



**ΣΧΟΛΗ**  
**ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**Τα αποτελέσματα από την ιδιωτική διαχείριση των ελληνικών  
αεροδρομίων - Αξιολόγηση διαχείρισης από την έναρξη των συμβάσεων  
παραχώρησης έως σήμερα**

---

**Εμμανουήλ Φραγκάκης (Α.Μ. 2013010060)**

**Τριμελής Επιτροπή:**

- **Καθηγητής: κ. Βασίλης Μουστάκης (επιβλέπων)**
- **Καθηγητής: κ. Γεώργιος Σταυρουλάκης (μέλος)**
- **Δρ. Μαρία Μπακατσάκη , ΕΔΙΠ (μέλος)**

**ΧΑΝΙΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2020**



## Ευχαριστίες

Πριν από την παρουσίαση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω ορισμένους ανθρώπους, οι οποίοι συνετέλεσαν στην πραγματοποίησή της.

Αρχικά, θέλω να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Βασίλη Μουστάκη για την εμπιστοσύνη και την καθοδήγησή του, ώστε να καταφέρω, με τις χρήσιμες υποδείξεις του, να φτάσω σε μία κατά το δυνατόν πιο άρτια παρουσίαση της εργασίας μου, καθώς και τη Δρ. Μαρία Μπακατσάκη για τη βοήθεια και την υποστήριξή της.

Ευχαριστώ τη νονά (Μαρία Μαρκάκη) και το νονό μου (Γιάννη Δημοτίκαλη), οι οποίοι πάντα με τις ιδέες τους με εμπνέουν και με καθοδηγούν.

Τέλος, δεν θα μπορούσα να μην ευχαριστήσω την οικογένειά μου, που ήταν δίπλα μου σε κάθε μου βήμα.



## Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	iii
Κατάλογος πινάκων .....	vii
Κατάλογος σχημάτων.....	vii
<b>Περίληψη.....</b>	<b>1</b>
.....	2
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>3</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....</b>	<b>5</b>
1.1 Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – Η ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ...	5
1.2 ΕΝΝΟΙΑ – ΟΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ .....	6
1.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΜΕΣΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ:.....	7
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ .....	7
1.4 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....</b>	<b>11</b>
ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ – Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ .....	11
2.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ .....	11
2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	14
2.2.α Πλεονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης.....	14
2.2.β Μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης.....	16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....</b>	<b>17</b>
Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	17
3.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	17
3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....	18
3.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ .....	18
3.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ – Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....	22
3.5 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ <sup>8</sup> .....	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 .....</b>	<b>25</b>
Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ 14 ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ .....	25
4.1 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	25
4.2 ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	26
4.3 Η ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ.....	30
4.4 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ Fraport Greece (FG) .....	34

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b> .....	40
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	40
5.1 ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ <sup>29</sup> .....	40
❖ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ .....	42
❖ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΤΗ .....	43
❖ ΡΟΛΟΣ Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας & Πολεμικής Αεροπορίας .....	43
❖ ΑΜΟΙΒΕΣ, ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΕΛΗ .....	43
❖ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ .....	45
❖ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ .....	46
❖ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	46
❖ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	47
❖ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ .....	47
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b> .....	49
Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ FRAPORT .....	49
6.1 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ & ΠΤΗΣΕΙΣ .....	49
6.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ 14 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ .....	59
6.3 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ .....	61
6.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΕΩΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ.....	66
Fraport Greece A .....	66
Fraport Greece B .....	68
Fraport Greece Διαχειρίστρια Εταιρία, FGM (Management) .....	69
Χρηματοοικονομικοί Δείκτες ( <a href="https://www.fraport-greece.com">https://www.fraport-greece.com</a> ) .....	71
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7</b> .....	73
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
7.1 SWOT ANALYSIS των συμβάσεων παραχώρησης.....	73
7.2 Συνολική Αξιολόγηση .....	78
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	91
ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ.....	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	94
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	95
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ .....	96

Κατάλογος πινάκων		
		σελ.
Πίνακας 1	Το προφίλ της εταιρείας Fraport Greece	35
Πίνακας 2	Επιβατική κίνηση πτήσεων εσωτερικού ανά έτος	49
Πίνακας 3	Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης πτήσεων εσωτερικού	50
Πίνακας 4	Επιβατική κίνηση διεθνών πτήσεων ανά έτος	50
Πίνακας 5	Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης διεθνών πτήσεων	51
Πίνακας 6	Συνολική επιβατική κίνηση ανά έτος	51
Πίνακας 7	Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης από συνολικές πτήσεις	52
Πίνακας 8	Πτήσεις εσωτερικού ανά έτος	52
Πίνακας 9	Ποσοστιαία μεταβολή πτήσεων εσωτερικού	53
Πίνακας 10	Διεθνείς πτήσεις ανά έτος	53
Πίνακας 11	Ποσοστιαία μεταβολή διεθνών πτήσεων	54
Πίνακας 12	Συνολικές πτήσεις ανά έτος	54
Πίνακας 13	Ποσοστιαία μεταβολή συνολικών πτήσεων	55
Πίνακας 14	Επιβατική κίνηση ετών 2016, 2017 ανά μήνα και ποσοστιαία μεταβολή	57
Πίνακας 15	Πτήσεις ετών 2016, 2017 ανά μήνα και ποσοστιαία μεταβολή	58
Πίνακας 16	Έργα που έχουν ολοκληρωθεί στους αερολιμένες παραχώρησης	63
Πίνακας 17	Επικείμενα έργα στους αερολιμένες παραχώρησης	65
Πίνακας 18	Οικονομικά στοιχεία της Fraport A	66
Πίνακας 19	Οικονομικά στοιχεία της Fraport B	68
Πίνακας 20	Οικονομικά στοιχεία της Fraport FGM	69
Πίνακας 21	Αριθμοδείκτες Αποτελεσματικότητας	71
Πίνακας 22	Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	71
Πίνακας 23	Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων	71
Πίνακας 24	Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας	72
Πίνακας 25	Αριθμός Εργαζομένων	83
Πίνακας 26	Συνολικά Οικονομικά στοιχεία	88

Κατάλογος Σχημάτων		
		σελ.
Σχήμα 1	Εξέλιξη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των αερολιμένων στην Ευρώπη	12
Σχήμα 2	Έσοδα αεροδρομίων Παγκοσμίως	19
Σχήμα 3	Η τουριστική και ταξιδιωτική θέση της Ελλάδας	23
Σχήμα 4	Τα αεροδρόμια των συμβάσεων παραχώρησης	30
Σχήμα 5	Προσφορά Παραχωρησιούχου	32
Σχήμα 6	SWOT Analysis	73
Σχήμα 7	Συνολική ετήσια επιβατική κίνηση στους αερολιμένες της Σύμβασης Παραχώρησης (2016-2019)	78
Σχήμα 8	Συνολικές ετήσιες πτήσεις στους αερολιμένες της Σύμβασης Παραχώρησης (2016-2019)	79

## Περίληψη

Οι εταιρείες Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε. και Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β Α.Ε. δραστηριοποιούνται στην αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία δεκατεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις των σχετικών Συμβάσεων Παραχώρησης, που υπογράφηκαν στα τέλη του 2015 μεταξύ των παραπάνω Εταιρειών, των μετόχων της Αναδόχου Κοινοπραξίας, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου, και οι οποίες έχουν διάρκεια 40 έτη.

Στο χρονικό διάστημα πριν την υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης εκδηλώθηκαν μια σειρά αντιδράσεων και άνοιξαν αμέτρητοι κύκλοι συζητήσεων, αναφορικά με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της συμφωνίας.

Σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά από αυτή τη συμφωνία, έχουμε πλέον στα χέρια μας επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία για την πορεία των αεροδρομίων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση, τα οποία μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε για να εξετάσουμε σε τι βαθμό έχουν τελικά υλοποιηθεί οι στόχοι που είχαν εξαρχής τεθεί, σχετικά με την ποιότητα εξυπηρέτησης των πελατών, τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων, τη βελτιστοποίηση των λειτουργικών τους διαδικασιών, τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των υποδομών τους.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να διερευνήσει εάν και κατά πόσο υλοποιήθηκαν οι όροι της σύμβασης, δηλαδή να εξετάσει τον τρόπο διαχείρισης και λειτουργίας των 14 περιφερειακών αεροδρομίων από τη FRAPORT Greece.

Για το σκοπό αυτό θα μελετηθεί η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια αυτά, θα καταγραφούν τα έργα αναβάθμισης που πραγματοποιήθηκαν, θα διερευνηθεί η περιβαλλοντική διαχείριση των αεροδρομίων και θα παρατεθούν και αξιολογηθούν τα οικονομικά στοιχεία που έχουν προκύψει έως τώρα. Τέλος, θα αναλυθούν μέσω SWOT ανάλυσης όλα τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία της σύμβασης καθώς και οι ευκαιρίες και οι απειλές που την χαρακτηρίζουν.



## **Results of airports privatization in Greece – management valuation from contract to date**

The companies Fraport Regional Airports of Greece A SA and Fraport Regional Airports of Greece B SA are active in the upgrade, maintenance, management and general operation of fourteen regional airports in Greece, in accordance with the terms and conditions of the relevant Concession Agreements, signed at the end of 2015 between the above Companies, shareholders of the Contracting Consortium, the Fund Property of the Greek State SA and the Greek State, and which last 40 years.

In the period before the Concession Agreements were signed, a series of reactions took place and countless rounds of discussions were opened on the advantages and disadvantages of the agreement.

Today, four years after this agreement, we now have in our hands officially published data on the progress of the airports included in the contract, which we can use to examine the extent to which the goals set from the beginning have finally been realized. with the quality of customer service, the international competitiveness of airports, the optimization of their operational processes, the modernization and upgrading of their infrastructure.

The purpose of this study is to investigate whether and to what extent the terms of the contract have been implemented, i.e. to examine how the 14 regional airports are managed and operated by FRAPORT Greece.

To this end, the evolution of passenger traffic at these airports will be studied, the upgrade projects carried out will be recorded, the environmental management of the airports will be investigated and the financial data that have emerged so far will be presented and evaluated. Finally, all the strengths and weaknesses of the contract as well as the opportunities and threats that characterize it will be analyzed through SWOT analysis.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η παρούσα εργασία έχει στόχο τη μελέτη της διαχείρισης των αεροδρομίων από ιδιωτικές εταιρείες, και συγκεκριμένα τη συγκέντρωση όλων των δημοσιευμένων στοιχείων, που θα μπορέσουν να μας βοηθήσουν στην αξιολόγηση της διαχείρισης των δεκατεσσάρων (14) ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων από την εταιρεία FRAPORT GREECE, έως σήμερα, σύμφωνα με τις συμβάσεις παραχώρησης, που υπεγράφησαν στα τέλη του 2015 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αναδόχου εταιρείας – Παραχωρησιούχου.

Στο κεφάλαιο 1 θα δοθούν οι γενικοί ορισμοί για τη δημόσια πολιτική, την ιδιωτικοποίηση, τις συμβάσεις παραχώρησης και θα γίνει αναφορά στα χαρακτηριστικά τους.

Στο κεφάλαιο 2 θα γίνει μια αναδρομή στο εγχείρημα της ιδιωτικοποίησης αεροδρομίων παγκοσμίως, και θα αναφερθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αυτής της πολιτικής.

Στο κεφάλαιο 3 θα εξεταστεί το σύγχρονο πλαίσιο της οικονομικής ανάπτυξης, μέσα στο οποίο γίνεται η διαχείριση των αερολιμένων.

Στο κεφάλαιο 4 θα αναφερθεί το νομοθετικό πλαίσιο, η εξέλιξη και το αποτέλεσμα της διαγωνιστικής διαδικασίας για την παραχώρηση των δεκατεσσάρων ελληνικών αεροδρομίων, και θα σκιαγραφηθεί το προφίλ και η μετοχική σύνθεση της Αναδόχου Κοινοπραξίας.

Στο κεφάλαιο 5 θα αποτυπωθούν ορισμένα από τα κύρια σημεία των όρων των συμβάσεων παραχώρησης, που υπεγράφησαν μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου – Αναδόχου.

Στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο θα παρουσιαστούν και θα σχολιαστούν όλα τα στοιχεία που έχουν συγκεντρωθεί και αφορούν τη διαχείριση των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις παραχώρησης (στοιχεία για την επιβατική κίνηση και τις πτήσεις, την περιβαλλοντική διαχείριση των αερολιμένων, τα υλοποιούμενα νέα έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης των αερολιμένων, και τα οικονομικά στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί).

Τέλος, στο 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο θα διατυπωθούν τα τελικά συμπεράσματα της μελέτης.

Επομένως, με εργαλεία τη συγκέντρωση και μελέτη όλων των μέχρι σήμερα στοιχείων που έχουν δημοσιευτεί σχετικά με τη διαχείριση των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων από τη FRAPORT GREECE, όπως είναι: οι ίδιες (πολυσέλιδες) συμβάσεις παραχώρησης, οι περιβαλλοντικές εκθέσεις, τα οικονομικά στοιχεία – ισολογισμοί, δημοσιεύματα σχετικά με το θέμα κ.λπ., και λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη στοιχεία και χαρακτηριστικά, που συλλέχτηκαν και αφορούν το γενικότερο πλαίσιο της σύγχρονης παγκόσμιας οικονομικής αγοράς του τουρισμού, έγινε προσπάθεια για την πληρέστερη, κατά το δυνατόν, ανάλυση του θέματος και την έως τώρα αξιολόγηση της διαχείρισης των ελληνικών αεροδρομίων από τον Παραχωρησιούχο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθούν γενικά οι όροι της Δημόσιας Πολιτικής και της Ιδιωτικοποίησης, θα εξεταστούν οι λόγοι για τους οποίους μια κυβέρνηση μπορεί να επιλέξει την ιδιωτικοποίηση μιας δημόσιας επιχείρησης, καθώς και τα αποτελέσματα που μπορεί να έχει η επιλογή αυτής της πολιτικής στον ανταγωνισμό μιας χώρας και στις άμεσες ξένες επενδύσεις που υλοποιούνται. Θα αναφερθούν επίσης, ορισμένα γενικά στοιχεία για τις συμβάσεις παραχώρησης μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

### **1.1 Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – Η ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ένας σαφής και λειτουργικός ορισμός αναφέρει: «Δημόσια Πολιτική είναι μια σειρά σκόπιμων και σχετικά σταθερών ενεργειών, που αναπτύσσονται από κυβερνητικά σώματα και γενικότερα από επίσημους φορείς εξουσίας, για την αντιμετώπιση ενός προβλήματος ή ενός ζητήματος που προκαλεί το ενδιαφέρον» (J. Anderson, 2006, σελ.6).

Με βάση τον παραπάνω ορισμό, διαπιστώνουμε ότι η δημόσια πολιτική αφορά τους επίσημους φορείς εξουσίας και τις ενέργειές τους, οι οποίες στηρίζονται στη νομοθεσία του κάθε κράτους. Αυτοί οι φορείς δρουν για κάποιο χρονικό διάστημα έχοντας θέσει συγκεκριμένους στόχους για την επίλυση ενός ζητήματος που έχει ανακύψει. Οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν μια επιλογή των επίσημων φορέων εξουσίας για την αντιμετώπιση ζητημάτων, όπως η οικονομική κρίση, που στόχο έχουν -μεταξύ άλλων-τη βελτίωση των οικονομικών του κράτους.

Στο στάδιο κατά το οποίο συγκροτείται η Κυβερνητική Ατζέντα υπάρχουν πολλά αιτήματα, ορισμένα εκ των οποίων μετατρέπονται σε δημόσια προβλήματα και οι ιθύνοντες ασχολούνται με αυτά. Στη συνέχεια, όταν διαμορφώνεται η δημόσια πολιτική, οι διαμορφωτές της, διαλέγουν, ανάμεσα στις διάφορες λύσεις, την κατά τη γνώμη τους καταλληλότερη. Όταν λαμβάνονται οι αποφάσεις, τότε έχει επιλεγεί μία συγκεκριμένη λύση για το πρόβλημα που υφίσταται. Μιλώντας για εφαρμογή της πολιτικής αναφερόμαστε στο στάδιο κατά το οποίο τίθεται σε εφαρμογή η επιλεγείσα λύση.

Στην περίπτωση μας η ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε να δημιουργήσει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου και λίγα χρόνια αργότερα να ιδιωτικοποιήσει μεταξύ άλλων και τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια.

Οι ιδιωτικοποιήσεις είναι ένα ζήτημα που σήμερα απασχολεί θεωρητικούς προερχόμενους από διαφορετικούς κλάδους. Για τους πολιτικούς επιστήμονες αποτελεί μια αμφιλεγόμενη δημόσια πολιτική. Η οικονομική κρίση και γενικά οι αλλαγές στον ρόλο του σύγχρονου κράτους έχουν οδηγήσει πολλές κυβερνήσεις στην ιδιωτικοποίηση μεγάλου μέρους της δημόσιας περιουσίας.

## **1.2 ΕΝΝΟΙΑ – ΟΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

---

Η λέξη (ιδιωτικοποίηση) προέρχεται από το ρήμα «ιδιωτικοποιώ» και εμφανίστηκε στα λεξικά παγκοσμίως (Webster's) το 1983. Πολλοί μελετητές έχουν δώσει αρκετούς ορισμούς για την έννοια της ιδιωτικοποίησης. Θεωρείται ως:

- *«Κάθε διεργασία η οποία έχει ως σκοπό της να μεταβιβάσει λειτουργίες και αρμοδιότητες στο σύνολό τους ή σε ένα μέρος από την κυβέρνηση στον ιδιωτικό τομέα<sup>1</sup>».*

ή

- *«Η μεταφορά της ιδιοκτησίας των δημοσίων επιχειρήσεων ή περιουσιακών τους στοιχείων από το κράτος σε φορείς του ιδιωτικού τομέα<sup>2</sup>».*

Η επιτυχία ενός προγράμματος ιδιωτικοποίησης εξαρτάται από τους στόχους που θέτει. Πολλά προγράμματα ιδιωτικοποίησης διεθνώς απέτυχαν, επειδή έλειπαν οι σαφείς στόχοι ή επειδή επιδιώχθηκαν ταυτόχρονα αντικρουόμενοι στόχοι. Ο μεγάλος αριθμός πιθανών στόχων και «παικτών» με διαφορετικά, συχνά αντικρουόμενα συμφέροντα καθιστά τη διαχείριση της ιδιωτικοποίησης μια δυσχερή αποστολή.

Οι στρατηγικοί στόχοι που συνήθως είναι κοινοί για τις περισσότερες χώρες που αναλαμβάνουν τέτοιες πολιτικές δράσεις, συνοψίζονται στα εξής:

---

<sup>1</sup> <https://www.gao.gov/assets/200/198870.pdf>, pg. 1

<sup>2</sup> Γεωργόπουλος Α., (2015, σελ. 133)

- Την ανάπτυξη της οικονομίας
- Τις δημοσιονομικές βελτιώσεις
- Την αύξηση του ανταγωνισμού
- Την αύξηση της αποδοτικότητα μιας δημόσιας επιχείρησης
- Τη μείωση της κρατικής παρέμβασης στην οικονομία
- Την αναδιανομή του εισοδήματος

Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι οι ιδιωτικοποιήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα την άμεση διάθεση του 100% των μετοχών μιας εταιρείας του δημοσίου προς τον ιδιωτικό τομέα. Για την ακρίβεια, σε πολλές περιπτώσεις, τα κράτη πούλησαν σε επενδυτές μόνο ένα μέρος των μετοχών τους, σε κάποιες περιπτώσεις λιγότερο του 50%, καταφέροντας παράλληλα να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα και άλλα πλεονεκτήματα από την ανάμιξη του ιδιωτικού τομέα. Είναι επίσης σημαντικό να διακρίνουμε τη διαφορά μεταξύ των ιδιωτικοποιήσεων, όπως έχουν οριστεί πιο πάνω, από την φιλελευθεροποίηση, που σημαίνει ουσιαστικά το άνοιγμα ενός τομέα σε ιδιωτική συμμετοχή και ανταγωνισμό.

### **1.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΜΕΣΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ**

---

Οι ιδιωτικοποιήσεις συνδέονται άρρηκτα με τον ανταγωνισμό και τις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις.

Άμεση ξένη επένδυση (ΑΞΕ) ονομάζεται η μακροπρόθεσμη επένδυση σε επιχείρηση της εγχώριας αγοράς από επενδυτή (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) του οποίου η έδρα βρίσκεται στην αγορά ξένης χώρας.

Οι άμεσες ξένες επενδύσεις πραγματοποιούνται από πολυεθνικές, δηλαδή εταιρείες που ελέγχουν θυγατρικές επιχειρήσεις σε πολλές χώρες. Η μητρική εταιρεία καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας των θυγατρικών εταιρειών. Τρεις είναι οι μέθοδοι με τις οποίες μια εταιρεία μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε μία νέα αγορά: μέσω των άμεσων ξένων επενδύσεων, των εξαγωγών και με σύναψη συμφωνιών παραχώρησης δικαιωμάτων (licensing).

Το 1990, οι άμεσες ξένες επενδύσεις ήταν λιγοστές, αυξήθηκαν όμως όταν κάποιες χώρες προώθησαν τις ιδιωτικοποιήσεις και βελτίωσαν το επενδυτικό κλίμα. Οι περισσότερες άμεσες ξένες επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν αρχικά στην Κεντρική Ευρώπη.

Ανάμεσα στους βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τις άμεσες ξένες επενδύσεις είναι η γεωγραφική θέση της χώρας, οι διαθέσιμοι φυσικοί της πόροι, το μέγεθος της αγοράς της, το επίπεδο των έργων υποδομής, η εμπειρία του εργατικού δυναμικού, το εργατικό κόστος, η απελευθέρωση του εξωτερικού εμπορίου και τέλος η οικονομική σταθερότητα της χώρας.

Αυτό που επιθυμούν οι επενδυτές είναι να επεκταθούν σε νέες αγορές για να αποκτήσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, να κάνουν πιο αποδοτικές τις επιχειρήσεις τους και να μπορέσουν να αξιοποιήσουν τους διαθέσιμους φυσικούς πόρους.

Οι άμεσες ξένες επενδύσεις φέρεται να οδηγούν τις χώρες σε οικονομική ανάπτυξη και σε αύξηση των θέσεων εργασίας. Οι χώρες υποδοχής πέρα από το γεγονός ότι λαμβάνουν χρήματα, αποκτούν τόσο τεχνολογία όσο και νέες γνώσεις. Υπό αυτήν την έννοια, οι άμεσες ξένες επενδύσεις μπορούν να θέσουν τη χώρα μας σε τροχιά οικονομικής ανάπτυξης. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι επενδυτές δραστηριοποιούνται σε τομείς όπως οι μεταφορές, ο τουρισμός. Μελέτες δείχνουν ότι οι άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα από το 2003 έως το 2013 αυξήθηκαν κατά 64,7% με τον τομέα της παροχής υπηρεσιών να προσελκύει περισσότερους επενδυτές<sup>3</sup>. Διαπιστώνεται ότι πλέον η Ελλάδα διαθέτει πιο ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον σε σχέση με παλαιότερα. Η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων αποτελεί μια μεγάλη άμεση ξένη επένδυση.

Στη χώρα μας, τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης υπήρξε σύγκλιση όλων των κυβερνήσεων σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Οι πιέσεις που ασκεί η ΕΕ, τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα της χώρας και οι δεσμεύσεις της προς τους ξένους εταίρους έκαναν αδύνατη την αλλαγή πολιτικής, η οποία μπορεί να λεχθεί ότι αποτελούσε, και συνεχίζει να αποτελεί, μονόδρομο.

---

<sup>3</sup> <https://www.enterprisegreece.gov.gr/h-ellada-shmera/qiati-ellada/ksenes-ameses-ependyseis> (επίσκεψη 10/03/2020)

## 1.4 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

---

Οι Συμβάσεις Παραχώρησης Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα<sup>4</sup> είναι κατά κανόνα μακροχρόνιες, συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση αυτών των έργων και υπηρεσιών γίνεται είτε με τη μορφή του συνεργαζόμενου εταίρου (partner) με τον φορέα υλοποίησης τους, είτε με τη μορφή του παρόχου υπηρεσιών προς το Δημόσιο.

Με τις συμβάσεις που προαναφέραμε, τα έργα δεν ιδιωτικοποιούνται ούτε αποκρατικοποιούνται. Όταν εκπνεύσει η διάρκεια της σύμβασης με τον παραχωρησιούχο, τα έργα επανέρχονται στην κυριότητα και στην ιδιοκτησία του Δημοσίου. Στο μεσοδιάστημα, το Δημόσιο εξοικονομεί πόρους που μπορεί να κατευθύνει στην κάλυψη άλλων αναγκών.

Οι ρόλοι του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

1. Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα ενώ παράλληλα το δημόσιο διατηρεί ισχυρό εποπτικό ρόλο.
2. Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
3. Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
4. Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο, δίνοντας την ευκαιρία να υλοποιούνται δημόσια έργα ακόμα και σε δυσχερείς οικονομικές συγκυρίες.

Το θέμα που εξετάζεται στην παρούσα εργασία αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης των 14 Ελληνικών περιφερειακών αερολιμένων.

Πρόκειται για μία συμφωνία (σύμβαση) στην οποία ο «Δημόσιος Φορέας», που είναι και ιδιοκτήτης της υποδομής, παραχωρεί στον Ιδιωτικό Φορέα (concessionaire) την ευθύνη για την παροχή και τη συντήρηση ενός συγκεκριμένου επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες της υποδομής, με το αντάλλαγμα των εσόδων.

---

<sup>4</sup> [https://www.lawspot.gr/nomika-blogs/maria\\_thermogianni/sympraxeis-dimosioy-kai-idiotikoy-tomea-sdit](https://www.lawspot.gr/nomika-blogs/maria_thermogianni/sympraxeis-dimosioy-kai-idiotikoy-tomea-sdit) (επίσκεψη 10/03/2020)



Αναφερόμαστε λοιπόν, στην εκχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης ενός δημοσίου αγαθού, για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, σε ιδιώτη. Ο Δημόσιος Τομέας μεταφέρει έτσι την πλήρη ευθύνη για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής στον Ιδιωτικό Τομέα, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Οι ευθύνες αυτές περιλαμβάνουν τόσο κάποιες τεχνικές εργασίες (κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και επέκταση του συστήματος), όσο και κάποιες χρηματοοικονομικές (συλλογή εσόδων, ανεύρεση κεφαλαίων) και διαχειριστικές εργασίες. Ο Ιδιωτικός Τομέας χρηματοδοτεί το έργο και έχει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία και τη συντήρηση.

Παραπάνω, αναφερθήκαμε στο γενικό πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων και στους λόγους για τους οποίους, τα τελευταία χρόνια, όλο και περισσότερες κυβερνήσεις επιλέγουν αυτή τη λύση για τη λειτουργία των δημόσιων επιχειρήσεων.

Στο επόμενο κεφάλαιο, θα επικεντρωθούμε στο θέμα της ιδιωτικοποίησης των αερολιμένων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΔΙΜΕΝΩΝ – Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν παραδείγματα από την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων διεθνώς, και θα εξεταστούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αυτής της στρατηγικής.

#### **2.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ<sup>5, 6</sup>**

Η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων δεν είναι μια καινούργια ιδέα. Πολλοί πολιτικοί την έχουν χρησιμοποιήσει σαν μια σημαντική οικονομική πολιτική.

Η Μάργκαρετ Θάτσερ ήταν η πρώτη πολιτικός που χρησιμοποίησε την ιδιωτικοποίηση σαν ένα σημαντικό μέτρο δημόσιας πολιτικής. Επί των ημερών της (δεκαετία 1970) ιδιωτικοποιήθηκαν η British Airways καθώς και το αεροδρόμιο στο Heathrow.

Ο Ντόναλντ Τράμπ είναι βασικός υποστηρικτής της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων. Ως πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, είναι ένας από τους σημαντικότερους ανθρώπους στον κόσμο και η γνώμη του είναι πολύ σημαντική. Θέλει να προχωρήσει στην πώληση των αεροδρομίων, τα οποία πιστεύει ότι αποτελούν μια διαρροή των χρημάτων των φορολογουμένων. Τα κεφάλαια που θα προκύψουν προτίθεται να τα χρησιμοποιήσει για τη βελτίωση των έργων υποδομής μεγάλων πόλεων.

Ο Εμμανουήλ Μακρόν, ο Γάλλος Πρόεδρος, έχει επίσης σχέδια παρόμοια με αυτά του Ντόναλντ Τραμπ. Πιστεύει ότι πρέπει να πουλήσει το αεροδρόμιο του Παρισιού και τα άλλα αεροδρόμια που κατέχει η κυβέρνηση. Είχε ήδη πουλήσει αεροδρόμια μικρότερων πόλεων, όπως η Νίκαια, όταν ήταν υπουργός Οικονομικών στην προηγούμενη κυβέρνηση.

---

<sup>5</sup> <https://www.airport-technology.com/features/airport-privatisation-great-debate/> (επίσκεψη 12/03/2020)

<sup>6</sup> [https://www.managementstudyguide.com/privatization-of-airports.htm?utm\\_campaign](https://www.managementstudyguide.com/privatization-of-airports.htm?utm_campaign) (επίσκεψη 12/03/2020)

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Συμβουλίου Διεθνών Αερολιμένων (Airport Council International World, ACI), το 14% των αερολιμένων παγκοσμίως έχει σήμερα κάποιο επίπεδο ιδιωτικοποίησης.

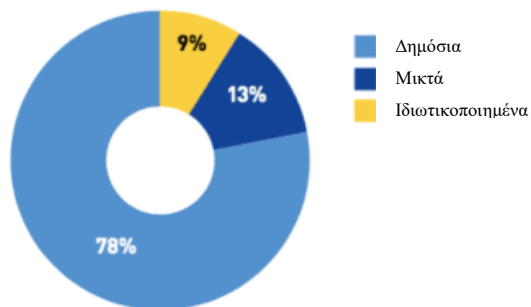
Από τη δεκαετία του 1980, η τάση προς την ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων αυξάνεται σταθερά, καθώς οι κυβερνήσεις και τα αεροδρόμια αναζητούν ιδιωτικά χρήματα για να χρηματοδοτήσουν τα μελλοντικά τους σχέδια.

