

ΤΑ ΚΡΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η Εξέλιξη και οι Σύγχρονες Προκλήσεις

Εισαγωγή

Στη Κρήτη κατά καιρούς αναπτυχθηκαν έξι (6) αεροδρόμια καταρχήν εξυπηρετώντας στρατιωτικούς σκοπούς. Ορισμένα μάλιστα εξ αυτών έχουν και ιστορία σοβαρών πολεμικών συγκρούσεων με κυριότερη βέβαια αυτή της Μάχης της Κρήτης στο αεροδρόμιο του Μάλεμε στα Χανιά αλλά και αυτό στο Τυμπακι που αποτέλεσε κέντρο ανεφοδιασμού για τα στρατεύματα του Ρομμελ στην Βόρεια Αφρική στον Β, Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτά είναι

- Ο Κρατικός Αερολιμένας του Ηρακλείου – που είναι το δεύτερο μετά την Αθήνα Πολιτικό Αεροδρόμιο της χώρας σε κίνηση και το οποίο διατηρεί σημαντικές εγκαταστάσεις και δραστηριότητες της Πολεμικής μας Αεροπορίας
- Το Κρατικό Αεροδρόμιο των Χανίων (Σούδας) – το δεύτερο της Κρήτης και 5^ο της χώρας σε κίνηση, το οποίο είναι και μια από τις σημαντικότερες επιχειρησιακές βάσεις Πολεμικής Αεροπορίας τόσο για την χώρα όσο και για την Μεσόγειο
- Ο Δημοτικός Αερολιμένας της Σητείας , μικρός αερολιμένας αμιγούς πολιτικής κίνησης
- Το αμιγώς Στρατιωτικό Αεροδρόμιο στο Καστελλι Πεδιάδος , εν ενεργεία σημαντικό επίσης επιχειρησιακό κέντρο της Πολεμικής Αεροπορίας
- Και τα εγκαταλελειμμένα (2) αεροδρόμια – πεδία προσγείωσης/απογείωσης αυτά του Μάλεμε και του Τυμπακιου

Η Παρούσα Κατάσταση & η Εξέλιξη

Στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου (πρώην Ν. Ηρακλείου) :

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου, "Νίκος Καζαντζάκης" (IATA: HER, ICAO: LGIR) είναι το κύριο αεροδρόμιο στο νησί της Κρήτης και το δεύτερο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της χώρας μετά το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Βρίσκεται 5 χλμ περίπου ανατολικά από το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου, κοντά στο Δήμο της Νέας Αλικαρνασσού. Εξυπηρετεί δε και στρατιωτική αεροπορική βάση.

□ Ιστορία

Το αεροδρόμιο λειτούργησε για πρώτη φορά το **Μάρτιο του έτους 1939** σε μια έως τότε αμιγώς γεωργική περιοχή. Το πρώτο αεροσκάφος που μετέφερε επιβάτες στην περιοχή ήταν ένα **Junkers**

Κατά τη διάρκεια του δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου σταμάτησε η λειτουργία του για να επαναλειτουργήσει το φθινόπωρο του **1946** .

Στην αρχή το αεροδρόμιο παρείχε τις απόλυτα βασικές υπηρεσίες, με πρωτόγονες εγκαταστάσεις, που περιορίζονταν σε τρεις υπαίθριες σκηνές, καπνό για τον προσδιορισμό του ανέμου και λάμπες θυέλλης για τον φωτισμό του διαδρόμου.

Το 1947, χτίστηκε ο πρώτος (μικρός) τερματικός σταθμός. Η εταιρία Hellenic Airlines ξεκίνησε εμπορικές πτήσεις το 1948. Εκείνη την εποχή, συνολικά 4.000 άτομα εξυπηρετούνται.

Το έτος 1953 κατασκευάστηκε πλακόστρωτος αεροδιάδρομος με αρχικό μήκος 1.850 μέτρων και με προσανατολισμό ως 09.27.

Το επόμενο σημαντικό έλαβε χώρα το 1954, όταν ένα αεροσκάφος τύπου DC-4 με τέσσερις κινητήρες προσγειώθηκε για πρώτη φορά στο αεροδρόμιο. Σε αυτό το χρόνο το αεροδρόμιο εξυπηρετεί περίπου 18.000 επιβάτες.

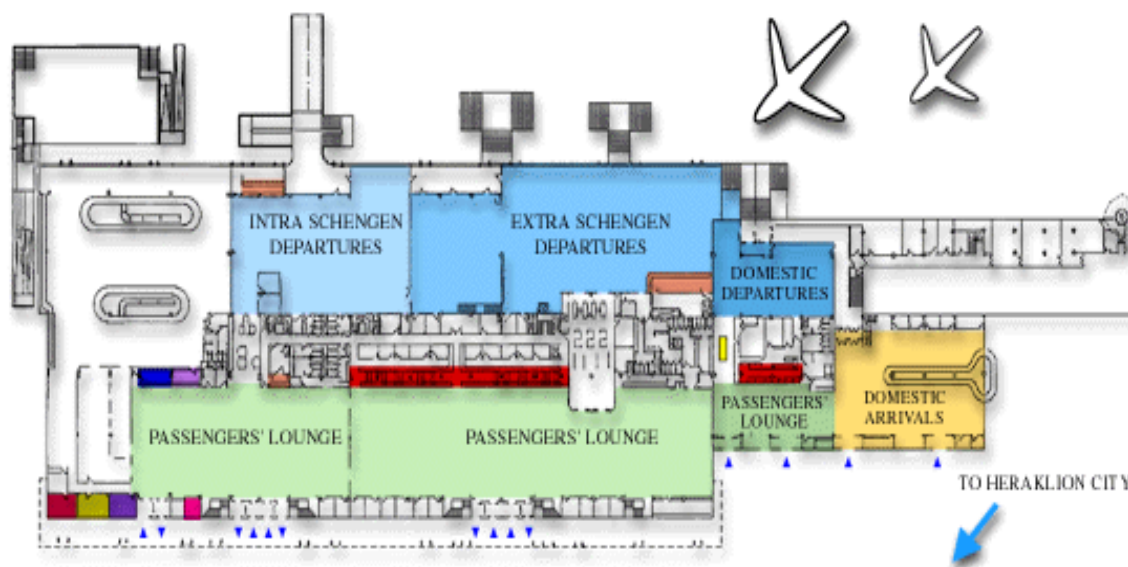
Από το 1957 και μετά, η Ολυμπιακή Αεροπορία χρησιμοποίησε το αεροδρόμιο, χρησιμοποιώντας αεροσκάφη τύπου DC-6 αεροσκάφη.

