



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

**Η συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην
ελληνική οικονομία**

Νοέμβριος 2018

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανakλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του IOBE.

Η μελέτη εκπονήθηκε από τους Ν. Παρατσιώκα και S. Danchev, υπό τον συντονισμό του Γενικού Διευθυντή του IOBE, Καθηγητή Ν. Βέττα. Οι ερευνητές επιθυμούν να ευχαριστήσουν τον Αλέξανδρο Μουστάκα, ερευνητικό συνεργάτη του IOBE, για τη συνεισφορά του στην ανάπτυξη του πολύ-περιφερειακού υποδείγματος εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας. Κάθε λάθος ή παράλειψη βαρύνει αποκλειστικά τους συγγραφείς.

Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) είναι ιδιωτικός, μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής, ερευνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1975 με δύο σκοπούς: αφενός να προωθεί την επιστημονική έρευνα για τα τρέχοντα και αναδυόμενα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου να παρέχει αντικειμενική πληροφόρηση και να διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες είναι χρήσιμες στη διαμόρφωση πολιτικής.

Copyright © 2018 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιοδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

Τηλ.: 210 9211200-10, Fax: 210 9228130 & 210 9233977

E-mail: iobe@iobe.gr - URL: <http://www.iobe.gr>

Περιεχόμενα

Περίληψη	7
1 Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και οι δραστηριότητες του	11
1.1 Εισαγωγή	11
1.2 Αντικείμενο της μελέτης	12
1.3 Δομή της μελέτης	13
2 Η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών	15
2.1 Επιβατική κίνηση	15
2.1.1 Επιβατική κίνηση εσωτερικού ανά προορισμό	17
2.1.2 Επιβατική κίνηση εξωτερικού ανά γεωγραφική περιοχή	18
2.2 Συγκριτικά στοιχεία με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας	20
2.3 Διεθνείς συγκρίσεις	23
3 Η οικονομική συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ	27
3.1 Εισαγωγή	27
3.2 Η εταιρία διαχείρισης του αεροδρομίου	28
3.3 Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ στην οικονομία	29
3.3.1 Πολλαπλασιαστές της επίδρασης του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ	33
3.4 Οικονομικές επιδράσεις ανά φορέα του οικοσυστήματος ΔΑΑ	35
3.5 Η επίδραση του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ σε τοπικό επίπεδο	37
3.6 Παράρτημα	39
3.6.1 Επισκόπηση μεθοδολογίας	39
3.6.2 Πολύ-περιφερειακοί πίνακες Εισροών-Εκροών	41
3.6.3 Υπολογισμός οικονομικών επιδράσεων	43
4 Ευρύτερες επιδράσεις από την λειτουργία του ΔΑΑ	45
4.1 Εισαγωγή	45
4.2 Ξένοι επισκέπτες στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών	46
4.2.1 Ταξιδιωτική δαπάνη ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα μέσω του δαα	47
4.2.2 Επίδραση της τουριστικής δαπάνης στην οικονομία	49
4.3 Μεταφορικές υπηρεσίες επισκεπτών του ΔΑΑ	51
5 Συνολική επίδραση	53
6 Βιβλιογραφία	57

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1: Αντικείμενο της μελέτης	12
Διάγραμμα 2.1: Συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2002-2017	15
Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, 2002-2017	16
Διάγραμμα 2.3: Πτήσεις από και προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, 2002-2017	16
Διάγραμμα 2.4: Αφίξεις ξένων επισκεπτών στον ΔΑΑ και στα ξενοδοχειακά καταλύματα του νομού Αττικής.....	17
Διάγραμμα 2.5: Επιβατική κίνηση στους κυριότερους προορισμούς εσωτερικού του ΔΑΑ, 2017	18
Διάγραμμα 2.6: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στο ΔΑΑ ανά γεωγραφική περιοχή, 2010-2017	19
Διάγραμμα 2.7: Χώρες από τις οποίες προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης εξωτερικού στον ΔΑΑ, 2017	19
Διάγραμμα 2.8: Μέση ετήσια μεταβολή στις διεθνείς αφίξεις ανά προορισμό την περίοδο 2013-2017	20
Διάγραμμα 2.9: Επιβατική κίνηση στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.....	20
Διάγραμμα 2.10: Μέση ετήσια μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια της χώρας την περίοδο 2013-2017	21
Διάγραμμα 2.11: Συνολική επιβατική κίνηση στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017.....	22
Διάγραμμα 2.12: Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017	22
Διάγραμμα 2.13: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017.....	23
Διάγραμμα 2.14: Ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, 2017	24
Διάγραμμα 2.15: Επιβατική κίνηση στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, ΜΕΡΜ 2013-2017	24
Διάγραμμα 2.16: Ετήσια ΠΜ% στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση.....	25
Διάγραμμα 3.1: Επισκόπηση της οικονομικής επίδρασης του ΔΑΑ	27
Διάγραμμα 3.2: Κύκλος εργασιών της ΔΑΑ ΑΕ, 2007-2017	28
Διάγραμμα 3.3: Απασχόληση στην ΔΑΑ Α.Ε., 2007-2017	29
Διάγραμμα 3.4: Κύκλος εργασιών στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ, 2013 έναντι 2017	29
Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο ΑΕΠ, 2017	30
Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην απασχόληση, 2017	31
Διάγραμμα 3.7: Φορολογικά έσοδα από την λειτουργία του οικοσυστήματος του ΔΑΑ (εκατ. €), 2017	31
Διάγραμμα 3.8: Επίδραση στα φορολογικά έσοδα από τη δραστηριότητα της ΔΑΑ Α.Ε., 2017.....	32
Διάγραμμα 3.9: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2017	32
Διάγραμμα 3.10: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη συνολική επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2017	33
Διάγραμμα 3.11: Αποταμίευση των νοικοκυριών ως ποσοστό του διαθέσιμου εισοδήματος.....	34
Διάγραμμα 3.12: Πολλαπλασιαστές στο ΑΕΠ και την απασχόληση από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ	35
Διάγραμμα 3.13: Επίδραση στο ΑΕΠ ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017	36
Διάγραμμα 3.14: Επίδραση στην απασχόληση ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, 2017	36
Διάγραμμα 3.15: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2017	37
Διάγραμμα 3.16: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην απασχόληση σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2017	38
Διάγραμμα 3.17: Επίδραση στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων από τη δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017	38
Διάγραμμα 3.18: Δομή πίνακα εισροών-εκροών.....	40
Διάγραμμα 4.1: Αφίξεις ξένων ταξιδιωτών από το εξωτερικό στον ΔΑΑ, 2007-2017	46
Διάγραμμα 4.2: Διεθνείς αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017	46
Διάγραμμα 4.3: Σκοπός ταξιδιού ξένων επισκεπτών που φθάνουν στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ	47

Διάγραμμα 4.4: Διάρθρωση ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ βάσει του τόπου μόνιμης κατοικίας, 2017	48
Διάγραμμα 4.5: Μέση ταξιδιωτική δαπάνη ξένων ατόμων που φτάνουν στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ με βάση την χώρα κατοικίας τους, 2017	48
Διάγραμμα 4.6: Εκτίμηση ταξιδιωτικών εισπράξεων από ξένους επισκέπτες που φθάνουν στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών, 2007-2017.....	49
Διάγραμμα 4.7: Επίδραση στο ΑΕΠ από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017	50
Διάγραμμα 4.8: Επίδραση στην απασχόληση από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017	50
Διάγραμμα 4.9: Κύκλος εργασιών που σχετίζεται με τις μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών από και προς τον ΔΑΑ, 2017.....	51
Διάγραμμα 4.10: Επίδραση στο ΑΕΠ από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2017	52
Διάγραμμα 5.1: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ και την απασχόληση από την λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017	53
Διάγραμμα 5.2: Εξέλιξη της συμβολής του ΔΑΑ, 2012 και 2017	54
Διάγραμμα 5.3: Διεθνείς αφίξεις στον ΔΑΑ και ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας, 2008-2017	55
Διάγραμμα 5.4: Συνεισφορά διεθνών αεροδρομίων σε όρους ΑΕΠ και απασχόλησης	55

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Βασικός στόχος της μελέτης είναι η αποτίμηση των επιδράσεων από την λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία, στην περιφέρεια Αττικής και στην περιοχή των Μεσογείων, λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πρόσφατα δεδομένα και εξελίξεις στην ελληνική οικονομία και στα βασικά μεγέθη λειτουργίας του ΔΑΑ. Στη μελέτη εξετάζεται η πορεία των βασικών μεγεθών και των προσδιοριστικών παραγόντων ζήτησης που αφορούν στη λειτουργία του ΔΑΑ και εκτιμάται η συνολική συνεισφορά του σε όρους ΑΕΠ, απασχόλησης και φορολογικών εσόδων.

Εισαγωγή

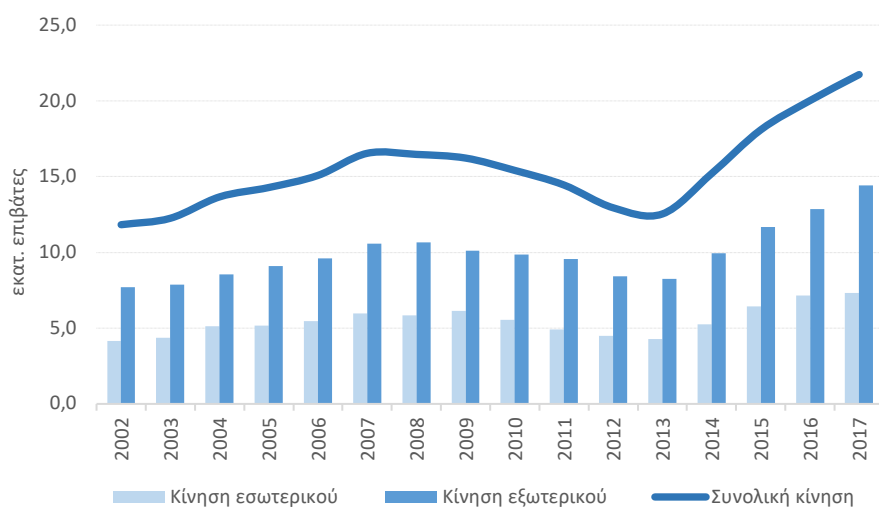
Τα σύγχρονα διεθνή αεροδρόμια υιοθετούν επιχειρηματικές πρακτικές που εκτείνονται πέρα από τη διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου, προσφέροντας εμπορικές υπηρεσίες στους επιβάτες, αλλά και στο ευρύτερο κοινό. Η οικονομική τους συνεισφορά ενισχύεται διαχρονικά, καθώς αυξάνεται η ζήτηση για αερομεταφορές, στην οποία συμβάλλει η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και η μείωση του κόστους των αεροπορικών μεταφορών, με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και επιχειρηματικών υποδειγμάτων στη λειτουργία των αεροπορικών εταιριών.

Σε αυτή την κατηγορία αεροδρομίων ανήκει και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος». Περισσότεροι από 16 χιλ. άτομα εργάζονται στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου. Η συμβολή του ΔΑΑ ωστόσο, δεν περιορίζεται στη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εντός της περιοχής του αεροδρομίου. Ο ΔΑΑ, ως η σημαντικότερη πύλη εισόδου ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα, συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη του εγχώριου τουριστικού προϊόντος και ιδιαίτερα της Αττικής. Αξιοσημείωτα έσοδα δημιουργούνται επίσης από την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του ΔΑΑ κατά τη μεταφορά τους προς και από το αεροδρόμιο.

Η δραστηριότητα που δημιουργείται στο ευρύτερο «οικονομικό σύστημα» του ΔΑΑ, καθώς και στον τουρισμό λόγω της άφιξης επιπλέον ξένων τουριστών στη χώρα έχει πολλαπλασιαστική επίδραση στην οικονομία. Λόγω των διασυνδέσεων μεταξύ των κλάδων, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται από τις επιχειρήσεις στον ΔΑΑ, στις συνδεδεμένες μεταφορές και στον τουριστικό τομέα δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Επιπλέον, μέρος των εισοδημάτων που δημιουργούνται κατά μήκος της αλυσίδας αξίας του αεροδρομίου δαπανάται από τα νοικοκυριά των εργαζομένων σε καταναλωτικά αγαθά, δημιουργώντας ένα επιπλέον κύκλο επιδράσεων.

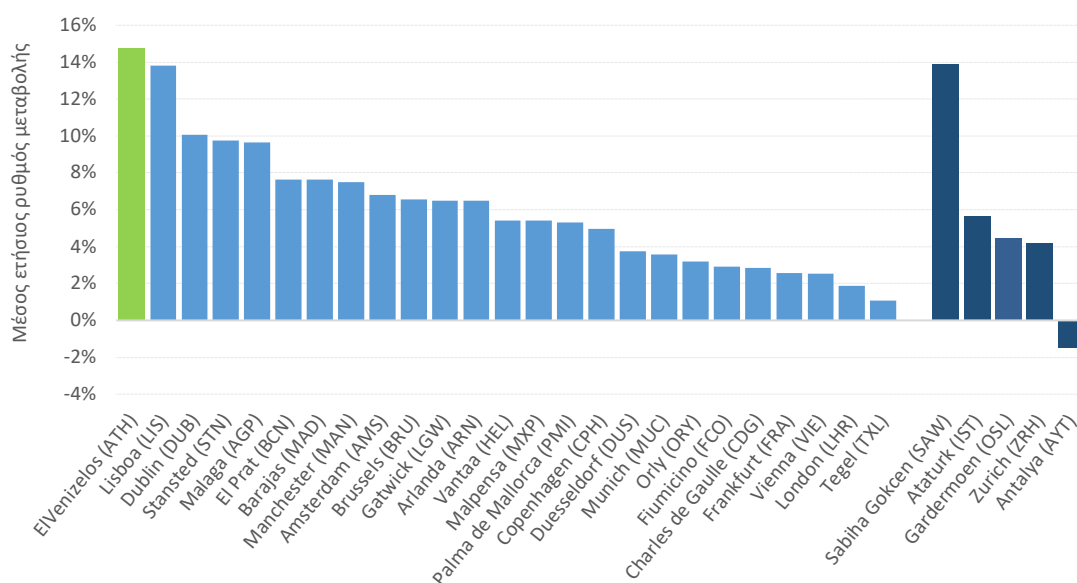
Επιβατική κίνηση στον ΔΑΑ

Από την έναρξη λειτουργίας του ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών σημειώνει σημαντική ανάπτυξη, έχοντας επιτύχει σχεδόν το διπλασιασμό της επιβατικής κίνησης. Ανακάμπτοντας από την πτωτική πορεία της περιόδου 2009-2013, η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο των Αθηνών αυξήθηκε σωρευτικά κατά 73% μεταξύ 2013 και 2017. Το 2017 η επιβατική κίνηση ανήλθε στα 21,7 εκατ. επιβάτες, σημειώνοντας άνοδο κατά 8,6% ή επιπλέον 1,7 εκατ. επιβάτες, τάση που διατηρείται το 2018 βάσει των στοιχείων του α' ενιαμήνου του έτους.

Διάγραμμα 1: Επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2002-2017

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Η εξέλιξη αυτή ερμηνεύεται κυρίως από την πορεία της κίνησης εξωτερικού. Το 2017 διαμορφώθηκε στους 14,4 εκατ. επιβάτες, αυξημένη κατά 12% σε σχέση με το 2016, ενώ την περίοδο 2013-2017 αυξήθηκε σωρευτικά κατά 75% (ή 15% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο). Αντίστοιχα, βελτίωση καταγράφεται από το 2014 και έπειτα στην κίνηση εσωτερικού, η οποία ανήλθε στους 7,3 εκατ. επιβάτες το 2017, με την ετήσια άνοδο να είναι ηπιότερη από εκείνη του εξωτερικού (2,4%), αλλά σχεδόν αντίστοιχη για την πενταετία 2013 – 2017 (μέση ετήσια άνοδος 14,2% και 70% σωρευτικά). Η ανοδική πορεία της επιβατικής κίνησης έχει ως αποτέλεσμα το αεροδρόμιο των Αθηνών να συγκαταλέγεται στα 30 ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη κίνηση, καταγράφοντας την υψηλότερη μέση ετήσια αύξηση μεταξύ 2013 και 2017.

Διάγραμμα 2: Επιβατική κίνηση στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, ΜΕΡΜ 2013-2017

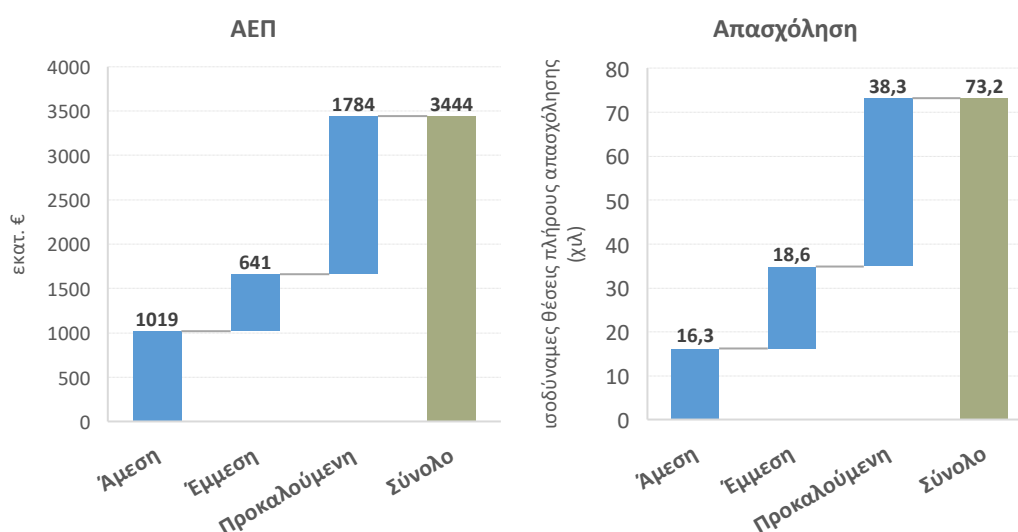
Πηγή: Eurostat **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Συμβολή του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

Ο ΔΑΑ αποτελεί μοχλό οικονομικής ανάπτυξης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Οφέλη στην οικονομία προκύπτουν από τη δραστηριότητα των εταιριών και φορέων του αεροδρομίου (το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ), αλλά και από ευρύτερες επιδράσεις, οι οποίες συνδέονται κυρίως με την ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού στη χώρα και σε μικρότερο βαθμό με τις μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου.

Η λειτουργία του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ εκτιμάται ότι συνεισέφερε 3,4 δισ. ευρώ σε όρους ΑΕΠ το 2017. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ υπολογίζεται σε 73,2 χιλ. θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 3).

Διάγραμμα 3: Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Αντίστοιχα, σε τοπικό επίπεδο η επίδραση στο ΑΕΠ στην Αττική από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ για το 2017 εκτιμάται σε €2,9 δισεκ. ή 3,5% του ΑΕΠ της περιφέρειας, ενώ η επίδραση στην απασχόληση εκτιμάται σε 56,1 χιλ. θέσεις εργασίας ή 4,1% της απασχόλησης στην Αττική.

Ευρύτερες επιδράσεις

Οι αεροπορικές υπηρεσίες που προσφέρει ο ΔΑΑ, το δίκτυο ξένων προορισμών, αλλά και η συχνότητα πραγματοποίησης των δρομολογίων συμβάλλουν στην ενίσχυση της ταξιδιωτικής κίνησης από το εξωτερικό. Εκτιμάται ότι η λειτουργία του ΔΑΑ συνεισέφερε σε όρους ταξιδιωτικών εισπράξεων €2,9 δισεκ. το 2017, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 20% του συνόλου ταξιδιωτικών εισπράξεων της χώρας. Επιπλέον, οι ξένοι ταξιδιώτες που φτάνουν αεροπορικώς στην Αθήνα ενισχύουν την εγχώρια και τοπική δραστηριότητα, ιδίως σε κλάδους που σχετίζονται με τον τουρισμό, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην ανάδειξη της πόλης των Αθηνών ως ελκυστικό προορισμό καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Η συνολική συμβολή που προέρχεται από τη δαπάνη των ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ εκτιμάται σε €4,1 δισεκ. ή 2,3% του ΑΕΠ. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση από τους επισκέπτες εκτιμάται σε περίπου 102 χιλ. θέσεις εργασίας, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 2,7% της εγχώριας απασχόλησης. Όσον αφορά στα φορολογικά έσοδα, η συνολική συμβολή από τους ξένους επισκέπτες εκτιμάται σε περίπου €1,2 δισεκ.

Αντίστοιχα, η συνολική επίδραση σε όρους ΑΕΠ από τις υπηρεσίες μεταφοράς σε επισκέπτες του ΔΑΑ εκτιμάται στα €290 εκατ. Επιπλέον, οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του ΔΑΑ συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία 6 χιλ. θέσεις εργασίας και €71 εκατ. σε φορολογικά έσοδα.

Συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

Αν ληφθούν υπόψη και οι ευρύτερες επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ εκτιμάται σε 7,9 δισεκ. ευρώ σε όρους ΑΕΠ ή 4,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2017. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά διαμορφώνεται σε 181 χιλ. θέσεις εργασίας ή 4,8% της συνολικής απασχόλησης.

Πίνακας 1: Συμβολή του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

	Οικονομικό σύστημα ΔΑΑ	Ευρύτερες επιδράσεις	Σύνολο
ΑΕΠ (δισεκ. €)	3,44	4,42	7,86
Απασχόληση (χιλ.)	73,2	107,9	181,1
Φορολογικά έσοδα (δισεκ. €)	1,10	1,19	2,29

Σε σύγκριση με προηγούμενη εκτίμηση της συνεισφοράς του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία, η συνολική επίδρασή του είναι αυξημένη κατά 1,8 ποσοστιαίες μονάδες σε όρους ΑΕΠ σε σχέση με το 2012 (από 2,6% σε 4,4% του ΑΕΠ). Αντίστοιχα, στην απασχόληση η συνεισφορά από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ και τις ευρύτερες επιδράσεις είναι υψηλότερη κατά 2,3 ποσοστιαίες μονάδες της εγχώριας απασχόλησης ή επιπλέον 81 χιλ. θέσεις εργασίας σε σχέση με το 2012. Η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του ΔΑΑ σε μια περίοδο περαιτέρω υποχώρησης της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας.

1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ

1.1 Εισαγωγή

Τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές μεταφορές ευρύτερα επιδεικνύουν ολοένα και πιο αυξανόμενη σημασία για την οικονομία μιας χώρας, αλλά και των τοπικών κοινωνιών στις περιοχές που αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους. Ο ρόλος των αεροδρομίων ενισχύεται από την αυξανόμενη ζήτηση για αερομεταφορές, στην οποία συμβάλλει η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και η μείωση του κόστους των αεροπορικών μεταφορών, με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και επιχειρηματικών υποδειγμάτων στη λειτουργία των αεροπορικών εταιριών. Επιπλέον, τα σύγχρονα διεθνή αεροδρόμια υιοθετούν επιχειρηματικές πρακτικές που εκτείνονται πέρα από την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου, προσφέροντας πολλαπλές εμπορικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους επιβάτες, αλλά και στο ευρύτερο κοινό.

Σε αυτή την κατηγορία αεροδρομίων ανήκει και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος». Από την έναρξη της λειτουργίας του τον Μάρτιο του 2001, ο ΔΑΑ αναπτύσσει δραστηριότητα με αξιοσημείωτους ρυθμούς. Το 2017, ο συνολικός αριθμός διακινηθέντων επιβατών ανήλθε στα 21,7 εκατ., σημειώνοντας άνοδο κατά 8,6% σε σχέση με το 2016. Σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος του στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, καθώς περισσότεροι από 13 χιλ. άτομα εργάζονται στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου. Η δραστηριότητα του ΔΑΑ συνεισφέρει επίσης στον κρατικό προϋπολογισμό με δημοσιονομικά έσοδα από φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και από το μέρος στις μετοχές που κατέχει το Ελληνικό Δημόσιο στην ΔΑΑ Α.Ε.

Η συμβολή του ΔΑΑ ωστόσο, δεν περιορίζεται στα βασικά μεγέθη δραστηριότητας των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες εντός της περιοχής του αεροδρομίου. Αξιοσημείωτα έσοδα δημιουργούνται επίσης από την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του ΔΑΑ κατά τη μεταφορά τους προς το αεροδρόμιο (π.χ. μέσα μαζικής μεταφοράς, στην Αττική Οδό κ.ά.). Επιπρόσθετα, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ως η σημαντικότερη πύλη εισόδου ξένων επισκεπτών στην Ελλάδα, συμβάλλει στην ανάπτυξη του εγχώριου τουριστικού προϊόντος και ιδιαίτερα της Αττικής, ενισχύοντας την ελκυστικότητα της Αθήνας ως προορισμό τα τελευταία χρόνια.

Η δραστηριότητα που δημιουργείται στο ευρύτερο «οικονομικό σύστημα» του ΔΑΑ, καθώς και στον τουρισμό λόγω της άφιξης επιπλέον επισκεπτών στη χώρα έχει πολλαπλασιαστική επίδραση στην οικονομία. Λόγω των διασυνδέσεων μεταξύ των κλάδων, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά την λειτουργία των επιχειρήσεων στον ΔΑΑ, στις συνδεδεμένες μεταφορές και στον τουριστικό κλάδο δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση σε άλλους κλάδους της οικονομίας (έμμεσες επιδράσεις). Επιπλέον, μέρος των εισοδημάτων που δημιουργούνται κατά μήκος της αλυσίδας αξίας του αεροδρομίου δαπανάται από τα νοικοκυριά των εργαζομένων σε καταναλωτικά αγαθά, δημιουργώντας ένα επιπλέον κύκλο επιδράσεων (προκαλούμενες επιδράσεις).