Ξεκινώντας από τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου, στα μέσα της δεκαετίας του '80, η ιδιωτικοποίηση έχει γίνει ευρέως διαδεδομένη σε ολόκληρη την Ευρώπη. Επί του παρόντος, περισσότερο από το 50% των ευρωπαϊκών αερολιμένων έχουν κάποια μορφή ιδιωτικής ιδιοκτησίας, με το ποσοστό αυτό να αυξάνεται σημαντικά από το 2011 και μετά.

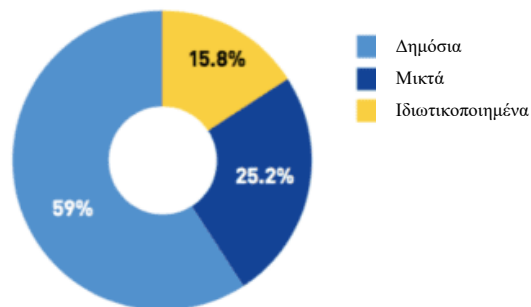
Παρατηρούμε πως τα αεροδρόμια στην Ευρώπη τείνουν να ιδιωτικοποιηθούν τα τελευταία χρόνια, καθώς βλέπουμε μια αύξηση της τάξης του 80% στα ιδιωτικά αεροδρόμια και σχεδόν 100% σε αυτά που ενώ το κράτος έχει κάποιο μερίδιο, η ιδιοκτησία τους είναι και ιδιωτική, (βλ. Σχήμα 1).

	Συνολικός αριθμός αεροδρομίων	Αριθμός δημοσίων αεροδρομίων	Αριθμός αεροδρομίων με μικτό ιδιοκτησιακό καθεστώς	Αριθμός ιδιωτικοποιημένων αεροδρομίων
Σύνολο Ευρώπης	500	295	126	79
E.E.-28 αεροδρόμια	355	189	106	60
Αεροδρόμια εκτός E.E.	145	106	20	19

2010 - Ιδιοκτησιακό καθεστώς αεροδρομίων



2016 - Ιδιοκτησιακό καθεστώς αεροδρομίων



Σχήμα 1. Εξέλιξη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των αερολιμένων στην Ευρώπη  
(The ownership of Europe's Airports 2016, ACI)

Τα περισσότερα μεγάλα αυστραλιανά αεροδρόμια ανήκουν πλέον σε κοινοπραξίες ιδιωτικών εταιρειών. Το αεροδρόμιο Gold Coast, για παράδειγμα, αποτελεί αδιαμφισβήτητο παράδειγμα επιτυχημένου μοντέλου ιδιωτικοποίησης, έχοντας δει επενδύσεις ύψους περίπου 300 εκατομμυρίων δολαρίων από τότε που ανέλαβε η Queensland Airport Limited το 1998.

Πολλές χώρες επιδιώκουν να αναπαράγουν αυτή την επιτυχία. Το Μάιο του 2018, η Ιαπωνία κάλεσε τον ιδιωτικό τομέα να υποβάλει προτάσεις για τη λειτουργία και τη διαχείριση, υπό παραχώρηση, επτά αερολιμένων, για χρονικό διάστημα 30 έως 35 ετών. Η Βραζιλία σχεδιάζει να κλείσει την Εθνική Αρχή των Αερολιμένων της και να πουλήσει τα 54 της αεροδρόμια σε ιδιωτικές εταιρείες. Ξεκίνησε το φιλόδοξο πρόγραμμα το 2017, με ένα σχέδιο παραχώρησης για τέσσερα αεροδρόμια.

Μερικά από τα αεροδρόμια που έχουν πουληθεί σε ιδιωτικές εταιρείες, είναι το BRITISH AIRPORT AUTHORITY (BAA) στο Ηνωμένο Βασίλειο, το αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης στη Δανία, της Βιέννης στην Αυστρία, της Ζυρίχης στην Ελβετία, των Βρυξελλών στο Βέλγιο.

Επίσης, στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά μερικά από τα αεροδρόμια που έχουν μισθωθεί από ιδιωτικές εταιρείες (Pearce, 2005: 6): το JORGE CHAVEZ INTERNATIONAL AIRPORT (LIM) στο Περού, το JUAN SANTAMARIA INTERNATIONAL AIRPORT (SJO) στην Κόστα Ρίκα, το EZEIZA INTERNATIONAL AIRPORT (EZE) στην Αργεντινή, το PERTH AIRPORT (PER) στην Αυστραλία, το αεροδρόμιο των Αθηνών στην Ελλάδα.

Τα παραπάνω παραδείγματα δείχνουν ότι υπάρχει μια όλο και μεγαλύτερη τάση για την ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων.

Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) έχει προτρέψει τις κυβερνήσεις να ακολουθούν μια πιο προσεκτική προσέγγιση στο θέμα των ιδιωτικοποιήσεων των αερολιμένων. Διεξήγαγε μάλιστα έρευνα που έδειξε ότι τα ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια συχνά καταλήγουν να κοστίζουν περισσότερο στους επιβάτες. Το επιχείρημα είναι ότι σε αντίθεση με την αεροπορική βιομηχανία - όπου η ποικιλία και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους οδηγούν σε μείωση των τιμών - τα αεροδρόμια

μπορούν να γίνουν μονοπώλια, επιβάλλοντας υψηλές τιμές, τόσο στις αεροπορικές εταιρείες όσο και στους επιβάτες.

Τα παραπάνω επιχειρήματα της IATA επιδέχονται κριτικής. Το Συμβούλιο Διεθνών Αερολιμένων (ACI) εκτιμά ότι κατά την τελευταία πενταετία τα ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια επένδυσαν κατά 14% περισσότερο στις κεφαλαιουχικές δαπάνες για έργα, σε σύγκριση με τα αεροδρόμια που λειτουργούσαν από κρατικό φορέα. Επιπλέον, η οικονομική απόδοση των ευρωπαϊκών αερολιμένων βελτιώθηκε από το 2011, με την απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου του κλάδου να αυξάνεται από 5,1% σε 8,5%.

Σε άρθρο του Airport Business, ο γενικός διευθυντής της ACI EUROPE, Olivier Hancones, ισχυρίστηκε ότι τα σχόλια της IATA είναι «αυτοεξυπηρετούμενα» και προκύπτουν από την προσδοκία ότι οι κυβερνήσεις θα πρέπει να αναλαμβάνουν το κόστος των αερολιμενικών υποδομών ώστε οι αεροπορικές εταιρείες να μπορέσουν να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Οι ιδιωτικοποιήσεις δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν μία σύντομη λύση για τα οικονομικά προβλήματα της κυβέρνησης, αλλά πρέπει να είναι μέρος ενός μακροπρόθεσμου οράματος για οικονομική ανάπτυξη, ούτως ώστε τα αεροδρόμια να ωφελούν την οικονομία. Τα αεροδρόμια και οι αερομεταφορείς θα πρέπει να συνεργάζονται άψογα μεταξύ τους. Μια πετυχημένη ιδιωτικοποίηση δεν θα πρέπει να μετριέται αποκλειστικά από την αύξηση των κερδών με την πώληση ενός αεροδρομίου. Το σημαντικότερο βήμα για μία επιτυχημένη ιδιωτικοποίηση είναι το σωστό μανάτζμεντ. Βέβαια εξίσου σημαντική είναι η διαφάνεια στις σχέσεις «ρυθμιστή» και «ρυθμιζόμενου», για να είναι πιο επιτυχημένη η οικονομική ρύθμιση (Pearce, 2005: 5-7).

## **2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

### **2.2.α Πλεονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης**

Αρκετά μπορούν να παρατεθούν ως πλεονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων-παραχωρήσεων των αερολιμένων:

1. Μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα: Το πλέον αναμενόμενο όφελος οποιασδήποτε μορφής ιδιωτικοποίησης είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας. Οι ιδιωτικοί οργανισμοί είναι συνήθως πιο αποτελεσματικοί από τους αντίστοιχους δημόσιους φορείς. Η ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων δίνει στους μετόχους τα κίνητρα για να μελετήσουν τις διαδικασίες και να εισαγάγουν αυτοματοποίηση. Ο αυτοματισμός καθιστά το αεροδρόμιο πιο αξιόπιστο και ικανό να λειτουργεί με χαμηλότερο κόστος. Η ιδιωτικοποίηση μειώνει την ανάγκη για επενδύσεις του δημόσιου τομέα, παρέχει πρόσβαση σε εμπορικούς τομείς και επιτρέπει στα αεροδρόμια να διαφοροποιούν τις υπηρεσίες χωρίς τον φόβο κυβερνητικού ελέγχου και παρεμβολής. Θεωρητικά, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, καθώς και στη δημιουργία νέων κινήτρων για τη διοίκηση και τους εργαζομένους.
2. Δεν υπάρχει απώλεια χρημάτων των φορολογουμένων: Οι υπέρμαχοι των ιδιωτικοποιήσεων πιστεύουν ότι τα αεροδρόμια πρέπει να διαχειρίζονται με χρήματα που παράγονται από τις πτήσεις και όχι με δημόσιο χρήμα. Πιστεύουν δηλαδή ότι η πηγή εσόδων τους θα πρέπει να βασίζεται στα έσοδα από τους επιβάτες, τις αεροπορικές εταιρείες και τις διαφημίσεις και όχι από τα χρήματα των φορολογουμένων. Με αυτόν τον τρόπο ενεργοποιείται ο μηχανισμός της αγοράς, βάση προσφοράς και ζήτησης.
3. Ανταγωνισμός και χαμηλότερα κόστη: Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν το αεροδρόμιο που τους παρέχει την καλύτερη συμφωνία. Αυτό δίνει κίνητρα στους αερολιμένες να λειτουργούν ανταγωνιστικά και να μειώνουν το κόστος τους.
4. Αναβαθμίσεις και επενδύσεις: Η κατασκευή και η διαχείριση των αεροδρομίων είναι μια επιχείρηση υψηλής έντασης κεφαλαίου. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι νέες τεχνολογίες εξελίσσονται κάθε λίγα χρόνια και υπάρχει σημαντικό κόστος για την ενημέρωση σε πιο σύγχρονες τεχνολογίες. Το κράτος δεν έχει συνήθως την οικονομική δυνατότητα να αναβαθμίσει ταυτόχρονα όλους τους αερολιμένες. Ωστόσο, οι ιδιωτικές εταιρείες μπορούν να βελτιώσουν τα αεροδρόμια και να συνεχίσουν να ανακτούν το κόστος από τους πελάτες.

## 2.2.β Μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης

Υπάρχουν επίσης πολλά μειονεκτήματα από την ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων:

1. Ακριβή χρηματοδότηση: Όταν μια κυβέρνηση χρηματοδοτεί έναν αερολιμένα, το κάνει χρησιμοποιώντας κεφάλαια απαλλαγμένα από φόρους. Οι ιδιωτικές εταιρείες δεν έχουν την πολυτέλεια φθηνής χρηματοδότησης. Συνεπώς, παρόλο που μπορούν να αυξήσουν την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα, οι ιδιωτικές εταιρείες αντιμετωπίζουν σοβαρό ανταγωνιστικό μειονέκτημα όσον αφορά τη χρηματοοικονομική διάρθρωση. Ως αποτέλεσμα, τα ιδιωτικά αεροδρόμια είναι πιθανό να είναι ακριβότερα παρά την αυξημένη αποτελεσματικότητα.
2. Νομικά εμπόδια στην αξιοποίηση των εσόδων: Πολλά κράτη έχουν νόμους που τους εμποδίζουν να χρησιμοποιήσουν τα έσοδα από την ιδιωτικοποίηση κατά τρόπο που αυτά θεωρούν ως κατάλληλο. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, για παράδειγμα, ο νόμος προβλέπει ότι τα έσοδα από την πώληση αερολιμένων δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή ενός έργου υποδομής, π.χ. ενός δρόμου ή ενός φράγματος. Το γεγονός αυτό, περιορίζει το ανταποδοτικό όφελος που μπορεί να προκύψει από την ιδιωτικοποίηση ή παραχώρηση.
3. Ιδιωτικό συμφέρον των αεροπορικών εταιρειών: Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες έχουν συμφέρον να διατηρήσουν τα αεροδρόμια το δημόσιο χαρακτήρα τους. Αυτό συμβαίνει επειδή η μεταξύ τους σχέση είναι σαν αυτή του ενοικιαστή σε ένα εμπορικό κέντρο. Απολαμβάνουν ειδικά προνόμια λόγω του μεγέθους τους σε σχέση με την περιορισμένη χωρητικότητα του αερολιμένα. Η προσθήκη δυναμικότητας θα σήμαινε αύξηση του ανταγωνισμού και αυτό μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τα έσοδα αυτών των αεροπορικών εταιρειών.

Συνοψίζοντας, διαπιστώνουμε ότι η ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων είναι ένα κρίσιμο θέμα παγκοσμίως. Οι πολιτικοί από όλο τον κόσμο είναι πρόθυμοι να πειραματιστούν με αυτή την ιδέα, η οποία έχει τα υπέρ και τα κατά της. Από την προκαταρκτική ανάλυση, διαφαίνεται ότι τα οφέλη υπερβαίνουν το κόστος.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα εξεταστεί η αλληλεπίδραση της λειτουργίας των αεροδρομίων με άλλους κλάδους της οικονομίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναφερθούμε στις αλλαγές που έχουν συντελεστεί, τα τελευταία χρόνια, στους κλάδους του τουρισμού και των αερομεταφορών, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο η ανάπτυξη αυτών των κλάδων επηρεάζει τον τρόπο διαχείρισης των αεροδρομίων. Θα παρατεθούν στοιχεία για τις πηγές εσόδων των αερολιμένων, για την παγκόσμια επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, και την τουριστική και ταξιδιωτική θέση της Ελλάδας. Τέλος, θα αναφερθούν τα χαρακτηριστικά των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας πριν την υπογραφή των συμβάσεων παραχώρησης.

#### **3.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

«Μεταξύ των πλέον σημαντικών κλάδων, με ταχείς ρυθμούς αύξησης του κύκλου εργασιών του, κατατάσσεται ο τουρισμός σήμερα και με ουσιαστική συμβολή στην άνοδο του εθνικού εισοδήματος, στην αύξηση της απασχόλησης και στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ειδικά σε χώρες με έντονη τουριστική κίνηση από το εξωτερικό, όπως είναι η Ελλάδα, ο τουρισμός παίζει σημαντικό ρόλο στην εισροή συναλλάγματος και στη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών» (Πατσουράτης Β., 2002, σελ.12).

Η μεγάλη σημασία του τουρισμού ως παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων απασχόλησης, άρχισε να συνειδητοποιείται παγκοσμίως κατά τις δυο τελευταίες δεκαετίες. Η ταχεία αύξηση της ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο τουρισμός θεωρείται «κλάδος εντάσεως εργασίας» έχουν καταστήσει προφανή τη συγκριτική του σπουδαιότητα για την οικονομία των χωρών.

Ο τουριστικός τομέας και οι τουριστικές υπηρεσίες αποτελούν από τους πιο σημαντικούς τομείς για την απασχόληση και από τους πλέον κερδοφόρους συναλλαγματικά τομείς και για την Ελληνική οικονομία.



### **3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Οι αεροπορικές εταιρείες παλαιότερα βρίσκονταν στα χέρια του κράτους, αποτελώντας συνήθως κρατικό μονοπώλιο. Τα δρομολόγια των αεροπλάνων καθορίζονταν από διμερείς συμφωνίες που είχαν συνάψει τα κράτη, ενώ δεν υπήρχε ελεύθερος ανταγωνισμός στις τιμές. Αυτά τα προβλήματα ανέδειξαν την ανάγκη ύπαρξης μιας κοινής πολιτικής στις αεροπορικές μεταφορές. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ πραγματοποιήθηκε το 1987 και το 1992. Έκτοτε, γνώρισαν ραγδαία ανάπτυξη με την αύξηση των θέσεων εργασίας, την είσοδο καινούργιων ανταγωνιστών και τη μείωση των τιμών. Τα κράτη έχουν την ευθύνη να ελέγχουν τους αερομεταφορείς τους. Η ΕΕ από τη μεριά της αυτό που προσπαθεί να επιτύχει είναι να σημειωθεί βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, να προστατεύσει όσο περισσότερο μπορεί τα δικαιώματα των επιβατών και να τους παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες. Η πολιτική αεροπορία έχει κοινούς κανόνες για να παρέχεται ασφάλεια στους πολίτες, να μη ρυπαίνεται το περιβάλλον κτλ. Η Συμφωνία των Ανοιχτών Ουρανών του 2008 είναι αξιοσημείωτη μιας και παύει όλους τους άλλοτε περιορισμούς στις τιμές, στις διαδρομές και στον αριθμό των πτήσεων ανά εβδομάδα.

Οι αερομεταφορές είναι μία αναντικατάστατη πλουτοπαραγωγική πηγή της τουριστικής βιομηχανίας. Οι αερομεταφορές παρέχουν σημαντικά οφέλη σε οικονομικό επίπεδο αλλά συνεισφέρουν και σε κοινωνικό. Το αεροπορικό ταξίδι δεν αποτελεί πλέον πολυτέλεια. Η βιομηχανία των αερομεταφορών δεν έχει δημιουργήσει πλούτο μόνο στον ανεπτυγμένο κόσμο, αλλά έχει συνεισφέρει σημαντικά οφέλη και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, φέρνοντας στην επιφάνεια τις δυναμικές τους όσον αφορά το εμπόριο και τον τουρισμό.

### **3.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

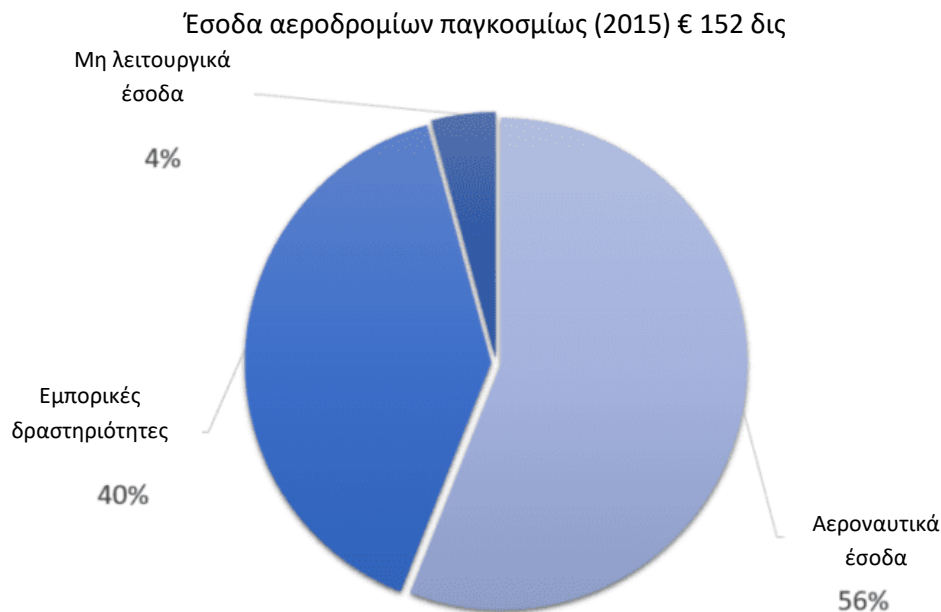
Η αλήθεια είναι ότι υπάρχουν δύο τύποι αερολιμένων - μερικοί που λειτουργούν ως επιτυχημένες εμπορικές εταιρείες και άλλοι που λειτουργούν με ελάχιστο ή καθόλου κέρδος.

Τα έσοδα ενός αερολιμένα εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες: το μέγεθος, τη ροή των επιβατών, τις αεροπορικές γραμμές, το είδος των αεροσκαφών που εξυπηρετούνται, τις τάσεις στην παγκόσμια οικονομία και τέλος τους τοπικούς και περιφερειακούς κανονισμούς.

Υπάρχουν ιδιωτικά αεροδρόμια και αεροδρόμια που διοικούνται από το Δημόσιο, αλλά και στις δύο περιπτώσεις λειτουργούν ως επιχειρήσεις που αποσκοπούν στο κέρδος. Όταν πρόκειται για τον τρόπο με τον οποίο τα αεροδρόμια κερδίζουν χρήματα, η ιδιοκτησία δεν έχει μεγάλη σημασία.

Υπάρχει όμως διαφορά όταν πρόκειται για το μέγεθος του αερολιμένα. Πολλά μικρά αεροδρόμια που ανήκουν στο κράτος χρεώνουν πολύ χαμηλότερα τέλη σε μια προσπάθεια να προσελκύσουν αεροπορικές εταιρείες.

#### **Πώς τα αεροδρόμια παράγουν έσοδα;**



Σχήμα 2. Έσοδα αεροδρομίων παγκοσμίως (<https://simpleflying.com/how-airports-make-money/>)

Στο Σχήμα 2, διακρίνουμε τα εξής τρία πράγματα :

- ✓ περίπου το 40% των εσόδων από τα αεροδρόμια προέρχονται από εμπορικές δραστηριότητες
- ✓ το μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας ανήκει στα αεροναυτικά έσοδα

- ✓ τα αεροναυτικά έσοδα προέρχονται από την κύρια δραστηριότητα του αεροδρομίου, που περιλαμβάνουν τέλη προσγείωσης και επιβατών, περιβαλλοντικά τέλη και άλλες πληρωμές που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία του αερολιμένα.

Οι εμπορικές δραστηριότητες που εκτελούνται στο έδαφος του αεροδρομίου αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος. Εδώ συμπεριλαμβάνονται τα έσοδα από λιανικές πωλήσεις σε καταστήματα αφορολόγητων ειδών, εστιατόρια, ενοικίαση τερματικού χώρου, χώρους στάθμευσης κ.α..

Και για τις δύο περιπτώσεις εσόδων, όσο μεγαλύτερο είναι το αεροδρόμιο τόσο μεγαλύτερα είναι τα έσοδα.

Ας ρίξουμε μια ματιά στο πώς το αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου - το πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στον κόσμο, που είναι απόλυτα ιδιωτικό - κερδίζει χρήματα. Προς το παρόν εξυπηρετεί 650 πτήσεις ημερησίως, που αντιστοιχούν σε 78 εκατομμύρια επιβάτες που πετούν μέσω της εγκατάστασης κάθε χρόνο. Κόστος περίπου 1,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων για τη λειτουργία του αεροδρομίου (1.485.650.000 δολάρια ετησίως για να είμαστε ακριβέστεροι).

Για να μην έχει ούτε κέρδος ούτε ζημιά, το Heathrow πρέπει να παράγει 19 δολάρια ανά επιβάτη και θα εξηγήσουμε πώς το κάνει :

Ο αερολιμένας λαμβάνει ένα ποσοστό από τις πωλήσεις που πραγματοποιούνται στα καταστήματα που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του. Τα εστιατόρια αποδίδουν 0,95 \$ ανά επιβάτη, τα καταστήματα λιανικής πώλησης 5,15 \$, οι χώροι στάθμευσης 2,03 \$, οι ενοικιάσεις αυτοκινήτων και τα VIP σαλόνια 3,04 \$. Το γρήγορο τρένο που λειτουργεί από το Heathrow αποδίδει άλλα 2,15 \$ ανά επιβάτη. Το σύνολο των παραπάνω ανέρχεται σε 13,32 \$ ανά επιβάτη. Αυτό είναι ένα από τα υψηλότερα έσοδα λιανικής ανά επιβάτη στον κόσμο. Για παράδειγμα, στο αεροδρόμιο Washington Dulles το αντίστοιχο ποσό ανέρχεται σε 5,68 \$ ανά επιβάτη και στο αεροδρόμιο Charles de Gaulle του Παρισιού ανέρχεται σε 10,92 \$ ανά επιβάτη.

Ενώ το νούμερο είναι εντυπωσιακό, είναι ακόμα κάτω από τα 19 \$ ανά επιβάτη που χρειάζονται. Από πού προέρχονται τα υπόλοιπα; Η απάντηση είναι απλή: από τις πτήσεις.

#### **Τι κέρδος έχουν τα αεροδρόμια από τις πτήσεις;**

Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων ενός αεροδρομίου προέρχεται από τις πτήσεις. Στη συνέχεια, δίνονται τα ποσά που κερδίζει το αεροδρόμιο του Heathrow κάθε φορά που ένα αεροπλάνο προσγειώνεται ή απογειώνεται από τις εγκαταστάσεις του:

- Ο μέσος όρος των εσόδων για κάθε αεροπλάνο προσγείωσης ανέρχεται σε 9.500\$. Η τιμή ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αεροπλάνου και οι “μεγαλύτερες” πτήσεις πληρώνουν υψηλότερα τέλη που καλύπτουν το χρόνο του διαδρόμου, το χώρο πύλης, το χώρο check-in. Ένα μικρό Bombardier Dash 8 με 76 επιβάτες θα πληρώσει μόλις 999 \$, ενώ ένα Boeing 747 θα χρεωθεί με 11.600 \$.
- Τα αναχωρούντα αεροσκάφη χρεώνονται ξανά με βάση τον αριθμό των επιβατών και τον προορισμό τους. Ένας επιβάτης που ταξιδεύει εκτός Ευρώπης χρεώνει την αεροπορική εταιρεία 58 \$. Αν ο επιβάτης συνδεθεί μέσω του Heathrow, το τέλος μειώνεται στα 44 \$ και εάν το αεροσκάφος είναι σταθμευμένο σε απομακρυσμένο περίπτερο και όχι σε πύλη, το τέλος ανά επιβάτη μειώνεται στα 39 \$.

Εάν κάνουμε έναν ακριβή υπολογισμό, θα δούμε ότι ένα μικρό Dash 8 που πετάει σε μια εσωτερική διαδρομή θα χρεωθεί συνολικά 2.400 δολάρια τόσο για την άφιξη όσο και για την αναχώρηση, ενώ το μεγάλο Boeing 747, που πετάει σε μακρινή διαδρομή, θα αποδώσει 31.700 δολάρια στο αεροδρόμιο. Φυσικά, οι αεροπορικές εταιρείες με συχνές πτήσεις από το Heathrow έχουν συμβάσεις για μειωμένες τιμές.

Στο τέλος της ημέρας, το αεροδρόμιο κερδίζει περίπου 29 δολάρια από το εισιτήριο του κάθε επιβάτη, και αν προσθέσουμε στην τιμή τα 13,32 δολάρια ανά επιβάτη από τα έσοδα των πωλήσεων, το αποτέλεσμα είναι πολύ περισσότερο από τα 19 δολάρια ανά επιβάτη, που χρειάζεται το Heathrow για να μην έχει ούτε κέρδος ούτε ζημιά.

#### **Πώς μπορούν τα αεροδρόμια να έχουν μεγαλύτερο κέρδος;**

Οι επιβάτες που φθάνουν από έναν προορισμό παράγουν λιγότερα κέρδη για το αεροδρόμιο, επειδή συνήθως αποβιβάζονται από το αεροπλάνο, περνούν από το αεροδρόμιο και φεύγουν. Οι επιβάτες που περιμένουν για αναχώρηση είναι αυτοί που μένουν στο αεροδρόμιο και μπορεί να γευματίσουν σε εστιατόρια ή να χρησιμοποιήσουν τα καταστήματα λιανικής πώλησης. Επομένως, η προσπάθεια να παραμείνουν οι επιβάτες επιπλέον χρόνο στο αεροδρόμιο, είναι ένας τρόπος να ξοδέψουν περισσότερα χρήματα.

Οι ταχύτερες υπηρεσίες check-in ισοδυναμούν με περισσότερο ελεύθερο χρόνο για αγορές, και γι' αυτό το λόγο οι επιβάτες καλούνται να προσέλθουν νωρίτερα για να περάσουν από το συγκεκριμένο ελεγκτικό μηχανισμό.

Η εξυπηρέτηση περισσότερων μακρινών πτήσεων παρά εσωτερικών είναι το άλλο κλειδί για τη δημιουργία περισσότερων κερδών. Για αεροδρόμια όπως το Heathrow, που λειτουργούν κοντά στη μέγιστη χωρητικότητά τους (650 από τις 657 πιθανές πτήσεις την ημέρα), η καλύτερη επιλογή είναι να φιλοξενούν μεγαλύτερα αεροπλάνα με μεγαλύτερο αριθμό επιβατών. Ένα μικρότερο αεροπλάνο θα πάρει τον ίδιο χρόνο στον διάδρομο, αλλά θα παράγει σημαντικά λιγότερα έσοδα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το αεροδρόμιο Heathrow λειτουργεί μόνο 8 εσωτερικές πτήσεις και επικεντρώνεται στις υπηρεσίες μακρινών αποστάσεων.

### **3.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ – Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

---

Η παγκόσμια επιβατική κίνηση των αεροδρομίων υπερέβη τα 8,8 δισεκατομμύρια το 2018 και αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2037. Μακροπρόθεσμα προβλέπεται να αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 3,7%, φθάνοντας τα 19,7 δισεκατομμύρια μέχρι το 2040<sup>7</sup>.

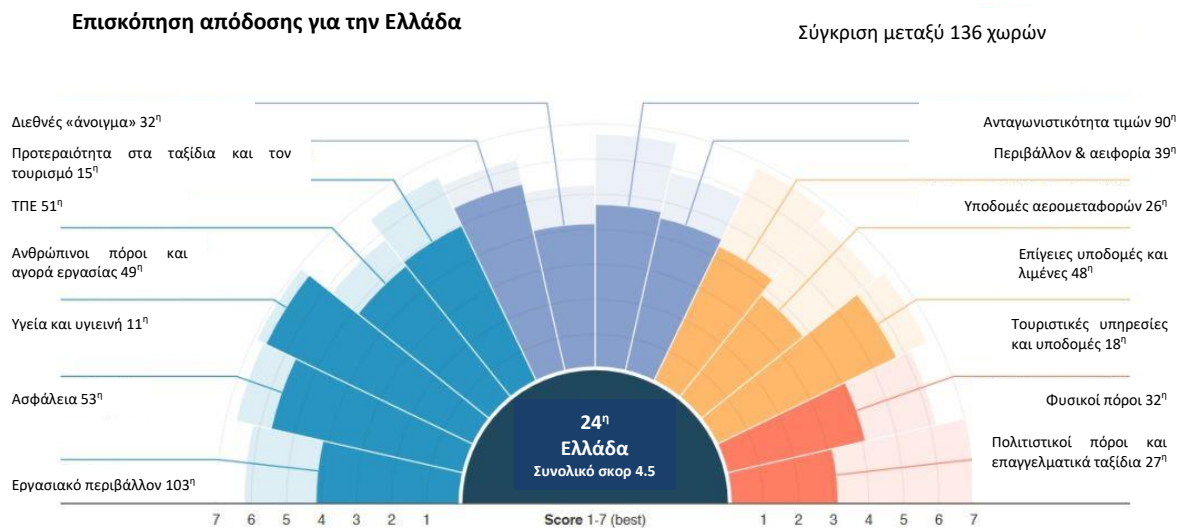
Συνεπώς, οι αερολιμένες βρίσκονται υπό αυξανόμενη πίεση για την επέκταση και βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών τους, για την ικανοποίηση αυτής της άνευ προηγουμένου ζήτησης.