Από το 1968 έως το 1971 ο διάδρομος επεκτάθηκε σε 2.680 μέτρα και ένας νέος τερματικός σταθμός καθώς και άλλες εγκαταστάσεις κατασκευάστηκαν, δημιουργώντας ουσιαστικά ένα νέο αεροδρόμιο.

Στις 18 Μαρτίου, 1971, η πρώτη πτήση τσάρτερ από το εξωτερικό (British Airways) εξυπηρετήθηκε στο αεροδρόμιο. Το ίδιο το αεροδρόμιο εγκαινιάστηκε επίσημα στις 5 Μαΐου 1972.

□ Σταδιακή ανάπτυξη – Δημόσια Έργα

1973-1975	Κατασκευή υπόστεγων για αεροσκάφη και διαδρόμων εξυπηρέτησης
1988	Εγκαίνια των νέων αιθουσών αναχωρήσεων και αφίξεων εξωτερικού (900 m ²)
1992	Ολοκλήρωση των νέων αιθουσών αφίξεων εξωτερικού
1994	Λειτουργία νέων ξένων αιθουσών αναχωρήσεων (2.000 m ²)
1996	Ολοκλήρωση της επέκτασης του αεροδρομίου από 11.700 m ²
1997	Λειτουργία νέων ξένων αιθουσών αναχωρήσεων (5.000 m ²)
2005	Ολοκλήρωση της επέκτασης του αεροδρομίου 18.985 m ²





□ Περιοχή

Το αεροδρόμιο ‘‘Νίκος Καζαντζάκης’’ είναι το κύριο και πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της Κρήτης, που εξυπηρετεί το Ηράκλειο, τον Άγιο Νικόλαο, τα Μάλλια, τη Χερσόνησος, τη Σταλίδα τη, Ελούντα και άλλα θέρετρα.

□ Το Νέο Αεροδρόμιο στο Καστέλι Πεδιάδος

Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες στο αεροδρόμιο παρατηρείται μεγάλη συμφόρηση. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου είναι σύνηθες φαινόμενο οι επιβάτες να πρέπει περιμένουν στην ουρά για το check-in εκτός του τερματικού σταθμού. Ως εκ τούτου έχει προγραμματιστεί, η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Πεδιάδος. Το έργο αρχικά αναμενόταν να ολοκληρωθεί μέχρι το 2015. Εν τούτοις ακόμη μέχρι σήμερα αναμένεται η σχετική προκήρυξη του .



Το κόστος για αυτό το αεροδρόμιο προϋπολογίζεται στο περίπου 1 δις ευρώ ενώ όταν το νέο αεροδρόμιο τεθεί σε πλήρη λειτουργία, το υφιστάμενο αεροδρόμιο στο Ηράκλειο θα παύσει να λειτουργεί

□ Το Αεροδρόμιο στο Τυμπάκι

Το αεροδρόμιο Τυμπακίου άρχισε να κατασκευάζεται από τους Γερμανούς τον Αύγουστο του 1941 και χρησιμοποιήθηκε κυρίως για την μεταφορά υλικών, τροφίμων και νερού στις επιχειρήσεις της Β. Αφρικής κατά την περίοδο 1941-1944

Οι τύποι αεροσκαφών που χρησιμοποιήθηκαν κατά το χρόνο εκείνο ήταν το Ju 52 και Me 323 για τις μεταφορές, το Ju 88 και 86 για τη βομβιστικές επιθέσεις και και τα Bf 109 ως μαχητικά.

Οι Βρετανικές Δυνάμεις SAS εστάλησαν στο αεροδρόμιο για να πλήξουν τις αποστολές ανεφοδιασμού στην Β. Αφρική. Ανακάλυψαν ωστόσο, ότι όλα τα αεροσκάφη είχαν ανασταλεί λόγω αεροπορικών επιδρομών από την Αίγυπτο και η βάση εγκαταλείφθηκε.

διάδρομος: 09.27 - 2713x35m/9105x102ft - ασφάλτου
διαδρόμου: 16/34 - 1650x35/5400x102feet - σκυροδέματος (ΚΛΕΙΣΤΟ)



Μετά τον πόλεμο το αεροδρόμιο χρησιμοποιήθηκε ως ελληνική στρατιωτική βάση. Το 1973 άρχισε η κατασκευή έργων υποδομής για την μετατροπή του αεροδρομίου σε εκπαιδευτικό πεδίο βολής τα οποία έλαβαν τέλος το Σεπτέμβριο του 1979.

Από το 1986 και κατά τους θερινούς μήνες, στις εγκαταστάσεις της Μονάδος λειτουργεί θέρετρο Αξιωματικών - Υπαξιωματικών και Πολιτικού Προσωπικού το οποίο μετονομάστηκε από το **1992** σε ΚΕΔΑ Τυμπακίου.

Τον Απρίλιο του 2006 δημοσιεύθηκε στον τοπικό Τύπο ότι η αποστρατικοποίηση του αεροδρομίου είχε ξεκινήσει. Τον Αύγουστο του 2006 δόθηκε «πράσινο φως» για την αποστρατικοποίηση. Η απόφαση αυτή ανακλήθηκε σύντομα αν και έκτοτε εκκρεμεί η απόφαση για τη μετατροπή της περιοχής σε «ζώνη ελεύθερου εμπορίου».

