταβλήθηκε ήδη ως προκαταβολή φόρου με στόχο να γίνει η δικαστική προσφυγή ενώ, σύμφωνα με τους ειδικούς, το υπόλοιπο ποσό θα πληρωθεί μόλις γίνει ο τελικός καταλογισμός. Πηγές της διοίκησης σημείωσαν πως ο ΔΑΑ έχει τη δυνατότητα να προσβάλει την απόφαση αυτή στο ΣτΕ³⁵.

3.4.4. Η ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ

Κάθε επισκέπτης που δεν επιλέγει την Αθήνα ως προορισμό έχει ως αποτέλεσμα να χάνονται 710 ευρώ για το σύνολο της οικονομίας αλλά επίσης και 250 ευρώ, τα οποία δεν κατευθύνονται προς τα δημόσια ταμεία. Τα υψηλά τέλη χρήσης του αεροδρομίου της Αθήνας, συνιστούν αποτρεπτικό παράγοντα για πλήθος αεροπορικών εταιρειών οι οποίες είτε επιλέγουν να μην έρθουν στον ΔΑΑ (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών), είτε προβαίνουν σε διακοπή πτήσεων ή απλώς περιορίζουν συχνότητες. Ενδεικτικά, τα τέλη χρεώσεων του «Ελ. Βενιζέλος» ανά πτήση ανέρχονταν σε 4.165 ευρώ (για αεροσκάφος A320 με 100 επιβάτες), σε σχέση με μόλις 1.635 ευρώ που κοστίζει αντιστοίχως στο αεροδρόμιο Ατατούρκ της γειτονικής Κωνσταντινούπολης³⁶. Έχει γίνει υπολογισμός πως το «Ελ. Βενιζέλος» είναι ακριβότερο κατά 240% σε σχέση με αεροδρόμια Ισπανίας, Ιταλίας, Πορτογαλίας και Τουρκίας και κατά 350% σε σχέση με τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας μας. Οι εταιρείες οι οποίες έχουν επιλέξει ως βάση τον ΔΑΑ καλούνται να προχωρήσουν σε καταβολή εισφορών προς το κράτος οι οποίες ανέρχονται στο 42%, ενώ για τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν είναι πάνω από

³⁵www.euro2day.gr/news/economy/

³⁶Τα τέλη που καταβάλουν οι αεροπορικές εταιρείες ώστε να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις (προσγείωση, απογείωση, φωτισμός, στάθμευση αεροσκαφών, διακίνηση επιβατών και φορτίου) του αεροδρομίου της Αθήνας, υπολογίζονται βάσει των τόνων του αεροσκάφους, του χρόνου στάθμευσης, των υπηρεσιών handling κ.τ.λ.

12%.³⁷ Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να διώχνει τις αεροπορικές εταιρείες και να προκαλείται σημαντική οικονομική αιμορραγία στην οικονομία.

Μια μείωση κατά 50% των τελών χρήσης του αεροδρομίου θα μπορούσε να οδηγήσει σε 20% αύξηση της κίνησης εσωτερικού τους πρώτους 18 μήνες, παρά το γεγονός πως το κόστος θα ήταν κατά 180% υψηλότερο από αυτό των περιφερειακών αεροδρομίων. Το αποτέλεσμα θα ήταν η αύξηση του αριθμού επισκεπτών κατά 800.000 ενώ το Δημόσιο θα αύξανε τα έμμεσα έσοδά του κατά 200 εκατ. ευρώ με την μείωση των άμεσων εισφορών να περιορίζεται στα 55 εκατ. ευρώ.

Αναφέρουμε ότι σε όλες τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας ισχύει ατέλεια για το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΑΑ ή σπατόσημο όπως συνηθίζεται να αποκαλείται). Εκτός από την απαλλαγή αυτή, για κάποιες από τις γραμμές και συγκεκριμένα για τις Σκύρο, Αστυπάλαια, Ικαρία, Μήλο και Λέρο δεν προβλεπόταν μέχρι σήμερα χρέωση τέλους εξυπηρέτησης επιβατών από τον ΔΑΑ.

Αντίθετα στις υπόλοιπες γραμμές σε Κάρπαθο, Κύθηρα, Νάξο, Πάρο, Σκιάθο, Ζάκυνθο, Κάλυμνο και Σύρο δεν υπήρχε απαλλαγή διότι καθιερώθηκαν ως γραμμές δημόσιας υπηρεσίας μεταγενέστερα. Σε μια προσπάθεια να πετύχει την απαλλαγή αυτή, η προηγούμενη Δημοτική Αρχή των Κυθήρων παρενέβη προς την ΕΕ. Δυστυχώς η απόφαση της ΕΕ ήταν ότι δεν πρέπει να υφίσταται απαλλαγή του τέλους εξυπηρέτησης επιβατών για κανένα προορισμό. Στο πλαίσιο αυτό, έδωσε εντολή στο ΔΑΑ να ξεκινήσει να χρεώνει το τέλος αυτό και στους επιβάτες που ταξιδεύουν προς τα 5 νησιά, που μέχρι πρόσφατα απολάμβαναν την απαλλαγή.

Από τα 575 εκατομμύρια τα οποία εισέπραξε το αεροδρόμιο την πρώτη τριετία της κρίσης, το 1/3 κατευθύνθηκε στους ιδιώτες μετόχους και τα 2/3 στο κράτος με τη μορφή μερίσματος ή φόρων. Το 2009 η εταιρεία του αεροδρομίου αναδιάρθρωσε το χρέος της με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, με αποτέλεσμα τον Απρίλιο του 2013 να εμφανίζεται ένα υπόλοιπο 623 εκατομμυρίων, από τα οποία τα 439 εκατομμύρια ήταν με εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου.

Το κέρδος για τους μετόχους (55% ελληνικό Δημόσιο, 40% καναδικό συνταξιοδοτικό ταμείο δημοσίων υπαλλήλων, που διαχειρίζεται πλέον και το 13,33% των μετοχών που

³⁷ www.taxheaven.gr/news/news/view/id/28809

διαχειριζόταν η μητρική Hochtief, 4,99% οικογένεια Κοπελούζου) έχει ορισθεί στο κόστος των υπηρεσιών αεροδρομίου συν ένα «ταβάνι» 15% επί του equity που έβαλαν πλην των εσόδων των εμπορικών χρήσεων.

Το «ταβάνι» αυτό «πιάστηκε» σε λίγες χρονιές, ενώ το 2012 κυμάνθηκε λίγο πάνω από το μισό. Ενώ η κίνηση του αεροδρομίου περιορίζεται σταθερά από το 2007, από 16,4 εκατομμύρια αφίξεις - αναχωρήσεις σε 12,86 εκατομμύρια τον περασμένο χρόνο, η κίνηση στα περιφερειακά αεροδρόμια μένει πρακτικά σταθερή (από 24,8 εκατομμύρια επιβάτες στα 24 εκατομμύρια).

Πάντως δεν είναι η οικονομική πολιτική του αεροδρομίου μονοδιάστατη, υπάρχουν μειώσεις ανά δρομολόγιο ή ανά εποχή, με στόχο την παροχή κινήτρων για να «χαράσσουν» οι εταιρείες καινούρια δρομολόγια. Παράλληλα, εφαρμόζονται εκπτώτικές πολιτικές για εταιρείες που έχουν συχνές πτήσεις, είναι δηλαδή συχνοί χρήστες.

Τη στιγμή αυτή, το Ελ. Βενιζέλος χρεώνει τις αεροπορικές εταιρείες με 33-35 ευρώ για κάθε επιβάτη. Από αυτά, 12 ευρώ είναι το λεγόμενο «σπατόσημο», ή αλλιώς «Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων», 8,51 ευρώ είναι το Τέλος ανά επιβάτη, 5 ευρώ είναι το Τέλος για ασφάλεια και 8-9 ευρώ το Τέλος στάθμευσης και προσγείωσης αεροσκαφών. Ωστόσο, θυμίζουμε ότι το 2015 επιτεύχθηκε νέο ρεκόρ επιβατών στο Ελ. Βενιζέλος, καθώς μετακινήθηκαν 18,1 εκατ. πολίτες.

Επιπλέον, ο ΔΑΑ αναφέρει πως πέρα από την τρέχουσα θερινή περίοδο, θα συνεχίσει και κατά τη χειμερινή περίοδο των τελευταίων ετών την πολιτική στοχευμένων κινήτρων, ουσιαστικά παρέχοντας εκπτώσεις από 30% έως 77% επί των χρεώσεων του αεροδρομίου.

Σε ό,τι αφορά τις σχέσεις του με τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, κάνει λόγο για πολύ καλή συνεργασία, αξιόπιστη, συνεχώς αναπτυξιακή και σύμφωνη με το ευρύτερο επιχειρηματικό μοντέλο του αεροδρομίου.

Τέλος, στις ανακοινώσεις του³⁸, ο ΔΑΑ επισημαίνει ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας λειτουργεί βάσει ενός συγκεκριμένου επιχειρηματικού μοντέλου, όπως όλα τα διεθνή

³⁸ <https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/anakoinwsh>

μητροπολιτικά αεροδρόμια, το οποίο εδράζεται στην ανάπτυξη και διατήρηση μακροχρόνιων σχέσεων με τους αερομεταφορείς.

3.5. ΜΕΛΕΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΑΑ

Από συγκεκριμένη μελέτη που έγινε μέσω της χρήσης ενός καινοτόμου οικονομετρικού μοντέλου εισροών-εκροών (input-output model) – το οποίο βασίστηκε στα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας – στην παρούσα μελέτη υπάρχει η εκτίμηση, με έναν ποσοτικό και αξιόπιστο τρόπο για το συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα του ΔΑΑ, ως άθροισμα τριών ξεχωριστών, αλλά κατηγοριών οικονομικών επιπτώσεων που συσχετίζονται:

- Άμεσες επιπτώσεις (direct impacts), οι οποίες περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την απασχόληση (αριθμός εργαζομένων), τους μισθούς, αλλά και το αποτέλεσμα σε συνολικό επίπεδο (π.χ. ετήσιες πωλήσεις) που παράγεται από και στο αεροδρόμιο από τους διάφορους εμπλεκόμενους οργανισμούς (ΔΑΑ Α.Ε., αεροπορικές εταιρείες, χρήστες, concessionaires, εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών, εταιρείες εμπορικού πάρκου, δημόσιες υπηρεσίες).
- Έμμεσες επιπτώσεις (indirect impacts), οι οποίες αναφέρονται στην απασχόληση και στο συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα που παράγεται από τις επιχειρήσεις εκτός αεροδρομίου, το οποίο όμως έχει να κάνει με δραστηριότητες που σχετίζονται και πραγματοποιούνται αποκλειστικά για το αεροδρόμιο (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ταξί, ιδιωτικά αυτοκίνητα, ταξιδιωτικούς πράκτορες).
- Πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις (induced/multiplier impacts), που αντιπροσωπεύουν αποτελέσματα στην περιφερειακή ή/και εθνική οικονομία που προέρχονται από διαδοχικούς γύρους δαπανών ως συνέπεια των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων.