---

<sup>7</sup> <https://www.internationalairportreview.com/article/106229/world-airport-traffic-forecasts-aci-world/> (επίσκεψη 20/03/2020)

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους και οι περικοπές των εθνικών προϋπολογισμών καθιστούν όλο και πιο ανεπίτρεπτο το όλο αυτό εγχείρημα για το δημόσιο τομέα, ανοίγοντας έτσι το δρόμο των ιδιωτικοποιήσεων.

Η Ελλάδα σημείωσε εντυπωσιακή άνοδο επτά θέσεων στην έκθεση του World Economic Forum (WEF) για την Ταξιδιωτική και Τουριστική Ανταγωνιστικότητα 2017 φτάνοντας στην 24<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη (βλ. Σχήμα 3). Η διετής έκθεση κατατάσσει 136 χώρες ανάλογα με την ελκυστικότητα και την ικανότητά τους να αναπτύξουν τις ταξιδιωτικές και τουριστικές τους βιομηχανίες. Στην έκθεση του 2015 η Ελλάδα κατελάμβανε την 31<sup>η</sup> θέση ανάμεσα σε 141 χώρες.



**Σχήμα 3.** Η τουριστική και ταξιδιωτική θέση της Ελλάδας (<https://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=GRC>)

### 3.5 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ<sup>8</sup>

Πριν την παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων στη χώρα υπήρχαν 15 κρατικοί αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών, 24 κρατικοί αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών (οι 4 υπό αναστολή λειτουργίας) και 4 Δημοτικοί Αερολιμένες (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι).

<sup>8</sup> <http://www.ypa.gr/our-airports> (επίσκεψη 20/03/2020)

Τα περιφερειακά, νησιωτικά κυρίως αεροδρόμια, δημιουργήθηκαν αρχικά με γνώμονα την κάλυψη σοβαρών κοινωνικών αναγκών. Αντιμετώπιζαν όμως σοβαρά προβλήματα λειτουργίας καθώς απαιτούσαν υψηλό επίπεδο επενδύσεων και εξειδικευμένο προσωπικό. Το κράτος, αντιμετωπίζοντας μεγάλα ελλείμματα, αδυνατούσε να χρηματοδοτήσει αυτά τα έργα, με αποτέλεσμα την έλλειψη επιχειρηματικότητας και επενδύσεων καθώς και αδυναμία προσφοράς ποιοτικών υπηρεσιών. Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά που παρουσίαζαν οι περιφερειακοί αερολιμένες, πριν την παραχώρησή τους, ήταν τα εξής<sup>9</sup>:

- Εποχικότητα
- Έλλειψη μάρκετινγκ
- Έλλειψη τιμολογιακής πολιτικής
- Έλλειψη επαρκών υποδομών
- Ανεκμετάλλευτη γη
- Μικρή τοπική επιβατική κίνηση
- Περιορισμένο μέγεθος διαδρόμου προσγείωσης- απογείωσης
- Περιορισμένο ωράριο λειτουργίας αερολιμένων
- Δύσκολη πρόσβαση από αέρος

Αναφερθήκαμε παραπάνω στα νέα δεδομένα της οικονομικής ανάπτυξης που διαμόρφωσαν και την ανάγκη εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων της χώρας.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα εξεταστεί το πλαίσιο και η διαδικασία έως την επιλογή του Αναδόχου για την παραχώρηση των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων.

---

<sup>9</sup> [Αδαμίδης, Τ., \(3-4 Ιουνίου 2013\)](#)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ 14 ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Στη συνέχεια θα παρατεθούν στοιχεία σχετικά με το νομικό πλαίσιο και τη διαγωνιστική διαδικασία που ακολουθήθηκε για την ανάδειξη του Αναδόχου των συμβάσεων παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, καθώς και της προσφοράς του. Θα σκιαγραφηθεί το προφίλ της Αναδόχου εταιρείας, FRAPORT GREECE, και θα γίνει αναφορά τόσο στους υποστηρικτές όσο και στους επικριτές αυτής της διαδικασίας.

#### 4.1 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στο πλαίσιο του Προγράμματος Ιδιωτικοποιήσεων των Ελληνικών Κυβερνήσεων, όπως αυτό αποτυπώθηκε:

α) στο "Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2011-2015", όπως διατυπώθηκε στο **v. 3985/2011** (ΦΕΚ Α'/151/1.7.2011) (πίνακας ΙΙ κεφ. Β'),

β) στο Παράρτημα ΙV του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, το οποίο κυρώθηκε με το **v. 4046/2012** "Έγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας" (ΦΕΚ Α'/28/14.2.2012)

γ) το τμήμα ΙΙ του κεφαλαίου "Ιδιωτικοποιήσεις" του Παραρτήματος Ι του **v. 4093/2012** "Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016" (ΦΕΚ Α'/222/12.11.2012), και

δ) το σημείο 4.4 "Ιδιωτικοποίηση" της υποπαραγράφου 4 "Διαρθρωτικές πολιτικές για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης" της παραγράφου Γ "Συμφωνία δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων" του **v.4336/2015** "Συνταξιοδοτικές διατάξεις - Κύρωση του



Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης" (ΦΕΚ Α'/94/14.8.2015),

συμπεριλαμβανόταν και η ιδιωτικοποίηση των ελληνικών αεροδρομίων, ενώ εξαίρεση αποτελούσε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Στόχος ήταν να αναδιοργανωθούν τα αεροδρόμια και να προσελκυθούν νέοι επενδυτές.

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (**ΤΑΙΠΕΔ**) συστάθηκε την 1η Ιουλίου 2011 και σύμφωνα με τον ιδρυτικό του νόμο (**ν. 3986/2011**), αξιοποιεί την ιδιωτική περιουσία του Δημοσίου, που του έχει ανατεθεί σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας και τις προβλέψεις των Μεσοπρόθεσμων Πλαισίων Δημοσιονομικής Στρατηγικής. Σε συνεργασία με την Ελληνική Κυβέρνηση, το ΤΑΙΠΕΔ προωθεί την υλοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων στη χώρα, με πλήρη ευθύνη για την εφαρμογή της πολιτικής που τις διέπει.

Σύμφωνα με την αρ. 195/27.10.2011 (ΦΕΚ Β'/2501/14.11.2011) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ (Παραχωρητής) το δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, που λειτουργούν από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακίνητων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια<sup>10</sup>.

#### **4.2 ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Πολλοί ήταν αυτοί που υποστήριξαν τις ιδιωτικοποιήσεις των αεροδρομίων.

Αρχικά, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με την σύμπραξη των Ανεξάρτητων Ελλήνων προώθησαν την ιδιωτικοποίηση, μέσω του γνωστού και ως «τρίτου μνημονίου» (**ν.4336/2015**).

<sup>10</sup> **ΤΑΙΠΕΔ**, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/259997975e5864f2bff7782c0fe3d3f2.pdf> (επίσκεψη 15/03/2020)

Η «Τρόικα» ήταν εκείνη που διαδραμάτισε βασικό ρόλο στο να μπει στο τραπέζι των συζητήσεων η συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση. Με δήλωσή της, η Επίτροπος Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>11</sup>, υποστήριξε ότι η διαχείριση των αερολιμένων είναι ένας κλάδος που συνεχώς εξελίσσεται, και αυτό είναι κάτι που οφείλεται και στις αποκρατικοποιήσεις που διενεργήθηκαν τα τελευταία έτη. Ανέφερε επίσης ότι η Ε.Ε. επιδιώκει τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για να επενδύσουν οι ιδιώτες.

Στους υπέρμαχους των παραχωρήσεων συγκαταλέγεται προφανώς και το ΤΑΙΠΕΔ, ο Πρόεδρος του οποίου είχε υποστηρίξει την ιδιωτικοποίηση ως έναν τρόπο ανάπτυξης της Ελλάδας και βελτίωσης της εμπιστοσύνης από τη μεριά των αγορών.

Σημαντικός υπήρξε και ο ρόλος ορισμένων ομάδων πίεσης. Πιο συγκεκριμένα ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων<sup>12</sup> και ο Σύνδεσμος Ελλήνων Βιομηχάνων<sup>13</sup> είχαν υποστηρίξει την ιδιωτικοποίηση, θεωρώντας ότι με αυτόν τον τρόπο θα βελτιωθεί η εικόνα της Ελλάδας, προσελκύοντας περισσότερους τουρίστες.

Όσον αφορά τα κοινοβουλευτικά κόμματα, ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς (ΣΥΡΙΖΑ), οι Ανεξάρτητοι Έλληνες (ΑΝΕΛ), η Νέα Δημοκρατία (ΝΔ) και το ΠΑΣΟΚ τάχθηκαν υπέρ της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων<sup>14</sup>. Η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και ΑΝΕΛ προώθησε αυτήν την ιδιωτικοποίηση προκειμένου να ολοκληρωθεί η αξιολόγηση της χώρας από τους θεσμούς. Η ΝΔ κατηγορήσε την Κυβέρνηση ότι όσο ήταν στην αντιπολίτευση διατείνονταν ότι η Σύμβαση ξεπουλάει τη δημόσια περιουσία, ενώ τώρα άλλαξε γνώμη. Ωστόσο, η ΝΔ αποφάσισε να ψηφίσει την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και να καταψηφίσει τη σύσταση του ΤΑΙΠΕΔ. Το ΠΑΣΟΚ ήταν επίσης ένα από τα κόμματα που υποστήριξαν την ιδιωτικοποίηση. Άλλωστε μαζί με την ΝΔ είχαν ξεκινήσει αυτήν την προσπάθεια<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> <http://www.capital.gr/oikonomia/3106457/stirizei-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-i-epitropos-metaforon> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>12</sup> <http://www.bluebirds.gr/nai-stin-idiwtikopoiisi-ton-aerodromion-apo-ton-sete-ti-fobatai-o-andreadis.aspx> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>13</sup> <https://www.thepressproject.gr/article/122423/O-SEB-xarakterizei-epitaktiki-anaqki-ti-sunexisi-ton-politikon-litotitas>

(επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>14</sup> <http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=801418> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>15</sup> <http://www.newmoney.gr/palamos-oikonomias/ellada/284903-nd-tha-psifisei-mono-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-kai-ti-qgde>

(επίσκεψη 15/03/2020)

Αυτοί που εξέφρασαν την αντίθεσή τους στην ιδιωτικοποίηση των δεκαεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων, αν και ήταν πολλοί, δεν κατάφεραν να την αποτρέψουν. Στην επιχειρηματολογία τους συχνά διατυπωνόταν η άποψη ότι οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν «ξεπούλημα» της κρατικής περιουσίας σε ξένα συμφέροντα, ότι πίσω από αυτές κρύβονται ανταγωνιστικά συμφέροντα, αδιαφορώντας για τα εθνικά συμφέροντα και ότι τελικά το όλο εγχείρημα θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στους εργαζομένους.

Αρκετά κόμματα τάχθηκαν κατά και δεν προχώρησαν στην ψήφιση του νομοσχεδίου. Να επισημανθεί ότι 29 βουλευτές από το κυβερνών κόμμα<sup>16</sup> το καταψήφισαν, καθώς έβρισκαν ασύμφορη την ιδιωτικοποίηση για το κράτος, μιας και τα αεροδρόμια προσφέρουν πολλά έσοδα στα δημόσια ταμεία.

Μεγάλη ήταν και η κινητοποίηση πολιτών, εργαζομένων και φορέων σε ορισμένους νομούς με σκοπό να εμποδίσουν την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων τους.

Ειδικά όσον αφορά τους εργαζόμενους, είχαν εκφράσει τους φόβους τους ότι θα χάσουν τη δουλειά τους, ενώ πολλοί πολίτες δεν επιθυμούσαν να δοθούν τα αεροδρόμια σε ξένα χέρια<sup>17</sup>.

Αντέδρασαν όμως και οι Ενώσεις Ξενοδόχων από διάφορους νομούς. Για παράδειγμα η Ένωση Ξενοδόχων Χανίων<sup>18</sup> είχε την άποψη ότι η αύξηση των αεροπορικών τελών θα καταστήσει το αεροδρόμιο Χανίων ακριβό, με συνέπεια να μειωθεί ο τουρισμός και κάποιες αεροπορικές εταιρείες να επιλέξουν το Ηράκλειο ή άλλους προορισμούς.

Επίσης, Δήμοι στους οποίους ανήκουν τα συγκεκριμένα αεροδρόμια, Δικηγορικοί Σύλλογοι, Εμπορικά και Βιομηχανικά Επιμελητήρια είχαν αντιδράσει στην ιδιωτικοποίηση, αναφέροντας ότι είναι αντισυνταγματική<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup><https://vouliwatch.gr/news/article/syryza-29-vovleytes-kai-toy-nai-kai-toy-ohi-kata-tis-idiotikopoiisis-ton-14-aerodromion-katathetoy-n-erotisi> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>17</sup><http://www.avgi.gr/article/10813/6198735/-raus-ste-fraport-apo-diadelotes-sta-kania> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>18</sup><http://flashnews.gr/post/165555/enosi-ksenodoxon-xanion-na-anakli8i-i-idiotikopiisi-tou-aerodromiou> (επίσκεψη 15/03/2020)

<sup>19</sup>[http://www.athensvoice.gr/economy/316796\\_sto-ste-i-idiotikopoiisi-ton-aerodromion](http://www.athensvoice.gr/economy/316796_sto-ste-i-idiotikopoiisi-ton-aerodromion) (επίσκεψη 15/03/2020)

Η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας επίσης δεν επιθυμούσε την πραγματοποίηση της ιδιωτικοποίησης<sup>20,21</sup>, επειδή θεωρούσε ότι εκχωρείται μέρος της εθνικής κυριαρχίας. Δεν παρέλειπε δε να τονίζει ότι τα αεροδρόμια συνδράμουν στην άμυνα και στη στρατηγική μιας χώρας, ειδικά στην περίπτωση της Ελλάδας, όπου οι κίνδυνοι είναι πολλοί. Παράλληλα ανέφεραν ότι τα τέλη θα ανέβουν και θα χαθεί κάθε έλεγχος στα αεροδρόμια.

Το Περιφερειακό Τμήμα Ιονίων Νήσων του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας είχε ταχτεί κατά της ιδιωτικοποίησης<sup>22</sup> των αεροδρομίων Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Ζακύνθου και Ακτίου και υποστήριζε ότι οι υποδομές των αεροδρομίων αυτών θα μπορούσαν να βελτιωθούν από τα έσοδα της λειτουργίας τους, τα οποία το κράτος θα έπρεπε να διαθέσει για τον εκμοντερνισμό τους.

ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ και Κοινωνικοί Φορείς είχαν ανακοινώσει 24ωρη πανελλαδική απεργία κατά των πολιτικών της Κυβέρνησης και της αδιάλειπτης ιδιωτικοποίησης της δημόσιας περιουσίας. Ανάμεσα στα αιτήματά τους ήταν η επανακρατικοποίηση των αεροδρομίων εξαιτίας της στρατηγικής τους σημασίας για τη χώρα<sup>23</sup>.

Η «Κοινή Πρωτοβουλία ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων» ζητούσε τη μη ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Κατέθεσε και δύο Επίσημες Καταγγελίες προς τις Επιτροπές Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνιστικότητας και τη Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας και Επιχειρηματικότητας της Ε.Ε. ζητώντας να ελεγχθούν οι «αθέμιτες κρατικές ενισχύσεις», να ελεγχθεί η Σύμβαση Παραχώρησης και οι προκηρύξεις του ΤΑΙΠΕΔ, ο αθέμιτος ανταγωνισμός αλλά και τα μονοπώλια στο διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> <http://www.osypa.gr/enimerosi/anakoinoseis/item/174> (επίσκεψη 16/03/2020)

<sup>21</sup> <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5358981/afhnoyn-thn-yphresia-politikhs-aeroporias-xwris-aerodromia/> (επίσκεψη 16/03/2020)

<sup>22</sup> <http://www.verianet.gr/post/18760-kata-ton-idiotikopoiiseon-ton-aerodromion-to-oikonomiko-epim/> (επίσκεψη 16/03/2020)

<sup>23</sup> <http://adedy.gr/24wriapergia1752017t/> (επίσκεψη 16/03/2020)

<sup>24</sup> <https://www.corfupost.gr/κίνηση-κατά-fraport-συνέχεις-του-νομικού-αγώνα-κατά-της-ιδιωτικοποίησης-των-αεροδρομίων/> (επίσκεψη 16/03/2020)

Τα κοινοβουλευτικά κόμματα που καταψήφισαν την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων ήταν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος (ΚΚΕ), η Χρυσή Αυγή, το Ποτάμι και η Ένωση Κεντρώων.

#### **4.3 Η ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ**

Η διαγωνιστική διαδικασία αφορούσε την απόκτηση μέσω δύο συμβάσεων παραχώρησης, του αποκλειστικού ελέγχου:

(α) των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων της «ομάδας Α»:

- (1) Θεσσαλονίκης,**
- (2) Κέρκυρας,**
- (3) Ζακύνθου,**
- (4) Κεφαλληνίας,**
- (5) Ακτίου,**
- (6) Καβάλας**
- (7) Χανίων, και**

(β) των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων της «ομάδας Β»:

- (1) Ρόδου,**
- (2) Κω,**
- (3) Σαντορίνης,**
- (4) Μυκόνου,**
- (5) Μυτιλήνης,**
- (6) Σάμου**
- (7) Σκιάθου**



Σχήμα 4. Τα αεροδρόμια των συμβάσεων παραχώρησης

(<https://www.fraport-greece.com>)

Για την παραχώρηση της διαχείρισης και λειτουργίας των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β διεξήχθησαν δύο, ανεξάρτητοι μεταξύ τους, δημόσιοι, διεθνείς, ανοικτοί, πλειοδοτικοί διαγωνισμοί, οι οποίοι προκηρύχθηκαν από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ), δυνάμει των από 01.04.2013 προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος<sup>25</sup>. Οι διαγωνισμοί ήταν ανεξάρτητοι μεταξύ τους, αλλά οι υποψήφιοι είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν και συνδυασμένη προσφορά για τις δυο Ομάδες Αεροδρομίων.

Έντεκα εταιρείες είχαν αρχικά εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για τη διαγωνιστική διαδικασία και τελικά επτά πέρασαν στην επόμενη φάση του διαγωνισμού.

Τρία ήταν τα επενδυτικά σχήματα που κατέθεσαν προσφορά<sup>26</sup>:

- η CASA (CorporationAmerica S.A.)–METKA A.E.,
- η FRAPORT AG- SLENTEL Ltd και
- η VINCI Airports S.A.S. – AKTOR Παραχωρήσεις Α.Ε..

Οι προσφορές αξιολογήθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ, ενώ τις αποτίμησε και «Ανεξάρτητος Αποτιμητής».

Η κοινοπραξία FRAPORT AG - SLENTEL Ltd, ανακηρύχτηκε στις 25 Νοεμβρίου 2014 προτιμητέος επενδυτής<sup>27</sup> και για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, με **προσφορά που ανήλθε σε 1,234 δισ. ευρώ εφάπαξ τίμημα και 22,9 εκατ. ευρώ ετήσιο εγγυημένο καταβλητέο μίσθωμα**, αναπροσαρμοζόμενο ετησίως με τον πληθωρισμό, καθώς και **κυμαινόμενη μεταβλητή αμοιβή που υπολογίζεται κατά έτος σε ποσοστό 28,5 % επί των Κερδών προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων** των αεροδρομίων<sup>28</sup> (βλ. Σχήμα 5). Επίσης, η κοινοπραξία ανέλαβε την υποχρέωση να επενδύσει σε **έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης των υποδομών των αεροδρομίων 330 εκατ. ευρώ** μέσα στα τέσσερα πρώτα χρόνια, ενώ για όλα τα χρόνια της συμφωνίας είναι υποχρεωμένη να επενδύσει **1,4 δισ ευρώ** περίπου.

<sup>25</sup> <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/27a9840fecac8ed7212112f35bad484f.pdf> (επίσκεψη 20/03/2020)

<sup>26</sup> [https://www.hradf.com/storage/files/uploads/4dd7467a02962bb4042cfcd6b4026fe922\\_645.pdf](https://www.hradf.com/storage/files/uploads/4dd7467a02962bb4042cfcd6b4026fe922_645.pdf)

(επίσκεψη 20/03/2020)

<sup>27</sup> <https://www.hradf.com/portfolio/view/24/14-regional-airports> (επίσκεψη 20/03/2020)

<sup>28</sup> <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/para-dosh14perifereiakw-naerodromi-wn110417.pdf>

(επίσκεψη 20/03/2020)



Σχήμα 5. Προσφορά Παραχωρησιούχου (<https://www.fraport-greece.com>)

Ένα έτος αργότερα, στις **14/12/2015** υπεγράφησαν οι δυο συμβάσεις παραχώρησης με την Κυβέρνηση να εκπροσωπείται από τους Υπουργούς:

- α) Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,
- β) Οικονομικών και
- γ) Εθνικής Άμυνας).

Το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. υπέγραψε ως Παραχωρητής και οι Fraport AG και SLENTEL Ltd για τους αρχικούς μετόχους.

Αντικείμενο της μιας σύμβασης παραχώρησης με την εταιρεία **Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε.** είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων της **Ομάδας Α**, ενώ αντικείμενο της έτερης σύμβασης παραχώρησης με την εταιρεία **Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β Α.Ε.** είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων της **Ομάδας Β**. Και οι δυο συμβάσεις παραχώρησης έχουν ακριβώς το ίδιο περιεχόμενο, με την εξαίρεση των όρων που αναφέρονται στην περιγραφή των παραχωρούμενων αεροδρομίων και στο ύψος του τιμήματος.

Η κύρωση των δυο παραπάνω συμβάσεων παραχώρησης έγινε από την Ελληνική Βουλή με τα άρθρα 215 και 216 του νόμου 4389/2016, που δημοσιεύτηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης, τεύχος Α', αριθμός 94, στις 27-05-2016.

Η εταιρεία με την επωνυμία «FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE» και το διακριτικό τίτλο «FRAPORT AG» γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού στις 12.01.2016, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 10 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, τη συγκέντρωση που αφορά την απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου, μέσω συμβάσεων παραχώρησης, αφενός των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου και αφετέρου των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου.

Η αρ. 626/2016 εγκριτική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εν λόγω συγκέντρωση δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ με αριθμό 1561, τεύχος Β' και ημερομηνία δημοσίευσης 8/5/2017.

Στην παραπάνω γνωστοποίηση, η Ανάδοχος εταιρεία δήλωσε μεταξύ άλλων τα εξής: *«τα εν λόγω αεροδρόμια, τα οποία παλαιότερα ανήκαν στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ η διαχείριση και λειτουργία τους ασκείτο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν σημαντική αξία, που πηγάζει από τη δυνατότητα βελτίωσης της χρήσης των υποδομών τους, όσο κι από τη δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης και ανάπτυξης των ακινήτων, τα οποία μένουν σήμερα υπανάπτυκτα και υποχρησιμοποιούνται.*

*Επομένως, η αναβάθμιση των αεροδρομίων, είναι αναγκαία προϋπόθεση για να ενισχυθεί το προφίλ της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, και κατ' επέκταση για να αυξηθούν τα έσοδα από την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών, αφού ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 15% του ΑΕΠ της Ελλάδας.*

*Πέραν των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων πλεονεκτημάτων που θα έχει το Δημόσιο από την ανάπτυξη υποδομών και δραστηριοτήτων που θα ενισχύσουν τη ροή τουριστών προς την Ελλάδα, το Δημόσιο θα λάβει άμεσα από τον Παραχωρησιούχο την προκαταβολή των €1.234 εκατ., ενώ μεταξύ άλλων θα εισπράττει ετησίως κατά προσέγγιση το 50% των κερδών του Παραχωρησιούχου.»*

Έτσι, σύμφωνα με τον Ανάδοχο οι γνωστοποιούμενες Συμβάσεις αποτελούν εξαιρετικά κερδοφόρες επενδύσεις, που θα καταστήσουν την οικονομία αποδοτικότερη και θα δημιουργήσουν έσοδα για το Δημόσιο.



Στην προκειμένη περίπτωση, δυνάμει των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης, στις Εταιρείες «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Α Α.Ε.» και «FRAPORT Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος Β Α.Ε.» παραχωρείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνει κυρίως το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης των αερολιμενικών τελών από τους χρήστες αεροδρομίου και το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των υπηρεσιών αεροδρομίου σε κάθε αεροδρόμιο των Ομάδων Α και Β, ενώ περιλαμβάνεται και κάθε άλλη δραστηριότητα του εκάστοτε επιχειρηματικού σχεδίου των Εταιρειών Fraport Α και Fraport Β. Συνεπώς, δυνάμει των Συμβάσεων Παραχώρησης, οι Εταιρείες Fraport Α και Fraport Β (οι οποίες έχουν ίδια μετοχική σύνθεση) αποκτούν τα δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων των Ομάδων Α και Β, έκαστο δε αεροδρόμιο αποτελεί μία αυτοτελή επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα με ορισμένο κύκλο εργασιών.

Η διάρκεια κάθε Σύμβασης Παραχώρησης ξεκινά από την ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει, με την επιφύλαξη γεγονότων καταγγελίας ή παράτασης, όπως προβλέπονται στη Σύμβαση, σαράντα (40) έτη μετά την ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

#### **4.4 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ Fraport Greece (FG)**

Η Fraport Greece (FG) δημιουργήθηκε το 2015 και είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση, αναβάθμιση και ανάπτυξη των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, για μια περίοδο 40 ετών, με βάση τις υπογραφείσες Συμβάσεις Παραχώρησης.

Η FG αποτελείται από δύο εταιρείες με έδρα την Αθήνα:

- μία εταιρεία για την Ομάδα Α με την επωνυμία «Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια Ελλάδος Α Α.Ε.» (Fraport Greece Α ή FGA) στην οποία έχουν παραχωρηθεί τα αεροδρόμια της Ομάδας Α.

- μια εταιρεία με την επωνυμία «Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια Ελλάδος Β Α.Ε.» (Fraport Greece Β ή FGB) στην οποία έχουν παραχωρηθεί τα αεροδρόμια της Ομάδας Β.

- μια τρίτη εταιρεία (Management Company, FGM), με έδρα στην Αθήνα, ενεργεί ως εταιρία διαχείρισης και είναι υπεύθυνη για κεντρικές δραστηριότητες για λογαριασμό των FGA και FGB, όπως η πρόσληψη προσωπικού και η σύναψη συμβολαίων με συμβούλους ή προμηθευτές.

Αυτό που η εταιρεία FG επιδιώκει, είναι να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων, των οποίων η λειτουργία θα βασίζεται στα διεθνή πρότυπα της αεροπορίας. Ζητούμενο είναι να σημειωθεί άνοδος στις αφίξεις στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, να επεκταθεί η τουριστική περίοδος και να λειτουργούν πολύ καλά οι επιβατικές ροές.

Θεωρεί ότι αυτό δύναται να πραγματοποιηθεί μέσα από την καλύτερη λειτουργία των αεροδρομίων και τον εκμοντερνισμό τους, τη βελτίωση των υποδομών και τέλος την παροχή αδιάλειπτης εκπαίδευσης στους υπαλλήλους που εργάζονται στην εταιρεία.

Η Fraport Greece έχει επιλέξει τη στρατηγική της διαφοροποίησης. Διαφοροποίηση ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι οποίες θέλει να χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα και ποικιλία. Με λίγα λόγια, επιδιώκει να δημιουργήσει σύγχρονα αεροδρόμια με εξαιρετικές υπηρεσίες, προσελκύοντας περισσότερους ταξιδιώτες και νέες αεροπορικές εταιρείες, ενώ για τις υπάρχουσες εταιρείες, στόχος είναι να αυξηθούν τα δρομολόγιά τους.

Αυτά είναι και τα στοιχεία που προσδοκά πως θα διαφοροποιήσουν την εταιρεία από τις υπόλοιπες ανταγωνιστικές του κλάδου.

### **Πίνακας 1. Το προφίλ της εταιρείας Fraport Greece**

Πηγή: Fraport Greece (<https://www.fraport-greece.com>)

<b>Σκοπός</b>	Συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση, βελτίωση και ανάπτυξη των 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων
<b>Όραμα</b>	Διεθνώς ανταγωνιστικά αεροδρόμια
<b>Αξίες</b>	Διαφάνεια, Δικαιοσύνη, Ισότητα, Φιλοδοξία, Ελικρίνεια, Αξιοπιστία,

	Τήρηση των διεθνών αναγνωρισμένων προτύπων συμπεριφοράς
<b>Πολιτικές</b>	Λειτουργία με βάση τα διεθνή πρότυπα της αεροπορίας, Κατάρτιση αναπτυξιακών προγραμμάτων, Τήρηση των κανονισμών ασφαλείας, Τήρηση των βασικών κανόνων εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, των κατευθυντήριων γραμμών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης και των αρχών του Οικουμενικού Συμφώνου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών Οι υπάλληλοι που ακολουθούν τη νομοθεσία και τις οδηγίες της εταιρείας
<b>Μακροπρόθεσμοι στόχοι</b>	Μεγαλύτερες, πιο ανεπτυγμένες και σύγχρονες υποδομές. Αύξηση της τουριστικής κίνησης. Ταξιδιώτες πιο ικανοποιημένοι. Άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό. Δίκαιος και υπεύθυνος εργοδότης. Δημιουργία εταιρικών σχέσεων με τις τοπικές κοινωνίες. Αύξηση τουριστικής περιόδου. Ομαλή λειτουργία των επιβατικών ροών. Ύπαρξη ακεραιότητας στις επιχειρησιακές δραστηριότητες της εταιρείας. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

### **ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ**

Οι μέτοχοι της Fraport Greece είναι ο γερμανικός διαχειριστής αεροδρομίων Fraport AG και η εταιρεία Slentel Ltd του ελληνικού Ομίλου Κοπελούζου, δύο εταιρείες με μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία, σε παγκόσμιο επίπεδο, στη διαχείριση αεροδρομίων. Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου έχουν μία μακροχρόνια συνεργασία που ξεκίνησε από την κοινή συμμετοχή τους στο έργο κατασκευής και εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου Pulkonο στην Αγία Πετρούπολη, στη Ρωσία.