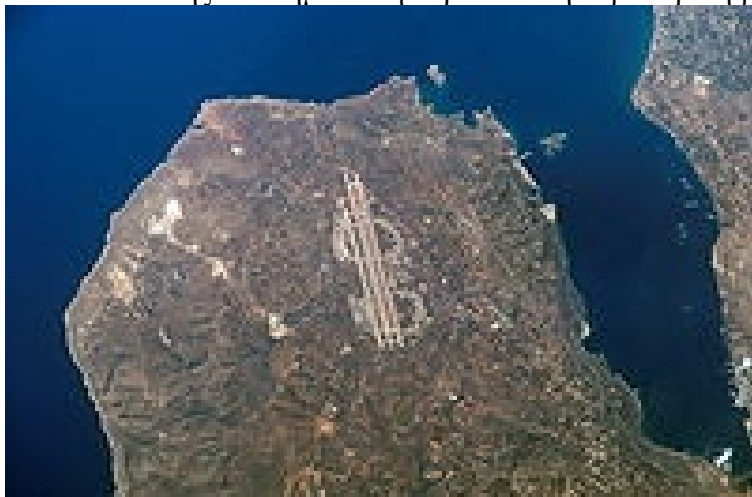
Η περιοχή προτάθηκε για φωτοβολταϊκή εγκατάσταση, αλλά οι τοπικοί αγρότες διαδήλωσαν ενάντια στην πρόταση, υποστηρίζοντας ότι η περιοχή είναι καταλληλότερη για αγροτικές καλλιέργειες.

Η απόφαση σχετικά με το θέμα εξακολουθεί να εκκρεμεί, αλλά με δεδομένη την ελληνική οικονομική κατάσταση το 2013, η απόφαση δεν αναμένεται σύντομα.

Εν τω μεταξύ, το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται για τις πτήσεις με ανεμόπτερο και αγώνες αυτοκινήτων.

Στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων (πρώην Ν. Χανίων) :

Το **Διεθνές Αεροδρόμιο Χανίων "Ιωάννης Δασκαλογιάννης"** (IATA: CHQ, ICAO: LGSA) είναι ένα διεθνές αεροδρόμιο που βρίσκεται κοντά στο λιμάνι της Σούδας, σε απόσταση 14 χιλιόμετρα (8.7 mi) από την πόλη των Χανίων. Επιπλέον, αποτελεί πύλη στη δυτική Κρήτη για ένα αυξανόμενο αριθμό των τουριστών και αποτελεί επίσης και σημαντική στρατιωτική αεροπορική βάση



Η βάση της πολιτικής αεροπορίας για τη δυτική Κρήτη δεν ήταν πάντα στην τρέχουσα θέση. Αρχικά βρισκόταν **στο αεροδρόμιο του Μάλεμε** όπου εξυπηρετούσε πολιτικές πτήσεις μέχρι το **1959**, και που χρονολογείται από το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου.

Το (Στρατιωτικό) αεροδρόμιο του Μάλεμε κατασκευάστηκε από τον Βρετανικό Στρατό, λίγο πριν τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Όταν ο πόλεμος τελείωσε, η εγκατάσταση χρησιμοποιήθηκε ως το κύριο δημόσιο αεροδρόμιο των Χανίων.



Το **1959**, η δραστηριότητα αυτή μεταφέρθηκε στο **στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας**.

Το **1967** πραγματοποιήθηκε η κατασκευή του πρώτου τερματικού σταθμού επιβατών και χώρος στάθμευσης για δύο αεροσκάφη.

Το **1974**, το αεροδρόμιο άρχισε επίσης να εξυπηρετεί διεθνείς πτήσεις. Λόγω της ανεπαρκούς λειτουργικής ικανότητας, υπήρχε η ανάγκη για ένα νέο κτίριο του τερματικού σταθμού.

Τελικά, το **1996**, ο νέος τερματικός σταθμός ήταν έτοιμος, επιφάνειας **14.650 m²**, με 6 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Έχει μια ικανότητα εξυπηρέτησης 1,35 εκατ. Επιβατών ετησίως.

Διαθέτει ένα διάδρομο προσανατολισμού 11/29 και μήκους 3347 m



Το **2000**, ονομάστηκε επισήμως **Ιωάννης Δασκαλογιάννης**.

Το αεροδρόμιο επίσης χρησιμοποιούνται ευρέως από την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία.

Το αεροδρόμιο είναι εύκολα προσβάσιμο με το αυτοκίνητο μέσω του κύριου οδικού δικτύου. Η πόλη των Χανίων απέχει περίπου **20 λεπτά με το αυτοκίνητο**.

Στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου (πρώην Ν. Λασιθίου) :

Ο Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας (IATA: JSH, ICAO: LGST) είναι ένα μικρό αεροδρόμιο στην περιοχή του Δήμου Σητείας, στο ανατολικό τμήμα της Κρήτης. Η εγκατάσταση εξυπηρετεί την πόλη της Σητείας. Το αεροδρόμιο βρίσκεται 1 χλμ βόρεια / βορειοδυτικά του κέντρου της πόλης.

Το Αεροδρόμιο της Σητείας άρχισε να λειτουργεί στις **7 Ιουνίου του 1984**, όταν το πρώτο αεροσκάφος προσγειώθηκε σε αυτό. Επρόκειτο για ένα Dornier SX-BHF της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε μια δοκιμαστική πτήση.

Το αεροδρόμιο άνοιξε επίσημα 2 ημέρες αργότερα, στις **9 Ιουνίου του 1984**.

Το επίσημο όνομά είναι Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας, Στις 10:30 την ίδια ημέρα, προσγειώθηκε η πρώτη επίσημη πτήση, OAL 7001

Στις 13 Ιουνίου, έφτασε η πρώτη πτήση από τη Ρόδο, ακολουθούμενη από μια πτήση από το γειτονικό νησί της Καρπάθου την επόμενη μέρα.

Στις 20 Μαΐου 1993, οι υπηρεσίες του αεροδρομίου μετεγκαταστάθηκαν σε ένα νεόκτιστο κτίριο Αεροσταθμού και Πύργου Ελέγχου.

Οι νέες εγκαταστάσεις του Αεροσταθμού καλύπτουν έκταση 550 m².

Ένας νέος διάδρομος, με προσανατολισμό **23/05** και με **μήκος 2074 μέτρα** ολοκληρώθηκε τον **Μάιο του 2003**.