Πρέπει ακόμα να πούμε πως ο ΔΑΑ διαδραματίζει θετικό ρόλο στην περιοχή των Μεσογείων και στον τομέα ποιότητας της ζωής των κατοίκων. Είναι χαρακτηριστικό πως η αξία της γης σε δήμους των Μεσογείων (π.χ. Σπάτα, Καλύβια, Κερατέα, Μαρκόπουλο, Κορωπί, Παιανία) παρουσιάζει πολύ μεγάλη αύξηση κατά τα τελευταία χρόνια, συνδεδεμένη τις περισσότερες φορές με το αεροδρόμιο και τις άλλες υποδομές που συνόδευσαν την κατασκευή του. Σχετικές ποιοτικές έρευνες που πραγματοποιεί ο ΔΑΑ στην περιοχή των Μεσογείων (2005, 2007) επιβεβαιώνουν αυτόν το θετικό ρόλο, με το αεροδρόμιο να κατέχει τη δεύτερη θέση (πίσω από την Αττική Οδό) στην

αντίληψη των κατοίκων ως σημαντικό έργο υποδομής για τα Μεσόγεια.³⁹ Επιπλέον, σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, ο ΔΑΑ συνδέεται με τρόπο άμεσο με την κατασκευή κύριου και βοηθητικού οδικού δικτύου, με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών στον τομέα των μέσων μαζικής μεταφοράς (προαστιακός σιδηρόδρομος, metro), καθώς και με την αίσθηση μιας συνολικής οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή των Μεσογείων (δημιουργία επιχειρήσεων και καταστημάτων, καθώς και επιπλέον θέσεων εργασίας). Ως συμπέρασμα, τα παραπάνω ευρήματα, με βάση το μοντέλο εισροών-εκροών σε συνδυασμό με μια αρχική ανάλυση των καταλυτικών επιπτώσεων, συνθέτουν για τον ΔΑΑ, την εικόνα ενός αεροδρομίου με αρκετά θετικές επιδράσεις στην ελληνική οικονομία, την Αττική, αλλά και την περιοχή των Μεσογείων. Οι επιπτώσεις αυτές θεωρούμε πως θα ενισχυθούν σε σημαντικό βαθμό κατά τα επόμενα έτη, καθώς ο ΔΑΑ θα υλοποιήσει σταδιακά ένα επενδυτικό πρόγραμμα βελτιστοποίησης της λειτουργίας και των υποδομών του της τάξης των €1,9 δισεκατ., για την περίοδο 2008-2025. Οι νέες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν, ως αποτέλεσμα τόσο των παραπάνω επενδύσεων όσο και της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης, αναμένεται να επιδράσουν θετικά, ιδιαίτερα στην περιοχή των Μεσογείων. Τα Μεσόγεια, μέσα από την σταδιακή εξέλιξη από μια γεωργική σε μια αστική περιοχή με υψηλού επιπέδου υποδομές, αναμένεται να απορροφήσουν με πιο γρήγορους ρυθμούς -σε βάθος χρόνου- τις αυξανόμενες θετικές επιπτώσεις του αεροδρομίου, τόσο σε επιχειρηματικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο (π.χ. νέες επιχειρήσεις, νέες θέσεις εργασίας).

Οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη προκαλεί η λειτουργία του αεροδρομίου σε επίπεδο συνολικής τουριστικής δαπάνης. Πιο ειδικά, η δυναμικότητα του ΔΑΑ επιτρέπει εξυπηρέτηση πολύ μεγάλου αριθμού επιβατών (μονίμων κατοίκων εξωτερικού) οι οποίοι επισκέπτονται την Ελλάδα για λόγους αναψυχής. Βάσει της έρευνας, προκύπτει ότι από την ποσοτικοποίηση της συνολικής αύξησης του τουρισμού στην Ελλάδα, η προστιθέμενη αξία αυξήθηκε κατά €2,65 δισ., με παράλληλη δημιουργία 71.791 νέων θέσεων εργασίας. Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του ΔΑΑ (2,63% του ΑΕΠ της Ελλάδας), κρίνονται σε εθνικό επίπεδο αναμφισβήτητα ικανοποιητικές υπερβαίνοντας σημαντικά αντίστοιχα μεγέθη άλλων διεθνών ευρωπαϊκών αεροδρομίων. Ως σύγκριση αναφέρουμε πως το αντίστοιχο ποσοστό ευρωπαϊκών αεροδρομίων κυμαίνεται μεταξύ 1,4% και 2,5% του ΑΕΠ⁴⁰. Επιπρόσθετα, οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί το αεροδρόμιο της Αθήνας σε εθνικό επίπεδο βάσει της επιβατικής του κίνησης είναι

³⁹ www.msl.aueb.gr/files/el.ven.rep.pdf

⁴⁰ <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=10>

σχεδόν τριπλάσιες του μέσου όρου των αντίστοιχων δεικτών άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων.

Συγκεκριμένα η εγχώρια επιβατική κίνηση παρουσίασε αύξηση κατά 4,3% καταρρίπτοντας το αντίστοιχο ρεκόρ του Απριλίου 2015 φθάνοντας τους 528.688 επιβάτες (έναντι 506.737). Οι διεθνείς επιβάτες έφτασαν τους 944.805 από 949.189 πέρυσι παρουσιάζοντας οριακή κάμψη κατά 0,5%

Οι Έλληνες ταξιδιώτες, με αύξηση της τάξης του 5,7%, συνέχισαν τη θετική πορεία τους αλλά σε χαμηλότερους ρυθμούς σε σχέση με τους προηγούμενους μήνες, ενώ οι ξένοι επισκέπτες εμφανίστηκαν ελαφρά μειωμένοι σε σχέση με τα αντίστοιχα περυσινά επίπεδα (-1,8%), κυρίως λόγω της αυξημένης κίνησης λόγω του Καθολικού Πάσχα τον Απρίλιο 2015.

Άλλωστε αν η επιβατική κίνηση συνεχιστεί με τους υφιστάμενους ρυθμούς και δεν παρουσιάσει κάποια μείωση, η διοίκηση του αεροδρομίου θα πρέπει να μελετήσει τη δημιουργία και δεύτερου αεροσταθμού, σύμφωνα με τη σύμβαση ανάπτυξης του Διεθνούς Αερολιμένα.

Αξίζει να λεχθεί ότι η σχετική επέκταση δεν θα επιβαρύνει τη γη των Μεσογείων, αφού δεν χρειάζεται να αναζητηθούν νέες εκτάσεις, καθώς για τη δημιουργία του Terminal B υπάρχει χωροθέτηση στο παρόν οικόπεδο που έχει δεσμευθεί και πρόκειται να είναι ακριβώς απέναντι από τον σημερινό σταθμό, δυτικά δηλαδή του τερματικού σταθμού του μετρό και του προαστιακού. Κατά συνέπεια αυτό το ζήτημα έχει αντιμετωπισθεί.

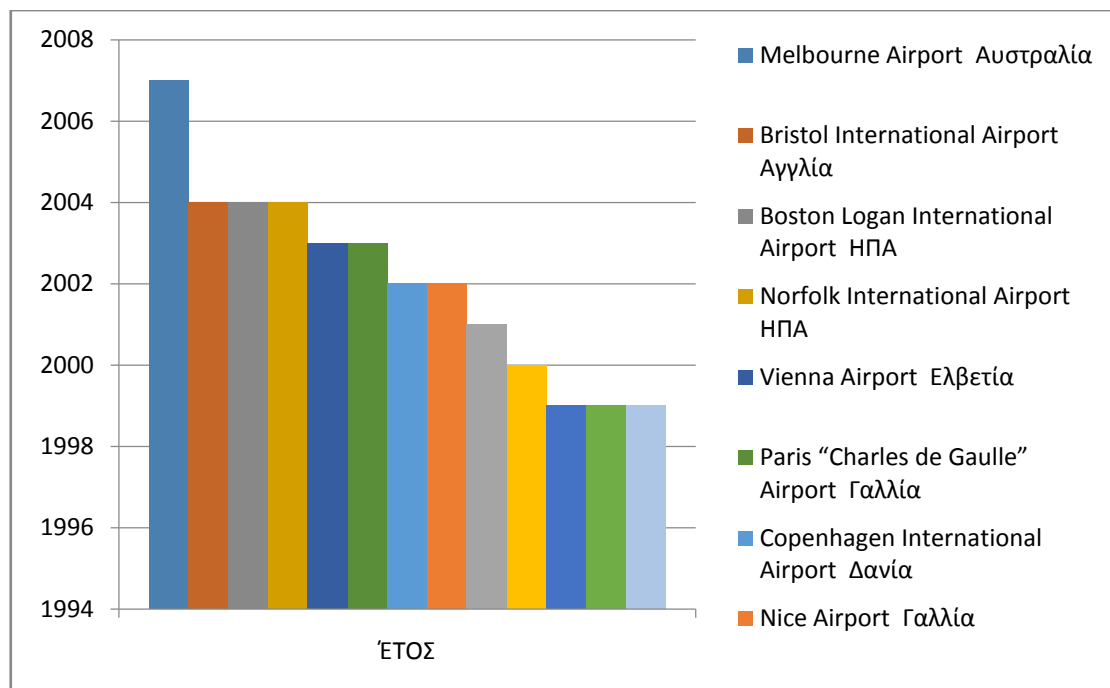
Μέχρι τώρα δεν υπάρχει χρονοδιάγραμμα για μια τέτοιου είδους διαδικασία, ωστόσο μια τέτοια κίνηση θα σημάνει την πορεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σε μια νέα εποχή κατά την οποία θα μπορεί να καταστεί αεροπορικός κόμβος της ΝΑ Ευρώπης, ένας στόχος απαιτητικός και δύσκολος αφού το κοντινό αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει ήδη γίνει «στρατηγείο» των Τουρκικών Αερογραμμών και προσφέρει δυνατότητες αεροπορικής σύνδεσης με το σύνολο των ηπείρων.