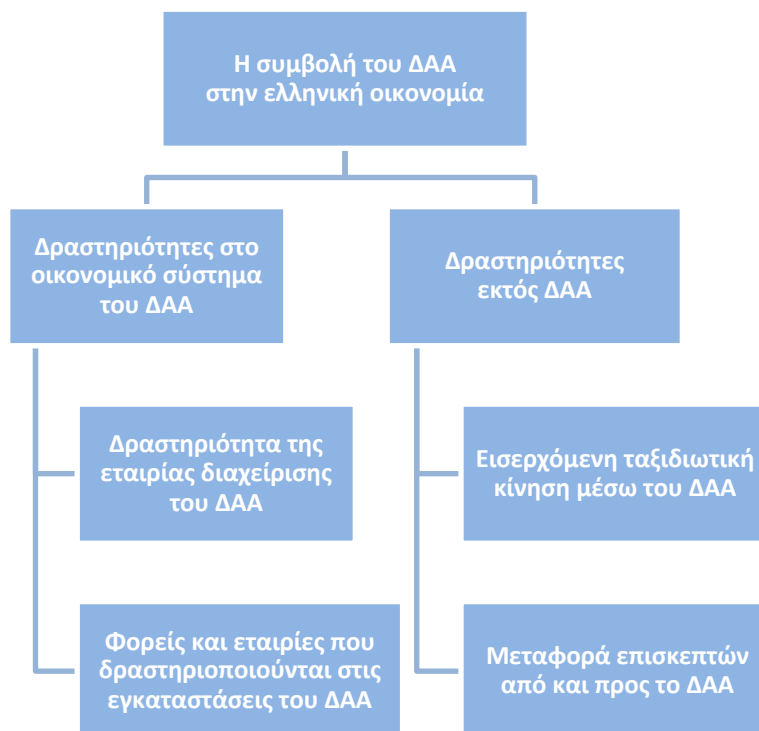
Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η λειτουργία του ΔΑΑ στηρίζει και την τοπική οικονομία, καθώς σημαντικός αριθμός εργαζομένων στο αεροδρόμιο κατοικεί στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, ενώ έχει δημιουργηθεί επιπλέον επιχειρηματική δραστηριότητα στην

περιοχή με στόχο την προμήθεια του ΔΑΑ και των επισκεπτών του με προϊόντα και υπηρεσίες. Επομένως, η πληρέστερη κατανόηση της κοινωνικό-οικονομικής συμβολής από την λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών απαιτεί την αποτίμηση και των ευρύτερων επιδράσεων από αυτή τη δραστηριότητα, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, με τη χρήση των κατάλληλων οικονομικών εργαλείων και υποδειγμάτων.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Ο σκοπός της μελέτης είναι η εκτίμηση της συνολικής συνεισφοράς του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία, στην περιφέρεια Αττικής και στην περιοχή των Μεσογείων, λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πρόσφατα δεδομένα και εξελίξεις στην ελληνική οικονομία και στα βασικά μεγέθη λειτουργίας του ΔΑΑ. Συγκεκριμένα, αναλύεται η πορεία των βασικών μεγεθών και των προσδιοριστικών παραγόντων ζήτησης που αφορούν στην λειτουργία του ΔΑΑ και εκτιμάται η συνολική συνεισφορά του σε όρους ΑΕΠ, απασχόλησης και φορολογικών εσόδων.

Διάγραμμα 1.1: Αντικείμενο της μελέτης



Η οικονομική συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών αναλύεται σε δύο σκέλη. Το πρώτο περιλαμβάνει τις οικονομικές επιδράσεις από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, στο οποίο συγκαταλέγονται οι εξής οντότητες:

- Διαχειρίστρια εταιρία του αεροδρομίου (ΔΑΑ Α.Ε.)
- Αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον ΔΑΑ
- Χρήστες: εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης σε επιβάτες, αεροσκάφη και εμπορεύματα όπως π.χ. η Goldair και Skyserv

- Ανάδοχοι: εταιρίες που έχουν συνάψει με τη διαχειρίστρια εταιρία συμβάσεις παραχώρησης για εμπορικές δραστηριότητες στο χώρο του αεροδρομίου (π.χ. εμπορικά καταστήματα, εταιρίες τροφοδοσίας πτήσεων, καταστήματα εστίασης κ.α.)
- Πάροχοι: εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες προς τη διαχειρίστρια εταιρία (π.χ. υπηρεσίες ασφάλειας, καθαριότητας, συντήρησης, παροχή καυσίμων κ.α.) με δικό τους προσωπικό και οι οποίες αμείβονται για το έργο τους από τη διαχειρίστρια εταιρία.
- Εμπορικό πάρκο στην περιοχή του αεροδρομίου, όπου λειτουργούν καταστήματα των εταιριών IKEA, Leroy Merlin, Κωτσόβολος, Factory Outlet και Shell
- Δημόσιες υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, όπως το τελωνείο, η αστυνομία, η πυροσβεστική κ.α.

Στο δεύτερο σκέλος εκτιμάται η συνεισφορά στην ελληνική οικονομία από ευρύτερες επιδράσεις που σχετίζονται με την λειτουργία του αεροδρομίου, όπως η εξυπηρέτηση της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης και οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους ταξιδιώτες και τους επισκέπτες του ΔΑΑ (π.χ. με μέσα μαζικής μεταφοράς).

1.3 Δομή της μελέτης

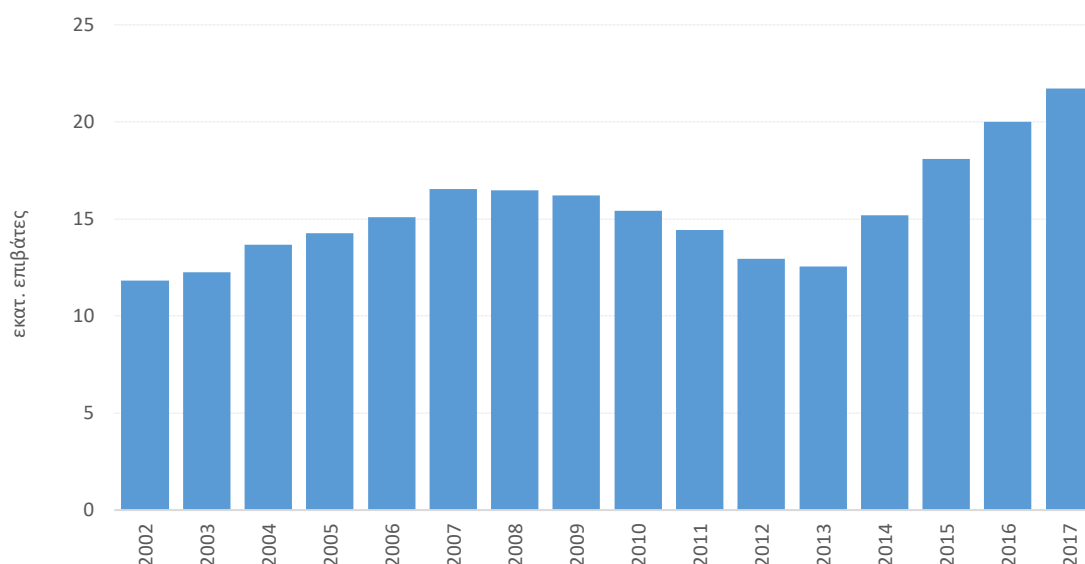
Στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης, παρουσιάζεται η εξέλιξη λειτουργικών στοιχείων του ΔΑΑ, όπως η επιβατική κίνηση ανά προορισμό. Πραγματοποιείται επίσης συγκριτική ανάλυση με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας και διεθνώς. Η οικονομική επίδραση του οικοσυστήματος του ΔΑΑ σε εθνικό και τοπικό επίπεδο αναλύεται στο Κεφάλαιο 3 της μελέτης. Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται οι ευρύτερες οικονομικές επιδράσεις από την λειτουργία του ΔΑΑ. Η μελέτη ολοκληρώνεται με σύνοψη των βασικών ευρημάτων.

2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

2.1 Επιβατική κίνηση

Από την έναρξη λειτουργίας του ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών σημειώνει σημαντική ανάπτυξη, έχοντας επιτύχει σχεδόν το διπλασιασμό της επιβατικής κίνησης (Διάγραμμα 2.1). Μεταξύ 2002 και 2007 η επιβατική κίνηση στον ΔΑΑ ακολούθησε ανοδική πορεία με μέσο ετήσιο ρυθμό 7%. Η άνοδος ανακόπηκε το 2008 λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αλλά και της ύφεσης στην οποία εισήλθε η ελληνική οικονομία και η οποία επηρέασε αρνητικά την εγχώρια δραστηριότητα και την εικόνα της χώρας στο εξωτερικό. Ως αποτέλεσμα η κίνηση το 2013 υποχώρησε σε επίπεδο σχεδόν αντίστοιχο με του 2003, με την κάμψη μεταξύ 2009 και 2013 να κυμαίνεται στο -4% κάθε χρόνο.

Διάγραμμα 2.1: Συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2002-2017

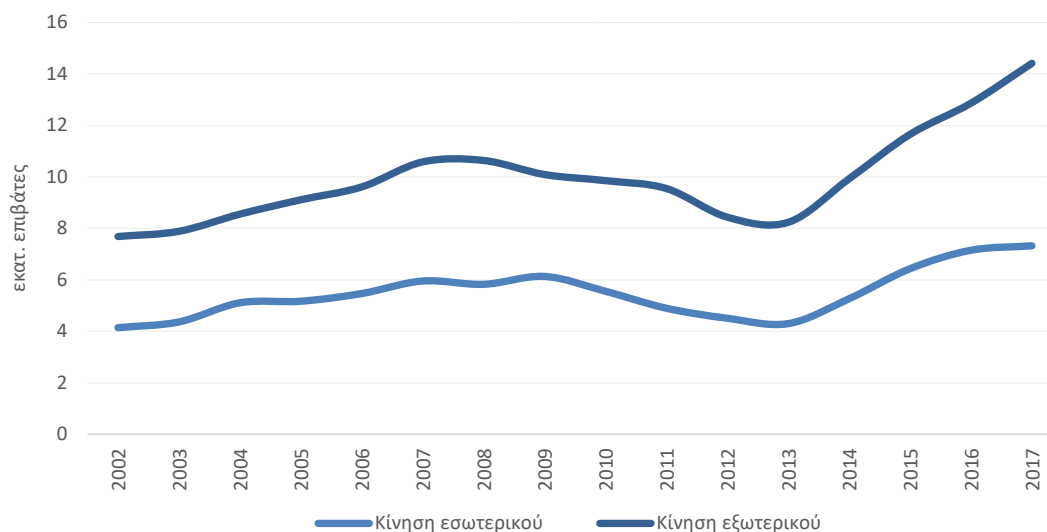


Πηγή: ΔΑΑ, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Το 2014 αποτελεί έτος ανάκαμψης με αξιοσημείωτη άνοδο τα επόμενα χρόνια. Η συνολική επιβατική κίνηση το 2017 ανήλθε στους 21,7 εκατ. επιβάτες αυξημένη κατά 8,6% (ή 1,7 εκατ. επιβάτες) σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Την περίοδο 2013-2017 περίπου 2,3 εκατ. επιπλέον επιβάτες κάθε χρόνο διακινούνται από τον ΔΑΑ, με το μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης να διαμορφώνεται στο 14,8% και τη σωρευτική άνοδο στο 73,4%. Η αυξητική πορεία της επιβατικής κίνησης ενισχύεται περαιτέρω το 2018, καθώς την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου διαμορφώθηκε στα 18,7 εκατ. επιβάτες έναντι 16,8 εκατ. το αντίστοιχο διάστημα του 2017 (+11,5%).

Οι διεθνείς αφίξεις, κυρίως, αλλά και η κίνηση στο εσωτερικό δίκτυο, ιδιαίτερα μεταξύ 2013 και 2016, ερμηνεύουν την ανοδική αυτή πορεία. Η κίνηση εξωτερικού το 2017 διαμορφώθηκε στους 14,4 εκατ. επιβάτες αυξημένη κατά 12% ή επιπλέον 1,5 εκατ. επιβάτες σε σχέση με το 2016, ενώ την περίοδο 2013-2017 αυξήθηκε σωρευτικά κατά 75% (ή 15% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο).

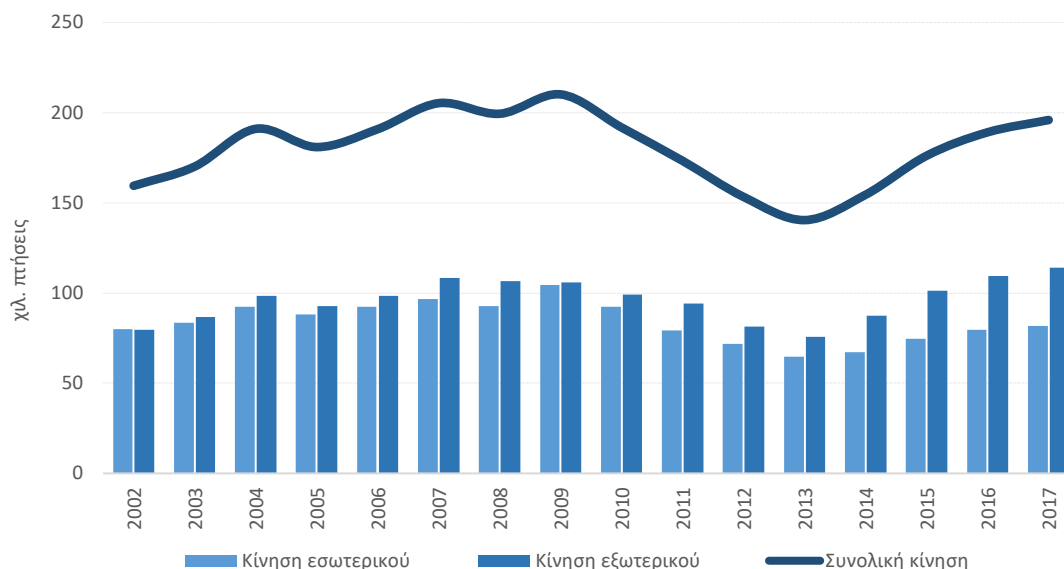
Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, 2002-2017



Πηγή: ΔΑΑ

Η βελτίωση που καταγράφεται από το 2014 και έπειτα στο εσωτερικό δίκτυο είχε ως αποτέλεσμα το 2017 να ανέλθει στους 7,3 εκατ. επιβάτες, με την άνοδο σε σχέση με το 2016 να είναι ηπιότερη από εκείνη του εξωτερικού (2,4%), αλλά αντίστοιχη για την πενταετία 2013 – 2017 (μέση ετήσια άνοδος 14,2% και 70% σωρευτικά).

Διάγραμμα 2.3: Πτήσεις από και προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, 2002-2017



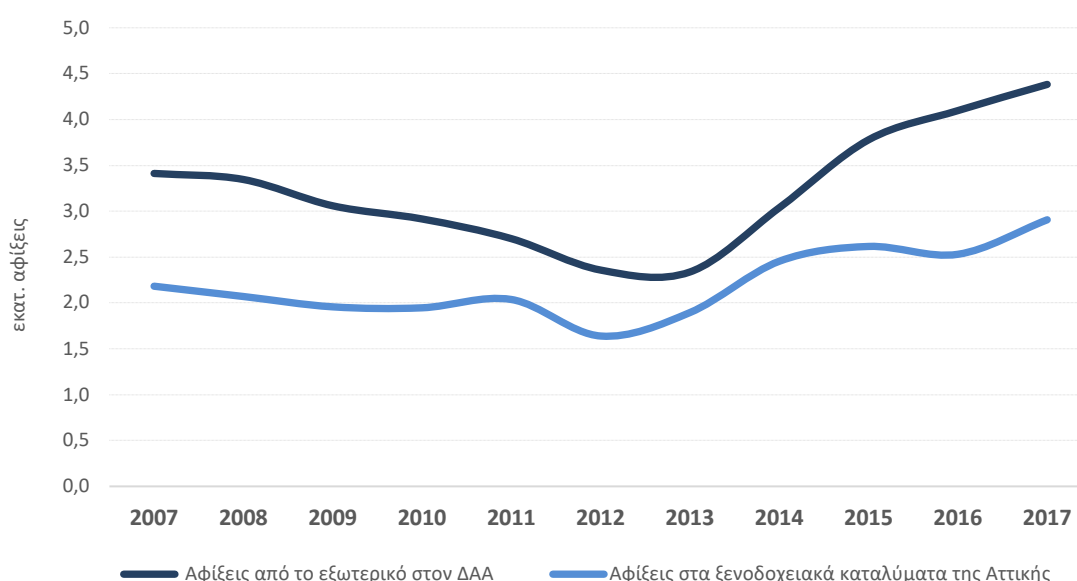
Πηγή: ΔΑΑ

Αναφορικά με την εξέλιξη των πτήσεων, ο αριθμός τους ανήλθε σε περίπου 196 χιλ., παρουσιάζοντας αύξηση 3,6% σε σύγκριση με το 2016. Οι διεθνείς πτήσεις διαμορφώθηκαν στις 114,1 χιλ., αυξημένες κατά 4,1% σε σχέση με το 2016, με τη μεγαλύτερη αύξηση την τελευταία πενταετία να σημειώνεται το 2015 (κατά 16,2% ή 14,1 χιλ. συγκριτικά με το

προηγούμενο έτος). Αντίστοιχα, οι πτήσεις στο εσωτερικό ανήλθαν στις 81,8 χιλ. το 2017 από 79,5 χιλ. το 2016 (+2,9%).

Το 2017 ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνδέθηκε απευθείας με τακτικά δρομολόγια σε 137 προορισμούς (εκ των οποίων 103 διεθνείς) σε 48 χώρες τα οποία εξυπηρετήθηκαν από 59 αερομεταφορείς. Κατά τη διάρκεια του έτους, προστέθηκαν 4 νέες αεροπορικές εταιρίες και 15 γραμμές στο δίκτυο του ΔΑΑ, ενώ 17 εταιρίες χαμηλού κόστους προσέφεραν συνδέσεις με 56 πόλεις παγκοσμίως. Η έναρξη πτήσεων μεγάλων αποστάσεων (long-haul) όπως της αεροπορικής εταιρίας Emirates για την Νέα Υόρκη, η απευθείας αεροπορική σύνδεση της Αθήνας με την Σιγκαπούρη από την εταιρία Scoot, και η απευθείας πτήση της εταιρίας Air China με το Πεκίνο, συνεισέφεραν περαιτέρω στην ανάπτυξη του δικτύου.

Διάγραμμα 2.4: Αφίξεις ξένων επισκεπτών στον ΔΑΑ και στα ξενοδοχειακά καταλύματα του νομού Αττικής



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΔΑΑ

Οι αυξημένες αφίξεις στον ΔΑΑ αποτυπώνονται και στα στοιχεία κίνησης στα ξενοδοχεία και συναφή καταλύματα στην Αττική (Διάγραμμα 4.9). Ενδεικτικά, οι αφίξεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα του νομού σχεδόν διπλασιάστηκαν το 2017 σε σχέση με το 2012 όταν και είχαν υποχωρήσει στο χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας (2,9 εκατ. αφίξεις το 2017 από 1,6 εκατ. το 2012). Η άνοδος της τουριστικής κίνησης δεν αποτυπώνεται πλήρως στα στοιχεία αυτά, δεδομένης της αύξησης της αγοράς βραχυχρόνιων μισθώσεων¹ (τύπου Airbnb) που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια ιδίως στο κέντρο της Αθήνας και αποτελεί ένδειξη της ανοδικής πορείας του τουρισμού στην Αθήνα.

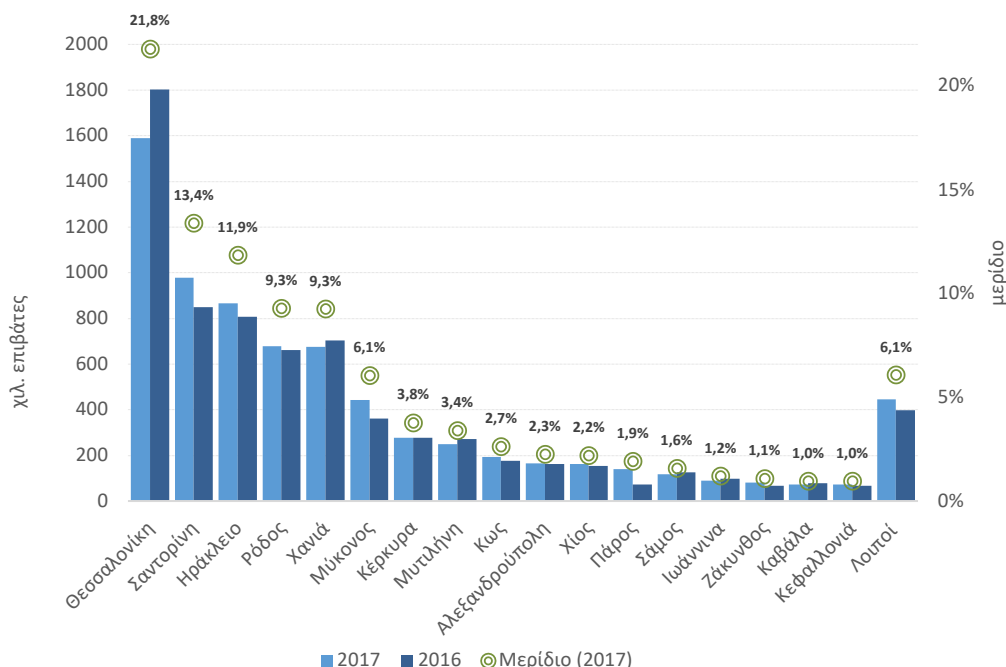
2.1.1 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ

Στις πτήσεις εσωτερικού που πραγματοποιούνται από και προς τον ΔΑΑ, ο προορισμός με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση το 2017 ήταν η Θεσσαλονίκη, με το 1/5 της συνολικής

¹ Κατά τη διάρκεια της μελέτης δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με το μέγεθος της αγοράς βραχυχρόνιων μισθώσεων.

επιβατικής κίνησης εσωτερικού. Ακολουθούν νησιωτικές περιοχές όπως η Σαντορίνη, το Ηράκλειο, η Ρόδος, τα Χανιά, η Μύκονος, η Κέρκυρα, η Μυτιλήνη και η Κως (Διάγραμμα 2.5).

Διάγραμμα 2.5: Επιβατική κίνηση στους κυριότερους προορισμούς εσωτερικού του ΔΑΑ, 2017



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Σε σχέση με το 2016, η μεγαλύτερη άνοδος παρατηρείται στην κίνηση από και προς την Πάρο (σχεδόν διπλασιάστηκε), τη Νάξο (59,7%), την Κάρπαθο (29,5%), τη Μήλο (24%) και τη Ζάκυνθο (23,3%).

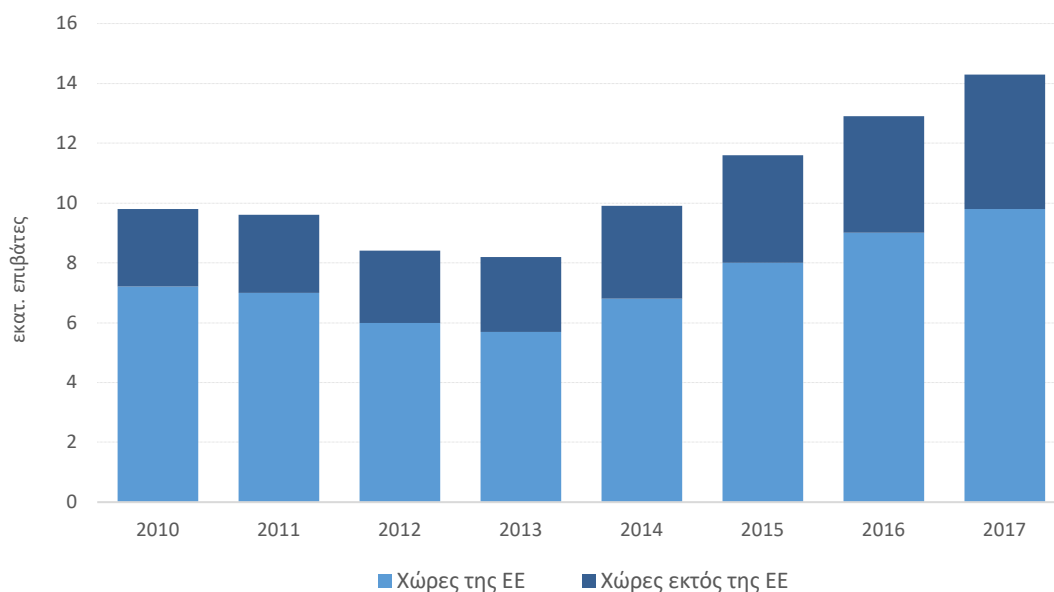
2.1.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στο δίκτυο εξωτερικού, η πλειονότητα των επιβατών (7 στους 10) προέρχονται από χώρες της ΕΕ-28 με την αναλογία να έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητη τουλάχιστον από το 2010 και έπειτα (Διάγραμμα 2.6). Το 2017 η κίνηση από και προς κράτη-μέλη της ΕΕ-28 ανήλθε στα 9,8 εκατ. επιβάτες και σε 4,5 εκατ. επιβάτες για τις χώρες εκτός της ΕΕ, με την άνοδο να είναι αντίστοιχη - της τάξης του 15-16% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο – μεταξύ 2013 και 2017.