Επίσης, έχουν κατασκευαστεί 3 νέες λωρίδες κυκλοφορίας και 2 νέες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Επιπλέον, το παλιό κτίριο του τερματικού σταθμού έχει αντικατασταθεί από μια προσωρινή κατασκευή, που καλύπτει μια έκταση 1.000 m².

Οι Σύγχρονες Προκλήσεις

Σύμφωνα τώρα με την νέα “ **Εθνική Πολιτική για τα Αεροδρόμια** ” που ανακοινώθηκε επίσημα στις αρχές Οκτωβρίου του περασμένου χρόνου, μπήκε στο στάδιο υλοποίησης από το ΤΑΙΠΕΔ την 01.4.2013 με την “Πρόσκληση για την Υποβολή Εκδήλωση Ενδιαφέροντος για την Παροχή Υπηρεσιών σε σχέση με την Λειτουργία και Συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου”.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, **20 + 1 περιφερειακά αεροδρόμια** από τα **39** ενεργά της χώρας και **με εξαίρεση** τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τον Αερολιμένα **Ηρακλείου**, πρόκειται να παραχωρηθούν για εκμετάλλευση σε ιδιώτες, χωρισμένα σε **δύο ομάδες με 7 αεροδρόμια συν 3 προαιρετικά**.

Ο χρόνος παραχώρησης ορίστηκε στα 30 έτη, με δυνατότητα επέκτασης κατά 10 επιπλέον έτη και με καταληκτική ημερομηνία υποβολής του σχετικού φακέλου στις 17.5.2013.

Πιο συγκεκριμένα :

Στην **Ομάδα Α** περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, **Χανίων**, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Ακτίου, Καβάλας (με κίνηση, το 2011, **9,5 εκατ. επιβάτες** η **24.2 %** επί του συνόλου) και επιπλέον σαν ορτίον αυτά της Αλεξανδρούπολης, Καλαμάτας και Αράξου

Η **Ομάδα Β** αποτελείται από τα αεροδρόμια της Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σάμου, Σκιάθου (με κίνηση το 2011, **8,5 εκατ. επιβάτες** η **21.6 %** επί του συνόλου) και επιπλέον σαν ορτίον αυτά της Χίου, Καρπάθου και Λήμνου.

Επιπλέον, και στις δύο ομάδες θα μπορεί να ενταχθεί το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου.

Το μερίδιο αγοράς της κάθε ομάδας ανέρχεται στο 23% της συνολικής κίνησης των ελληνικών αεροδρομίων το 2011, με τον ΔΑΑ (**37 %**) και το **Ηράκλειο (13.5%)** να καλύπτουν το 50,5% και ένα ελάχιστο υπόλοιπο περίπου **1%** (*κυρίως άγονες γραμμές*) να παραμένει στο **Ελληνικό Δημόσιο υπό μορφή Ανωνύμου Εταιρίας** που όμως μέσω διαδικασιών Σύμπραξης Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) μπορεί να συνάψει **management contract** με Ιδιώτη Φορέα Λειτουργίας (εδώ περιλαμβάνεται και το Δημοτικό Αεροδρόμιο της **Σητείας**) .

Με δεδομένη την εκκρεμότητα της ανάπτυξης του μεγάλου αεροδρομίου της Κρήτης στο Καστέλι με ομοίως την μέθοδο της αυτοχρημα-τοδοτήσης βλέπουμε να διαμορφώνεται στην Ελλάδα ένα σκηνικό **5** εταιρικών , ιδιωτικών *επενδυτικών* (;) σχημάτων

Για το μέγεθος της Ελληνικής Αγοράς πιστεύουμε ότι μάλλον είναι ένας υπερβολικά μεγάλος αριθμός .

Τώρα για την Κρήτη φαίνεται ότι προβλέπεται να **διαγωνιστούν** (δεν νομίζω ότι πρόκειται για υγιή ανταγωνισμό ...) **τρία (3)** εταιρικά σχήματα .

- **Αυτό της Ομάδας Α** (με το Αεροδρόμιο των **Χανίων**) ,
- Αυτό του **Αεροδρομίου του Καστελιού** (όποτε και εφόσον προχωρήσει η ιδιωτική επένδυση) καθώς και
- Αυτό της Δημόσιας εταιρείας (με το Αεροδρόμιο της Σητείας) .

Ειδικά ως προς το Νέο Αεροδρόμιο της Κρήτης (Ηρακλείου) στο **Καστέλι** Πεδιάδος των 8 - 10.000.000 περίπου επιβατών **πριν από 7 περίπου χρόνια** σημειώναμε σχολιάζοντας το ΕΣΠΑ/ ΕΠΕΠ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Προσπελασιμότητας) :

« ... Ανακοινώθηκε από δυο κυβερνήσεις (φθάσαμε αισίως τις τέσσερις) και έκτοτε έχει σχεδόν εξαφανισθεί. Θα μπορούσε φιλόδοξα το σχήμα να επεκταθεί κατά το **Κυπριακό πρότυπο** και στα υπόλοιπα Α/Δ της Κρήτης (Χανίων & Σητείας) ως **Κρητικά Αεροδρόμια Α.Ε.**

Αντ' αυτού το ΕΠΕΠ εξαντλεί τις δυνατότητες του σε "αποσπασματικές βελτιώσεις και αναβαθμίσεις" (αναγκαίες ούτως η άλλως) στα Α/Δ Χανίων & Ηρακλείου... ».

Δηλαδή πέρα από το γεγονός ότι αντιλαμβανόμεθα ως αναγκαία την προσφυγή στις συμβάσεις παραχώρησης ως μόνη αποτελεσματική μέθοδο αναβάθμισης και ανάπτυξης των αεροδρομίων της Κρήτης και κυρίως ανάπτυξης του Κρητικού Τουρισμού, εκτιμούσαμε ότι για ένα Τουρισμό ομοιόμορφα και αειφόρα κατανομημένου στο νησί υπήρχε η αναγκαιότητα για ένα ενιαίο εταιρικό αεροδρομικό Φορέα (με συμμετοχή πέραν του Επενδυτή που οφείλει να είναι **φασικά καθοριστική και διευθύνουσα** - γιατί όχι - της Κρητικής Αυτοδιοίκησης και κυρίως των Τουριστικών φορέων) με ευθύνη όλη την Αεροπορική και Τουριστική Κρήτη σε συνδυασμό με την ανάπτυξη (όχι όμως κατά τμήματα αλλά συνολικά) των οδικών αξόνων ΒΟΑΚ & ΝΟΑΚ (αλήθεια τι γίνεται με αυτούς) .