Η άμεση παράταση της σύμβασης παραχώρησης θεωρείται από όσους πιέζουν με κάθε μέσο την κυβέρνηση ως υποχρεωτικού χαρακτήρα για να προχωρήσουν οι επενδύσεις στο "Ελευθέριος Βενιζέλος". Έτσι, αναφέρεται, θα είναι οι επενδυτές ασφαλείς για να προχωρήσουν π.χ. στην επένδυση για τον νέο (τρίτο) τερματικό σταθμό.

3.6. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Οι ολοκληρωμένες έρευνες σε ευρωπαϊκά αεροδρόμια⁴¹ (YorkAviationConsultingfor ACI Europe, 2004) προσδιορίζουν εμπειρικούς κανόνες/αναλογίες που είναι σε θέση να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία των αποτελεσμάτων μιας οικονομικής αξιολόγησης αεροδρομίων. Στην παρούσα αναφορά ελήφθησαν υπόψη προηγούμενες μελέτες επιπτώσεων που έχουν εκπονηθεί στα παρακάτω αεροδρόμια Αξιολόγηση Οικονομικών Επιπτώσεων Αεροδρομίων⁴².

Διάγραμμα 2: Οικονομικές επιπτώσεις από τη Λειτουργία Αεροδρομίων – Ευρωπαϊκοί Μέσοι Όροι. Έρευνα YorkAviationConsulting,



Με βάση τα αποτελέσματα από τις μελέτες αυτές, καθώς και την έρευνα της YorkAviationConsulting, οι σημαντικότεροι κανόνες (ευρωπαϊκοί μέσοι όροι) είναι οι εξής:

Η έρευνα της YorkAviationConsulting περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα αεροδρόμια του Λονδίνου (Heathrow και Gatwick), των Παρισίων (CharlesdeGaulle και Orly), του Άμστερνταμ, της Ρώμης, του Μονάχου, της Βιέννης, της Ζυρίχης και του Μιλάνου. Για κάθε εκατομμύριο επιβατών, τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, κατά μέσο όρο, υποστηρίζουν

⁴¹<https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=10>

⁴²<http://www.msl.aueb.gr/files/el.ven.rep.pdf>

και δημιουργούν 2.950 θέσεις εργασίας σε εθνικό επίπεδο, 2.000 θέσεις εργασίας σε περιφερειακό επίπεδο και 1.425 θέσεις εργασίας σε τοπικό επίπεδο. • Ο αριθμός των θέσεων εργασίας εντός του αεροδρομίου, το οποίο αντιστοιχεί σε κάθε εκατομμύριο επιβατών κυμαίνεται μεταξύ 400 και 1.100 θέσεων. Τα παραπάνω μεγέθη διαφοροποιούνται, βεβαίως, ανάλογα με το μέγεθος του αεροδρομίου, κυρίως λόγω των “σταθερών θέσεων εργασίας” που πρέπει να δημιουργηθούν ανεξάρτητα από το επίπεδο της επιβατικής κίνησης.

3.7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Μια άλλη παράμετρος η οποία διαδραματίζει και πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη νέα σύμβαση παραχώρησης είναι το θέμα της ασφάλειας.

Μετά από όλα τα τελευταία χτυπήματα τρομοκρατών σε ευρωπαϊκό και όχι μόνο έδαφος επηρεάστηκε ως ένα βαθμό και ο κλάδος των αερομεταφορών. Σε παγκόσμια κλίμακα, τόσο οι αεροπορικές εταιρίες όσο και τα αεροδρόμια άρχισαν να εφαρμόζουν δρακόντεια μέτρα ασφαλείας. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, οι αεροπορικές εταιρίες και τα αεροδρόμια καλούνται να συνδυάσουν με τρόπο αρμονικό τα αυστηρά μέτρα ασφαλείας με τη φιλική και απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Το παραπάνω ισχύει και για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπου το σύνολο των κρατικών υπηρεσιών και οι αρμόδιοι οργανισμοί προσαρμόζουν συνεχώς τα ενισχυμένα μέτρα ασφαλείας στις υπάρχουσες απαιτήσεις, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά. Η ασφάλεια του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» υπόκειται στην πολύ αυστηρή νομοθεσία του Ελληνικού Κράτους, σε πλήρη εναρμόνιση με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας που ισχύουν για όλα τα διεθνή αεροδρόμια.

Στην περίπτωση του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», η υλοποίηση των μέτρων ασφαλείας πραγματοποιείται από διάφορους φορείς. Σε αυτή τη βάση, η Ελληνική Αστυνομία, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Υπηρεσία Ασφαλείας της εταιρίας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» και οι χρήστες του Αεροδρομίου συνεργάζονται στενά σε 24ωρη βάση. Το σύστημα και το επίπεδο ασφαλείας του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υπόκεινται σε συνεχή αξιολόγηση από Υπηρεσίες του Ελληνικού Κράτους, καθώς και από διεθνείς οργανισμούς, των οποίων οι εκτιμήσεις είναι εξαιρετικά θετικές.

Όλοι οι πιο πάνω φορείς συνεργάζονται πολύ στενά, με κοινό στόχο την επίτευξη του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, καταβάλλοντας συνεχώς κάθε δυνατή προσπάθεια για την τελειοποίηση των υπηρεσιών τους.

Στα πλαίσια της επέκτασης της σύμβασης παραχώρησης πρέπει να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους παρεχόμενης υπηρεσίας ασφαλείας και αποτελέσματος επιπέδου αυτού.

3.8. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΑΑ

Όμως πρέπει να πούμε πως όσο τα ζητήματα της επέκτασης της σύμβασης αλλά και της πώλησης μετοχών του ΔΑΑ παραμένουν σε εκκρεμότητα, θεωρείται δύσκολο να προχωρήσουν έργα με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας του αεροδρομίου της Αθήνας. Στην τωρινή φάση οι υφιστάμενες υποδομές κρίνονται ιδιαίτερα επαρκείς για να καλυφθούν οι ανάγκες, όμως, αν η κίνηση εξακολουθήσει να ανεβαίνει με τους ίδιους ρυθμούς, τότε πρέπει να δρομολογηθούν έργα για την αύξηση της χωρητικότητας, ώστε να μην έχουμε στο μέλλον τυχών προβλήματα .

Το 2015 η χρονιά έκλεισε με μια επιβατική κίνηση της τάξης των 18,1 εκατομμυρίων επιβατών, ενώ για το 2016, σύμφωνα με τα ως τώρα δεδομένα, αναμένεται πως οι αριθμοί θα αυξηθούν ακόμη. Σήμερα το αεροδρόμιο έχει δυνατότητα να εξυπηρετήσει έως 21 εκατομμύρια επιβάτες σε ετήσια βάση, ενώ η χωρητικότητα θα ήταν δυνατόν να αυξηθεί ως τα 26 εκατομμύρια επιβάτες.

Σε αυτήν τη φάση δεν υπάρχουν σε εξέλιξη κάποια επενδυτικά πλάνα αφού, σύμφωνα με τον γενικό διευθυντή του ΔΑΑ, πέραν των άλλων κάθε επένδυση σε ένα αεροδρόμιο λαμβάνει χώρα σε συνεργασία με την ΙΑΤΑ, καθώς το κόστος που προκύπτει μετακυλιέται στις αεροπορικές εταιρείες.

Θεωρείται σίγουρο πως μέσα στο προσεχές διάστημα το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος θα έχει ξεπεράσει τον αριθμό επιβατών που με βάση τη σύμβαση παραχώρησης απαιτείται για την κατασκευή του νέου terminal. Και μάλιστα αυτό ανεξάρτητα από το αν υπάρξει παράταση της σύμβασης παραχώρησης ή όχι.

Το πρώτο πεντάμηνο του 2016 το Αεροδρόμιο της Αθήνας κατέγραψε τα πιο υψηλά νούμερα διακίνησης επιβατών όλων των εποχών. Αυτή η τάση πάντως έχει και ένα όριο. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ελ. Βενιζέλος το Αεροδρόμιο είναι δυνατόν να εξυπηρετήσει μάξιμουμ μέχρι και 21εκ.επιβάτες. Αν συνεχιστεί αυτή η ραγδαία άνοδος, τότε σίγουρα ανοίγει η κουβέντα για την ανάγκη ενός νέου αεροσταθμού, όπως άλλωστε προβλέπει και η σύμβαση.Υπάρχει όμως μια απαραίτητη συνθήκη για να μπορέσει να ενεργοποιηθεί μία τέτοια μεγάλη επένδυση. Από τη μία η σταθεροποίηση της αύξησης των επιβατών και από την άλλη η σταθερότητα σε πολιτικό επίπεδο που θα επιτρέψει μία τέτοια κίνηση.Όπως έχουν πει πηγές του Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με βάση τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου, όταν και εφόσον φτάσουν στο 90% της τωρινής χωρητικότητάς, τότε θα εξεταστεί κατά πόσο στα επόμενα 2 χρόνια αυτό θα αυξηθεί περισσότερο βάσεισυγκεκριμένων δεικτών.