Στη μετοχική σύνθεση της Fraport Greece συμμετέχει και το Ευρωπαϊκό Ταμείο 2020 Marguerite, για την Ενέργεια, την Κλιματική Αλλαγή και τις Υποδομές (“Marguerite I”), που ιδρύθηκε το 2010 με την υποστήριξη έξι μεγάλων Ευρωπαϊκών δημόσιων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Τα ποσοστά συμμετοχής των τριών μετόχων, μετά τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου που συντελέστηκαν το 2017, διαμορφώθηκαν σε 73,4% , 16,1% και 10% αντίστοιχα για τις Fraport, Slentel και Marguerite.

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα στοιχεία για κάθε έναν από τους παραπάνω μετόχους.

### **Fraport AG**

Η Fraport AG (Frankfurt Airport Services Worldwide) είναι μία γερμανική ανώνυμη εταιρεία, με ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά διαχείρισης αερολιμένων, με έδρα τη Φρανκφούρτη. Ως όμιλος με διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο, η Fraport AG έχει την ευθύνη διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών. Έχει αναλάβει τη λειτουργία ενός από τους πιο σημαντικούς κόμβους του παγκόσμιου δικτύου αερομεταφορών, του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης καθώς και του μικρότερου αεροδρομίου Frankfurt-Hahn, που βρίσκεται 130 χιλιόμετρα δυτικά της πόλης. Το 2018 η Fraport AG είχε 21.961 υπαλλήλους και έσοδα €3,5 δισ.

Διαχειρίζεται επίσης:

- Το 10% του Διεθνούς Αερολιμένα Indira Gandhi του Δελχί, στην Ινδία,
- Το 51% του Αερολιμένα Αττάλειας στην Τουρκία,
- Το 60% του Αερολιμένα Burgas και Βάρνας στην Βουλγαρία,
- Το 70,01% του Διεθνούς Αερολιμένα Jorge Chávez της Λίμας, στο Περού,
- Το 100% του Αερολιμένα Λιουμπλιάνας, στη Σλοβενία,
- Το 25% του Αερολιμένα Pulkovo, στη Ρωσία,
- Το 24,5% του Διεθνούς Αερολιμένα Χί'αν Χιανγανγκ στην Κίνα,
- Το 100% των Διεθνών Αερολιμένων της Fortaleza και του Porto Alegre στη Βραζιλία.

Εκτός της διαχείρισης αεροδρομίων η εταιρεία δραστηριοποιείται στην επίγεια εξυπηρέτηση και στις εμπορικές δραστηριότητες σε άλλα αεροδρόμια και χώρες (στις ΗΠΑ (διαχειρίζεται τα καταστήματα στα αεροδρόμια: FJK της Νέας Υόρκης, Βαλτιμόρης, Πίτσμπουργκ, Νάσβιλ, Κλίβελαντ, (έως το 2017 ήταν και στη Βοστώνη)), στη Μάλτα, στην Ισπανία (Μαδρίτη, Βαρκελώνη), στην Ινδία (Δελχί)).

Είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης (DAX). Το πλειοψηφικό μερίδιο της Fraport AG, κατέχει το κρατίδιο του Hessen (31,31%) και ο δήμος της Φρανκφούρτης, μέσω της εταιρείας Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,16%). Ακολουθείται από την Deutsche Lufthansa AG (8,44%) και τις χρηματοοικονομικές εταιρείες Lazard (5,02%) και BlackRock, Inc. (3,03%).

### **Όμιλος Κοπελούζου**

Ο Όμιλος Κοπελούζου έχει ηγετική θέση στην ελληνική αγορά, καθώς αποτελείται από εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στους πιο σημαντικούς κλάδους της εθνικής και της παγκόσμιας οικονομίας. Στις κύριες δραστηριότητες του Ομίλου περιλαμβάνεται η παραγωγή και η εμπορία ηλεκτρικού ρεύματος, συμπεριλαμβανομένης της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αιολικά και φωτοβολταϊκά πάρκα, υδροηλεκτρικοί σταθμοί), τα έργα υποδομών και οι παραχωρήσεις, η ανάπτυξη και η εκμετάλλευση ακινήτων, η ολοκληρωμένη διαχείριση εγκαταστάσεων (facility management), οι διαφημίσεις, τα εκθεσιακά και συνεδριακά κέντρα, η κατασκευή και η διαχείριση έργων μεγάλης κλίμακας.

Στον τομέα των αερολιμένων, εκτός από τη συμμετοχή του στο έργο των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, ο Όμιλος Κοπελούζου είναι η μοναδική ιδιωτική ελληνική συμμετοχή στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

### **Marguerite**

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο 2020 Marguerite, για την Ενέργεια, την Κλιματική Αλλαγή και τις Υποδομές ("Marguerite I"), ιδρύθηκε το 2010 με την υποστήριξη έξι μεγάλων Ευρωπαϊκών δημόσιων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με δεσμεύσεις ύψους 710 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες αφορούν σε επενδύσεις υποδομών εντάσεως κεφαλαίου εντός της Ε.Ε.

Το διάδοχο ταμείο, Marguerite II, συνεχίζει το σημαντικό έργο του Marguerite I, ως ένα πανευρωπαϊκό μετοχικό ταμείο, το οποίο στοχεύει να λειτουργήσει ως καταλύτης για επενδύσεις σε υπάρχουσες ή νέες υποδομές στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, στην ενέργεια, στις μεταφορές καθώς και στις ψηφιακές υποδομές. Παράλληλα εφαρμόζει βασικές πολιτικές της ΕΕ στους τομείς της κλιματικής

αλλαγής, της ενεργειακής ασφάλειας, της ψηφιακής ατζέντας και των διευρωπαϊκών δικτύων.

Αφού αναφερθήκαμε στη διαδικασία μέχρι την ανάδειξη του Αναδόχου των συμβάσεων παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, στο επόμενο κεφάλαιο θα κάνουμε μια σύντομη παρουσίαση των κυριότερων σημείων που περιλαμβάνονται στους όρους αυτών των συμβάσεων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5** **ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Στη συνέχεια θα επικεντρωθούμε σε ορισμένα κύρια σημεία των όρων των συμβάσεων παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας.

Πρέπει να τονιστεί ότι οι συμβάσεις αυτές είναι πολυσέλιδες (κάθε μία αριθμεί περί τις χίλιες (1000) σελίδες μαζί με τα Παραρτήματα). Ως εκ τούτου, δεν είναι δόκιμη, ούτε εφικτή, η παράθεσή τους ως Παράρτημα στην παρούσα εργασία. Έχει όμως συμπεριληφθεί CD-ROM (βλ. Παράρτημα II), που περιέχει το νόμο 4389/2016 (ΦΕΚ 94/Α'/27-05-2016), με τα άρθρα 215 και 216 του οποίου κυρώθηκαν οι δυο συμβάσεις παραχώρησης. Στο Παράρτημα του συγκεκριμένου νόμου παρατίθενται τα κείμενα των δυο συμβάσεων στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

### **5.1 ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**<sup>29</sup>

Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, με την παραχώρηση των αεροδρομίων ξεκινά μια πολύ μεγάλη επένδυση:

Η κοινοπραξία «FRAPORT AG-SLENTEL Ltd» θα προβεί σε μεγάλες επενδύσεις για την ανακατασκευή και επέκταση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Ο κύριος στόχος τους, είναι να φτάσουν σε ένα πολύ υψηλότερο από το σημερινό, επίπεδο εξυπηρέτησης επιβατών και πτήσεων, ώστε να υποστηρίξουν την αυξημένη επιβατική κίνηση που θα επιδιώξουν να πετύχουν τα επόμενα χρόνια. Βάσει της σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να κάνει επενδύσεις στα αεροδρόμια, που αφορούν την ανακατασκευή των υπαρχόντων κτιρίων και αεροδιαδρόμων και σε κάποιες περιπτώσεις την κατασκευή καινούριων με σκοπό την πλήρη αναβάθμιση σύμφωνα με τις προδιαγραφές ποιότητας IATA.

Η συγκεκριμένη επένδυση περιλαμβάνει τη δημιουργία νέων άμεσων θέσεων εργασίας τόσο για τη λειτουργία των αεροδρομίων, όσο και για τα έργα κατασκευών/αναβαθμίσεων των υποδομών. Επιπρόσθετα, η αυξημένη επιβατική

<sup>29</sup> [https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/9587981\\_1.pdf](https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/9587981_1.pdf) (επίσκεψη 10/03/2020)

κίνηση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία σημαντικού αριθμού έμμεσων θέσεων εργασίας, κυρίως στον τομέα του τουρισμού. Θα αυξηθούν και τα έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από τη ετήσια και μεταβλητή αμοιβή παραχώρησης, καθώς και από τη φορολόγηση των ανωτέρω αυξημένων δραστηριοτήτων.

Η εν λόγω παραχώρηση δεν επηρεάζει στο ελάχιστο την εθνική άμυνα και ασφάλεια της χώρας, καθώς η Πολεμική Αεροπορία θα συνεχίζει να λειτουργεί στα ελληνικά αεροδρόμια κανονικά. Σε αεροδρόμια υψηλής στρατιωτικής δραστηριότητας (δηλαδή των Χανίων και του Ακτίου) δεν παραχωρείται ο χώρος των διαδρόμων προσγείωσης και των τροchioδρόμων, ο οποίος και παραμένει στην Πολεμική Αεροπορία, παρά μόνο ο αεροσταθμός και ο χώρος στάθμευσης των αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας, ενώ ο Παραχωρησιούχος θα πληρώνει το Δημόσιο για τη χρήση των κοινών υποδομών.

Στη συνέχεια θα μελετήσουμε ορισμένα βασικά μέρη των Συμβάσεων Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων που υπογράφηκαν στις 14 Δεκεμβρίου 2015. Θα εξετάσουμε στοιχεία που αφορούν τόσο το δημόσιο συμφέρον, όσο και το συμφέρον των εργαζομένων, αναλύοντας την σύμβαση αναφορικά με τις υποχρεώσεις-δικαιώματα του Παραχωρησιούχου καθώς και του Παραχωρητή.

Αρχικά να αναφέρουμε πως ο Παραχωρητής (Ελληνικό Δημόσιο μέσω του ΤΑΙΠΕΔ) αναθέτει στον Παραχωρησιούχο (Ανάδοχος Κοινοπραξία) την Παραχώρηση για χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων καθώς και του δικαιώματος εκμετάλλευσης των δραστηριοτήτων τους και συγκεκριμένα:

- την επιβολή και είσπραξη των αερολιμενικών τελών
- την εμπορική τους εκμετάλλευση

Σύμφωνα με τις συμβάσεις, εντός 5 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταρτίσει Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό αεροδρόμιο, στο οποίο θα παρατίθενται όλα τα έργα ή/και απαλλοτριώσεις που πρέπει να υλοποιηθούν. Ο έλεγχος των μελετών και η επίβλεψη των έργων στους αερολιμένες, θα εποπτεύονται από Ανεξάρτητο



Μηχανικό, προτεινόμενο από τον Παραχωρησιούχο, με την προϋπόθεση ότι θα συμμορφώνεται στις προδιαγραφές των έργων. Η αμοιβή του Ανεξαρτήτου Μηχανικού, είναι υποχρέωση του Παραχωρησιούχου. Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει το Ρυθμιστικό Σχέδιο ανά 5ετία με σκοπό να ενσωματώνει τυχόν αυξήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών των αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών επιβατών, και έπειτα, εφόσον ο Ανεξάρτητος Μηχανικός το εγκρίνει, θα το καταθέτει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) προς έγκριση μέσα σε 21 μέρες. Η ΥΠΑ θα επανεξετάζει και θα εγκρίνει τα Ρυθμιστικά Σχέδια, και στην περίπτωση επικείμενων έργων, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους. Η σχετική έγκριση της ΥΠΑ θα κοινοποιείται στο Δημόσιο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο. Σε περίπτωση παρατηρήσεων ή/και ενστάσεων της ΥΠΑ, το ζήτημα παραπέμπεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

Συνοπτικά, οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών περιλαμβάνουν τα εξής:

#### ❖ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ

- ✓ Καταβολή προκαταβολής αμοιβής παραχώρησης, αμοιβής παραχώρησης και εισφοράς
- ✓ Εξασφάλιση χρηματοδότησης από Μετόχους
- ✓ Εκπόνηση μελετών
- ✓ Εκτέλεση έργων, υπηρεσιών, εξυπηρέτησης σε όλα τα αεροδρόμια
- ✓ Ανάληψη υποχρεώσεων και Δικαιωμάτων της ΥΠΑ
- ✓ Πλαίσιο συνεργασίας με Πολεμική Αεροπορία και ρύθμιση δικαιωμάτων σχετικά με τα αεροδρόμια κοινής χρήσης
- ✓ Ανάθεση και αμοιβή Ανεξάρτητου Μηχανικού
- ✓ Να παρέχει στοιχεία ανά τακτά χρονικά διαστήματα (των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων και του μερίσματος των μετόχων, των εκθέσεων του ορκωτού λογιστή σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις, των εκθέσεων διαχείρισης του διοικητικού συμβουλίου, των οικονομικών πηγών και της χρήσης των κεφαλαίων, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, των δεικτών σχετικά με το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, των Αεροναυτικών Τελών, των συνολικών εσόδων, των

συνολικά ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Εσόδων, των Κερδών προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων)

- ✓ Μετά το πέρας της σύμβασης, επιστροφή περιφερειακών αεροδρομίων στον Παραχωρητή

#### ❖ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΤΗ

- ✓ Κατασκευή δημοσίων έργων έξω από τα αεροδρόμια
- ✓ Διασφάλιση συνεργασίας με Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και Πολεμική Αεροπορία
- ✓ Παραχώρηση βίζας και αδειών εισόδου σε ανθρώπινο δυναμικό από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, που απασχολούνται στη διαχείριση ή/και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων
- ✓ Επενδύσεις για εκσυγχρονισμό και αεροναυτιλιακές υποδομές
- ✓ Παραχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης Συμβάσεων «Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών Α.Ε.»

Συνοπτικά, οι ρυθμίσεις σχετικά με άλλα θέματα διαχείρισης και λειτουργίας των 14 αεροδρομίων, όπως προβλέπονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης έχουν ως εξής:

#### ❖ ΡΟΛΟΣ Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας & Πολεμικής Αεροπορίας

Σύμφωνα με την σύμβαση, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι η ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) και η ΠΑ (Πολεμική Αεροπορία) θα συνεχίσουν να παρέχουν συνεχείς Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας και παράλληλα, στην περίπτωση της ΥΠΑ, διαρκή καθήκοντα εποπτείας των δεκατεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων.

#### ❖ ΑΜΟΙΒΕΣ, ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΕΛΗ

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η Αμοιβή Παραχώρησης θα υπολογίζεται καταβλητέα για κάθε έτος παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο από το άθροισμα:

- ✓ Της ετήσιας αμοιβής παραχώρησης

- ✓ Της μεταβλητής αμοιβής παραχώρησης
- ✓ Των εκάστοτε (+ ή -) αναπροσαρμογών αμοιβής παραχώρησης

Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να παραθέτει αναλυτικά στοιχεία υπολογισμού της σχετικής αμοιβής στο Παραχωρητή<sup>30</sup>, η οποία και θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό. Εάν ο Παραχωρητής δεν συμφωνήσει σχετικά με τους υπολογισμούς, οι διαφορές Παραχωρησιούχου- Παραχωρητή θα παραπέμπονται στο Διαιτητικό Δικαστήριο.

Η Αμοιβή Παραχώρησης και η Εισφορά που είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή και το Δημόσιο αντίστοιχα απαλλάσσονται φόρων και αφαιρούνται από τα έσοδα του οικονομικού έτους κατά το οποίο καταβλήθηκαν.

Επίσης, όσον αφορά στα δημοτικά τέλη και τους φόρους από Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας ο Παραχωρησιούχος απαλλάσσεται πληρωμής. Επιπλέον, ο Παραχωρησιούχος δεν υποχρεούται σε καταβολή φόρων ή δασμών ακίνητης περιουσίας.

Οι πληρωμές του Παραχωρησιούχου προς τον Παραχωρητή και το Δημόσιο υπόκεινται σε ΦΠΑ καθώς αποτελούν εισόδημα και άρα δαπάνη λειτουργίας για τον Παραχωρησιούχο. Σύμφωνα με την σύμβαση η προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης δεν αποτελεί δαπάνη λειτουργίας του Παραχωρησιούχου και άρα δεν υπόκειται σε ΦΠΑ. Ένα μέρος της προκαταβολής, το οποίο και ισούται με το ποσό του ΦΠΑ ολόκληρης της προκαταβολής της αμοιβής παραχώρησης θα αναβάλλεται από τον Παραχωρησιούχο έως ότου το ποσό του ΦΠΑ επιστραφεί στον ίδιο, με την επιφύλαξη τυχόν εκχώρησης στον Παραχωρητή ισόποσου πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ. Ο Παραχωρησιούχος φέρει ευθύνη αξίωσης είσπραξης επιστροφής πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ.

---

<sup>30</sup> *Ο παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος εντός 60 ημερών από την λήξη κάθε έτους παραχώρησης, να προσκομίζει τις σχετικές ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, την έκθεση του ορκωτού λογιστή, ένα επικαιροποιημένο οικονομικό μοντέλο, την χρήση κεφαλαίων, τα αεροναυτιλιακά τέλη κάθε αερολιμένα, τα συνολικά έσοδα και τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (άρθρο 29.2 σύμβασης)*

Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληρώνει στον ιδιοκτήτη (το ελληνικό Δημόσιο) ένα σταθερό τίμημα ύψους €22,9 εκατ. κάθε χρόνο αναπροσαρμοζόμενο βάση πληθωρισμού για 40 έτη. Επιπλέον αυτών, σύμφωνα με τα στοιχεία του Παραχωρησιούχου, η προσφορά της κοινοπραξίας περιλαμβάνει και ένα πρόσθετο, ετήσιο μεταβλητό τίμημα της τάξης του 28,5% επί των Κερδών προ φόρων, αποσβέσεων και τόκων, και μάλιστα προ της πληρωμής του σταθερού τιμήματος των 22,9 εκατομμυρίων ευρώ. Ο παραχωρησιούχος είναι απόλυτα ελεύθερος να ορίσει νέα τέλη αεροναυτικά ή μη. Είναι διασφαλισμένο με την σύμβαση ώστε καμία αρμόδια αρχή να μην μπορεί να επέμβει.

Πριν την παραχώρηση, τα Αεροναυτικά Τέλη<sup>31</sup> ήταν: 12 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 22 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη προς χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από την έναρξη της παραχώρησης μέχρι την ολοκλήρωση των έργων (διάρκεια 4 έτη) για οποιοδήποτε προορισμό το μέγιστο θα είναι 13 €/επιβάτη, εκ των οποίων 1 € θα καταβάλλεται στο Δημόσιο. Διατηρείται δηλαδή για τον παραχωρησιούχο το ποσό των 12 €. Μετά την ολοκλήρωση των έργων (δηλαδή μετά από 4 έτη από την έναρξη της παραχώρησης) για οποιοδήποτε προορισμό το μέγιστο θα είναι 18.5€/επιβάτη εκ των οποίων 1 € θα καταβάλλεται στο Δημόσιο. Επομένως, 17.5 € θα παραμένουν για τον παραχωρησιούχο.

Όσον αφορά στην χρηματοδότηση μέσω δανείων, υπάρχουν καθορισμένες δανειακές συμβάσεις, ενώ προβλέπεται η διαδικασία έγκρισης περαιτέρω τέτοιων συμβάσεων από το Δημόσιο. Προβλέπεται ακόμα και η Μέτρηση Επιδόσεων για μελλοντικά έργα (όπου η μη τήρηση αυτών επιβάλλει κυρώσεις).

#### ❖ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Αποζημιώσεις σχετικά με ζημίες ή παραλείψεις προς τον Παραχωρητή από τον Παραχωρησιούχο θα προβλέπονται σε περιπτώσεις:

- ✓ Θανάτου ή σωματικής βλάβης
- ✓ Φθορά σε ακίνητα ή κινητά περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου
- ✓ Ζημίες σύμφωνα με τους νόμους

<sup>31</sup> [https://www.hradf.com/storage/files/uploads/9faa2c4e25ea3e019ad7ee1bb11a4b5431\\_139.pdf](https://www.hradf.com/storage/files/uploads/9faa2c4e25ea3e019ad7ee1bb11a4b5431_139.pdf) (επίσκεψη 10/03/2020)

Φυσικά δεν προβλέπονται αποζημιώσεις, αν η ευθύνη βαραίνει το Δημόσιο, αν υπάρχει δόλος, ή αν οι ζημιές καλύπτονται από την ασφάλιση. Επίσης η αποζημίωση δεν θα ισχύει για ζημιές που δεν είναι ασφαλισμένες με το ποσό αξίωσης να υπερβαίνει τις €200,000.

Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για κάθε αξίωση των υπαλλήλων της ΥΠΑ (σχετικά με αξιώσεις για μισθούς, αποζημιώσεις κ.α.), με την προϋπόθεση πάντα πως υπάρχει δικαστική απόφαση<sup>32</sup>.

Αποζημιώσεις εγείρονται επίσης για μειωμένες επιδόσεις λόγω καθυστέρησης έργων Δημοσίου και απεργίες ως «Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου<sup>33</sup>».

Ωστόσο, προβλέπεται μετά από ειδοποίηση 14 ημερών προς την ΥΠΑ, η μεταβίβαση ή πώληση όσων περιουσιακών στοιχείων δεν εξυπηρετούν τον Παραχωρησιούχο<sup>34</sup>.

#### ❖ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Για το μέλλον των υπαλλήλων της ΥΠΑ (που απασχολούνται στη λειτουργία και όχι την Αεροναυτιλία) των Περιφερειακών Αεροδρομίων, η σύμβαση λέει ρητά ότι δεν είναι υποχρεωμένος ο παραχωρησιούχος να συνεχίσει την συνεργασία μαζί τους<sup>35</sup>.

Επιπρόσθετα, η σύμβαση υποχρεώνει το Δημόσιο να διευκολύνει με βίζες και άδειες παραμονής τους εκτός ευρωπαϊκής ένωσης υπαλλήλους που θα προσλάβει ο Παραχωρησιούχος για την απασχόλησή τους στη διαχείριση ή/και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων, τόσο για τους ίδιους όσο και για τις οικογένειές τους<sup>36</sup>.

#### ❖ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Σύμφωνα με τη σύμβαση, το Δημόσιο ή οποιαδήποτε άλλη αρχή δεν μπορεί να προβεί ή να διακόψει την παραχώρηση εκμετάλλευσης των αερολιμένων, για όσα χρόνια διαρκεί η παραχώρηση.

---

<sup>32</sup> Σύμβαση, σελ.176 §24.20.3

<sup>33</sup> Σύμβαση, σελ. 214, §30.1.2

<sup>34</sup> Σύμβαση, σελ. 80, §4.5.2

<sup>35</sup> Σύμβαση, σελ. 92, §5.2.1.ιγ

<sup>36</sup> Σύμβαση, σελ. 74§4.3.2.ι

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις, κατά τις οποίες, ο Παραχωρησιούχος θα αποδεχτεί την παρέμβαση του Δημοσίου, όπως:

- ✓ Απειλή εθνικής αμύνης, ασφάλεια κράτους, εμφύλιων ταραχών κ.ά.
- ✓ Παραβίαση σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο
- ✓ Κίνδυνος στην ασφάλεια των επιβατών, του προσωπικού των αερολιμένων κ.α.
- ✓ Μη ολοκλήρωση ουσιαστικού μέρους των έργων για συνεχή περίοδο μεγαλύτερης των 3 μηνών
- ✓ Αναστολή δραστηριοτήτων οποιουδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή/και την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου για περισσότερες από δυο (2) συνεχείς ημέρες

Σε κάθε περίπτωση, εάν προκύψει διαφορά αναφορικά με τις αιτίες της διακοπής ή της παρέμβασης, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

#### ❖ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Η περίοδος παραχώρησης ξεκινά κατά την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης και λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία σαράντα(40) έτη μετά.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος μπορούν να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις, αλλά χωρίς εκατέρωθεν δέσμευση, προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία για τους όρους μιας παράτασης της Σύμβασης κατά ένα χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ετών, το οποίο θα ξεκινήσει αμέσως μετά τη λήξη της περιόδου των 40 ετών.

#### ❖ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Έξι μήνες πριν την ολοκλήρωση της παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει εκπαίδευση στο Προσωπικό που θα απορροφηθεί από το Δημόσιο και θα εργάζεται στους αερολιμένες. Έπειτα, θα παραδώσει τα αεροδρόμια και θα μεταβιβάσει τυχόν δικαιώματα όπως: κινητά περιουσιακά στοιχεία, έργα, βελτιώσεις που εκπονήθηκαν κατά την διάρκεια της παραχώρησης, τρέχοντα εγχειρίδια αεροδρομίου, στοιχεία λογισμικού/εξοπλισμού κ.α.. Ο Παραχωρησιούχος είναι

υπεύθυνος να αντικαταστήσει τον εξοπλισμό που αναγράφεται στην κατάσταση απογραφής.

Η τελική αποδοχή όλων των δραστηριοτήτων της παραχώρησης θα ολοκληρωθεί εντός 4 μηνών από την λήξη της παραχώρησης και περίπου 36 μήνες πριν την λήξη θα διενεργηθεί μία Αρχική Επιθεώρηση (Παραχωρησιούχος – Παραχωρητής - Ανεξάρτητος Μηχανικός), όπου και θα ελεγχθούν τα έργα και αν τα περιφερειακά αεροδρόμια τηρούν τις απαιτήσεις παράδοσης. Ακολουθεί η έκθεση του μηχανικού προς το Δημόσιο, μία Δεύτερη Επιθεώρηση (Παραχωρησιούχος-Ανεξάρτητος Μηχανικός) και έπειτα η Επιθεώρηση Παράδοσης (αν υπάρχουν ενστάσεις από το Δημόσιο ή την ΥΠΑ εμπλέκεται η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών).

Το Δημόσιο πρέπει να εκδώσει πιστοποιητικό παράδοσης, στην περίπτωση που έχουν περατωθεί όλα τα έργα, ειδάλλως υπάρχει ρήτρα καταβληθέντος ποσού (Ποσό Παράδοσης)<sup>37</sup>.

**Τέλος, να σημειωθεί ότι, στις 11 Απριλίου 2017, ολοκληρώθηκε η παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport Greece<sup>38</sup> με την καταβολή του εφάπαξ τιμήματος 1,234 δισ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ.**

Αφού αναφερθήκαμε στα κύρια σημεία των συμβάσεων παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, στο επόμενο κεφάλαιο θα εξετάσουμε τα αποτελέσματα από τη μέχρι σήμερα διαχείριση των αεροδρομίων αυτών από τη FRAPORT GREECE.

---

<sup>37</sup> Σύμβαση, σελ.230, §32.9

<sup>38</sup> Η πρώτη πτήση, υπό τον έλεγχο της Fraport, έγινε στις 00:20 μετά τα μεσάνυχτα από τη Ryanair, αεροσκάφος της οποίας απογειώθηκε από το «Ελ. Βενιζέλος» με προορισμό τη Σαντορίνη

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ FRAPORT**

Στο κεφάλαιο αυτό θα δοθούν στοιχεία από τη μέχρι σήμερα διαχείριση των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων από την εταιρεία FRAPORT GREECE. Έτσι, θα εξεταστούν: η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και του αριθμού των πτήσεων, τα νέα έργα εκσυγχρονισμού των υποδομών που είτε πραγματοποιήθηκαν είτε πρόκειται να πραγματοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο, στοιχεία που αφορούν τους περιβαλλοντικούς όρους λειτουργίας των αεροδρομίων, καθώς και τα οικονομικά στοιχεία και τους χρηματοοικονομικούς δείκτες, που έχουν προκύψει από την ημερομηνία παραχώρησης έως σήμερα.