Αντί γι' αυτό σχεδιάσαμε με έντονη την τοπικιστική και μικροπολιτική παρέμβαση ένα σπάταλο και άσκοπο υπερδιαστασιοποιημένο έργο , απογυμνωμένο από μη αεροδρομιακά έσοδα και με **αμφίβολη προοπτική εκδήλωσης ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος** .

Τούτο άλλωστε έχει δηλωθεί πολύ έντονα και από τους ενδεχόμενους επενδυτές

(**Για να γίνει εφικτή η επένδυση συμπεριλάβετε στο σχήμα και τα αεροδρόμια Χανίων και Σητείας**) .

Πέραν αυτών το Αεροδρόμιο των **Χανίων** αποκρατικοποιούμενο , παρά την επιφυλακτικότητα των τοπικών Αρχών, εμφανίζει τεράστιες δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης .

- Ήδη κατεκυρώθη η επέκταση του Αεροσταθμού περίπου 90 εκατ. ευρώ ,
- Έχει επιλέξει εκεί ως βάση της, η μεγαλύτερη Low Cost αεροπορική εταιρεία **Ryan Air** με ένα μεγάλο δίκτυο γραμμών προς όλη την Ευρώπη, όπως φαίνεται και στους σχετικούς πίνακες
- Με σύγχρονο ανασχεδιασμό (master plan) του αεροδρομίου από τον επενδυτή (που θα υποχρεωθεί να υποβάλλει) και με βάση αυτόν επέκταση των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών και εγκατάσταση Πολιτικού (ΥΠΑ) Πύργου Έλεγχου της Εναέριας Κυκλοφορίας η συνολική χωρητικότητα του αεροδρομίου μπορεί να αυξηθεί εντυπωσιακά
- Καθώς και με σημαντική άνεση χωρικής επέκτασης και βελτίωσης των εν γένει υπηρεσιών και λοιπών οικονομικών δραστηριοτήτων,

είναι βέβαιο ότι ο νέος διαχειριστής/ επενδυτής του Α/Δ των Χανίων θα "**κτυπήσει**" **άσχημα** την προοπτική του Νέου Αεροδρομίου του Καστελιού τόσο ως προς την

κίνηση όσο και συνακόλουθα την περιοχή τουριστικής του εμβέλειας (catchment area) **καθιστώντας αμφίβολη την επενδυτική του ελκυστικότητα**, ενώ μέχρι τότε το "Νίκος Καζαντζάκης" θα ασφυκτιά τλαιπωρώντας επιβάτες και αεροπορικές εταιρείες .

Ενδεχόμενα να υπάρχει ισχυρός αντίλογος ότι είναι εξαιρετικά σύνθετη διαδικασία η μίξη μιας αμιγούς αποκρατικοποίησης με ένα μεγάλο αυτοχρηματοδοτούμενο έργο , όμως πιστεύουμε ότι μπορούσαν να βρεθούν λύσεις.

Ενδεχόμενα να υπάρχει και η προσδοκία καταβολής αρχικού τιμήματος σημαντικού (;) από την καθαρή αποκρατικοποίηση ως πολιτική προτεραιότητα για την μείωση του δημόσιου χρέους

Εντούτοις εμείς εξακολουθούμε να υποστηρίζουμε μεν ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις με συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν σχεδόν μονόδρομο για την ανάπτυξη των υποδομών καθώς και σημαντικός παράγοντας για την εν γένει ανάκαμψη της οικονομίας μας αλλά ταυτόχρονα και ειδικότερα για το νησί μας να επιθυμούμε συνολική ισόρροπη ανάπτυξη χωρίς τοπικισμούς διαγκωνισμούς και διαιρέσεις .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Για τους Αερολιμένες

- Ηρακλείου
- Χανίων
- Σητείας

**Δίκτυα Αερογραμμών και Προορισμών
Κίνησης Εσωτερικού & Διεθνούς**

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ :

□ ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ & ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