Ως προς τις παρεμβάσεις για την αύξηση της χωρητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση, δεν υπάρχει κάποια συμβατική ρήτρα για κατασκευή νέων υποδομών καθώς το σχέδιο για 2ο terminal δεν ισχύει μετά από αναθεώρηση του masterplan. Υπάρχει η δυνατότητα σε τεχνικό επίπεδο να γίνουν παρεμβάσεις χωρητικότητας στον υπάρχοντα αεροσταθμό. Αυτό θα έλυνε κατά κάποιο τρόπο μία πρώτη ανάγκη αν φτάναμε σε επίπεδα που θα οδηγούσαν σε ένα ταβάνι την επιβατική κίνησης. Αυτό βέβαια με τη σειρά του θα δημιουργήσει την ανάγκη επιπρόσθετων υποδομών, όπως επέκταση του αυτοκινητόδρομου αλλά ακόμα και επέκταση του σιδηρόδρομου, νέα περιοχή για πάρκινγκ αυτοκινήτων κ.α

Η περίοδος αυτή σίγουρα είναι δύσκολη για όλους, πόσο μάλλον για να μιλάμε για άμεσα σχέδια τέτοιου βεληνεκούς. Με βεβαιότητα πάντως τα δεδομένα παραμένουν και όσο η επιβατική κίνηση συνεχίζει να ανεβαίνει τόσο θα γίνεται πιο επιτακτική η ανάγκη κατασκευής ενός νέου τέρμιναλ, αργά ή γρήγορα.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας, το οποίο βρίσκεται σε λειτουργία από 27 Μαρτίου 2001 σε έκταση 16.800 στρεμμάτων, σε πρώτη φάση σχεδιάστηκε με σκοπό να εξυπηρετεί 16.000.000 επιβάτες κάθε χρόνο, με προοπτική να φτάσει στο μέλλον (αν υπάρξει η ανάγκη) τα 50.000.000. Στο αεροδρόμιο της Αθήνας με μικρής έκτασης παρεμβάσεις η χωρητικότητα του μπορεί να αυξηθεί από 21.000.000 στα 26.000.000 επιβάτες. Είναι αξιοσημείωτο πως το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, το οποίο έκλεισε το Μάρτιο του 2001, βρίσκεται σε έκταση 5.300 στρεμμάτων και είχε τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει 12 εκατ. επιβάτες κάθε χρόνο. Η προσπάθεια για προσέλκυση εταιριών χαμηλού κόστους στην περιφέρεια, δεν θα μπορεί δυστυχώς να έχει κανένα όφελος για

την Αθήνα, διότι, όπως είναι γνωστό οι χρεώσεις του ΔΑΑ είναι απαγορευτικές. Η Αθήνα δεν είναι δυνατόν σήμερα να εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κόμβο και οι εταιρίες LCC θα συνεχίσουν να μην την εντάσσουν στους προορισμούς τους ή στις κατά τόπο βάσεις τους εξαιτίας του πολύ υψηλού κόστους. Επιπρόσθετα, και εξαιτίας του υψηλού ανταγωνισμού από άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, οι εταιρίες LCC προτιμούν να δημιουργούν τοπικές βάσεις σε άλλες πόλεις εκτός των Αθηνών. Λ.χ. η easyjet επιχειρεί από 10 διαφορετικές βάσεις/αεροδρόμια στην Ευρώπη, αλλά όχι από την Αθήνα.

Η σύμβαση για το αεροδρόμιο των Σπάτων (Ν. 2338/95, άρθρο 3.2 περί Αποκλειστικότητας, ΦΕΚ 202Α, 14.09.95) δεν επιτρέπει ως γνωστόν τη λειτουργία άλλου αεροδρομίου με τη συνδρομή του Δημοσίου σε ακτίνα 100 χλμ. από την πλατεία Συντάγματος.⁴³ Αξίζει να μελετηθεί πώς ακριβώς νοείται η συνδρομή του Δημοσίου ή ακόμα και να ενσωματωθεί στην πορεία των διαπραγματεύσεων της επιμήκυνσης της σύμβασης με την κοινοπραξία της Hochtief η άρση του αποκλειστικού δικαιώματος, επειδή θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν κοντινά αεροδρόμια. Η δημιουργία νέου αεροδρομίου θα ήταν δυνατόν να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τον ΔΑΑ. Θα προσέλκυε LCC, θα μπορούσε να εξελιχθεί σε βάση για τη Γενική Αεροπορία και τα ιδιωτικά αεροσκάφη, αλλά και κέντρο επισκευαστικό και εκπαίδευσης, με προφανή οφέλη τόσο για τον τουρισμό, όσο και για την οικονομία γενικά.»

Αυτό που έχει αρχίσει να συζητείται είναι η δημιουργία δεύτερου αεροσταθμού στον οποίο προσανατολίζεται η διοίκηση του «Ελ. Βενιζέλος» μέσα από την επέκταση των δραστηριοτήτων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

3.9. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Ένα άλλο θέμα έχει να κάνει με τη σχέση του αεροδρομίου με τα περιφερειακά αεροδρόμια. Ως προς το ερώτημα για το ενδεχόμενο ο ΔΑΑ να συμπράξει ως υπεργολάβος με κάποιον από τους αναδόχους των περιφερειακών αεροδρομίων από τη διοίκηση ειπώθηκε ότι υπάρχει αυτό ως πιθανότητα, όπως επίσης άφησαν ανοικτή

⁴³ <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/67715b2c-ec81-4f0c-ad6a-476a34d732bd/7748148.pdf>

την πιθανότητα σύμπραξης και στην περίπτωση του διαγωνισμού για το αεροδρόμιο στο Καστέλι της Κρήτης.

Επίσης έχει λεχθεί πως το νέο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΤΕΑΑ), γνωστό και ως «σπατόσημο», θα είναι ενιαίο στα 12 ευρώ, με αποτέλεσμα πιο χαμηλό κόστος για τους επιβάτες σε χώρες εκτός της συνθήκης Σένγκεν.

Ακόμη δεν έχει διευκρινιστεί αν θα γίνει και παράταση σειράς προνομίων (όπως η απαγόρευση κατασκευής ή εκσυγχρονισμού αεροδρομίου σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων) η οποία έχει εξασφαλιστεί με την υφιστάμενη σύμβαση η «Αερολιμήν Αθηνών». Σύμφωνα, πάντως, με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία, κάθε είδους αλλαγή στη διάρκεια ή στους όρους της σύμβασης μπορεί να γίνει μόνο με νέο διαγωνισμό.

Εάν η προσπάθεια ανεύρεσης νέου επενδυτή ξεκινήσει κατά τον χρόνο λήξης της αρχικής διάρκειας, αφενός, δεν θα υπάρχει αρκετός χρόνος για κατάλληλη προετοιμασία και αφετέρου, δημιουργείται ανασφάλεια στην επενδυτική κοινότητα ως προς τις προθέσεις του Δημοσίου σχετικά με το εν λόγω περιουσιακό στοιχείο. Επιπλέον, ο υφιστάμενος διαχειριστής δεν θα έχει κίνητρο περαιτέρω μακροπρόθεσμων επενδύσεων στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για την περαιτέρω ανάπτυξη του αεροδρομίου.

Το θέμα εδώ είναι το πώς θα μπορέσουμε να προσελκύσουμε τουριστική κίνηση προς την Αθήνα, έτσι ώστε να επωφεληθεί τόσο το αεροδρόμιο όσο και η οικονομία. Αυτό θα επιτευχθεί μόνο εφόσον ο ΔΑΑ μετατραπεί σε έναν ελκυστικό και λειτουργικό κόμβο (hub) που θα προσελκύει επιβάτες οι οποίοι θα είναι διατεθειμένοι να επιμηκύνουν το ταξίδι αναψυχής τους για μερικές μέρες μένοντας στην Ελλάδα, προτού πετάξουν προς τον τελικό προορισμό τους.

3.10. ΚΑΠΟΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ

Υπάρχουν μια σειρά από ενδιαφέροντα στοιχεία που θα πρέπει να λάβουν χώρα στη νέα σύμβαση παραχώρησης και τα οποία αποτελούν πολύ θετικά της σημερινής⁴⁴.

- Το αεροδρόμιο είναι ιδιωτικού χαρακτήρα σε αντίθεση με τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας, που τα διαχειρίζεται η Πολιτική Αεροπορία, δηλαδή το κράτος.
- Η σύνθεση του ΔΣ. Τα εννέα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου έχουν την ακόλουθη κατανομή. Ο Πρόεδρος διορίζεται από το Δημόσιο. Ο Γενικός Διευθυντής από τους ιδιώτες επενδυτές. Τέσσερα μέλη του διορίζονται από το Δημόσιο, τέσσερα από τους ιδιώτες και ένα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Ο ρόλος του ένατου μέλους, το οποίο επιλέγεται με κοινή συμφωνία των υπολοίπων μελών από λίστα τριών προσώπων την οποία υποβάλλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την ΕΤΕΠ στο ΔΣ, είναι κρίσιμος. Σε περίπτωση κρίσης μεταξύ των μετόχων, ο ένατος σε πρώτη φάση διαλέγεται από τα υπόλοιπα μέλη, προκειμένου να επιτευχθεί ομοφωνία. Σπάνια μια απόφαση έχει ληφθεί με "νικητές και ηττημένους".
- Οι συνεδριάσεις του ΔΣ έχουν σαφώς προσδιορισμένο χαρακτήρα – μια κάθε μήνα – και πολύωρες, πάντα με την λογική του να καταλήγουν σε συμφωνίες με εκτεταμένες συζητήσεις ουσίας. Το ΔΣ, λοιπόν, λειτουργεί πραγματικά και ουσιαστικά.
- Το management ασκείται με τις πλέον σύγχρονες μεθόδους. Ο αυστηρός οικονομικός έλεγχος, η τεχνοκρατική αρτιότητα, η αξιολόγηση του προσωπικού, η ομαδική δουλειά, η χρήση της πληροφορικής, η νομική αρτιότητα της αντίστοιχης υπηρεσίας, η ύπαρξη ειδικού τμήματος για την περιβαλλοντική προστασία, οι επιτροπές προμηθειών κ.λπ., λειτουργούν και ανανεώνονται συνέχεια. Επιχειρηματίες που συμμετείχαν στο ΔΣ, διατύπωσαν την άποψη ότι έχει σημαντικό εκπαιδευτικό χαρακτήρα και πως θα έπρεπε να "εκπαιδεύονται" όλοι όσοι ασκούν διοίκηση".
- Η φιλοσοφία "πληρώνουν οι χρήστες" και όχι το σύνολο των φορολογουμένων, όπως συμβαίνει στις δημόσιες επιχειρήσεις, ήταν ένα ισχυρό κίνητρο, προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας του

⁴⁴<http://www.dianeosis.org/2016/02/elven/>

αεροδρομίου σε βαθμό που να καλύπτει μεγάλο μέρος των δαπανών. Και του κόστους για τους επιβάτες, που εξαιτίας αυτής της φιλοσοφίας είναι υψηλό.