#### **6.1 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ & ΠΤΗΣΕΙΣ**

Στη συνέχεια δίνονται στοιχεία της επιβατικής κίνησης καθώς και των πτήσεων που έχουν καταγραφεί για το χρονικό διάστημα 2016-2019 και στα 14 ελληνικά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η FRAPORT GREECE, καθώς και οι ποσοστιαίες μεταβολές τους ανά έτος:

#### **Πίνακας 2. Επιβατική κίνηση πτήσεων εσωτερικού ανά έτος**

πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

		<b>Επιβάτες από πτήσεις εσωτερικού</b>			
		<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
	<b><u>Αεροδρόμιο</u></b>				
<b>Ομάδα Α</b>	Άκτιο	21.958	19.704	16.232	16.763
	Χανιά	881.031	831.324	646.723	672.945
	Κέρκυρα	299.483	295.745	340.288	342.844
	Καβάλα	82.859	75.284	75.026	68.328
	Κεφαλονιά	72.197	82.058	97.614	100.958
	Θεσσαλονίκη	2.423.095	2.352.838	2.333.925	2.164.564
	Ζάκυνθος	68.570	83.334	91.752	94.297
<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>		<b>3.849.193</b>	<b>3.740.287</b>	<b>3.601.560</b>	<b>3.460.699</b>
<b>Ομάδα Β</b>	Κως	207.008	233.783	271.725	284.948
	Μυτιλήνη	349.347	332.370	344.255	362.759
	Μύκονος	392.931	475.578	508.679	524.877
	Ρόδος	849.543	868.459	829.475	803.996
	Σάμος	155.983	161.313	172.621	181.450
	Σαντορίνη	897.770	1.022.117	1.186.872	1.228.840
	Σκιάθος	44.209	43.740	48.228	55.535
<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>		<b>2.896.791</b>	<b>3.137.360</b>	<b>3.361.855</b>	<b>3.442.405</b>
<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>		<b>6.745.984</b>	<b>6.877.647</b>	<b>6.963.415</b>	<b>6.903.104</b>



**Πίνακας 3. Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης πτήσεων εσωτερικού**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	%Δ (2017-2016)	%Δ (2018-2017)	%Δ (2019-2018)
Ομάδα Α	Άκτιο	-10,3%	-17,6%	3,3%
	Χανιά	-5,6%	-22,2%	4,1%
	Κέρκυρα	-1,2%	15,1%	0,8%
	Καβάλα	-9,1%	-0,3%	-8,9%
	Κεφαλονιά	13,7%	19,0%	3,4%
	Θεσσαλονίκη	-2,9%	-0,8%	-7,3%
	Ζάκυνθος	21,5%	10,1%	2,8%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>-3,9%</b>
Ομάδα Β	Κως	12,9%	16,2%	4,9%
	Μυτιλήνη	-4,9%	3,6%	5,4%
	Μύκονος	21,0%	7,0%	3,2%
	Ρόδος	2,2%	-4,5%	-3,1%
	Σάμος	3,4%	7,0%	5,1%
	Σαντορίνη	13,9%	16,1%	3,5%
	Σκιάθος	-1,1%	10,3%	15,2%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>8,3%</b>	<b>7,2%</b>	<b>2,4%</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,2%</b>	<b>-0,9%</b>

**Πίνακας 4. Επιβατική κίνηση διεθνών πτήσεων ανά έτος**πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

		Επιβάτες από διεθνείς πτήσεις			
	<u>Αεροδρόμιο</u>	2016	2017	2018	2019
Ομάδα Α	Άκτιο	460.716	549.378	567.434	609.027
	Χανιά	2.085.666	2.211.085	2.362.272	2.310.597
	Κέρκυρα	2.476.030	2.622.205	3.023.853	2.933.053
	Καβάλα	192.449	262.679	331.923	254.982
	Κεφαλονιά	474.718	547.613	664.042	673.212
	Θεσσαλονίκη	3.312.486	3.894.676	4.356.344	4.732.493
	Ζάκυνθος	1.351.226	1.576.307	1.709.545	1.716.130
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>10.353.291</b>	<b>11.663.943</b>	<b>13.015.413</b>	<b>13.229.494</b>
Ομάδα Β	Κως	1.715.214	2.086.248	2.394.704	2.391.696
	Μυτιλήνη	70.623	103.626	132.801	133.818
	Μύκονος	624.608	731.448	887.163	995.268
	Ρόδος	4.122.686	4.432.764	4.738.276	4.738.571
	Σάμος	207.330	248.972	290.128	298.525
	Σαντορίνη	809.211	908.894	1.068.206	1.071.568
	Σκιάθος	360.018	380.366	389.688	390.684
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>7.909.690</b>	<b>8.892.318</b>	<b>9.900.966</b>	<b>10.020.130</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>18.262.981</b>	<b>20.556.261</b>	<b>22.916.379</b>	<b>23.249.624</b>

**Πίνακας 5. Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης διεθνών πτήσεων**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	%Δ (2017-2016)	%Δ (2018-2017)	%Δ (2019-2018)
Ομάδα Α	Άκτιο	19,2%	3,3%	7,3%
	Χανιά	6,0%	6,8%	-2,2%
	Κέρκυρα	5,9%	15,3%	-3,0%
	Καβάλα	36,5%	26,4%	-23,2%
	Κεφαλονιά	15,4%	21,3%	1,4%
	Θεσσαλονίκη	17,6%	11,9%	8,6%
	Ζάκυνθος	16,7%	8,5%	0,4%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>12,7%</b>	<b>11,6%</b>	<b>1,6%</b>
Ομάδα Β	Κως	21,6%	14,8%	-0,1%
	Μυτιλήνη	46,7%	28,2%	0,8%
	Μύκονος	17,1%	21,3%	12,2%
	Ρόδος	7,5%	6,9%	0,0%
	Σάμος	20,1%	16,5%	2,9%
	Σαντορίνη	12,3%	17,5%	0,3%
	Σκιάθος	5,7%	2,5%	0,3%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>12,4%</b>	<b>11,3%</b>	<b>1,2%</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>12,6%</b>	<b>11,5%</b>	<b>1,5%</b>

**Πίνακας 6. Συνολική επιβατική κίνηση ανά έτος**πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

		Επιβάτες από συνολικές πτήσεις (εσωτερικού & διεθνείς)			
	<u>Αεροδρόμιο</u>	2016	2017	2018	2019
Ομάδα Α	Άκτιο	482.674	569.082	583.666	625.790
	Χανιά	2.966.697	3.042.409	3.008.995	2.983.542
	Κέρκυρα	2.775.513	2.917.950	3.364.141	3.275.897
	Καβάλα	275.308	337.963	406.949	323.310
	Κεφαλονιά	546.915	629.671	761.656	774.170
	Θεσσαλονίκη	5.735.581	6.247.514	6.690.269	6.897.057
	Ζάκυνθος	1.419.796	1.659.641	1.801.297	1.810.427
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>14.202.484</b>	<b>15.404.230</b>	<b>16.616.973</b>	<b>16.690.193</b>
Ομάδα Β	Κως	1.922.222	2.320.031	2.666.429	2.676.644
	Μυτιλήνη	419.970	435.996	477.056	496.577
	Μύκονος	1.017.539	1.207.026	1.395.842	1.520.145
	Ρόδος	4.972.229	5.301.223	5.567.751	5.542.567
	Σάμος	363.313	410.285	462.749	479.975
	Σαντορίνη	1.706.981	1.931.011	2.255.078	2.300.408
	Σκιάθος	404.227	424.106	437.916	446.219
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>10.806.481</b>	<b>12.029.678</b>	<b>13.262.821</b>	<b>13.462.535</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>25.008.965</b>	<b>27.433.908</b>	<b>29.879.794</b>	<b>30.152.728</b>

**Πίνακας 7. Ποσοστιαία μεταβολή επιβατικής κίνησης από συνολικές πτήσεις**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	%Δ (2017-2016)	%Δ (2018-2017)	%Δ (2019-2018)
Ομάδα Α	Άκτιο	17,9%	2,6%	7,2%
	Χανιά	2,6%	-1,1%	-0,8%
	Κέρκυρα	5,1%	15,3%	-2,6%
	Καβάλα	22,8%	20,4%	-20,6%
	Κεφαλονιά	15,1%	21,0%	1,6%
	Θεσσαλονίκη	8,9%	7,1%	3,1%
	Ζάκυνθος	16,9%	8,5%	0,5%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>8,5%</b>	<b>7,9%</b>	<b>0,4%</b>
Ομάδα Β	Κως	20,7%	14,9%	0,4%
	Μυτιλήνη	3,8%	9,4%	4,1%
	Μύκονος	18,6%	15,6%	8,9%
	Ρόδος	6,6%	5,0%	-0,5%
	Σάμος	12,9%	12,8%	3,7%
	Σαντορίνη	13,1%	16,8%	2,0%
	Σκιάθος	4,9%	3,3%	1,9%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>11,3%</b>	<b>10,3%</b>	<b>1,5%</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>9,7%</b>	<b>8,9%</b>	<b>0,9%</b>

**Πίνακας 8. Πτήσεις εσωτερικού ανά έτος**

πηγή: ( <https://www.fraport-greece.com>)

		Πτήσεις εσωτερικού			
	<u>Αεροδρόμιο</u>	2016	2017	2018	2019
Ομάδα Α	Άκτιο	1.290	1.215	1.037	1.009
	Χανιά	6.250	5.827	4.822	6.347
	Κέρκυρα	3.730	3.857	4.975	4.602
	Καβάλα	1.613	1.612	1.346	1.403
	Κεφαλονιά	1.593	1.749	2.177	2.383
	Θεσσαλονίκη	22.120	22.861	21.741	20.666
	Ζάκυνθος	1.834	2.242	2.279	2.250
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>38.430</b>	<b>39.363</b>	<b>38.377</b>	<b>38.660</b>
Ομάδα Β	Κως	4.137	4.071	4.655	4.814
	Μυτιλήνη	5.193	4.873	5.162	5.640
	Μύκονος	6.443	7.830	7.286	7.894
	Ρόδος	9.852	8.891	8.279	7.881
	Σάμος	3.580	3.787	3.938	4.033
	Σαντορίνη	7.892	10.100	12.178	13.418
	Σκιάθος	1.102	1.373	1.202	1.261
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>38.199</b>	<b>40.925</b>	<b>42.700</b>	<b>44.941</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>76.629</b>	<b>80.288</b>	<b>81.077</b>	<b>83.601</b>

**Πίνακας 9. Ποσοστιαία μεταβολή πτήσεων εσωτερικού**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	%Δ (2017-2016)	%Δ (2018-2017)	%Δ (2019-2018)
Ομάδα Α	Άκτιο	-5,8%	-14,7%	-2,7%
	Χανιά	-6,8%	-17,2%	31,6%
	Κέρκυρα	3,4%	29,0%	-7,5%
	Καβάλα	-0,1%	-16,5%	4,2%
	Κεφαλονιά	9,8%	24,5%	9,5%
	Θεσσαλονίκη	3,3%	-4,9%	-4,9%
	Ζάκυνθος	22,2%	1,7%	-1,3%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>2,4%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>0,7%</b>
Ομάδα Β	Κως	-1,6%	14,3%	3,4%
	Μυτιλήνη	-6,2%	5,9%	9,3%
	Μύκονος	21,5%	-6,9%	8,3%
	Ρόδος	-9,8%	-6,9%	-4,8%
	Σάμος	5,8%	4,0%	2,4%
	Σαντορίνη	28,0%	20,6%	10,2%
	Σκιάθος	24,6%	-12,5%	4,9%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>7,1%</b>	<b>4,3%</b>	<b>5,2%</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,0%</b>	<b>3,1%</b>

**Πίνακας 10. Διεθνείς πτήσεις ανά έτος**πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

		Διεθνείς Πτήσεις			
	<u>Αεροδρόμιο</u>	2016	2017	2018	2019
Ομάδα Α	Άκτιο	3.220	4.080	4.357	4.583
	Χανιά	13.034	13.685	14.782	14.155
	Κέρκυρα	17.014	18.624	21.340	20.710
	Καβάλα	1.495	2.221	2.805	2.062
	Κεφαλονιά	3.323	4.148	4.992	4.972
	Θεσσαλονίκη	26.590	30.809	33.524	35.072
	Ζάκυνθος	8.762	10.133	10.880	10.946
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>73.438</b>	<b>83.700</b>	<b>92.680</b>	<b>92.500</b>
Ομάδα Β	Κως	10.935	13.263	15.672	14.983
	Μυτιλήνη	589	743	994	931
	Μύκονος	5.479	7.992	9.992	10.907
	Ρόδος	26.308	28.175	30.381	29.587
	Σάμος	1.606	1.883	2.265	2.241
	Σαντορίνη	6.190	6.934	8.184	7.901
	Σκιάθος	2.728	2.893	2.956	2.918
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>53.835</b>	<b>61.883</b>	<b>70.444</b>	<b>69.468</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>127.273</b>	<b>145.583</b>	<b>163.124</b>	<b>161.968</b>

**Πίνακας 11. Ποσοστιαία μεταβολή διεθνών πτήσεων**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	%Δ (2017-2016)	%Δ (2018-2017)	%Δ (2019-2018)
Ομάδα Α	Άκτιο	26,7%	6,8%	5,2%
	Χανιά	5,0%	8,0%	-4,2%
	Κέρκυρα	9,5%	14,6%	-3,0%
	Καβάλα	48,6%	26,3%	-26,5%
	Κεφαλονιά	24,8%	20,3%	-0,4%
	Θεσσαλονίκη	15,9%	8,8%	4,6%
	Ζάκυνθος	15,6%	7,4%	0,6%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>14,0%</b>	<b>10,7%</b>	<b>-0,2%</b>
Ομάδα Β	Κως	21,3%	18,2%	-4,4%
	Μυτιλήνη	26,1%	33,8%	-6,3%
	Μύκονος	45,9%	25,0%	9,2%
	Ρόδος	7,1%	7,8%	-2,6%
	Σάμος	17,2%	20,3%	-1,1%
	Σαντορίνη	12,0%	18,0%	-3,5%
	Σκιάθος	6,0%	2,2%	-1,3%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>14,9%</b>	<b>13,8%</b>	<b>-1,4%</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>14,4%</b>	<b>12,0%</b>	<b>-0,7%</b>

**Πίνακας 12. Συνολικές πτήσεις ανά έτος**πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

		Συνολικές Πτήσεις			
	<u>Αεροδρόμιο</u>	2016	2017	2018	2019
Ομάδα Α	Άκτιο	4.510	5.295	5.394	5.592
	Χανιά	19.284	19.512	19.604	20.502
	Κέρκυρα	20.744	22.481	26.315	25.312
	Καβάλα	3.108	3.833	4.151	3.465
	Κεφαλονιά	4.916	5.897	7.169	7.355
	Θεσσαλονίκη	48.710	53.670	55.265	55.738
	Ζάκυνθος	10.596	12.375	13.159	13.196
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>111.868</b>	<b>123.063</b>	<b>131.057</b>	<b>131.160</b>
Ομάδα Β	Κως	15.072	17.334	20.327	19.797
	Μυτιλήνη	5.782	5.616	6.156	6.571
	Μύκονος	11.922	15.822	17.278	18.801
	Ρόδος	36.160	37.066	38.660	37.468
	Σάμος	5.186	5.670	6.203	6.274
	Σαντορίνη	14.082	17.034	20.362	21.319
	Σκιάθος	3.830	4.266	4.158	4.179
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>92.034</b>	<b>102.808</b>	<b>113.144</b>	<b>114.409</b>
	<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>203.902</b>	<b>225.871</b>	<b>244.201</b>	<b>245.569</b>

**Πίνακας 13. Ποσοστιαία μεταβολή συνολικών πτήσεων**

	<u>Αεροδρόμιο</u>	<u>%Δ (2017-2016)</u>	<u>%Δ (2018-2017)</u>	<u>%Δ (2019-2018)</u>
Ομάδα Α	Άκτιο	17,4%	1,9%	3,7%
	Χανιά	1,2%	0,5%	4,6%
	Κέρκυρα	8,4%	17,1%	-3,8%
	Καβάλα	23,3%	8,3%	-16,5%
	Κεφαλονιά	20,0%	21,6%	2,6%
	Θεσσαλονίκη	10,2%	3,0%	0,9%
	Ζάκυνθος	16,8%	6,3%	0,3%
	<b>Σύνολο Ομάδας Α</b>	<b>10,0%</b>	<b>6,5%</b>	<b>0,1%</b>
Ομάδα Β	Κως	15,0%	17,3%	-2,6%
	Μυτιλήνη	-2,9%	9,6%	6,7%
	Μύκονος	32,7%	9,2%	8,8%
	Ρόδος	2,5%	4,3%	-3,1%
	Σάμος	9,3%	9,4%	1,1%
	Σαντορίνη	21,0%	19,5%	4,7%
	Σκιάθος	11,4%	-2,5%	0,5%
	<b>Σύνολο Ομάδας Β</b>	<b>11,7%</b>	<b>10,1%</b>	<b>1,1%</b>
<b>Σύνολο Ομάδων Α+Β</b>	<b>10,8%</b>	<b>8,1%</b>	<b>0,6%</b>	

Παρατηρούμε αύξηση τόσο της συνολικής επιβατικής κίνησης (βλ. Πίνακα 7) όσο και των συνολικών πτήσεων (βλ. Πίνακα 13) που πραγματοποιήθηκαν ανά έτος. Επίσης μπορεί κανείς να παρατηρήσει πως το συντριπτικό ποσοστό της επιβατικής κίνησης οφείλεται στις διεθνείς πτήσεις. Ένα ποσοστό 20-30% των επιβατών προέρχονται από εσωτερικές πτήσεις, ενώ 70-80% των επιβατών προέρχονται από διεθνείς πτήσεις, με την τάση αυτή να ενισχύεται με την πάροδο των ετών (το 2016, το 70% των επιβατών προέρχονταν από διεθνείς πτήσεις, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το 2017 ανήλθε στο 77%).

Τα έτη 2017 και 2018 ήταν γενικά δυο επιτυχημένες χρονιές για την εταιρεία, καθώς κατάφερε να διατηρήσει ανοδική πορεία με αύξηση τόσο της επιβατικής κίνησης (της τάξης του 9% περίπου για κάθε χρόνο), όσο και των πτήσεων (της τάξης του 8-11% περίπου για κάθε χρόνο).

Πιο συγκεκριμένα, για το έτος 2017 παρατηρήθηκαν αυξομειώσεις στην επιβατική κίνηση από τις πτήσεις του εσωτερικού σε σχέση με το 2016 (τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασαν τα αεροδρόμια Μυκόνου και Ζακύνθου και τη μεγαλύτερη μείωση το Άκτιο και η Καβάλα), ενώ ο μέσος όρος για όλα τα

αεροδρόμια παρουσίασε αύξηση της τάξης του 2% στην επιβατική κίνηση και 4,8% στις πτήσεις. Για τις διεθνείς πτήσεις τα αποτελέσματα ήταν αρκετά πιο εντυπωσιακά, με 12,6% αύξηση στην επιβατική κίνηση και 14,4% στις πτήσεις (μέσοι όροι από τα στοιχεία όλων των αεροδρομίων). Τα παραπάνω στοιχεία οδήγησαν στην συνολική ανοδική πορεία της εταιρείας για το 2017 σε σχέση με το 2016 κατά περίπου δέκα ποσοστιαίες μονάδες, τόσο στη συνολική επιβατική κίνηση (αύξηση 9,7%) (Πίνακας 7), όσο και στις συνολικές πτήσεις (αύξηση 10,8%) (Πίνακας 13).

Το 2018 η ανοδική πορεία συνεχίστηκε. Πιο συγκεκριμένα, για τις πτήσεις του εσωτερικού είχαμε μια αύξηση της τάξης του 1,2% στην επιβατική κίνηση (Πίνακας 3) και 1% στις πτήσεις (Πίνακας 9) σε σχέση με το 2017, ενώ για τις διεθνείς πτήσεις τα αποτελέσματα ήταν αρκετά πιο εντυπωσιακά με 11,5% αύξηση στην επιβατική κίνηση (Πίνακας 5) και 12% στις πτήσεις (Πίνακας 11) σε σχέση με το 2017. Στοιχεία που οδήγησαν στην ανοδική πορεία της εταιρείας για το 2018 σε σχέση με το 2017, με αύξηση κατά 8,9% στη συνολική επιβατική κίνηση (Πίνακας 7), και κατά 8,1% (Πίνακας 13) στις συνολικές πτήσεις.

Η εταιρεία το 2019 κατάφερε να διατηρήσει τα πολύ καλά νούμερα τα οποία είχαν σημειωθεί τα προηγούμενα χρόνια. Έτσι, τόσο η επιβατική κίνηση όσο και οι πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2019 παρέμειναν περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2018. Σημειώθηκαν κάποιες μικρές αυξομειώσεις (η κίνηση από το εξωτερικό ενισχύθηκε κατά 1,5% (Πίνακας 5), ενώ αυτή από την εγχώρια αγορά υποχώρησε κατά 0,9% (Πίνακας 3)), οι οποίες τελικά οδήγησαν σε ένα αποτέλεσμα αύξησης των συνολικών πτήσεων κατά 0,6% (Πίνακας 13) και της επιβατικής κίνησης κατά 0,9% (Πίνακας 7).

Κάτι που αξίζει να σημειωθεί, είναι το γεγονός ότι το 2019 -και για πρώτη φορά στην ιστορία – περισσότερα από 30 εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν από τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport Greece<sup>40</sup>.

Μεταξύ των 14 περιφερειακών αεροδρομίων που έχουν παραχωρηθεί, τη μεγαλύτερη ετήσια αύξηση κίνησης για το 2019, σημείωσε αυτό της Μυκόνου

---

<sup>40</sup> Για να γιορτάσει το ρεκόρ των 30 εκατομμυρίων επιβατών, η διαχειρίστρια εταιρεία διοργάνωσε στις 30 και 31 Δεκεμβρίου 2019 εορταστικά happenings στα 14 αεροδρόμια, υποδεχόμενη τους επιβάτες με κέρασματα και αναμνηστικά. Μάλιστα, 14 τυχεροί επιβάτες των πτήσεων αυτών έλαβαν συμβολικές δωροεπιταγές

(+8,9% με συνολικά 1,52 εκατ. επιβάτες), ενώ στη Σαντορίνη η ετήσια αύξηση διαμορφώθηκε στο 2% (2,3 εκατ. επιβάτες).

Σε ό,τι αφορά την προέλευση των ταξιδιωτών, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Πολωνία και η Ολλανδία «ψήφισαν» Ελλάδα για το 2019, ενώ ενδιαφέρον έχει ότι 6,9 εκατομμύρια μετακινήθηκαν με πτήσεις εσωτερικού στους 14 κορυφαίους προορισμούς.

Ένα άλλο χρήσιμο στοιχείο, δημοσιευμένο από την εταιρεία, είναι η επιβατική κίνηση καθώς και οι πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν, ανά μήνα, για τα έτη 2016 και 2017. Τα συγκεκριμένα στοιχεία μας επιτρέπουν να κατανοήσουμε καλύτερα τις επιβατικές ροές που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα, σε σχέση με το τουριστικό προϊόν της χώρας, και τα χρονικά διαστήματα που είναι γνωστά ως “high season”. Στον Πίνακα 14 δίδεται η επιβατική κίνηση για τα έτη 2016, 2017 ανά μήνα και η ποσοστιαία τους μεταβολή, ενώ στον πίνακα 15 δίδονται τα στοιχεία των πτήσεων για τα έτη 2016, 2017 ανά μήνα και η ποσοστιαία τους μεταβολή.

#### **Πίνακας 14. Επιβατική κίνηση ετών 2016, 2017 ανά μήνα και ποσοστιαία μεταβολή**

πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

Επιβάτες	Πτήσεις Εσωτερικού			Διεθνείς Πτήσεις			Συνολικές Πτήσεις		
	2017	2016	%Δ	2017	2016	%Δ	2017	2016	%Δ
<b>Μήνας</b>									
Ιανουάριος	407.818	407.299	0,1%	170.958	152.474	12,1%	578.776	559.773	3,4%
Φεβρουάριος	415.060	419.235	-1,0%	152.525	136.755	11,5%	567.585	555.990	2,1%
Μάρτιος	476.649	478.473	-0,4%	203.059	197.426	2,9%	679.708	675.899	0,6%
Απρίλιος	555.938	494.864	12,3%	788.404	513.146	53,6%	1.344.342	1.008.010	33,4%
Μάιος	592.951	598.766	-1,0%	2.005.567	1.817.280	10,4%	2.598.518	2.416.046	7,6%
Ιούνιος	703.758	644.673	9,2%	3.230.512	2.757.492	17,2%	3.934.270	3.402.165	15,6%
Ιούλιος	827.879	775.941	6,7%	4.165.423	3.769.332	10,5%	4.993.302	4.545.273	9,9%
Αύγουστος	831.519	778.355	6,8%	4.245.507	3.916.105	8,4%	5.077.026	4.694.460	8,1%
Σεπτέμβριος	724.210	685.650	5,6%	3.468.686	3.081.799	12,6%	4.192.896	3.767.449	11,3%
Οκτώβριος	590.721	547.181	8,0%	1.761.011	1.523.083	15,6%	2.351.732	2.070.264	13,6%
Νοέμβριος	434.947	453.152	-4,0%	218.805	192.255	13,8%	653.752	645.407	1,3%
Δεκέμβριος	407.087	462.395	-12,0%	203.581	205.834	-1,1%	610.668	668.229	-8,6%
<b>Σύνολο</b>	<b>6.968.537</b>	<b>6.745.984</b>	<b>3,3%</b>	<b>20.614.038</b>	<b>18.262.981</b>	<b>12,9%</b>	<b>27.582.575</b>	<b>25.008.965</b>	<b>10,3%</b>



**Πίνακας 15. Πτήσεις ετών 2016, 2017 ανά μήνα και ποσοστιαία μεταβολή**πηγή: ( <https://www.fraport-greece.com>)

Πτήσεις Μήνας	Πτήσεις Εσωτερικού			Διεθνείς Πτήσεις			Συνολικές Πτήσεις		
	2017	2016	%Δ	2017	2016	%Δ	2017	2016	%Δ
Ιανουάριος	4.851	4.766	1,8%	1.498	1.316	13,8%	6.349	6.082	4,4%
Φεβρουάριος	4.451	4.553	-2,2%	1.242	1.193	4,1%	5.693	5.746	-0,9%
Μάρτιος	5.200	5.160	0,8%	1.679	1.676	0,2%	6.879	6.836	0,6%
Απρίλιος	6.252	5.581	12,0%	6.282	4.223	48,8%	12.534	9.804	27,8%
Μάιος	6.890	6.875	0,2%	14.399	13.187	9,2%	21.289	20.062	6,1%
Ιούνιος	8.778	7.741	13,4%	22.712	19.453	16,8%	31.490	27.194	15,8%
Ιούλιος	10.381	9.166	13,3%	28.766	25.152	14,4%	39.147	34.318	14,1%
Αύγουστος	10.565	9.332	13,2%	29.445	25.966	13,4%	40.010	35.298	13,3%
Σεπτέμβριος	8.302	7.775	6,8%	23.490	20.587	14,1%	31.792	28.362	12,1%
Οκτώβριος	6.321	5.837	8,3%	12.931	11.217	15,3%	19.252	17.054	12,9%
Νοέμβριος	4.629	4.745	-2,4%	1.917	1.631	17,5%	6.546	6.376	2,7%
Δεκέμβριος	4.557	5.098	-10,6%	1.657	1.672	-0,9%	6.214	6.770	-8,2%
<b>Σύνολο</b>	<b>81.177</b>	<b>76.629</b>	<b>5,9%</b>	<b>146.018</b>	<b>127.273</b>	<b>14,7%</b>	<b>227.195</b>	<b>203.902</b>	<b>11,4%</b>

Από τους πίνακες 14 και 15 παρατηρούμε πως το σύνολο των επιβατών κατά τη διάρκεια του τριμήνου Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος, κάθε έτους, ισούται με το σύνολο των επιβατών όλων των υπόλοιπων μηνών. Έτσι, για το 2016, το τρίμηνο Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος ταξίδεψαν 12.641.898 επιβάτες, έναντι 12.367.067 που ταξίδεψαν όλους τους υπόλοιπους μήνες του έτους.

Τα αντίστοιχα νούμερα για το 2017 ήταν 14.004.598 επιβάτες για το τρίμηνο Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος, έναντι 13.577.977 επιβατών για όλους τους υπόλοιπους μήνες του έτους.

Το γεγονός αυτό οφείλεται στην εποχικότητα που διακρίνει τον τουρισμό στην Ελλάδα, ενώ αφήνει περιθώρια αύξησης της τουριστικής κίνησης και για τους υπόλοιπους μήνες του χρόνου, με την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Ένα επιπλέον στοιχείο που προκύπτει από τα δεδομένα των Πινάκων 14 και 15 είναι πως η επιβατική κίνηση για το μήνα Σεπτέμβριο κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με αυτή του μήνα Ιουνίου και για τις δυο χρονιές.

Επομένως, το τετράμηνο Ιούνιος έως Σεπτέμβριος συγκεντρώνει την πλειοψηφία της επιβατικής κίνησης αλλά και των πτήσεων κάθε χρονιάς.

## **6.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ 14 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**

Η Fraport Greece (FG) έχει την υποχρέωση συμμόρφωσης στις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις που προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης, δημοσιεύοντας ετησίως τις αντίστοιχες περιβαλλοντικές εκθέσεις.

Οι περιβαλλοντικές πτυχές που εξετάζονται σε αυτές τις εκθέσεις είναι: η αειφόρος ανάπτυξη, η διαχείριση του εδάφους, η ποιότητα των επιφανειακών και υπογείων υδάτων, η βιοποικιλότητα, η πολιτιστική κληρονομιά, η ποιότητα του αέρα, ο θόρυβος και η διαχείριση των αποβλήτων. Παρουσιάζονται οι πιθανές επιπτώσεις για κάθε περιβαλλοντική πτυχή, καθώς και προληπτικές ενέργειες. Τέλος, για κάθε περιβαλλοντική πτυχή παρουσιάζονται συγκεκριμένοι στόχοι συνοδευόμενοι από αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα εκπλήρωσης.

Η Περιβαλλοντική Στρατηγική, όπως έχει περιγραφεί στη σύμβαση, περιγράφει τις μεθόδους ελαχιστοποίησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη διάρκεια αναβάθμισης των υποδομών και ανάπτυξης των λειτουργιών σύμφωνα με τα Ρυθμιστικά Σχέδια Ανάπτυξης (Development Master Plans) των αερολιμένων.

Για κάθε αερολιμένα έχουν εκδοθεί, από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, οι Αποφάσεις Έγκρισης των Περιβαλλοντικών Όρων.

Οι όροι αυτοί περιλαμβάνουν υφιστάμενα και επικείμενα Έργα καθώς και μέτρα και οδηγίες ώστε να προστατευθεί το περιβάλλον και να ελαχιστοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Οι όροι θέτουν όρια, κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα παρακολούθησης προσαρμοσμένα σε κάθε αεροδρόμιο χωριστά, καλύπτοντας κάθε περιβαλλοντική πτυχή.