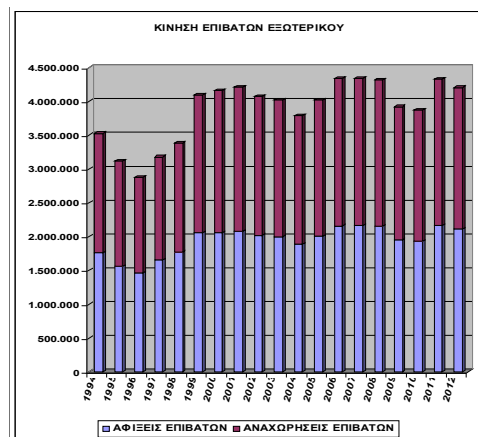
Τακτικές Πτήσεις

Aegean Airlines	Αθήνα, Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη Θεσσαλονίκη Βρυξέλλες, Μόσχα, Κωνσταντινούπολη, Μόναχο, Παρίσι-Charles de Gaulle, Αγία Πετρούπολη, Τελ Αβίβ-Ben Gurion
Aeroflot	Μόσχα, Αγία Πετρούπολη
Aeolian Airlines	Αθήνα
Air Berlin	Βασιλεία, Βερολίνο, Δρέσδη, Ντίσελντορφ, Αμβούργο, Λειψία / Halle, Μόναχο, Νυρεμβέργη, Ζυρίχη
Air Méditerranée	Μπορντό, Λυών, Μασσαλία, Νάντη, Παρίσι-Charles de Gaulle, Τουλούζ
Air One	Milan-Malpensa
Austrian Airlines	Βιέννη
Belle Air	Τίρανα
Kondor	Βερολίνο-Schönefeld, Φρανκφούρτη, Αμβούργο, Αννόβερο, Λειψία / Halle, Μόναχο, Paderborn / Lippstadt, Στουτγκάρδη
Corendon Dutch Airlines	Άμστερνταμ
Cyprus Airways	Αθήνα (τελειώνει πρώτης Ιουλίου, 2013) Λάρνακα, Θεσσαλονίκη, Ρόδο
EasyJet	Βερολίνο-Schönefeld, Μπρίστολ, Λονδίνο Gatwick, Λονδίνο Λούτον, Μάντσεστερ, Μιλάνο-Malpensa, Παρίσι-Charles de Gaulle, Ρώμη- Fiumicino, Γενεύη
Edelweiss Air	Γενεύη, Ζυρίχη
Lines Swiss Intern. Air	Γενεύη
Germania	Βρέμη
Germanwings	Βερολίνο-Tegel, Κολωνία / Βόννη, Αμβούργο, Αννόβερο, Στουτγκάρδη
Helvetic Airways	Βέρνη
Iberia	Μαδρίτη
Israir Airlines	Τελ Αβίβ-Ben Gurion
Jetairfly	Βρυξέλλες
Jet2.com	East Midlands, Γλασκώβη, Μάντσεστερ, Λιντς / Μπράντφορντ, Newcastle upon Tyne
Meridiana	Μπολόνια, Τορίνο, Βερόνα
Mistral Air	Νάπολη (ξεκινά 3 Ιουλ 2013)
Monarch	Birmingham, Leeds / Bradford, Λονδίνο Gatwick, Μάντσεστερ
Niki	Graz, Linz, Σάλτσμπουργκ, Βιέννη
Norwegian Shuttle Air	Κοπεγχάγη, Όσλο
Olympic Air	Αθήνα, Σαντορίνη
Sky Express	Αθήνα, Ικαρία, Κω, Κύθηρα, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σητεία
SmartWings	Μπρατισλάβα, Μπρνο, Βουδαπέστη, Πράγα
Thomas Cook	Μπέρμιγχαμ, Κάρντιφ, , Γλασκώβη, East Midlands, Λονδίνο-Luton, Λονδίνο-Gatwick, Μάντσεστερ, Newcastle Tyne
Thomson Airways	Μπέλφαστ-International, Μπέρμιγχαμ, Κάρντιφ, Δουβλίνο, Γλασκώβη East Midlands, Λονδίνο Gatwick, Λονδίνο Stansted, Μάντσεστερ, Νιουκάστλ
Transaero Airlines	Μόσχα-Domodedovo, Μόσχα-Vnukovo, Αγία Πετρούπολη
Transavia.com	Άμστερνταμ, Groningen, Eindhoven, Μάαστριχτ, Ρότερνταμ
Transavia.com France	Λυόν, Nantes, Παρίσι-Orly
TUIfly	Βασιλεία / Mulhouse, Κολωνία / Βόννη, Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη, Αμβούργο, Αννόβερο, Καρλσρούη / Μπάντεν-Μπάντεν, Λειψία / Halle, Μόναχο, Νυρεμβέργη, Zweibrücken
Ural Airlines	Αικατερινούπολη
Vueling	Βαρκελώνη
Wizz Air	Βουδαπέστη
Θερινές εποχιακές ναυλωμένες πτήσεις (Charters)	

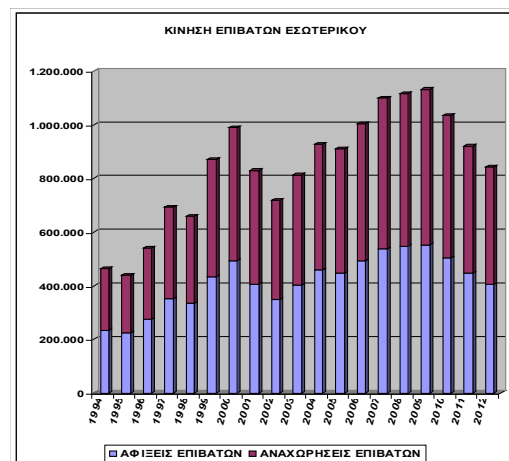
Αερογραμμές	Προορισμοί
Adria Airways	Ljubljana
Aeroflot	Vladivostok
Aegean Airlines	Βασιλεία / Mulhouse, Βουκουρέστι-Henri Coandă, Μπολόνια, Μπορντό, Deauville, East Midlands, Γλασκώβη Graz, Linz, Λυόν, Καζάν, Μασσαλία, Μετς / Νανσύ, Nantes, Newcastle (ξεκινά 30ης Ιουλίου, 2013), Rostov-on-Don, Timișoara, Βαρσοβία Chopin, Βερόνα, Βιέννη, Ερεβάν (ξεκινά 12 του Ιουλίου 2013)
airBaltic	Ρίγα
Air Bucharest	Βουκουρέστι, Ιάσιο
Air Italy	Τορίνο
AlbaStar	Μιλάνο-Malpensa
Alitalia	Μπολόνια, Ρώμη-Fiumicino
Arkia Israel Airlines	Τελ Αβίβ-Ben Gurion
Austrian Airlines	Γκρατς, Ίνσμπρουκ
Bingo Airways	Βαρσοβία Chopin
BlueBird Airways	Κωνσταντινούπολη-Sabiha Gökçen, Μόσχα-Vnukovo, Ufa, Αγία Πετρούπολη, Τελ Αβίβ-Ben Gurion
Blue Panorama Airlines	Μπολόνια, Μιλάνο-Malpensa
Bulgaria Air	Σόφια
Carpatair	Τιμίζοαρα
Enter Air	Bydgoszcz, Κατοβίτσε, Λοτζ, Πόζναν, Βαρσοβία Chopin
Europe Airpost	Paris-Charles de Gaulle
Finnair	Ελσίνκι
Germania	Μάντσεστερ
Hamburg Airways	Δρέσδη, Φριντρισχάφεν, Münster / Osnabrück
Holidays Czech Airlines	Μπρνο, Οστράβα, Πράγα
Israir Airlines	Τελ Αβίβ-Ben Gurion
Jat Airways	Βελιγράδι
Jetairfly	Λιέγη, Λιλ, Οστάνδη / Μπριζ
Livingston	Μιλάνο-Malpensa
Charters LOT	Βαρσοβία Chopin
Meridiana fly	Βερόνα
Neos	Milan-Malpensa, Τορίνο, Βερόνα
NordStar	Μόσχα-Domodedovo, Norilsk [10]
Nordwind Airlines	Barnaul, Ιρκούτσκ, Νοβοσιμπίρσκ, Κρασνογιάρσκ-Yemelyanovo
NOVAIR	Stockholm-Arlanda
Orbest Orizonia Airlines	Μαδρίτη
Orenair	Μόσχα-Domodedovo, Nizhny Novgorod, Perm, Rostov-on-Don, Αγία Πετρούπολη, Αικατερινούπολη
Polet Airlines	Voronezh
Samair	Μπρατισλάβα
Small Planet Airlines	Βουδαπέστη, Λονδίνο-Gatwick, Μιλάνο-Malpensa, Βύλιους, Βαρσοβία Chopin
SmartLynx Airlines	Ρίγα
SprintAir	Wroclaw
Sun d'Or	Τελ Αβίβ-Ben Gurion
TAROM	Βουκουρέστι-Henri Coandă
Trawel Fly	Μιλάνο-Μπέργκαμο
Travel Service	Βουδαπέστη, Δουβλίνο, Πόζναν, Πράγα, Βαρσοβία Chopin
TUIfly Nordic	Ελσίνκι
Ukraine Int. Airlines	Ντόνετσκ, Χάρκοβο, Κίεβο-Boryspil, Lviv, Οδησσός
Volotea	Venice-Marco Polo
XL Airways France	Λυόν, Παρίσι-Charles de Gaulle