- Η ΕΤΕΠ είχε προχωρήσει στην επιβολή της άσκησης της επίβλεψης σε εξωτερικό φορέα και συγκεκριμένα σε φορέα εκτός Ευρώπης. Την διάσημη Parsons. Η αυστηρότητα του ελέγχου επέφερε πλήθος σοβαρών προβλημάτων σε υπεργολαβικές εταιρείες που τα παραδοτέα τους δεν ήταν σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Για παράδειγμα ο πρώτος πυλώνας μπετόν της αίθουσας επιβατών ξηλώθηκε και ξανακατασκευάστηκε για να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της μελέτης κατασκευής και μάλιστα με δαπάνες του υπεργολάβου.

Ακόμη ζήτημα μείζονος σημασίας για την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης και την οικονομική βιωσιμότητά της είναι ο δορυφορικός αεροσταθμός (το λεγόμενο STB). Δεν συνιστά αυτόνομο terminal αλλά μία δορυφορική υποδομή του κυρίως αεροσταθμού, για αυτό και η πρόσβαση / έλεγχος γίνονται μέσω του κυρίως αεροσταθμού (MTB). Ως υποδομή ήταν πάντοτε λειτουργικά διαθέσιμο, απλά, με δεδομένη την εξέλιξη της κίνησης μέσα στην κρίση δεν υπήρχε η επιχειρησιακή αναγκαιότητα να προωθηθούν επιβάτες και εταιρείες εκεί. Αυτή τη στιγμή και μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου, από το STB επιχειρούν οι:

- Niki
- SN Brussels
- Vueling (όχι όλες οι πτήσεις της)
- Germanwings

Είναι σημαντικό να συνεχιστεί και στη νέα σύμβαση παραχώρησης, μια σειρά συντήρησης των επενδύσεων υποδομής (π.χ. σύστημα αποθήκευσης και διανομής καυσίμων, μέρος των υποδομών υπηρεσιών εστίασης εν πτήσει, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, σταθμούς ανεφοδιασμού καυσίμων, τεχνικές βάσεις επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών και εφοδίων εδάφους), προκειμένου να είναι οικονομικά βιώσιμη η εκχώρηση από την ΔΑΑ Α.Ε. σε τρίτους με τη μέθοδο BOOT. Ο ΔΑΑ επιβάλλεται να συνεχίσει τη συνεκτική και ευέλικτη οργανωτική δομή, στη διοίκηση και διαχείριση του αερολιμένα, προσανατολισμένη στους πελάτες, στην επίτευξη υψηλής ανταγωνιστικότητας και στον αποτελεσματικό έλεγχο όλων των κύριων δραστηριοτήτων και να συνεχίσει να απασχολεί εκατοντάδες εργαζομένους που σε συνολικό επίπεδο προσεγγίζουν σήμερα στον αερολιμένα τους 15.296.

Στη σύμβαση παραχώρησης που αναμένεται θα πρέπει να διατηρηθούν και να ενδυναμωθούν στοιχεία της τρέχουσας οργανωτικής δομής της εταιρείας αεροδρομίου που περιλαμβάνει κύριες επιχειρηματικές μονάδες αεροπορικών υπηρεσιών, εμπορικών δραστηριοτήτων, διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Η υποστήριξή τους έχει αναληφθεί από ειδικές μονάδες εταιρικών υποστηρικτικών υπηρεσιών, οικονομικών και χρηματοοικονομικής διαχείρισης, διαχείρισης ανθρώπινων πόρων, ασφάλειας και προστασίας, προώθησης πωλήσεων και επικοινωνίας. Η ΔΑΑ Α.Ε. έχει προχωρήσει σε μια σειρά υπεργολαβιών μέσω της ανάθεσης της παροχής υπηρεσιών (πυρόσβεσης, συντήρησης, καθαρισμού, στάθμευσης αυτοκινήτων, ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και μέρους των υπηρεσιών ελέγχων ασφαλείας και φύλαξης) σε ένα δίκτυο 18 φορέων και οργανισμών, οι οποίοι απασχολούν περίπου το 8% του συνόλου των εργαζομένων στο αεροδρόμιο. Επιπροσθέτως η εταιρεία αεροδρομίου με μακροχρόνιες συμβάσεις ορισμένου χρόνου εκχώρησε μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες σε πεπειραμένους φορείς την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών (π.χ. διαχείριση επιβατών, φορτίου ταχυδρομείου και αποσκευών), εμπορικών υπηρεσιών εντός του αεροδρομίου (π.χ. λιαν εμπόριο, εστίαση) και δικαιώματα ανάπτυξης και διαχείρισης ακίνητης περιουσίας (π.χ. ξενοδοχειακές υπηρεσίες αεροδρομίου). Στους παραπάνω φορείς απασχολείται το 43% του συνολικού εργατικού δυναμικού του αεροδρομίου. Η ΔΑΑ Α.Ε. διατήρησε τον βασικό ρόλο του φορέα συντονισμού και ελέγχου όλων των φορέων και οργανισμών που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο, εκτός βεβαίως από τους ελέγχους που εμπíπτουν στις αρμοδιότητες κρατικών αρχών, με τις οποίες και παραμένει ο κύριος μέτοχος του έργου και έτσι πρέπει να παραμένει.

Με την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης του ΔΑΑ θα πρέπει να εκπληρώνονται πολλές προϋποθέσεις για να μπορεί να είναι χρήσιμο. Είναι ανάγκη να ελέγχεται η σύμβαση για την κατασκευή και την παραχώρηση για 30 χρόνια, του «Ελευθέριος Βενιζέλος», στη γερμανική κοινοπραξία υπό την «Hochtief AG», από την Επιτροπή Ανταγωνισμού βάσει της νομολογίας UnitedBrands του ΔΕΚ (Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) περί κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης για τη μεγαλύτερη διασφάλιση των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου. Αποτέλεσμα αυτού είναι σήμερα να αποδίδονται 70 εκ. ευρώ ετησίως στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» από το «Σπατόσημο».⁴⁵ Θα αναφέρουμε διάφορες ιδέες και σκέψεις γιατί όλα αυτά δεν αποτελούν ούτε επίσημες ούτε οριστικές αποφάσεις. Υπάρχουν ιδέες ακόμα και για τη δυνατότητα επέκτασης της χρήσης του αεροδρομίου της Ελευσίνας ή Τατοΐου (ή άλλου

⁴⁵<https://www.aia.gr/el/company-and-business>

μικρού αεροδρομίου στην Αττική ή στην Ανατολική Πελοπόννησο) τόσο για πτήσεις εμπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, όσο και τσάρτερ, στα πλαίσια ενός πιθανού ΣΔΙΤ (Περιφέρειας ή Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ιδιώτη επενδυτή), σύμφωνα με το πρότυπο του αεροδρομίου Charleroi του Βελγίου. Αυτό πρέπει να αναφερθεί γιατί υπάρχει μια λανθασμένη αντίληψη, που επικρατεί στο θέμα αυτό με βάση την οποία η σύμβαση που υπέγραψε η κυβέρνηση με τους Γερμανούς για το «Ελευθέριος Βενιζέλος» και κυρώθηκε με τον νόμο 2338/1995, δεν επιτρέπει την λειτουργία άλλου αεροδρομίου σε ακτίνα 100 χλμ. από την Πλατεία Συντάγματος. Όμως να επισημάνουμε πως ο νόμος προβλέπει ότι (Άρθρ. 3.2) *«Ουδέν νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο θα αναπτυχθεί ή βελτιωθεί ή αναβαθμιστεί με την συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να καταστεί διεθνές αεροδρόμιο, εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας»*. Το ανωτέρω έχει τη σημασία πως χωρίς την συνδρομή του Δημοσίου, μπορούν να λειτουργήσουν όσα αεροδρόμια θελήσει κάποιος, σε οποιοδήποτε σημείο του Λεκανοπεδίου.

Μια καλή περίπτωση θα μπορούσε να είναι και η δημιουργία αεροδρομίου χαμηλού κόστους, το οποίο να μπορεί να παραχωρηθεί π.χ. για μια 20ετία, εξασφαλίζοντας στο Δημόσιο άμεσο οικονομικό όφελος, ιδιαίτερα μέσα από την αύξηση του τουριστικού ρεύματος (τουλάχιστον κατά 3 εκατομμύρια νέους τουρίστες ετησίως) και σε δεύτερο επίπεδο στη κτηματαγορά (π.χ. 1,5εκ Βρετανοί έχουν παραθεριστική κατοικία στη Γαλλία εξαιτίας της ύπαρξης αεροπορικής σύνδεσης με εταιρείες χαμηλού κόστους).

Μια άλλη σημαντική διάσταση που θα πρέπει να υπάρχει στη νέα σύμβαση παραχώρησης είναι πως οι χρεώσεις προς τους χρήστες στο σύνολό τους να μην είναι υψηλότερες μέσο όρο των χρεώσεων των 3 πιο φθηνών διεθνών αεροδρομίων την Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ήδη οι εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά και άλλες (charters) έχουν εκφράσει ενδιαφέρον να δρομολογήσουν πτήσεις στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην Αθήνα υπό μία προϋπόθεση: Να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν κάποιο φτηνό αεροδρόμιο στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής ή να προχωρήσει σε δραστική μείωση των χρεώσεων του το «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο παρά την οικονομική κρίση, θεωρείται από τα ακριβότερα παγκοσμίως, ενώ υπάρχουν και καταγγελίες επαγγελματιών που έχουν φθάσει ως τον πρωθυπουργό (π.χ. Ομοσπονδία Ξενοδόχων του Αργοσαρωνικού) για μεγάλη πτώση των δραστηριοτήτων τους, λόγω έλλειψης επαρκών πτήσεων τσάρτερ στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο για οικονομικούς λόγους.