Στη συνέχεια δίνονται σε συντομία ορισμένες από τις ενέργειες που σχετίζονται με την περιβαλλοντική διαχείριση των 14 αεροδρομίων:

### **Σχέδια παρακολούθησης**

Εφαρμόζονται σχέδια παρακολούθησης για κάθε μία από τις ακόλουθες περιβαλλοντικές πτυχές:

- αέρας (εκπομπές CO<sub>2</sub>),
- θόρυβος,
- ποιότητα επιφανειακών και υπόγειων υδάτων

- έδαφος

Η συχνότητα παρακολούθησης ρυθμίζεται σύμφωνα με τους αντίστοιχους Περιβαλλοντικούς Όρους. Τα αποτελέσματα των προγραμμάτων παρακολούθησης περιλαμβάνονται στα Ετήσια Περιβαλλοντικά Δελτία, τα οποία δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της FG, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Περιβαλλοντικών Όρων για κάθε αεροδρόμιο.

#### **Διαχείριση Αποβλήτων**

Η FG έχει δημιουργήσει ένα πιλοτικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΣΔΑ) για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί αργότερα ως οδηγός για την εφαρμογή ΣΔΑ και τα υπόλοιπα αεροδρόμια.

#### **Ανακύκλωση επικίνδυνων αποβλήτων**

Σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία για τη διαχείριση και ανακύκλωση των αποβλήτων, η FG έχει ενεργά συμβόλαια με Συστήματα Εναλλακτικής Διαχείρισης για τη διαχείριση της ανακύκλωσης επικίνδυνων αποβλήτων, όπως:

- Χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια,
- Παλαιά ελαστικά
- Ηλεκτρικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός
- Στήλες και συσσωρευτές

#### **Σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης για τη φάση κατασκευής**

Έχουν εκπονηθεί Σχέδια Περιβαλλοντικής Διαχείρισης για τη Φάση Κατασκευής για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά. Κάθε σχέδιο περιλαμβάνει όλες τις περιβαλλοντικές διαδικασίες, πρωτόκολλα και διεργασίες, με στόχο την εκτέλεση των έργων σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία, κανονισμούς και αδειοδοτήσεις και να διασφαλιστεί η συμφωνία με τις βέλτιστες πρακτικές του τομέα. Η βασική αρχή κάθε τέτοιου Σχεδίου είναι η κατασκευή του έργου με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την κατάταξη του έργου ανάμεσα στα πλέον περιβαλλοντικά φιλικά στην Ελλάδα.

#### **Σχέδιο διαχείρισης άγριας ζωής**

Το Σχέδιο διαχείρισης άγριας ζωής αναφέρεται σε κινδύνους για την άγρια πανίδα, αναλύσεις επικινδυνότητας, δράσεις για την εξάλειψη των προσκρούσεων της πανίδας στα αεροσκάφη και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

### **Παρακολούθηση αερίων του θερμοκηπίου (Green House Gases)**

Γίνεται ποσοτικοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για όλα αεροδρόμια σύμφωνα με το ISO 14064-1:2006, το πρωτόκολλο Greenhouse Gas και το εγχειρίδιο οδηγιών του ACI.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2018, η FRAPORT GREECE προχώρησε στην ανάπτυξη και εφαρμογή του Συστήματος Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (E&S), σύμφωνα με το πρότυπο ISO 14001:2015.

### **6.3 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Όπως προβλέπεται στις συμβάσεις παραχώρησης, έχουν υποβληθεί από τον Παραχωρησιούχο στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plans) και για τα 14 αεροδρόμια. Κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο καθορίζει ένα τελικό συνολικό πλάνο που θα αξιοποιεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις δυνατότητες του χώρου του αεροδρομίου και θα βελτιστοποιεί τη χρήση της υπάρχουσας υποδομής ώστε να ενδείκνυται καλύτερα για τον αναμενόμενο όγκο και χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας κατά τα επόμενα 20 χρόνια.

Βάσει των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει η ανάδοχος κοινοπραξία, και προκειμένου τα αεροδρόμια να γίνουν και να είναι συμβατά διαρκώς σύμφωνα με τις προβλέψεις της IATA, θα υλοποιηθούν μεγάλης έκτασης έργα ανακαινίσεων και επεκτάσεων, κατ' αρχήν άμεσα, καθώς και στη συνέχεια για όλη τη διάρκεια της παραχώρησης.

Τα έργα αφορούν κατ' αρχή σε ανακαινίσεις και βελτιώσεις των υπάρχοντων χώρων των αεροδρομίων προκειμένου αυτά να καταστούν ικανά για την υποδοχή και διαχείριση των επιβατών και των αεροσκαφών, καθώς και σε επεκτάσεις και σε ανάπτυξη νέων κτιριακών χώρων, απαραίτητων για τη σωστή και εύρυθμη λειτουργία των δραστηριοτήτων των αεροδρομίων.

Τα εργοτάξια των πιο μεγάλων έργων και επεκτάσεων των αεροδρομίων θα εξασφαλίσουν εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών μεγέθους 10.000 τ.μ. για κάθε 1 εκατομμύριο επιβάτες. Οι επεκτάσεις θα γίνονται με βάση την προοπτική της αυξανόμενης κίνησης των επιβατών.

Στις συμβάσεις προβλέπονται συγκεκριμένα έργα ύψους 330 εκατ. ευρώ, των οποίων η Ανάδοχος Κοινοπραξία έχει την ευθύνη υλοποίησης, εντός των πρώτων τεσσάρων ετών από την έναρξη της παραχώρησης, ενώ για όλη τη διάρκεια της παραχώρησης τα έργα θα ξεπεράσουν σε αξία το ύψος των 1,4 δις ευρώ.

Συνολικά εντός των πρώτων 4 ετών προβλέπονται οι ανακαινίσεις των 190.000 τ.μ. των Αεροσταθμών, καθώς και επεκτάσεις Αεροσταθμών κατά 125.000 τ.μ. Στη συνέχεια υπάρχουν προβλέψεις για περαιτέρω επεκτάσεις 138.000 τ.μ.. Συνολικά δηλαδή οι επεκτάσεις θα ανέρχονται σε 263.000 τ.μ.

Πέραν αυτών θα γίνουν κατάλληλες επιδιορθώσεις, επισκευές και ανακατασκευές των προβληματικών αεροδιαδρόμων, καθώς και των πάρκινγκ και των χώρων ελιγμών των αεροσκαφών.

Στα κτιριακά έργα συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις νέων, τελευταίας τεχνολογίας συστημάτων, αναβαθμίσεις και βελτιώσεις τους (θέρμανση, κλιματισμός, φωτισμός, θέσεις ελέγχου επιβατών, δικτύων και συστημάτων των αεροσταθμών κλπ).

Παράλληλα και επιπλέον των έργων αυτών θα εξασφαλίζονται οι επισκευές και οι συντηρήσεις τους, ενώ προβλέπονται επεμβάσεις βελτίωσης στον περιβάλλοντα χώρο των αεροσταθμών, αναβαθμίσεις των πυροσβεστικών σταθμών, κ.λπ..

Επισημαίνεται ότι η Ανάδοχος Κοινοπραξία έχει αναλάβει την υποχρέωση να διατηρεί τα αεροδρόμια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της IATA, για όλη τη διάρκεια της παραχώρησης, και όταν στο τέλος αυτά παραδοθούν στο Δημόσιο, να μπορούν να εξασφαλίζονται οι απαιτήσεις αυτές για πολλά χρόνια ακόμη.

Επιπλέον των ανωτέρω, θα αγοραστούν και θα παραδοθούν στην Πολεμική Αεροπορία νέα υπερσύγχρονα συστήματα αεροναυτιλίας, διαχείρισης και ελέγχου αεροσκαφών για τις περιοχές ευθύνης της και για συγκεκριμένα αεροδρόμια.

Μέχρι σήμερα, εννέα από τα δεκατέσσερα αεροδρόμια παραδόθηκαν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των προγραμματιζόμενων έργων.

Συγκεκριμένα, η αναβάθμιση των αερολιμένων Ζακύνθου, Καβάλας, Χανίων, Ακτίου, Κεφαλονιάς, Μυτιλήνης, Ρόδου, Σάμου και Σκιάθου ολοκληρώθηκε με

επιτυχία επιδεικνύοντας τα έργα που περιγράφονταν στα αντίστοιχα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plans) και συνοπτικά αναφέρονται στον Πίνακα 16.

**Πίνακας 16. Έργα που έχουν ολοκληρωθεί στους αερολιμένες της παραχώρησης**

πηγή: ( <https://www.fraport-greece.com>)

<b>Ολοκληρωμένα έργα</b>	
<b>Αερολιμένας Χανίων (CHQ)</b>	<b>Τερματικός σταθμός</b> (εσωτερική επέκταση για λιανικές πωλήσεις)
	<b>Παροχές Κοινής Ωφέλειας</b> (σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης)
<b>Αερολιμένας Ζακύνθου (ZTH)</b>	<b>Τερματικός σταθμός</b> (ανακαίνιση και αναδιαμόρφωση του υπάρχοντος)
	<b>Διάσωση και Πυρόσβεση</b> (νέος σταθμός)
	<b>Λοιπά έργα</b> (νέο κτίριο για ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό)
	<b>Ανακαίνιση διαδρόμου προσγείωσης – απογείωσης</b>
	<b>Δίκτυα</b> (εγκατάσταση αμμοσυλλεκτών για την επεξεργασία των ομβρίων)
<b>Αερολιμένας Καβάλας (KVA)</b>	<b>Τερματικός σταθμός</b> (επέκταση του υπάρχοντος σε δυο επίπεδα και αναδιαμόρφωση)
	<b>Διάσωση και Πυρόσβεση</b> (επέκταση του υπάρχοντος και στα δυο επίπεδα)
	<b>Ανακαίνιση διαδρόμου προσγείωσης – απογείωσης</b>
	<b>Παροχές Κοινής Ωφέλειας</b> (σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης)
<b>Κεφαλονιά (EFL)</b>	<b>Επέκταση τερματικού σταθμού</b> (νέο κτίριο σε τρία επίπεδα)
	<b>Διάσωση και Πυρόσβεση</b> (νέος σταθμός)
	Αναδιαμόρφωση των εσωτερικών δρόμων και των υπάρχοντων χώρων στάθμευσης και δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης
	<b>Νέα Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων</b>
	<b>Νέα δεξαμενή ύδατος</b>
<b>Άκτιο (PVK)</b>	<b>Τερματικός σταθμός</b> (επέκταση του υπάρχοντος σε δυο επίπεδα και αναδιαμόρφωση)

	Αναδιαμόρφωση και αύξηση των <b>χώρων στάθμευσης</b> και αναδιαμόρφωση της κυκλοφορίας
	Αναβάθμιση της υπάρχουσας <b>Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων</b>
<b>Ρόδος (RHO)</b>	<b>Επέκταση τερματικού σταθμού</b>
	<b>Διάσωση και Πυρόσβεση</b> (νέος σταθμός)
	Αναδιαμόρφωση των <b>χώρων στάθμευσης</b> και αναδιαμόρφωση της κυκλοφορίας
	Νέα περιοχή συλλογής <b>απορριμμάτων</b>
	Νέα <b>περιοχή στάθμευσης</b> Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης
<b>Μυτιλήνη (MJT)</b>	<b>Νέος τερματικός σταθμός</b> σε νέα θέση
	<b>Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης</b> σε νέα τοποθεσία
	Νέες <b>θέσεις στάθμευσης</b> και αναδιαμόρφωση της κυκλοφορίας
	<b>Νέα Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων</b>
	Νέα περιοχή συλλογής <b>απορριμμάτων</b>
	Νέα <b>περιοχή στάθμευσης</b> Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης
<b>Σάμος (SMI)</b>	<b>Επέκταση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού</b>
	<b>Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης</b>
	Αναδιαμόρφωση των <b>εσωτερικών δρόμων</b> και των υπάρχοντων <b>χώρων στάθμευσης</b>
	Νέα περιοχή συλλογής <b>απορριμμάτων</b>
	Νέα <b>περιοχή στάθμευσης</b> Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης
<b>Σκιάθος (JSI)</b>	Ανακαίνιση και αναδιαμόρφωση του υπάρχοντος <b>τερματικού σταθμού</b>
	<b>Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης</b>
	Αναδιαμόρφωση των <b>εσωτερικών δρόμων</b> και των υπάρχοντων <b>χώρων στάθμευσης</b>
	Αλλαγή στην τοποθεσία των <b>γραφείων των παρόχων καυσίμων</b>
	Νέα <b>περιοχή στάθμευσης</b> Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης

Τα προωθούμενα έργα στους υπόλοιπους αερολιμένες των Ομάδων Α και Β αναφέρονται συνοπτικά στον Πίνακα 17.

**Πίνακας 17. Τα επικείμενα έργα στους αερολιμένες της παραχώρησης**

πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

<p><b>Θεσσαλονίκη (SKG)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Επέκταση τερματικού σταθμού με νέο κτίριο σε τρία επίπεδα</li> <li>✓ Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης σε νέα τοποθεσία πλησίον του υπάρχοντος</li> <li>✓ Νέος δρόμος πρόσβασης για το νέο τερματικό σταθμό</li> <li>✓ Σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης</li> <li>✓ Νέες συνδέσεις παροχών κοινής ωφέλειας</li> </ul>
<p><b>Κερκύρα (CFU)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Επέκταση τερματικού σταθμού σε δυο επίπεδα και αναδιαμόρφωση του υπάρχοντος (27% αύξηση των σταθμών check-in, 33% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών)</li> <li>✓ Επέκταση της πίστας</li> <li>✓ Αναδιαμόρφωση των εσωτερικών δρόμων και των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης και δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης</li> <li>✓ Εγκατάσταση διαχωριστών ελαίων για την επεξεργασία των ομβρίων υδάτων</li> </ul>
<p><b>Κως (KGS)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Επέκταση και ανακαίνιση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού (13% αύξηση των σταθμών check-in, 15% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών, 29% αύξηση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών)</li> <li>✓ Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης σε νέα τοποθεσία</li> <li>✓ Επέκταση χώρου στάθμευσης αεροσκαφών</li> <li>✓ Αναδιαμόρφωση των εσωτερικών δρόμων και των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης και δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης</li> <li>✓ Σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης</li> <li>✓ Νέα περιοχή συλλογής απορριμμάτων</li> <li>✓ Νέα περιοχή στάθμευσης Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης</li> </ul>
<p><b>Σαντορίνη (JTR)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Επέκταση και ανακαίνιση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού</li> <li>✓ Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης στην ίδια τοποθεσία</li> <li>✓ Σύνδεση στο δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης</li> <li>✓ Νέα περιοχή συλλογής απορριμμάτων</li> <li>✓ Νέα περιοχή στάθμευσης Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης</li> </ul>
<p><b>Μύκονος (JMK)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ανακαίνιση και αναδιαμόρφωση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού (13% αύξηση των σταθμών check-in, 17% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών)</li> <li>✓ Νέος σταθμός Διάσωσης &amp; Πυρόσβεσης σε</li> </ul>



	<p>νέα τοποθεσία</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αναδιαμόρφωση των εσωτερικών δρόμων και των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης</li> <li>✓ Νέος κυκλικός κόμβος εισόδου στο αεροδρόμιο</li> <li>✓ Επέκταση περιοχής στάθμευσης Εξοπλισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης</li> <li>✓ Αλλαγή στην τοποθεσία των γραφείων των παρόχων καυσίμων</li> </ul>
--	---

Περαιτέρω ανάλυση και αξιολόγηση των έργων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των υποδομών γίνεται στην παρ. 7.2 του επομένου κεφαλαίου 7.

#### **6.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΩΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ**

Η εταιρεία άρχισε την εμπορική της λειτουργία και την παροχή υπηρεσιών στις 11 Απριλίου 2017, και ως εκ τούτου στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις που έχουν παρατίθενται στη συνέχεια, έχει ενδιαφέρον μόνο η σύγκριση των ετών 2017 και 2018. Τα στοιχεία για τα έτη 2015 και 2016 δίνονται μόνο για λόγους πληρότητας, και δεν εξυπηρετούν στην εξαγωγή συμπερασμάτων για τις επιδόσεις του Παραχωρησιούχου. Μέχρι το χρόνο συγγραφής της παρούσας εργασίας, δεν είχε δημοσιευτεί ο ισολογισμός της εταιρείας για τη χρήση 2019.

##### **Fraport Greece A (FGA)**

Στον Πίνακα 18, δίνονται τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας «Α» Α.Ε., όπως αυτά δημοσιεύτηκαν στους ετήσιους ισολογισμούς της εταιρείας για τις χρήσεις 2015 έως 2018.

**Πίνακας 18. Οικονομικά στοιχεία της Fraport Greece A** (<https://www.fraport-greece.com>)

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης</b>				
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>	<b>4.962.920</b>	<b>12.455.089</b>	<b>983.418.096</b>	<b>1.058.983.555</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>4.954.490</b>	<b>7.246.858</b>	<b>85.580.606</b>	<b>96.478.605</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>8.430</b>	<b>5.208.231</b>	<b>897.837.490</b>	<b>962.504.950</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων</b>	<b>4.962.920</b>	<b>12.455.089</b>	<b>983.418.096</b>	<b>1.058.983.555</b>

<b>Κατάσταση αποτελεσμάτων και συνολικού εισοδήματος</b>				
<b>ΕΣΟΔΑ</b>	<b>69.510</b>	<b>2.652.632</b>	<b>128.920.316</b>	<b>231.485.272</b>
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων τόκων και αποσβέσεων	69.513	3.680.895	67.227.090	86.955.357
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	0	(5.904)	(32.615.495)	(46.800.721)
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων	69.510	3.674.991	18.799.750	18.080.299
Κέρδη/ (ζημίες) μετά από φόρους	69.510	2.652.632	13.274.487	11.532.348
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου	69.510	2.652.632	14.072.484	10.897.999
<b>Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων</b>				
Μετοχικό κεφάλαιο	0	10.024.000	75.000.000	75.000.000
Τακτικά και λοιπά αποθεματικά	0	0	1.287.127	1.229.395
Αποτελέσματα εις νέον	0	2.777.142	9.293.479	20.249.210
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	0	7.246.858	85.580.606	96.478.605
<b>Κατάσταση Ταμειακών Ροών</b>				
Καθαρές Ταμειακές Ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	63.982	1.664.365	96.315.242	104.226.486
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Επενδυτικές Δραστηριότητες	0	6.106.278	647.201.808	84.236.079
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Χρηματοοικονομικές Δραστηριότητες	92.400	9.876.600	594.908.003	15.301.061
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στο τέλος της χρήσης	28.421	2.134.378	46.155.815	50.845.161

Παρατηρούμε ότι τα λειτουργικά έσοδα ανήλθαν στο ποσό των 231,5 εκατ. ευρώ το 2018, έναντι 128,9 εκατ. ευρώ το 2017, σημειώνοντας αύξηση 79,56%. Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν στο ποσό των 46,8 εκατ. ευρώ το 2018, έναντι 32,6 εκατ. ευρώ το 2017 σημειώνοντας αύξηση 43,49%. Τέλος, η Εταιρεία για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2018 εμφάνισε καθαρά κέρδη προ φόρων 18,1 εκατ. ευρώ έναντι καθαρών κερδών προ φόρων 18,8 εκατ. ευρώ για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 2017, σημειώνοντας μείωση 3,83%.

Οι επιδόσεις της Εταιρείας κρίνονται γενικά ικανοποιητικές.

### Fraport Greece B (FGB)

Ομοίως ως άνω, στον Πίνακα 19, δίνονται τα οικονομικά στοιχεία για την εταιρεία Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας «B» Α.Ε..

**Πίνακας 19. Οικονομικά στοιχεία της Fraport Greece B** (<https://www.fraport-greece.com>)

	2015	2016	2017	2018
<b>Κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης</b>				
Σύνολο Ενεργητικού	4.966.311	12.298.896	991.353.855	1.049.047.793
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	4.965.088	7.296.126	119.666.572	108.380.663
Σύνολο υποχρεώσεων	1.223	5.002.770	871.687.283	940.667.130
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	4.966.311	12.298.896	991.353.855	1.049.047.793
<b>Κατάσταση αποτελεσμάτων και συνολικού εισοδήματος</b>				
ΕΣΟΔΑ	58.912	2.613.962	104.418.538	184.132.853
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων τόκων και αποσβέσεων	58.916	3.626.012	50.142.914	57.120.437
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	0	(5.914)	(32.275.566)	(46.778.415)
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων	58.912	3.620.098	1.628.150	(12.406.393)
Κέρδη/ (ζημίες) μετά από φόρους	58.912	2.613.962	1.096.816	(10.846.960)
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου	58.912	2.613.962	1.626.182	(11.285.909)
<b>Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων</b>				
Μετοχικό κεφάλαιο	0	10.024.000	122.000.000	122.000.000
Τακτικά και λοιπά αποθεματικά	0	0	529.366	90.417
Αποτελέσματα εις νέον	0	2.727.874	2.862.794	13.709.754
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	0	7.296.126	119.666.572	108.380.663
<b>Κατάσταση Ταμειακών Ροών</b>				
Καθαρές Ταμειακές Ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	58.130	1.771.027	79.396.008	72.909.748
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Επενδυτικές Δραστηριότητες	0	5.959.198	657.904.961	73.393.338
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Χρηματοοικονομικές Δραστηριότητες	92.400	9.876.600	619.674.319	1.503.620
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στο τέλος της χρήσης	34.274	2.180.649	43.346.015	44.366.045

Παρατηρούμε ότι τα λειτουργικά έσοδα ανήλθαν στο ποσό των 184,1 εκατ. ευρώ το 2018, έναντι 104,4 εκατ. ευρώ το 2017, σημειώνοντας αύξηση 76,34%. Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν στο ποσό των 46,8 εκατ. ευρώ το 2018, έναντι 32,3 εκατ. ευρώ το 2017 σημειώνοντας αύξηση 44,93%. Επίσης, η Εταιρεία για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2018 εμφάνισε ζημίες προ φόρων 12,4 εκατ. ευρώ έναντι καθαρών κερδών προ φόρων 1,6 εκατ. ευρώ για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 2017.

Οι επιδόσεις της Εταιρείας κρίνονται γενικά ικανοποιητικές.

### **Fraport Greece Διαχειρίστρια Εταιρεία, FGM (Management)**

Στον Πίνακα 20, δίνονται τα οικονομικά στοιχεία για την εταιρεία «Fraport Εταιρεία Διαχείρισης των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ελλάδας Α.Ε.». Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η συγκεκριμένη εταιρεία ιδρύθηκε με σκοπό την παροχή παντός είδους υπηρεσιών διαχείρισης / διοίκησης στις εταιρείες «Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε.» και «Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β Α.Ε.» και τη διενέργεια παντός είδους δραστηριοτήτων που συνδέονται με το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, την ολοκλήρωση, τη συντήρηση, τη λειτουργία, τη διαχείριση και την ανάπτυξη έργων που θα εκτελέσουν οι ως άνω εταιρείες. Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι εξής υπηρεσίες: συμβουλευτικές, μηχανογράφησης και τηλεπικοινωνιών, πάσης φύσεως οικονομικές, νομικές, λογιστικές και φοροτεχνικές υπηρεσίες, υπηρεσίες αναβάθμισης, συντήρησης, ασφάλειας, καθαριότητας, υπηρεσίες μελετητικών υπηρεσιών και υπηρεσιών διαχείρισης διοίκησης, ανάθεσης και επίβλεψης τεχνικών έργων και εργασιών.

**Πίνακας 20. Οικονομικά στοιχεία της FGM** (<https://www.fraport-greece.com>)

	<b>Fraport FGM</b>			
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης</b>				
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>	<b>24.391</b>	<b>7.061.047</b>	<b>9.163.555</b>	<b>11.655.282</b>
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>22.300</b>	<b>15.808</b>	<b>980.087</b>	<b>2.097.443</b>

Σύνολο υποχρεώσεων	2.091	7.045.239	8.183.468	9.557.839
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων	24.391	7.061.047	9.163.555	11.655.282
<b>Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος</b>				
ΕΣΟΔΑ	1.700	12.492	27.579.913	35.014.262
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων τόκων και αποσβέσεων	1.700	173.751	1.907.447	2.684.796
Καθαρά χρηματοοικονομικά έσοδα	(1.700)	(129.455)	(40.305)	(7.852)
Κέρδη/ (ζημίες) προ φόρων	1.700	11.652	1.428.892	2.034.424
Κέρδη/ (ζημίες) μετά από φόρους	1.700	12.492	962.716	1.130.526
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου	1.700	12.492	962.716	1.117.356
<b>Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων</b>				
Μετοχικό κεφάλαιο	24.000	30.000	31.579	31.579
Τακτικά και λοιπά αποθεματικά	-	-	47.425	34.255
Αποτελέσματα εις νέον	1.700	14.192	901.083	2.031.609
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	22.300	15.808	980.087	2.097.443
<b>Κατάσταση Ταμειακών Ροών</b>				
Καθαρές Ταμειακές Ροές από λειτουργικές δραστηριότητες		484.162	5.653.321	4.229.315
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Επενδυτικές Δραστηριότητες		1.526.392	1.516.029	706.435
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Χρηματοοικονομικές Δραστηριότητες		2.738.333	2.706.770	
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στο τέλος της χρήσης		727.779	2.158.301	5.681.181

Παρατηρούμε ότι τα λειτουργικά έσοδα ανήλθαν στο ποσό των 35,01 εκατ. ευρώ το 2018, έναντι 27,58 εκατ. ευρώ το 2017, σημειώνοντας αύξηση 26,96%. Η Εταιρεία για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2018 εμφάνισε καθαρά κέρδη προ φόρων 2,03 εκατ. ευρώ έναντι καθαρών κερδών προ φόρων 1,43 εκατ. ευρώ για τη χρήση που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 2017, σημειώνοντας αύξηση 42,38%.

Οι επιδόσεις της Εταιρείας κρίνονται γενικά ικανοποιητικές.

### **Χρηματοοικονομικοί Δείκτες** (<https://www.fraport-greece.com>)

Η εξέλιξη ορισμένων βασικών χρηματοοικονομικών δεικτών για κάθε μία εκ των τριών εταιρειών FGA, FGB και FGM δίδεται στους Πίνακες 21 έως 24 (η σημασία και ο τρόπος υπολογισμού κάθε δείκτη παρατίθενται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**):

**Πίνακας 21. Αριθμοδείκτες Αποτελεσματικότητας (%)**

Εταιρεία	FGA		FGB		FGM	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Έτος						
Αποδοτικότητα επενδεδυμένων κεφαλαίων	1.91	1.71	0.16	-1.18	15.6	17.5
Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων	21.97	18.74	1.36	-11.45	145.8	97.0

**Πίνακας 22. Αριθμοδείκτες Ρευστότητας**

Εταιρεία	FGA		FGB		FGM	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Έτος						
Δείκτης Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	2.5	1.41	2.28	1.39	83.7	98.1

**Πίνακας 23. Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων (%)**

Εταιρεία	FGA		FGB		FGM	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Έτος						
Ίδια Κεφάλαια προς Συνολικά	8.7	9.11	12.07	10.33	10.7	18.0
Δείκτης Μόχλευσης	85.58	84.37	80.33	82.81		

**Πίνακας 24. Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας (%)**

Εταιρεία	FGA		FGB		FGM	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Ενεργητικού	13.11	21.86	10.53	17.55	301.0	300.4

Αξιοσημείωτοι είναι οι υψηλοί δείκτες μόχλευσης που παρατηρούνται για τις εταιρείες FGA και FGB.

Από τα στοιχεία που παρατέθηκαν στο παρόν κεφάλαιο, διαπιστώθηκε η ικανοποιητική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και των πραγματοποιούμενων πτήσεων για τα δεκατέσσερα ελληνικά αεροδρόμια της παραχώρησης.

Διαπιστώθηκε ακόμα η προσπάθεια που καταβάλει η εταιρεία για την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των αεροδρομίων με τα έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των υποδομών τους, που ήδη υλοποιεί ή/και προγραμματίζει, μέσα σε ένα πλαίσιο ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Από τα οικονομικά στοιχεία διαπιστώνεται η ανοδική πορεία που συνεπάγεται ευρωστία και γενικά ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη διαχείριση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων από τον Ανάδοχο των συμβάσεων παραχώρησης.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα γίνει η ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων, καθώς και των ευκαιριών και των απειλών που χαρακτηρίζουν τις συμβάσεις παραχώρησης. Θα γίνει επίσης, η συνολική αξιολόγηση του όλου εγχειρήματος της παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, σύμφωνα με τα στοιχεία και τα δεδομένα που έχουν προκύψει έως τώρα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7** **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στο κεφάλαιο αυτό θα διατυπωθούν τα τελικά συμπεράσματα και η συνολική αξιολόγηση της διαχείρισης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων από τη FRAPORT GREECE, σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής στοιχεία, αφού πρώτα εξετάσουμε τη SWOT ανάλυση των συμβάσεων παραχώρησης.

### **7.1 SWOT ANALYSIS των συμβάσεων παραχώρησης**

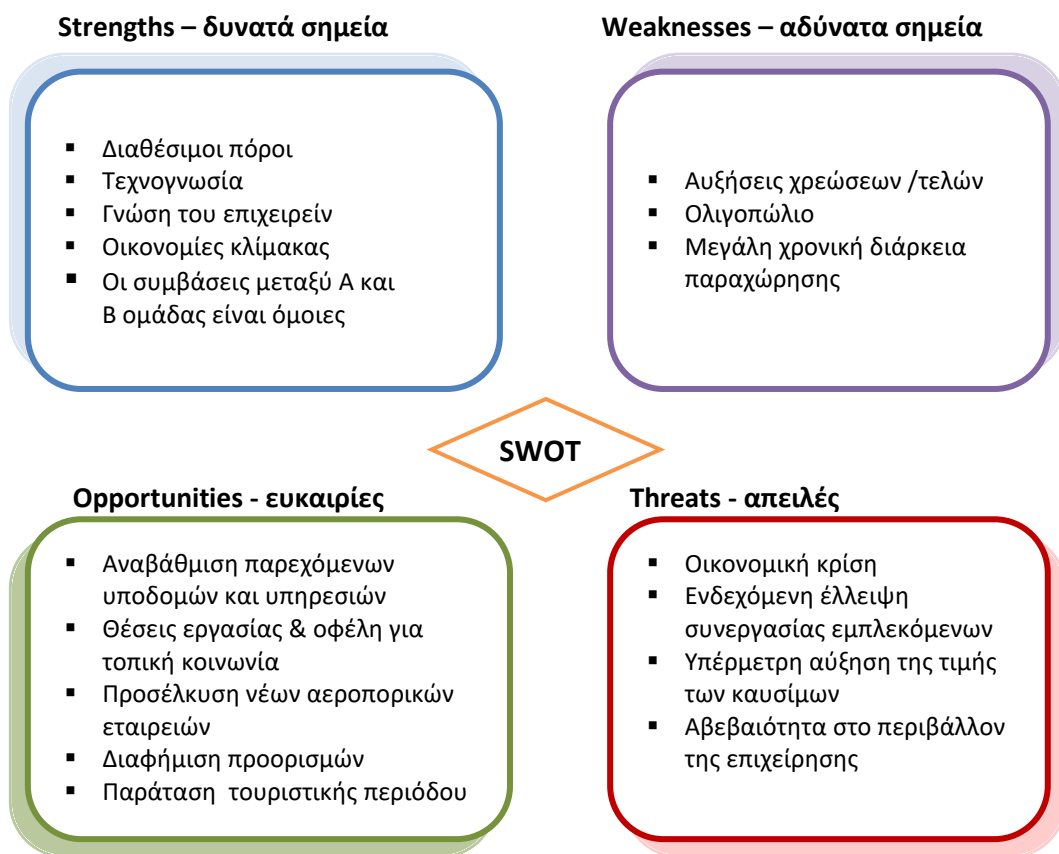
Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης ή ενός εγχειρήματος, σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί ή επιδιώκεται η επίτευξή τους.

Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία του εγχειρήματος, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

Τα δυνατά και αδύνατα σημεία προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους, τις ικανότητες – ιδιότητες που χαρακτηρίζουν το εγχείρημα και αυτόν που θα το επιδιώξει, ενώ αντιθέτως, οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος, που θα πρέπει να εντοπιστούν ώστε να γίνει η σχετική προσαρμογή.

Στο Σχήμα 6 δίνεται επιγραμματικά η SWOT ανάλυση των συμβάσεων παραχώρησης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, και ακολουθεί η σχετική ανάλυση.





Σχήμα 6. SWOT Analysis

### **Δυνατά σημεία - Strengths**

● **Διαθέσιμοι Πόροι** : Οι διαθέσιμοι πόροι του Παραχωρησιούχου, όπως αναλύθηκαν στην παράγραφο 4.4 του κεφαλαίου 4, αποτελούν εχέγγυα για την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων έργων. Η εταιρεία διαθέτει ισχυρή πιστοληπτική ικανότητα και εύκολη πρόσβαση στο τραπεζικό σύστημα. Αντίθετα, το Δημόσιο, δεδομένων και των οικονομικών συνθηκών, δεν θα ήταν σε θέση να δράσει ανάλογα. Επιπλέον όφελος προκύπτει από το γεγονός ότι οι πόροι, οι οποίοι θα επενδύονταν από το Δημόσιο, για την αναβάθμιση των αεροδρομίων, μπορούν τώρα να επενδυθούν στην κατασκευή νοσοκομείων, σχολείων ή άλλων έργων υποδομών της χώρας.

● **Τεχνογνωσία** : Η τεχνογνωσία που διαθέτει ο Παραχωρησιούχος καθώς και η εμπειρία του στη διαχείριση αερολιμένων αποτελούν ισχυρά στοιχεία για την επιτυχή υλοποίηση της σύμβασης. Πρόκειται άλλωστε για μια εταιρεία η οποία διαχειρίζεται αρκετά αεροδρόμια ανά τον κόσμο (βλ. κεφ. 4, παρ. 4.4). Η εμπειρία

που έχει και η περαιτέρω διεθνής αναγνώριση μετά την επιτυχή υλοποίηση και αυτών των Συμβάσεων Παραχώρησης, μπορεί να έχουν σαν αποτέλεσμα την ανάληψη από την εταιρεία ακόμα περισσότερων αναθέσεων για ανάλογα έργα στο μέλλον.

- Γνώση του επιχειρείν : Η γνώση του επιχειρείν του Παραχωρησιούχου η οποία προκύπτει από την εμπειρία που έχει, εκτός από την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών, μπορεί να εξασφαλίσει και την μεταλαμπάδευση της γνώσης αυτής σε Έλληνες, οι οποίοι θα τοποθετηθούν σε υψηλές θέσεις στην εταιρεία και θα αποκτήσουν γνώση και εμπειρία (“know-how”). Η Frarort σίγουρα ενδιαφέρεται όχι μόνο για την ποσότητα των εργαζομένων αλλά και για την ποιότητά τους. Γι αυτό, θα εκπαιδεύσει τους ανθρώπους της (μαζί και τους Έλληνες εργαζόμενους) και θα τους προετοιμάσει για τις μελλοντικές προκλήσεις, με τις οποίες θα έρθουν αντιμέτωποι.

- Οικονομίες Κλίμακας : Εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των έργων που πρόκειται να υλοποιηθούν (έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης των υποδομών, ύψους 1,4 δις ευρώ, βλ. κεφ. 6, παρ. 6.3 και κεφ. 4, παρ. 4.3), η εταιρεία μπορεί να διασφαλίσει, μέσω συνεργασιών, οικονομίες κλίμακας, τις οποίες το ελληνικό Δημόσιο ίσως να μην ήταν σε θέση να πετύχει.

- Όμοιες συμβάσεις Α και Β ομάδας : Παρόλο που σε κάθε σύμβαση (βλ. ανάλυση στο κεφάλαιο 5) περιλαμβάνεται διαφορετική ομάδα αεροδρομίων, με διαφορετική για το καθένα περιγραφή υφιστάμενων και αναγκαίων έργων, οι δύο συμβάσεις δεν είναι ετεροβαρείς και η Frarort έχει συμφωνήσει ακριβώς τους ίδιους όρους και για τις δύο, γεγονός καθόλου αυτονόητο, αν αναλογιστεί κανείς πως τα μεγέθη και η επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της Ομάδας Α είναι αρκετά μεγαλύτερα από εκείνα της Ομάδας Β.

### **Αδύνατα σημεία - Weaknesses**

- Αυξήσεις χρεώσεων/τελών : Ως η σημαντικότερη αδυναμία της παραχώρησης θεωρείται η πιθανή αύξηση τελών, η οποία μπορεί να πλήξει την ανταγωνιστικότητα των αερολιμένων της σύμβασης παραχώρησης σε σχέση με τους υπολοίπους αερολιμένες. Είναι αναμενόμενο πως η αύξηση τελών και φόρων των αερολιμένων

πλήττουν τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες, σε τέτοια περίπτωση, θα επιλέξουν τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά αεροδρόμια.

- Ολιγοπώλιο : Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως δεν έχουν παραχωρηθεί όλα τα ελληνικά αεροδρόμια, και πως η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης δημιούργησε ένα ολιγοπώλιο. Έτσι, στην αντίθετη περίπτωση, που ο Παραχωρησιούχος καταφέρει να κρατήσει χαμηλά τα τέλη, αυξάνοντας ταυτόχρονα το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων που διαχειρίζεται. Το γεγονός αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στα αεροδρόμια, των οποίων η διαχείριση γίνεται από το ελληνικό Δημόσιο, εάν αυτό δεν καταφέρει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό.

- Μεγάλη χρονική διάρκεια παραχώρησης : Παρ' όλο το θετικό κλίμα που επικρατεί αυτήν την περίοδο μεταξύ κράτους και εταιρείας, όταν έχουμε να κάνουμε με μια τόσο μακροχρόνια επένδυση όλα τα δεδομένα γίνονται μεταβλητά. Οι κυβερνήσεις αλλάζουν, οι διοικήσεις αλλάζουν και συνεπώς δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο ρήξης των σχέσεων και κατάργηση της σύμβασης.

Αν κάτι τέτοιο συμβεί δεν μπορούμε να ξέρουμε από τώρα ποιο από τα δυο μέρη θα πληγεί περισσότερο, γιατί αυτό εξαρτάται κυρίως από το πότε θα συμβεί και τις δεδομένες συνθήκες εκείνης της περιόδου. Το σίγουρο είναι πως καμία από τις δύο πλευρές δεν επιθυμεί κάτι τέτοιο, στην παρούσα φάση.

### **Ευκαιρίες - Opportunities**

- Αναβάθμιση παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών: Η αναβάθμιση των υποδομών των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, που προβλέπονται από τις συμβάσεις παραχώρησης και κατά συνέπεια η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους ταξιδιώτες, αποτελούν ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη του τουριστικού τομέα στη χώρα μας, μέσω της καλής εξυπηρέτησης και ικανοποίησης των ταξιδιωτών (βλ. παρ. 7.2 κεφαλαίου 7).

- Θέσεις εργασίας και οφέλη για την τοπική κοινωνία : Πολλές είναι οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται από αυτήν την παραχώρηση, όπως για παράδειγμα η δημιουργία

έμμεσων αλλά και άμεσων θέσεων εργασίας, (security, duty free, handling services, κ.α.). Εκτός αυτών, υπάρχει ανάγκη, όπως προαναφέραμε και για θέσεις υψηλόβαθμων στελεχών (managers, μηχανικοί κ.λπ.). Η αύξηση της επιβατικής κίνησης θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση και των θέσεων εργασίας στις τουριστικές υποδομές (τουριστικά καταλύματα, χώροι εστίασης κ.α.) στις κατά τόπους περιφέρειες στις οποίες ανήκουν οι αερολιμένες. Συνυπολογίζοντας όλα τα παραπάνω, καταλαβαίνουμε τα πολλαπλά οφέλη που επέρχονται στην τοπική κοινωνία, στην απασχόληση, στην ανάπτυξη και στην αύξηση του ΑΕΠ<sup>39</sup>.

- Προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών : Η καθιέρωση του ρόλου της Fraport στην παγκόσμια αγορά μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη νέων συνεργασιών με αεροπορικές και τουριστικές κοινότητες και να προσελκύσει νέες αεροπορικές εταιρείες, με εχέγγυο τα ήδη πεπραγμένα της.

- Διαφήμιση Προορισμών : Μια άλλη μεγάλη ευκαιρία που παρουσιάζεται, είναι η διαφήμιση των προορισμών μέσω του δικτύου συνεργασιών του Παραχωρησιούχου. Επιπλέον, η πιθανή δημιουργία εταιρικών σχέσεων με την τοπική κοινωνία, αφενός δύναται να προβάλει τα τοπικά προϊόντα και αφετέρου να ενισχύσει το εταιρικό προφίλ και την εκατέρωθεν εμπιστοσύνη.

- Παράταση τουριστικής περιόδου : Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και οι βελτιωμένες τουριστικές υπηρεσίες, που η εταιρεία έχει θέσει ως στόχο να παρέχονται, ενδέχεται να επιφέρουν παράταση της τουριστικής περιόδου και προσφορά νέων διεθνών υπηρεσιών. Το γεγονός αυτό θα επιφέρει μείωση της ανεργίας και γενικότερη ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου στη χώρας μας.

---

<sup>39</sup> «Προτάσεις ΣΕΤΕ για το πλαίσιο διαμόρφωσης της εθνικής πολιτικής για τα αεροδρόμια», (Οκτώβρη, 2012), ΣΕΤΕ, Αθήνα

## Απειλές - Threats

- Οικονομική Κρίση : Σίγουρα, η ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών επηρεάζεται από μια πιθανή οικονομική κρίση, όπως και οι αερολιμένες που είναι από τους βασικότερους πυλώνες του τουρισμού. Το κομμάτι της τιμολογιακής πολιτικής είναι μεγίστης σημασίας καθώς ορίζει σε μεγάλο βαθμό την επιβατική κίνηση, όμως σίγουρα επηρεάζεται από την ευρωστία της οικονομίας.
- Ενδεχόμενη έλλειψη συνεργασίας εμπλεκόμενων : Μείζονος σημασίας είναι επίτευξη και η διατήρηση της συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων (ΤΑΙΠΕΔ - ΥΠΑ - FRAPORT) καθώς και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έτσι ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ποιοτικότερη και ανταγωνιστικότερη λειτουργία των αεροδρομίων.
- Υπέρμετρη αύξηση της τιμής των καυσίμων : Κάποια ενδεχομένη αλλαγή στην παγκόσμια αγορά καυσίμων η οποία μπορεί να προέλθει είτε από κάποια καταστροφή είτε από κάποιο πόλεμο είτε από αλλαγή της διεθνούς περιβαλλοντικής πολιτικής, υπάρχει περίπτωση να καταστήσει τα συχνά αεροπορικά δρομολόγια απαγορευτικά ως προς το κόστος τους, με συνέπεια τη μείωση των πτήσεων και επομένως και την αποτυχία επίτευξης των στόχων που έχουν τεθεί από τον Παραχωρησιούχο, κατά τη διάρκεια της Σύμβασης, δηλαδή την αύξηση της επιβατικής κίνησης.
- Αβεβαιότητα στο περιβάλλον της επιχείρησης : Γενικά οι κίνδυνοι μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι συνήθως θέματα τα οποία δεν μπορείς να τα προβλέψεις, και μπορείς μόνο να αντιδράσεις σε αυτά. Το ποσοστό ετοιμότητας της εταιρείας για «παν ενδεχόμενο» θα παίξει καθοριστικό ρόλο στο κατά πόσο θα μπορέσει να αντιδράσει σε οτιδήποτε προκύψει (αστάθμητοι παράγοντες).

Η σχέση που περιγράφεται δηλώνει πως κανένα σχέδιο στην αρχή του δεν έχει μόνο ρίσκο ή αδυναμίες χωρίς ευκαιρίες και δυνατά σημεία, ούτε βεβαίως το αντίθετο.

## 7.2 Συνολική Αξιολόγηση

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η αξιολόγηση της μέχρι

τώρα διαχείρισης των δεκατεσσάρων ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων που παραχωρήθηκαν με τις συμβάσεις που υπογράφηκαν το Δεκέμβριο του 2015, στην Ανάδοχο Εταιρεία FRAPORT GREECE.

Όπως τονίστηκε και στην Εισαγωγή, για το σκοπό της εργασίας, συγκεντρώθηκαν και μελετήθηκαν όλα τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα στοιχεία:

- Οι ίδιες οι συμβάσεις παραχώρησης
- Οι ετήσιες εκθέσεις περιβαλλοντικής στρατηγικής
- Οι ετήσιες εκθέσεις διαχείρισης με τις αντίστοιχες χρηματοοικονομικές καταστάσεις και την έκθεση του Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή
- Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας FRAPORT GREECE
- Δημοσιεύματα και εργασίες σχετικά με το θέμα

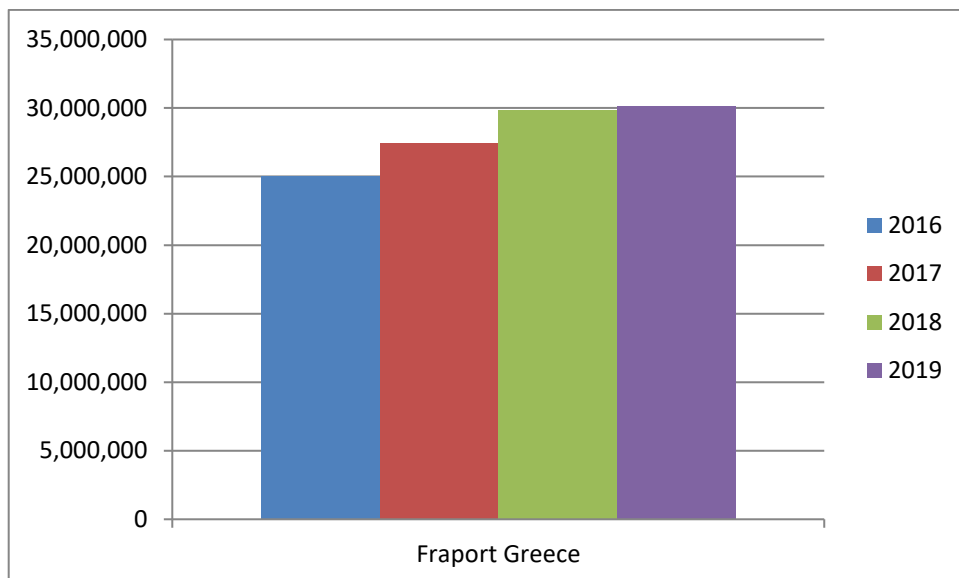
Από τη μελέτη των παραπάνω στοιχείων, όπως αυτή αποτυπώθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, καταλήγουμε στα επιμέρους συμπεράσματα, που συνοψίζονται στη συνέχεια.

### **Έργα αναβάθμισης και επιβατική κίνηση**

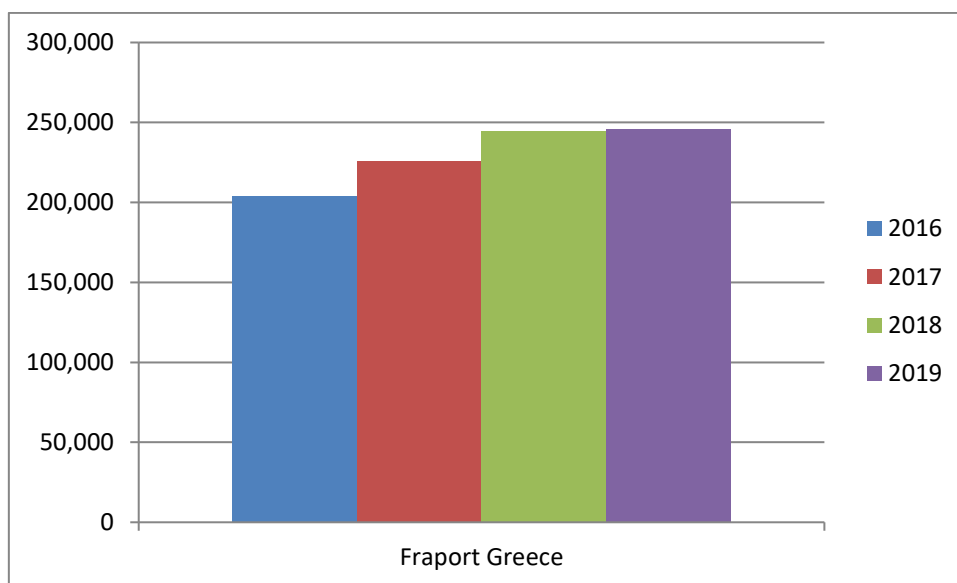
Είναι γεγονός ότι, όσον αφορά την επιβατική κίνηση και τις πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, που περιλαμβάνονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, τα αποτελέσματα είναι σημαντικά.

Σημειώθηκε **αύξηση κατά 20,6 % της επιβατικής κίνησης**, από το έτος 2016 έως το έτος 2019 (βλ. Πίνακα 6 και Σχήμα 7) και **κατά 20,4 % των πτήσεων** στο αντίστοιχο χρονικό διάστημα (βλ. Πίνακα 12 και Σχήμα 8).

Η διαχειρίστρια εταιρεία χαρακτηρίζει την επίδοση για το έτος 2019 ως σταθεροποιητική και την αποδίδει, μεταξύ άλλων, τόσο στις μεγάλες αυξήσεις της προηγούμενης διετίας (2017-2018) όσο και στις χρεοκοπίες πολλών αεροπορικών εταιρειών κατά το 2019, προεξάρχουσας της Thomas Cook, αλλά και της καθήλωσης του στόλου των Boeing 737 MAX παγκοσμίως, λόγω των προβλημάτων που εμφάνισαν.



Σχήμα 7. Συνολική ετήσια επιβατική κίνηση στους αερολιμένες της Σύμβασης Παραχώρησης (2016-2019)



Σχήμα 8. Συνολικές ετήσιες πτήσεις στους αερολιμένες της Σύμβασης Παραχώρησης (2016-2019)

Η αύξηση της επιβατικής κίνησης αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους του Παραχωρησιούχου. Σύμφωνα με σχετικές στατιστικές εκτιμήσεις, έχει υπολογιστεί ότι η αύξηση που θα προκύψει στο βάθος της 40ετίας, που διαρκεί η παραχώρηση, αφορά περίπου σε 3πλάσιο αριθμό επιβατών.

Στην αύξηση της επιβατικής κίνησης, σίγουρα έπαιξαν ρόλο τόσο οι εκσυγχρονισμένες υποδομές όσο και η αναβαθμισμένη ταξιδιωτική εμπειρία που

προσφέρεται. Η Ανάδοχος εταιρεία προχώρησε σε σημαντικές ενέργειες για την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών και δρομολογίων (όπως έγινε με τα νέα δρομολόγια της Qatar στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης από το 2018) ενώ παράλληλα εργάζεται διαρκώς, σε συνεργασία με εθνικούς και τοπικούς φορείς, πάνω σε ένα στρατηγικό πλάνο που θα ευνοήσει την παράταση της τουριστικής περιόδου (όπως είναι η πολιτική κινήτρων της εταιρείας, με σημαντική έκπτωση στις χρεώσεις αεροδρομίων, προς τις αεροπορικές εταιρείες που θα βάλουν νέα δρομολόγια, τα οποία θα διατηρούν και τη χειμερινή περίοδο)<sup>40</sup>.

Ας μην ξεχνάμε ότι το τουριστικό προϊόν και γενικά η χρήση των αερομεταφορών εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, οι οποίοι μπορεί να είναι και απρόβλεπτοι. Μια οικονομική κρίση, ή μια πολεμική σύρραξη στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ή μια πανδημία, όπως η πρόσφατη του covid-19, σίγουρα επιφέρουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και στις αερομεταφορές και κατά συνέπεια και στις εταιρείες που διαχειρίζονται τους αερολιμένες.

Ο κίνδυνος της μείωσης της επιβατικής κίνησης στα ελληνικά αεροδρόμια, ο οποίος μπορεί να οφείλεται και σε άλλους λόγους, είναι ο εμπορικός κίνδυνος που φέρει ο Παραχωρησιούχος, ο οποίος δεν αποζημιώνεται αν αυτό το ενδεχόμενο πραγματοποιηθεί. Μόνο σε περίπτωση που διαπιστωθεί αδυναμία διεξαγωγής πτήσεων από υπαιτιότητα του Δημοσίου, ενεργοποιούνται ρήτρες αποζημίωσης, όπως αναφέρεται στις συμβάσεις παραχώρησης.

Υπό αυτό το πρίσμα, καταλαβαίνουμε ότι με τις Συμβάσεις Παραχώρησης, το Ελληνικό Δημόσιο αποφεύγει το ρίσκο των παραπάνω δυσμενών καταστάσεων.

Το πιο σημαντικό όμως από όλα, που αξίζει να υπογραμμιστεί ξανά, είναι πως η Fraport έχει την υποχρέωση να επενδύσει άμεσα αλλά και σε βάθος χρόνου σε έργα για την αναβάθμιση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Για το σύνολο των έργων ανάπτυξης η Fraport Greece θα επενδύσει μέχρι το 2021 τουλάχιστον το ποσό των 330 εκατ. ευρώ. Στην υπόλοιπη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης θα πραγματοποιήσει επιπλέον έργα συντήρησης και αναβάθμισης στα αεροδρόμια, υλοποιώντας συνολικά επενδύσεις ύψους 1 δις ευρώ περίπου.

---

<sup>40</sup> <https://www.kathimerini.gr/1058178/article/ta3idia/proswpa-toy-toyris moy/giwrgos-vhlos-genikos-diey8ynthsanapty3hs-fraport-greece> (επίσκεψη 30/03/2020)



Αναλυτικά στοιχεία για τα υλοποιούμενα, αλλά και τα επικείμενα έργα στους 14 αερολιμένες έχουν δοθεί στην παρ. 6.3 του κεφαλαίου 6. Συνοψίζοντας, αξίζει να αναφέρουμε και τα ακόλουθα:

Οι άμεσες εργασίες στα 14 αεροδρόμια περιλαμβάνουν: γενικό καθαρισμό, βελτίωση του φωτισμού και της σηματοδότησης στους εσωτερικούς (τερματικοί σταθμοί) και εξωτερικούς χώρους των αεροδρομίων (χώρος στάθμευσης αεροσκαφών-διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης), αναβάθμιση και βελτίωση των εγκαταστάσεων υγιεινής, βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης δωρεάν σύνδεσης με το διαδίκτυο (WiFi), εργασίες για τη βελτίωση της πυρασφάλειας σε όλους τους χώρους των αεροδρομίων κ.α.

Στο πλαίσιο των έργων ανάπτυξης, την πρώτη τετραετία, θα κατασκευαστούν 5 νέοι τερματικοί σταθμοί (στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Κω, Μυτιλήνης), ενώ το συνολικό μέγεθος των 14 τερματικών σταθμών στα αεροδρόμια θα αυξηθεί από 200.000 τ.μ. που ήταν συνολικά πριν τις συμβάσεις παραχώρησης, σε 300.000 τ.μ. περίπου (συνολική αύξηση των κτιριακών υποδομών κατά 100.000 τ.μ. περίπου).

Οι σημαντικές βελτιώσεις που θα πραγματοποιηθούν για την αύξηση τόσο της χωρητικότητας των αεροδρομίων, όσο και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών περιλαμβάνουν, επίσης:

- την αύξηση των σταθμών check-in από 213 σε 297 (+28%),
- την αύξηση των σημείων ασφαλείας από 44 σε 84 (+47%),
- την αύξηση των πυλών από 103 σε 147 (+30%) και
- την αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών από 115 σε 150 (+23%).

Σε όλα τα αεροδρόμια θα εγκατασταθεί νέο, τελευταίας τεχνολογίας σύστημα ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών.

Θα πραγματοποιηθεί επίσης πλήρης ανακαίνιση των διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης και ο γενικότερος επανασχεδιασμός των αερολιμένων σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ICAO (International Civil Aviation Organization) και τον νέο Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας EASA (European Aviation Safety Agency), όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του

τροχοδρομικού συστήματος, τις αποστάσεις ασφαλείας και τις περιοχές στάθμευσης των αεροσκαφών, καθώς έχουν διαπιστωθεί σημαντικές αποκλίσεις από τους Κανονισμούς αυτούς για τις υποδομές των αερολιμένων πριν τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Αναφορικά με τις υποδομές, η Fraport Greece έχει ολοκληρώσει, εντός του έτους 2019, τις προγραμματισμένες εργασίες αναβάθμισης και επέκτασης σε 9 από τα 14 αεροδρόμια και συγκεκριμένα σε Χανιά, Ζάκυνθο, Καβάλα, Άκτιο, Κεφαλονιά, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σάμο και Σκιάθο.

Ειδικά για το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης και τον υπό κατασκευή τερματικό σταθμό αξίζει να αναφερθεί ότι ψηφίστηκε ως το Έργο της Χρονιάς του 2019, στο πλαίσιο του ITC 2020 – 4ου Συνεδρίου Υποδομών-Μεταφορών.

Το 2020 θα ολοκληρωθούν οι εργασίες στα υπόλοιπα πέντε αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένης της δημοφιλούς Μυκόνου, αλλά και διότι η «βαριά βιομηχανία» της Ελλάδας θα ανοίξει την αυλαία της για τη νέα, πολλά υποσχόμενη δεκαετία.

Ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και η κατασκευή νέων κτιριακών υποδομών στα 14 αεροδρόμια, αλλά και η εναρμόνιση με διεθνείς ή ευρωπαϊκούς κανονισμούς των εξωτερικών χώρων των αερολιμένων, αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους και συνακόλουθα της επιβατικής κίνησης. Επομένως, η πρόβλεψη και η ενσωμάτωση των συγκεκριμένων έργων, στις συμβάσεις παραχώρησης, είναι πολύ σημαντική, τόσο για τα ίδια τα 14 αυτά αεροδρόμια, όσο και για τον τουρισμό της χώρας. Επειδή τίθεται σε αμφιβολία εάν το ελληνικό Δημόσιο, θα προχωρούσε από μόνο του σε αυτά τα έργα αναβάθμισης, συμπεραίνουμε ότι η υπογραφή των συμβάσεων παραχώρησης εξυπηρετεί το αμοιβαίο όφελος τόσο της χώρας και των υποδομών της, όσο και του Παραχωρησιούχου (αύξηση κερδών με αύξηση της επιβατικής κίνησης).

Προς επίρρωση των ανωτέρω, αξίζει να αναφέρουμε ότι η εταιρεία διεξήγαγε έρευνα ικανοποίησης επιβατών<sup>41</sup>, σύμφωνα με την οποία, οι επιβάτες αναγνώρισαν

<sup>41</sup> <https://ypodomes.com/espase-to-fragma-ton-30ekat-epivatou-sta-14-aerodromia-tis-fraport-greece/> (επίσκεψη 03/04/2020)

όλα εκείνα τα νέα στοιχεία που εξασφαλίζουν μια ασφαλή, σύγχρονη και φιλική αεροδρομική υποδομή. Πιο συγκεκριμένα, οι επιβάτες ανέφεραν ότι παρατήρησαν ταχύτερη εξυπηρέτηση στα check-in points, ότι ο αυξημένος αριθμός σημείων ελέγχου ασφάλειας και θυρών πρόσβασης διευκόλυνε το ταξίδι τους, ενώ σημείωσαν ότι οι υπηρεσίες συνολικά ήταν αναβαθμισμένες. Ακόμα, οι ταξιδιώτες παρατήρησαν σημαντικές βελτιώσεις και σε ό,τι αφορά τους χώρους υγιεινής, τα εμπορικά καταστήματα καθώς και τα καταστήματα εστίασης.

Όλα τα παραπάνω, συνεπάγονται (με την παραδοχή του σταθερού οικονομικού περιβάλλοντος) αύξηση της κίνησης των αεροδρομίων στην Ελλάδα, αύξηση των πτήσεων εσωτερικού και εξωτερικού, που θα έχουν ως αποτέλεσμα την ευημερία του τουριστικού τομέα και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

#### **Εργασιακά θέματα – Απασχόληση προσωπικού**

Εκτιμάται ότι οι νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν άμεσα, από τις δυο εταιρείες που θα διαχειρίζονται τα αεροδρόμια, και έμμεσα, από τις εταιρείες που θα λειτουργούν και θα συνεργάζονται για τα αεροδρόμια, θα φθάσουν τις δεκαοκτώ χιλιάδες (18.000). Οι νέες άμεσες θέσεις εργασίας θα αφορούν σε κάθε είδους προσωπικό και εξειδίκευση από διευθυντικό, έως διοικητικό και τεχνικό όλων των επιπέδων, για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση. Ειδικότερα, και καθόσον ο τομέας της συντήρησης είναι εξαιρετικά σημαντικός, θα υπάρχουν και ομάδες αποτελούμενες από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που απαιτείται.

