

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης

ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΝ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2004-2014**

1.ΣΑΜΑΡΤΖΗ ΓΕΩΡΓΙΑ 2.ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΣΟΦΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΞΑΝΘΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Ηράκλειο, Μάρτιος 2017

Copyright © Σαμαρτζη Γεωργία, Φραγκούλη Σοφία, 2017

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, και λόγω της ιδιομορφίας της, ανέπτυξε τις τελευταίες δεκαετίες μεγάλο αριθμό αεροδρομίων που εξυπηρετούν και συνδέουν τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν 39 λειτουργικά αεροδρόμια, τα οποία διαμορφώνουν ένα πολύ εκτεταμένο δίκτυο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας. Η παρούσα εργασία στοχεύει να αναλύσει και να περιγράψει την τάση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα από το έτος 2004 έως το 2014.

Αρχικά γίνεται ανάλυση για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά. Στη συνέχεια ακολουθεί σύγκριση των αεροδρομίων, μεταξύ αυτών που κατατάσσονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή. Και τέλος ακολουθεί σύγκριση των αεροδρομίων μεταξύ τους και σύγκριση της μεταβολής της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης μέσα στη χρονική περίοδο που εξετάζουμε.

Από την ανάλυση των δεδομένων προέκυψε γενικά μια αυξητική τάση της αεροπορικής κίνησης. Πιο συγκεκριμένα η αεροπορική κίνηση από το 2004 και μετά παρουσιάζει ανοδική τάση μέχρι και το 2009 όπου γίνεται μέγιστη. Από το 2010 και μετά ακολουθεί μια πτωτική τάση ή όποια δείχνει να αποκαθίσταται το έτος 2014, όπου παρουσιάζεται έντονη ανάκαμψη της κίνησης των αεροσκαφών.

Παράλληλα η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μια έντονα αυξητική τάση από το 2004 έως το 2007. Ακολουθεί μια μικρή πτωτική τάση τα επόμενα έτη, ενώ παραμένει σε υψηλά επίπεδα και τελικά εκτινάσσεται στα υψηλότερα επίπεδα της δεκαετίας το έτος 2014.

Σύμφωνα με τους ελέγχους συσχετίσεων που πραγματοποιήθηκαν, προέκυψε μια θετική συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης των αεροσκαφών και της μέσης επιβατικής κίνησης.

Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι τα νησιά που αποτελούν σταθερούς τουριστικούς προορισμούς έχουν σταθερή κίνηση και χαμηλή μεταβλητότητα ενώ νησιά με μεγαλύτερη μεταβλητότητα έχουν πιο έντονες διακυμάνσεις στη κίνηση.

Επίσης προκύπτει ότι η μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση εξυπηρετείται από τα τέσσερα σημαντικότερα αεροδρόμια της Ελλάδας, - το αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» ,του Ηρακλείου «Ν.

Καζαντζάκης» και της Ρόδου «Διαγόρας» - με συνολικό ποσοστό, 80% της συνολικής αεροπορικής κίνησης.

Τέλος, παρατίθεται ένθετο, στο τέλος της εργασίας, το οποίο περιλαμβάνει τον πίνακα των στατιστικών δεδομένων, τα οποία αντλήθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ).

ABSTRACT

Statistical descriptive analysis

Air Traffic in Greece during the period 2004 to 2014

Greece is mainly an island country, because of the idiosyncrasy of geophysics has developed over the last decades a large number of airports, which serve and connect the most apart areas of the country. In particular there are 39 operating airports, in a very extensive network, comparing it with the size and the population of the country.

The present study aims to analyze the tendency of the air and passenger traffic separately in Greece from 2004 to 2014. Initially, there is a comparison between airports, which are classified in the same geographical area. And followed by a comparison between them in total, and the last comparison is between the year 2004 and 2014.

Overall the data analysis showed an upward tendency. More specifically, the trend from 2004 onwards presents an upward movement up to 2009, which is the maximum. From 2010 onwards following a downward trend that seems to be restored in the year 2014, this year shows strong recovery of air traffic movement.

At the same time, the passenger traffic shows a strongly increasing trend from 2004 to 2007. In the coming years, there is a small downward trend, while remains at high levels and eventually ejected at the highest levels of the decade at the last year, the year 2014. According to the correlations checks made, the correlation was positive between the mean motion of the air traffic and the average passenger traffic.

As a result of analysis, the islands, that are steadily touristic destinations, have constant traffic and comparatively lower volatility than other islands do, with higher volatility. The largest percentage of the air traffic is served only by four airports, which are the major airports in Greece, those are in Athens “Eleftherios Venizelos”, in Thessaloniki “Makedonia”, in Heraklion “Nikos Kazantzakis” and in Rhodes “Diagoras”, with total percentage of 80% of the air traffic.

At the end of the study, it is inserted a list of statistical data, which were drawn from the Greek Statistical Authority (ELSTAT)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Αεροδρόμιο - Αερολιμένας.....	7
2. Αερομεταφορές.....	8
3. Διεθνείς οργανισμοί Αερομεταφορών.....	10
3.1 Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας	10
3.2 Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA)	10
3.3 Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας	11
4. Ιστορική αναδρομή- Ελληνικών αεροδρομίων	13
5. Τα αεροδρόμια της Ελλάδας	19
6. Στατιστική ανάλυση της Τάσης	22
6.1 Ανάλυση της τάσης της κίνησης των αεροσκαφών	23
6.2 Ανάλυση της τάσης της κίνησης των επιβατών	26
6.3 Συσχετίσεις μεταξύ μέσης αεροπορικής και επιβατικής κίνησης.....	27
7. Σύγκριση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης	29
7.1 Το αεροδρόμιο Αθηνών	29
7.2 Τα αεροδρόμια στη Κρήτη	30
7.3 Τα αεροδρόμια στη Μακεδονία	35
7.4 Τα αεροδρόμια στη Θράκη.....	37
7.5 Τα αεροδρόμια στα νησιά του Αιγαίου Πελάγους.....	38
7.6 Τα αεροδρόμια στα νησιά του Ιόνιου Πελάγους.....	57
7.7 Τα αεροδρόμια στην Ήπειρο	61
7.8 Τα αεροδρόμια στη Θεσσαλία	63
7.9 Τα αεροδρόμια στη Πελοπόννησο	66
8. Σύνοψη-Συμπεράσματα.....	68
9. Βιβλιογραφία	74

10.Ηλεκτρονικές πηγές.....	74
Παράρτημα 1: Πτήσεις αεροσκαφών - Aircraft traffic (2004-2007).....	76
Παράρτημα 2: Πτήσεις αεροσκαφών - Aircraft traffic (2007-2010).....	77
Παράρτημα 3: Πτήσεις αεροσκαφών- Aircraft traffic (2010-2014).....	78
Παράρτημα 4: Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic (2004-2005).....	79
Παράρτημα 5: Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic (2006-2007).....	81
Παράρτημα 6: Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic(2008-2009).....	82
Παράρτημα 7: Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic(2010-2011).....	83
Παράρτημα 8: Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic (2012-2014).....	84
Παράρτημα 9: Μέσος όρος αεροπορικής και επιβατικής κίνησης κατά χρονολογικό έτος.....	85

1. Αεροδρόμιο – Αερολιμένας

Αν και πολλοί είναι εκείνοι που ταυτίζουν τον όρο αεροδρόμιο με εκείνον του αερολιμένα, στην πραγματικότητα από ότι φαίνεται οι όροι αυτοί διαφέρουν. Από την μια μεριά, με τον όρο αεροδρόμιο εννοούμε τον χώρο που έχει διαμορφωθεί κατάλληλα για να εξυπηρετεί αεροπλάνα, από την άλλη, ο όρος αερολιμένας έχει αποδοθεί για να προσδιορίσει αφενός τον χώρο εξυπηρέτησης των αεροπλάνων και αφετέρου όλες τις εγκαταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί για να εξυπηρετούν τόσο τους επιβάτες όσο και την ασφαλή μεταφορά φορτίων. Συνεπώς, τα αεροδρόμια δεν είναι αερολιμένες, ενώ οι αερολιμένες είναι αεροδρόμια.

Για να είναι ένα αεροδρόμιο οργανωμένο θα πρέπει να υπάρχουν διάφορες εγκαταστάσεις και κτήρια. Ένα πολιτικό αεροδρόμιο δεν έχει μόνο ένα κτήριο αλλά πολλά περισσότερα μέσα στα οποία στεγάζονται οι διάφορες υπηρεσίες του αεροδρομίου, υπηρεσίες που αφορούν επιβάτες, εμπορεύματα και αεροσκάφη όπως είναι για παράδειγμα ο έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών, οι αίθουσες αναμονής, ο έλεγχος των διαβατηρίων, αίθουσες αναχωρήσεις- άφιξης επιβατών, καταστήματα, εστιατόρια κτλ.

Επίσης, ένα αεροδρόμιο διαθέτει και υπηρεσιακά κτήρια μέσα στα οποία βρίσκεται ο πύργος ελέγχου και αναχώρησης, από τον οποίο πραγματοποιούνται οι συνομιλίες μεταξύ των αεροσκαφών που θέλουν να προσεγγίσουν το αεροδρόμιο ενώ παράλληλα δίνονται και οι άδειες απογείωσης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης κτλ. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι υπάρχουν αεροδρόμια όπου δεν υπάρχει πύργος ελέγχου, ενώ όταν υπάρχει λειτουργεί μόνο την ώρα αιχμής. Από την άλλη όλες οι οδηγίες που αφορούν τις πτήσεις των αεροσκαφών που δεν προσεγγίζουν το αεροδρόμιο δίνονται από το Κέντρο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας ή Κέντρο Ελέγχου Περιοχής.

Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε και στις ειδικές εγκαταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί για να στεγάσουν μηχανήματα, μηχανοκίνητο εξοπλισμό, διαλογή αποσκευών, καθώς και υπόστεγα αεροσκαφών για συντήρηση και επισκευές. Ο πυροσβεστικός σταθμός και η υπηρεσία τροφοδοσίας των αεροσκαφών δεν θα πρέπει να λείπει από κανένα αεροδρόμιο.

2. Αερομεταφορές

Τα αεροδρόμια αποτελούν τη βασική συνιστώσα ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών. Παρέχοντας την υποδομή και τις υπηρεσίες που επιτρέπουν σε επιβάτες και εμπορεύματα να μεταφερθούν από το έδαφος στον αέρα.

Οι αεροπορικές μεταφορές τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο αποτελούν ένα σημαντικό αλλά και ευαίσθητο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και πολιτικής ανάπτυξης μιας χώρας. Η ανάπτυξη τους, από τις αρχές του εικοστού αιώνα διαπέρασε από ποικίλα στάδια ακολουθώντας κυρίως την τεχνολογική εξέλιξη αλλά και την ανάγκη των κρατών για ομοιόμορφη ρύθμιση των κανόνων που διέπουν τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, έτσι ώστε να μην υπάρχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών σε ζητήματα όπως αυτό της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα και της προστασίας των επιβατών που διακινούνται με αεροσκάφος από τόπο σε τόπο.

Το νομικό καθεστώς στον διεθνή εναέριο χώρο ρυθμίστηκε, με μια σειρά διεθνών συμβάσεων, με στόχο την ενοποίηση των διατάξεων σχετικών με την διεθνή αερομεταφορά (B. Προφυλλίδης, 2010). Οι κυριότεροι ορισμοί καθιερώθηκαν με την σύμβαση της Βαρσοβίας και λειτουργούν μέχρι και σήμερα. Αυτοί είναι :

➤ Όριο ευθύνης αερομεταφορέα

Καθιερώθηκε για τον αερομεταφορέα, η «αντικειμενική ευθύνη» υπό τον όρο ότι το γεγονός το οποίο προκάλεσε τον θάνατο ή την σωματική βλάβη του επιβάτη , συνέβη επί του αεροσκάφους η κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιβίβασης ή αποβίβασης. Καθορίστηκαν επίσης όρια ευθύνης του αερομεταφορέα στις περιπτώσεις καταστροφής η απώλειας αποσκευών ,σε καθυστερήσεις πτήσεων και σε περιπτώσεις θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη .

➤ Τίτλοι αερομεταφοράς

Ορίστηκαν τα εισιτήρια μεταφοράς επιβατών , κανονισμοί για τις αποσκευές του επιβάτη και οι φορτωτικές μεταφοράς εμπορευμάτων όπου για όλους τους τίτλους υπήρχαν οροί μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

➤ Εκμετάλλευση συνδυασμένων πτήσεων

Ένα πολύ μεγάλο ξεκίνημα προς την εκμετάλλευση κοινών πτήσεων μεταξύ συνεργασίας αεροπορικών εταιρειών που όπως αποδείχτηκε μέχρι και σήμερα είναι μείζων ζήτημα της πλειοψηφίας των εταιρειών η μέθοδος ανταλλαγής αεροσκαφών (code share flights) . Είναι μια συμφωνία μάρκετινγκ μεταξύ δυο εταιρειών σύμφωνα με την οποία η μια εταιρεία (operating carrier) χρησιμοποιεί δικό της αεροσκάφος για ένα δρομολόγιο της και μια άλλη εταιρεία (marketing carrier) μπορεί να χρησιμοποιεί τον ίδιο κωδικό πτήσης για το ίδιο δρομολόγιο. Με την συμφωνία αυτή η μια εταιρεία αγοράζει θέσεις στο αεροπλάνο της άλλης. Τα χαρακτηριστικά των πτήσεων αυτών είναι η εμφάνιση κοινού κωδικού πτήσης στα συστήματα κρατήσεων και στους πίνακες αεροδρομίων, κοινά γκισέ επιβατών, αμοιβαία αποδοχή των προγραμμάτων προώθησης προϊόντων (FFP). Τα οφέλη αυτής της συμφωνίας αμφότερα, όπως επέκταση δικτύου, πολλαπλασιασμός συχνοτήτων, τροφοδοσία online και offline κίνησης, οικονομίες κλίμακες και αύξηση μεριδίου αγοράς για τις εταιρείες.

Η δημιουργία της Ενιαίας Αγοράς Αερομεταφορών στα τέλη της δεκαετίας του 1990 μεταμόρφωσε, σε μεγάλο βαθμό, τη βιομηχανία αερομεταφορών και συνέβαλε σημαντικότερα στην ισχυρή ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ευρώπη κατά τα τελευταία 20 έτη.

3. Διεθνείς οργανισμοί Αερομεταφορών

Οι αεροπορικές μεταφορές και τα αεροδρόμια διέπονται από σειρά διεθνών κανονισμών και προδιαγραφών που πρέπει να τηρούνται χωρίς παρεκκλίσεις. Όλες οι αεροπορικές εταιρείες υπόκεινται σε νομικά πλαίσια ,κανονισμούς ασφαλείας, κυβερνητικούς οργανισμούς και μη (IATA / ICAO / IOSA), σε συμβάσεις για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας (Eurocontrol), σε συνδέσμους αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA) και στην τήρηση κανονισμών της Υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (HCAA).

3.1 Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ICAO (International Civil Aviation Organization) είναι ο οργανισμός που ρυθμίζει τις διεθνείς αερομεταφορές και είναι τμήμα του ΟΗΕ (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών), ιδρύθηκε το 1947 και βρίσκεται στο Μόντρεαλ του Καναδά. Οι αρμοδιότητες του προβλέπονται στο άρθρο 44 της σύμβασης του Σικάγο και αφορούν κυρίως το τεχνικό πεδίο της πολιτικής αεροπορίας καθώς και την υποβοήθηση του προγραμματισμού και της ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών και αεροδρομίων. Ως αποκεντρωμένο όργανο του ICAO δημιουργήθηκε το 1955 η Ευρωπαϊκή Σύνοδος Πολιτικής Αεροπορίας ECAC (European Civil Aviation Conference)

3.2 Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών

Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA, International Air Transport Association) είναι ένας διεθνής μη κρατικός οργανισμός αερομεταφορέων, με έδρα το Μόντρεαλ του Κεμπέκ, στον Καναδά. Απαρτίζεται από εταιρείες που εκμεταλλεύονται τακτικές αεροπορικές γραμμές και που τα κράτη στα οποία ανήκουν είναι μέλη του ICAO. Το κυριότερο όργανο της, είναι η γενική συνέλευση των μελών της που συγκαλείται κάθε χρόνο. Η IATA αντιμετωπίζει θέματα που αφορούν την εμπορική εκμετάλλευση, τα διεθνή τιμολόγια και κόμιστρα και την κατανομή μεταξύ των αεροπορικών εταιριών των κερδών ή των ζημιών που προκύπτουν από την από κοινού εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών.

Ένωση Ευρωπαϊκών αερογραμμών

Η Ένωση Ευρωπαϊκών αερογραμμών (ΑΕΑ, Association of European Airlines) αντιμετωπίζει τα ζητήματα τακτικών αεροπορικών μεταφορών που ανακύπτουν στον ευρωπαϊκό χώρο

3.3 Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) αποτελεί δημόσια υπηρεσία του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και είναι ο Ελληνικός κρατικός φορέας διαχείρισης των αεροπορικών μεταφορών και διοικείται από τον Διοικητή και τους Υποδιοικητές της. Ως αντικείμενο έχει την οργάνωση, ανάπτυξη και τον έλεγχο των αεροπορικών μεταφορών της χώρας καθώς και την εισήγηση για τη διαμόρφωση της πολιτικής σχετικά με τις αερομεταφορές

Αρμοδιότητες της ΥΠΑ είναι:

- Η ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και των πτήσεων του εξωτερικού,
- Η μέριμνα για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς.
- Η μέριμνα για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση και λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ράδιο βοηθημάτων, καθώς και την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών.
- Η εκπόνηση και παρακολούθηση της εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών.
- Ο έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών και των πληρωμάτων Πολιτικής Αεροπορίας και η χορήγηση των σχετικών πτυχίων και αδειών.
- Η μέριμνα για την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό, τη διοίκηση και τη λειτουργία των αεροδρομίων της χώρας,
- Η ίδρυση και λειτουργία των αερολιμένων της χώρας και διαρκή μέριμνα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό αυτών.
- Η διαμόρφωση της νομοθεσίας επί των αερομεταφορών

- Η φροντίδα για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος και της ιδιωτικής αεροπορίας
- Η φροντίδα για την εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων σε ανταπόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς αεροσκάφη και επιβατικό κοινό, καθώς και για την εξασφάλιση διοικητικό – οικονομικής υποστήριξης των υπηρεσιών της (Υ.Π.Α.).

4.Ιστορική Αναδρομή

Η δημιουργία των αεροπλάνων δεν αποτελεί καινούργιο επίτευγμα. Η ιστορία έχει δείξει ότι η κατάκτηση του αέρα έχει αρχίσει ήδη από την αρχαιότητα. Οι Έλληνες πάντοτε προσέλκυαν το δύσκολο και επικίνδυνο και όταν δεν το κατόρθωναν προσπαθούσαν να το επιτύχουν με την φαντασία και τους μύθους

Γύρω στο 420 π.χ ο Αρχύτας, μαθητής του Πυθαγόρα, κατασκεύασε ένα τεχνητό περιστέρι το οποίο θεωρήθηκε μια από τις πρώτες αυτοπροωθούμενες ιπτάμενες μηχανές. Το ομοίωμα του περιστεριού μπορούσε να κινηθεί με τον εξής τρόπο: για την κίνηση των φτερών, ο Αρχύτας είχε τοποθετήσει έναν μηχανισμό και ένα βάρος που κρεμόταν από μια τροχαλία, ενώ για την προώθηση του στον αέρα είχε χρησιμοποιήσει ένα μπαλόني (ουροδόχο κύστη ενός γουρουνιού) που ξεφούσκωνε από μια μικρή τρύπα αργά αλλά με πολύ δύναμη. Έτσι το τεχνητό αυτό περιστέρι μπορούσε να πετάει σχεδόν 200 μέτρα μέχρι να ξεφουσκώσει τελείως το μπαλόني. Η ιστορία όμως έχει δείξει ότι έγιναν κι άλλες απόπειρες κατασκευής πτητικών συσκευών. Κατά την διάρκεια των ολυμπιακών αγώνων ο Κλειότας κατασκεύασε έναν χάλκινο αετό, για να χρησιμοποιηθεί κατά την εκκίνηση των ιπποδρομιών. Αυτή η πολύπλοκη συσκευή από την μια επέτρεπε την ταυτόχρονη εκκίνηση των ιππέων και από την άλλη πετούσε στα ύψη έναν χάλκινο αετό με ανοιγμένα φτερά. Με παρόμοιο αλλά απλούστερο τρόπο (την ύσπληγα) γινόταν και η εκκίνηση των αθλητών στους αγώνες δρόμου. Μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε και το 1996 στο στάδιο της Νεμέας κατά την διάρκεια δοκιμαστικών αγώνων στους οποίους συμμετείχαν αθλητές από 29 χώρες.