3.11. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΑ

Μια σύμβαση παραχώρησης⁴⁶ η οποία αφορά ουσιαστικά σε μια μορφή συνεργασίας ανάμεσα στο ιδιωτικό και το Δημόσιο τομέα προκειμένου να είναι άρτια και ελκυστική και από τα δύο εμπλεκόμενα μέρη πρέπει να διέπεται από κάποιες βασικές αρχές που θα επιτρέπουν τη χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου είτε κατασκευής είτε λειτουργίας:

- Πολύ χαμηλή συμμετοχή χρηματοδότησης του Δημοσίου.
Το Ελληνικό Δημόσιο επιβάλλεται να συμμετέχει στη χρηματοδότηση αυτών των έργων με όσο το δυνατόν πιο μικρό δυνατόν ποσοστό συμμετοχής (έως και μηδενικό). Σε περίπτωση όπου το Δημόσιο καταβάλλει μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης τότε δεν υπάρχει κανένα ουσιαστικό όφελος και λόγο να κατασκευάσει έργα με τη συγκεκριμένη μέθοδο, καθώς ο κύριος λόγος που επιθυμεί τις συμβάσεις παραχώρησης είναι να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα και η μεταφορά των ποσών τα οποία επρόκειτο να δοθούν σε αυτά τα έργα σε άλλα έργα εξίσου σημαντικά για την κοινωνία αλλά μη βιώσιμα.
- Ελεγχόμενη ανάληψη δεσμεύσεων από το Δημόσιο.
Αυτά τα έργα προκειμένου να προσελκύσουν τον ιδιωτικό τομέα επιβάλλεται να είναι απολύτως βιώσιμα. Με δεδομένο το λειτουργικό και κατασκευαστικό κόστος που είναι με κάποια καλή προσέγγιση εκτιμώμενο, αυτό το οποίο μπορεί να διαφοροποιήσει την απόδοση, αλλά βασικά τη βιωσιμότητας της επένδυσης είναι τα μελλοντικά έσοδα τα οποία έχουν να κάνουν ουσιαστικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο. Είναι σκόπιμο κατά συνέπεια το Δημόσιο το οποίο επιθυμεί είτε με τη μία είτε με την άλλη μέθοδο να κατασκευάσει το έργο για τους πολίτες του να αναλάβει ένα μεγάλο μέρος του κυκλοφοριακού, άρα και επιχειρηματικού κινδύνου. Ο κίνδυνος αυτός όμως θα πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένος και από το ρίσκο που είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν οι υποψήφιοι παραχωρησιούχοι, όσο και από την αποδοχή αυτού από το Ελληνικό Δημόσιο και από τους λοιπούς χρηματοδότες. Στην περίπτωση κατά την οποία ο ανάδοχος επιθυμεί απόδοση μετοχικού κεφαλαίου πάνω από τα ισχύοντα στην αγορά επίπεδα (μεγάλη απόδοση) τότε οι δεσμεύσεις που θα πρέπει να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο να είναι μειωμένες και αντιστρόφως.
- Ενιαίο Νομοθετικό Πλαίσιο.

⁴⁶http://library.tee.gr/digital/m2070/m2070_christakos.pdf

Είναι ανάγκη οι συμβάσεις αυτές να διέπονται από ένα νομοθετικό πλαίσιο ενιαίο και σταθερό το οποίο να εξασφαλίζει τόσο τον ανάδοχο, όσο και τα πιστωτικά ιδρύματα τα οποία χρηματοδοτούν το έργο από προβλήματα που ίσως να προκύψουν μέσα από πιθανές αλλαγές κυβερνήσεων και των στάσεων που αυτές κρατούν στα έργα, αλλά και από ενδεχόμενες ελλείψεις σε διάφορα σημεία των συμβάσεων.

- Ανώτατα Προκαθορισμένα Τέλη.

Τα έργα αυτά κατασκευάζονται κυρίως για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πολιτών, επομένως είναι απαραίτητο να ορίζονται μέσα από τη σύμβαση με σαφήνεια τα μέγιστα επιτρεπόμενα τέλη που θα επιβληθούν στους χρήστες της υποδομής, διότι υπάρχει ενδεχόμενο η κατασκευή ενός έργου να παρέχει μονοπωλιακές ή σχεδόν μονοπωλιακές υπηρεσίες (Διεθνές Αεροδρόμιο Σπάτων, Αττική Οδός, κλπ.) και ο παραχωρησιούχος να προβεί σε κινήσεις αισχροκέρδειας προς τους πολίτες που θα θελήσουν να χρησιμοποιούν το έργο.

- Επίβλεψη Κατασκευής από το Ελληνικό Δημόσιο.

Η κατασκευή των έργων αυτών είναι απαραίτητο να πραγματοποιείται από κατάλληλα εκπαιδευμένους μηχανικούς του Ελληνικού Δημοσίου, οι οποίοι θα προβαίνουν σε πλήρη έλεγχο την ποιότητα των κατασκευών με γνώμονα το όφελος του Δημοσίου. Κάτι που μπορεί να συμβεί ακόμα και σε χώρες που δεν διακρίνονται για αντίστοιχη κουλτούρα ώστε η δημοπράτηση και η ανάθεση αυτών των έργων όπως γίνεται αντιληπτό να μην πραγματοποιείται μέσα από την απλή διαδικασία του μειοδοτικού διαγωνισμού, αλλά αντίθετα μέσα από διαπραγματεύσεις και δεσμεύσεις οι οποίες αναλαμβάνονται τελικά και από τον ιδιωτικό και από τον Δημόσιο τομέα. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο να υπάρχει στελέχωση των υπηρεσιών αυτών με κατάλληλα κυβερνητικά στελέχη εκπαιδευμένα και καταρτισμένα να χειριστούν δύσκολες διαπραγματεύσεις και αποφάσεις οι οποίες πολλές φορές είναι καθοριστικής σημασίας.

- Εκπόνηση Μελετών Βιωσιμότητας.

Ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα των συμβάσεων παραχώρησης είναι η εκπόνηση σοβαρών και αναλυτικών μελετών βιωσιμότητας εκ των προτέρων, προκειμένου να είναι γνωστή τόσο η απαίτηση του μελλοντικού κυκλοφοριακού φόρτου για την εξασφάλιση μιας βιώσιμης επένδυσης, αλλά σε ταυτόχρονη βάση και η ελαστικότητα της τιμής των διοδίων σε σχέση με τις απαιτήσεις τόσο των ιδιωτών, όσο και του Δημοσίου.

Μια ακόμα σημαντική παράμετρος που μπορεί και πρέπει να εξεταστεί στη νέα σύμβαση παραχώρησης του ΔΑΑ είναι η οργάνωση και η διευθέτηση των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες. Αυτό είναι κάτι που συνηθίζεται σε μεγάλα και σύγχρονα διεθνή αεροδρόμια.

Οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, το 2015, οδήγησαν σε αύξηση της παραγωγής του φωτοβολταϊκού πάρκου κατά περίπου 3,0%.

Αξίζει, ωστόσο, να σημειωθεί πως ο αντίστοιχος ρυθμός ανάπτυξης του 2015 ήταν πιο υψηλός από το προηγούμενο έτος, διότι το 2014 το ελληνικό δημόσιο, με το Ν. 4252/2014, επέβαλλε αναδρομική έκπτωση για την παραγωγή του έτους 2013, η οποία επηρέασε τα έσοδα του 2014.

Είναι χαρακτηριστικό στην εποχή μας η αξιοποίηση που μπορεί να επέλθει σε αεροδρομικούς χώρους. Οι περιοχές γύρω από τα αεροδρόμια έχουν γίνει μαγνήτες για τα κεντρικά γραφεία διοίκησης μεγάλων εταιρειών, κέντρα συνεδρίων, γραφεία πολυεθνικών εταιρικών αντιπροσωπειών που χρειάζονται στελέχη και προσωπικό να αναλαμβάνει την ευθύνη πολλών ταξιδιών σε μακρινούς προορισμούς.

Αυτοί που ταξιδεύουν με σκοπό την εργασία (business travelers) επωφελούνται σημαντικά από τη γρήγορη πρόσβαση σε κομβικά αεροδρόμια, επειδή διαθέτουν μεγαλύτερο εύρος επιλογών σε πτήσεις, προορισμούς και ευελιξία στον επανασχεδιασμό του προγράμματος των πτήσεων τους. Πιο πολύ για εταιρείες που εξειδικεύονται στις τεχνολογίες επικοινωνιών και πληροφορικής, καθώς και για άλλες εταιρείες υψηλής τεχνολογίας η πρόσβαση στους αερολιμένες θεωρείται καθοριστική. Οι επαγγελματίες του χώρου κινούνται αεροπορικώς 400% πιο συχνά από τους άλλους εργαζόμενους. Ήδη στις ΗΠΑ πολλές εταιρείες του χώρου μετοικίζουν στον ζωτικό χώρο των αεροδρομίων όπως στο WashingtonDulles στη Virginia (που περιέχει τόσους γραφειακούς και εμπορικούς χώρους όσους περίπου φιλοξενεί και η καρδιά της περιφέρειας της Columbia) ή κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων που οδηγούν στο ChicagoO'Hareairport.

Υπάρχει όμως και μια νέα τάση σε διεθνές επίπεδο που πρέπει να αξιοποιήσει ο ΔΑΑ. Η αεροτρόπολις⁴⁷ αναδεικνύεται ως χαρακτηριστική τάση εξέλιξης πολλών αεροδρομίων στον 21ο αιώνα. Διαπιστώνεται ιδιαίτερα στις σχεδιαστικές προθέσεις

⁴⁷<http://www.aerotropolis.com/>

νέων μεγάλων αερολιμένων. Είναι ολοφάνερη και στα πιο παλαιά αεροδρόμια, περιοριζόμενη μόνο λόγω του κορεσμού των επιτρεπτών δυνατοτήτων της περιοχής όπου αναπτύσσεται. Η επίδραση της στην πολεοδομική δυναμική είναι φανερή. Η στρατηγική σημασία της στον ανταγωνισμό μεταξύ ισχυρών πόλεων είναι αποφασιστική. Τα αεροδρόμια συνιστούν σημαντικούς καταλύτες για τη μετάβαση του «συστήματος» στην επόμενη γενιά. Ασκώντας την επιρροή τους στις σύγχρονες πόλεις μεταβάλλουν σταδιακά την υπάρχουσα κατάσταση σχηματοποιώντας δομές με άλλη αφετηρία. Αυτή η παγκόσμια τάση δεν αφορά στο μακρινό μέλλον και ήδη πολλά αεροδρόμια επενδύουν στον τομέα ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας τους. Προσπαθώντας να γίνουν πιο ανταγωνιστικά και να αυξήσουν τα έσοδά τους, παράγουν «πυκνώσεις αστικότητας» απομακρυσμένες από τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων. Ήδη, ο αερολιμένας Ελ. Βενιζέλος έχει αναπτύξει και με σταδιακό τρόπο υλοποιεί ένα σενάριο δημιουργίας αεροδρομικής πόλης που στοχεύει να μετατρέψει την εικόνα του αεροδρομίου από έναν συμβατικό συγκοινωνιακό κόμβο, σ' έναν προορισμό επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Τα μεγαλόπνοα σχέδια για γιγάντιες και πολυτελείς εγκαταστάσεις με χαρακτήρα υπερβολής και επίδειξης, κλονίζονται σήμερα, καθώς οι οικονομίες της Μ. Ανατολής, της Ασίας και όχι μόνο αντιμετωπίζουν προβλήματα. Ωστόσο, το όραμα της αεροτρόπολης αποτελεί βασικό πυλώνα οικονομικής ανάπτυξης. Στο νέο περιβάλλον της οικονομικής κρίσης η αεροτρόπολη πρέπει να προσαρμοστεί σε μια πιο ουσιαστική και μελετημένη εφαρμογή.