Σε επίπεδο χωρών, η Γερμανία, η Ιταλία και το Ην. Βασίλειο έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην επιβατική κίνηση με το ΔΑΑ. Ακολουθούν η Κύπρος και η Γαλλία, ενώ στις πρώτες 10 χώρες περιλαμβάνονται η Τουρκία, η Ελβετία, η Ισπανία, η Ολλανδία και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Διάγραμμα 2.7).

Οστόσο, τα τελευταία χρόνια καταγράφεται αξιοσημείωτη άνοδος της επιβατικής κίνησης από ορισμένες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης με μεγάλο πληθυσμό, όπως η Πολωνία και η Ρουμανία, καθώς και από την Σερβία (59% ΜΕΡΜ 2013-17), το Ισραήλ (56%) και την Ρωσία (54% - Διάγραμμα 2.8).

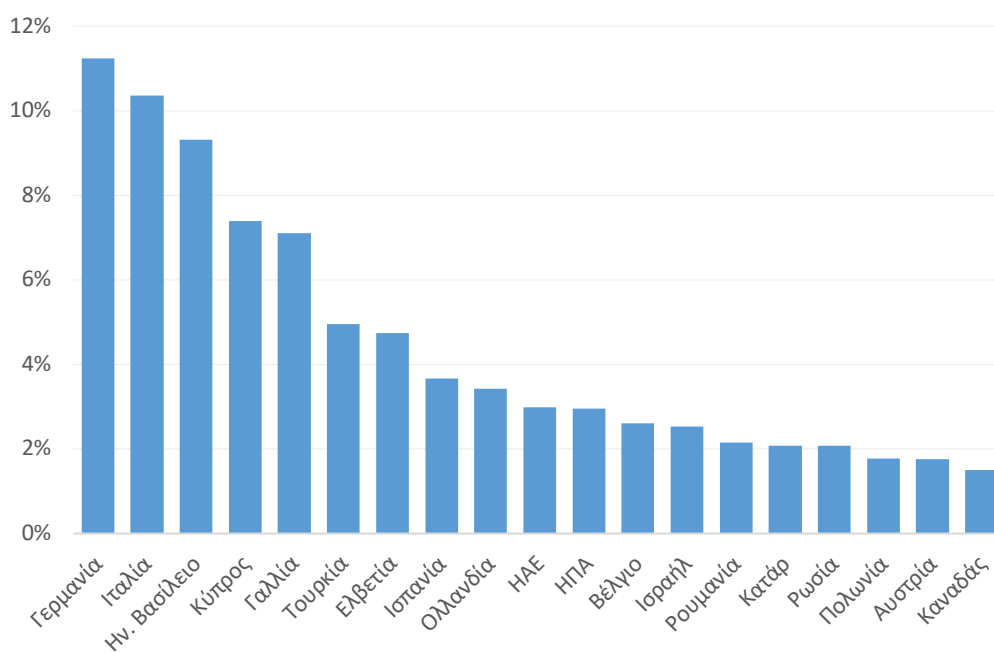
Διάγραμμα 2.6: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στο ΔΑΑ ανά γεωγραφική περιοχή, 2010-2017



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

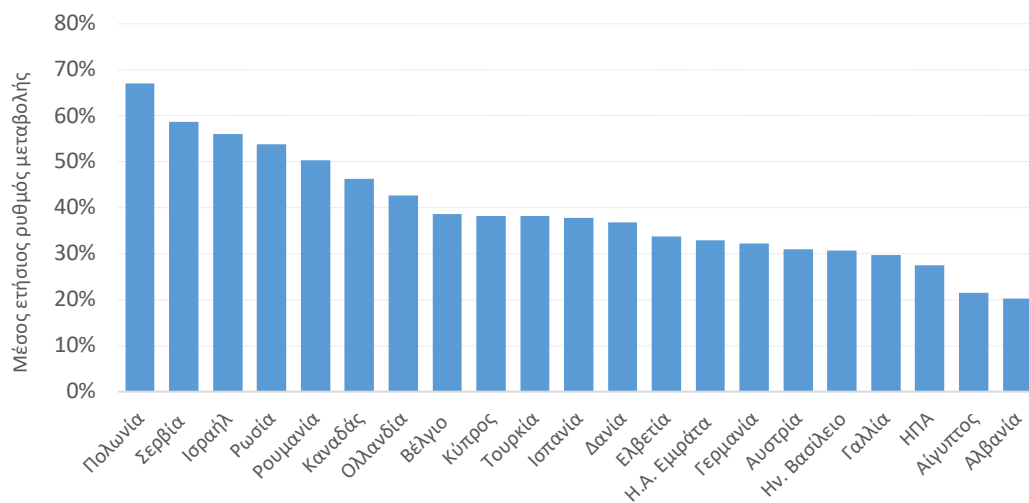
Σε επίπεδο πόλεων, η υψηλότερη κίνηση παρατηρείται με το Λονδίνο (1,2 εκατ.), τη Λάρνακα (1,0 εκατ.) και τη Ρώμη (816 χιλ.). Εκτός της ΕΕ, στους προορισμούς με την υψηλότερη κίνηση συγκαταλέγονται η Κωνσταντινούπολη (689 χιλ.), η Ζυρίχη (468,6 χιλ.), το Τελ Αβίβ (357,7 χιλ.), η Νέα Υόρκη (331,4 χιλ.) και το Ντουμπάι (303,1 χιλ.).

Διάγραμμα 2.7: Χώρες από τις οποίες προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης εξωτερικού στον ΔΑΑ, 2017



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.8: Μέση ετήσια μεταβολή στις διεθνείς αφίξεις ανά προορισμό την περίοδο 2013-2017

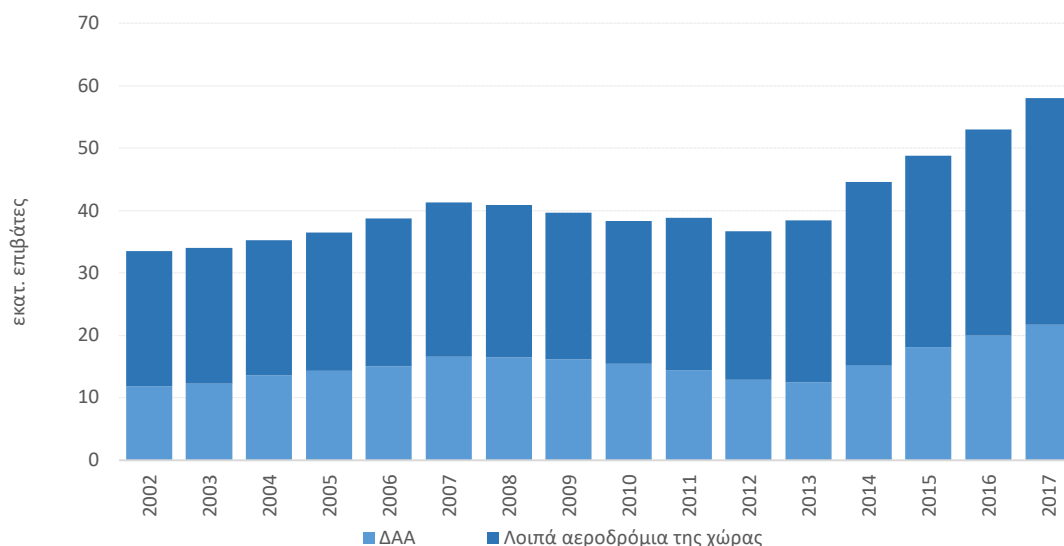


Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

2.2 Συγκριτικά στοιχεία με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας

Στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας, η επιβατική κίνηση το 2017 ανήλθε σε 58,0 εκατ. έναντι 52,9 εκατ. το 2016 (+9,5%), με τη διαχρονική της εξέλιξης να είναι παρόμοια εκείνης του ΔΑΑ.

Διάγραμμα 2.9: Επιβατική κίνηση στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας

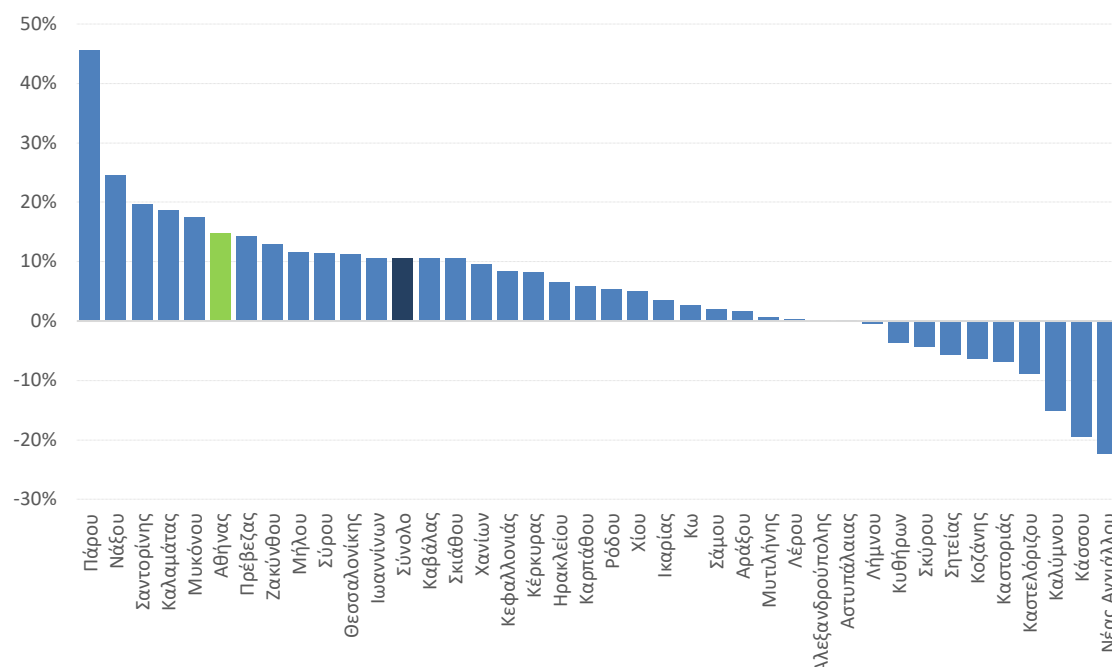


Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Αυτό το αποτέλεσμα οφείλεται και στο γεγονός ότι ο ΔΑΑ αποτελεί το κυριότερο αεροδρόμιο της χώρας με περισσότερο από το 1/3 της συνολικής επιβατικής κίνησης της χώρας (Διάγραμμα 2.11). Κατά την περίοδο 2013-2017 η μέση ετήσια αύξηση για το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας διαμορφώθηκε στο 10,8% έναντι 14,8% στον ΔΑΑ. Η μεγαλύτερη

άνοδος για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα καταγράφεται σε μικρότερα αεροδρόμια κυρίως των νησιωτικών περιοχών (Πάρος, Νάξος, και Σαντορίνη), αλλά και στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας (Διάγραμμα 2.10).

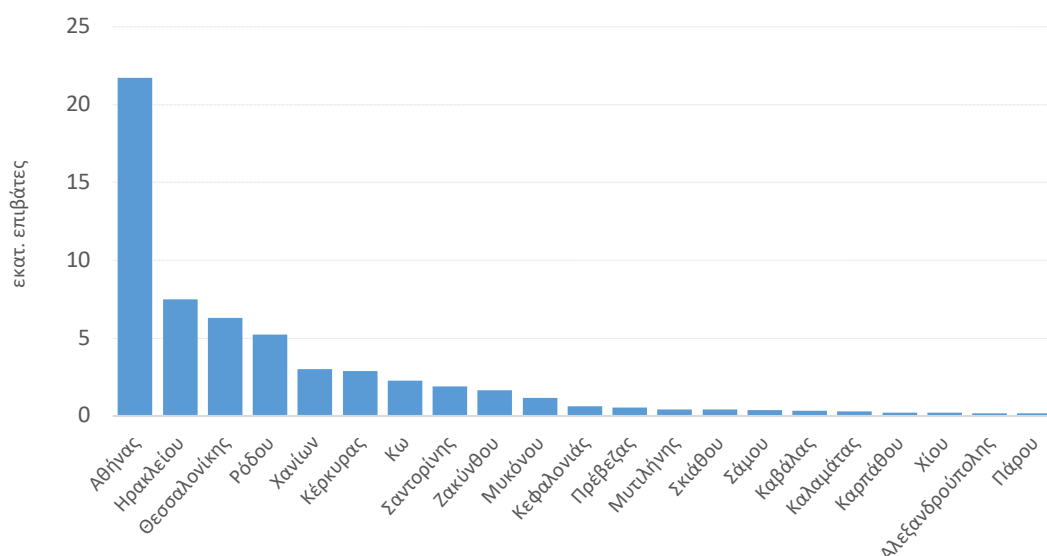
Διάγραμμα 2.10: Μέση ετήσια μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια της χώρας την περίοδο 2013-2017



Πηγή: ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

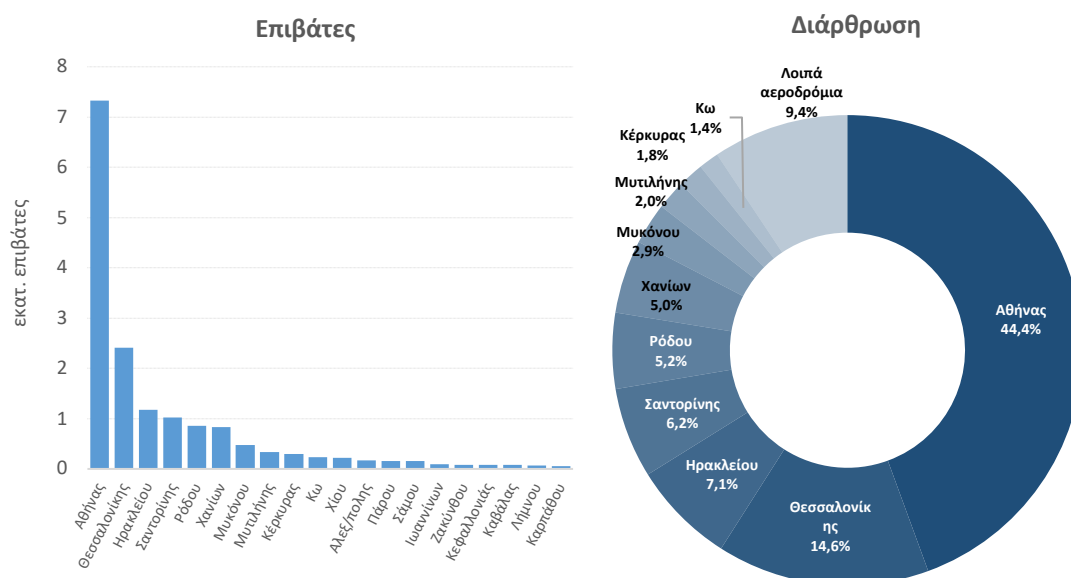
Ως προς το μέγεθος της επιβατικής κίνησης, η απόσταση μεταξύ του ΔΑΑ και των υπόλοιπων αεροδρομίων είναι αξιοσημείωτη. Ενδεικτικά, το 2017 τα τέσσερα αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη συνολική κίνηση μετά τον ΔΑΑ (Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Ρόδου και Χανίων) στο σύνολό τους διακινήθηκαν σχεδόν όσοι επιβάτες από τον ΔΑΑ (Διάγραμμα 2.11). Στο αεροδρόμιο Ηρακλείου η κίνηση διαμορφώθηκε στους 7,5 εκατ. επιβάτες αυξημένη κατά 10,6% σε σχέση με το 2016, ενώ στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και της Ρόδου η κίνηση ανήλθε στα 6,3 εκατ. και 5,2 εκατ. επιβάτες αντίστοιχα, καταγράφοντας ετήσια αύξηση 9,6% και 5,2%. Αρκετά μικρότερη ήταν η αύξηση στο αεροδρόμιο των Χανίων (1,7%) με την επιβατική κίνηση στα 3 εκατ. Μεταξύ των κυριότερων αεροδρομίων της χώρας, η σημαντικότερη ετήσια άνοδος (18,9%) παρατηρείται στο αεροδρόμιο της Κω –αποτελεί το έβδομο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας βάσει της επιβατικής κίνησης - της Ζακύνθου (16%) και της Μυκόνου (14,6%).

Στην επιβατική κίνηση εσωτερικού, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας μετά τον ΔΑΑ. Το 2017 η κίνηση ανήλθε σε 2,4 εκατ. επιβάτες σημειώνοντας μικρή κάμψη κατά 1,5% σε σχέση με το 2016. Είναι ενδεικτικό ότι από τον ΔΑΑ και το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκε το 60% της κίνησης στο εσωτερικό της χώρας. Ακολούθησε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με την κίνηση στα 1,2 εκατ. επιβάτες και σημαντική άνοδο κατά 10,6% σε σχέση με το 2016 και το αεροδρόμιο της Σαντορίνης με 1,0 εκατ. επιβάτες καταγράφοντας άνοδο κατά 14,2% σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Διάγραμμα 2.12).

Διάγραμμα 2.11: Συνολική επιβατική κίνηση στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017

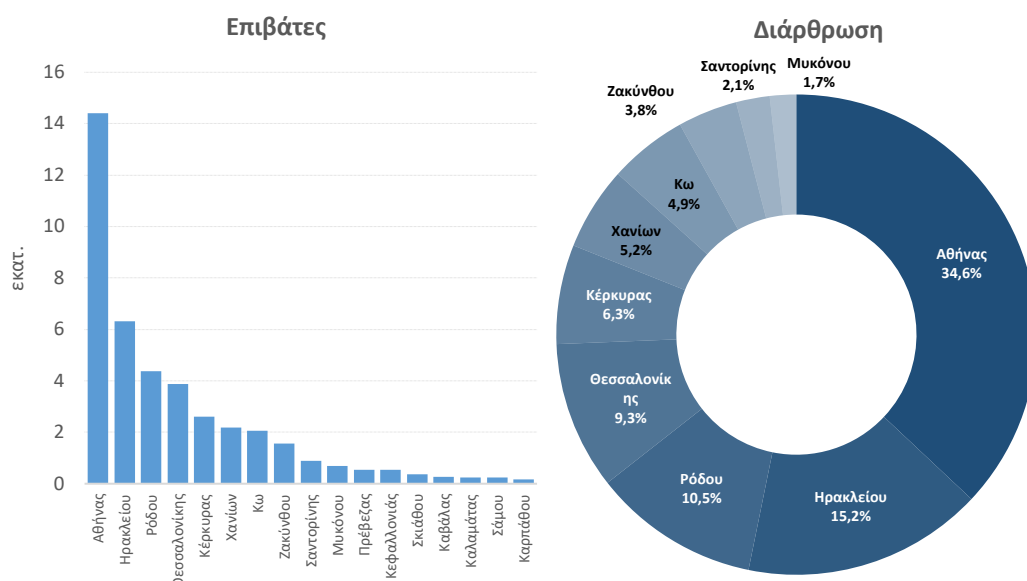
Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Στην κίνηση εξωτερικού η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μετά τον ΔΑΑ εντοπίζεται στα αεροδρόμια του νησιωτικού συμπλέγματος, γεγονός που σχετίζεται με την ανάπτυξη του αλλοδαπού τουρισμού στις περιοχές αυτές. Στα αεροδρόμια Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας, Χανίων, Κω, Ζακύνθου, Σαντορίνης και Μυκόνου, η κίνηση εξωτερικού διαμορφώθηκε συνολικά στους 20,7 εκατ. επιβάτες το 2017 από τα 41,6 εκατ. της επιβατικής κίνησης εξωτερικού στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας (Διάγραμμα 2.13).

Διάγραμμα 2.12: Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Διάγραμμα 2.13: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017



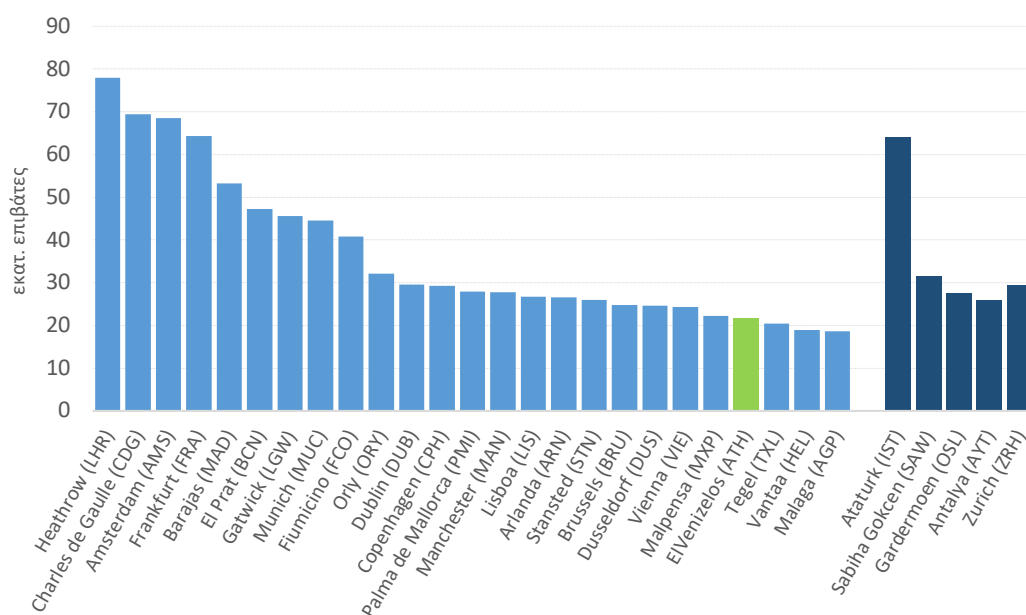
Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

2.3 Διεθνείς συγκρίσεις

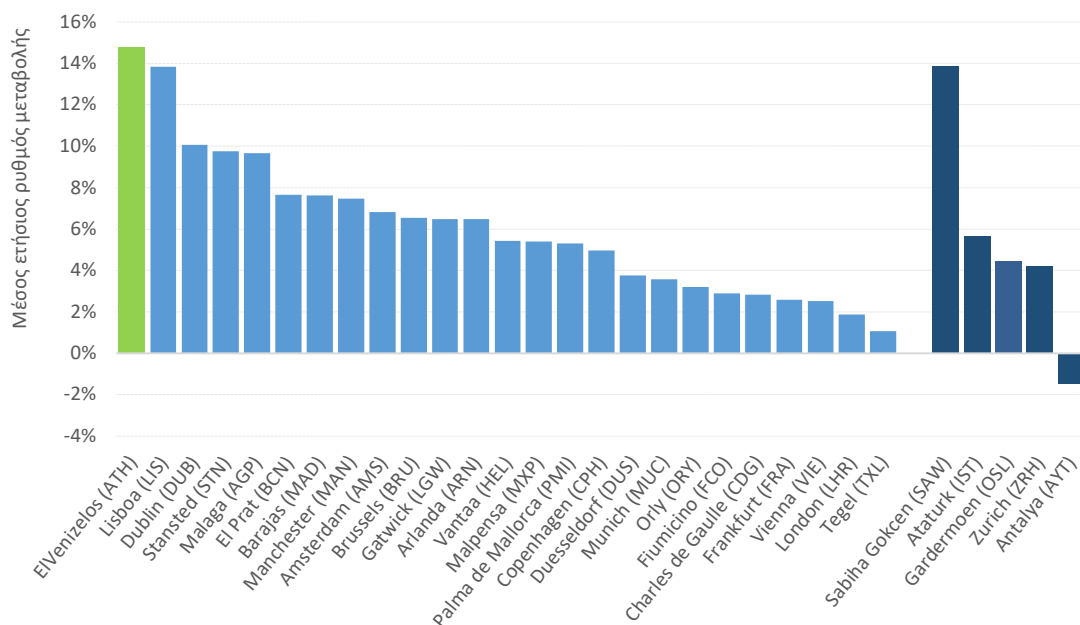
Ο ΔΑΑ συγκαταλέγεται μεταξύ των 30 ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση. Το 2017 κατέλαβε την 22η θέση στην ΕΕ-28 και την 27η θέση στην Ευρώπη, έχοντας κερδίσει μια θέση σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Διάγραμμα 2.14). Στις πρώτες θέσεις των ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση βρίσκονται τα αεροδρόμια Heathrow του Λονδίνου (78 εκατ. επιβάτες), Charles de Gaulle στο Παρίσι (69,4 εκατ. επιβάτες), Schiphol στο Άμστερνταμ (68,5 εκατ. επιβάτες), της Φρανκφούρτης (64,4 εκατ. επιβάτες) και τα αεροδρόμια της Μαδρίτης (53,3 εκατ. επιβάτες) και της Βαρκελώνης (47,2 εκατ. επιβάτες).

Ενδεικτικό της ανάπτυξης του ΔΑΑ αποτελεί το γεγονός ότι την περίοδο 2013-2017 καταγράφει τη μεγαλύτερη μέση ετήσια αύξηση στην επιβατική κίνηση μεταξύ των 30 μεγαλύτερων αεροδρομίων της Ευρώπης. Ακολουθεί το αεροδρόμιο της Λισαβόνας με ποσοστό ελαφρώς μικρότερο από του ΔΑΑ (13,8% ΜΕΡΜ) και το αεροδρόμιο του Δουβλίνου (10,1% - Διάγραμμα 2.15).