Γνωστός επίσης είναι και ο μύθος για τον ζωγράφο, γλύπτη και αρχιτέκτονα Δαίδαλο και τον γιο του Ίκαρο που δραπέτευσαν από τον λαβύρινθο με φτερά που είχε κατασκευάσει ο ίδιος ο Δαίδαλος. Όμως, τα πούπουλα και το κερί, υλικά με τα οποία κατασκευάστηκαν τα φτερά, ήταν ευαίσθητα τόσο στην θερμότητα όσο και στην υγρασία, ώστε να μην είναι τόσο ανθεκτικά. Ο μύθος των πρώτων αυτών αεροπόρων να πετάξουν με ανθρώπινα μέσα ενέπνευσαν αρχικά τον Άγγλο μηχανικό George Cayley (1773-1857) να κατασκευάσει το 1853 ένα αεροσκάφος, το γνωστό σε όλους ανεμόπτερο ή ανεμοπλάνο, το οποίο πετούσε με την βοήθεια των ανοδικών ρευμάτων του αέρα για 500 περίπου μέτρα. Ακολούθησαν οι αδερφοί Ράιτ όπου στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 πραγματοποίησαν την πρώτη στην ιστορία μηχανοκίνητη

πτήση διάρκειας μόλις 12 δευτερολέπτων. Η ιστορία των Ελληνικών αεροδρομίων αρχίζει το 1912 και πιο συγκεκριμένα στις 9 Φεβρουαρίου του 1912, όταν ο Εμμανουήλ Γ. Αργυρόπουλος, πολιτικός μηχανικός και ερασιτέχνης αεροπόρος απογειώθηκε από το Ρούφ με μικρό ιδιωτικό αεροσκάφος κάνοντας ένα κύκλο πάνω από την Αθήνα. Σημαντικό θεωρήθηκε το γεγονός ότι στην πρώτη αυτή πτήση του τον ακολούθησε ο τότε πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος.

Από τότε και μετά η Ελλάδα άρχισε να χρησιμοποιεί το αεροπλάνο κυρίως κατά την διάρκεια των πολέμων με Έλληνες πιλότους που είχαν εκπαιδευτεί στην Γαλλία. Αμέσως μετά το τέλος του 1^{ου} Παγκοσμίου πολέμου και ιδιαίτερα το 1919, η Ελλάδα υπογράφει στο Παρίσι σύμβαση «περί κανονισμού της αεροναυτιλίας» και λίγο αργότερα ιδρύει την Υπηρεσία η οποία θα αναλάμβανε να εκτελέσει τις υποχρεώσεις τις χώρας μας.

Το 1930 ιδρύεται η πρώτη Ελληνική αεροπορική εταιρία «ΙΚΑΡΟΣ», η οποία υπογράφει σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο για την εκμετάλλευση των εναέριων συγκοινωνιών. Ένα χρόνο αργότερα η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΕΕΕΣ)» αποδέχεται την «ΙΚΑΡΟΣ» με συμβόλαιο αποκλειστικής εκμετάλλευσης των Ελληνικών γραμμών για 15 χρόνια. Έτσι το ελληνικό Δημόσιο ανέλαβε την υποχρέωση να δημιουργήσει αεροδρόμια τα οποία είναι στις εξής γραμμές: Αθήνα- Θεσσαλονίκη με δυνατότητα επέκτασης προς την Ευρώπη, Αθήνα- Ιωάννινα με επέκταση προς Κέρκυρα και Ιταλία και Αθήνα - Κρήτη, με επέκταση προς Αίγυπτο.

Ένα χρόνο αργότερα στην χώρα μας καταφθάνουν τα πρώτα εμπορικά αεροσκάφη τύπου JU-52, πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο της γραμμής Αθήνας- Θεσσαλονίκης και εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Αγρίνιο - Ιωάννινα. Τέσσερα χρόνια αργότερα η γραμμή Αθήνας -Θεσσαλονίκης φτάνει μέχρι την Δράμα, ενώ το 1939 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Ηράκλειο.

Εν το μεταξύ το 1935 ιδρύεται η εταιρία «ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ» (ΤΑΕ) η οποία λειτουργούσε ως σχολή εκπαίδευσης ιδιωτών αεροπόρων και εκτελούσε μικρές διαδρομές σε περιοχές εκτός δρομολογίων της ΕΕΕΣ. Η ΕΕΕΣ και η ΤΑΕ ήταν οι δύο πρώτες εταιρίες που εκμεταλλεύονταν τις εναέριες γραμμές μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Αν εξαιρέσουμε το αεροδρόμιο του Τατοίου, το οποίο ήταν το μόνο οργανωμένο αεροδρόμιο όλα τα

υπόλοιπα αεροδρόμια τις χώρας αποτελούνταν μόνο από τον χωμάτινο διάδρομο και τα καύσιμα ανεφοδιασμού (Θεολόγη Α.Ι, 1956).

Το 1930 αρχίζει να λειτουργεί το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, ενώ το αεροδρόμιο του Ελληνικού πρώτο λειτούργησε το 1928 με διάδρομο προσγείωσης 1800 μέτρων. Την χρονιά εκείνη κατάφερε να εξυπηρετήσει 8500 επιβάτες και να μεταφέρει ένα τόνο φορτίου. Επίσης, το 1937 κατασκευάζεται το αεροδρόμιο Ηρακλείου στο οποίο αρχίζουν να προσγειώνονται τα πρώτα μικρά αεροπλάνα. Το πρώτο μικρό αεροπλάνο που προσγειώθηκε το 1939 ήταν τύπου JUNKERS-52, είχε χωρητικότητα 14 επιβατών και άνηκε στην Ελληνική εταιρία εναέριων συγκοινωνιών Παράλληλα, στις 22 Μαρτίου του 1937 ξεκινάει και η πρώτη προσγείωση αεροσκάφους τύπου Heston Phoenix στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας.

Σε γενικές γραμμές τα αεροδρόμια τις περιόδου εκείνης είχαν χωματένιους διαδρόμους, ελλειπείς υποδομές, ενώ οι πτήσεις τους εξαρτιόνταν από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν, αφού σε περίπτωση βροχής η προσγείωση των αεροπλάνων ήταν αδύνατη.

Αν και κατά το 1940 άρχισε να κατασκευάζεται το αεροδρόμιο του Αράξου στην Πάτρα, εντούτοις ο Β' παγκόσμιος Πόλεμος δεν το άφησε να ολοκληρωθεί. Οι Γερμανοί ήταν εκείνη που συνέχισαν το έργο της κατασκευής του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να το ολοκληρώσουν το 1941.

Το 1947 ιδρύονται 3 νέες εταιρίες η « Ελληνικαί Αεροπορικαί Συγκοινωνίαι - ΕΛΛΑΣ», η «Αεροπορικαί Μεταφορές Ελλάδος» και η «Δαίδαλος», από τις οποίες μόνο η πρώτη καταφέρνει να λειτουργήσει, αφού οι άλλες δύο εταιρίες δεν καταφέρνουν να αποκτήσουν στόλο με αποτέλεσμα να οδηγηθούν σε ανάκληση των αδειών τους για μερικά χρόνια αργότερα (ΥΠΑ).

Αμέσως μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, γίνονται προσπάθειες να αποκατασταθούν όλες οι ζημιές που είχαν προκληθεί στα αεροδρόμια από τον πόλεμο, με αποτέλεσμα να επισκευαστούν όλα τα παλιά αεροδρόμια και παράλληλα να κατασκευαστούν και καινούργια. Έτσι το φθινόπωρο του 1946 επαναλειτουργεί το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, το οποίο πλέον αρχίζει να διαθέτει υποτυπώδη μέσα εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών. Ο αερολιμένας πλέον διαθέτει τρεις σκηνές, μία για την διοίκηση, μία για τα γραφεία των αεροπορικών μεταφορών και μια τρίτη η οποία λειτουργούσε ως αίθουσα επιβατών .

Συνολικά το 1946 λειτουργούσαν τα αεροδρόμια του Ελληνικού, της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου με ένα διάδρομο μήκους 1600 μέτρων, ενώ τα αεροδρόμια της Ρόδου, της Κέρκυρας, των Χανίων και της Καβάλας λειτουργούσαν με διάδρομο προσγείωσης μήκους 1100 μέτρων. Παράλληλα διέθεταν όλα τα αεροδρόμια μικρά κτίρια που μπορούσαν να ανταποκριθούν στις στοιχειώδεις ανάγκες (ΥΠΑ).

Δύο χρόνια αργότερα αρχίζει να λειτουργεί ο κρατικός αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης». Την περίοδο του 1950 αρχίζει να λέγαμε ουσιαστικά στην χώρα μας η προσπάθεια κατασκευής των σύγχρονων αεροδρομίων (ΥΠΑ). Έτσι, την ίδια περίοδο αρχίζει να λειτουργεί ο κρατικός αερολιμένας Κοζάνης, ο οποίος στην αρχή είχε χρησιμοποιηθεί για να εξυπηρετεί στρατιωτικές πτήσεις. Το 1953 ιδρύεται ο Κρατικός Αερολιμένας των Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος», προσωνύμιο που λαμβάνει προς τιμή του Αρχαίου Βασιλεία της Ηπείρου. Το 1955 το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης αναγνωρίζεται πλέον ως διεθνή, παρόλο που είχε κατασκευαστεί το 1944 μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου (ΥΠΑ). Αν και το αεροδρόμιο της Λήμνου έχει κατασκευαστεί εδώ και πολλά χρόνια (1956), εντούτοις φαίνεται ότι κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΝΑΤΟ και για αυτό το λόγο χαρακτηρίζεται ως Διεθνές Αεροδρόμιο. Σήμερα, μετά την εγκαινίαση που πραγματοποιήθηκε το 2001, το αεροδρόμιο της Λήμνου "LXS ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΛΗΜΝΟΥ ΗΦΑΙΣΤΟΣ", θεωρείται το έβδομο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας και ένα από τα πιο μεγάλα αεροδρόμια του Αιγαίου. Το 1959 κατασκευάζεται το αεροδρόμιο της Καλαμάτας το οποίο αρχίζει να λειτουργεί λίγα χρόνια μετά. Την ίδια περίοδο το αεροδρόμιο του Μάλεμε Χανίων, το οποίο εξυπηρετούσε μεταπολεμικά πτήσεις εσωτερικού, μεταφέρεται στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας, ενώ λίγα χρόνια αργότερα το 1967 κατασκευάζεται το πρώτο κτίριο αεροσταθμού με δυο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Τον Απρίλιο του 1965 το αεροδρόμιο της Κέρκυρας που είχε κατασκευαστεί το 1962 γίνεται διεθνές και πραγματοποιείται η πρώτη πτήση με jet τύπου Comet της Ο.Α. Το 1963 γίνονται τα εγκαίνια του αεροδρομίου της Σάμου με την άφιξη της πτήσης της ολυμπιακής αεροπορίας ΟΑ 130-131. Ένα χρόνο αργότερα πραγματοποιείται η έναρξη λειτουργίας του κρατικού αερολιμένα Κω, με διάδρομο κατασκευασμένο από ανοιχτού τύπου άσφαλτο, μήκους 1200 μέτρων με λάμπες νύσσεις.

Το 1968 και το 1969 αρχίζει να λειτουργεί το αεροδρόμιο Ακτίου και το αεροδρόμιο της Χίου αντίστοιχα (ΥΠΑ).

Μέχρι το 1970 είχαν λειτουργήσει στην χώρας μας 21 συνολικά αεροδρόμια, ενώ παράλληλα σχεδιάζονταν και πολλά άλλα μικρότερα σε περιοχές με αυξημένο τουρισμό όπως είναι τα νησιά του Αιγαίου (Μήλο, Σαντορίνη, Σύρο, Κάσο). Η μεγάλη επιβατική κίνηση που υπήρχε στην δεκαετία του 50 και του 60 στα αεροδρόμια δημιούργησε την ανάγκη να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν πιο σύγχρονοι αεροσταθμοί στα ήδη καινούργια αεροδρόμια, να κατασκευαστούν νέα αεροδρόμια καθώς και να ανανεωθούν τα ήδη υπάρχοντα. Την ίδια περίοδο τοποθετούνται συστήματα φωτεινής σήμανσης για μεγαλύτερη ασφάλεια στην κίνηση των αεροπλάνων, ενώ αρχίζουν να δημιουργούνται εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών, όπως οπτικά συστήματα αναγγελιών των πτήσεων, μάντες που μεταφέρουν αποσκευές κλιματιστικές εγκαταστάσεις κτλ. (ΥΠΑ). Την χρονιά εκείνη αρχίζει να λειτουργεί και το αεροδρόμιο της Καρπάθου και ένα χρόνο αργότερα ο αερολιμένας του Ηρακλείου αρχίζει να λειτουργεί σε νέα κτίρια. Από τότε και μετά δημιουργούνται έργα επέκτασης του κτιρίου και της πίστας προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες από την αυξημένη αεροπορική κίνηση. Το 1971 αρχίζουν να λειτουργούν τα αεροδρόμια της Κεφαλλονιάς, της Καστοριάς και της Μυκόνου.

Το 1972 τίθενται σε λειτουργία τα αεροδρόμια της Σκιάθου, της Ζακύνθου και των Κυθήρων και ένα χρόνο αργότερα το 1973 το αεροδρόμιο της Μήλου. Από το 1975 έως το 1981 πραγματοποιείται η κατασκευή του κρατικού αερολιμένα της Σκύρου, ενώ η κατασκευή του αεροδρομίου της Σάμου πραγματοποιείται λίγα χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα στις 4 Μαΐου του 1976.

Την δεκαετία του '80 προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αυξημένη κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, δημιουργείται ένα επιπλέον κτήριο αναχωρήσεων ανάμεσα στα ήδη υπάρχοντα, κατασκευάζεται ειδικό κτίριο Charter πτήσεων και προστίθενται κτιριακές εγκαταστάσεις. Αλλαγές πραγματοποιούνται και στα αεροδρόμια της Κω και της Καβάλας. Επίσης αρχίζει να λειτουργεί το 1982 το αεροδρόμιο της Πάρου.

Στις 7 Ιουνίου του 1984 προσγειώνεται στο αεροδρόμιο της Σητείας, η πρώτη δοκιμαστική πτήση των Ολυμπιακών Αερογραμμών στην οποία επέβαινε επιτελείο της Ο.Α. Ενώ, λίγες μέρες αργότερα και συγκεκριμένα στις 9 Ιουνίου του 1984 γίνονται τα εγκαίνια του δημοτικού αερολιμένα Σητείας και πραγματοποιείται η πρώτη επίσημη πτήση. Τα έργα όμως του αεροδρομίου δεν σταματούν και έτσι το

2003 τίθεται σε λειτουργία ο νέος διάδρομος απογειώσεων - προσγειώσεων, ενώ μόλις πριν από ένα χρόνο (Ιανουάριος 2015) ο Αερολιμένας παίρνει το όνομα Βιτσέντζος Κορνάρος

Το 1992, το 1994 και το 1995 αρχίζουν να λειτουργούν τα αεροδρόμια της Νάξου, της Νότιας Αγχιάλου (Βόλο) και της Ικαρίας (ΥΠΑ)

Από τα παραπάνω φαίνεται πως για πολλά χρόνια οι άνθρωποι δεν αναγνώριζαν την σπουδαιότητα της χρήσης του αεροπλάνου, έως ότου άρχισαν να ενδιαφέρονται τα στρατιωτικά επιτελεία. Όμως και αυτά τα είδαν σαν μια συσκευή που έδινε ευκαιρίες εναέριας παρατήρησης και όχι σαν ένα μέσο όπου θα άλλαζε την μορφή των πολέμων και μετέπειτα την ζωή των ανθρώπων. Η ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη και εξέλιξη της επιστήμης προσέφερε νέες δυνατότητες στον τρόπο κατασκευής των αεροσκαφών, με αποτέλεσμα να ξεφύγουμε από τον ερασιτεχνικό τρόπο κατασκευής τους και να μπούμε μέσα σε ένα νέο πεδίο επιστημονικών και βιομηχανικών ενδιαφερόντων έρευνας και παραγωγής. Με τον τρόπο αυτό το νέο αυτό μέσο έδωσε μια νέα διάσταση στον τρόπο μεταφοράς των ανθρώπων, επηρεάζοντας τόσο την οικονομική, κοινωνική ζωή όσο και την πολιτική και πνευματική σκηνή του πλανήτη.

5. Τα Αεροδρόμια της Ελλάδος

Η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Για το λόγο αυτό το Ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας. Συγκεκριμένα, αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες ένας μεγάλος αριθμός αεροδρομίων που εξυπηρετούν και συνδέουν τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Η αεροπορική σύνδεση είναι απαραίτητη, για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα καθώς και της Ελλάδας με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Οι αεροπορικές μεταφορές και τα αεροδρόμια στην Ελλάδα αναπτύχθηκαν σ' ότι αφορά τις παραμέτρους ασφαλείας και τεχνικών προδιαγραφών και ιδιοτήτων υπό ενιαία χαρακτηριστικά και σε ένα εξαιρετικά ρυθμισμένο περιβάλλον, ώστε να αποτελούν μια ομοιογενή παγκόσμια δραστηριότητα.

Οι αερολιμένες της Ελλάδας σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι:

- Κρατικοί Αερολιμένες -Διεθνών Συγκοινωνιών
 - 1.Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"
 - 2.Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"
 - 3.Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας"
 - 4.Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης"
 - 5.Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας
 - 6.Κρατικός Αερολιμένας Κώ "Ιπποκράτης"
 - 7.Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος"
 - 8.Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης"
 - 9.Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ηφαιστος"
 - 10.Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης"
 - 11.Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας
 - 12.Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός"
 - 13.Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος"
 - 14.Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος"
 - 15.Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας "Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος"

- Κρατικοί Αερολιμένες-Εσωτερικών Συγκοινωνιών
 - 1.Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας
 - 2.Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος"
 - 3.Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος"
 - 4.Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου
 - 5.Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου "Α. Παπαδιαμάντης"
 - 6.Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος"
 - 7.Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης"
 - 8.Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου
 - 9.Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης
 - 10.Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης"
 - 11.Κρατικός Αερολιμένας Μήλου
 - 12.Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου
 - 13.Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου
 - 14.Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου
 - 15.Κρατικός Αερολιμένας Πάρου
 - 16.Κρατικός Αερολιμένας Σύρου "Δημήτριος Βικέλας"
 - 17.Κρατικός Αερολιμένας Αράξου
 - 18.Κρατικός Αερολιμένας Νάξου
 - 19.Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου
 - 20.Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας "Ίκαρος"

- Δημοτικοί Αερολιμένες
 - 1.Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου
 - 2.Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου
 - 3.Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου
 - 4.Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας

- Κλειστά Αεροδρόμια
 - 1.Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου
 - 2.Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης
 - 3.Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας

- 4.Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου
- 5.Κρατικός Αερολιμένας Καστελλίου
- 6.Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού
- 7.Αεροδρόμιο Τριόδου



Πηγή εικόνας: ΕΛΣΤΑΤ

6. Στατιστική ανάλυση της Τάσης

Στο κεφαλαίο αυτό θα επικεντρωθούμε στην στατιστική ανάλυση της τάσης της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα, από το έτος 2004 έως και το έτος 2014. Σκοπός του κεφαλαίου αποτελεί η κατανόηση της τάσης. Η τάση αναφέρεται στη ροπή που έχουν οι στατιστικές να είναι κατά μέσον όρο ανοδικές, επίπεδες ή καθοδικές. Ποια είναι η γενική πορεία ή κατεύθυνση της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα.

Η πηγή, στην οποία ανατρέξαμε για να αποκτήσουμε τα δεδομένα που αφορούν την αεροπορική και επιβατική κίνηση στην Ελλάδα, είναι η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (ΕΣΥΕ ή ΕΛΣΤΑΤ). Η ΕΣΥΕ μας παρέχει πληθώρα αξιόπιστων δημοσιευμένων στοιχείων, που αφορούν διάφορες πτυχές της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. (Ξανθός, 2005)

Είναι σύνηθες, τουλάχιστον για όσους ασχολούνται με τη συλλογή και επεξεργασία αριθμητικών δεδομένων, να βρίσκονται μπροστά σε ένα σωρό από αριθμούς. Για να χειριστούμε τους αριθμούς και να αντλήσουμε ένα σύνολο από αριθμητικές τιμές, που η κάθε μια από αυτές θα μας δίνει πληροφορία χρήσιμη για το σύνολο των αριθμών που επεξεργαζόμαστε, είναι απαραίτητο να εξετάζονται οι βασικές μεταβλητές που τη διαμορφώνουν (Ξανθός, 2005).

- Ο ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ή αλλιώς η δειγματική μέση τιμή ενός συνόλου n παρατηρήσεων, αποτελεί το σπουδαιότερο και χρησιμότερο μέτρο της Στατιστικής και είναι ένα μέτρο θέσης, δηλαδή δείχνει σχετικά τις θέσεις των αριθμών στους οποίους αναφέρεται. Γενικά, ορίζεται ως το άθροισμα των παρατηρήσεων δια του πλήθους αυτών. Είναι δηλαδή η μαθηματική πράξη ανεύρεσης της «μέσης απόστασης» ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους αριθμούς. Η μέση τιμή συμβολίζεται με \bar{x} .