Ως προς ζητήματα προοπτικής ΔΑΑ,ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, στα δεκαπέντε χρόνια λειτουργίας του, παρουσιάζει ικανοποιητικά επίπεδα αεροναυτιλιακής κίνησης, ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και αποτελεσματικής εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών. Η απόδοση που έχει σε οικονομικό επίπεδο, σε συνδυασμό και με την ταχεία ανάπτυξη των μη- αεροναυτιλιακών δηλαδή των εμπορικών του υπηρεσιών, κατατάσσει τον ΔΑΑ ανάμεσα στους πλέον αποδοτικούς ευρωπαϊκούς αερολιμένες στην κατηγορία του. Η συνέχιση αυτής της πορείας εξαρτάται από την αποτελεσματικότητα του στρατηγικού σχεδιασμού του ΔΑΑ αλλά και την ταχύτητα με την οποία προσαρμόζεται στις διαμορφούμενες ανάγκες της αερομεταφορικής αγοράς της ευρύτερης περιοχής σε συνδυασμό με τον ρόλο τον οποίο διαδραματίζει η Ελλάδα ως βασικός παίκτης στις αναπτυσσόμενες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, των Βαλκανίων και της Μέσης Ανατολής.

Ο ΔΑΑ επιβάλλεται να επωφεληθεί από τις μεγάλες επενδύσεις του σε υποδομές και την επάρκειά του σε χωρητικότητα υποδοχής και εξυπηρέτησης πτήσεων και

επιβατών, αλλά και τις αντίστοιχες αυξημένες δυνατότητές του για την εξυπηρέτηση φορτίου και ταχυδρομείου.

Θα κάνουμε μια χρήσιμη ανάλυση και μέτρηση των οικονομικών επιπτώσεων του ΔΑΑ. Ωστόσο, για να υπάρξει αντιμετώπιση των προκλήσεων του μέλλοντος, αλλά και για την ανταπόκριση στην σταδιακή αύξηση της κίνησης, ο ΔΑΑ έχει καταρτίσει επενδυτικό πλάνο προσαρμογής των υποδομών του και ανάπτυξης του αεροδρομίου καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου διαχείρισης (1996-2026), με στόχο να διατηρεί κάθε στιγμή τη βέλτιστη χωρητικότητα που να διατίθεται για τους αναπτυσσόμενους και τους νέους πελάτες. Το πρόγραμμα επενδύσεων σε υποδομές της περιόδου 2008-2025 εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε περίπου € 1,9 δισεκατομμύρια. Στις μη-αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, οι βασικές στρατηγικής σημασίας προτεραιότητες, όπως ο εμπλουτισμός των εμπορικών υπηρεσιών με νέα προϊόντα και προμηθευτές, η μεγαλύτερη ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών του ΔΑΑ προς άλλους φορείς και αεροδρόμια, είναι απολύτως συμβατές με ένα σύγχρονο μοντέλο ανάπτυξης. Προς την κατεύθυνση αυτή αναμένεται να συμβάλει η λειτουργία του νέου εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου (ήδη από τον Ιανουάριο 2009), ενός από τα ελάχιστα που διαθέτει η χώρα (50.000 τ.μ. εκθεσιακοί χώροι και αίθουσες συνεδρίων 700 ατόμων) αλλά και η πώληση υπηρεσιών στον τομέα της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, που θα κεφαλαιοποιήσει την τεχνογνωσία που αποκτήθηκε στη διάρκεια των ετών. Ιδιαίτερης σημασίας δείγμα προσαρμογής της εταιρείας στις πιο σύγχρονες αντιλήψεις εταιρικής διακυβέρνησης και καινοτόμων δράσεων είναι και τα προγράμματα δράσεων τα οποία σχετίζονται με την Εταιρική Υπευθυνότητα. Τα ειδικά προγράμματα δράσεων για την Κλιματική Αλλαγή περιλαμβάνουν πλήθος ενεργειών οι οποίες αποσκοπούν στη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέσα από τη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα κτίρια και στις υποδομές, της σταδιακής μετατροπής του στόλου επιχειρησιακών οχημάτων από βενζινοκίνητα σε τεχνολογίας φυσικού αερίου ή «υβριδικά», του προγράμματος ανακύκλωσης απορριμμάτων (4.846 τόνοι ανακυκλώθηκαν το 2007 – 34% του συνόλου), του προγράμματος για την εξοικονόμηση ενέργειας και για άλλες δράσεις. Οι σχετικές πρωτοβουλίες της Εταιρείας Αεροδρομίου αναγνωρίζονται από την ελληνική και διεθνή αγορά, ενώ ενδεικτικές είναι οι βραβεύσεις Greenlight και Greenbuilding τις οποίες έλαβε ο ΔΑΑ για τη συνεπή και υπεύθυνη στάση του στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Για τις τοπικές Κοινότητες εφαρμόζεται ειδικό πρόγραμμα δράσεων, το οποίο έχει να κάνει με την καλλιέργεια σχέσεων εμπιστοσύνης και αρμονικής συνύπαρξης.

Με δράσεις οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση των υποδομών σε δρόμους, σχολεία, κέντρα υγείας κλπ., αλλά και με προωθητικές ενέργειες για την ενίσχυση της απασχόλησης και του τοπικού Πολιτισμού, η Εταιρεία Αεροδρομίου αποβλέπει σε σημαντική παρουσία στην περιοχή και συμμετοχή Εταιρικού Πολίτη στην αναβάθμιση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων. Η έννοια του Εταιρικού Πολίτη για την Εταιρεία Αεροδρομίου καθορίζεται ακόμα από τις δράσεις για την προώθηση του Ελληνικού Πολιτισμού μέσα στους χώρους του Αεροδρομίου, όπως τις εκθέσεις εικαστικών τεχνών και τη λειτουργία του Αρχαιολογικού Μουσείου. Τέλος, η στρατηγική Εταιρικής Υπευθυνότητας προβλέπει την ενδυνάμωση της διαφάνειας στη μέτρηση και επικοινωνία της επίδρασης της Εταιρείας Αεροδρομίου, μέσω της εφαρμογής διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων (όπως οι οδηγίες του GlobalReportingInitiative) και η ανάληψη σχετικών πρωτοβουλιών (όπως η συμμετοχή στο πρόγραμμα GlobalCompact των Ηνωμένων Εθνών). Η διακριτή θέση της Εταιρείας Αεροδρομίου στον τομέα της Εταιρικής Υπευθυνότητας αναγνωρίζεται με την κατάταξή της στην 4η θέση ανάμεσα στις 100 πιο μεγάλες εταιρείες της Ελλάδας από την έρευνα AccountabilityRating

Τα δύο-τρίτα (64%) της συνολικής απασχόλησης ενός αεροδρομίου προέρχονται από τις αεροπορικές εταιρείες και τις εταιρείες συντήρησης αεροσκαφών, σχεδόν 14% προέρχεται από τις εταιρείες διαχείρισης των αεροδρομίων, 12% από το λιανεμπόριο και τις εταιρείες εστίασης, 6% από τις αρχές ελέγχου αεροπορικής κίνησης και 4% προέρχεται από εταιρείες διαχείρισης καυσίμων, μεταφοράς εμπορευμάτων και υπηρεσιών σχετικών με υποστήριξη εδάφους. Τα παραπάνω ποσοστά αλλάζουν σημαντικά έως και εντελώς ανάλογα με το μοντέλο διαχείρισης του αεροδρομίου. Για παράδειγμα, το τελευταίο ποσοστό (4%) είναι ασφαλώς πολύ πιο υψηλό στην περίπτωση του ΔΑΑ και είναι δυνατόν να ξεπεράσει το 50% σε ορισμένα αεροδρόμια στα οποία έχει επιλεγεί μοντέλο πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς και κατ' ακολουθία ελεύθερης πρόσβασης παροχών.

Με βάση τις έως σήμερα έρευνες και μελέτες⁴⁸, το συνολικό αποτέλεσμα της επίδρασης ενός διεθνούς ευρωπαϊκού αεροδρομίου (άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις) στην εθνική οικονομία, μετρούμενο ως ποσοστιαία συμμετοχή της συνολικής αξίας παραγωγής ή της συνολικής προστιθέμενης αξίας (valueadded) στο ΑΕΠ, κυμαίνεται μεταξύ του 1,4 και 2,5% του ΑΕΠ της χώρας εγκατάστασής του.

⁴⁸<http://www.msl.aueb.gr/files/el.ven.rep.pdf>

Σε επίπεδο τεχνολογίας θα μπορούσαν ενδεχομένως να προβλεφθούν στη νέα σύμβαση παραχώρησης τα εξής.