Για το 2017, η άνοδος της επιβατικής κίνησης στον ΔΑΑ σε σχέση με το 2016 ήταν η 6^η μεγαλύτερη μεταξύ των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροδρομίων, έχοντας κυμανθεί σε επίπεδο αντίστοιχο με το αεροδρόμιο Barajas της Μαδρίτης (+8,3%) και το αεροδρόμιο του Μάντσεστερ (+8,2% - Διάγραμμα 2.16). Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στο αεροδρόμιο της Λισαβόνας (19,6%), όπου η συνολική επιβατική κίνηση ανήλθε στα 26,7 εκατ. επιβάτες, και ακολούθησαν το Μαλπένσα στο Μιλάνο (13,6%) και το αεροδρόμιο των Βρυξελλών (13,4%), χαρακτηριστικό γνώρισμα του οποίου αποτελεί η σχεδόν εξ ολοκλήρου εξυπηρέτηση διεθνών πτήσεων.

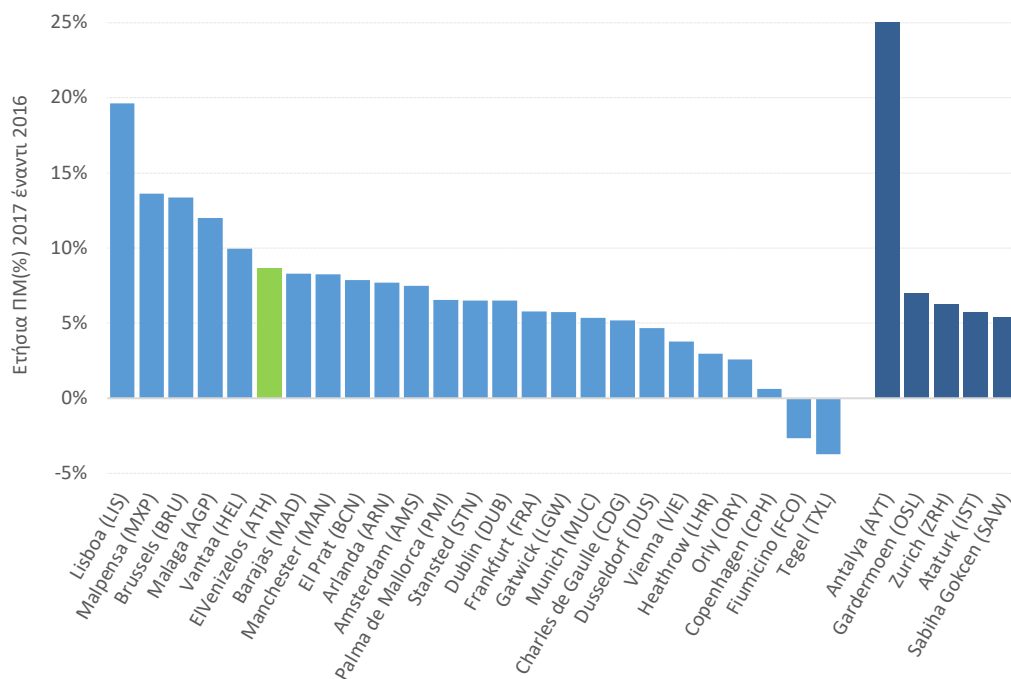
Διάγραμμα 2.14: Ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, 2017

Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.15: Επιβατική κίνηση στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, ΜΕΡΜ 2013-2017

Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.16: Ετήσια ΠΜ% στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση



Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

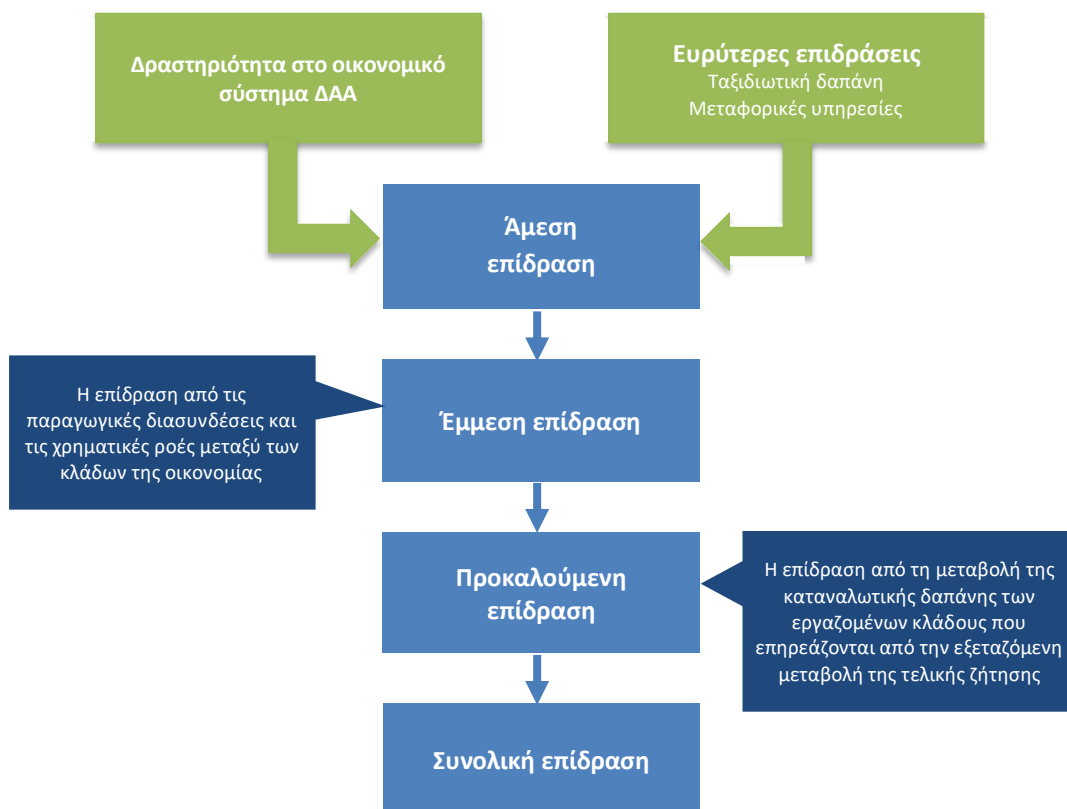
3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΔΑΑ

3.1 Εισαγωγή

Η οικονομική επίδραση μιας οικονομικής δραστηριότητας δεν περιορίζεται στην αξία παραγωγής, την προστιθέμενη αξία, τις θέσεις εργασίας, τα φορολογικά έσοδα και τις ασφαλιστικές εισφορές που δημιουργεί άμεσα αυτή η δραστηριότητα. Περιλαμβάνει, επιπλέον, τις έμμεσες επιδράσεις, οι οποίες δημιουργούνται από τις οικονομικές συναλλαγές με προμηθευτές, καθώς και τις προκαλούμενες επιδράσεις, οι οποίες αναφέρονται στην επίδραση που έχει στην οικονομία η δαπάνη των εισοδημάτων των εργαζομένων που δημιουργούνται άμεσα και έμμεσα από αυτή τη δραστηριότητα.

Στην περίπτωση του ΔΑΑ η επίδραση στην οικονομία εξετάζεται από την πλευρά της λειτουργίας του αεροδρομίου και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό (οικονομικό σύστημα ΔΑΑ), αλλά και από τις ευρύτερες επιδράσεις που δημιουργούνται λόγω της ύπαρξης του αεροδρομίου και οι οποίες δεν θα υπήρχαν ή θα αναπτύσσονταν σε αρκετά μικρότερο βαθμό στην περίπτωση λειτουργίας ενός μικρότερου αεροδρομίου στην Αθήνα. Οι ευρύτερες επιδράσεις περιλαμβάνουν τη δραστηριότητα που δημιουργείται στην οικονομία από τη δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ. Περιλαμβάνονται επίσης οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου (όπως επιβάτες, συνοδοί, εργαζόμενοι και πελάτες του εμπορικού πάρκου) μέσα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τις υποδομές που συνδέουν το αεροδρόμιο με την πρωτεύουσα της χώρας (Διάγραμμα 3.1).

Διάγραμμα 3.1: Επισκόπηση της οικονομικής επίδρασης του ΔΑΑ



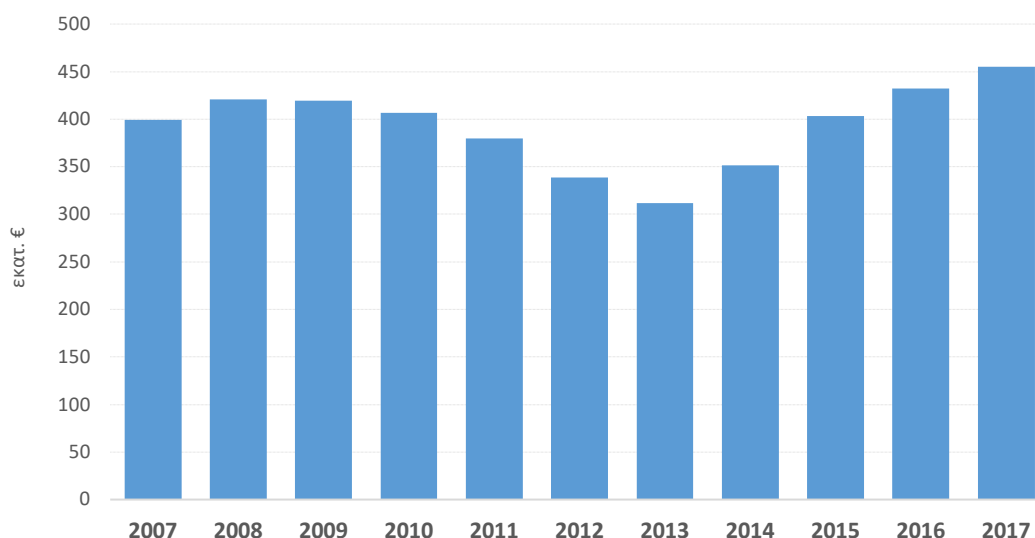
Στην ενότητα αυτή εξετάζεται η οικονομική επίδραση του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ και αποτυπώνονται οι άμεσες και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις. Αντίστοιχα, στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης εξετάζεται η συνεισφορά στην οικονομία από τις ευρύτερες επιδράσεις. Η εκτίμηση της συνολικής οικονομικής επίδρασης πραγματοποιείται με το υπόδειγμα εισροών-εκροών, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων μιας οικονομίας.²

3.2 Η εταιρία διαχείρισης του αεροδρομίου

Η εταιρία διαχείρισης του ΔΑΑ αποτελεί τον πυρήνα του οικοσυστήματος, καθώς είναι υπεύθυνη για την επιχειρησιακή λειτουργία του αεροδρομίου. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων της περιλαμβάνονται η λειτουργία του χώρου του αεροδρομίου και των επιχειρησιακών μονάδων που προσφέρουν υπηρεσίες στους επιβάτες, στις αεροπορικές εταιρίες και στους λοιπούς χρήστες, η αεροπορική ασφάλεια (π.χ. επίβλεψη πίστας και κίνησης αεροσκαφών) και η ανάπτυξη των πληροφοριακών συστημάτων και των τηλεπικοινωνιών. Παράλληλα, είναι υπεύθυνη για την επιχειρηματική ανάπτυξη του ΔΑΑ, καθώς διαχειρίζεται τις σχέσεις με σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων που λειτουργούν στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου.

Το 2017 τα έσοδα της εταιρίας ανήλθαν σε €454,9 εκατ. σημειώνοντας αύξηση 5,2% σε σχέση με το 2016. Μεταξύ 2013 και 2017, τα έσοδα της εταιρία κατέγραψαν μέση ετήσια άνοδο κατά περίπου 10%, γεγονός που αντανakλά την αναπτυξιακή δυναμική του ΔΑΑ (Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.2: Κύκλος εργασιών της ΔΑΑ ΑΕ, 2007-2017



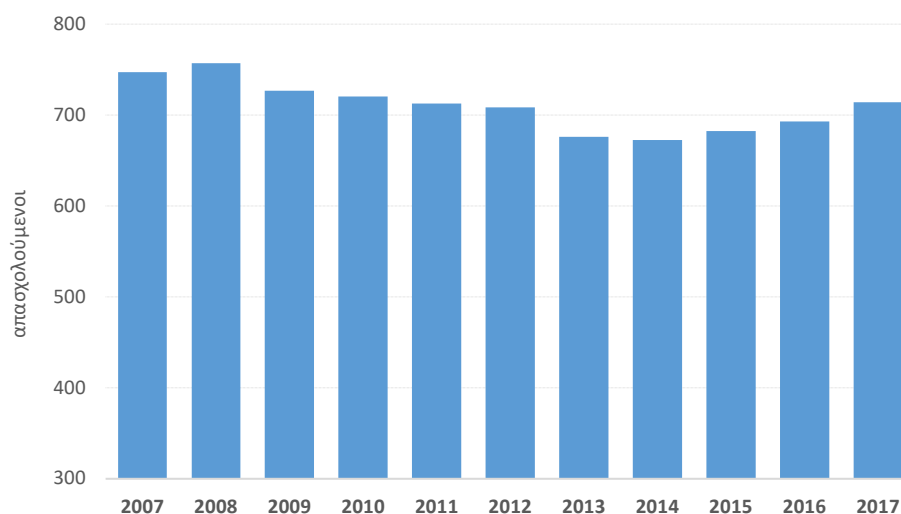
Πηγή: ΔΑΑ

Το 2017 η εταιρία απασχολούσε 714 εργαζομένους, έχοντας εντάξει στο δυναμικό της επιπλέον 21 άτομα σε σχέση με το 2016 (Διάγραμμα 3.3). Ο ένας στους τρεις απασχολούμενους διαμένει στην περιοχή των Μεσογείων, γεγονός που υποδεικνύει τη

² Περισσότερες λεπτομέρειες για το υπόδειγμα δίνονται στο παράρτημα του κεφαλαίου.

σημασία της εταιρίας για την τοπική οικονομία και τους δεσμούς που έχει αναπτύξει με την τοπική κοινωνία.

Διάγραμμα 3.3: Απασχόληση στην ΔΑΑ Α.Ε., 2007-2017

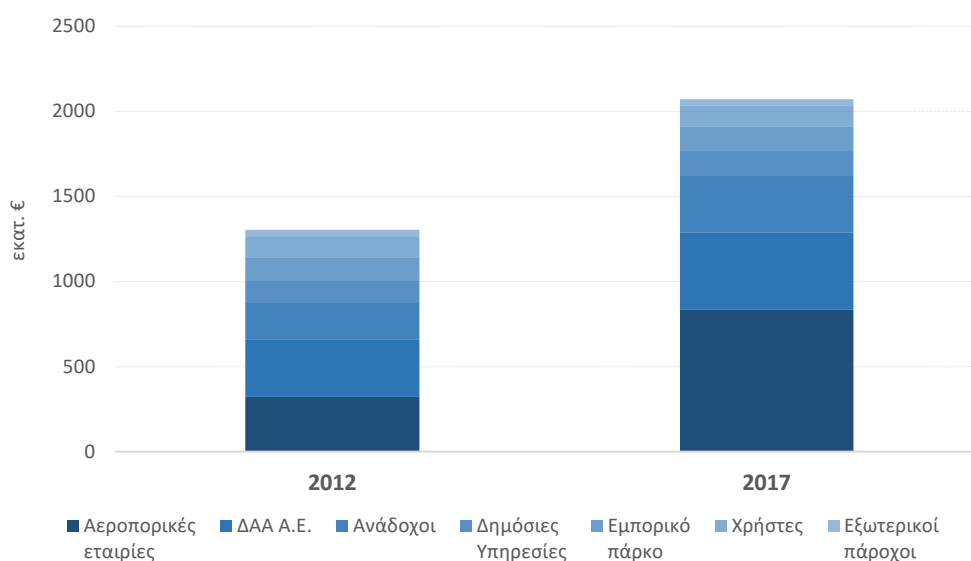


Πηγή: ΔΑΑ

3.3 Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ στην οικονομία

Για την εκτίμηση της συνεισφοράς του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από τη δραστηριότητα τόσο της διαχειρίστριας εταιρίας όσο και των υπόλοιπων επιχειρήσεων και φορέων που δραστηριοποιούνται εντός του αεροδρομίου. Το 2017 τα έσοδα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες στο οικονομικό σύστημα εκτιμώνται σε περίπου €2,1 δισεκ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά 58,8% σε σχέση με το 2012 (Διάγραμμα 3.4).

Διάγραμμα 3.4: Κύκλος εργασιών στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ, 2013 έναντι 2017

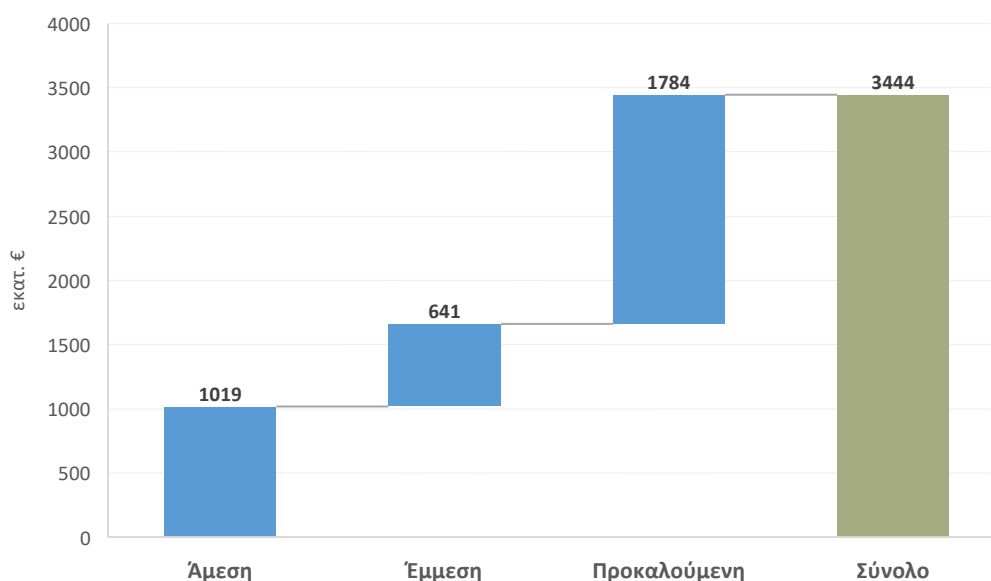


Πηγή: ΔΑΑ, Eurostat, Ανάλυση IOBE

Το μεγαλύτερο μέρος προέρχεται από τους εγχώριους και διεθνείς αερομεταφορείς³ και ακολουθούν τα έσοδα της διαχειρίστριας εταιρίας. Ο κύκλος εργασιών από τις εμπορικές δραστηριότητες (εμπορικοί παραχωρησιούχοι) διαμορφώθηκαν στα €331,8 εκατ., αυξημένα κατά 50,9% (ή €111,9 εκατ.) σε σχέση με το 2012, ενώ τα έσοδα των Δημόσιων υπηρεσιών (π.χ. έσοδα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, Eurocontrol κ.α.) ανήλθαν στα €148,1 εκατ. από €121,9 εκατ. το 2012.

Σε όρους ΑΕΠ, η δραστηριότητα από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ εκτιμάται ότι δημιούργησε περισσότερα από €3,4 δισεκ. το 2017, ποσό που αντιστοιχεί στο 1,9% του ελληνικού ΑΕΠ. Η άμεση επίδραση από την λειτουργία των εταιριών και των φορέων του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ ανέρχεται σε περίπου €1 δισεκ. Η έμμεση επίδραση, δηλ. η επίδραση από τους προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών, εκτιμάται σε €641 εκατ., ενώ σημαντικές είναι οι προκαλούμενες επιδράσεις καθώς αποτελούν το ήμισυ της συνολικής επίδρασης (Διάγραμμα 3.5). Επομένως, για κάθε ευρώ προστιθέμενης αξίας των εταιριών και των φορέων που δραστηριοποιούνται στον ΔΑΑ, δημιουργούνται άλλα 2,4 ευρώ ΑΕΠ στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο ΑΕΠ, 2017



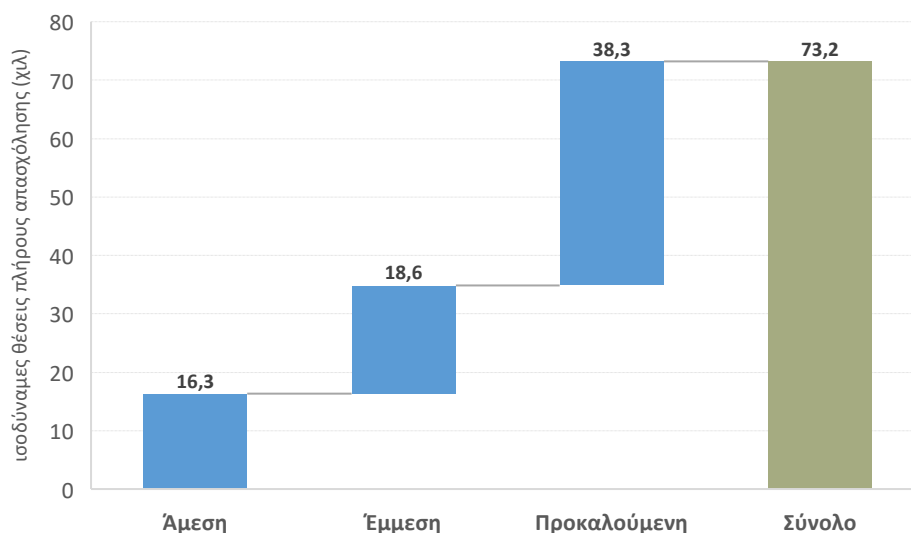
Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε όρους απασχόλησης, η άμεση επίδραση ανήλθε σε 16,3 χιλ. θέσεις εργασίας. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις η συνολική συνεισφορά εκτιμάται σε 73,2 χιλ. θέσεις εργασίας. Από αυτές, οι 18,6 χιλ. θέσεις εργασίας σχετίζονται με τις επιχειρήσεις – προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών των εταιριών του οικοσυστήματος, ενώ σε 38,3 χιλ. ανέρχεται η επίδραση από τους μισθούς των εργαζομένων. Η εκτίμηση αυτή

³ Η εκτίμηση της αξίας που παράγουν οι αεροπορικές εταιρίες εντός του ΔΑΑ, αλλά και της αντίστοιχης απασχόλησης βασίζονται σε στοιχεία της Διαρθρωτικής Έρευνας Επιχειρήσεων (Structural Business Statistics) και του μεριδίου της επιβατικής κίνησης στο αεροδρόμιο «Ελ Βενιζέλος» ως προς το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας για το έτος 2017.

υποδεικνύει ότι κάθε θέση εργασίας στο οικονομικό σύστημα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζει άλλες 3,5 θέσεις πλήρους απασχόλησης στο σύνολο της οικονομίας (Διάγραμμα 3.6).

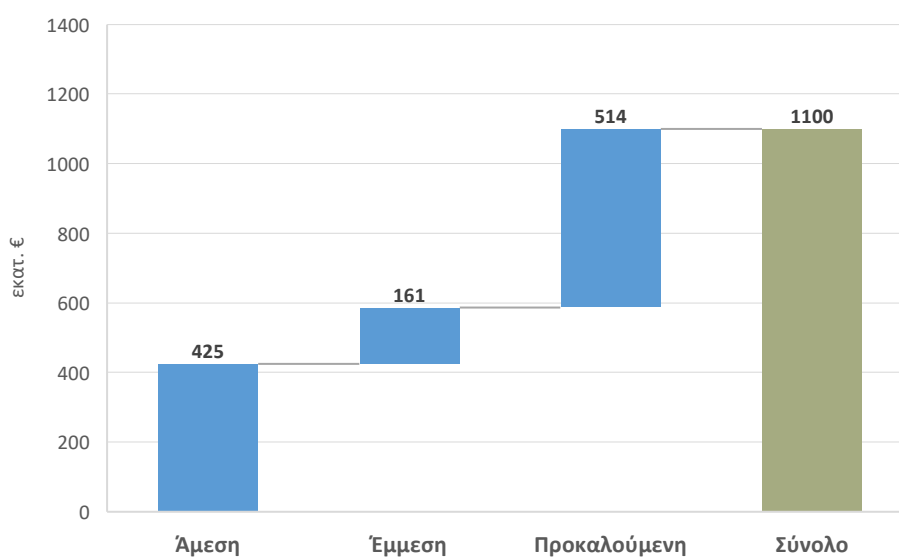
Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην απασχόληση, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Επιπλέον, το εύρος των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον ΔΑΑ συνεισφέρουν στα δημόσια έσοδα και στους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης. Τα δημόσια έσοδα από φόρους και εισφορές που προκύπτουν άμεσα από τη δραστηριότητα στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου εκτιμώνται σε περίπου €438 εκατ., ενώ με τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις ξεπερνούν το €1 δισεκ. (Διάγραμμα 3.7).