Γενικός τύπος της μέσης τιμής είναι:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i = \frac{1}{n} (x_1 + \dots + x_n)$$

,όπου x_i η i παρατήρηση και n το πλήθος των παρατηρήσεων

- Η ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ αποτελεί ένα μέτρο διασποράς των τιμών του δείγματος σε σχέση με την τιμή του μέσου όρου

$$\sigma = \sqrt{\sigma^2}, \text{ όπου } \sigma^2 = \frac{1}{n} \sum_{i=0}^n (x_i - \bar{x})^2$$

- ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ : Για να εξετάσουμε την απόσταση της τυπικής απόκλισης σε σχέση με τον αριθμητικό μέσο όρο υπολογίζουμε τον συντελεστή μεταβλητότητας, ο οποίος προκύπτει αν διαιρέσουμε την τυπική απόκλιση με τον αριθμητικό μέσο όρο (Ξανθός,2005). Ορίζεται από τον λόγο (Τυπ. Απόκλιση / Μέση Τιμή)*100% και βοηθάει στη σύγκριση ομάδων τιμών. Εκφράζεται σε ποσοστό επί τις εκατό και δηλώνει τη μεταβλητότητα των δεδομένων απαλλαγμένη από την επίδραση της μέσης τιμής. Ο συντελεστής μεταβλητότητας δίνει μεγαλύτερη σχετική διασπορά στο μεγαλύτερο ποσοστό. Αυτό μεταφράζεται στο να λέμε ότι έχουμε μεγαλύτερη ομοιογένεια τιμών στο μικρότερο ποσοστό CV. Όταν ο συντελεστής μεταβλητότητας είναι μικρότερος από το 25% (CV < 25%) οι τιμές της περιόδου είναι μαζεμένες κοντά στο μέσο όρο.

$$CV = \frac{s}{\bar{x}}$$

6.1 Ανάλυση της τάσης της κίνησης των αεροσκαφών

Για την ανάλυση της τάσης της αεροπορικής κίνησης την χρονική περίοδο 2004 έως και 2014, θα χρειαστεί να χωρίσουμε τα δεδομένα μας σε τρεις χρονικές υποπεριόδους, οι οποίες είναι 2004-07, 2007-10 και 2010-14.

Πίνακας 1. Ανάλυση κίνησης αεροσκαφών την περίοδο 2004-2007, για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

39 Αερολιμένες	ΕΤΟΣ 2004	ΕΤΟΣ 2005	ΕΤΟΣ 2006	ΕΤΟΣ 2007
AVERAG.	10.476	10.338	11.013	11.340
ST	29.207	27.849	29.445	31.384
CV	2,79	2,69	2,67	2,77

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 1

Από το 2004 και μετά καταγράφεται μια αξιόλογη ανάκαμψη και αύξηση της κίνησης των αεροσκαφών, ειδικά το 2006 και το 2007. Όπως είναι εύλογο, σχεδόν αποκλειστική πύλη εισόδου είναι το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Στην πλειοψηφία τους τα αεροδρόμια δεν ακολουθούν την ίδια πορεία σε αριθμό πτήσεων. Τα τέσσερα πρώτα αεροδρόμια ακολουθούν σταθερή πορεία, όσον αφορά τις πτήσεις, με το αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελ. Βενιζέλος» να κατατάσσεται πρώτο, της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» δεύτερο, του Ηρακλείου «Ν. Καζαντάκης» τρίτο και της Ρόδου «Διαγόρας» τέταρτο. Την πέμπτη θέση καταλαμβάνει το αεροδρόμιο της Κέρκυρας και την έκτη θέση των Χανίων. Τα υπόλοιπα αεροδρόμια δεν δείχνουν να ακολουθούν μια σταθερή πορεία, έχοντας ως συνέπεια να μην έχουν μια σταθερή θέση στην κατάταξη. Παρόλα αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι οι αποκλίσεις μεταξύ των θέσεων που καταλαμβάνουν τα μη σταθερά αεροδρόμια δεν είναι μεγάλες.

Συγκεκριμένα, οι αποκλίσεις που σημειώνονται, κυμαίνονται μεταξύ ± 3 θέσεων, π.χ. το αεροδρόμιο της Κω το 2004 βρισκόταν στην 7η θέση, το 2010 και το 2011 στη 5η και τέλος το 2012-14 στην 6^η. Η μελλοντική πορεία θα είναι συνάρτηση των παραγόντων που διαμορφώνουν τις συνθήκες στις αερομεταφορές μακρινών αποστάσεων καθώς και του κατάλληλου μάρκετινγκ.

Πίνακας 2. Ανάλυση κίνησης αεροσκαφών την περίοδο 2007-2010 για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

39 Αερολιμένες	ΕΤΟΣ 2007	ΕΤΟΣ 2008	ΕΤΟΣ 2009	ΕΤΟΣ 2010
AVERAG.	11.340	10.932	11.736	10.996
STD	31.384	30.369	32.334	29.611
CV	2.77	2,78	2,76	2,69

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 2

Εν συνεχεία, την περίοδο 2007 – 2010, παρά τις αυξομειώσεις παραμένει ιδιαίτερα υψηλή η κίνηση των αεροσκαφών, με αποκορύφωμα το έτος 2009 όπου καταγράφεται ο υψηλότερος μέσος όρος κίνησης αεροσκαφών της συνολικής περιόδου που εξετάζεται (2004 – 2014).

Πίνακας 3. Ανάλυση κίνησης αεροσκαφών την περίοδο 2010-2014 για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

39 Αερολιμένες	ΕΤΟΣ 2010	ΕΤΟΣ 2011	ΕΤΟΣ 2012	ΕΤΟΣ 2013	ΕΤΟΣ 2014
AVERAG.	10.996	10.519	9.815	9.625	10.647
STD	29.611	26.469	24.095	22.274	24.671
CV	2,69	2,54	2,45	2,31	2,32

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 3

Την περίοδο 2010 – 2014 παρατηρείται αρχικά μια σταδιακή πτώση της αεροπορικής κίνησης, Ειδικότερα, το έτος 2013 παρουσιάζεται η χαμηλότερη αεροπορική κίνηση της δεκαετίας που εξετάζεται. Και τέλος, το 2014 παρατηρείται μια απότομη αύξηση.

Συνοψίζοντας, η κίνηση των αεροσκαφών από το 2004 και μετά παρουσιάζει ανοδική τάση μέχρι και το 2009 όπου γίνεται μέγιστη. Από το 2010 και μετά ακολουθεί μια πτωτική τάση ή όποια δείχνει να αποκαθίσταται το έτος 2014, όπου παρουσιάζεται έντονη ανάκαμψη της κίνησης των αεροσκαφών.

6.2 Ανάλυση της τάσης της κίνησης των επιβατών

Τα ελληνικά αεροδρόμια στην πορεία των δέκα ετών παρουσιάζουν διάφορες αυξομειώσεις όσον αφορά στον αριθμό των επιβατών και το κάθε ένα ξεχωριστά παρουσίασε είτε αυξητική είτε πτωτική πορεία.

Πίνακας 4. Ανάλυση επιβατικής κίνησης περιόδου 2004-2007 για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

	ΕΤΟΥΣ 2004		ΕΤΟΥΣ 2005		ΕΤΟΥΣ 2006		ΕΤΟΥΣ 2007	
	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ
AVERAG.	456538	450821	469641	464897	498821	493974	533051	504447
STD	1163134	1154887	1213711	1206643	1285139	1278115	1399434	1384746
CV	2,55	2,56	2,58	2,60	2,58	2,59	2,63	2,75

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 4 & 5

Σύμφωνα με τον πίνακα ανάλυσης της επιβατικής κίνησης την περίοδο 2004 – 2007 παρατηρείται μια έντονα ανοδική τάση της επιβατικής κίνησης.

Πίνακας 5. Ανάλυση επιβατικής κίνησης περιόδου 2007-2010 για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

	ΕΤΟΥΣ 2007		ΕΤΟΥΣ 2008		ΕΤΟΥΣ 2009		ΕΤΟΥΣ 2010	
	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.
AVERAG	533051	504447	526237	521614	510256	506231	492821	489308
STD	1399434,82	1384746	1379576,94	1381523,51	1351814,01	1356183,96	1287856,04	1292743,34
CV	2,63	2,75	2,62	2,65	2,65	2,68	2,61	2,64

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 5,6 & 7

Ακολουθώντας την περίοδο 2007 – 2010, επιβατική κίνηση παραμένει σε υψηλά επίπεδα, παρουσιάζοντας όμως μια μικρή πτωτική τάση.

Πίνακας 6. Ανάλυση επιβατικής κίνησης περιόδου 2010-2014 για όλα τα αεροδρόμια της χώρας

	ΕΤΟΥΣ 2010		ΕΤΟΥΣ 2011		ΕΤΟΥΣ 2012		ΕΤΟΥΣ 2013		ΕΤΟΥΣ 2014	
	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.	ΕΠΙΒ.	ΑΠΟΒ.
AVERAG.	492821	489308	500231	495436	471744	468205	494462	491615	573077	570308
STD	1287856	1292743	1240742	1239200	131724	1131814	1132161	1135531	1138203	1344444
CV	2,61	6,64	2,48	2,50	2,40	2,42	2,29	2,31	2,34	2,36

Επεξεργασία στοιχείων του παραρτήματος 7 & 8

Την περίοδο 2010 – 2014, παρατηρούνται μικρές αυξομειώσεις της επιβατικής κίνησης, μέχρι το έτος 2014 όπου η επιβατική κίνηση εκτινάσσεται στα υψηλότερα επίπεδα της δεκαετίας που εξετάζουμε.

Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αρχικά μια έντονα αυξητική τάση από το 2004 έως το 2007. Ακολουθεί μια μικρή πτωτική τάση τα επόμενα έτη και τελικά εκτινάσσεται στα υψηλότερα επίπεδα της δεκαετίας το έτος 2014.

6.3 Συσχετίσεις μεταξύ μέσης αεροπορικής και επιβατικής κίνησης

Στην ενότητα αυτή διερευνήθηκε κατά πόσο η κίνηση των αεροσκαφών συσχετίζεται με την επιβατική κίνηση. Σύμφωνα με τους ελέγχους συσχετίσεων που πραγματοποιήθηκαν, την περίοδο 2004 – 2007, υπάρχει πολύ ισχυρή θετική συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης των αεροσκαφών και του μέσου αριθμού επιβιβάσεων και αποβιβάσεων (οι συντελεστές συσχέτισης είναι κοντά στο 1). Αντίθετα την περίοδο 2007 – 2010 που εξετάζεται προέκυψε εξαιρετικά χαμηλή συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης αεροσκαφών (οι συντελεστές συσχέτισης είναι κοντά στο 0). Τέλος την περίοδο 2010 – 2014, προέκυψε μέτρια θετική συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης των αεροσκαφών και του μέσου αριθμού επιβιβάσεων και αποβιβάσεων (οι συντελεστές συσχέτισης είναι κοντά στο 0,4). Για το σύνολο των

ετών 2004 – 2014 προέκυψε μέτρια θετική συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης των αεροσκαφών και της μέσης επιβατικής κίνησης.

Να σημειωθεί επίσης ότι ο μέσος αριθμός επιβιβάσεων και ο μέσος αριθμός αποβιβάσεων παρουσιάζουν πολύ ισχυρή θετική συσχέτιση την περίοδο 2004 – 2007, και την περίοδο 2010 - 2014, ενώ την περίοδο 2007 – 2010 παρουσιάζουν σχετικά υψηλή θετική συσχέτιση

Πίνακας 7. Συσχετίσεις

Χρονικοί Περίοδοι	μέση κίνηση αεροσκαφών / μέσος αριθμός επιβιβάσεων	μέση κίνηση αεροσκαφών / μέσος αριθμός αποβιβάσεων	μέσος αριθμός επιβιβάσεων / μέσος αριθμός αποβιβάσεων
2004 - 2007	0.95	0.93	0.96
2007 - 2010	0.06	-0.05	0.72
2010 - 2014	0.41	0.40	0.99
2004 - 2014	0.40	0.33	0.97

Επεξεργασία των στοιχείων από το παράρτημα 9

Από την ανάλυση των δεδομένων προέκυψε γενικά μια αυξητική τάση της αεροπορικής κίνησης από το 2004 και μετά, ενώ στο τέλος της δεκαετίας φαίνεται η αεροπορική κίνηση να εκτινάσσεται. Πιο συγκεκριμένα η κίνηση των αεροσκαφών από το 2004 και μετά παρουσιάζει ανοδική τάση μέχρι και το 2009 όπου γίνεται μέγιστη. Από το 2010 και μετά ακολουθεί μια πτωτική τάση ή όποια δείχνει να αποκαθιστά το έτος 2014, όπου παρουσιάζεται έντονη ανάκαμψη της κίνησης των αεροσκαφών. Παράλληλα η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μια έντονα αυξητική τάση από το 2004 έως το 2007. Ακολουθεί μια μικρή πτωτική τάση τα επόμενα έτη, ενώ παραμένει σε υψηλά επίπεδα και τελικά εκτινάσσεται στα υψηλότερα επίπεδα της δεκαετίας το έτος 2014. Για το σύνολο των ετών 2004 – 2014 προέκυψε μέτρια θετική συσχέτιση μεταξύ της μέσης κίνησης των αεροσκαφών και της μέσης επιβατικής κίνησης

7. Σύγκριση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης

Στη συνέχεια θα γίνει σύγκριση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης την χρονική περίοδο 2004 έως και 2014. Τα αεροδρόμια έχουν χωριστεί ανά γεωγραφική περιοχή – γεωγραφικό διαμέρισμα, σύμφωνα με τις ανάγκες που εξυπηρετούν. Η Ελλάδα αποτελείται από εννέα γεωγραφικά διαμερίσματα, τα οποία εμφανίζουν κοινά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και ανήκουν γεωγραφικά στον ίδιο χώρο. Από αυτά η Θράκη, η Μακεδονία, η Ήπειρος, η Θεσσαλία, η Στερεά Ελλάδα και η Πελοπόννησος αποτελούν την Ηπειρώτική Ελλάδα. Τα νησιά του Αιγαίου, τα νησιά του Ιονίου και η Κρήτη αποτελούν τη νησιώτικη Ελλάδα.

Τα αεροδρόμια της νησιωτικής Ελλάδας καλύπτουν συνολικά το 44% της αεροπορικής κίνησης και το 48% της επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας. Αντίστοιχα, τα αεροδρόμια της ηπειρωτικής Ελλάδας καλύπτουν συνολικά το 56% της αεροπορικής κίνησης και το 52% της επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας.

Παρακάτω ακολουθεί μια συνοπτική περιγραφή του κάθε αεροδρομίου καθώς και ένας πίνακας, ο οποίος χρησιμοποιεί ως μέτρο σύγκρισης τον συντελεστή μεταβλητότητας

7.1 Το αεροδρόμιο Αθηνών

Ο Διεθνής αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» εξυπηρετεί την Αθήνα και γενικά την Αττική και βρίσκεται στο γεωγραφικό διαμέρισμα της Στερεάς Ελλάδας.

➤ ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Ο κρατικός Αερολιμένας Αθηνών (ή απλά Ελληνικό) ήταν το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας για πάνω από 60 χρόνια, το οποίο αντικαταστάθηκε από την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. όταν η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται. Η ίδρυση της εταιρείας πραγματοποιήθηκε μέσω της σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα. Μία πρωτοπόρο συνεργασία καθώς είναι το πρώτο αεροδρόμιο σημαντικού μεγέθους σε διεθνή κλίμακα που κατασκευάστηκε με τη συμμετοχή ιδιωτών από μηδενική βάση. Σύμφωνα με μελέτη που παρουσιάστηκε στην Ελληνική Κυβέρνηση, υποδείχθηκαν τα Σπάτα ως ιδανική θέση για ένα νέο αεροδρόμιο. Το όνομα του το αεροδρόμιο το πήρε από τον πρωθυπουργό τότε της Ελλάδας Ελευθέριο Βενιζέλο, ο

οποίος υπήρξε ιδρυτής του υπουργείου αεροπορίας, και η λειτουργία του ξεκίνησε στις 29 Μαρτίου 2001.

Πίνακας 8. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Αθηνών (2004 – 2014)

Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος"			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	170484,36	7364,54	7371,59
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	20683,63	652,89	650,31
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	12%	9%	9%

Το αεροδρόμιο Αθηνών είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδος, και εκεί πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο πάνω από 170 χιλιάδες πτήσεις σε ετήσια βάση (το 40% των συνολικών πτήσεων όλης της Ελλάδος). Παράλληλα επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν κατά μέσο όρο περισσότεροι από 7 εκατομμύρια 300 χιλιάδες επιβάτες ετησίως (το οποίο αντιστοιχεί στο 38% της επιβατικής κίνησης). Το αεροδρόμιο Αθηνών είναι εκείνο με την υψηλότερη κίνηση κατά τη διάρκεια της δεκαετίας, παραμένοντας σε σταθερά επίπεδα αεροπορική κίνησης (και αυτό φαίνεται από τη χαμηλή μεταβλητότητα που συναντάμε και στις πτήσεις αεροσκαφών αλλά και στη κίνηση των επιβατών).

7.2 Τα αεροδρόμια στη Κρήτη

Η Κρήτη αποτελεί ένα γεωγραφικό διαμέρισμα, και είναι το μεγαλύτερο και πολυπληθέστερο νησί της Ελλάδας.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης», είναι το κύριο αεροδρόμιο στο νησί της Κρήτης και το δεύτερο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της χώρας μετά το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών. Ο Αερολιμένας του Ηρακλείου, πήρε το όνομα του

από το συγγραφέα Νίκο Καζαντζάκη, βρίσκεται 5 χιλιόμετρα ανατολικά από το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, κοντά στο Δήμο της Νέας Αλικαρνασσού. Αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο ελληνικό αερολιμένα καθώς εξυπηρετεί και την στρατιωτική αεροπορική βάση, διατηρώντας σημαντικές εγκαταστάσεις και δραστηριότητες της Πολεμικής Αεροπορίας. Το αεροδρόμιο λειτούργησε για πρώτη φορά το Μάρτιο του έτους 1939 σε μια έως τότε αμιγώς γεωργική περιοχή.

Πίνακας 9. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ηρακλείου (2004 – 2014)

ΗΡΑΚΛΕΙΟ			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	42288,82	2648,31	2618,07
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	2622,88	185,01	189,70
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	6%	7%	7%

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ «Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ιωάννης Δασκαλογιάννης" βρίσκεται σε απόσταση 15 χιλιομέτρων από την πόλη των Χανίων στην περιοχή του Ακρωτηρίου, πάνω από τον κόλπο της Σούδας και λειτουργεί ως κρατικός αερολιμένας από το έτος 1967. Το όνομα του αεροδρομίου έχει δοθεί προς τιμή του Ιωάννη Δασκαλογιάννη, αρχηγού της εξέγερσης στα Σφακιά της Κρήτης (1770-1771). Το 1954 κατασκευάζεται το αεροδρόμιο Χανίων στο Μάλεμε, όπου εξυπηρετούσε μεταπολεμικά πτήσεις εσωτερικού μέχρι το 1959, όπου έπειτα μεταφέρθηκε στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας. Εκεί εξυπηρετούσε μόνο πτήσεις εσωτερικού. Το 1967 κατασκευάστηκε ο πρώτος αεροσταθμός με δύο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Από το 1974 το αεροδρόμιο άρχισε να εξυπηρετεί και διεθνείς πτήσεις, όμως η ανεπαρκής χωρητικότητά του, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, δημιούργησε την ανάγκη για δημιουργία ενός νέου κτηρίου καθώς οι πτήσεις προς τον αερολιμένα αυξανόταν. Τελικά το 1996 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του νέου

αεροσταθμού, σε διαφορετική θέση με έξι θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Το 2005 έγινε η ολοκλήρωση της επέκτασης του αεροδρομίου, το οποίο έλαβε την ονομασία "Κρατικός Αερολιμένας Χανίων Ιωάννης Δασκαλογιάννης"

Πίνακας 10. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Χανίων (2004 – 2014)

ΧΑΝΙΑ			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	14605,00	919,00	904,09
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1122,33	127,32	131,02
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	8%	14%	14%

Σύμφωνα με τους συντελεστές μεταβλητότητας η αεροπορική κίνηση του αεροδρομίου του Ηράκλειου και των Χανίων παρουσιάζουν σχετικά χαμηλή μεταβλητότητα. Πρώτο όμως έρχεται το αεροδρόμιο του Ηράκλειου με 42 χιλιάδες πτήσεις, έχοντας τη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση από όλα τα αεροδρόμια στη Κρήτη. Το αεροδρόμιο των Χανίων αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο αεροδρόμιο της Κρήτης ακολούθως. Παράλληλα σε σχέση με την επιβατική κίνηση στο Ηράκλειο και στα Χανιά δεν έχουμε μεγάλες αποκλίσεις και αυτό οφείλετε στο γεγονός ότι είναι πόλεις με μεγάλη τουριστική προσέλκυση.