- Διατήρηση υψηλής διαθεσιμότητας υποδομών πληροφοριακών συστημάτων και δικτύων (δηλ. ενσύρματων και ασύρματων) για την υποστήριξη των λειτουργιών του αεροδρομίου – CUSS, CUPPS, MUFID, δημόσια ασφάλεια/αστυνομία, εισιτήρια, παραλαβή αποσκευών, παραχωρήσεις, κλπ.
- Υλοποίηση μιας κλιμακώσιμης, υψηλής ταχύτητας και προσαρμοστικότητας υποδομής δικτύου layer 2 / layer 3 - για να υποστηριχθεί κυκλοφορία IP και οι επικοινωνίες του αεροδρομίου σε πραγματικό χρόνο (VoIP, CCTV IP κυκλοφορία βίντεοπαρακολούθησης, SIP enabled εφαρμογές κλπ.), και της κυκλοφορίας IP και επικοινωνιών σε μη πραγματικό χρόνο, κλπ.
- Διατήρηση ετήσιας συμμόρφωσης PCI DSS v2.0 – απαιτεί ετήσιες ενημερώσεις εκπαίδευσης σε θέματα που έχουν να κάνουν με ασφάλεια και συμμόρφωση με το Ερωτηματολόγιο Αυτοαξιολόγησης PCI DSS v2.0.
- Παροχή συνεχιζόμενης υποστήριξης στα θέματα πληροφορικής και τεχνική υποστήριξη για τους συνεργάτες και τους τελικούς χρήστες του αεροδρομίου – χρειάζεται ένα μοντέλο παροχής υπηρεσιών όπως γραφείου τεχνικής υποστήριξης, κέντρου διαχείρισης δικτύου IT και υπηρεσίας απόκρισης σε περίπτωση συμβάντος ασφαλείας IT, για την υποστήριξη όσων είναι συνεργάτες , τελικοί χρήστες και εσωτερικοί πελάτες και μισθωτοί του αεροδρομίου σε όλες τις προκλήσεις στους τομείς των πληροφοριακών συστημάτων, της φυσικής ασφαλείας, και της ασφαλείας των δικτύων IT.

Μεγιστοποίηση των κεφαλαιακών (CAPEX) και λειτουργικών (OPEX) δαπανών από διάφορες πηγές χρηματοδότησης - στο σύγχρονο περιβάλλον IT και ασφαλείας αεροδρομίων, το ζητούμενο δεν είναι η επίτευξη απόδοσης της επένδυσης (ROI), αλλά οι εξυπνότερες κινήσεις αναφορικά με βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες δαπάνες. Η συμμετοχή σε ευκαιρίες χρηματοδότησης από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση των ΗΠΑ, όπως και ο εντοπισμός νέων πηγών χρηματοδότησης, είναι μια συνεχής πρόκληση που αντιμετωπίζουν τα αεροδρόμια σήμερα.

Σε κάθε περίπτωση το ΕΛΒ ως προς τις δαπάνες και τα έσοδά του καλύπτει τα έξοδα του και τις ανάγκες ανακτήσεως των επενδυτικών δαπανών οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί έως σήμερα για τη λειτουργία του και την προσφορά των πολύ υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που προσφέρει σε όλη την περίοδο των επομένων 30 ετών. Η προσφορά υψηλής ποιότητας υπηρεσιών έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετες δαπάνες για το αεροδρόμιο και επιβάλλουν υψηλότερες χρεώσεις στις αεροπορικές

εταιρίες. Από την άλλη πλευρά όμως μπορεί να συνεπάγονται σημαντική οικονομία για τις εταιρίες σε χρόνο προσγειώσεως και απογειώσεως, πιο μικρές καθυστερήσεις και πολύ καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών στο αεροδρόμιο. Το ΕΛΒ φροντίζει τις εταιρίες και τους επιβάτες, διότι ξοδεύει χρήματα για τον σκοπό αυτό τα οποία πρέπει να ανακτήσει. Στην περίπτωση που επιβάλλει χαμηλότερα τέλη χρήσεως, αυτό θα συνεπάγεται πιθανότατα μειωμένες δυνατότητες πραγματοποίησης των επενδύσεων που το διατηρούν στο σημερινό του επίπεδο δυναμικότητας και προσφοράς υπηρεσιών. Σε μία τέτοια περίπτωση δεν είναι βέβαιο ότι θα είναι σε θέση να προσελκύσει περισσότερες εταιρίες και περισσότερους επιβάτες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην διπλωματική εργασία έγινε προσπάθεια οικονομικής αξιολόγησης ενδεχόμενης επέκτασης της σύμβασης παραχώρησης του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος.

Στη σημερινή δύσκολη περίοδο, είναι περισσότερο από ποτέ αναγκαίο ο ΔΑΑ να συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην ανάπτυξη της Αθήνας και της Ελλάδας όχι μόνο στο τουριστικό αλλά και στο γενικότερο οικονομικό περιβάλλον και επίπεδο. Οι επενδύσεις στον ΔΑΑ σε συνδυασμό με την προσδοκώμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης θα επιδράσουν θετικά, στην Αθήνα καθώς αναμένεται σταδιακή ανάπτυξη της γύρω περιοχή του αεροδρομίου με υψηλού επιπέδου υποδομές αλλά και δημιουργία νέων επιχειρήσεων συνεπώς και νέων θέσεων εργασίας.

Ποιο αναλυτικά, τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω μελέτη είναι τα εξής:

- Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος από το 2001 έχει δώσει μια άλλη διάσταση στον τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Διαθέτει πλήθος θετικών σημείων και τα βασικότερα αρνητικά του συνδέονται με το ύψος των χρεώσεων του τις οποίες και επιβάλλει σε εταιρείες και αεροσκάφη. Το παραπάνω είναι αποτέλεσμα βέβαια συγκεκριμένης σύμβασης που δύσκολα ανατρέπεται αυτή τη στιγμή χωρίς μεγάλες αλλαγές.
- Ο ΔΑΑ θεωρείται ισχυρός πόλος οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης σε τοπική και εθνική κλίμακα καθώς αποτελεί ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο, με προνομιακή γεωγραφική θέση, υπερσύγχρονη τεχνολογική υποδομή και υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.
- Το αεροδρόμιο της Αθήνας θεωρείται από τα πιο ισχυρά «brand» με άμεση συνέπεια την συνεχώς αυξανόμενη κίνηση επιβατών.

Απαντώντας, λοιπόν, στο ερώτημα αν είναι προσοδοφόρα η παράταση της σύμβασης του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος πρέπει να επισημανθεί ότι επιβάλλεται να ρυθμιστούν και να λυθούν μια σειρά αδυναμιών ώστε να είναι αποδοτικότερο και ανταγωνιστικότερο για τη διεθνή αεροπορική κοινότητα και να συνεχίσει να είναι κερδοφόρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Περιοδικό Infocom Τεύχος 14, Μάρτιος 2005
2. Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII
3. Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII
4. Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1, παρ. 4
5. Άρθρο 17 της Οδηγίας 2004/18 και αντίστοιχα Άρθρο 16, του Ν.12(Ι)2006
6. Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ], Άρθρο 1 και Ν.12(Ι)2006 Κεφάλαιο VII
7. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 91, 12.4.2008
8. Απόφαση της 22ας Ιουνίου 1993, υπόθεση C-243/89, Storebaelt, αιτιολογική σκέψη 37
9. Απόφαση της 25ης Απριλίου 1996, υπόθεση C-87/94, BusWallons. Βλέπε επίσης την απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1998, Τα-203/96, EmbassyLimousines&Services
10. Οδηγία 2004/17/ΕΚ
11. Οδηγία 2004/18/εκ
12. 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005.
13. Polyzos S. and Georgiadou M, 2003, 'Investigation of manufacture possibility of irrigation works with the method of co-financing', In Management of aquatic resources and sustainable growth of Thessaly
14. Tiong and Jahidul, 1997, Article in Journal of Construction Engineering and Management 123(1), March και
15. Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη, 2003, Συμμετοχή Ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση, ΚΕΠΕ, Αθήνα

ΠΗΓΕΣ

1. http://www.aia.gr/userfiles/1c1ae135-47ac-4976-86e4-2ce565b646c1/123055_DAA_305.pdf
2. <http://www.hradf.com/el/portfolio/athens-international-airport>
3. http://www.aia.gr/ebooks/EUASStudyGR/brochure_greek_final.pdf, σελ 8
4. https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/PAX2016_AugGR.pdf
5. http://sete.gr/fileuploads/entries/Online%20library/GR/0809_AlphaBank_OikonDel tio2008.pdf, σελ. 8
6. <https://www.aia.gr/el/company-and-business/commercial-activities/it-and-t>
7. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0037:EN:HTML, οδγγία 93/37/εοκ>
8. www.publicprocurementguides.treasury.gov
9. <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20070766FIN.do#dossier-COD20070280>
10. http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/index_en.htm
11. <http://www.capital.gr/story/3108010>
12. <http://www.kathimerini.gr/844832/>
13. www.euro2day.gr/news/economy/
14. www.taxheaven.gr/news/news/view/id/28809
15. <https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/anakoinwsh>
16. www.msl.aueb.gr/files/el.ven.rep.pdf
17. <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=10>
18. https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/163556_2007_Passengers_GR.pdf
19. https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/GR_pax_traffic2013.pdf

20. [https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/PAX GR 2014 Final.pdf](https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/PAX_GR_2014_Final.pdf)
21. [https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/passengerTraffic2016 SepGR.pdf](https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/passengerTraffic2016_SepGR.pdf)
22. <https://www.aia.gr/el/company-and-business/press-and-Media/press-office/press-releases/an-athens-university-of-economics-and-business-study>

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας1: Κόστος κατασκευής αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος και πηγές κεφαλαίων

Πίνακας 2: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2007-2013. Ιστοσελίδα του ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

Πίνακας 3: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2013-2014. Ιστοσελίδα του ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

Πίνακας 4: Συγκριτική μελέτη επιβατικής κίνησης 2015-2016. Ιστοσελίδα του ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

Πίνακας 5: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως 2015. Ιστοσελίδα ΔΑΑ Στατιστικά Στοιχεία

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία αύξηση μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα (ανά πενταετία, σε Grkm). ΣΕΤΕ Οικονομικό Δελτίο 2008

Διάγραμμα 2: Οικονομικές επιπτώσεις από τη Λειτουργία Αεροδρομίων – Ευρωπαϊκοί Μέσοι Όροι. Έρευνα YorkAviationConsulting,

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Η συνεισφορά του Διεθνούς ΑερολιμέναΑθηνών στην Ελληνική οικονομία ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΕΛΕΤΗ 2013. Σελ 8

Εικόνα2: Η συνεισφορά του Διεθνούς ΑερολιμέναΑθηνών στην Ελληνική οικονομία ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΕΛΕΤΗ 2013. Σελ 8

Εικόνα3: Διεθνής ΑερολιμέναςΑθηνών