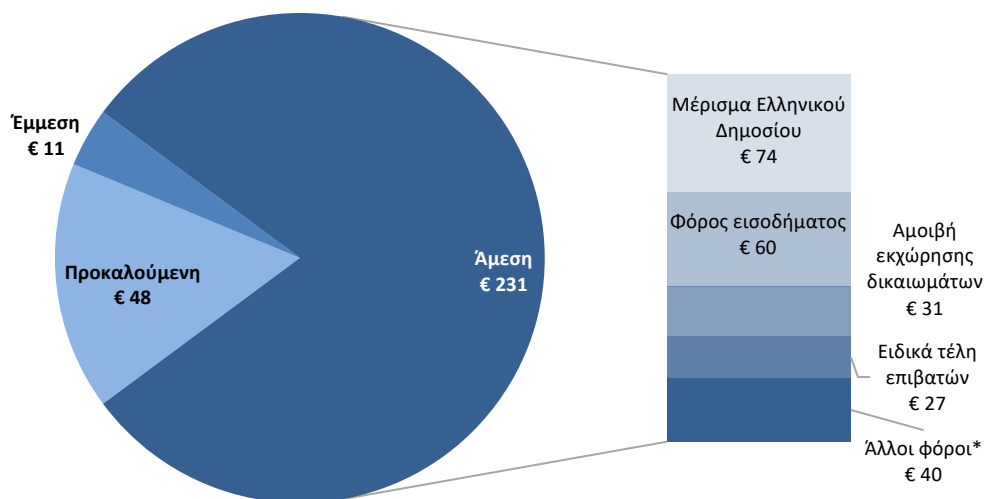
Διάγραμμα 3.7: Φορολογικά έσοδα από την λειτουργία του οικοσυστήματος του ΔΑΑ (εκατ. €), 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Στο σκέλος των άμεσων φορολογικών εσόδων, το μεγαλύτερο μέρος σχετίζεται με την λειτουργία της διαχειρίστριας εταιρίας, καθώς από τα συνολικά €425 εκατ. τα €225 εκατ. αποτελούν ποσά που καταβλήθηκαν από την ΔΑΑ Α.Ε (Διάγραμμα 3.8). Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται το μέρισμα που καταβάλλει η εταιρία στο Ελληνικό Δημόσιο ως μέτοχο, η αμοιβή εκχώρησης δικαιωμάτων, τα ειδικά τέλη επιβατών, ο φόρος εισοδήματος, οι εργοδοτικές εισφορές των εργαζομένων, τα δημοτικά τέλη κ.α.

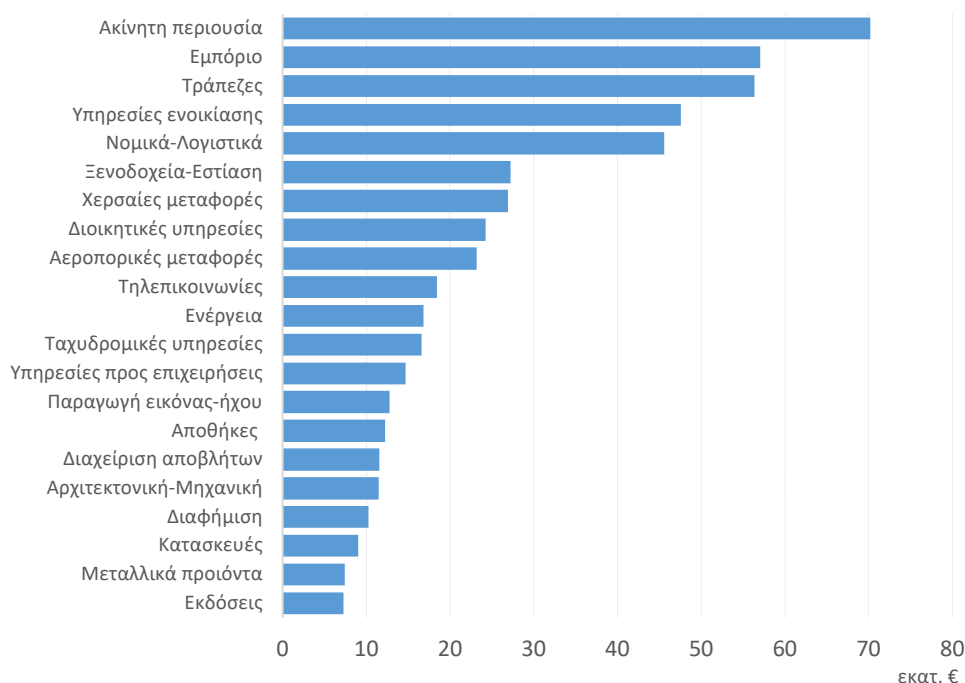
Διάγραμμα 3.8: Επίδραση στα φορολογικά έσοδα από τη δραστηριότητα της ΔΑΑ Α.Ε., 2017



(*) Εργοδοτικές εισφορές, δημοτικά τέλη, κ.α.

Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.9: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2017

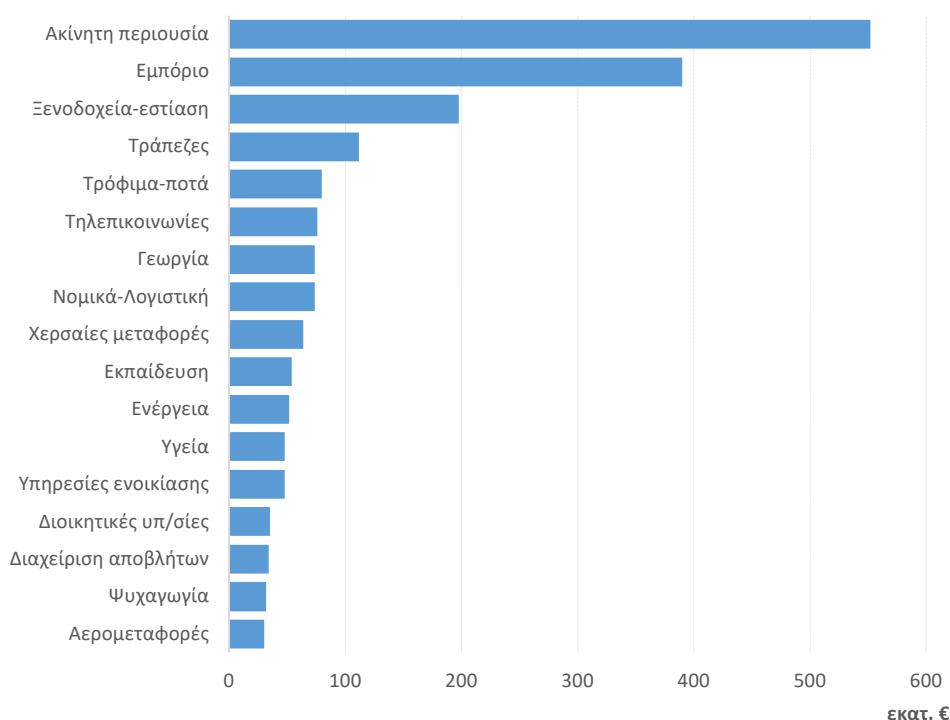


Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση IOBE

Επιπλέον, η δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ δίνει σημαντική ώθηση στους κλάδους των προμηθευτών, δημιουργώντας ζήτηση για πρώτες ύλες και άλλες εισροές. Η υψηλότερη επίδραση καταγράφεται στη διαχείριση ακίνητης περιουσίας, που περιλαμβάνονται η δραστηριότητα μεσιτικών γραφείων, αλλά και οι πληρωμές για ενοικιάσεις ακινήτων. Στους υπόλοιπους κλάδους, η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται εμμέσως στην οικονομία από το αεροδρόμιο Αθηνών είναι υψηλότερη σε δραστηριότητες που σχετίζονται με υπηρεσίες, όπως το εμπόριο, οι τράπεζες, οι ενοικιάσεις αυτοκινήτων και άλλων ειδών, η εστίαση και οι χερσαίες μεταφορές που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 60% αυτής της επίδρασης (Διάγραμμα 3.9).

Λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδράσεις από τη δαπάνη των νοικοκυριών (προκαλούμενες επιδράσεις), η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται συνολικά στην οικονομία είναι αυξημένη σε κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που παράγουν αγαθά-υπηρεσίες σχετικά με το καταναλωτικό πρότυπο στην Ελλάδα, όπως η παραγωγή τροφίμων και ποτών, ο αγροκτηνοτροφικός τομέας και οι τηλεπικοινωνίες (Διάγραμμα 3.10).

Διάγραμμα 3.10: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη συνολική επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2017



Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση IOBE

3.3.1 ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΑΑ

Η συμβολή από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ μπορεί να αποτυπωθεί και με τη χρήση πολλαπλασιαστών. Ο μερικός πολλαπλασιαστής ορίζεται ως ο λόγος του αθροίσματος άμεσης και έμμεσης επίδρασης προς την άμεση επίδραση, ενώ ο συνολικός πολλαπλασιαστής είναι ο λόγος της συνολικής επίδρασης προς την άμεση επίδραση. Ο μερικός πολλαπλασιαστής επομένως εκφράζει το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα που προκύπτει (στο ΑΕΠ, την απασχόληση κλπ.) λόγω των έμμεσων επιδράσεων. Αντίστοιχα, ο

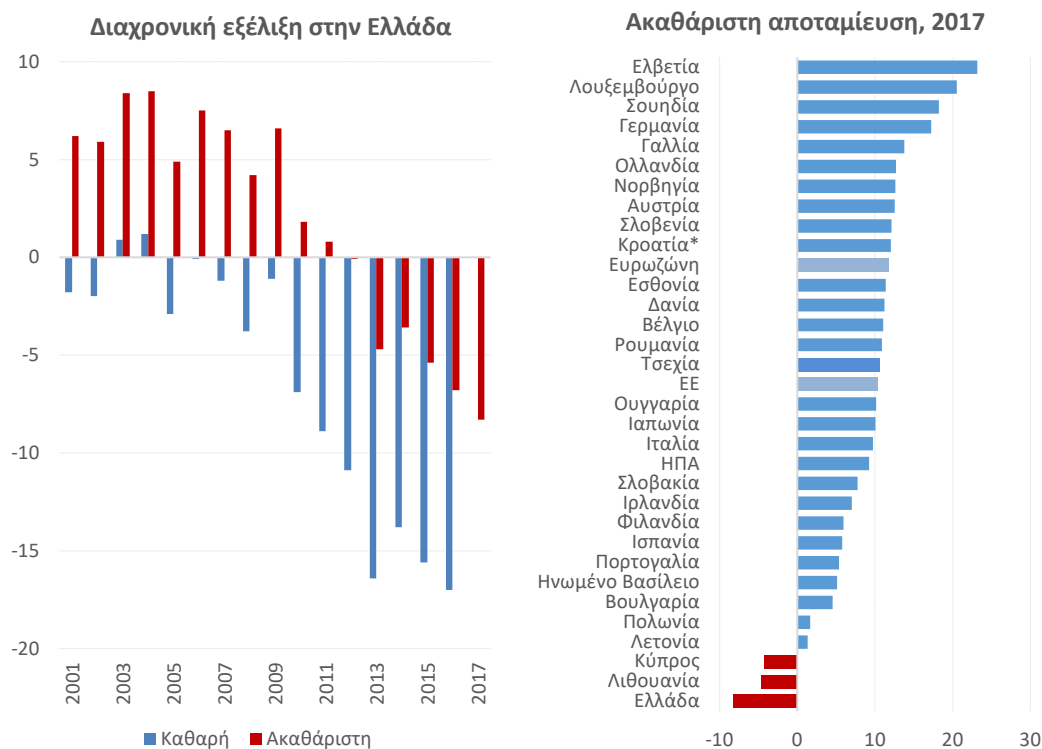
συνολικός πολλαπλασιαστής αποτυπώνει το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα από το συνδυασμό έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων.

Η τιμή που λαμβάνει ο συνολικός πολλαπλασιαστής επηρεάζεται σημαντικά από την ροπή προς κατανάλωση των νοικοκυριών. Όταν το μεγαλύτερο μέρος του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών κατευθύνεται στην κατανάλωση (αντίστοιχα μικρότερο στην αποταμίευση), ο συνολικός πολλαπλασιαστής εμφανίζεται αυξημένος.

Στην Ελλάδα, η ακαθάριστη αποταμίευση των νοικοκυριών υποχώρησε σημαντικά κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης και βρίσκεται πλέον σε έντονα αρνητικό έδαφος. Συγκεκριμένα, το 2017 το ποσοστό της ακαθάριστης αποταμίευσης ως προς ακαθάριστο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζεται σε -8,3%, από -6,8% το 2016 (Διάγραμμα 3.11). Το αρνητικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα ελληνικά νοικοκυριά ξοδεύουν για κατανάλωση περισσότερο από ό,τι λαμβάνουν ως εισόδημα, χρηματοδοτώντας τη διαφορά με μείωση των συσσωρευμένων αποταμιεύσεων και σε ορισμένες περιπτώσεις με αύξηση του δανεισμού.

Λαμβάνοντας υπόψη και την παλαίωση των διαρκών αγαθών που διαθέτουν (όπως αυτοκίνητα, σπίτια και μηχανήματα), το ποσοστό αποταμίευσης στην Ελλάδα έχει υποχωρήσει σε -17,0% το 2016 σε καθαρούς όρους, καταγράφοντας αρνητικά ποσοστά ακόμα και πριν από την κρίση. Σε διεθνή σύγκριση, η Ελλάδα βρίσκεται στην τελευταία θέση ανάμεσα σε 31 χώρες μέλη της ΕΕ και του ΟΟΣΑ με διαθέσιμα στοιχεία, σε αρκετή απόσταση από το μέσο όρο της ΕΕ (10,3%) και της Ευρωζώνης (11,8%).

Διάγραμμα 3.11: Αποταμίευση των νοικοκυριών ως ποσοστό του διαθέσιμου εισοδήματος



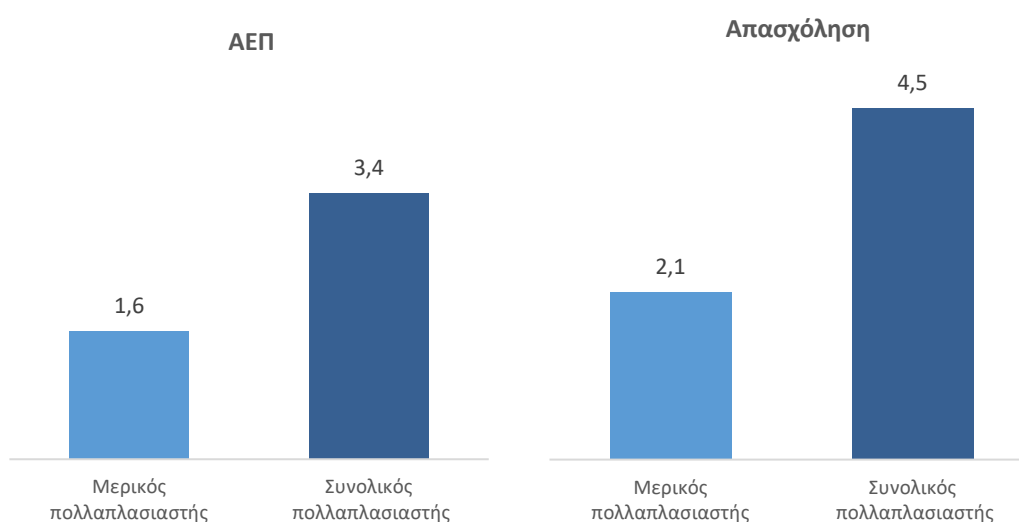
Σημείωση: Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία για την Κροατία αφορούν στο έτος 2012

Πηγή: ECFIN AMECO

Ως αποτέλεσμα της σημαντικής μείωσης των αποταμιεύσεων, μεγαλύτερο μέρος πρόσθετων εισοδημάτων επιστρέφουν στην κατανάλωση στην Ελλάδα. Για αυτό τον λόγο, οι συνολικοί πολλαπλασιαστές οικονομικών επιδράσεων εμφανίζουν αυξημένες τιμές στη χώρα μας, τόσο σε σύγκριση με παλαιότερες αντίστοιχες εκτιμήσεις, όσο και σε σύγκριση με εκτιμήσεις για άλλες χώρες.

Όσον αφορά στον μερικό πολλαπλασιαστή της επίδρασης του οικοσυστήματος του ΔΑΑ, κάθε αύξηση κατά ένα ευρώ του ακαθάριστου προϊόντος που παράγεται στον ΔΑΑ οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας κατά 1,6 ευρώ, με τον αντίστοιχο πολλαπλασιαστή να ανέρχεται στο 2,1 σε όρους απασχόλησης.

Διάγραμμα 3.12: Πολλαπλασιαστές στο ΑΕΠ και την απασχόληση από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Λαμβάνοντας υπόψη και τις καταλυτικές επιδράσεις κάθε ευρώ άμεσης συνεισφοράς των εταιριών και φορέων που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο των Αθηνών αντιστοιχεί σε 3,4 ευρώ συνολικής συνεισφοράς στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας. Ο αντίστοιχος πολλαπλασιαστής για την απασχόληση ανέρχεται σε 4,5 – σε κάθε εργαζόμενο στον ΔΑΑ αντιστοιχεί συνολική συνεισφορά στην απασχόληση ίση με 4,5 περίπου ισοδύναμες θέσεις πλήρους απασχόλησης σε εθνικό επίπεδο (Διάγραμμα 3.12).

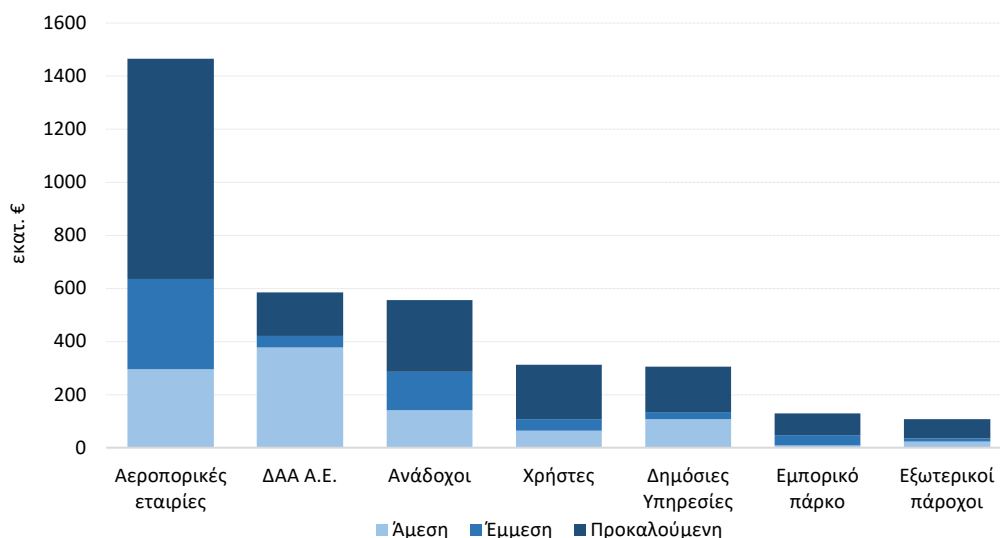
Η σχετικά υψηλότερη τιμή του πολλαπλασιαστή της απασχόλησης συγκριτικά με του ΑΕΠ σχετίζεται με το γεγονός ότι οι δραστηριότητες στο ΔΑΑ χαρακτηρίζονται από μικρότερης έντασης εργασία για την προστιθέμενη αξία που παράγουν. Η αυξημένη παραγωγικότητα σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο αντικατοπτρίζεται και στους σχετικά υψηλότερους μισθούς με τους οποίους αμείβεται σημαντικός αριθμός εργαζομένων στο οικοσύστημα του ΔΑΑ.

3.4 Οικονομικές επιδράσεις ανά φορέα του οικοσυστήματος ΔΑΑ

Η μεγαλύτερη επίδραση στο ΑΕΠ προέρχεται από τη δραστηριότητα των αεροπορικών εταιριών με τη συνολική συνεισφορά να εκτιμάται σε €1,5 δισεκ. Σημαντική είναι και η

έμμεση επίδραση αυτών των εταιριών (€339 εκατ.) λόγω της προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών από την εγχώρια οικονομία.

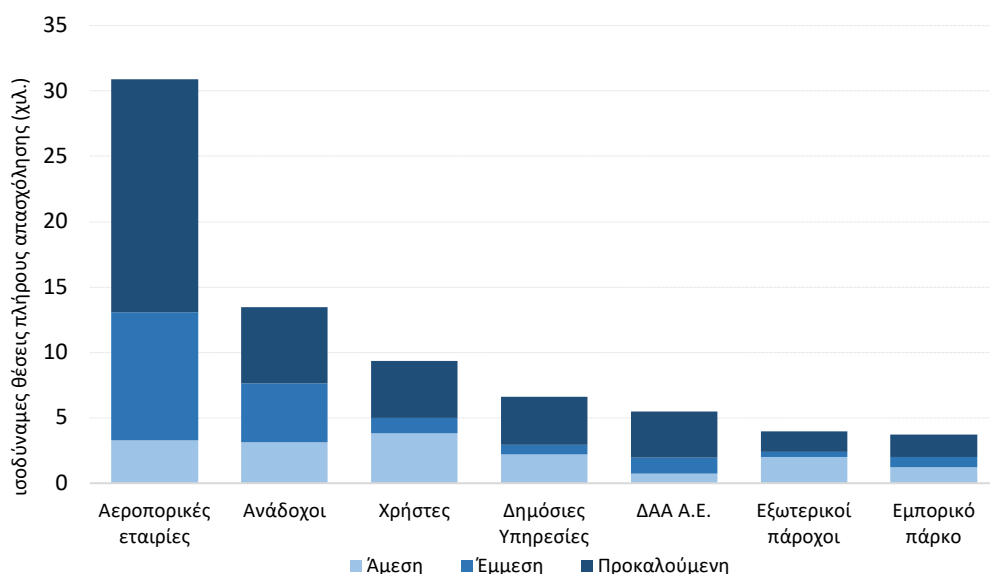
Διάγραμμα 3.13: Επίδραση στο ΑΕΠ ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Η λειτουργία της εταιρίας διαχείρισης του αεροδρομίου (ΔΑΑ Α.Ε.) έχει σημαντικές άμεσες επιδράσεις, ωστόσο η χαμηλότερη διασύνδεση με προμηθευτές αποτυπώνεται στη μικρότερη συνολική επίδραση (περίπου €586 εκατ.). Αντίστοιχη με την εταιρία αεροδρομίου (ΔΑΑ Α.Ε.) είναι η συνεισφορά των εμπορικών παραχωρησιούχων (ανάδοχοι) που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου (Διάγραμμα 3.13).

Διάγραμμα 3.14: Επίδραση στην απασχόληση ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, 2017



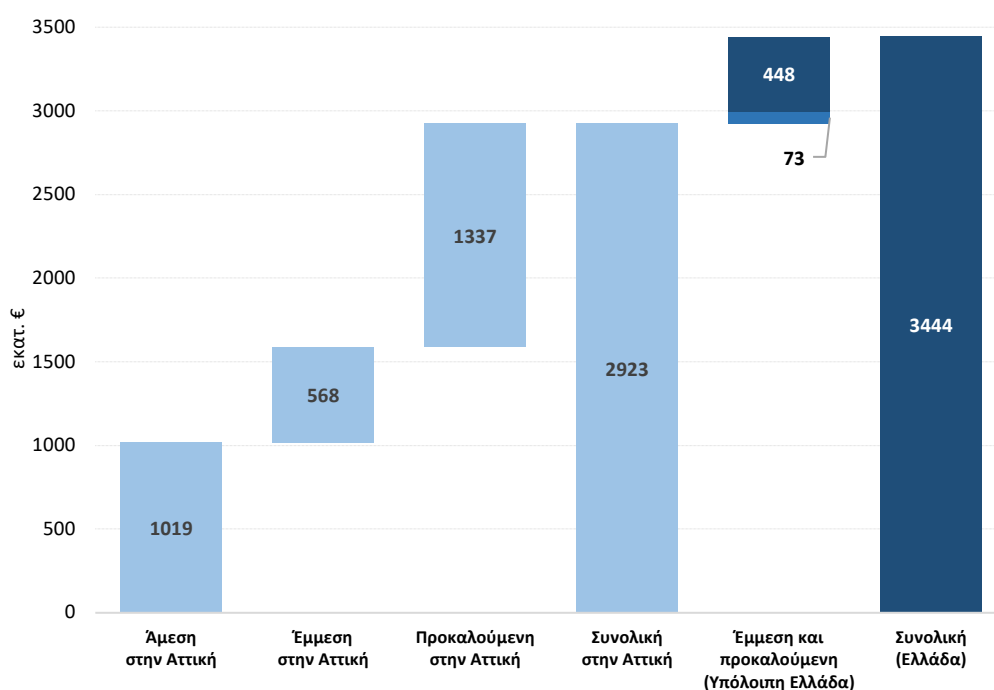
Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε όρους απασχόλησης, οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης (χρήστες) και οι αεροπορικές εταιρείες έχουν την υψηλότερη άμεση επίδραση στην απασχόληση με 3,8 χιλ. και 3,3 χιλ. θέσεις εργασίας αντίστοιχα. Σε όρους συνολικής επίδρασης, η μεγαλύτερη συνεισφορά προέρχεται από τις αεροπορικές εταιρείες και εκτιμάται σε 30,9 χιλ. θέσεις εργασίας ή το 42% της συνολικής επίδρασης του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ. Όσον αφορά στην εταιρεία ΔΑΑ Α.Ε., η συνολική επίδραση από την λειτουργία της εκτιμάται σε 5,5 χιλ. απασχολούμενους, μερίδιο το οποίο είναι χαμηλότερο από εκείνο της συνεισφοράς στο ΑΕΠ, αντικατοπτρίζοντας την υψηλότερη παραγωγικότητα και ένταση κεφαλαίου της διαχείρισης ενός αεροδρομίου ως οικονομική δραστηριότητα (Διάγραμμα 3.14).