➤ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

Ο Αερολιμένας Σητεία ή Δημοτικό Αεροδρόμιο Σητεία ή επίσημα Δημοτικός Αερολιμένας Σητεία «Βιτσέντζος Κορνάρος», τέθηκε σε λειτουργία στις 9 Ιουνίου του 1984, με κύρια δραστηριότητα την εξυπηρέτηση των επιβατών στον αεροσταθμό και την στάθμευση των αεροσκαφών. Επίσης, το αεροδρόμιο είναι σε θέση να φιλοξενήσει πτήσεις και σε ιδιωτικά αεροσκάφη. Το αεροδρόμιο της Σητείας είναι το σημαντικότερο έργο του νομού Λασιθίου και είναι έργο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη ολόκληρης την Ανατολικής Κρήτης. Ο Αερολιμένας βρίσκεται σε απόσταση ενός χιλιομέτρου από το κέντρο της πόλης. Πήρε το όνομα του από τον

ποιητή Βιτσέντζο Κορνάρο, ο οποίος γεννήθηκε το 1553 στη Σητεία. Στις 7 Ιουνίου 1984 προσγειώθηκε η πρώτη πτήση των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Στις 9 Ιουνίου 1984 γίνονται τα εγκαίνια του Δημοτικού Αερολιμένα Σητείας. Την ίδια μέρα, 10.30 π.μ. πραγματοποιήθηκε η πρώτη επίσημη πτήση, η πτήση 7001 των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

Πίνακας 11. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σητείας (2004 – 2014)

ΣΗΤΕΙΑ			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1550,64	16,74	15,98
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	538,05	4,07	4,20
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	35%	24%	26%

Σε σύγκριση με τα υπόλοιπα δυο αεροδρόμια της Κρήτης, το αεροδρόμιο της Σητείας αντίθετα, παρουσιάζει συγκριτικά υψηλότερη μεταβλητότητα τόσο στον αριθμό των πτήσεων όσο και στους επιβάτες που εξυπηρετεί. Η υψηλή αεροπορική και επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της Κρήτης συνδέεται με το γεγονός ότι η Κρήτη αποτελεί πολύ σημαντικό τουριστικό προορισμό.

7.3 Τα αεροδρόμια στη Μακεδονία

Η Μακεδονία είναι το μεγαλύτερο σε έκταση και το δεύτερο μεγαλύτερο σε πληθυσμό, γεωγραφικό διαμέρισμα της ηπειρωτικής Ελλάδας. Σε αυτό το γεωγραφικό διαμέρισμα συναντάμε τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας της Καστοριάς και της Κοζάνης.

➤ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας «Μίθρας Θεσσαλονίκης» μετονομάστηκε το 1993 σε Διεθνή Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» παίρνοντας το όνομα

από την ιστορική γεωγραφική περιοχή. Βρίσκεται 15 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά από την πόλη της Θεσσαλονίκης στην περιοχή "Μίκρα", η οποία ανήκει στο Δήμο Θέμης. Λειτουργεί από το 1930 και είναι το σημαντικότερο αεροδρόμιο της βόρειας Ελλάδας καθώς εξυπηρετεί την πόλη της Θεσσαλονίκης, τις τριγύρω περιοχές αλλά και την τουριστική περιοχή της Χαλκιδικής.

Πίνακας 12. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης (2004 – 2014)

Θεσσαλονίκης - Thessaloniki			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	45405,27	2029,94	2009,06
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	2704,54	171,02	164,43
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	6%	8%	8%

Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Μακεδονίας είναι το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, καθώς καλύπτει το 85% των πτήσεων και το 88% της επιβατικής κίνησης συνολικά στη Μακεδονία. Παρουσιάζει αρκετά χαμηλή μεταβλητότητα του ύψους 6% στις πτήσεις και 8% στην επιβατική κίνηση γεγονός που υποδεικνύει μια σταθερή υψηλή αεροπορική κίνηση.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος» βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή της κοινότητας Αγιάσματος, ανατολικά της Καβάλας και λειτουργεί από το 1952 (ήταν στρατιωτική βάση). Αρχικώς στεγάστηκε στις εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας στον Αμυγδαλέωνα Καβάλας, περιοχή που απέχει 12χλμ. δυτικά από το κέντρο της πόλης. Στις 12 Οκτωβρίου 1981, μεταφέρθηκε στην περιοχή της Χρυσούπολης της επαρχίας Νέστου, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Εξυπηρετούσε μόνο πτήσεις εσωτερικού, ενώ τώρα πραγματοποιούνται και πτήσεις σε πολλές πόλεις του εξωτερικού. Μέχρι το Δεκέμβριο του 1987 λειτουργούσε σαν Αερολιμένας εσωτερικών συγκοινωνιών. Έπειτα, με κοινή απόφαση των Υπουργών

Προεδρίας και Μεταφορών και επικοινωνιών, εντάχθηκε στους Διεθνείς Αερολιμένες. Το 1992 με υπουργική απόφαση καθορίστηκε η επίσημη ονομασία του σε Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος». Την ίδια χρονιά ξεκίνησαν εργασίες επέκτασης του κτιρίου του αεροσταθμού, ενώ νέες εργασίες επέκτασης ξεκίνησαν το 1998 και σήμερα ο αερολιμένας Καβάλας λειτουργεί ως ενιαίο αναβαθμισμένο σύνολο παλαιών και νέων εγκαταστάσεων, περιέχοντας όλα τα σύγχρονα μέσα για την εξυπηρέτηση των αεροπορικών εταιρειών και του επιβατικού κοινού.

Πίνακας 13. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καβάλας (2004 – 2014)

Καβάλας - Kavala			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	3797,18	143,09	141,32
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	633,81	25,90	24,53
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	17%	18%	17%

Το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Μακεδονίας είναι της Καβάλας με περίπου 3800 πτήσεις και 140 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις αντίστοιχα κατά μέσο όρο.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς «Αριστοτέλης», βρίσκεται 10 χιλιόμετρα από την πόλη της Καστοριάς στο Άργος Ορεστικό. Οι ανακαινίσεις και επεκτάσεις που έγιναν στη πίστα του αερολιμένα το κατατάσσουν σε εκείνους με διεθνείς προδιαγραφές, ο οποίος μπορεί να φιλοξενήσει άνετα μεγάλα αεροσκάφη

Πίνακας 14. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καστοριάς (2004 – 2014)

Καστοριάς - Kastoria			
-----------------------------	--	--	--

	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	380,27	2,62	2,03
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	171,91	0,47	0,45
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	45%	18%	22%

Παρατηρούμε μια πολύ υψηλή μεταβλητότητα στον αριθμό των πτήσεων καθώς και στην επιβατική κίνηση και αυτό οφείλεται στην απότομη άνοδο την περίοδο 2011-2014

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΟΖΑΝΗΣ «ΦΙΛΙΠΠΟΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης «Φίλιππος», βρίσκεται στη θέση Αεροδρόμιο, στα Πετρανά, 4 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά από την πόλη της Κοζάνης, σε υψόμετρο 634 μ. και λειτουργεί από το 1950. Είχε δημιουργηθεί μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο για να εξυπηρετεί στρατιωτικές πτήσεις. Οι εγκαταστάσεις που διαθέτει είναι υποτυπώδεις και δεν καλύπτει μεγάλα αεροσκάφη.

Πίνακας 15. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Κοζάνης (2004 – 2014)

Κοζάνης - kozani			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	309,82	1,75	1,95
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	86,32	0,60	0,86
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	28%	34%	44%

Στη Μακεδονία, αρκετά μικρότερη αεροπορική κίνηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Καστοριάς και της Κοζάνης σε σύγκριση με τα υπόλοιπα. Το αεροδρόμιο της Καβάλας παρουσιάζει υψηλότερη διακύμανση από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης τόσο στον αριθμό των πτήσεων (17% έναντι 6%) όσο και στην επιβατική κίνηση (17-18% έναντι 8%) γεγονός που δείχνει ότι έχει λιγότερο σταθερή υψηλή αεροπορική κίνηση σε σχέση με το από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης .

7.4 Τα αεροδρόμια στα Θράκη

Η Θράκη είναι ένα άλλο γεωγραφικό διαμέρισμα της Ελλάδος και εξυπηρετείται από τον κρατικό αερολιμένα Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος».

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ"

Ο Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" βρίσκεται σε απόσταση 7 χλμ από το κέντρο της Αλεξανδρούπολης, πρωτεύουσας του Νομού Έβρου. Ο Αερολιμένας ιδρύθηκε το 1944 με πτήσεις εσωτερικού, ενώ οι διεθνείς πτήσεις ξεκίνησαν το 1955 όπου ανακηρύχθηκε "Διεθνής". Το 1975 κατασκευάστηκε η υπάρχουσα υποδομή σε κτίρια και διάδρομο. Το 1992, το αεροδρόμιο έλαβε το προσωνύμιο «Δημόκριτος», προς τιμήν του αρχαίου φιλοσόφου Δημόκριτου, που γεννήθηκε στα Άβδηρα της Θράκης και συγκεκριμένα στον Νομό Ξάνθης. Είναι ένα μέσης δυναμικότητας αεροδρόμιο, σε σχέση με τη διενέργεια πτήσεων και τη διακίνηση επιβατών.

Πίνακας 16. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Αλεξανδρουπόλεως (2004 – 2014)

Αλεξανδρουπόλεως - Alexandroupolis			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	3596,18	128,65	125,74
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	574,54	26,35	24,95
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	16%	20%	20%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Σημαντική αεροπορική κίνηση παρουσιάζει επίσης και το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης με περίπου 3600 πτήσεις και 128,6 χιλιάδες αποβιβάσεις κάθε χρόνο κατά μέσο όρο.

7.5 Τα αεροδρόμια στα νησιά του Αιγαίου

Στα νησιά του Αιγαίου συμπεριλαμβάνονται το νησιωτικό σύμπλεγμα Βορειοανατολικού Αιγαίου, το νησιωτικό σύμπλεγμα Βορείων Σποράδων, το νησιωτικό σύμπλεγμα Κυκλάδων και το νησιωτικό σύμπλεγμα Δωδεκανήσων.

Τα αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου καλύπτουν συνολικά το 21% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 23% της συνολικής επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων στην Ελλάδα.

Το μεγαλύτερο ποσοστό της αεροπορικής κίνησης των νησιών του Αιγαίου την έχουν τα αεροδρόμια των Δωδεκανήσων καθώς καλύπτουν το 57% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 68% της συνολικής επιβατικής κίνησης των νησιών του Αιγαίου. Ακολουθώς τα αεροδρόμια των νησιών του ΒΑ Αιγαίου καλύπτουν το 23% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 15,5% της συνολικής επιβατικής κίνησης στα νησιά του Αιγαίου. Στη συνέχεια οι Κυκλάδες καλύπτουν το 20% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 16% περίπου της συνολικής επιβατικής κίνησης στα νησιά του Αιγαίου. Τέλος σε ποσοστό μικρότερο του 1% στο σύνολο των νησιών του Αιγαίου κυμαίνεται η αεροπορική και η επιβατική κίνηση στις Σποράδες (Σκύρος).

❖ Τα αεροδρόμια στις Κυκλάδες

Οι Κυκλάδες είναι νησιωτικό σύμπλεγμα στο Αιγαίο πέλαγος και το όνομα τους δόθηκε από τους αρχαίους γεωγράφους εξαιτίας της κυκλικής διάταξης γύρω απ' την ιερή νήσο Δήλο (γενέτειρα της θεάς Αρτεμης και του Απόλλωνα). Στις Κυκλάδες συναντάμε τα εξής αεροδρόμια:

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού, 6 χιλιόμετρα από την πόλη Ξηρά, πρωτεύουσα της Σαντορίνης, στην περιοχή “Μονόλιθος” και λειτουργεί από το 1976. Έχει την δυνατότητα να εξυπηρετεί

ταυτόχρονα μέχρι 6 πολιτικά αεροπλάνα. Το αεροδρόμιο χρησιμοποιήθηκε αρχικά ως στρατιωτικό και από το 1972, χρησιμοποιήθηκε επίσης για πολιτικές πτήσεις. Το αεροδρόμιο έχει έναν κύριο διάδρομο 2125 μέτρα μήκος και μια άλλη λωρίδα τροχοδρόμησης για αεροσκάφη και πάρκινγκ για 6 αεροπλάνα. Το κτίριο του αεροσταθμού χτίστηκε το 1989. Κατά τη χειμερινή περίοδο εξυπηρετεί πτήσεις κυρίως από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τις αεροπορικές εταιρείες Ολυμπιακή και Aegean. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού το αεροδρόμιο έχει πολλές διεθνείς πτήσεις και τσάρτερ από πολλά ευρωπαϊκά αεροδρόμια.

Πίνακας 17. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σαντορίνης(2004 – 2014)

Σαντορίνης-Santorini			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	7905,00	396,58	380,90
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1108,80	83,44	103,77
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	14%	21%	27%

Το αεροδρόμιο της Σαντορίνης παρουσιάζει κατά μέσο όρο 7,9 χιλιάδες πτήσεις το έτος (το 42% όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων), ενώ επιβιβάστηκαν πάνω από 396 χιλιάδες επιβάτες και αποβιβάστηκαν 380,9 χιλιάδες επιβάτες κατά μέσο όρο (το 58% και το 56% αντίστοιχα όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων).

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΚΟΝΟΥ

ο κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου βρίσκεται σε απόσταση 3 χιλ. από το κέντρο της πόλης της Μυκόνου. Ο Αερολιμένας λειτούργησε για πρώτη φορά τον Ιούνιο του 1971. Από τότε η κίνησή του σημείωσε με εντυπωσιακή άνοδο, συνοδεύοντας την αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού στο νησί, εξυπηρετώντας μεγάλο αριθμό αεροσκαφών. Κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, ο αερολιμένας έχει περιορισμένες ώρες λειτουργίας καθώς και ελάχιστες αεροπορικές συνδέσεις.

Αντιθέτως, κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου του 2014, κρίθηκε σκόπιμο να μειωθεί η δραστηριότητα των αεροσκαφών γενικής χρήσης, επιτρέποντας αποκλειστικά τεχνική στάση 2 ωρών.

Πίνακας 18. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Μυκόνου (2004 – 2014)

Μυκόνου - Mykonos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	6428,82	239,87	243,74
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1056,62	59,88	72,57
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	16%	25%	30%

Το αεροδρόμιο της Μυκόνου παρουσιάζει κατά μέσο όρο 6,4 χιλιάδες πτήσεις το έτος (το 34% όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων), ενώ επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν κοντά στους 240 χιλιάδες επιβάτες αντίστοιχα κατά μέσο όρο (το 34,7% και το 35,6% αντίστοιχα όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΟΥ:

Το αεροδρόμιο της Πάρου ξεκίνησε να λειτουργεί στις 5 Οκτωβρίου 1982, σε χώρο που παραχώρησε ο Νικόλας Παντελεού, για αυτό και το δευτερεύον όνομα του αερολιμένα είναι "Αερολιμένας Πάρου 'Παντελεού' ". Ο αερολιμένας ξεκίνησε τη λειτουργία του ως δημοτικός και διέθετε έναν χωμάτινο διάδρομο και ένα μικρό κτήριο εμβαδού 80 τ.μ.. Το 1985 ο διάδρομος ασφαλτοστρώθηκε, ενώ το 1987 προστέθηκε ένας επιπλέον όροφος στο κτήριο του αεροσταθμού. Επίσης, την ίδια χρονιά το κτήριο ανακαινίσθηκε για να στεγάσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το μετεωρολογικό σταθμό της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας. Το 1989 ο αερολιμένας έγινε κρατικός. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990 η Tyrolean Airways πραγματοποιούσε θερινές πτήσεις charter από διάφορα αεροδρόμια της Αυστρίας προς τη Πάρο.

Πίνακας 19. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Πάρου (2004 – 2014)

Πάρου - Paros			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1825,00	14,79	20,04
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	268,17	1,06	2,11
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	15%	7%	11%

Το αεροδρόμιο της Πάρου παρουσιάζει κατά μέσο όρο 1825 πτήσεις το έτος (το 10% όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων), ενώ επιβιβάστηκαν κοντά στους 15 χιλιάδες επιβάτες και αποβιβάστηκαν γύρω στους 20 χιλιάδες επιβάτες κατά μέσο όρο (το 2,2% και το 3,1% αντίστοιχα όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων).

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΥΡΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σύρου «Δημήτριος Βικέλας» ιδρύεται και λειτουργεί το 1991 και βρίσκεται σε απόσταση περίπου 2 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης της Ερμούπολης και ανήκει στο Δήμο Ερμούπολης.

Πίνακας 20. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σύρου (2004 – 2014)

Σύρου - Syros			
	ΠΤΗΣΕΙΣ(ΣΥΝΟ ΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	607,45	6,63	5,94
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΥΣΗ	376,83	3,01	3,47
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	62%	45%	58%

Στη Σύρο πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 607 πτήσεις το έτος, επιβιβάστηκαν 6,6 χιλιάδες επιβάτες και αποβιβάστηκαν κοντά στους 6 χιλιάδες επιβάτες. Η αεροπορική και επιβατική κίνηση της Σύρου παρουσιάζει με διαφορά τη μεγαλύτερη μεταβλητότητα (62% στις πτήσεις, 45% και 58% στην επιβατική κίνηση), γεγονός που οφείλεται στην απότομη μείωση της κίνησης τα έτη 2005 - 2009 και στην αύξηση της κίνησης τα έτη 2010 - 2013

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΗΛΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας, βρίσκεται σε απόσταση περίπου 9 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης του Αδάμαντα. Ιδρύθηκε στις 17 Ιανουαρίου 1973. Το 1995 ολοκληρώθηκε το νέο κτίριο του αεροσταθμού και πραγματοποιήθηκε νέα ασφαλιτόστρωση διαδρόμου και κατασκευή του δαπέδου αεροσκαφών. Την επίγεια εξυπηρέτηση των επιβατών του Κρατικού Αερολιμένα Μήλου έχει αναλάβει η Olympic Air.

Πίνακας 21. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου (2004 – 2014)

Μήλου - Milos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1160,09	14,14	16,69
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	190,28	2,75	3,05
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	16%	19%	18%

Το αεροδρόμιο της Μήλου παρουσιάζει κατά μέσο όρο 1160 πτήσεις το έτος (το 6% όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων), ενώ επιβιβάστηκαν πάνω από 14 χιλιάδες

επιβάτες και αποβιβάστηκαν πάνω από 16,5 χιλιάδες επιβάτες κατά μέσο όρο (το 2,1% και το 2,5% αντίστοιχα όλων των αεροδρομίων των Κυκλάδων).

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΝΑΞΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Νάξου «Απόλλων» ιδρύθηκε στις 3 Ιουλίου 1992. Βρίσκεται σε απόσταση 3 χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα του νησιού και έχει πάρει το όνομα του θεού του φωτός και της μουσικής των αρχαίων Ελλήνων Απόλλωνα.

Πίνακας 22. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Νάξου (2004 – 2014)

Νάξου - Naxos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	876,45	14,50	13,11
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΥΣΗ	65,64	1,58	1,88
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	7%	11%	14%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Στη Νάξο πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 876 πτήσεις το έτος, επιβιβάστηκαν 14,5 χιλιάδες επιβάτες και αποβιβάστηκαν 13,1 χιλιάδες επιβάτες.

Τα αεροδρόμια των νησιών των Κυκλάδων καλύπτουν κατά μέσο όρο το 5% του συνόλου των πτήσεων πανελλαδικά και το 3% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Το αεροδρόμιο της Σαντορίνης και ακολούθως της Μυκόνου παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αεροπορική και επιβατική κίνηση ανάμεσα στα αεροδρόμια των Κυκλάδων τη δεκαετία 2004 – 2014. Το αεροδρόμιο της Μυκόνου παρουσιάζει σχετικά μεγαλύτερη μεταβλητότητα από το αεροδρόμιο της Σαντορίνης τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πτήσεων (16% έναντι 14%) όσο και σε σχέση με την επιβατική κίνηση (25% και 30% έναντι 21% και 27%). Εν συνεχεία σχετικά σημαντική αεροπορική και επιβατική κίνηση παρουσιάζουν στις Κυκλάδες τα αεροδρόμια της Πάρου και ακολούθως της Μήλου. Η επιβατική κίνηση της Μήλου

παρουσιάζει υψηλότερη μεταβλητότητα από την αντίστοιχη της Πάρου (19% και 18% έναντι 7% και 11%). Η μεταβλητότητα των πτήσεων της Πάρου και της Μήλου κινείται στα ίδια επίπεδα (15% και 16% αντίστοιχα) με τα μεγαλύτερα αεροδρόμια των Κυκλάδων. Μικρότερη αεροπορική και επιβατική κίνηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Νάξου και της Σύρου. Αντίθετα η Νάξος παρουσιάζει πολύ χαμηλότερη μεταβλητότητα τόσο στις πτήσεις (7%) όσο και στην επιβατική κίνηση (11% και 14%). Σε όλα τα αεροδρόμια των Κυκλάδων (εκτός από της Μήλου) παρουσιάζεται υψηλότερη μεταβλητότητα στους αποβιβασθέντες σε σχέση με τους επιβιβασθέντες, γεγονός που υποδηλώνει σημαντική εσωτερική κίνηση.

❖ Δωδεκάνησα

Η ονομασία Δωδεκάνησος ή Δωδεκάνησα αναφέρεται σήμερα σε ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιλαμβάνει δεκαπέντε κύρια νησιά καθώς και 93 μικρότερες νησίδες. Στο ΝΑ Αιγαίο, αντίκρυ στις ακτές της Μ. Ασίας, ανάμεσα στη Σάμο και την Κρήτη, βρίσκονται τα Δωδεκάνησα, οι Νότιες Σποράδες κατά τους αρχαίους γεωγράφους. Τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν τα Δωδεκάνησα είναι:

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΡΟΔΟΥ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ"

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" βρίσκεται στη Ρόδο, 16 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης της Ρόδου και είναι το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας σε συνολικό όγκο επιβατών. Ο Αερολιμένας άρχισε να λειτουργεί στις 28 Ιουνίου 1977, αντικαθιστώντας το ξεπερασμένο για πολιτική χρήση αεροδρόμιο που βρισκόταν μερικά χιλιόμετρα ανατολικότερα, στην περιοχή των Μαριτσών και το οποίο σήμερα είναι στρατιωτικό.