□ ΚΙΝΗΣΗ

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.
1994	5.565	234.655	229.642	4.371	419
1995	5.503	223.649	215.067	4.312	515
1996	7.137	274.682	265.003	3.536	411
1997	9.542	351.085	342.985	3.485	538
1998	10.222	334.247	326.077	3.552	535
1999	14.360	434.343	436.757	3.522	580
2000	14.920	494.317	495.079	3.848	629
2001	13.433	406.885	423.563	2.544	445
2002	11.045	348.053	369.881	2.665	523
2003	13.660	403.032	410.025	3.763	564
2004	14.225	458.373	468.323	2.608	641
2005	12.553	448.461	462.746	2.158	440
2006	15.143	493.760	510.463	2.061	500
2007	16.801	537.718	561.478	2.563	494
2008	16.882	547.484	568.439	2.205	472
2009	18.859	553.679	578.455	1.499	405
2010	16.263	504.633	530.860	1.399	327
2011	14.971	447.279	473.357	1.255	265
2012	12.538	405.104	437.104	261	71



ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧΩΡ.
1994	24.135	1.765.201	1.764.943	1	1
1995	21.033	1.559.204	1.561.223	0	0
1996	17.870	1.466.519	1.405.679	10	1
1997	21.312	1.657.569	1.520.810	29	4
1998	22.994	1.768.675	1.615.382	10	0
1999	26.543	2.062.738	2.031.129	3	2
2000	26.291	2.058.233	2.103.008	11	10
2001	25.857	2.083.909	2.132.369	4	3
2002	25.599	2.022.733	2.051.062	11	7
2003	25.863	2.001.590	2.018.860	18	3
2004	23.945	1.886.607	1.899.205	2	2
2005	25.713	2.003.643	2.018.061	1	1
2006	28.597	2.159.452	2.181.977	0	0
2007	29.211	2.162.769	2.176.404	0	0
2008	28.398	2.154.010	2.167.135	0	0
2009	25.983	1.952.074	1.968.632	15	9
2010	26.133	1.930.155	1.941.689	17	12
2011	29.549	2.161.577	2.164.794	10	17
2012	28.318	2.113.501	2.095.787	0	1



ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ :

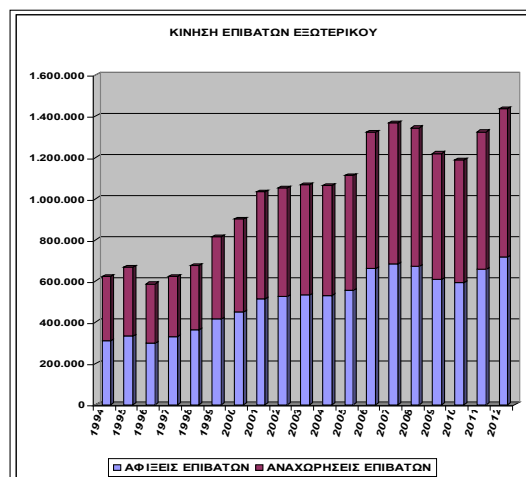
□ ΔΚΤΥΟ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ & ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