3.5 Η επίδραση του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ σε τοπικό επίπεδο

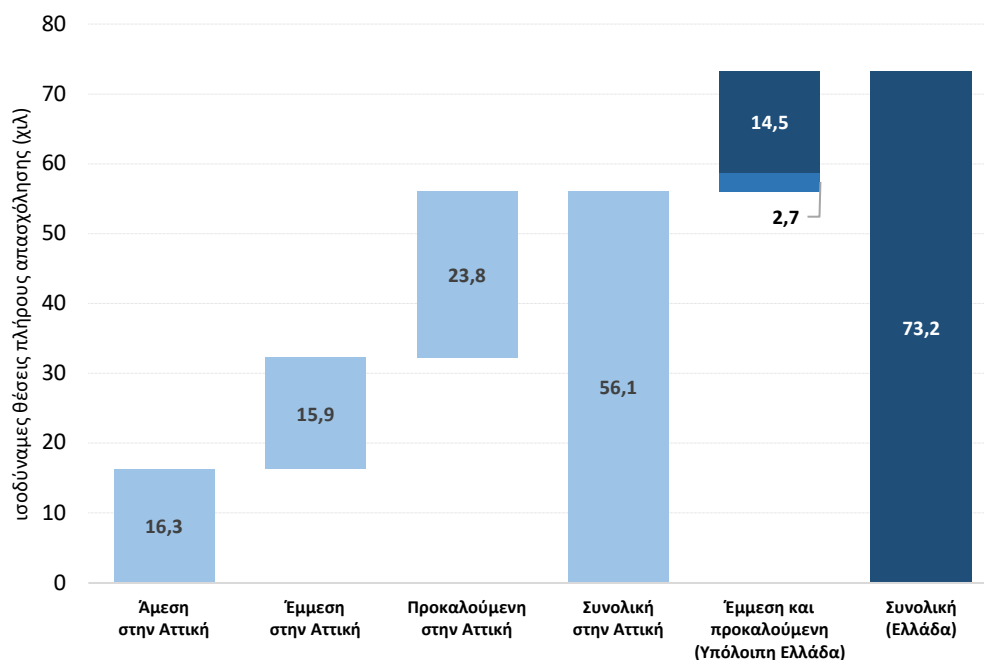
Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συνεισφορά του οικοσυστήματος ΔΑΑ σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Η επίδραση στο ΑΕΠ της περιφέρειας Αττικής από την λειτουργία των φορέων του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ εκτιμάται σε €2,9 δισεκ. το 2017, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 3,5% του ΑΕΠ της περιφέρειας. Επομένως, το 85% της επίδρασης του οικοσυστήματος εντοπίζεται στην περιφέρεια Αττικής, ενώ τα υπόλοιπα €520 εκατ. αντιστοιχούν στην έμμεση και στην προκαλούμενη επίδραση στο ΑΕΠ των υπόλοιπων περιφερειών της Ελλάδας (Διάγραμμα 3.15). Από την επίδραση στην περιφέρεια Αττικής, τα €1,3 δισεκ. αφορούν στις προκαλούμενες επιδράσεις, ενώ €568 εκατ. σχετίζονται με τις έμμεσες επιδράσεις.

Διάγραμμα 3.15: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

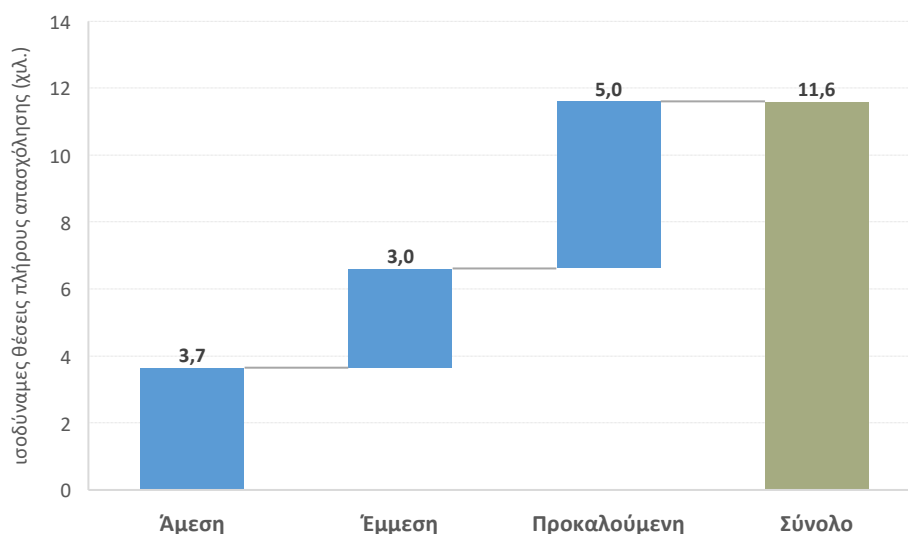
Διάγραμμα 3.16: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην απασχόληση σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση στην Αττική εκτιμάται σε 56,1 χιλ. θέσεις εργασίας ή 4,1% της απασχόλησης στην περιφέρεια (Διάγραμμα 3.16). Από αυτές οι 23,8 χιλ. αφορούν στην προκαλούμενη επίδραση, ενώ 15,9 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται σε επιχειρήσεις – προμηθευτές των εταιριών του αεροδρομίου που δραστηριοποιούνται στην Αττική. Επιπλέον, 17,2 χιλ. θέσεις εργασίας ή το 23,5% της συνολικής επίδρασης σε εθνικό επίπεδο αποτελούν την έμμεση και προκαλούμενη επίδραση στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Διάγραμμα 3.17: Επίδραση στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων από τη δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Αξιοσημείωτη είναι η συνεισφορά από την λειτουργία του ΔΑΑ και σε τοπικό επίπεδο, δεδομένου ότι οι απασχολούμενοι στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου που κατοικούν στην περιοχή των Μεσογείων ανήλθαν το 2017 σε 3,7 χιλ. άτομα, αντιπροσωπεύοντας το 22% της άμεσης απασχόλησης στο οικοσύστημα ΔΑΑ. Λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων εκτιμάται σε 11,6 χιλ. θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 3.17).

3.6 Παράρτημα

3.6.1 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ

Η συνολική αποτίμηση της επίδρασης μιας δραστηριότητας στην οικονομία λαμβάνει υπόψη τις άμεσες, αλλά και τις επακόλουθες οικονομικές επιδράσεις της δραστηριότητας. Οι εταιρίες και φορείς του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ συνεισφέρουν άμεσα στην εθνική οικονομία μέσα από τη δημιουργία θέσεων εργασίας, τους μισθούς, τις εργοδοτικές εισφορές και τους φόρους που καταβάλλουν στο πλαίσιο της λειτουργίας τους.

Επιπλέον, η λειτουργία τους επηρεάζει την οικονομική δραστηριότητα έμμεσα, καθώς οι οντότητες του οικοσυστήματος χρησιμοποιούν, ως εισροές, προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Συνακόλουθα, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα των προμηθευτών τονώνει την οικονομική δραστηριότητα στους κλάδους που παράγουν τις εισροές αυτών των προμηθευτών κ.ο.κ. Το αθροιστικό αποτέλεσμα αυτών των αλληλεπιδράσεων αποτελεί την έμμεση συνεισφορά του οικοσυστήματος του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία.

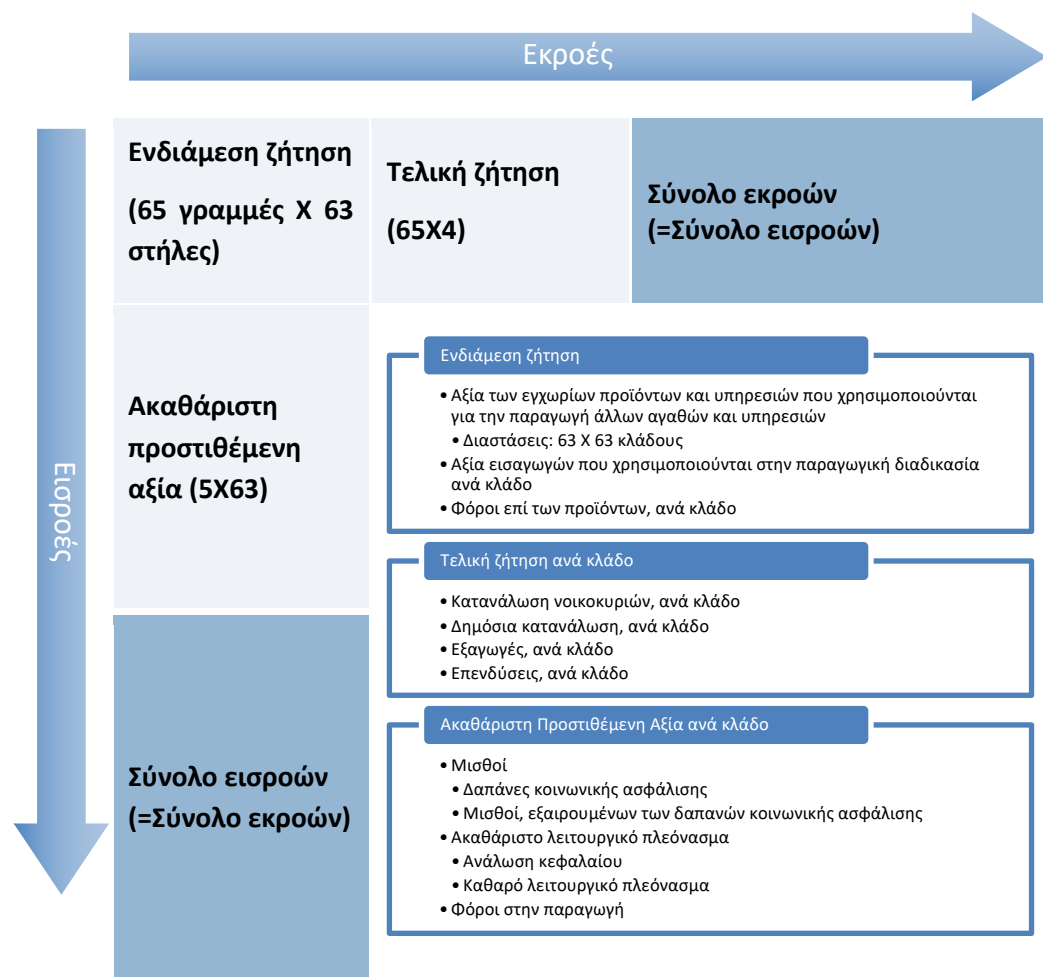
Επιπλέον, τα εισοδήματα των εργαζομένων στο οικοσύστημα προκαλούν αύξηση της καταναλωτικής ζήτησης των νοικοκυριών και επομένως περαιτέρω ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας. Αντίστοιχα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα εμφανίζονται κατά μήκος και αυτών των οικονομικών αλληλεπιδράσεων, καθώς η εν λόγω τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας συνεπάγεται επιπλέον αύξηση εισοδημάτων, άρα αύξηση της καταναλωτικής ζήτησης κ.ο.κ. Το αθροιστικό αποτέλεσμα των αλληλεπιδράσεων αυτών αποτελεί την προκαλούμενη συνεισφορά στην ελληνική οικονομία.

Ο υπολογισμός του οικονομικού αποτυπώματος βασίζεται στο υπόδειγμα εισροών-εκροών, μέθοδος που αναπτύχθηκε από τον οικονομολόγο Wassily Leontief, οποίος τιμήθηκε με το βραβείο Νόμπελ Οικονομικών Επιστημών για αυτή την εργασία το 1973. Η οικονομική ανάλυση με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών βασίζεται στα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία κλαδικής διάρθρωσης της ελληνικής οικονομίας.

Πιο συγκεκριμένα, τα στοιχεία αυτά κατηγοριοποιούνται σε 63 κλάδους (όπως κατασκευές, λιανικό εμπόριο, υπηρεσίες καταλύματος και εστίασης κ.α.). Για κάθε κλάδο, υπάρχουν στοιχεία σχετικά με την ακαθάριστη αξία παραγωγής του προϊόντος και τις ποσότητες, σε όρους αξίας, των εισροών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή αυτού του προϊόντος (όπως προϊόντα άλλων κλάδων, εργασία, κεφάλαιο και εισαγωγές). Επίσης, υπάρχουν στοιχεία για το ύψος των φόρων και ασφαλιστικών εισφορών που καταβλήθηκαν κατά την διαδικασία παραγωγής κάθε κλάδου, όπως και για τις τελικές χρήσεις του προϊόντος κάθε κλάδου (τελική κατανάλωση από ιδιωτικούς φορείς και από το δημόσιο, αποθέματα, σχηματισμός κεφαλαίου, εξαγωγές). Τα στοιχεία αυτά αποτυπώνονται στους πίνακες

εισορών-εκροών για την ελληνική οικονομία, η δομή του οποίου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 3.18.

Διάγραμμα 3.18: Δομή πίνακα εισροών-εκροών



Το υπόδειγμα εισροών-εκροών στηρίζεται σε συγκεκριμένες υποθέσεις, η βασικότερη από τις οποίες αφορά στην τεχνολογία παραγωγής, η οποία θεωρείται σταθερή. Θεωρείται δηλαδή ότι για την παραγωγή μιας μονάδας προϊόντος ενός κλάδου απαιτούνται εισροές (προϊόντα-υπηρεσίες και εργασία) σε σταθερές αναλογίες, ανεξάρτητα από το ύψος της συνολικής παραγωγής του κλάδου. Επίσης, οι καταναλωτικές προτιμήσεις και οι τιμές στην οικονομία λαμβάνονται ως σταθερές, ενώ δεν υπάρχουν περιορισμοί στις παραγωγικές δυνατότητες των κλάδων της οικονομίας. Στο πλαίσιο ενός τέτοιου υποδείγματος, η παραγωγή κάθε κλάδου καθορίζεται από τη ζήτηση για το προϊόν του.

Με βάση τις συγκεκριμένες υποθέσεις υπολογίζονται για κάθε κλάδο η ποσότητα της απαιτούμενης εισροής, καθώς και άλλα μεγέθη (όπως οι μισθοί) ανά μονάδα αξίας τελικού προϊόντος του κλάδου. Με βάση τις ανά μονάδα παραγωγής απαιτήσεις κάθε κλάδου μπορούν να προσδιοριστούν οι αντίστοιχες απαιτήσεις κάθε κλάδου που αφορούν στις εισροές από τους προμηθευτές του (έμμεση επίδραση). Με παρόμοιο τρόπο, προσδιορίζεται η επίδραση της δραστηριότητας κάθε κλάδου στην καταναλωτική ζήτηση, λόγω των εισοδημάτων που δημιουργούνται στα νοικοκυριά και από την αύξηση της κατανάλωσης.

3.6.2 ΠΟΛΥ-ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ

Η κατασκευή των πολυ-περιφερειακών συμμετρικών πινάκων εισροών-εκροών για την ελληνική εγχώρια παραγωγή βασίζεται στους εθνικούς συμμετρικούς πίνακες εισροών-εκροών για την εγχώρια παραγωγή της Ελλάδας. Αυτοί οι πίνακες παρουσιάζουν την κλαδική διάρθρωση της ελληνικής παραγωγής, κατηγοριοποιημένη σε 63 κλάδους οικονομικής δραστηριότητας.⁴ Το ύψος της προσαρμογής (ποσότητα που προστέθηκε ή αφαιρέθηκε) για κάθε επιμέρους χρήση (επιμέρους ενδιάμεση κατανάλωση ή τελική χρήση εγχώριων προϊόντων, χρήση εισαγωγών ή φόρος επί προϊόντων) προσδιορίζεται επιλύοντας ένα πρόβλημα βελτιστοποίησης (τετραγωνικού προγραμματισμού) υπό τους ακόλουθους περιορισμούς.

Οι προσαρμογές αφήνουν ανεπηρέαστη τη συνολική χρήση εγχώριων προϊόντων για κάθε κλάδο, διασφαλίζουν τη συμμετρία του πίνακα εισροών-εκροών, διασφαλίζουν ότι η συνολική ενδιάμεση χρήση και χρήση για κατανάλωση νοικοκυριών για κάθε κλάδο δεν υπερβαίνει την παραγωγή του κλάδου και υπολογίζονται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται το άθροισμα των ποσοστιαίων μεταβολών κάθε χρήσης και να ελαχιστοποιείται η απόκλιση της κλαδικής διάρθρωσης των συνολικών ενδιάμεσων χρήσεων εγχώριων προϊόντων από την αντίστοιχη διάρθρωση το έτος 2010. Οι πίνακες εισροών-εκροών για την χρήση εισαγωγών υπολογίζεται κατανέμοντας τη συνολική χρήση εισαγωγών κάθε κλάδου και κάθε τελικής χρήσης, όπως προέκυψε από τον υπολογισμό των πινάκων για την εγχώρια παραγωγή, στους επιμέρους κλάδους με βάση την αντίστοιχη αναλογία επιμέρους χρήσης εισαγωγών προς συνολική χρήση εισαγωγών για τον εκάστοτε κλάδο και χρήση, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα εισροών-εκροών για την χρήση εισαγωγών για το έτος 2010.

Ο υπολογισμός των πολύ-περιφερειακών συμμετρικών πινάκων εισροών-εκροών για την ελληνική εγχώρια παραγωγή έγινε βάσει της ακόλουθης διαδικασίας. Η αξία παραγωγής κάθε κλάδου σε κάθε περιφέρεια της χώρας προσδιορίζεται με βάση την αξία παραγωγής του κλάδου για το σύνολο της χώρας σε συνδυασμό με στατιστικά στοιχεία για την διάρθρωση της απασχόλησης ανά περιφέρεια και κλάδο σε επίπεδο διψήφιου κωδικού ΣΤΑΚΟΔ 2008. Δεδομένης της υπόθεσης ότι για την παραγωγή μίας μονάδας προϊόντος ενός κλάδου απαιτούνται δεδομένες ποσότητες εισροών, άρα και δεδομένη ποσότητα εργασίας (υπόθεση σταθερής τεχνολογίας παραγωγής), θεωρείται ότι η κατανομή της απασχόλησης ενός κλάδου ανά περιοχή είναι αντιπροσωπευτική της κατανομής της παραγωγής του κλάδου ανά περιοχή. Έχοντας προσδιορίσει την αξία παραγωγής κάθε κλάδου ανά περιοχή, και με βάση την υπόθεση σταθερής τεχνολογίας παραγωγής, υπολογίζονται οι συνολικές απαιτήσεις σε εισροές για κάθε κλάδο σε κάθε περιοχή, καθώς και η προστιθέμενη αξία, οι προσφερόμενοι μισθοί, το λειτουργικό πλεόνασμα κ.ο.κ. κάθε κλάδου ανά περιοχή. Η κατανάλωση των νοικοκυριών σε κάθε περιοχή υπολογίζεται θεωρώντας ότι η συνολική

⁴ Η κατηγοριοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα από την Eurostat γίνεται σύμφωνα με το πρότυπο στατιστικής ταξινόμησης NACE Rev. 2 και περιλαμβάνει 64 κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, ο κλάδος «CPA_U - Υπηρεσίες εξωχώριων οργανισμών», δεν περιλαμβάνεται στην κλαδική ανάλυση της ελληνικής παραγωγής, όπως δημοσιεύεται από την Eurostat, κωδικοποιημένη στους σχετικούς πίνακες εισροών-εκροών, λόγω μη διαθεσιμότητας επαρκώς αναλυτικών σχετικών στατιστικών στοιχείων. Ο κλάδος αυτός δεν λαμβάνεται υπόψη στην ανάλυση για τον προσδιορισμό των οικονομικών επιδράσεων. Η εξαίρεση αυτού του κλάδου δεν έχει επίπτωση στα αποτελέσματα της ανάλυσης.

εγχώρια κατανάλωση των νοικοκυριών καταμερίζεται ανά περιοχή ανάλογα με το συνολικό ύψος μισθών που προσφέρονται σε κάθε περιοχή.

Ακολούθως, υπολογίζεται η γεωγραφική προέλευση των εισροών που χρησιμοποιεί κάθε κλάδος σε κάθε περιοχή. Σύμφωνα με τη διαδικασία που ακολουθείται, για έναν δεδομένο κλάδο K υπολογίζεται σε κάθε περιοχή η συνολική απαιτούμενη ποσότητα του προϊόντος του κλάδου (αγαθό K) για την κάλυψη των αναγκών σε αυτό το προϊόν όλων των κλάδων της περιοχής, καθώς και των αναγκών της κατανάλωσης των νοικοκυριών σε αυτή την περιοχή. Με δεδομένες τις συνολικές απαιτήσεις για αγαθό K ανά περιοχή και την παραγωγή αγαθού K ανά περιοχή, υπολογίζεται ο καταμερισμός της παραγόμενης σε κάθε περιοχή ποσότητας αγαθού K προς κάθε άλλη περιοχή της επικράτειας, θεωρώντας ότι το εμπόριο μεταξύ των περιοχών της χώρας διεξάγεται με τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται το μεταφορικό κόστος.

Η παραγωγή αγαθού K σε κάθε περιοχή κατανέμεται μεταξύ των περιοχών της χώρας ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες για αγαθό K σε κάθε περιοχή, μεριμνώντας ώστε να μεταφερθούν κατά το δυνατόν μικρότερες ποσότητες μεταξύ των περιοχών και οι ποσότητες αυτές να μεταφέρονται από και προς τις πλησιέστερες μεταξύ τους περιοχές. Οι υπολογισμοί βασίζονται στην υπόθεση ότι το κόστος για τη μεταφορά μίας μονάδας προϊόντος κάποιου κλάδου από μία περιοχή σε μία άλλη είναι ανάλογο της γεωγραφικής απόστασης, σε ευθεία γραμμή, από το (διοικητικό) κέντρο της μίας περιοχής στο κέντρο της άλλης.

Το πρόβλημα κάλυψης των αναγκών κάθε περιοχής σε αγαθό K με ελαχιστοποίηση του μεταφορικού κόστους είναι ένα τυπικό πρόβλημα γραμμικού προγραμματισμού, το οποίο επιλύεται ακολουθώντας έναν αλγόριθμο εσωτερικού σημείου. Κάθε ποσότητα αγαθού K που μεταφέρεται μεταξύ περιοχών, κατανέμεται μεταξύ των κλάδων της περιοχής-προορισμού ανάλογα με τις ανάγκες κάθε κλάδου σε αγαθό K .

Η παραπάνω διαδικασία ακολουθείται για κάθε κλάδο της οικονομίας. Μετά τον καταμερισμό της παραγωγής κάθε κλάδου σε κάθε περιοχή σε ενδιάμεσες χρήσεις και σε κατανάλωση νοικοκυριών ανά περιοχή, ακολουθεί ο υπολογισμός της κατανομής του υπολοίπου της παραγωγής κάθε κλάδου στις υπόλοιπες τελικές χρήσεις (κατανάλωση μη-κερδοσκοπικών οργανισμών, δημόσια κατανάλωση, ακαθάριστος σχηματισμός παγίου κεφαλαίου, αποθέματα και εξαγωγές). Για κάθε κλάδο K , σε κάθε περιοχή όπου υπάρχει πλεόνασμα σε αγαθό K , μετά την κάλυψη των αναγκών για ενδιάμεση κατανάλωση και κατανάλωση των νοικοκυριών, το εν λόγω πλεόνασμα κατανέμεται στις τελικές χρήσεις ανάλογα με το σχετικό ύψος κάθε τελικής χρήσης του αγαθού K προς το συνολικό ύψος τελικών χρήσεων του αγαθού K σε εθνικό επίπεδο. Έτσι ολοκληρώνεται ο υπολογισμός των πολυ-περιφερειακών πινάκων εισροών-εκροών για την εγχώρια παραγωγή.

Οι πολυ-περιφερειακοί πίνακες εισροών-εκροών για τη χρήση εισαγωγών υπολογίζονται με βάση των πολυ-περιφερειακών πινάκων για την εγχώρια παραγωγή ως εξής: κάθε χρήση εισαγωγών σε κάθε περιοχή προκύπτει λαμβάνοντας υπ' όψιν την αντίστοιχη χρήση εγχώριας παραγωγής και την αντίστοιχη αναλογία χρήσης εισαγωγών προς χρήση εγχώριας παραγωγής, όπως προκύπτει από τους εθνικούς πίνακες εισροών-εκροών για εισαγωγές και για εγχώρια παραγωγή.

3.6.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ

Οι πίνακες εισροών-εκροών χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των ποσοτήτων εισροών που απαιτούνται για την παραγωγή μίας μονάδας προϊόντος κάθε κλάδου σε κάθε περιοχή της χώρας, με την κατασκευή του αντίστοιχου πίνακα άμεσων χρήσεων AI (direct requirements table for Type I Leontief). Ο πίνακας AI έχει διαστάσεις [819 x 819] - μία γραμμή για κάθε συνδυασμό κλάδου και περιοχής, και αντίστοιχα για τις στήλες. Κάθε στοιχείο του πίνακα AI εκφράζει την ποσότητα, σε όρους αξίας, του προϊόντος της αντίστοιχης γραμμής του πίνακα που απαιτείται για την παραγωγή μίας μονάδας προϊόντος της αντίστοιχης στήλης του πίνακα:

$$AI = [a_{i,j}] \text{ με } i, j = 1, 2, \dots, 819 \text{ και } a_{i,j} = \frac{\text{χρήση εισροής } i \text{ από τον κλάδο } j}{\text{αξία παραγωγής κλάδου } j}$$

Όπου ως κλάδος i νοείται ένας συγκεκριμένος κλάδος σε μία συγκεκριμένη περιοχή (ένας από τους 819 τέτοιους συνδυασμούς κλάδου-περιοχής) και αντίστοιχα για τον κλάδο j . Χρησιμοποιώντας τον πίνακα AI, υπολογίζεται ο πίνακας Leontief για έμμεσες επιδράσεις (Leontief Type I) βάσει της σχέσης:

$$LI = (I - AI)^{-1}$$

Η τελευταία σχέση επιτρέπει τον προσδιορισμό των έμμεσων επιδράσεων στο σύνολο της παραγωγής της οικονομίας από μία εξωγενή διαταραχή στην τελική ζήτηση.