Πίνακας 23. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ρόδου (2004 – 2014)

Ρόδου - Rodos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	31417,55	1862,13	1842,34
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	2106,89	206,69	212,59
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	7%	11%	12%

Το αεροδρόμιο της Ρόδου αποτελεί το σημαντικότερο αεροδρόμιο των Δωδεκανήσων την δεκαετία με μέσο αριθμό πτήσεων πάνω από 31 χιλιάδες (κατά μέσο όρο το 58% των πτήσεων σε όλα τα Δωδεκάνησα) και παράλληλα επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν στο αεροδρόμιο της Ρόδου κατά μέσο όρο πάνω από 1,8 εκατομμύρια επιβάτες αντίστοιχα (κατά μέσο όρο το 65% της επιβατικής κίνησης όλων των Δωδεκανήσων)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΩ "ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ"

Ο Κρατικός Αερολιμένας της νήσου Κω "Ιπποκράτης", λειτουργεί από τις 4 Απριλίου 1964 και βρίσκεται στο χωριό Αντιμάχεια, σε απόσταση 27χιλ νοτιοδυτικά από το κέντρο της Κω. Τον Οκτώβριο του 1980 και μπροστά στις αυξανόμενες ανάγκες της επιβατικής κίνησης, εγκαινιάστηκε ο νέος Αεροσταθμός, ενώ ο διάδρομος είχε επεκταθεί στα 2400 μέτρα ήδη από το 1973. Το 1997 ένα νέο κτίριο αφίξεων προστέθηκε στις εγκαταστάσεις του Αερολιμένα. Το συνολικό εμβαδόν των κτιριακών εγκαταστάσεων φτάνει τα 3000 τμ.

Πίνακας 24. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου στην Κω (2004 – 2014)

	Κώς - kos		
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	14490,27	866,99	854,99
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1694,25	113,67	116,38
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	12%	13%	14%

Ακολούθως, το αεροδρόμιο στην Κω αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο αεροδρόμιο στα Δωδεκάνησα με κατά μέσο όρο 14,5 χιλιάδες πτήσεις ετησίως (το 27% των πτήσεων όλων των Δωδεκανήσων) και περισσότερους από 850 χιλιάδες επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες ετησίως (το 30% της επιβατικής κίνησης όλων των Δωδεκανήσων)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΑΡΠΑΘΟΥ

Κρατικός Αερολιμένας της νήσου Καρπάθου βρίσκεται στην πεδινή περιοχή της Αφιάρτης, στη νότια Κάρπαθο, 15 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από το κέντρο της πόλης της Κάρπαθου. Ο αερολιμένας λειτουργούσε από το 1970, με ένα μικρό παράπηγμα εμβαδού περίπου 100 τ.μ. Τα διεθνή δρομολόγια, ξεκίνησαν από το Μάιο του 1987. Το 1993 δημιουργήθηκε κτήριο μεγέθους 800 τ.μ., το οποίο κατεδαφίστηκε το 2005 για να δημιουργηθεί τελικά το κτήριο των 12.500 τ.μ.. Οι νέες κτιριακές εγκαταστάσεις άνοιξαν τις πύλες τους στις 25 Ιουλίου 2009. Ο Αερολιμένας Καρπάθου εξυπηρετεί το νησί της Καρπάθου ενώ πραγματοποιούνται πτήσεις από και προς την Αθήνα κατά τη διάρκεια του χρόνου, ενώ κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου υπάρχει σύνδεση και με πολλές ευρωπαϊκές πόλεις.

Πίνακας 25. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καρπάθου (2004 – 2014)

Καρπάθου - Karpathos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	3688,09	86,14	84,98
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	235,58	6,29	6,46
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	6%	7%	8%

Το αεροδρόμιο της Καρπάθου αποτελεί σημαντικό αεροδρόμιο στα Δωδεκάνησα με μέσο αριθμό πτήσεων το έτος κοντά στις 3,7 χιλιάδες (καλύπτει κατά μέσο όρο το 8% των πτήσεων σε όλα τα Δωδεκάνησα) και με γύρω στις 85 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις κατά μέσο όρο ετησίως (το 3% της επιβατικής κίνησης των Δωδεκανήσων). Το αεροδρόμιο της Καρπάθου παρουσιάζει πολύ χαμηλή μεταβλητότητα στις πτήσεις και στην επιβατική κίνηση, γεγονός που ίσως οφείλεται στο ότι έχει σχετικά σταθερή τουριστική κίνηση και δεν εξυπηρετείται τόσο συχνά από τις ακτοπλοϊκές γραμμές.

➤ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΛΕΡΟΥ

Ο αερολιμένας κατασκευάστηκε το 1984 στην περιοχή Παρθένι, στο βόρειο τμήμα της νήσου. Από το καλοκαίρι του 2001 το αεροδρόμιο της Λέρου δεχόταν αεροσκάφη τύπου ATR 42-320/500, χωρητικότητας 50 θέσεων. Από το 2004-5, μετά την απόσυρση των Dornier, η Λέρος δέχεται αεροσκάφη τύπου Dash 8-100 χωρητικότητας 37 θέσεων και τούτο είχε ως αποτέλεσμα να μειώνονται οι πτήσεις με ATR 42. Σήμερα εκτελούνται 11 πτήσεις την εβδομάδα από Αθήνα με Dash 8Q100. Τα τελευταία χρόνια αυξάνεται η κίνησή του. Το 2005 χτίστηκε καινούριο κτίριο για τις αναχωρήσεις και σταδιακά για τις αφίξεις.

Πίνακας 26. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Λέρου (2004 – 2014)

Λέρου-Ieros			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1368	14,31	13,56
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	143,02	1,56	1,45
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	10%	11%	11%

➤ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΟΥ:

Ο Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου ιδρύθηκε το 1983. Βρίσκεται σε απόσταση 4 χιλιομέτρων από την πρωτεύουσα του νησιού Φρυ. Κύριες δραστηριότητες του Αερολιμένα είναι η εξυπηρέτηση των αεροσταθμών επιβατών και η στάθμευση των αεροσκαφών.

Πίνακας 27. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Κάσου (2004 – 2014)

Κάσου - Kassos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1174,09	3,09	2,54
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	220,73	0,80	0,74
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	19%	26%	29%

Το αεροδρόμιο της Κάσου παρουσιάζει σχετικά υψηλή μεταβλητότητα τόσο στον αριθμό των πτήσεων (19%) όσο και στην επιβατική κίνηση (26% και 29%)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας της νήσου Καλύμνου, ξεκίνησε να λειτουργεί στις 10 Αυγούστου 2006, και βρίσκεται στο νησί της Καλύμνου, μόλις λίγα χιλιόμετρα από τα Πόθια (ή Πόθαια) τον μεγαλύτερο οικισμό του νησιού, στα Δωδεκάνησα. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα δυο πρώτα χρόνια, της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε, το αεροδρόμιο δεν λειτουργούσε.

Πίνακας 28. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καλύμνου (2004 – 2014)

Κάλυμνος - Kalimnos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	930,11	7,87	7,65
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	332,04	3,00	2,36
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	36%	38%	31%

Το αεροδρόμιο της Καλύμνου παρουσιάζει πολύ υψηλή μεταβλητότητα τόσο στον αριθμό των πτήσεων (36%) όσο και στην επιβατική κίνηση (38% και 31%) γεγονός που οφείλεται στο ότι αποτελεί νέο αεροδρόμιο (λειτουργεί από το 2006) με πολύ χαμηλή κίνηση τα πρώτα έτη και πολύ υψηλή τα τελευταία έτη.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ:

Η Αστυπάλεια (ή Αστροπαλιά) είναι νησί του Αιγαίου και ανήκει διοικητικά στα Δωδεκάνησα, αλλά γεωγραφικά και πολιτισμικά στέκει ανάμεσα στα Δωδεκάνησα και στις Κυκλάδες. Ο κρατικός αερολιμένας της Αστυπάλειας, συνδέει το νησί με την Αθήνα, τη Λέρο, την Κω και τη Ρόδο.

Πίνακας 29. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Αστυπάλειας (2004 – 2014)

Αστυπάλαιας - Astypalea			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	791,73	7,05	7,29
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	124,28	0,62	1,59
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	16%	9%	22%

Το αεροδρόμιο της Αστυπάλαιας παρουσιάζει υψηλή μεταβλητότητα στις πτήσεις (16%) καθώς και μεγάλη διάφορα στη μεταβλητότητα μεταξύ επιβιβασθέντων (9%) και αποβιβασθέντων 22%

➤ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΥ:

Ο Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου, ξεκίνησε να λειτουργεί το 1986 ως εσωτερικών πτήσεων. Ο αερολιμένας διαθέτει έναν μικρό αεροσταθμό εμβαδού 150 τ.μ. και ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών μπορεί να εξυπηρετήσει ένα αεροσκάφος τύπου Dash-8 και 3 ελαφριά αεροσκάφη γενικής αεροπορίας. Ο αερολιμένας βρίσκεται περίπου στη μέση του νησιού, σχεδόν 2,5 χιλιόμετρα από το κέντρο της Μεγίστης.

Πίνακας 30. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καστελόριζου (2004 – 2014)

Καστελόριζου - Kastelorizo			
	ΠΤΗΣΕΙΣ(ΣΥΝΟ ΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	480,27	4,13	4,22
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	47,84	0,31	0,58
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	10%	8%	14%

Η αεροπορική κίνηση όλων των αεροδρομίων των Δωδεκανήσων αποτελεί κατά μέσο όρο το 13% όλης της Ελλάδος και η επιβατική κίνηση το 14%-15% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Από τα μικρότερα αεροδρόμια χαμηλότερη μεταβλητότητα παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Λέρου και του Καστελόριζου. Από τα μεγάλα αεροδρόμια η Ρόδος παρουσιάζει χαμηλότερη μεταβλητότητα από την Κω γεγονός που οφείλεται στο ότι η Κως εξυπηρετείται πιο εύκολα και από τις ακτοπλοϊκές γραμμές, ενώ η Ρόδος είναι πιο απομακρυσμένη. Τα νησιά που αποτελούν σταθερούς τουριστικούς προορισμούς (έχουν σταθερή κίνηση) όπως η Ρόδος, η Κως και η Κάρπαθος, έχουν συγκριτικά χαμηλότερη μεταβλητότητα από τα μικρότερα νησιά που έχουν πιο έντονες διακυμάνσεις στην τουριστική κίνηση. Η διαφορά στη μεταβλητότητα μεταξύ επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων είναι πιο έντονη στα μικρότερα αεροδρόμια όπως στην Κάσο, στην Κάλυμνο, στο Καστελόριζο και στην Αστυπάλαια. Η διαφορά στη μεταβλητότητα δικαιολογείται από το γεγονός ότι υπάρχει εσωτερική κίνηση μεταξύ των νησιών και εξυπηρέτηση και από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια.

❖ Τα αεροδρόμια στο Βορειοανατολικό Αιγαίο

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ "ΟΔ ΕΛΥΤΗΣ"

Ο Κρατικός Αερολιμένας της νήσου Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης» βρίσκεται στην Λέσβο, 8 χιλιόμετρα από την Πόλη της Μυτιλήνης στην περιοχή της Κρατήγου. Έχει πάρει το όνομά του από τον νομπελίστα ποιητή Οδυσσέα Ελύτη. Άρχισε να λειτουργεί το 1948 με διάδρομο από αμμοχάλικο και το 1980 πραγματοποίησε τη πρώτη απευθείας πτήση με χώρα της Ευρώπης και από τότε κάθε θερινή σεζόν υποδέχεται δεκάδες αεροπορικές εταιρίες από όλη την Ευρώπη. Αεροπορικά το νησί συνδέεται με Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λήμνο, Σάμο, Χίο, Ρόδο, Αλεξανδρούπολη και Κρήτη καθώς και με πτήσεις charter με διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις.

Πίνακας 31. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Μυτιλήνης (2004 – 2014)

Μυτιλήνη - Mytilini			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	7494,55	247,26	240,01
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1314,35	26,48	25,74
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	18%	11%	11%

Η Μυτιλήνη αποτελεί το αεροδρόμιο με τη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση από τα νησιά του ΒΑ Αιγαίου με μέσο όρο 7,5 χιλιάδες περίπου πτήσεις ετησίως (το 33% του συνόλου των πτήσεων του ΒΑ Αιγαίου) και μέση επιβατική κίνηση 247 χιλιάδες επιβιβασθέντες και 240 χιλιάδες αποβιβασθέντες (το 38% της συνολικής επιβατικής κίνησης του ΒΑ Αιγαίου)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΜΟΥ "ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ"

Το διεθνές αεροδρόμιο "Αρίσταρχος" είναι το αεροδρόμιο που εξυπηρετεί το νησί της Σάμου. Βρίσκεται 14 χιλιόμετρα από την πόλη της Σάμου στο Δήμο Πυθαγορείου. Κατασκευάστηκε το 1963 και από τότε έχουν γίνει πολλές εργασίες επέκτασης του τερματικού σταθμού, του αεροδιαδρόμου αλλά και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, έτσι ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό επιβατών. Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενώ κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού πραγματοποιούνται δρομολόγια σε πολλές πόλεις της Ευρώπης.

Πίνακας 32. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σάμου (2004 – 2014)

Σάμος			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	5822,55	209,46	204,93
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	873,60	20,29	19,76
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	15%	10%	10%

Ακολουθως, η Σάμος αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο του ΒΑ Αιγαίου με 5,8 χιλιάδες πτήσεις κατά μέσο όρο ετησίως (26% των πτήσεων στο ΒΑ Αιγαίο) και περισσότερες από 200 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών αντίστοιχα (το 32-33% της συνολικής επιβατικής κίνησης στο ΒΑ Αιγαίο).

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΧΙΟΥ "ΟΜΗΡΟΣ"

Ο Κρατικός Αερολιμένας της νήσου Χίου "Όμηρος" βρίσκεται 4 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης Χίου. Άρχισε τη λειτουργία του στις 4 Αύγουστο του 1969 και η πρώτη πτήση που υποδέχθηκε ήταν η πτήση 560 της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την Αθήνα. Στον Αερολιμένα Χίου λειτουργούν δύο ράδιο βοηθήματα, το ένα στην περιοχή του Αεροδρομίου και το άλλο στην περιοχή Μεστών στα νότια του νησιού. Το 2003 απαλλοτριώθηκε έκταση 39000 τ.μ. νότια του αερολιμένα και δημιουργήθηκε ζώνη ασφαλείας. Το 2012 απαλλοτριώθηκε έκταση περίπου 74000 τ.μ. βόρεια του διαδρόμου, με σκοπό τη δημιουργία αρχικά ζώνης ασφαλείας και στην συνέχεια την επέκτασή του.

Πίνακας 33. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Χίου (2004 – 2014)

Χίου-Chios			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	4601,00	117,97	110,76
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	777,48	15,97	15,31
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	17%	14%	14%

Εν συνέχεια, η Χίος κατέγραψε σημαντική αεροπορική κίνηση με 4,6 χιλιάδες πτήσεις, 118 χιλιάδες επιβιβάσεις και 110 χιλιάδες αποβιβάσεις κατά μέσο όρο ετησίως.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΛΗΜΝΟΥ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου «Ηφαιστος» βρίσκεται 22χλμ. ανατολικά της Μύρινας, πρωτεύουσα του νησιού Λήμνος και λειτουργεί από το 1959. Το 2001 έγινε η μετεγκατάστασή του σε καινούργιες κτιριακές εγκαταστάσεις. Η επωνυμία "Ηφαιστος" δόθηκε στο αεροδρόμιο του νησιού λόγω της σχέσης που είχε κατά την αρχαιότητα με τον θεό της φωτιάς Ήφαιστο. Σύμφωνα με την αρχαιοελληνική μυθολογία, όταν ο θεός Ήφαιστος εκσφενδονίστηκε από τον Όλυμπο έπεσε στη Λήμνο. Οι κάτοικοι του νησιού, οι αγριόφωνοι "Σίντιες" τον περιέθαλψαν και εκείνος τους δίδαξε την τέχνη της μεταλλουργίας, δημιουργώντας τα εργαστήρια του στο ηφαίστειο Μόσυχλον που υπήρχε στο νησί. Γι' αυτό η Λήμνος αναφέρεται συχνά ως "νησί του Ηφαιστού" από τους αρχαίους συγγραφείς. Το Αεροδρόμιο της Λήμνου με μήκος 3000 μ. είναι από τα μεγαλύτερα της βαλκανικής χερσονήσου. Πραγματοποιούνται προγραμματισμένες πτήσεις εσωτερικού καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και κατά τη διάρκεια τη διάρκεια της θερινής περιόδου πραγματοποιούνται πτήσεις charter και σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Πίνακας 34. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Λήμνου (2004 – 2014)

Λήμνου - Limnos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	3358,55	55,90	53,72
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	381,97	9,16	8,43
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	11%	16%	16%

Επίσης, μεγάλη αεροπορική κίνηση κατέγραψε και το αεροδρόμιο της Λήμνου με 3,3 χιλιάδες πτήσεις και γύρω στις 55 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών κατά μέσο όρο ετησίως.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας «Ίκαρος», είναι το αεροδρόμιο της Ικαρίας το οποίο βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο του νησιού, στο Ακρωτήριο Δράκανο και νοτιοανατολικά του Αγίου Κηρύκου. Απέχει 12 χιλιόμετρα από την πόλη του Αγίου Κηρύκου. Έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει μόνο ελαφρά αεροσκάφη. Ο αερολιμένας λειτούργησε για πρώτη φορά στις 14 Ιουνίου 1995, με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Στις 30 Μαΐου 1998 έγινε η πρώτη τακτική πτήση charter με προορισμό τη Βιέννη μέσω Καβάλας με αεροσκάφος ATR72 της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Πίνακας 35. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ικαρίας (2004 – 2014)

Ικαρία -Icaria			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	976,55	15,38	14,32
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	533,04	3,59	3,46

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	55%	23%	24%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Χαμηλότερη αεροπορική κίνηση έχει το αεροδρόμιο της Ικαρίας με 976 πτήσεις, 15,4 χιλιάδες επιβιβάσεις και 14,3 χιλιάδες αποβιβάσεις κατά μέσο όρο ετησίως. Το αεροδρόμιο της Ικαρίας παρουσιάζει την υψηλότερη μεταβλητότητα ειδικά ως προς τον αριθμό των πτήσεων (55%) αλλά και ως προς την επιβατική κίνηση (23-24%), γεγονός που οφείλεται στην αύξηση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης, ειδικά στα έτη 2010 -2014

Τα αεροδρόμια των νησιών του ΒΑ Αιγαίου καλύπτουν κατά μέσο όρο το 5% του συνόλου των πτήσεων πανελλαδικά και το 3% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Η Μυτιλήνη παρουσιάζει επίσης υψηλή μεταβλητότητα κυρίως στον αριθμό των πτήσεων (18%), όπως επίσης η Σάμος (17%) και η Χίος (15%) που οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση της αεροπορικής κίνησης τα έτη 2010 -2013 (το 2014 υπήρχε μικρή ανάκαμψη).

Σε σχέση με την επιβατική κίνηση η Λήμνος και η Χίος παρουσιάζουν σχετικά υψηλή μεταβλητότητα (16% και 14% αντίστοιχα), ακολούθως η Μυτιλήνη (11%) και η Σάμος (10%), γεγονός που οφείλετε επίσης στην πτώση της επιβατικής κίνησης τα έτη 2010 - 2013 (το 2014 φαίνεται να υπάρχει σταθεροποίηση και μικρή ανάκαμψη). Οι διακυμάνσεις στην αεροπορική κίνηση των νησιών του ΒΑ Αιγαίου πιθανότατα οφείλεται και σε μεταβολές των τουριστικών προτιμήσεων. Για κανένα από τα αεροδρόμια του ΒΑ Αιγαίου δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στη μεταβλητότητα των επιβιβάσεων και των αποβιβάσεων, γεγονός που δείχνει ότι μάλλον δεν υπάρχει σημαντική εσωτερική μετακίνηση.

❖ Σποράδες

Η Σκύρος βρίσκεται στο Αιγαίο Πέλαγος, αλλά ανήκει διοικητικά στην περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας. Στη συγκεκριμένη ανάλυση μας ενδιαφέρει σε ποια γεωγραφική περιοχή είναι το αεροδρόμιο και για αυτό γίνεται σύγκριση του με εκείνα στο Αιγαίο Πέλαγος.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΥΡΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου, βρίσκεται στην στρατιωτική βάση. Το πολιτικό αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση 17 χιλιομέτρων από την πόλη της Σκύρου (ή Χώρα). Το 1975-1981 έχουμε την κατασκευή του αερολιμένα. Ενώ το 1978 έχουμε την πρώτη προσγείωση στον αερολιμένα.