Σύμφωνα με το σχεδιασμό της εταιρείας, το προσωπικό θα λάβει ειδική εκπαίδευση από ανεπτυγμένο εκπαιδευτικό σύστημα για να καλυφθεί ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, καθόσον η εκπαίδευση, η ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού και η εξέλιξή του θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες της εταιρικής στρατηγικής της κοινοπραξίας. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, και σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων, όπως η

Επιχειρησιακή Εκπαίδευση, Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι, Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων, Ξένες Γλώσσες, Διαχείριση Ποιότητας, Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων, Τεχνικές Διαχείρισης, κλπ.

Επίσης, εκτιμάται ότι θα προκύψουν νέες θέσεις εργασίας για τις περαιτέρω δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν όπως η αύξηση του τουρισμού και η ανάπτυξη τουριστικών υποδομών, στις περιοχές των περιφερειών των αεροδρομίων. Τέλος, άλλες λειτουργίες που θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους, όπως οι Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους κλπ, θα τονώσουν περαιτέρω το βαθμό απασχόλησης στις περιοχές αυτές.

Ο αριθμός των εργαζομένων σε κάθε μια από τις τρεις εταιρείες της Fraport Greece για τα έτη 2017 και 2018 δίνονται στον Πίνακα 18.

**Πίνακας 25. Αριθμός Εργαζομένων**

	<i>FGA</i>	<i>FGB</i>	<i>FGM</i>
<b>2017</b>	216	180	168
<b>2018</b>	230	197	199

Πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

Αξίζει εδώ να σημειωθεί πως σύμφωνα με τα στοιχεία, το 99% των εργαζομένων στις FGA & FGB είναι Έλληνες.

#### **Τα οικονομικά στοιχεία**

Μετά από τις πληροφορίες και τα οικονομικά στοιχεία που δόθηκαν κυρίως στην παράγραφο 6.4 του κεφαλαίου 6, το πιο εύλογο ερώτημα που δημιουργείται είναι το τι οφέλη αποκομίζουμε ως χώρα από την εξαγορά αυτή και ποιός είναι ο περισσότερο ωφελημένος;

Τα οφέλη για την Ελλάδα είναι σημαντικά καθώς, για το συνολικό διάστημα των 40 ετών της παραχώρησης, θα καταβληθούν στο ελληνικό Δημόσιο:

#### ✓ **ΕΓΓΥΗΜΕΝΟ ΤΙΜΗΜΑ**

- 1,234 δισ. ευρώ εφάπαξ τίμημα (έχει ήδη καταβληθεί τον Απρίλιο του 2017, με την

παραχώρηση λειτουργίας),

- 22,9 εκατ. ευρώ ετήσιο εγγυημένο μίσθωμα, αναπροσαρμοζόμενο με τον πληθωρισμό. Αυτό σε τρέχουσες αξίες, χωρίς την τιμαριθμική αναπροσαρμογή ανάγεται σε 916 εκατ. ευρώ (40\*22,9). Εάν στις τρέχουσες αξίες προβλεφθεί η τιμαριθμική αναπροσαρμογή, το ποσό αυτό μπορεί να φτάσει τα 1.100 – 1.400 εκατ. ευρώ περίπου, ως αθροιστικό ετήσιο τίμημα για 40 χρόνια,

Το άθροισμα των ανωτέρω ποσών διαμορφώνεται σε 2,1 δις ευρώ περίπου, και σε τρέχουσες τιμές 2,3 – 2,7 δις ευρώ περίπου.

Το ποσό αυτό φαίνεται λογικό σε παρούσες αξίες.

✓ **ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΤΙΜΗΜΑ**

- κυμαινόμενη μεταβλητή αμοιβή: 28,5% επί των Κερδών προ Φόρων, Αποσβέσεων και Τόκων ετησίως.

Αυτό εκτιμάται σε 7 – 8 δις ευρώ περίπου ως συνολικό μεταβλητό τίμημα για την περίοδο των 40 ετών.

- Σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης για κάθε έτος παραχώρησης α) μετά την ημερομηνία έναρξης και μέχρι την 1η Νοεμβρίου 2024, ποσό που αντιστοιχεί στο 8.5% των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων, τα οποία εισπράττει η εταιρεία και β) μετά την 1η Νοεμβρίου 2024, ποσό που αντιστοιχεί στο 35% των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων, τα οποία θα έχει εισπράξει η εταιρεία, θα καταβάλλεται στο δημόσιο ως εισφορά για τη χρηματοδότηση εν μέρει i) της ΥΠΑ στο ρόλο της ως ρυθμιστικής αρχής αεροδρομίων ii) του ελλείμματος που θα προκύπτει από τη λειτουργία των αεροδρομίων τα οποία διατηρούνται από το Δημόσιο.

Για τη χρήση που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2018 το σχετικό έξοδο που αναγνωρίστηκε από την εταιρεία **Fraport Greece A** ήταν € 8.337.156 (2017: €6.880.817) και από την εταιρεία **Fraport Greece B** ανήλθε σε € 6.712.636 (2017: 5.774.187). Τα παραπάνω αποτελούν μέρος του μεταβλητού κόστους παραχώρησης.

- Στα αεροδρόμια στα οποία η εταιρεία έχει από κοινού χρήση με την Πολεμική Αεροπορία (αεροδρόμια στο Άκτιο και στα Χανιά) το 50% του τέλους προσγείωσης και φωτισμού επιστρέφεται στην Πολεμική Αεροπορία. Για τη χρήση 2018, το σχετικό έξοδο που αναγνωρίστηκε από την εταιρεία **Fraport Greece A** ήταν €

**1.066.464** (2017: €951.798), και αποτελεί μέρος του μεταβλητού κόστους παραχώρησης.

Η συμμετοχή του ελληνικού Δημοσίου φαίνεται να είναι προνομακική από το γεγονός ότι το μεταβλητό τίμημα αφορά τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) των αεροδρομίων, χωρίς δηλαδή καμία επίπτωση για το δημόσιο από τις τυχόν ζημιές που ενδεχομένως καλείται να υποστεί ο ιδιώτης στα πρώτα τουλάχιστον χρόνια της επένδυσής του λόγω των αποσβέσεων και των χρεωστικών τόκων.

Σε αυτό το σημείο θεωρώ εύλογο επίσης να τονίσω ότι, με τη διαχείριση των 14 αεροδρομίων από τη FRAPORT GREECE, όλο το επιχειρηματικό ρίσκο έχει μεταφερθεί από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Ειδικά σήμερα με την κατάσταση που επικρατεί στις αερομεταφορές, λόγω της παγκόσμιας πανδημίας που ταλανίζει τον πλανήτη, και της συνακόλουθης οικονομικής κρίσης, η ύπαρξη των συμβάσεων παραχώρησης αποτελεί ανακούφιση για τον ήδη μη εύρωστο κρατικό μηχανισμό και ταμείο.

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως αφενός το Δημόσιο Ταμείο κερδίζει ένα σταθερό «εισόδημα» και αφετέρου συνεχίζεται η επένδυση χρημάτων για τον εκσυγχρονισμό, την επέκταση και τη συντήρηση των αεροδρομίων, γεγονός καθόλου δεδομένο και αυτονόητο κατά την δημόσια διαχείρισή τους.

Για τον Παραχωρησιούχο η επένδυση έχει αποδειχθεί έως τώρα κερδοφόρα. Στην πιο πρόσφατη αναφορά για τους μετόχους, αναφέρεται ότι η Fraport Greece συνεισφέρει στην κερδοφορία της μητρικής εταιρείας. Όπως αναφέρεται στην εφημερίδα Die Welt, η τεσσαρακονταετής διαχείριση των ελληνικών αεροδρομίων θεωρείται ως το πιο σημαντικό πρόγραμμα εξωτερικού της εταιρείας.

Στον Πίνακα 26 δίδεται η πορεία για δύο βασικά χρηματοοικονομικά στοιχεία: τα συνολικά έσοδα και τα κέρδη/ζημιές προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων), συνολικά για την εταιρεία Fraport Greece (ως άθροισμα των στοιχείων των επιμέρους εταιρειών FGA, FGB και FGM).

**Πίνακας 26. Συνολικά Οικονομικά Στοιχεία** πηγή: (<https://www.fraport-greece.com>)

<b>FRAPORT GREECE</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Συνολικά έσοδα (€)</b> (FGA+FGB+FGM)	<b>260.918.767</b>	<b>450.632.387</b>
<b>Έσοδα αεροπορικών υπηρεσιών</b> (FGA+FGB)	<b>187.809.478</b>	<b>230.730.902</b>
<b>Έσοδα μη αεροπορικών υπηρεσιών</b> (FGA+FGB)	<b>45.529.376</b>	<b>184.887.222</b>
<b>Κέρδη/(ζημιές) προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (€)</b>	<b>119.277.451</b>	<b>146.760.590</b>

Η αύξηση των συνολικών εσόδων οφείλεται τόσο στην αύξηση των εσόδων από την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών (ως επακόλουθο των αυξημένων πτήσεων και της αυξημένης επιβατικής κίνησης, όπως αναλύθηκαν στην παρούσα εργασία), όσο και στα έσοδα από μη αεροπορικές υπηρεσίες. Τέτοιες είναι, οι εμπορικές δραστηριότητες, τα έσοδα από τα ενοίκια κ.λπ..

Η αύξηση της επιφάνειας των κτιριακών υποδομών των τερματικών σταθμών έδωσε τη δυνατότητα στην εταιρεία να αυξήσει και να εμπλουτίσει τον αριθμό των φιλοξενούμενων φορέων εστίασης, ικανοποιώντας τις ανάγκες πολλαπλών εθνικοτήτων. Η αναβάθμιση-επαναδιάταξη των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών είχε επίσης θετική επίδραση στην αύξηση των εσόδων.

Οι προοπτικές είναι θετικές. Με προϋπόθεση την οικονομική σταθερότητα, ο ελληνικός τουρισμός διαγράφει μια δυναμική πορεία και αναμένεται τα 14 αεροδρόμια της FRAPORT GREECE να σημειώσουν περαιτέρω αύξηση στην επιβατική κίνηση. Η αναβάθμιση των αερολιμένων θα διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διατήρηση του θετικού πρόσημου για τη «βαριά βιομηχανία» της χώρας.

#### **Άλλα στοιχεία -διαπιστώσεις**

Οι συμβάσεις παραχώρησης των δεκατεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας, είναι αποτέλεσμα του τρίτου μνημονίου, που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ το 2015 (ν.4336/2015), καθώς η εν λόγω ιδιωτικοποίηση συμπεριλαμβανόταν στους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού.

Δεν πρόκειται για μόνιμη πώληση, αλλά για μια σύμβαση παραχώρησης, βάσει της οποίας ο Παραχωρησιούχος διαχειρίζεται τα 14 αεροδρόμια για 40 έτη και

μόνο. Αυτό σημαίνει, ότι μετά το πέρας αυτών των σαράντα ετών, τα αεροδρόμια επιστρέφουν στη διαχείριση του Δημοσίου. Ωστόσο, ο χρονικός ορίζοντας είναι σημαντικός, όπως όμως σημαντικά είναι και τα κεφάλαια που επενδύονται σε όλα τα αεροδρόμια συνολικά, από τον Παραχωρησιούχο.

Η προσφορά της Fraport – Slentel θεωρήθηκε ως πολύ καλή και τελικά προτιμητέα στους διαγωνισμούς που πραγματοποιήθηκαν, ειδικά εάν κάποιος λάβει υπόψη την αποτίμηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων πριν το διαγωνισμό (από τους Συμβούλους του διαγωνισμού PWC & Citibank), που είχε υπολογιστεί στα 350 εκατ. ευρώ συνολικά.

Ανεξάρτητα όμως από το εύλογο και το συμφέρον ή όχι του τιμήματος πρέπει να ληφθεί υπόψη και η γεωπολιτική αξία των αεροδρομίων, η οποία σίγουρα δεν μπορεί να αποτιμηθεί.

Η ουσιαστική ενεργοποίηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης απαιτείται για την προώθηση της τοπικής τουριστικής ανάπτυξης και της απασχόλησης. Απαιτείται η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και της αυτοδιοίκησης στη δημιουργία ενός συνολικού προγράμματος τουριστικής ανάπτυξης στους νομούς, έτσι ώστε σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς να αποτελέσουν τον κινητήριο μοχλό υποστηρίζοντας την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Ακόμη, θα πρέπει να δημιουργηθεί μηχανισμός παρακολούθησης και συνεχούς αξιολόγησης των παραχωρήσεων με δείκτες επιτυχίας ως προς το επίπεδο και το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών και όχι μόνο την χρηματοοικονομική τους απόδοση.

Τελικά παρ' όλες τις αντιδράσεις και τις αμφιβολίες που υπήρξαν αρχικά για την παραχώρηση των αεροδρομίων, πλέον έχουμε κάθε λόγο να πιστεύουμε πως η Fraport έχει μείνει πιστή στις υποσχέσεις της καθώς και στους όρους των συμβάσεων και έχει καταφέρει να χτίσει μια σχέση αξιοπιστίας τόσο με το ελληνικό Δημόσιο όσο και με τη διεθνή αγορά, γεγονός το οποίο θα δώσει περαιτέρω ώθηση στον τουριστικό τομέα στη χώρα μας. Ελπίζουμε η μελλοντική πορεία της εταιρείας να είναι ανάλογη για να συνεχίσουμε να απολαμβάνουμε τα οφέλη από τον εκσυγχρονισμό και τη λειτουργία των αεροδρομίων.



Συνοπτικά, μπορεί να ειπωθεί ότι η παραχώρηση των 14 αεροδρομίων προς τη Fraport συνιστά, προς το παρόν, ένα επιτυχημένο παράδειγμα ιδιωτικοποίησης με πολύ θετικές προοπτικές για το μέλλον. Η διαχείριση των εν λόγω αεροδρομίων είναι κερδοφόρα για τη Fraport και το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο αποκομίζει και άμεσα χρηματικά οφέλη πέρα από τις θετικές επιδράσεις του όλου εγχειρήματος στον τουρισμό και στην αναβάθμιση των υποδομών του.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

---

- J.Anderson, C. Brook & A. Cochrane (eds.), A Global World? Re-ordering Political Space. Oxford: Oxford University Press and The Open University: 65-106.
- Γεωργόπουλος Α., (2015), «Αναδιοργάνωση και μανάτζμεντ αλλαγών στις επιχειρήσεις», κεφ. 6<sup>ο</sup>: εκδόσεις Κάλλιπος.
- Βαρβαρέσος Στ., (2013), «Οικονομική τουρισμού: Εννοιολογικές, θεωρητικές και μεθοδολογικές προσεγγίσεις», 2<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα: εκδόσεις Προπομπός.
- Ζαχαράτος, Γ., (2003), «Package Tour - Παραγωγή και διάθεση του τουριστικού ταξιδιού», Αθήνα: εκδόσεις Προπομπός.
- Ηγουμενάκης, Ν., (1999), Τουριστική Πολιτική, Αθήνα: εκδ. Interbooks.
- Κατσουλάκου - Μπενετάτου, (1998), «Ιδιωτικοποιήσεις: Κρατική ιδιοκτησία έναντι άλλων μορφών μικροοικονομικής πολιτικής», Αθήνα: εκδόσεις Τυπωθήτω- Δάρδανος.
- Krugman, P.R.- Obstfeld, M., (2013), Διεθνής Οικονομική: «Θεωρία και Πολιτική», Αθήνα: εκδόσεις Κριτική.
- Κούτρας, Δ., (2005), «Οι συμβάσεις Παραχώρησης και οι συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου», Αθήνα: εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα.
- Παπαθεοδώρου, Α., (2015), Σημειώσεις από το μάθημα «Τουρισμός και Μεταφορές», Ενότητα 1-4, ΔΠΜΣ: Σχεδιασμός, Διοίκηση και Πολιτική του Τουρισμού, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Σάββας, Σ., Ε., - Κονδύλης, Ε., Κ., (1993), «Ιδιωτικοποιήσεις και Παραγωγικότητα», Αθήνα: εκδόσεις Παπαζήση.
- Σκουρής, Π., - Τροβά, Ε., (2009), «Το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων», Αθήνα: εκδόσεις Σάκουλα.
- Αδαμίδης, Τ., (3-4 Ιουνίου 2013), «Παραχώρηση Περιφερειακών Αεροδρομίων: Η ελληνική προοπτική», Δημερίδα με θέμα: «Έργα μεταφορικών υποδομών ως μοχλός ανάκαμψης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας», Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.
- Πατσουράτης, Β., (2002), «Η Ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού τομέα», Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, (Μελέτες/ Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων), Αθήνα.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2004), «Πράσινο βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις Δημοσίου και ιδιωτικού Τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και Συμβάσεων Παραχώρησης», COM (2004) 327., διαθέσιμο στο: <http://eur-lex.europa.eu/>
- Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο, (12/04/00), Βρυξέλλες.
- Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, (Ιούλιος 2004), ΕΚΘΕΣΗ: «Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)-Αυτοχρηματοδοτούμενα Συγχρηματοδοτούμενα Σχέδια, Συμβάσεις Παραχώρησης», σελ. 6., Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνομώνων για τα Δημόσια Έργα, Αθήνα.
- Μαντζούκας, Στέφανος, (2007), «Ποιοτική έρευνα σε έξι εύκολα βήματα, Η επιστημολογία, οι μέθοδοι και η παρουσίαση», Ινστιτούτο υγείας και Ανθρώπινων Επιστημών, Thames Valley University, Λονδίνο.

- Πιταριδάκης, - Ινωτάκης, (30-31 Ιουλίου & 1 Αυγούστου 2010), Παγκόσμιο Συνέδριο Κρητών «Των Κρητών οι μειονότητες – Όραμα & Δράση» -Υποδομές & Περιβάλλον, Λασιίθι, Κρήτη: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.
- Κώνστας, Γιώργος, «Τοπικοί φορείς στο ΣτΕ: Ασύμφορη η πώληση του αεροδρομίου Χανίων», Χανιώτικα Νέα, διαθέσιμο στο: <http://www.haniotika-nea.gr/ti-ipostirixan-i-topiki-foris-sto-ste-enantia-stin-parachorisi-tou-aerodromiouchanion/>
- «Όχι, από 161 θεσμικούς φορείς στην πώληση των αεροδρομίων», Το Ποντίκι, (11 Μαρτίου 2015, 3:38μμ), διαθέσιμο στο: <http://www.topontiki.gr/article/121111/ohi- apo-161-thesmikoyis-foreis-stin-polisi-ton-aerodromion>
- «Έτσι θα γίνει το αεροδρόμιο Μακεδονία μετά την ανακαίνιση», (20 Οκτωβρίου 2016), διαθέσιμο στο: <http://www.newsbomb.gr/ellada/news/story/738161/etsi-tha- metamorfosei-ifraport-to-aerodromio-makedonia-pics#ixzz4WUWF10yg>
- «Προτάσεις ΣΕΤΕ για το πλαίσιο διαμόρφωσης της εθνικής πολιτικής για τα αεροδρόμια», (Οκτώβρη, 2012), ΣΕΤΕ, Αθήνα, διαθέσιμο στο: <http://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/theseis-sete/>
- «Σύγκριση Κανονισμών ICAO-EASA και Εφαρμογή στο Cluster B της Fraport», διπλωματική εργασία, Εμμ. Νισύριος, ΕΜΠ, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Ιούλιος 2017.
- Allan, M.-W., (December 1998), «Tourism and Economic Development: European Experience», 3rd edition, Wiley.
- Esfahani, M.A, Hosseini, (2009), «Privatisation: Supply chain and logistics in national, environmental and governemental environment», Physical - Verlag, Berlin.
- Patton M., (1990), «Qualitative evaluation and research methods», 2nd ed. Califor- nia, Newbury Park: Sage.
- Stabler, M., - Papatheodorou, A., - Sinclair, T., (2010), «The Economics of Tourism», published by Taylor and Francis.

### **ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΡΘΡΑ/ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ**

- Oxley, D., - Jain, C., «Global Air Passenger Markets: Riding Out Periods of Turbulence», The Travel & Tourism Competitiveness Report 2015, IATA [https://www.iata.org/publications/economicbriefings/WEF\\_TTCR\\_Chapter1.42015.pdf](https://www.iata.org/publications/economicbriefings/WEF_TTCR_Chapter1.42015.pdf), last visit: (28/10/2016).
- Papatheodorou, A.,-Arvanitis, P., (September 2009), «Spatial evolution of airport traffic and air transport liberalization: The case of Greece», Journal of Transport Geography, Vol 17(5).
- Pearce, B., (4 July 2005), «Iata Economics Briefing: Airport Privatization»
- World Tourism Barometer UNWTO, (13 January 2015), «International Tourist Arrivals», available at: <http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2016-edition>
- Target Operating Model, «Rehabilitation Programme», (September

- 2013), Ministry of Justice, διαθέσιμο στο: [www.justice.gov.uk/](http://www.justice.gov.uk/)
- Boyrne, Linda, (December 2005), «Project Relationship Management and the Stakeholder Circle», RMIT University.
- Arvanitis, A., Papatheodorou, A., (20th February, 2015), «Greek airports in transition: From public ownership to PPP concessions», Airport Management Vol. 9, No. 3 summer 2015, 284–295, Henry Stewart publications 1750-1938
- Εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ / Κυριακή 2 Φεβρουαρίου 2020

## ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

- Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, διαθέσιμο στο: [www.ypa.gr](http://www.ypa.gr)
- International Civil Aviation Organization, available at: [www.icao.int](http://www.icao.int)
- World Tourism Organization, available at: [www.unwto.com](http://www.unwto.com)
- World Travel And Tourism Council, available at: [www.wttc.com](http://www.wttc.com)
- ΤΑΙΠΕΔ, διαθέσιμο στο: <http://www.hradf.com/el>
- Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, διαθέσιμο στο: [www.sdit.mnec.gr/](http://www.sdit.mnec.gr/)
- European Union Law, available at: <http://eur-lex.europa.eu/>
- Fraport AG, available at: <http://www.fraport.com/>
- Fraport-Greece, available at: <http://www.fraport-greece.com/ell/>
- Copelouzos Group, available at: <http://www.copelouzos.gr/>
- Χρήμα & Τουρισμός, διαθέσιμο στο: <http://money-tourism.blogspot.gr/>
- <http://ec.europa.eu>
- <http://ekt.gr/el/magazines/features/21907>
- [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7\\_SWOT](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7_SWOT)
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Strategic\\_management](http://en.wikipedia.org/wiki/Strategic_management)
- 3η Ετήσια Έκθεση Περιβαλλοντικής Στρατηγικής-Περιφερειακά Αεροδρόμια Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου - Ομάδα Α (Ιούλιος 2019) (ιστοσελίδα FraportGreece)
- 3η Ετήσια Έκθεση Περιβαλλοντικής Στρατηγικής-Περιφερειακά Αεροδρόμια Αιγαίου - Ομάδα Β (Ιούλιος 2019) (ιστοσελίδα FraportGreece)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

(πηγή: [www.yra.gr](http://www.yra.gr))

### **Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών**

- 1) [Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"](#)
- 2) [Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" \(ΚΑΘΜ\)](#)
- 3) [Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" \(ΚΑΡΔ\)](#)
- 4) [Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης"](#)
- 5) [Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας \(ΚΑΚΚ\)](#)
- 6) [Κρατικός Αερολιμένας Κώ "Ιπποκράτης" \(ΚΑΚΩ\)](#)
- 7) [Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" \(ΚΑΑΔΔ\)](#)
- 8) [Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" \(ΚΑΜΤΕ\)](#)
- 9) [Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ηφαιστος" \(ΚΑΛΜΗ\)](#)
- 10) [Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης" \(ΚΑΧΝΔ\)](#)
- 11) [Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας \(ΚΑΚΦ\)](#)
- 12) [Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" \(ΚΑΖΑΣ\)](#)
- 13) [Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος" \(ΚΑΣΜ\)](#)
- 14) [Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" \(ΚΑΚΒΑ\)](#)
- 15) [Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας "Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος" \(ΚΑΚΛ\)](#)

### **Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών**

- 1) [Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας \(ΚΑΠΛ\)](#)
- 2) [Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος" \(ΚΑΙΩΠ\)](#)
- 3) [Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος" \(ΚΑΧΙΟ\)](#)
- 4) [Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου \(ΚΑΜΚ\)](#)
- 5) [Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου "Α.Παπαδιαμάντης" \(ΚΑΣΚ\)](#)
- 6) [Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος" \(ΚΑΚΖΦ\)](#)
- 7) [Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου \(ΚΑΑΓ\) \(Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή\)](#)
- 8) [Κρατικός Αερολιμένας Κατοριάς "Αριστοτέλης" \(ΚΑΚΤΑ\)](#)
- 9) [Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου \(ΚΑΚΠ\)](#)
- 10) [Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης \(ΚΑΣΡ\)](#)
- 11) [Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης" \(ΚΑΚΘΩ\)](#)
- 12) [Κρατικός Αερολιμένας Μήλου \(ΚΑΜΛ\)](#)
- 13) [Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου \(ΚΑΣΥ\)](#)
- 14) [Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου \(ΚΑΝΑ\)](#)
- 15) [Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου \(ΚΑΑΚ\)](#)
- 16) [Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης \(ΚΑΣΠ\) \(Λειτουργία υπο αναστολή\)](#)
- 17) [Κρατικός Αερολιμένας Πάρου \(ΚΑΠΑ\)](#)
- 18) [Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας \(ΚΑΝΔ\) \(Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή\)](#)
- 19) [Κρατικός Αερολιμένας Σύρου "Δημήτριος Βικέλας" \(ΚΑΣΟΒ\)](#)
- 20) [Κρατικός Αερολιμένας Αράξου \(ΚΑΑΞ\)](#)
- 21) [Κρατικός Αερολιμένας Καστελλίου \(ΚΑΤΛ\) \(Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή\)](#)
- 22) [Κρατικός Αερολιμένας Νάξου \(ΚΑΝΞ\)](#)
- 23) [Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου \(ΚΑΚΜ\)](#)
- 24) [Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας "Ικαρος" \(ΚΑΙΡ\)](#)
- 25) [Μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας \(Μ.Ε.Γ.Α.Π\)](#)

### **Δημοτικοί Αερολιμένες**

- 1) [Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου \(ΔΑΖΟ\)](#)
- 2) [Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου \(ΔΑΚΑ\)](#)
- 3) [Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου \(ΔΑΛΕ\)](#)
- 4) [Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας \(ΔΑΣΤ\)](#)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**

CD-ROM που περιλαμβάνει τα κείμενα των δυο συμβάσεων παραχώρησης με τα παραρτήματά τους, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, όπως δημοσιεύτηκαν στον εγκριτικό νόμο 4389/2016 (ΦΕΚ 94/Α'/27-05-2016)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**

### **ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ**

#### **1) Αριθμοδείκτες Ρευστότητας**

**I) Δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας: σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού / σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων**

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το μέτρο ρευστότητας μιας επιχείρησης και το περιθώριο ασφαλείας, ώστε αυτή να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην πληρωμή των καθημερινών απαιτητών υποχρεώσεων. Όσο πιο προβλέψιμες είναι οι εισροές χρημάτων μιας επιχείρησης τόσο είναι γενικότερα αποδεκτός ένας πιο χαμηλός δείκτης, αν και αυτό είναι συνάρτηση κυρίως του κλάδου στον οποίο ανήκει η επιχείρηση.

#### **2) Αριθμοδείκτες δραστηριότητας**

**I) Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού: κύκλος εργασιών / γενικό σύνολο ενεργητικού**

Ο εν λόγω αριθμοδείκτης παρέχει ενδείξεις για το πόσο η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της. Από αυτό φαίνεται αν υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεών της. Βέβαια, τα στοιχεία αυτού του δείκτη επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τη μέθοδο των αποσβέσεων που ακολουθεί η διοίκηση της εταιρείας, δηλαδή από το αν ακολουθείται πολιτική αυξανόμενης ή σταθερής απόσβεσης. Γενικότερα, όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο πιο αποτελεσματικά έχουν χρησιμοποιηθεί τα περιουσιακά της στοιχεία.

#### **3) Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας**

**I) Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων: καθαρά αποτελέσματα προ φόρων / σύνολο ιδίων κεφαλαίων**

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος πραγματοποίησης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση των κεφαλαίων του μετόχου. Με άλλα λόγια, μετρά την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Αποτελεί τον βασικό δείκτη τον οποίο η διοίκηση μιας εταιρείας σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος τείνει να προβάλλει με τον πιο επιφανή τρόπο στον ετήσιο απολογισμό χρήσης.

**II) Δείκτης αποδοτικότητας επενδεδυμένων κεφαλαίων: καθαρά αποτελέσματα προ φόρων / σύνολο ενεργητικού X 100**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης και επιτρέπει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας της. Ο δείκτης φανερώνει την ικανότητά της να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύσει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση, «ανταμείβοντάς» τα ανάλογα.

#### **4) Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων**

Οι αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας προσπαθούν να εκτιμήσουν τη μακροχρόνια πορεία της επιχείρησης. Προκειμένου όμως να γίνει αυτό θα πρέπει να μελετηθεί η διάρθρωση των κεφαλαίων της επιχείρησης δηλαδή η κατανομή του κεφαλαίου μεταξύ των ιδίων και των δανειακών.

##### **I) Ίδια κεφάλαια / σύνολο ιδίων κεφαλαίων και Υποχρεώσεων**

Ο αριθμοδείκτης αυτός εκτιμά το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της επιχείρησης

##### **II) Δείκτης μόχλευσης (δανειακής εξάρτησης): καθαρός δανεισμός / συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης μετράει τη σχέση δανείων προς σύνολο κεφαλαίων κάθε μορφής τα οποία είναι επενδεδυμένα και χρησιμοποιούνται με οποιοδήποτε τρόπο από την επιχείρηση. Παρέχει μια εκτίμηση για τη δανειακή επιβάρυνση της επιχείρησης.