Τακτικές [Ετήσιες & Εποχικές (S)] & Ναυλωμένες (Ch) Πτήσεις

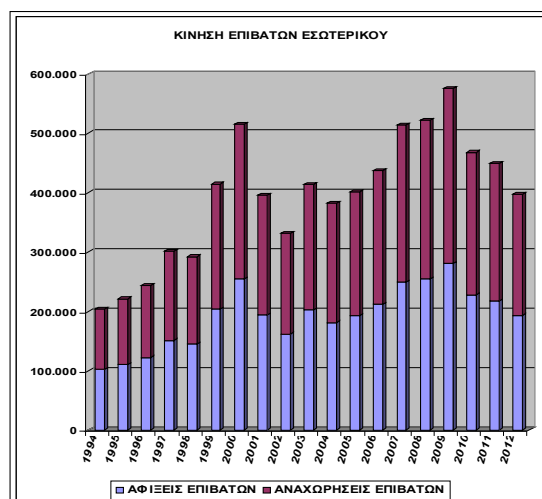
Αερογραμμές	Προορισμοί
Aegean Airlines:	Αθήνα, Μόναχο, Θεσσαλονίκη (S): Γκέτεμποργκ-Landvetter, Luleå, Oulu, Umea
Astra Airlines	(S): Θεσσαλονίκη
Austrian Airlines/ Tyrolean Airways)	(S): Graz, Linz, Vienna
Condor	(S): Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη, Μόναχο
easy Jet	(S): Λονδίνο-Gatwick
Finnair	(S): Ελσίνκι
Jet Time	(S/Ch): Billund
Jetairfly	Βρυξέλλες
Monarch Airlines	(S): Μπέρμιγγαμ, Λονδίνο Gatwick, Μάντσεστερ
Niki	(S): Βιέννη
Norwegian Air Shuttle	(S): Μπέργκεν, Κοπεγχάγη, Ελσίνκι, Όσλο Gardermoen (S/Ch): Bergen, Bodø, Stavanger, Stockholm-Arlanda, Τρόμσο, Τρόντχαϊμ
Novair	(S/Ch): Oslo-Gardermoen
Olympic Air	Αθήνα
Primera Air	(S/Ch): Aarhus, Billund, Oslo-Gardermoen, Ρεύκιαβικ
Ryanair	Αϊντχόφεν, Πάφος, Θεσσαλονίκη (S): Μπέργκαμο, Μπιλουντ, Μπολόνια, Βρέμη, Μπριστολ, Καρλόι, East Midlands, Hahn, Κατοβίτσε, Λιντς / Bradford, Λονδίνο-Stansted, Μασσαλία, Μέμινγκεν, Moss, Πίζα, Πρεστγουκ, Ρώμη-Ciampino, Στοκχόλμη-Skavsta, Τρεβίζο, Βίλνιους , Βαρσοβία-Modlin, Weeze, Βρότσλαβ
Scandinavian Airlines	(S/Ch): BergenBodø, Χάουγκεσουντ, Κρίστιανσαντ, Όσλο-Gardermoen, Τρόμσο, Τρόντχαϊμ
Small Planet Airlines	(S/Ch): Μάντσεστερ
SmartWings	(S): Οστράβα, Πράγα
Thomas Cook Airlines Belgium	(S/Ch): Βρυξέλλες
Thomas Cook Airlines Scandinavia	(S/Ch): Μπέργκεν Oslo-Gardermoen, Τρόντχαϊμ
Thomson Airways	(S/Ch): Λονδίνο-Gatwick, Μάντσεστερ
Transaero Airlines	(S/Ch): Μόσχα-Domodedovo, Αγία Πετρούπολη
Transavia.com	(S): Άμστερνταμ
Transavia.com Γαλλία	(S): Παρίσι-Orly
Travel Service Airlines	(S/Ch): Μπρνο
TUIfly Nordic	(S/Ch): Μπιλμπουντ

□ ΚΙΝΗΣΗ

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ. σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.
1994	2.409	102.386	101.974	2.552	125
1995	2.770	110.777	110.133	2.260	118
1996	2.815	122.136	122.010	1.724	102
1997	3.543	151.231	150.240	1.725	98
1998	4.018	145.216	147.288	1.531	87
1999	6.700	203.598	210.831	1.735	68
2000	7.563	254.231	260.862	2.151	52
2001	6.717	194.480	201.384	2.277	78
2002	5.121	162.173	169.348	2.127	48
2003	7.182	202.107	211.434	1.943	32
2004	6.423	181.122	201.102	1.731	13
2005	6.211	193.179	207.962	1.927	22
2006	6.458	212.376	225.027	1.715	14
2007	7.154	248.906	265.412	1.682	10
2008	6.864	254.659	267.999	1.883	15
2009	8.560	280.717	294.970	1.328	13
2010	6.417	227.956	240.323	1.171	15
2011	5.591	217.817	231.394	921	9
2012	4.943	193.565	204.096	599	44



ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ. σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.
1994	3.924	311.007	310.979	0	0
1995	4.533	334.118	335.398	0	0
1996	3.825	299.346	287.760	0	0
1997	4.154	331.475	291.214	1	0
1998	4.587	362.033	314.654	0	0
1999	5.061	417.136	398.909	0	0
2000	5.449	450.258	451.452	0	0
2001	6.214	514.495	518.623	0	0
2002	6.705	524.740	528.318	0	0
2003	6.792	532.208	533.904	1	5
2004	6.791	531.277	532.876	1	0
2005	6.849	555.647	555.981	23	12
2006	8.302	660.904	662.652	0	0
2007	8.276	683.669	684.847	2	0
2008	8.342	671.477	672.446	19	0
2009	7.454	608.693	611.086	4	0
2010	7.435	593.228	593.357	1	5
2011	8.325	656.791	668.706	0	47
2012	9.177	717.249	718.064	0	0



ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ :

□ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ & ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

Astra Airlines	Αθήνα (PSO)
Olympic Air	Κάρπαθος (PSO), Κάσος (PSO), Ρόδος (PSO)
Sky Express	Αλεξανδρούπολη (PSO), Ηράκλειο, Πρέβεζα / Λευκάδα (PSO)

□ **ΚΙΝΗΣΗ**

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ.ΤΑ σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.
1996	378	1.807	1.728	0	0
1997	336	1.512	1.758	0	0
1998	218	1.489	1.711	0	0
1999	126	839	918	0	0
2000	118	799	891	0	0
2001	93	847	1.098	0	0
2002	42	702	1.060	0	0
2003	666	6.194	6.950	2	0
2004	411	7.662	9.069	0	0
2005	781	9.032	10.251	0	0
2006	940	11.109	11.793	0	0
2007	1.804	17.566	17.652	0	3
2008	1.764	20.000	19.711	0	9
2009	1.714	18.916	19.279	0	13
2010	1.805	19.136	19.723	0	5
2011	1.786	19.029	20.575	0	13
2012	1.978	16.617	18.107	0	1

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ. σε τον	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1996	0	0	0	0	0
1997	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	0	0
1999	0	0	0	0	0
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0
2004	1	17	0	0	0
2005	1	41	0	0	0
2006	0	0	0	0	0
2007	2	0	14	0	0
2008	2	5	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0
2012	46	1.282	1.075	0	0