Πίνακας 36. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σκύρου (2004 – 2014)

Σκύρος - Skyros			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	553,27	5,27	4,80
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	43,33	2,33	1,62
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	8%	44%	34%

Το αεροδρόμιο της Σκύρου παρουσιάζει κατά μέσο όρο 553 πτήσεις το έτος και κατέγραψε κατά μέσο όρο 5,3 χιλιάδες επιβιβάσεις και 4,8 χιλιάδες αποβιβάσεις, σε σχέση με τον αριθμό των πτήσεων παρουσιάζει αρκετά χαμηλή μεταβλητότητα (8%). Αντίθετα σε σχέση με την επιβατική κίνηση παρουσιάζει υψηλή μεταβλητότητα (44% και 34%). Καταγράφηκε απότομη πτώση της επιβατικής κίνησης το 2010 - 2011 και άνοδος την περίοδο 2012- 2014. Γεγονός που πιθανότατα σχετίζεται και με τις διακυμάνσεις της τουριστικής κίνησης. Προέκυψε διαφορά 10% στη μεταβλητότητα μεταξύ επιβιβάσεων και αποβιβάσεων φαίνεται επομένως να υπάρχει εσωτερική κίνηση από το συγκεκριμένο αεροδρόμιο.

Τα αεροδρόμια στην περιοχή των νησιών των Σποράδων καλύπτουν κοντά στο 1% της συνολικής αεροπορικής και επιβατικής κίνησης της Ελλάδος

7.6 Τα αεροδρόμια στα νησιά του Ιόνιου Πελάγους

Τα Επτάνησα αποτελούν ένα σύμπλεγμα επτά κυρίων νησιών και αρκετών μικρότερων που βρίσκεται στο Ιόνιο Πέλαγος. Τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν αυτή τη γεωγραφική περιοχή παρουσιάζονται παρακάτω.

➤ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Ι. ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας» πήρε το όνομα του από τον Ιωάννη Καποδίστρια, πρώτο κυβερνήτη της Ελλάδας, ο οποίος είχε γεννηθεί στη Κέρκυρα. Ο αερολιμένας βρίσκεται 3 χιλιόμετρα νότια της πόλης, μισό χιλιόμετρο βόρεια από το Ποντικονήσι. Ιδρύθηκε το 1937 και λειτουργεί από το 1949. Το αεροδρόμιο άρχισε τη λειτουργία του το 1962 και το 1965 έγινε Διεθνές. Η πρώτη πτήση, υπό την καθοδήγηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε με αεροσκάφος Comet της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού άρχισε το 1968 και ολοκληρώθηκε το 1972, φυσικά από κει και πέρα έχουν γίνει πολλές προσθήκες και αναβαθμίσεις, απαραίτητες για την ολοένα αυξανόμενη κίνηση.

Πίνακας 37. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Κερκύρας (2004 – 2014)

Κερκύρας-Kerkyra			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	15391,36	988,05	902,97
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	1332,18	81,05	251,85
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	9%	8%	28%

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας έχει τη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση από όλα τα αεροδρόμια των Επτανήσων με μέσο όρο 15,4 χιλιάδες πτήσεις ετησίως (το 56% όλων των πτήσεων στα Επτάνησα). Παράλληλα επιβιβάστηκαν 988 χιλιάδες και αποβιβάστηκαν περίπου 903 χιλιάδες επιβάτες κατά μέσο όρο το χρόνο (το 59% των

αποβιβάσεων και το 55% των αποβιβάσεων κατά μέσο όρο σε σχέση με τα Επτάνησα)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΖΑΚΥΝΘΟΥ «ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ»

Το αεροδρόμιο της νήσου Ζακύνθου ονομάζεται Διονύσιος Σολωμός και έχει πάρει το όνομά του από τον εθνικό ποιητή Διονύσιο Σολωμό. Βρίσκεται στα νότια του νησιού, 1χμ. από το γνωστό τουριστικό θέρετρο του Λαγανά και 6χμ. από την πρωτεύουσα της Ζακύνθου και είναι το πέμπτο σε απασχόληση αεροδρόμιο στην Ελλάδα, με πολλούς επισκέπτες κάθε χρόνο. Η λειτουργία του Αερολιμένα της Ζακύνθου ξεκίνησε το 1972, εξυπηρετώντας στην αρχή μόνο πτήσεις εσωτερικού. Τον Ιούνιο του 1982 τέλειωσαν οι εργασίες του νέου επιβατικού σταθμού του Αερολιμένα και έγινε Διεθνές Αεροδρόμιο Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός», καθώς εξυπηρετεί και πτήσεις εξωτερικού. Το 2008 κατασκευάστηκε καινούριο κτίριο, που αντικατέστησε το παλιότερο μικρότερο αεροδρόμιο. Στην Ζάκυνθο δεν πραγματοποιούνται νυχτερινές πτήσεις για να μην ενοχλείται η θαλάσσια χελώνα καρέτα- καρέτα και δεν βγαίνει στη στεριά να γεννήσει.

Πίνακας 38. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ζακύνθου (2004 – 2014)

Ζακύνθου - Zakynthos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	7170,18	487,99	483,86
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	627,18	42,18	42,62
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	9%	9%	9%

Ακολούθως το αεροδρόμιο της Ζακύνθου παρουσιάζει τη δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση στα Επτάνησα με μέσο όρο 7,17 χιλιάδες πτήσεις ετησίως (το 26% του συνόλου των πτήσεων στα Επτάνησα, ενώ, επιβιβάστηκαν περισσότεροι

από 480 χιλιάδες επιβάτες αντίστοιχα κατά μέσο όρο το χρόνο (το 29% και το 32% κατά μέσο όρο στο σύνολο των αεροδρομίων των Επτανήσων)

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της νήσου Κεφαλλονιάς «Άννα Πολλάτου» ιδρύθηκε και λειτούργησε το έτος 1971, σε απόσταση 8 χιλιομέτρων από την πρωτεύουσα του Νομού, το Αργοστόλι και πήρε το όνομα της αδικοχαμένης ολυμπιονίκης Άννας Πολλάτου. Η λειτουργία του άρχισε με πτήσεις εσωτερικού (Κεφαλλονιά - Αθήνα - Κεφαλλονιά), οι οποίες γίνονταν με ελικοφόρα αεροσκάφη YS-11, σε περιορισμένης έκτασης εγκαταστάσεις υποδομής. Στα χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι σήμερα συντελέστηκε προοδευτικά ένα πολύ επίπεδο έργο ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του Αεροδρομίου, που το κατέστησε ικανό να παρέχει υψηλού επιπέδου αεροπορικές υπηρεσίες.

Πίνακας 39. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Κεφαλληνίας (2004 – 2014)

Κεφαλληνίας - Kefallinia			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	4010,00	192,59	189,91
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	335,85	21,18	20,89
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	8%	11%	11%

Το αεροδρόμιο της Κεφαλλονιάς παρουσιάζει επίσης σημαντική αεροπορική κίνηση με 4 χιλιάδες πτήσεις κατά μέσο όρο το χρόνο και περίπου 190 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις αντίστοιχα.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΥΘΗΡΩΝ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης". Πήρε το όνομα του Αλέξανδρου Ωνάση, του γιού του εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση. Ο αερολιμένας απέχει 23 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης. Το 1971 έχουμε την πρώτη κατασκευή επιβατικού αεροσταθμού. Το 2002 έχουμε την έναρξη κατασκευής νέου αεροσταθμού. Το 2004 έγιναν τα εγκαίνια του αερολιμένα. Το 2007 έγινε η

εγκατάσταση νέου ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας VOR/DME - KTH 113.80hz. και το 2014 έχουμε την μετονομασία του αερολιμένα σε Κρατικό Αερολιμένα Κυθήρων «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης».

Πίνακας 40. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Κυθήρων (2004 – 2014)

Κυθήρων - Kythira			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	836,64	14,39	14,21
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	272,00	1,55	2,66
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	33%	11%	19%

Το αεροδρόμιο των Κυθήρων παρουσιάζει σχετικά χαμηλή κίνηση με 836 πτήσεις και περισσότερες από 14 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών κατά μέσο όρο ετησίως. Συγκριτικά τα Κύθηρα παρουσιάζουν πολύ υψηλή μεταβλητότητα ως προς τον αριθμό των πτήσεων (33%) κάτι που οφείλεται στην μεγάλη άνοδο της αεροπορικής κίνησης τα έτη 2012-2014 Παράλληλα υπάρχει σημαντική διαφορά στη μεταβλητότητα επιβιβάσεων και αποβιβάσεων (11% και 19%) κάτι που οφείλεται στην εσωτερική μετακίνηση των επιβατών

Οι συνολικές πτήσεις στα αεροδρόμια των Επτανήσων αποτελούν το 7% των συνολικών πτήσεων σε όλη την Ελλάδα, ενώ η επιβατική κίνηση αποτελεί το 8% - 9% της συνολικής επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα κατά μέσο όρο.

Τα αεροδρόμια της Ζακύνθου, της Κέρκυρας και της Κεφαλληνίας φαίνεται να παρουσιάζουν ομοιογένεια ως προς τον αριθμό πτήσεων και την επιβατική κίνηση καθώς έχουν σχετικά χαμηλούς συντελεστές μεταβλητότητας. Επίσης δε φαίνεται να παρουσιάζουν διαφορές στη μεταβλητότητα μεταξύ επιβιβάσεων και αποβιβάσεων. Τα σημεία αυτά οφείλονται στο γεγονός ότι τα νησιά αυτά αποτελούν σταθερά σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς

7.7. Τα αεροδρόμια στην Ήπειρο

Η Ήπειρος είναι το γεωγραφικό διαμέρισμα της Ελλάδας που εκτείνεται στο βορειοδυτικό άκρο της χώρας. Τα αεροδρόμια που την εξυπηρετούν είναι:

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου βρίσκεται στην περιοχή του Ακτίου, της δημοτικής ενότητας Ανακτορίου του δήμου Ακτίου - Βόνιτσας της περιφερειακής ενότητας Αιτωλοακαρνανίας. Εξυπηρετεί την πόλη της Πρέβεζας και το νησί της Λευκάδας, καθώς απέχει 4 χιλιόμετρα από την Πρέβεζα και 20 χιλιόμετρα από τη Λευκάδα. Το αεροδρόμιο εγκαινιάστηκε το 1968. Το 2003, λειτούργησαν οι νέες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, συνολικού εμβαδού 7.500 τετραγωνικών μέτρων και με μήκος 2.871μ.. Είναι γνωστός και ως Αερολιμένας Λευκάδας. Πραγματοποιούνται προγραμματισμένα δρομολόγια σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδας, ενώ κατά τους θερινούς μήνες πραγματοποιούνται πτήσεις από πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται επίσης από σημαρχίες της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας και του ΝΑΤΟ. Το Δεκέμβριο του 2015 οριστικοποιήθηκε η ιδιωτικοποίηση του Κρατικού Αερολιμένα Ακτίου καθώς και άλλων 13 περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδος.

Πίνακας 41. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ακτίου (2004 – 2014)

Ακτίου (Πρεβέζης)- Aktio			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	3061,18	154,35	153,99
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	228,41	10,61	10,15
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	7%	7%	7%

Στο Ακτιο πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 3061 πτήσεις το έτος και γύρω στις 154 χιλιάδες αποβιβάσεις και επιβιβάσεις αντίστοιχα. Τόσο ο αριθμός των πτήσεων όσο και η επιβατική κίνηση στο Ακτιο παρουσιάζει χαμηλή μεταβλητότητα (7%) και

δεν υπάρχουν διαφορές στη μεταβλητότητα επιβιβάσεων και αποβιβάσεων. Φαίνεται ότι το αεροδρόμιο του Ακτίου έχει σταθερή κίνηση.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος» βρίσκεται σε απόσταση 5 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης των Ιωαννίνων και εξυπηρετεί όλη την περιοχή της δυτικής και βόρειας Ελλάδας. Το 1953 έχουμε την κατασκευή του αρχικού κτηρίου του αεροσταθμού, 450 τ.μ. (έτος ίδρυσης του Αεροδρομίου). Το 1965 επέκταση του αεροσταθμού 450 τ.μ. Το 1993 έχουμε επέκταση του αεροσταθμού κατά 600 τ.μ. Το 2007 λαμβάνει το προσωνύμιο "Βασιλεύς Πύρρος" προς τιμήν του αρχαίου βασιλιά της Ηπείρου Πύρρου.

Πίνακας 42. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Ιωαννίνων (2004 – 2014)

Ιωαννίνων - Ioannina			
	ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΙΚΑ)	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	2013,27	56,19	56,25
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	561,22	14,24	14,86
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	28%	25%	26%

Στα Ιωάννινα πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 2013 πτήσεις και περίπου 156 χιλιάδες επιβιβάσεις και αποβιβάσεις αντίστοιχα. Παρουσιάζεται αρκετά υψηλή μεταβλητότητα (28% στις πτήσεις και 25-26% στην επιβατική κίνηση), η οποία οφείλεται στην απότομη πτώση της αεροπορικής κίνησης τα έτη 2010 -2014. Τα αεροδρόμια Άκτιο (Πρεβέζης) και Ιωαννίνων καλύπτουν το 1% των πτήσεων και της επιβατικής κίνησης σε όλη την Ελλάδα, με το Άκτιο να καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης της περιοχής (59% και 73% αντίστοιχα).

7.8 Τα αεροδρόμια στη Θεσσαλία

Στα αεροδρόμια που εξυπηρετούν το γεωγραφικό διαμέρισμα της Θεσσαλίας εκτός από τον Κρατικό Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου συμπεριλαμβάνεται και το αεροδρόμιο της Σκιάθου, καθώς ανήκει στη Περιφέρεια Θεσσαλίας και βρίσκεται πολύ κοντά στη στεριά. Αναλυτικά, τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν το γεωγραφικό διαμέρισμα της Θεσσαλίας είναι:

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΙΑΘΟΥ «ΑΛΕΞ.ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ»

Το αεροδρόμιο της Σκιάθου "Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης" βρίσκεται 2 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης και λειτουργεί από το 1972. Το προσωνύμιο «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης» δόθηκε στον αερολιμένα προς τιμή του μεγάλου λογοτέχνη, ο οποίος καταγόταν από το νησί της Σκιάθου. Ο αερολιμένας συνδέει το νησί με την Αθήνα με προγραμματισμένες πτήσεις όλο το χρόνο. Κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου πραγματοποιούνται πτήσεις από και προς τη Θεσσαλονίκη και από πολλά αεροδρόμια πόλεων της Ευρώπης. Το 1991 παραδόθηκε προς χρήση ο αεροσταθμός. Το 2002 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του νέου αεροσταθμού, ενώ ανακαινίστηκε και ο ήδη υπάρχων.

Πίνακας 43. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Σκιάθου (2004 – 2014)

Σκιάθου - Skiathos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	2447,73	127,75	128,87
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	186,77	10,82	14,01
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	8%	8%	11%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Το αεροδρόμιο της Σκιάθου είναι το μεγαλύτερο στην περιοχή αυτή με μέσο όρο 2447 πτήσεις το χρόνο (το 70% του συνόλου της περιοχής), 127,7 χιλιάδες

επιβιβάσεις και 128,9 χιλιάδες επιβιβάσεις (82,4% και 82,8% του συνόλου της περιοχής αντίστοιχα). Το αεροδρόμιο της Σκιάθου παρουσιάζει αρκετά χαμηλή μεταβλητότητα σε σχέση με την υπόλοιπη περιοχή (8% στις πτήσεις, 8% και 11% στην επιβατική κίνηση) γεγονός που δείχνει ότι η Σκιάθος αποτελεί σταθερό τουριστικό προορισμό όλη τη δεκαετία, ενώ η μικρή απόκλιση μεταξύ επιβιβάσεων και αποβιβάσεων δείχνει κάποια μικρή εσωτερική κίνηση (πιθανότατα ανάμεσα στα άλλα νησιά των Σποράδων).

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου ξεκίνησε το 1991. Βρίσκεται 24 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από το κέντρο της πόλης του Βόλου, ανάμεσα από Νέα Αγχιάλο και Αλμυρό). Το αεροδρόμιο έχει εξυπηρετήσει στο παρελθόν την αεροπορική σύνδεση Βόλου - Αθήνας καθώς και πτήσεις τσάρτερ από πολλά μέρη της Ευρώπης. Η ολοκλήρωση του νέου αεροσταθμού 9.000 τ.μ. τον Σεπτέμβριο του 2010, έδωσε ώθηση στην περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα και πλέον ο Βόλος διαθέτει ένα από τα πιο σύγχρονα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας.

Πίνακας 44 Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Αγχιάλου (2004 – 2014)

Αγχιάλου –Aghialos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	535,82	23,15	23,07
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	261,97	12,74	12,64
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ	49%	55%	55%

Το αεροδρόμιο του Βόλου παρουσιάζει μικρότερη αεροπορική κίνηση με 535 πτήσεις το έτος κατά μέσο όρο και λίγο περισσότερες από 23 χιλιάδες αποβιβάσεις και αποβιβάσεις αντίστοιχα. Παρουσιάζει πολύ υψηλή μεταβλητότητα (55% στην επιβατική κίνηση και 49% στις πτήσεις) που οφείλεται κυρίως από την μη άνοδο της αεροπορικής κίνησης την περίοδο 2010 - 2014 σε σχέση με τις προηγούμενες

περιόδους. Δεν προέκυψε διαφορά στη μεταβλητότητα μεταξύ επιβιβάσεων και αποβιβάσεων, δε φαίνεται επομένως να υπάρχει εσωτερική κίνηση από το συγκεκριμένο αεροδρόμιο.

Τα αεροδρόμια στην περιοχή του Βόλου καλύπτουν κοντά στο 1% της συνολικής αεροπορικής και επιβατικής κίνησης της Ελλάδος

7.9 Τα αεροδρόμια στη Πελοπόννησο

Η Πελοπόννησος (γνωστή και ως *Μωρέας* ή *Μωριάς*) είναι η μεγαλύτερη χερσόνησος της Ελλάδας και βρίσκεται στα νότια του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας. Τα αεροδρόμια που την εξυπηρετούν είναι:

> ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας ή με το πλήρες του όνομα Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος». Βρίσκεται 7 χιλιόμετρα από τη πόλη της Μεσσήνης και 17 χιλιόμετρα από την Καλαμάτα. Κυρίως λαμβάνει πτήσεις τσάρτερ τους θερινούς μήνες. Μια φορά την εβδομάδα υπάρχει μια προγραμματισμένη πτήση εσωτερικού από τη Θεσσαλονίκη. Ο διάδρομος είναι περίπου 3 χλμ. και ο τερματικός σταθμός βρίσκεται στο νοτιοανατολικά του αεροδρομίου.

Πίνακας 45. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Καλαμάτας (2004 – 2014)

Καλαμάτας-Kalamata			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1378,00	56,30	55,81
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	653,12	21,63	20,70
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	47%	38%	37%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Στην Καλαμάτα πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 1378 πτήσεις το έτος και επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν γύρω στους 56 χιλιάδες επιβάτες αντίστοιχα.

➤ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ

Το Αεροδρόμιο του Αράξου, εξυπηρετεί όλο το Νομό Αχαΐας και βρίσκεται δυτικά του νομού στον Δήμο Λαρισσου σε απόσταση 45 χιλιομέτρων από την Πάτρα. Δέχεται κυρίως πτήσεις τσάρτερ ενώ για άλλες πτήσεις απαιτείται άδεια. Το αεροδρόμιο άρχισε να κατασκευάζεται το 1940 αλλά λόγω του Β' παγκοσμίου πολέμου δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί. Οι Γερμανοί συνέχισαν τα έργα και τελικά η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1941. Μέχρι το 1946 την διοίκηση του είχε αναλάβει η ΡΑΦ.

Πίνακας 46. Περιγραφικά μέτρα της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου Αράξου (2004 – 2014)

Αράξου - Araxos			
	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.
	(ΣΥΝΟΛΙΚΑ)		
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1035,91	53,71	54,63
ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	206,78	12,11	12,12
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ	20%	23%	22%
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΤΗΤΑΣ			

Στον Άραξο πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο όρο 1035 πτήσεις το έτος και επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν γύρω στους 55 χιλιάδες επιβάτες αντίστοιχα.

Στην Πελοπόννησο η συνολική αεροπορική και επιβατική κίνηση των δύο αεροδρομίων (της Καλαμάτας και του Αράξου) δεν ξεπερνούν το 1% του συνόλου της κίνησης σε όλη την Ελλάδα . Το αεροδρόμιο της Καλαμάτας παρουσιάζει αρκετά υψηλότερη μεταβλητότητα σε σχέση με το αεροδρόμιο της Αράξου τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πτήσεων (47% έναντι 20%).όσο και σε σχέση με την επιβατική κίνηση (38% και 37% έναντι 23% και 22%). Παρατηρείται εντυπωσιακή άνοδο της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης της Καλαμάτας τα έτη 2010-2013 και ακόμα μεγαλύτερη άνοδο το 2014.Παράλληλα δεν παρατηρούνται διαφορές στη μεταβλητότητα επιβιβάσεων και αποβιβάσεων στα δύο αεροδρόμια, οπότε δεν προκύπτει εσωτερική κίνηση των επιβατών.