Ο πίνακας LI μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό των επιδράσεων στο σύνολο της οικονομίας από μία εξωγενή αύξηση ή μείωση της ζήτησης σε ένα σύνολο από κλάδους της οικονομίας. Αν T είναι το διάνυσμα-στήλη [819 x 1] της συνολικής ζήτησης στην οικονομία για κάθε συνδυασμό κλάδου-περιοχής, W είναι το διάνυσμα-στήλη της ζήτησης για ενδιάμεση κατανάλωση στην οικονομία και F είναι το διάνυσμα-στήλη της τελικής ζήτησης στην οικονομία, θεωρώντας ότι η κατανάλωση των νοικοκυριών συμπεριλαμβάνεται στην τελική ζήτηση:

$T = [t_{i,1}]$ με $i = 1, \dots, 819$ και $t_{i,1}$ =συνολική ζήτηση προϊόντος του κλάδου i

$W = [w_{i,1}]$ με $i = 1, \dots, 819$ και $w_{i,1}$ =ζήτηση αγαθού i για ενδιάμεση κατανάλωση

$F = [f_{i,1}]$ με $i = 1, \dots, 819$ και $f_{i,1}$ =ζήτηση αγαθού i για τελική κατανάλωση

Τότε ισχύει ότι:

$$W + F = T$$

Από την κατασκευή του πίνακα AI ισχύει επίσης ότι:

$$AI \cdot T = W$$

Έπεται λοιπόν ότι:

$$T = LI \cdot F$$

Για τον υπολογισμό των προκαλούμενων επιδράσεων ακολουθείται μία παρόμοια διαδικασία. Κατασκευάζεται ο πίνακας Leontief για έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις (Leontief type II), λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις ενδιάμεσες καταναλώσεις κάθε κλάδου (σε κάθε περιοχή), όσο και την κατανάλωση των νοικοκυριών σε κάθε περιοχή, σε συνδυασμό

με τους μισθούς που προσφέρονται από κάθε κλάδο. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, τα νοικοκυριά σε κάθε περιοχή αντιμετωπίζονται ως οίονει κλάδος, ο οποίος χρησιμοποιεί εισροές για να παράξει ένα «προϊόν», την εργασία. Η εργασία με την σειρά της χρησιμοποιείται ως εισροή από τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας. Οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις υπολογίζονται αθροιστικά, χρησιμοποιώντας τον πίνακα Leontief II.

4 ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΑΑ

4.1 Εισαγωγή

Εκτός από την άμεση συνεισφορά και τα πολλαπλασιαστικά οφέλη από την οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται εντός του ΔΑΑ, η επίδραση από την λειτουργία του έχει ευρύτερες επιδράσεις με επιπρόσθετα οφέλη για την οικονομία. Αυτές σχετίζονται κυρίως με τον ρόλο των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων στην ανάπτυξη του εξωτερικού τουρισμού, αλλά και επιμέρους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Στην ενότητα αυτή εξετάζονται η συμβολή του ΔΑΑ στον εισερχόμενο τουρισμό στην Ελλάδα, δεδομένου ότι σημαντικός αριθμός ξένων ταξιδιωτών φτάνει στη χώρα μέσω του αεροδρομίου των Αθηνών, καθώς και οι επιδράσεις από τις μεταφορικές υπηρεσίες που προσφέρονται στους επισκέπτες του αεροδρομίου.

Οι αεροπορικές υπηρεσίες που προσφέρει ο ΔΑΑ και η σύνδεση του με ένα μεγάλο αριθμό ξένων προορισμών προσφέρουν τη δυνατότητα σε κατοίκους άλλων χωρών να επισκεφτούν την Αθήνα και την Ελλάδα γενικότερα. Επιπλέον, η προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιριών, η προσθήκη νέων δρομολογίων και η αυξανόμενη συχνότητα πραγματοποίησης υφιστάμενων δρομολογίων, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των υποδομών του αεροδρομίου, συμβάλλουν ώστε η Αθήνα να καταστεί ελκυστικός προορισμός.

Οι αφίξεις ξένων επισκεπτών μέσω του ΔΑΑ συνεισφέρουν στην εγχώρια οικονομία, καθώς οι δαπάνες που πραγματοποιούν κατά την παραμονή τους δημιουργούν ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες που παράγονται στη χώρα. Με αυτό τον τρόπο, ενισχύουν την εγχώρια οικονομική δραστηριότητα και υποστηρίζουν θέσεις εργασίας, κυρίως στους κλάδους που σχετίζονται με το τουριστικό προϊόν, όπως οι υπηρεσίες καταλύματος και εστίασης και το εμπόριο, καθώς και στις αλυσίδες εφοδιασμού τους.

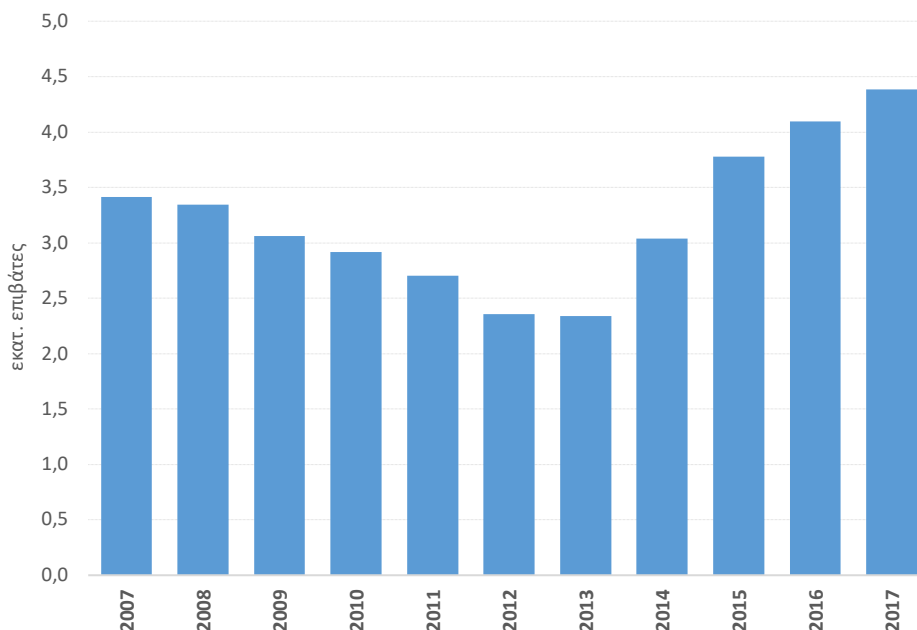
Επιπλέον, η ανάπτυξη της Αθήνας ως προορισμό για τουρισμό πόλεων (city break) συμβάλλει στον περιορισμό της εποχικότητας της τουριστικής ζήτησης με την προσέλκυση επισκεπτών καθόλη τη διάρκεια του έτους. Η εξομάλυνση της εποχικότητας επιφέρει οφέλη που επεκτείνονται πέρα από την αύξηση των εσόδων, καθώς επιτρέπουν τη χρήση εγκαταστάσεων με χαμηλό βαθμό αξιοποίησης. Με αυτό τον τρόπο, ανακτάται μεγαλύτερο μέρος του σταθερού κόστους λειτουργίας αυτών των εγκαταστάσεων, βελτιώνεται η παραγωγικότητα των παραγωγικών συντελεστών και αυξάνεται η αποδοτικότητα των σχετικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Οφέλη για την οικονομία – αν και μικρότερα σε σχέση με την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος – δημιουργούνται και με την ανάπτυξη μεταφορικών υπηρεσιών για τους επισκέπτες του ΔΑΑ. Σε αυτές συγκαταλέγονται τα δρομολόγια των αστικών συγκοινωνιών (μετρό, προαστιακός, λεωφορεία) από και προς το αεροδρόμιο, οι διαδρομές των ταξί, όπως και υπηρεσίες μεταφοράς από άλλους ιδιώτες (π.χ. μικρά λεωφορεία). Οφέλη προκύπτουν επίσης από τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου της Αττικής Οδού, δεδομένου ότι σε καθημερινή βάση σημαντικός αριθμός διελεύσεων (ΙΧ αυτοκινήτων και φορτηγών) γίνεται προς και από το αεροδρόμιο, όπως επίσης και από τη δραστηριότητα στις ενοικιάσεις αυτοκινήτων από εταιρίες που λειτουργούν εντός του αεροδρομίου. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για την συνεισφορά στην οικονομία (άμεσες και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις) για τις δύο αυτές μορφές ευρύτερων επιδράσεων.

4.2 Ξένοι επισκέπτες στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

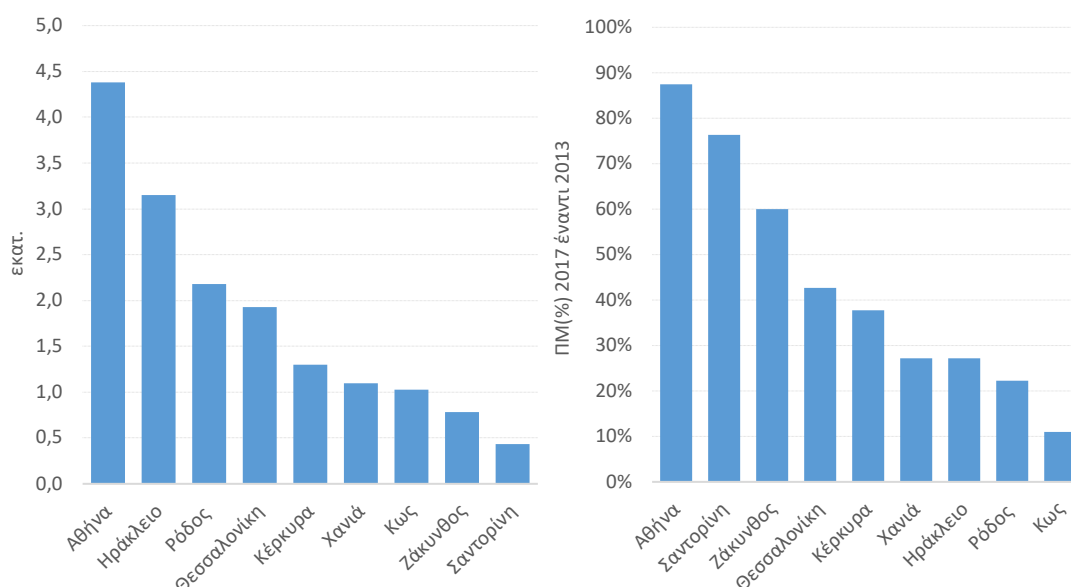
Το 2017 οι διεθνείς αφίξεις στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ανήλθαν σε 4,4 εκατ. άτομα σημειώνοντας αύξηση κατά 7,0% σε σχέση με το 2016 (Διάγραμμα 4.1). Το μέγεθος αυτό αντιπροσωπεύει το 16% των συνολικών αφίξεων ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα με όλα τα μέσα μεταφοράς. Σε σύγκριση με το 2013, ο αριθμός αυτός είναι αυξημένος κατά 87%.

Διάγραμμα 4.1: Αφίξεις ξένων ταξιδιωτών από το εξωτερικό στον ΔΑΑ, 2007-2017



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 4.2: Διεθνείς αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2017

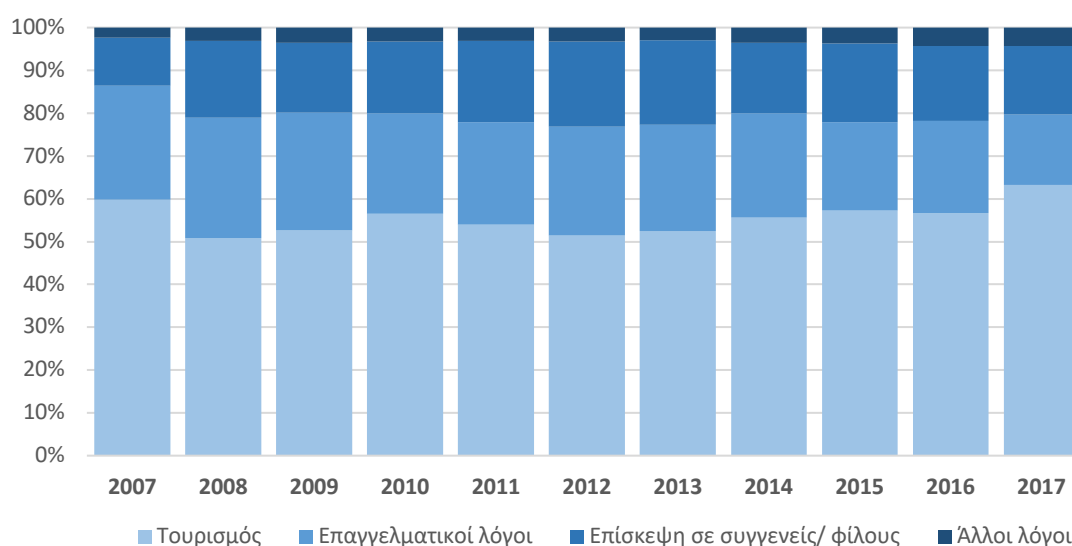


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Αντίστοιχα, μεταξύ των αφίξεων στα αεροδρόμια της χώρας, ένας στους τέσσερις ξένους ταξιδιώτες έφτασε στην Ελλάδα το 2017 μέσω του ΔΑΑ. Σε σχέση με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, ο ΔΑΑ κατέχει διαχρονικά το μεγαλύτερο μερίδιο της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης και ακολουθούν τα αεροδρόμια του Ηρακλείου και της Ρόδου. Η διαφορά σε σχέση με τα άλλα αεροδρόμια διευρύνεται, καθώς την περίοδο 2013-2017 ο ΔΑΑ πέτυχε τη μεγαλύτερη άνοδο, ενώ ακολουθούν το αεροδρόμιο της Σαντορίνης και της Ζακύνθου (Διάγραμμα 4.2).

Ο τουρισμός αποτελεί διαχρονικά τον κυριότερο λόγο επίσκεψης για τους ξένους ταξιδιώτες (σχεδόν 3 στους 5) που φτάνουν στην Ελλάδα μέσω του αεροδρομίου των Αθηνών. Ακολουθούν, εκείνοι που επισκέπτονται τη χώρα για επαγγελματικούς λόγους με το μερίδιο τους να διαμορφώνεται στο 16% το 2017 - ελαφρώς χαμηλότερο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη – και τα άτομα που επισκέπτονται φίλους ή συγγενείς (Διάγραμμα 4.3).

Διάγραμμα 4.3: Σκοπός ταξιδιού ξένων επισκεπτών που φθάνουν στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ



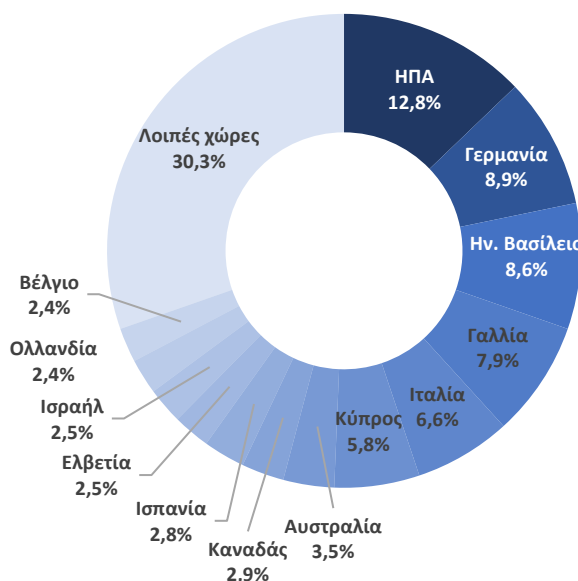
Πηγή: ΔΑΑ

4.2.1 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΞΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΔΑΑ

Το ύψος των ταξιδιωτικών εισπράξεων που εισρέουν στην ελληνική οικονομία λόγω της λειτουργίας του ΔΑΑ επηρεάζεται από το πλήθος των ξένων επισκεπτών που φτάνουν αεροπορικώς στην Ελλάδα μέσω της Αθήνας, αλλά και από τη δαπάνη που πραγματοποιούν κατά την παραμονή τους στη χώρα. Καθώς παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στο ύψος της δαπάνης ανάλογα με τη χώρα προέλευσης των ταξιδιωτών, το σύνολο των εισπράξεων επηρεάζεται και από τη διάρθρωση των ξένων που επισκέπτονται την χώρα ανάλογα με τον τόπο μόνιμης κατοικίας τους.

Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, η υψηλότερη μέση δαπάνη ανά ταξίδι καταγράφεται στους επισκέπτες από την Αυστραλία (€1218). Ακολουθούν οι ταξιδιώτες από τις ΗΠΑ (€941), τον Καναδά (€903) και την Ελβετία (€760).

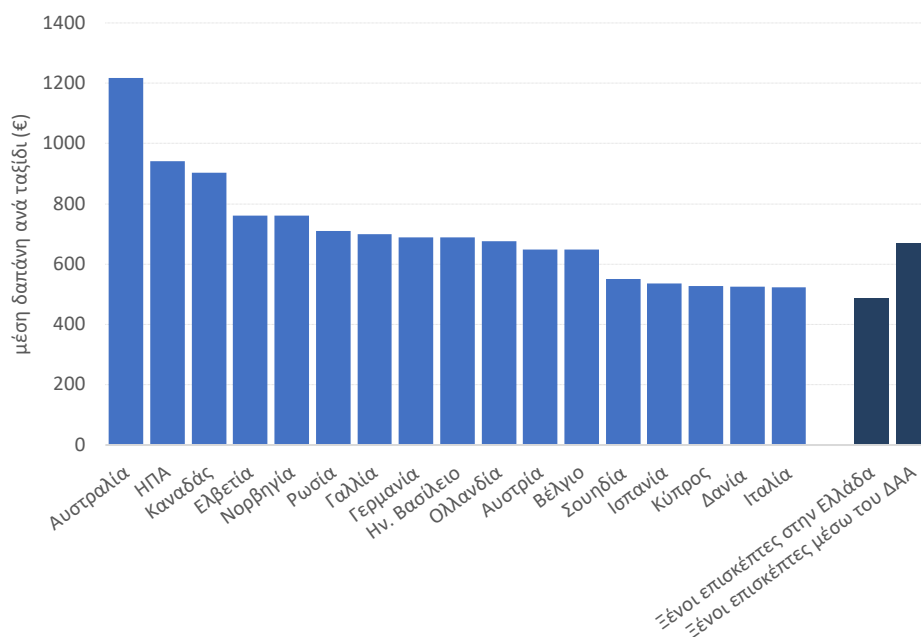
Διάγραμμα 4.4: Διάρθρωση ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ βάσει του τόπου μόνιμης κατοικίας, 2017



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Επιπλέον, από χώρες με σχετικά υψηλή μέση τουριστική δαπάνη προέρχεται σημαντικός αριθμός ξένων αφίξεων στον ΔΑΑ. Το 2017, από τις ΗΠΑ προήλθε το 12,8% των ξένων αφίξεων (562,5 χιλ.). Ακολουθούν η Γερμανία (8,9% ή 391,2 χιλ.) και το Ηνωμένο Βασίλειο (8,6% ή 376,1 χιλ.), ενώ 280 χιλ. έφτασαν από τον Καναδά και την Αυστραλία (Διάγραμμα 4.4).

Διάγραμμα 4.5: Μέση ταξιδιωτική δαπάνη ξένων ατόμων που φτάνουν στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ με βάση την χώρα κατοικίας τους, 2017

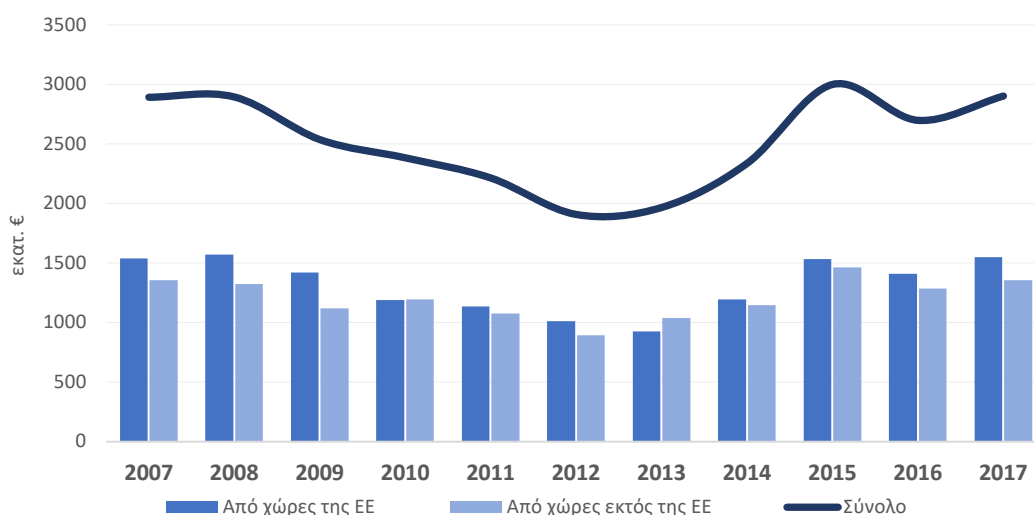


Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Ως αποτέλεσμα, η μέση δαπάνη ανά ταξίδι των ξένων που φθάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ είναι υψηλότερη κατά €180 συγκριτικά με εκείνη για το σύνολο της χώρας (Διάγραμμα 4.5). Επομένως, η λειτουργία του ΔΑΑ συμβάλλει τόσο στην ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος προς την Ελλάδα, όσο και στην ενίσχυση των ταξιδιωτικών εισπράξεων.

Εν μέρει, αυτό το αποτέλεσμα οφείλεται στο γεγονός ότι οι επισκέπτες από χώρες με σχετικά χαμηλότερες δαπάνες ανά ταξίδι, όπως οι μόνιμοι κάτοικοι Βουλγαρίας, Σερβίας και άλλων χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, φτάνουν στην Ελλάδα οδικώς. Επιπλέον, ο ΔΑΑ διαθέτει πτήσεις μακρινών αποστάσεων (long-haul flights) που δεν προσφέρονται από άλλα αεροδρόμια της χώρας. Επομένως, η συνεισφορά του αεροδρομίου των Αθηνών στις ταξιδιωτικές εισπράξεις θα μπορούσε να ενισχυθεί περισσότερο στην περίπτωση που εμπλουτιστεί το μεταφορικό έργο του ΔΑΑ με νέες αεροπορικές συνδέσεις με μακρινούς προορισμούς.

Διάγραμμα 4.6: Εκτίμηση ταξιδιωτικών εισπράξεων από ξένους επισκέπτες που φθάνουν στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών, 2007-2017



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της επιβατικής κίνησης στον ΔΑΑ και τη μέση δαπάνη ανά ταξιδιώτη, οι συνολικές ταξιδιωτικές εισπράξεις από ξένους που φθάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ εκτιμώνται σε €2,9 δισεκ. για το 2017⁵ (Διάγραμμα 4.6). Αυτό το μέγεθος αντιστοιχεί στο 20% των συνολικών ταξιδιωτικών εισπράξεων⁶ της χώρας για το συγκεκριμένο έτος.

4.2.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

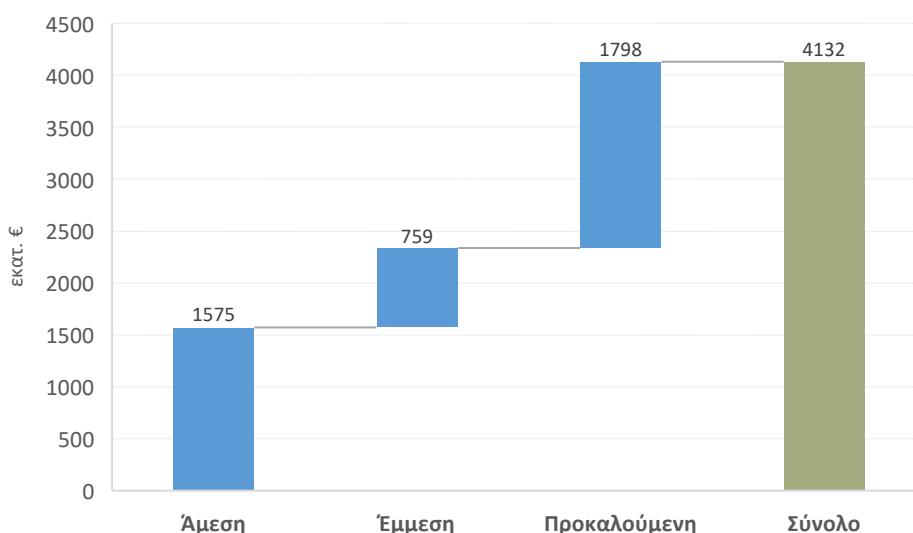
Από τη συνολική τουριστική δαπάνη των €2,9 δισεκ. το 2017, υπολογίζεται ότι περίπου €2,3 δισεκ. κατευθύνονται για εγχώρια προϊόντα και υπηρεσίες. Από αυτό το μέγεθος, περίπου €1,1 δισεκ. αποτελεί την προστιθέμενη αξία των σχετικών με τον τουρισμό κλάδων, ενώ περίπου €660 εκατ. κατευθύνεται στην δαπάνη για την προμήθεια ενδιάμεσων προϊόντων

⁵ Στα στοιχεία μέσης δαπάνης ανά ταξίδι ξένων ταξιδιωτών δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες για αεροπορικά εισιτήρια.

⁶ Περιλαμβάνονται οι εισπράξεις από ταξίδια για επαγγελματικούς ή προσωπικούς λόγους (όπως ενδεικτικά αναψυχή, σπουδές, ζητήματα υγείας ή επίσκεψη σε οικογένεια).