8. Σύνοψη-Συμπεράσματα

Στα Ελληνικά αεροδρόμια, τη χρονική περίοδο 2004 έως 2014, το 40% της αεροπορικής κίνησης πραγματοποιήθηκε στο αεροδρόμιο Αθηνών "Ελ.Βενιζέλος", το οποίο είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδος, με πραγματοποιηθείσες πτήσεις πάνω από 170 χιλιάδες μέσο όρο. Το 14% των πτήσεων πραγματοποιήθηκε στη Κρήτη, στο μεγαλύτερο νησί της Ελλάδος, με το Αεροδρόμιο του Ν. Καζαντζάκη να φτάνει τις 42 χιλιάδες πτήσεις. Το 13% πραγματοποιήθηκε στη Μακεδονία με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» να καλύπτει το 85% των πτήσεων και το 88% της επιβατικής κίνησης συνολικά στη Μακεδονία. Το 13% των πτήσεων πραγματοποιήθηκε στα Δωδεκάνησα με το αεροδρόμιο της Ρόδου «Διαγόρας» να αποτελεί το σημαντικότερο αεροδρόμιο των Δωδεκανήσων καθώς πραγματοποίησε το 58% των συνολικών πτήσεων. Έπειτα, ακολουθούν τα Επτάνησα με 7%, με το αεροδρόμιο της Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας» να έχει τη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση, το Βορειοανατολικό Αίγιο με 5%, οι Κυκλάδες με 4% με το αεροδρόμιο της Σαντορίνης και της Μυκόνου να παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αεροπορική και επιβατική κίνηση. Τέλος στα αεροδρόμια της Ηπείρου, της Θεσσαλίας και της Πελοποννήσου πραγματοποιήθηκαν πτήσεις σε ποσοστό 1% στου συνόλου της αεροπορικής κίνησης .

Από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων προκύπτει ότι τα νησιά που αποτελούν σταθερούς τουριστικούς προορισμούς έχουν σταθερή κίνηση και συγκριτικά χαμηλότερη μεταβλητότητα από τα μικρότερα νησιά που έχουν πιο έντονες διακυμάνσεις.

Επίσης προκύπτει ευδιάκριτος διαχωρισμός σχετικά με της πραγματοποιηθείσες πτήσεις. Διακρίνουμε τέσσερα από τα 39 αεροδρόμια της Ελλάδος, τα οποία είναι εκείνα που εξυπηρετούν την μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση. Εκείνα είναι το αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» , της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» , του Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» και της Ρόδου «Διαγόρας» με συνολικό ποσοστό κίνησης 80% ενώ τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια να καλύπτουν μόνο το 20% την συνολικής αεροπορικής κίνησης.

Τα αεροδρόμια της νησιωτικής Ελλάδας καλύπτουν συνολικά το 44% της αεροπορικής κίνησης και το 48% της επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας. Αντίστοιχα, τα αεροδρόμια της ηπειρωτικής Ελλάδας καλύπτουν συνολικά

το 56% της αεροπορικής κίνησης και το 52% της επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων της Ελλάδας.

Εν κατακλείδι, συγκρίνοντας την αεροπορική κίνηση το 2004 με αυτή του 2014 καταλήξαμε στα εξής συμπεράσματα:

- Το αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενίζελος» από το 2004 στο 2014 είχε μείωση της αεροπορικής κίνησης ύψους 18,55% ενώ παρατηρείται αύξηση 10,95% της επιβατικής κίνησης. Η μείωση της αεροπορικής κίνησης σχετίζεται αφενός με την οικονομική κρίση η οποία, επηρέασε πολλές εταιρείες να σταματήσουν τις πτήσεις τους από και προς την Αθήνα, αφετέρου τα υψηλά τέλη χρήσης του αεροδρομίου της Αθήνας σε σχέση με ανταγωνιστικά αεροδρόμια, αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα για πολλές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είτε επιλέγουν να μην έρθουν στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, είτε να διακόψουν πτήσεις ή απλώς περιορίζουν συχνότητες. Παρά τη μείωση του αριθμού των πτήσεων η επιβατική κίνηση κατέγραψε αύξηση, ως αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης του τουρισμού που οφείλεται κυρίως στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στην Αθήνα, ως σημαντικός τουριστικός και αρχαιολογικός προορισμός.

- Στη Κρήτη, σε όλα τα αεροδρόμια παρατηρείται αύξηση και στην αεροπορική και στην επιβατική κίνηση. Από τα μεγάλα αεροδρόμια τη μεγαλύτερη αύξηση κατέγραψε το αεροδρόμιο των Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης» (29,24% και 69,23%) σε σχέση με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» (21,11% και 27,89%). Η αύξηση του αριθμού των πτήσεων σχετίζεται με το γεγονός ότι νέες εταιρείες κατέστησαν αεροδρόμια της Κρήτης ως νέα τοπική βάση ενώ άλλες εταιρείες επέκτειναν το δίκτυο των προορισμών που εξυπηρετούν. Η αύξηση της επιβατικής κίνησης αντανακλά τη σημαντική τουριστική άνοδο τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό, καθώς η Κρήτη αποτελεί σημαντικό τουριστικό και αρχαιολογικό προορισμό ειδικά τη θερινή περίοδο. Παράλληλα οφείλεται σε κάποιο βαθμό στην υποκατάσταση των θαλάσσιων συγκοινωνιών από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.

- Στα γεωγραφικά διαμερίσματα της Μακεδονίας και της Θράκης παρατηρείται μια γενική μείωση σε όλα τα αεροδρόμια. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει μείωση στην αεροπορική και στην επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος» (30,63% και 40,52% αντίστοιχα) και της Καβάλας «Μ. Αλέξανδρος» (22,12% και 33,83% αντίστοιχα). Αντίθετα στο αεροδρόμιο στη Καστοριά

«Αριστοτέλης» και στη Κοζάνη «Φίλιππος» υπάρχει μείωση μόνο στην επιβατική κίνηση (20% και 50% αντίστοιχα) και αύξηση στην αεροπορική κίνηση (310% και 20%). Τέλος στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» παρόλο που παρατηρείται μείωση στην αεροπορική κίνηση (2.60%) υπάρχει μεγάλη αύξηση στην επιβατική κίνηση (35.73%). Η αύξηση της επιβατικής κίνησης στη Θεσσαλονίκη οφείλεται σε ένα βαθμό στο γεγονός ότι αυξήθηκαν οι πτήσεις χαμηλού κόστους αλλά κυρίως στο γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη αποτελεί σταθερό τουριστικό προορισμό τόσο για Έλληνες όσο και για ξένους επισκέπτες με έντονο το στοιχείο του πολιτισμού αλλά και το θρησκευτικό. Η πτώση της επιβατικής κίνησης στα μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια της Μακεδονίας οφείλεται στην οικονομική κρίση και στη μείωση των δαπανών των Ελλήνων για ταξίδια εντός Ελλάδας με αεροπλάνο.

- Τα αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου καλύπτουν συνολικά το 21% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 23% της συνολικής επιβατικής κίνησης όλων των αεροδρομίων στην Ελλάδα. Το μεγαλύτερο ποσοστό της αεροπορικής κίνησης των νησιών του Αιγαίου την έχουν τα αεροδρόμια των Δωδεκανήσων (καλύπτουν το 57% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 68% της συνολικής επιβατικής κίνησης των νησιών του Αιγαίου), ακολούθως τα αεροδρόμια των νησιών του ΒΑ Αιγαίου καλύπτουν το 23% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 15,5% της συνολικής επιβατικής κίνησης στα νησιά του Αιγαίου. Στη συνέχεια οι Κυκλάδες καλύπτουν το 20% της συνολικής αεροπορικής κίνησης και το 16% περίπου της συνολικής επιβατικής κίνησης στα νησιά του Αιγαίου.

- Στη περιοχή των Δωδεκανήσων σε γενικές γραμμές υπάρχει αύξηση της κίνησης σε όλα τα αεροδρόμια, εκτός από το αεροδρόμιο Κάσσου όπου υπάρχει μείωση στην επιβατική κίνηση (33,3%) και της Καρπάθου όπου υπάρχει μικρή μείωση της αεροπορικής κίνησης (0,5%). Στα διεθνή αεροδρόμια των Δωδεκανήσων παρατηρείται μεγάλη αύξηση της επιβατικής κίνησης (στη Ρόδο 47,19%, στη Κω 46,72%) η οποία σχετίζεται τόσο με την άνοδο της αεροπορικής κίνησης (στη Ρόδο 26,51%, στη Κω 41,74%) όσο και με την αύξηση του τουρισμού γενικότερα. Η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης γίνεται πλέον σε μεγαλύτερο βαθμό, σε σχέση με παλαιότερα, από τα αεροδρόμια από ότι με το ακτοπλοϊκό δίκτυο. Το ίδιο ισχύει

και για την Κάρπαθο, η οποία παρουσίασε, επίσης, μεγάλη αύξηση στην επιβατική κίνηση (32,68), όπως και για τη Λέρο.

- Στα Επτάνησα υπάρχει αύξηση της κίνησης σε όλα τα αεροδρόμια. Πιο συγκεκριμένα στα αεροδρόμια της Ζακύνθου «Δ. Σολωμός», της Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας» και των Κυθήρων «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης» παρατηρείται αύξηση της αεροπορικής κίνησης (29,61%, 31,16% και 92,12% αντίστοιχα) μεγαλύτερη σε σχέση με την αύξηση της επιβατικής κίνησης (17,28%, 23,34% και 56% αντίστοιχα). Αντίθετα στο αεροδρόμιο της Κεφαλλονιάς «Άννα Πολλάτου» παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης (34,83%) μεγαλύτερη από την αύξηση της αεροπορικής κίνησης (29,73%). Η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε όλα τα αεροδρόμια των Επτανήσων οφείλεται στο γεγονός ότι τα Επτάνησα αποτελούν σημαντικό τουριστικό προορισμό, ενώ η αύξηση της αεροπορικής κίνησης οφείλεται στην αύξηση των δρομολογίων από και προς τα αεροδρόμια των Επτανήσων κυρίως στη θερινή περίοδο.

- Στο Βορειοανατολικό Αιγαίο στα μεγάλα αεροδρόμια της Χίου «Όμηρος» της Μυτιλήνης «Οδ. Ελύτης» και της Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος» παρατηρείται μείωση τόσο της αεροπορικής κίνησης (28,23%, 30,78% και 3,75% αντίστοιχα) όσο και της επιβατικής κίνησης (22,92%, 3,16% 1,49% αντίστοιχα). Στο αεροδρόμιο της Λήμνου «Ήφαιστος» παρά τη μικρή αύξηση την αεροπορική κίνηση (6,12%), παρατηρείται σημαντική μείωση της επιβατικής κίνησης (25%). Τέλος στο αεροδρόμιο της Ικαρίας «Ίκαρος» έχουμε αύξηση στην επιβατική κίνηση ως αποτέλεσμα της αύξησης της αεροπορικής κίνησης η οποία εξυπηρετεί κατά βάση εγχώριες μετακινήσεις. Μεγαλύτερη μείωση στην επιβατική κίνηση παρατηρείται με διαφορά στη Χίο και αντανακλά εκτός από τη μείωση του αριθμού των πτήσεων και τη μείωση του τουρισμού στο συγκεκριμένο νησί. Στη Μυτιλήνη και τη Σάμο παρά την σημαντική μείωση του αριθμού των πτήσεων υπήρχε πολύ μικρότερη μείωση της επιβατικής κίνησης κάτι που δείχνει ότι τα νησιά αυτά αποτελούν σταθερούς τουριστικούς προορισμούς.

- Στις Κυκλάδες σε όλα τα αεροδρόμια εκτός από τη Σύρο «Δημήτριος Βικέλας» παρατηρείται αύξηση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης. Πιο συγκεκριμένα στα νησιά που αποτελούν κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς τόσο διεθνώς όσο και εγχώρια όπως είναι η Μύκονος και η Σαντορίνη καταγράφηκε πολύ

ισχυρή αύξηση στην αριθμό των πτήσεων (πάνω από 50%) και υπερδιπλάσια αύξηση στην επιβατική κίνηση (132,93% και 115,33% αντίστοιχα). Στη Μήλο και ακολούθως στη Πάρο καταγράφηκαν μικρότερες αυξήσεις. Στα μικρότερα αεροδρόμια των Κυκλάδων, στη Νάξο καταγράφηκε αύξηση κοντά στο 14% και στη Σύρο σημαντική μείωση 62% στην αεροπορική κίνηση και 44,83% στην επιβατική κίνηση.

- Στη γεωγραφική περιοχή της Ηπείρου καταγράφηκε αύξηση στο αεροδρόμιο του Ακτίου (16.63% στην αεροπορική κίνηση και 22.53% στην επιβατική κίνηση) και μείωση στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος» (59.08% στην αεροπορική κίνηση και 46.62% στην επιβατική κίνηση). Η αύξηση της κίνησης στο αεροδρόμιο του Ακτίου αντανακλά την αύξηση της τουριστικής κίνησης τόσο διεθνώς όσο και εγχώρια στη περιοχή όπου εξυπηρετεί το αεροδρόμιο (συμπεριλαμβάνεται και η Λευκάδα) κυρίως στη θερινή περίοδο. Η μείωση της επιβατικής κίνησης στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων εξηγείται από τη μείωση του αριθμού των πτήσεων και το υψηλό κόστος της αεροπορική μετακίνησης για τον εγχώριο πληθυσμό λόγω και της οικονομικής κρίσης.

- Στα αεροδρόμια στη Θεσσαλία και στις Σποράδες παρατηρείται αύξηση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης. Στο αεροδρόμιο του Βόλου Νέας Αχγιάλου και της Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης» η αύξηση της επιβατικής κίνησης σχετίζεται με την αύξηση του αριθμού των διεθνών πτήσεων και της τουριστικής κίνησης τη θερινή περίοδο.

- Τέλος στη γεωγραφική περιοχή της Πελοποννήσου καταγράφηκε αύξηση της αεροπορικής και επιβατικής κίνησης. Τόσο στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος» όσο και στο αεροδρόμιο της Αράξου η αύξηση της αεροπορικής κίνησης (321% και 94%) είναι μεγαλύτερη της αύξησης της επιβατικής κίνησης (141% και 71,7%). Η αύξηση της επιβατικής κίνησης οφείλεται σε κάποιο βαθμό στην υποκατάσταση με το αεροπλάνο τον οδικών ή σιδηροδρομικών μετακινήσεων, καθώς και στην αύξηση των διεθνών κυρίως πτήσεων στη θερινή περίοδο.

Συνοψίζοντας, δυναμικοί παράγοντες ανάπτυξης της αεροπορικής δραστηριότητας αποτελούν η αύξηση της τουριστικής κίνησης, η επέκταση της τουριστικής σεζόν, η προώθηση της Ελλάδας στο εξωτερικό ως ασφαλούς και οικονομικού προορισμού, η αύξηση της συχνότητας χρήσης του αεροπλάνου για εσωτερικές μετακινήσεις, το

άνοιγμα σε νέες αγορές και η προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Η πορεία της κίνησης εμφανίζει ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια και εκτιμάται ότι θα συνεχίσει ανοδική πορεία, η οποία θα εξαρτηθεί όμως από τον ανταγωνισμό στον τουρισμό, τη διεθνή οικονομία, την πολιτική σταθερότητα στην περιοχή καθώς και από άλλους εξωγενείς παράγοντες.

9.Βιβλιογραφια

Θεολόγη Α.Ι (1956), Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας, 1930-1956, Αθήνα, Βιβλιοθήκη ΥΠΑ

Ξανθός Γ (2005) Χρησιμοποιώντας το excel για Στατιστική Ανάλυση, Αθήνα Εκδόσεις Σταμούλη

Μακρακης Β.Γ. (1997), Αναλυση δεδομένων στην επιστημονική Έρευνα SPSS, Αθηνά Εκδόσεις Gutenberg

Προφυλλίδης, Β. (2010), Αεροπορικές Μεταφορές & Αεροδρόμια, Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου

ΥΠΑ (1970), Χθες – Σήμερα-Αύριο, ΥΠΑ,Βιβλιοθήκη ΥΠΑ

10.Ηλεκτρονικές πηγές

Αεροπορικής Εταιρείας Ellinair, διαθέσιμο στο: <http://el.ellinair.com/>

Ελληνική Αεροπορική Ένωση, διαθέσιμο στο: aviationsociety.gr/aviation

Ένωση Ελεγκτών εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας, διαθέσιμο στο: <http://eeeke.gr>

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – Στην υπηρεσία σας, διαθέσιμο στο:

<http://www.europarl.europa.eu/>

Ελληνικός αερας για να απογειθουν τα αεροδρόμια , διαθεσιμο στο

<http://www.tovima.gr>

Είδη Αεροπλάνων, διαθέσιμο στο: <https://en.wikipedia.org/wiki/Airplane>

Η προσπάθεια του ανθρώπου να πετάξει, διαθέσιμο στο:

<https://sites.google.com/site/humantrytofly/intro/istorika/archytas>

Ηλεκτρονική σελίδα Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναερίου

Κυκλοφορίας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, διαθέσιμο στο: www.hcaa-eleng.gr

Ηλεκτρονική σελίδα Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, διαθέσιμο στο: www.ypa.gr

Κατάλογος Αεροδρομίων της Ελλάδας, Βικιπαίδεια, διαθέσιμο στο:

<https://el.wikipedia.org/wiki>

Κρατικός αερολιμένας Κοζάνης. διαθέσιμο στο:

https://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Κοζάνης_«Φίλιππος»

«Λήμνος», διαθέσιμο στο: <http://el.wikipedia.org/wiki/Λήμνος>

Τάσεις των στατιστικών, διαθέσιμο στο: <http://www.scientologycourses.org/>

Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, διαθέσιμο στο:

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dca/dca.nsf/DMLtransport_gr/DMLtransport_gr

Athens International Airport (2012) διαθέσιμο στο: <http://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company>

IATA Travel Centre, διαθέσιμο στο: <http://www.iatatravelcentre.com/>

Official tourism web site for Greece , διαθέσιμο στο: www.visitgreece.gr

Site: Travelsales.gr , διαθέσιμο στο: <http://travelsales.gr/>

Παράρτημα 1.

Πτήσεις αεροσκαφών - Aircraft traffic

Αερολιμένες-Airport \ Έτος-Year	2004	2005	2006	2007
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Elleftherios Venizelos	179.921	170.298	179.917	193.164
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	526	460	236	198
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	3.078	3.061	3.014	3.216
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	3.964	3.692	3.690	3.484
Αράξου- Araxos	623	864	1.050	1.294
Αστυπάλαιας-Astypalea	684	668	1.074	992
Ζακύνθου – Zakyntho	6.958	7.066	7.302	6.986
Ηρακλείου –Iraklio	36.231	38.266	43.740	43.852
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	47.124	47.186	47.380	46.399
Ικαρίας –Ikaria	410	394	580	606
Ιωαννίνων –Ioannina	2.928	2.618	2.172	2.294
Καβάλας –Kavala	4.109	3.598	4.130	4.068
Καλαμάτας-Kalamata	684	784	650	934
Κάλυμνος-Kalimnos	0	0	334	989
Καρπάθου-Karpathos.	3.982	4.106	3.752	3.601
Κάσου-Kassos	920	915	970	1.516
Καστελλορίζου-Kastellorizo	466	470	480	492
Καστοριάς-Kastoria	156	294	280	196
Κερκύρας-Kerkyra	13.967	14.484	15.388	15.280
Κεφαλληνίας-Kefallinia.	3.370	3.506	4.002	3.908
Κοζάνης-kozani	314	314	354	192
Κυθήρων-Kythira.	660	672	720	658
Κώ-kos	12.362	12.448	13.694	13.593
Λέρου-Ieros	1.274	1.082	1.242	1.334
Λήμνου-limnos	3.136	3.706	3.604	2.848
Μήλου-Milos	820	766	1.248	1.319
Μυκόνου-Mykonos	6.136	6.464	6.466	5.649
Μυτιλήνης-Mytilini	8.134	8.114	8.660	8.436
Νάξου-Naxos	926	870	886	834
Πάρου-Paros	1.680	1.564	1.641	1.726
Ρόδου-Rodos	27.670	28.444	30.742	31.410
Σάμου-Samos	5.280	5.828	7.144	6.950
Σαντορίνης-Santorini	6.971	7.432	8.344	8.770
Σητείας-Sitia	411	782	940	1.815
Σκιάθου-Skiathos	2.408	2.286	2.344	2.387
Σκύρου-Skyros	490	553	486	589
Σύρου-Syros	1.685	548	574	322
Χανίων-Chania	13.073	13.060	14.760	15.204
Χίου-Chios	5.030	5.500	5.498	4.764
Σύνολο - Total	408.561	403.163	429.488	442.269

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 2.

Πτήσεις αεροσκαφών - Aircraft traffic

Αερολιμένες-Airport \ Έτος-Year	2007	2008	2009	2010
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Elleftherios Venizelos	193.164	186.777	198.742	181.859
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	198	254	302	568
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	3.216	3.170	3.034	2.758
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	3.484	3.204	4.996	3.958
Αράξου- Araxos	1.294	1.228	986	914
Αστυπάλαιας-Astypalea	992	704	692	740
Ζακύνθου - Zakynthos	6.986	6.720	6.894	6.782
Ηρακλείου -Iraklio	43.852	43.052	44.842	42.396
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	46.399	44.357	50.238	44.938
Ικαρίας -Ikaria	606	584	604	964
Ιωαννίνων -Ioannina	2.294	2.154	2.428	2.190
Καβάλας -Kavala	4.068	3.598	5.084	4.506
Καλαμάτας-Kalamata	934	1.044	1.096	1.776
Κάλυμνος-Kalimnos	989	626	686	854
Καρπάθου-Karpathos	3.601	3.422	3.382	3.382
Κάσου-Kassos	1.516	1.500	1.492	1.034
Καστελλορίζου-Kastellorizo	492	371	450	452
Καστοριάς-Kastoria	196	280	268	309
Κερκύρας-Kerkyra	15.280	14.950	14.332	14.636
Κεφαλληνίας-Kefallinia	3.908	4.504	4.328	4.144
Κοζάνης-kozani	192	150	324	202
Κυθήρων-Kythira	658	617	692	692
Κώ-kos	13.593	13.122	13.560	14.872
Λέρου-Ieros	1.334	1.338	1.258	1.428
Λήμνου-limnos	2.848	3.078	4.108	3.794
Μήλου-Milos	1.319	1.232	1.212	1.350
Μυκόνου-Mykonos	5.649	5.072	6.562	6.142
Μυτιλήνης-Mytilini	8.436	7.764	9.648	7.992
Νάξου-Naxos	834	820	836	799
Πάρου-Paros	1.726	1.546	1.526	1.800
Ρόδου-Rodos	31.410	30.901	31.680	31.558
Σάμου-Samos	6.950	6.112	6.800	6.314
Σαντορίνης-Santorini	8.770	8.244	8.348	7.914
Σητείας-Sitia	1.815	1.738	1.714	1.805
Σκιάθου-Skiathos	2.387	2.296	2.532	2.472
Σκύρου-Skyros	589	560	552	524
Σύρου-Syros	322	174	262	679
Χανίων-Chania	15.204	14.684	16.014	13.852
Χίου-Chios	4.764	4.414	5.201	5.510
Σύνολο - Total	442.269	426.361	457.705	428.859

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 3.

Πτήσεις αεροσκαφών- Aircraft traffic

Αερολιμένες/Airports \ Έτος/Year	2010	2011	2012	2013	2014
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-El. Venizelos	181.859	161.691	144.763	131.646	146.550
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	568	1.018	814	774	744
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	2.758	2.728	2.858	3.166	3.590
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	3.958	3.542	3.344	2.934	2.750
Αράξου- Araxos	914	802	1.244	1.178	1.212
Αστυπάλαιας-Astypalea	740	743	810	802	800
Ζακύνθου - Zakynthos	6.782	6.922	6.720	7.504	9.018
Ηρακλείου -Iraklio	42.396	44.520	40.856	43.544	43.878
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	44.938	43.430	43.006	39.500	45.900
Ικαρίας -Ikaria	964	1.546	1.774	1.776	1.504
Ιωαννίνων -Ioannina	2.190	1.620	1.364	1.180	1.198
Καβάλας -Kavala	4.506	3.618	2.972	2.886	3.200
Καλαμάτας-Kalamata	1.776	1.652	1.682	1.976	2.880
Κάλυμνος-Kalimnos	854	920	1.218	1.340	1.404
Καρπάθου-Karpathos	3.382	3.628	3.694	3.658	3.962
Κάσου-Kassos	1.034	1.038	1.184	1.164	1.182
Καστελλορίζου-Kastellorizo	452	486	536	520	560
Καστοριάς-Kastoria	309	592	572	596	640
Κερκύρας-Kerkyra	14.636	15.302	15.292	16.656	19.018
Κεφαλληνίας-Kefallinia	4.144	3.792	4.016	4.168	4.372
Κοζάνης-kozani	202	408	410	400	340
Κυθήρων-Kythira	692	706	1.234	1.332	1.268
Κώ-kos	14.872	16.732	14.972	16.516	17.522
Λέρου-Ieros	1.428	1.472	1.556	1.512	1.552
Λήμνου-limnos	3.794	3.374	3.016	2.952	3.328
Μήλου-Milos	1.350	1.286	1.254	1.026	1.248
Μυκόνου-Mykonos	6.142	5.918	6.000	6.880	9.428
Μυτιλήνης-Mytilini	7.992	6.756	5.972	5.334	5.630
Νάξου-Naxos	799	910	852	858	1.050
Πάρου-Paros	1.800	1.914	2.232	2.220	2.226
Ρόδου-Rodos	31.558	34.662	30.896	32.624	35.006
Σάμου-Samos	6.314	5.348	4.682	4.508	5.082
Σαντορίνης-Santorini	7.914	8.002	7.442	8.142	10.466
Σητείας-Sitia	1.805	1.786	2.024	2.064	1.978
Σκιάθου-Skiathos	2.472	2.372	2.466	2.368	2.994
Σκύρου-Skyros	524	540	610	548	634
Σύρου-Syros	679	574	600	634	630
Χανίων-Chania	13.852	13.916	14.120	15.076	16.896
Χίου-Chios	5.510	3.960	3.724	3.400	3.610
Σύνολο - Total	428.859	410.226	382.781	375.362	415.250

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 4.

Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic

Αερολιμένες- Airports / Έτος - Year	2004		2005	
	Επιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked	Επιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Elftherios Venizelos	6.841.000	6.800.000	7.152.000	7.119.000
Αγιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	18.000	18.000	14.000	14.000
Ακτιου (Πρεβέζης)- Ακτιο	147.000	146.000	150.000	151.000
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	135.000	134.000	132.000	129.000
Αράξου- Araxos....	42.000	43.000	53.000	60.000
Αστυπάλαιας-Astypalea..	7.000	6.000	7.000	7.000
Ζακύνθου - Zakynthos....	509.000	504.000	493.000	487.000
Ηρακλείου -Iraklio....	2.374.000	2.337.000	2.481.000	2.452.000
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	1.824.000	1.823.000	1.839.000	1.831.000
Ικαρίας -Ikaria.....	11.000	9.000	10.000	10.000
Ιωαννίνων -Ioannina.....	74.000	74.000	65.000	65.000
Καβάλας -Kavala.....	172.000	165.000	152.000	149.000
Καλαμάτας-Kalamata.....	49.000	49.000	54.000	53.000
Κάλυμνος-Kalimnos....	0	0	0	0
Καρπάθου-Karpathos....	77.000	76.000	86.000	87.000
Κάσου-Kassos....	3.000	3.000	3.000	3.000
Καστελλορίζου-Kastellorizo...	4.000	4.000	4.000	4.000
Καστοριάς-Kastoria....	3.000	2.000	3.000	2.000
Κερκύρας-Kerkyra....	970.000	962.000	996.000	986.000
Κεφαλληνίας-Kefallinia....	179.000	177.000	168.000	167.000
Κοζάνης-kozani.....	2.000	2.000	2.000	3.000
Κυθήρων-Kythira.....	13.000	12.000	13.000	12.000
Κώ-kos.....	761.000	748.000	737.000	726.000
Λέρου-Ieros....	14.000	11.000	12.000	12.000
Λήμνου-limnos.....	63.000	61.000	61.000	59.000
Μήλου-Milos....	11.000	11.000	9.000	10.000
Μυκόνου-Mykonos...	168.000	166.000	185.000	184.000
Μυτιλήνης-Mytilini....	241.000	234.000	241.000	235.000
Νάξου-Naxos....	15.000	13.000	16.000	15.000
Πάρου-Paros....	15.000	18.000	15.000	19.000
Ρόδου-Rodos....	1.565.000	1.527.000	1.621.000	1.586.000
Σάμου-Samos....	203.000	199.000	197.000	195.000

Σαντορίνης-Santorini....	283.000	265.000	316.000	295.000
Σητείας-Sitia....	9.000	8.000	10.000	9.000
Σκιάθου-Skiathos....	128.000	127.000	125.000	121.000
Σκύρου-Skyros...	4.000	4.000	4.000	5.000
Σύρου-Syros...	14.000	15.000	6.000	5.000
Χανίων-Chania...	734.000	712.000	764.000	749.000
Χίου-Chios....	123.000	117.000	120.000	115.000
Σύνολο - Total.....	17.805.000	17.582.000	18.316.000	18.131.000

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 5.

Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic

Αερολιμένες- Airports / Έτος - Year	2006		2007	
	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens- Eleftherios Venizelos	7.553.000	7.521.000	8.300.945	8.221.180
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	9.000	9.000	7.374	6.908
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	144.000	144.000	160.111	159.365
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	141.000	137.000	154.417	150.715
Αράξου- Araxos....	56.000	56.000	61.524	60.045
Αστυπάλαιας-Astypalea..	8.000	12.000	7.972	7.424
Ζακύνθου - Zakynthos....	505.000	496.000	498.387	490.355
Ηρακλείου -Iraklio....	2.692.000	2.653.000	2.739.003	2.699.684
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	1.909.000	1.894.000	2.093.905	2.074.652
Ικαρίας -Ikaria.....	13.000	12.000	13.850	12.620
Ιωαννίνων -Ioannina.....	63.000	63.000	70.084	70.917
Καβάλας -Kavala.....	160.000	160.000	173.886	170.677
Καλαμάτας-Kalamata.....	46.000	48.000	55.645	55.480
Κάλυμνος-Kalimnos....	3.000	3.000	9.356	10.376
Καρπάθου-Karpathos....	81.000	80.000	90.174	89.057
Κάσου-Kassos....	4.000	3.000	4.022	3.529
Καστελλοριζου-Kastellorizo...	5.000	5.000	4.512	5.020
Καστοριάς-Kastoria....	3.000	3.000	1.993	1.847
Κερκύρας-Kerkyra....	1.002.000	996.000	1.009.265	150.509
Κεφαλληνίας-Kefallinia....	188.000	186.000	185.554	183.844
Κοζάνης-kozani.....	3.000	4.000	1.370	1.439
Κυθήρων-Kythira.....	14.000	14.000	15.007	15.036
Κώ-kos.....	791.000	782.000	826.905	814.162
Λέρου-Ieros....	14.000	15.000	13.619	15.105
Λήμνου-limnos.....	66.000	63.000	64.712	60.324
Μήλου-Milos....	15.000	17.000	15.827	18.277
Μυκόνου-Mykonos...	199.000	198.000	213.111	208.763
Μυτιλήνης-Mytilini....	249.000	241.000	279.068	271.049
Νάξου-Naxos....	15.000	13.000	15.841	13.004
Πάρου-Paros....	16.000	21.000	16.376	21.379
Ρόδου-Rodos....	1.753.000	1.738.000	1.818.435	1.805.867
Σάμου-Samos....	228.000	223.000	242.846	238.607
Σαντορίνης-Santorini....	352.000	326.000	389.157	359.090
Σητείας-Sitia....	12.000	11.000	18.116	17.635
Σκιάθου-Skiathos....	124.000	124.000	127.766	127.197
Σκύρου-Skyros...	4.000	4.000	5.542	5.477
Σύρου-Syros...	6.000	5.000	4.750	3.781
Χανίων-Chania...	888.000	873.000	950.495	932.783
Χίου-Chios....	120.000	112.000	128.066	120.266
Σύνολο - Total.....	19.454.000	19.265.000	20.788.988	20.523.081

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 6.

Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic

Αερολιμένες- Airports / Έτος - Year	2008		2009	
	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Eleftherios Venizelos	8.164.019	8.197.319	8.045.000	8.094.000
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	13.259	12.900	13.000	14.000
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	164.747	163.512	156.000	155.000
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	149.721	145.458	164.000	158.000
Αράξου- Araxos....	53.285	52.887	41.000	41.000
Αστυπάλαιας-Astypalea..	7.559	7.746	7.000	7.000
Ζακύνθου - Zakynthos....	478.521	473.083	454.000	447.000
Ηρακλείου -Iraklio....	2.736.433	2.702.065	2.547.000	2.506.000
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	2.095.396	2.074.006	2.062.000	2.042.000
Ικαρίας -Ikaria.....	14.377	13.860	15.000	14.000
Ιωαννίνων -Ioannina.....	63.989	66.876	69.000	69.000
Καβάλας -Kavala.....	160.055	158.792	163.000	161.000
Καλαμάτας-Kalamata.....	39.642	39.383	38.000	38.000
Κάλυμνος-Kalimnos....	7.176	10.823	8.000	10.000
Καρπάθου-Karpathos....	85.317	83.718	84.000	82.000
Κάσου-Kassos....	4.021	3.363	4.000	3.000
Καστελλορίζου-Kastellorizo...	3.929	4.439	4.000	4.000
Καστοριάς-Kastoria....	2.829	2.440	2.000	2.000
Κερκύρας-Kerkyra....	977.334	966.168	901.000	891.000
Κεφαλληνίας-Kefallinia....	213.988	211.191	180.000	176.000
Κοζάνης-kozani.....	885	1.042	2.000	2.000
Κυθήρων-Kythira.....	14.316	14.278	15.000	14.000
Κώ-kos.....	842.002	802.751	765.000	753.000
Λέρου-Ieros....	14.783	16.049	12.000	13.000
Λήμνου-limnos.....	60.140	57.599	66.000	63.000
Μήλου-Milos....	13.696	18.355	12.000	18.000
Μυκόνου-Mykonos...	207.472	203.410	217.000	211.000
Μυτιλήνης-Mytilini....	271.738	264.054	296.000	287.000
Νάξου-Naxos....	15.673	13.160	14.000	12.000
Πάρου-Paros....	13.296	20.056	13.000	18.000
Ρόδου-Rodos....	1.795.948	1.770.857	1.747.000	1.723.000
Σάμου-Samos....	233.209	227.675	227.000	220.000
Σαντορίνης-Santorini....	384.244	347.851	368.000	331.000
Σητείας-Sitia....	20.025	20.167	19.000	19.000
Σκιάθου-Skiathos....	123.529	121.396	118.000	117.000
Σκύρου-Skyros...	5.427	5.305	6.000	5.000
Σύρου-Syros...	2.190	1.609	3.000	3.000
Χανίων-Chania...	940.511	926.253	906.000	889.000
Χίου-Chios....	128.550	121.042	137.000	131.000
Σύνολο - Total.....	20.523.231	20.342.938	19.900.000	19.743.000

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 7.

Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic

Αερολιμένες- Airports / Έτος - Year	2010		2011	
	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked	Επιβιβασθέντες- Emparked	Αποβιβασθέντες- Disembarked
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Eleftherios Venizelos	7.626.000	7.677.000	7.159.000	7.167.000
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	27.000	27.000	46.000	46.000
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	145.000	147.000	148.000	147.000
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	146.000	142.000	120.000	118.000
Αράξου- Araxos....	39.000	40.000	37.000	38.000
Αστυπάλαιας-Astypalea..	7.000	7.000	7.000	7.000
Ζακύνθου - Zakynthos....	437.000	434.000	461.000	460.000
Ηρακλείου -Iraklio....	2.473.000	2.435.000	2.638.000	2.609.000
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	1.967.000	1.944.000	1.995.000	1.964.000
Ικαρίας -Ikaria.....	13.000	12.000	19.000	18.000
Ιωαννίνων -Ioannina.....	60.000	60.000	44.000	44.000
Καβάλας -Kavala.....	149.000	147.000	127.000	125.000
Καλαμάτας-Kalamata.....	48.000	48.000	50.000	49.000
Κάλυμνος-Kalimnos....	11.000	10.000	13.000	11.000
Καρπάθου-Karpathos....	81.000	79.000	91.000	90.000
Κάσου-Kassos....	3.000	2.000	3.000	2.000
Καστελλοριζου-Kastellorizo...	4.000	4.000	4.000	5.000
Καστοριάς-Kastoria....	2.000	1.000	3.000	2.000
Κερκύρας-Kerkyra....	877.000	868.000	926.000	918.000
Κεφαλληνίας-Kefallinia....	180.000	176.000	175.000	172.000
Κοζάνης-kozani.....	1.000	1.000	2.000	2.000
Κυθήρων-Kythira.....	12.000	11.000	14.000	13.000
Κώ-kos.....	818.000	809.000	967.000	959.000
Λέρου-Ieros....	16.000	13.000	17.000	14.000
Λήμνου-limnos.....	56.000	54.000	47.000	46.000
Μήλου-Milos....	14.000	18.000	14.000	17.000
Μυκόνου-Mykonos...	221.000	211.000	246.000	237.000
Μυτιλήνης-Mytilini....	257.000	249.000	238.000	231.000
Νάξου-Naxos....	12.000	11.000	14.000	12.000
Πάρου-Paros....	14.000	21.000	14.000	22.000
Ρόδου-Rodos....	1.800.000	1.786.000	2.081.000	2.067.000
Σάμου-Samos....	208.000	203.000	207.000	202.000
Σαντορίνης-Santorini....	379.000	343.000	410.000	376.000
Σητείας-Sitia....	20.000	19.000	21.000	19.000
Σκιάθου-Skiathos....	115.000	115.000	123.000	123.000
Σκύρου-Skyros...	2.000	2.000	2.000	2.000
Σύρου-Syros...	7.000	7.000	6.000	4.000
Χανίων-Chania...	834.000	821.000	900.000	875.000
Χίου-Chios....	139.000	129.000	120.000	109.000
Σύνολο - Total.....	19.220.000	19.083.000	19.509.000	19.322.000

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 8.

Επιβατική Κίνηση - Passengers Traffic

Αερολιμένες- Airports / Έτος - Year	2012		2013		2014	
	Επιβιβ.- Emparked	Αποβιβ.- Disembarked	Επιβιβ.- Emparked	Αποβιβ.- Disembarked	Επιβιβ.- Emparked	Αποβιβ.- Disembarked
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-Athens-Eleftherios Venizelos	6.425.000	6.440.000	6.210.000	6.250.000	7.534.000	7.601.000
Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	39.000	38.000	35.000	35.000	33.000	33.000
Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	144.000	144.000	159.000	158.000	180.000	179.000
Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	108.000	105.000	85.000	84.000	80.000	80.000
Αράξου- Araxos....	66.000	66.000	70.000	70.000	72.000	74.000
Αστυπάλαιας-Astypalea..	6.000	6.000	6.000	6.000	7.000	7.000
Ζακύνθου - Zakynthos....	436.000	435.000	502.000	502.000	594.000	594.000
Ηρακλείου -Iraklio....	2.533.000	2.519.000	2.896.000	2.883.000	3.022.000	3.003.000
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	2.019.000	1.988.000	2.033.000	2.007.000	2.492.000	2.458.000
Ικαρίας -Ikaria.....	20.000	19.000	19.000	18.000	21.000	19.000
Ιωαννίνων -Ioannina.....	36.000	35.000	33.000	32.000	40.000	39.000
Καβάλας -Kavala.....	101.000	102.000	105.000	104.000	111.000	112.000
Καλαμάτας-Kalamata.....	50.000	50.000	69.000	67.000	120.000	117.000
Κάλυμνος-Kalimnos....	11.000	9.000	11.000	9.000	13.000	11.000
Καρπάθου-Karpathos....	85.000	84.000	85.000	83.000	102.000	101.000
Κάσου-Kassos....	2.000	2.000	2.000	1.000	2.000	2.000
Καστελλορίζου-Kastellorizo...	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Καστοριάς-Kastoria....	3.000	2.000	3.000	2.000	2.000	2.000
Κερκύρας-Kerkyra....	961.000	954.000	1.056.000	1.051.000	1.193.000	1.190.000
Κεφαλληνίας-Kefallinia....	191.000	188.000	216.000	214.000	242.000	238.000
Κοζάνης-kozani.....	2.000	2.000	2.000	2.000	1.000	1.000
Κυθήρων-Kythira.....	14.000	13.000	16.000	17.000	18.000	21.000
Κώ-kos.....	901.000	896.000	1.017.000	1.012.000	1.111.000	1.103.000
Λέρου-Ieros....	16.000	14.000	13.000	12.000	15.000	14.000
Λήμνου-limnos.....	43.000	41.000	41.000	40.000	47.000	46.000
Μήλου-Milos....	16.000	17.000	15.000	15.000	20.000	19.000
Μυκόνου-Mykonos...	256.000	246.000	297.000	288.000	393.000	385.000
Μυτιλήνης-Mytilini....	210.000	204.000	204.000	197.000	233.000	227.000
Νάξου-Naxos....	12.000	10.000	13.000	11.000	17.000	15.000
Πάρου-Paros....	15.000	20.000	15.000	21.000	16.000	24.000
Ρόδου-Rodos....	1.912.000	1.901.000	2.105.000	2.095.000	2.285.000	2.266.000
Σάμου-Samos....	184.000	181.000	174.000	169.000	200.000	196.000
Σαντορίνης-Santorini....	396.000	367.000	468.000	430.000	617.000	563.000
Σητείας-Sitia....	19.000	18.000	18.000	18.000	18.000	17.000
Σκιάθου-Skiathos....	128.000	127.000	135.000	131.000	158.000	157.000
Σκύρου-Skyros...	8.000	7.000	10.000	10.000	7.000	6.000
Σύρου-Syros...	7.000	5.000	8.000	6.000	9.000	7.000
Χανίων-Chania...	922.000	911.000	1.044.000	1.035.000	1.226.000	1.221.000
Χίου-Chios....	97.000	90.000	90.000	84.000	95.000	90.000
Σύνολο - Total.....	18.398.000	18.260.000	19.284.000	19.173.000	22.350.000	22.242.000

Πηγή:Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 9.

Μέσος όρος αεροπορικής και επιβατικής κίνησης κατά χρονολογικό έτος

Χρονολογικό Έτος	Μέσος όρος συνολικών πτήσεων	Μέσος όρος επιβηβασθέντων	Μέσος όρος αποβηβασθέντων
2004	10.476	456.538	450.821
2005	10.338	469.641	464.897
2006	11.013	498.821	493.974
2007	11.340	533.051	504.447
2008	10.932	526.237	521.614
2009	11.736	510.256	506.231
2010	10.996	492.821	489.308
2011	10.519	500.231	495.436
2012	9.815	471.744	468.205
2013	9.625	494.462	491.615
2014	10.647	573.077	570.308