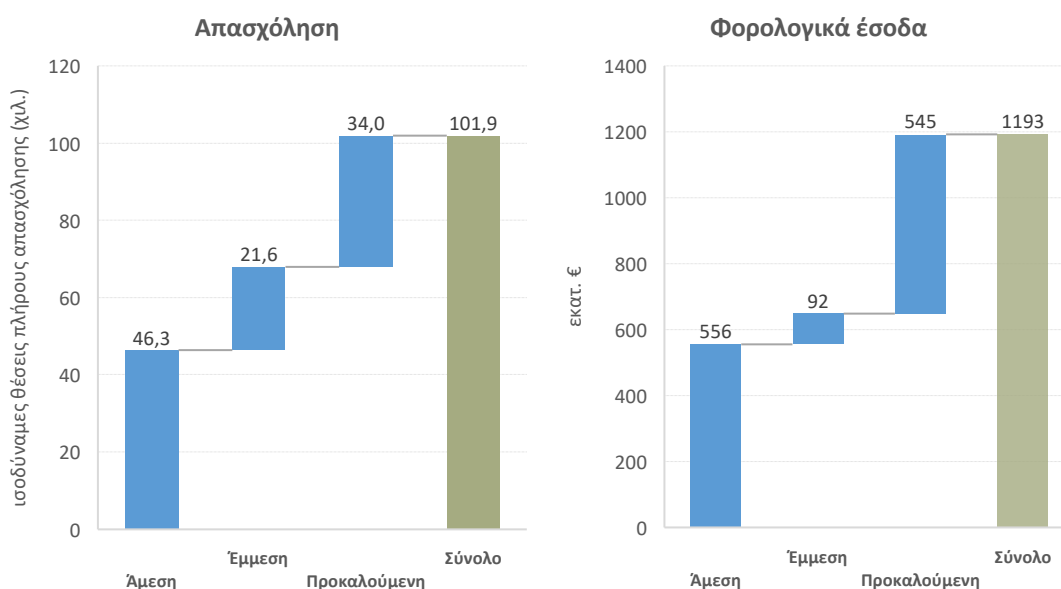
και €460 εκατ. σε φόρους επί των προϊόντων (ΦΠΑ και ειδικοί φόροι κατανάλωσης). Αθροίζοντας την προστιθέμενη αξία των τουριστικών κλάδων και τους φόρους επί των προϊόντων, προκύπτει ότι το άμεσο όφελος σε όρους ΑΕΠ από τη δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που εισέρχονται στη χώρα μέσω του ΔΑΑ υπολογίζεται σε περίπου €1,6 δισεκ.

Διάγραμμα 4.7: Επίδραση στο ΑΕΠ από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 4.8: Επίδραση στην απασχόληση από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Εκτός από τα άμεσα οφέλη για την οικονομία και την απασχόληση από την ταξιδιωτική δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα, σημαντικές είναι και οι πολλαπλασιαστικές

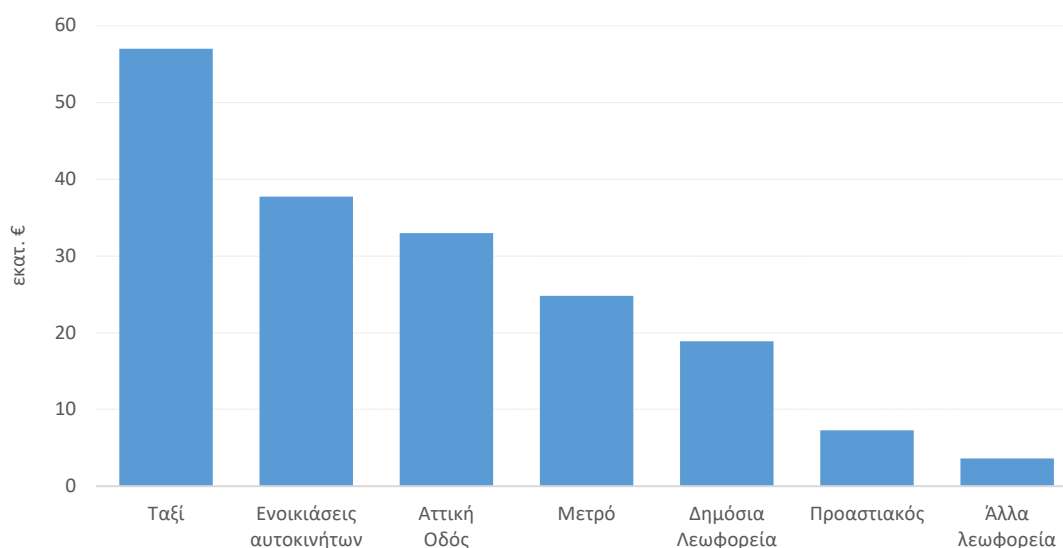
επιδράσεις. Σε όρους ΑΕΠ η συνολική συμβολή εκτιμάται σε €4,1 δισεκ. ή 2,3% του ΑΕΠ το 2017 από την οποία τα €759 εκατ. αντιστοιχούν στις έμμεσες επιδράσεις από τις επιχειρήσεις – προμηθευτές, ενώ τα €1,8 δισεκ. (ή το 44% της συνολικής συνεισφοράς) αντιστοιχούν στις προκαλούμενες επιδράσεις (Διάγραμμα 4.8).

Σε όρους απασχόλησης, η άμεση επίδραση εκτιμάται σε 46,3 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ 21,6 χιλ. θέσεις εργασίας σχετίζονται με την έμμεση επίδραση σε κλάδους-προμηθευτές των τουριστικών επιχειρήσεων. Αντίστοιχα, 34 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται από τις δαπάνες εργαζομένων στην αλυσίδα αξίας. Έτσι, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου 102 χιλ. θέσεις εργασίας, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 2,7% της εγχώριας απασχόλησης. Όσον αφορά στα φορολογικά έσοδα, η συνολική συμβολή εκτιμάται σε περίπου €1,2 δισεκ., με το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς να προέρχεται από την άμεση και την προκαλούμενη επίδραση (Διάγραμμα 4.8).

4.3 Μεταφορικές υπηρεσίες επισκεπτών του ΔΑΑ

Ο εκτιμώμενος κύκλος εργασιών από τις μεταφορικές υπηρεσίες για τους επισκέπτες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών το 2017 ανέρχεται σε περίπου €182 εκατ. Το μεγαλύτερο μερίδιο προέρχεται από διαδρομές με ταξί και ακολουθούν τα έσοδα των εταιριών ενοικίασης αυτοκινήτων που βρίσκονται εντός του χώρου του αεροδρομίου (Διάγραμμα 4.9).

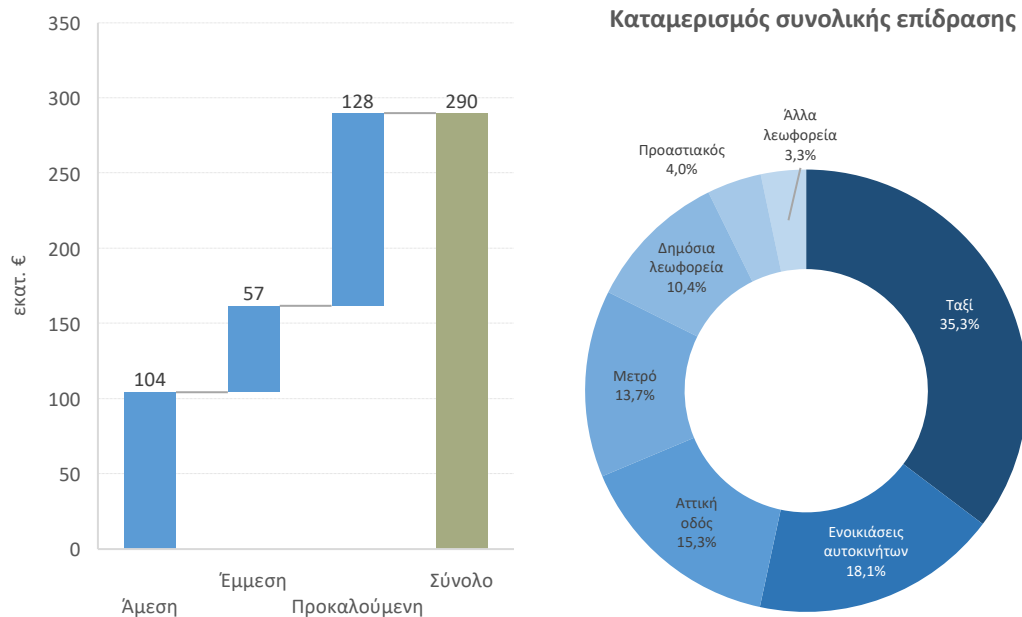
Διάγραμμα 4.9: Κύκλος εργασιών που σχετίζεται με τις μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών από και προς τον ΔΑΑ, 2017



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Eurostat, Ανάλυση IOBE

Σε ελαφρώς χαμηλότερο επίπεδο κυμαίνεται ο κύκλος εργασιών της εταιρίας «Αττική Οδός ΑΕ» που σχετίζεται με τις διελεύσεις εντός του αυτοκινητοδρόμου οχημάτων από και προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (€32,9 εκατ.). Η εκτίμηση αυτή αντιστοιχεί στο 1/5 του συνολικού κύκλου εργασιών της εταιρίας το 2017. Αξιοσημείωτος είναι επίσης ο κύκλος εργασιών για τις δημόσιες συγκοινωνίες (Μετρό, αστικά λεωφορεία, προαστιακός), καθώς εκτιμάται σε €51 εκατ.

Διάγραμμα 4.10: Επίδραση στο ΑΕΠ από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2017



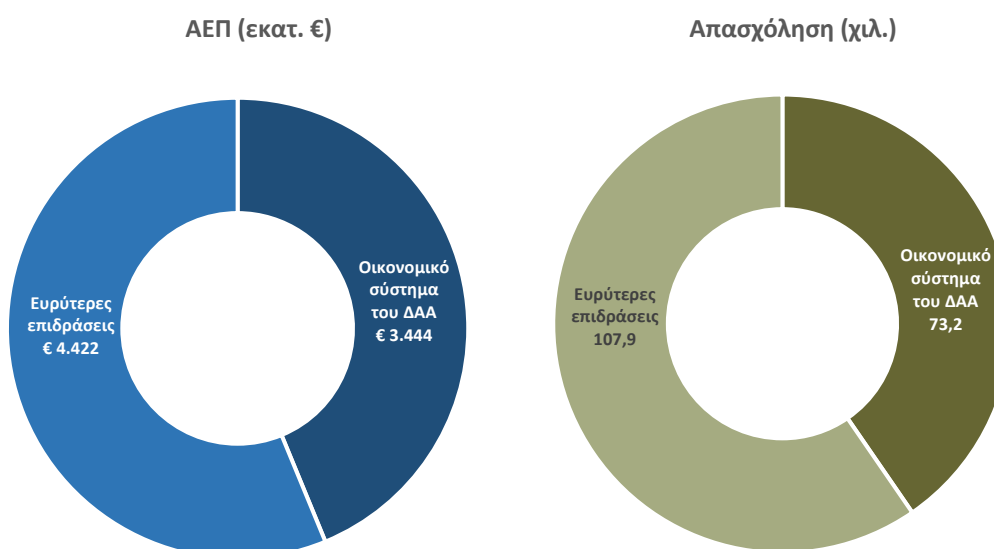
Πηγή: Ανάλυση IOBE

Ως προς τη συνεισφορά στην οικονομία, η συνολική επίδραση σε όρους ΑΕΠ από τις υπηρεσίες μεταφοράς εκτιμάται στα €290 εκατ., εκ των οποίων το 35,3% προέρχεται από τα ταξί (Διάγραμμα 4.10). Επιπλέον, οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του ΔΑΑ συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία 6 χιλ. θέσεις εργασίας και €71 εκατ. σε φορολογικά έσοδα.

5 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ

Η λειτουργία του ΔΑΑ συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική δραστηριότητα, στα δημόσια έσοδα και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Η συνεισφορά αυτή προέρχεται αφενός από τη δραστηριότητα της επιχειρηματικής κοινότητας που έχει αναπτυχθεί εντός του ίδιου του αεροδρομίου (το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ) και αφετέρου από ευρύτερες επιδράσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού μέσω του ΔΑΑ και την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου.

Διάγραμμα 5.1: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ και την απασχόληση από την λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2017

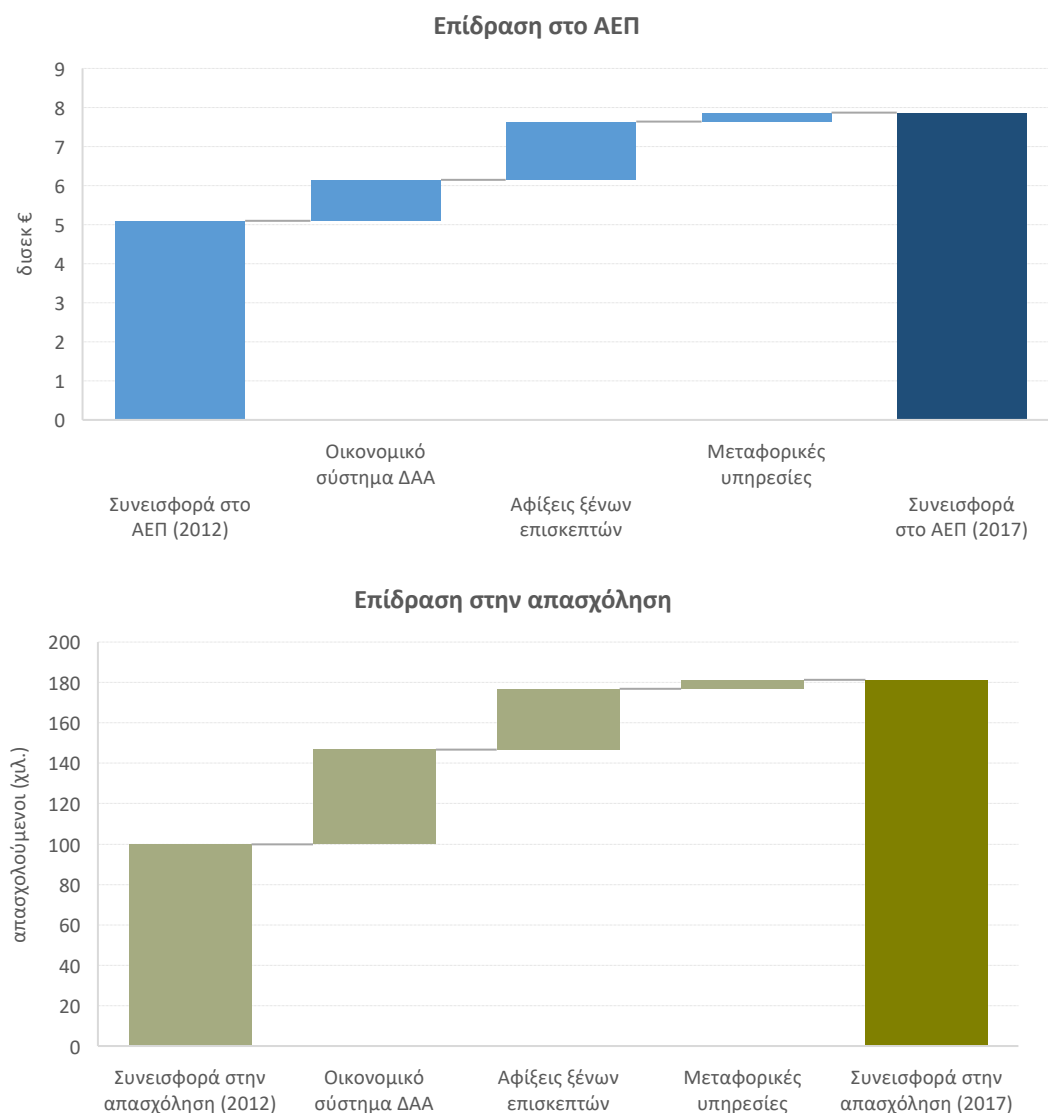


Πηγή: Ανάλυση IOBE

Συγκεκριμένα, για το 2017 η συνολική οικονομική συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ΑΕΠ εκτιμάται σε €7,9 δισεκ. (4,4% του ΑΕΠ), ενώ η επίδραση στην απασχόληση ξεπερνά τις 180 χιλ. θέσεις εργασίας (4,8% της συνολικής απασχόλησης της χώρας). Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς προέρχεται από τις ευρύτερες επιδράσεις (Διάγραμμα 5.1), και συγκεκριμένα από τις δαπάνες των ξένων ταξιδιωτών κατά την παραμονή τους στη χώρα.

Από την πλευρά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ εκτιμάται σε €3,4 δισεκ. Η άμεση απασχόληση από τις επιχειρήσεις που λειτουργούν στο χώρο του αεροδρομίου ανήλθε σε 16,3 χιλ. άτομα, ενώ λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συμβολή ανέρχεται σε περίπου 73 χιλ. θέσεις εργασίας. Σημαντικό όφελος προκύπτει και στα δημόσια έσοδα που φτάνει τα €1,1 δισεκ.

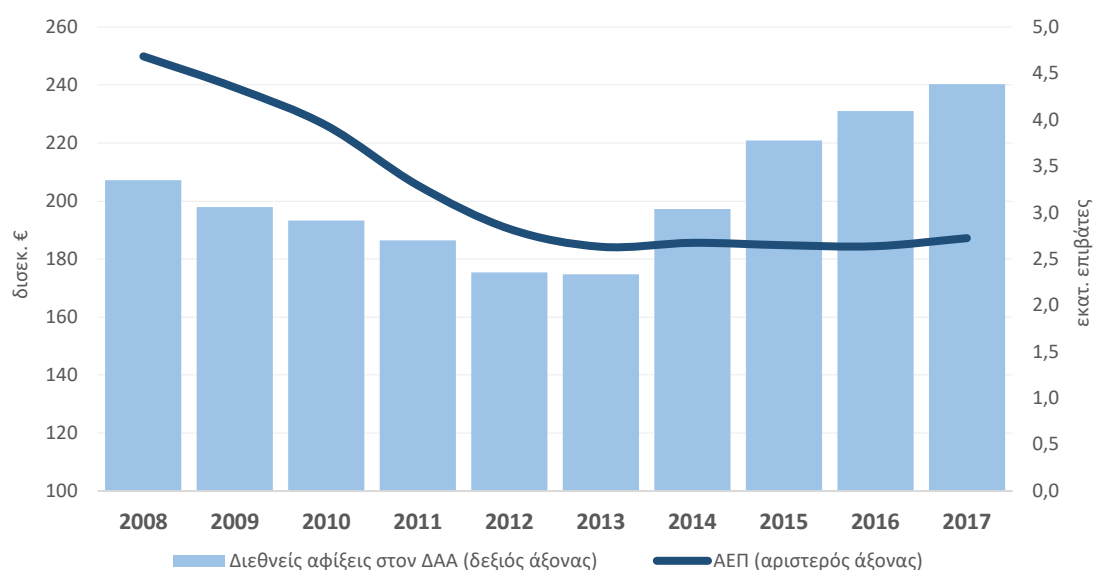
Όσον αφορά στην ανάπτυξη της ταξιδιωτικής κίνησης από το εξωτερικό, η δαπάνη ξένων επισκεπτών στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ εκτιμάται σε €2,9 δισεκ., μέγεθος που αποτελεί το 1/5 του συνόλου των ταξιδιωτικών εισπράξεων της χώρας το 2017. Λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην οικονομία η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ εκτιμάται σε €4,1 δισεκ. (2,3% του ΑΕΠ) το 2017. Σε όρους απασχόλησης, περισσότερες από 102 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται σε εθνικό επίπεδο από τη δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που εισέρχονται στη χώρα μέσω του ΔΑΑ.

Διάγραμμα 5.2: Εξέλιξη της συμβολής του ΔΑΑ, 2012 και 2017

Πηγή: Ανάλυση IOBE

Ο σημαντικός ρόλος του ΔΑΑ στην οικονομική ανάπτυξη αποτυπώνεται και στην ενίσχυση της επίδρασης του σε σχέση με το παρελθόν. Λαμβάνοντας υπόψη τα ευρήματα αντίστοιχης μελέτης εκτίμησης της συνεισφοράς του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία⁷, η συνολική επίδραση σε όρους ΑΕΠ είναι αυξημένη κατά 1,8 ποσοστιαίες μονάδες το 2017 σε σχέση με το 2012 (από 2,6% σε 4,4% του ΑΕΠ). Αντίστοιχα, στην απασχόληση η συνεισφορά από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ και τις ευρύτερες επιδράσεις είναι υψηλότερη κατά 2,3 ποσοστιαίες μονάδες της εγχώριας απασχόλησης ή επιπλέον 81 χιλ. θέσεις εργασίας σε σχέση με το 2012 (Διάγραμμα 5.2).

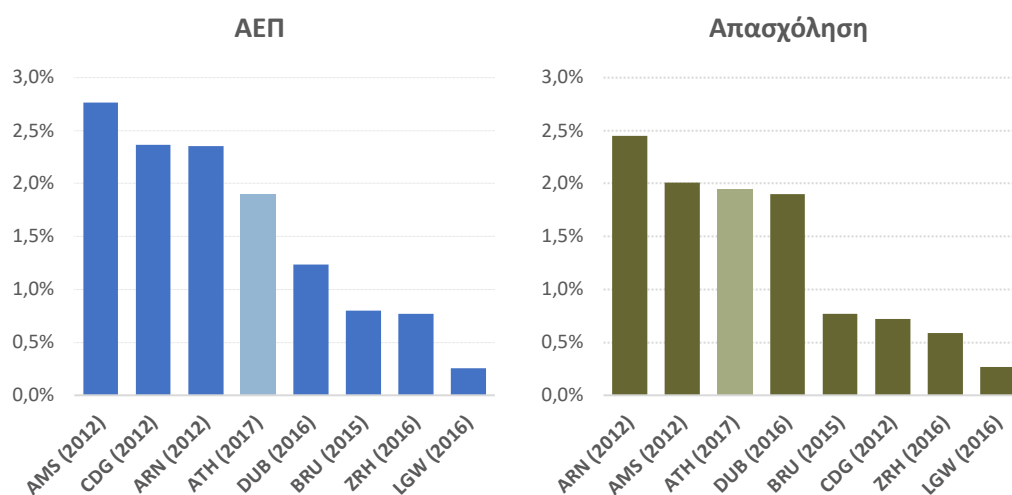
⁷ Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία, Ανάλυση και μέτρηση των οικονομικών επιπτώσεων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην Ελληνική Οικονομία, (2013), Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Διάγραμμα 5.3: Διεθνείς αφίξεις στον ΔΑΑ και ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας, 2008-2017

Σημείωση: ΑΕΠ σε σταθερές τιμές 2010

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του ΔΑΑ σε μια περίοδο όπου η εγχώρια οικονομική δραστηριότητα υποχώρησε περαιτέρω έπειτα από τη μεγάλη πτώση της οικονομικής δραστηριότητας την τετραετία 2009-2012. Συγκεκριμένα, ενώ οι αφίξεις μονίμων κατοίκων αλλοδαπής στον ΔΑΑ αυξήθηκαν κατά 87% μεταξύ 2012 και 2017, την ίδια περίοδο το πραγματικό ΑΕΠ της χώρας υποχώρησε κατά 1,7% (Διάγραμμα 5.3).

Διάγραμμα 5.4: Συνεισφορά διεθνών αεροδρομίων σε όρους ΑΕΠ και απασχόλησης

Πηγή: PWC, Oxford economics, National Bank of Belgium, BAK Economics, Intervistas, IOBE

Σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια του εξωτερικού, προκύπτει ότι η συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κυμαίνεται σε παραπλήσιο επίπεδο με εκείνη του αεροδρομίου του Δουβλίνου, το οποίο συγκαταλέγεται επίσης στα 30 ευρωπαϊκά

αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση . Συγκεκριμένα, η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου του Δουβλίνου διαμορφώθηκε στους 28 εκατ. επιβάτες το 2016, με τη συνολική συνεισφορά να εκτιμάται σε €8,3 δισεκ. σε όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (Intervistas, 2017).

Λαμβάνοντας υπόψη και το μέγεθος των εθνικών οικονομιών, η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ είναι σαφώς υψηλότερη σε σχέση με αεροδρόμια, όπως του Δουβλίνου (1,2%), των Βρυξελλών (0,8%) και Ζυρίχης (0,8%). Υπολείπεται ωστόσο της συνεισφοράς του αεροδρομίου Arlanda της Στοκχόλμης (2,4%), Charles de Gaulle του Παρισιού (2,4%) και του Άμστερνταμ (2,8%). Σε όρους απασχόλησης, η σχετική συνεισφορά του ΔΑΑ βρίσκεται πολύ κοντά στην αντίστοιχη συμβολή των αεροδρομίων του Άμστερνταμ (2,0%) και του Δουβλίνου (1,9%).

6 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

BAK Economics AG (2017). "Economic importance of Zurich airport".

Intervistas (2017). "Dublin Airport Economic Impact Study".

National Bank of Belgium (2017). "Economic importance of air transport and airport activities in Belgium". Working paper document No. 324

Oxford Economics (2017). "The economic impact of Gatwick airport".

PricewaterhouseCoopers (2014). "Airport City Stockholm. An assessment of current and future economic contributions".

Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (2009). "Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία, Ανάλυση και μέτρηση των οικονομικών επιπτώσεων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην Ελληνική Οικονομία".

Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (2013). "Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία, Ανάλυση και μέτρηση των οικονομικών επιπτώσεων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην Ελληνική Οικονομία".