



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

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

Ιούνιος 2025

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 ΙΟΒΕ.

Η μελέτη εκπονήθηκε από τους Α. Πρελορέντζο, Υ. Πουντουράκη και S. Danchev, με την επιστημονική επίβλεψη του Γενικού Διευθυντή του ΙΟΒΕ, Καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Ν. Βέττα.

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 © 2024 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

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

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

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

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

Περιεχόμενα

Περίληψη	6
1 Εισαγωγή	9
1.1 Αντικείμενο της μελέτης	9
1.2 Το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ.....	9
1.3 Δομή της μελέτης.....	10
2 Η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών την περίοδο 2017-2023.....	11
2.1 Εισαγωγή	11
2.2 Επιβατική κίνηση	11
2.2.1 Επιβατική κίνηση εξωτερικού ανά γεωγραφική περιοχή	13
2.2.2 Επιβατική κίνηση εσωτερικού ανά προορισμό.....	15
2.3 Συγκριτικά στοιχεία με τα κυριότερα αεροδρόμια της Ελλάδας.....	15
2.4 Διεθνείς συγκρίσεις.....	19
2.5 Συμπεράσματα	21
3 Η οικονομική συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ.....	23
3.1 Εισαγωγή	23
3.2 Οικονομική δραστηριότητα στον ΔΑΑ.....	24
3.3 Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ στην οικονομία	26
3.3.1 Συνεισφορά στα δημόσια έσοδα	27
3.3.2 Επίδραση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας.....	28
3.3.3 Πολλαπλασιαστές επίδρασης και αποταμίευση των νοικοκυριών	30
3.4 Οικονομικές επιδράσεις ανά φορέα του οικοσυστήματος ΔΑΑ.....	32
3.5 Η επίδραση του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο	33
4 Ευρύτερες επιδράσεις από την λειτουργία του ΔΑΑ	36
4.1 Εισαγωγή	36
4.2 Ξένοι επισκέπτες στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών	36
4.2.1 Ταξιδιωτική δαπάνη ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ	37
4.2.2 Επίδραση της τουριστικής δαπάνης στην οικονομία	39
4.3 Μεταφορικές υπηρεσίες επισκεπτών του ΔΑΑ	40
5 Συνολική επίδραση.....	43
6 Παράρτημα	44
6.1 Επισκόπηση μεθοδολογίας	44
6.2 Πολύ-περιφερειακοί πίνακες Εισροών-Εκροών	46
6.3 Υπολογισμός οικονομικών επιδράσεων	48

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1: Αντικείμενο της μελέτης	10
Διάγραμμα 2.1: Συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2014-2023.....	11
Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού στο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, 2014-2023	12
Διάγραμμα 2.3: Πτήσεις από και προς το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, 2014-2023	13
Διάγραμμα 2.4: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στον ΔΑΑ ανά γεωγραφική περιοχή, 2014-2023	13
Διάγραμμα 2.5: Χώρες από τις οποίες προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης εξωτερικού στον ΔΑΑ, 2023	14
Διάγραμμα 2.6: Μεταβολή στις διεθνείς πτήσεις ανά προορισμό στην περίοδο 2019-2023.....	14
Διάγραμμα 2.7: Επιβατική κίνηση στους κυριότερους προορισμούς εσωτερικού του ΔΑΑ, 2022-2023	15
Διάγραμμα 2.8: Επιβατική κίνηση στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.....	16
Διάγραμμα 2.9: Συνολική επιβατική κίνηση στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, εκατ. επιβάτες, 2023	17
Διάγραμμα 2.10: Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2023	17
Διάγραμμα 2.11: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2023.....	18
Διάγραμμα 2.12: Ποσοστιαία (%) μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια της χώρας την περίοδο 2019-2023	18
Διάγραμμα 2.13: Ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, 2023	20
Διάγραμμα 2.14: Ποσοστιαία (%) μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια την περίοδο 2019-2023	20
Διάγραμμα 2.15: Ετήσια ΠΜ% (2022-2023) στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση.....	21
Διάγραμμα 3.1: Επισκόπηση της οικονομικής επίδρασης του ΔΑΑ	23
Διάγραμμα 3.2: Κύκλος εργασιών της ΔΑΑ ΑΕ, € εκατ., 2007-2023	24
Διάγραμμα 3.3: Κύκλος εργασιών στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ, 2012, 2017 και 2023	25
Διάγραμμα 3.4: Απασχόληση στην ΔΑΑ Α.Ε., 2007-2023	25
Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο ΑΕΠ, 2023	26
Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην απασχόληση, 2023	27
Διάγραμμα 3.7: Φορολογικά έσοδα από την λειτουργία του οικοσυστήματος του ΔΑΑ (εκατ. €), 2023	27
Διάγραμμα 3.8: Επίδραση στα φορολογικά έσοδα από τη δραστηριότητα της ΔΑΑ Α.Ε., 2023.....	28
Διάγραμμα 3.9: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2023, σε εκατ. €	29
Διάγραμμα 3.10: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη συνολική επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2023, σε εκατ. €	29
Διάγραμμα 3.11: Πολλαπλασιαστές στο ΑΕΠ και την απασχόληση από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ.....	31
Διάγραμμα 3.12: Αποταμίευση των νοικοκυριών ως ποσοστό του διαθέσιμου εισοδήματος.....	31
Διάγραμμα 3.13: Επίδραση στο ΑΕΠ ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023	32
Διάγραμμα 3.14: Επίδραση στην απασχόληση ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, 2023	33
Διάγραμμα 3.15: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, 2023.....	34
Διάγραμμα 3.16: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην απασχόληση σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2023	34
Διάγραμμα 3.17: Επίδραση στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων από τη δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023	35
Διάγραμμα 4.1: Αφίξεις ξένων επισκεπτών στον ΔΑΑ και στα ξενοδοχειακά καταλύματα του νομού Αττικής.....	37
Διάγραμμα 4.2: Μέση κατά κεφαλήν ταξιδιωτική δαπάνη ξένων επισκεπτών μέσω του ΔΑΑ με βάση την χώρα κατοικίας τους, 2023	38

Διάγραμμα 4.3: Δέκα κορυφαίες αφίξεις ξένων επισκεπτών ανά χώρα προέλευσης, 2023.....	38
Διάγραμμα 4.4: Επίδραση στο ΑΕΠ από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023	39
Διάγραμμα 4.5: Επίδραση στην απασχόληση από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023	40
Διάγραμμα 4.6: Κύκλος εργασιών που σχετίζεται με τις μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών από και προς τον ΔΑΑ, εκατ. ευρώ, 2023	41
Διάγραμμα 4.7: Επίδραση στο ΑΕΠ από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2023	41
Διάγραμμα 4.8: Επίδραση στην απασχόληση και στα έσοδα δημοσίου από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2023	42
Διάγραμμα 6.1: Δομή πίνακα εισροών-εκροών.....	45

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η εκτίμηση της συνολικής συνεισφοράς του ΔΑΑ στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας, στην Περιφέρεια Αττικής και στην περιοχή των Μεσογείων για το 2023, 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 τη λειτουργία του ΔΑΑ την περίοδο 2017-2023 και εκτιμάται η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ΑΕΠ, φορολογικών εσόδων και απασχόλησης το 2023.

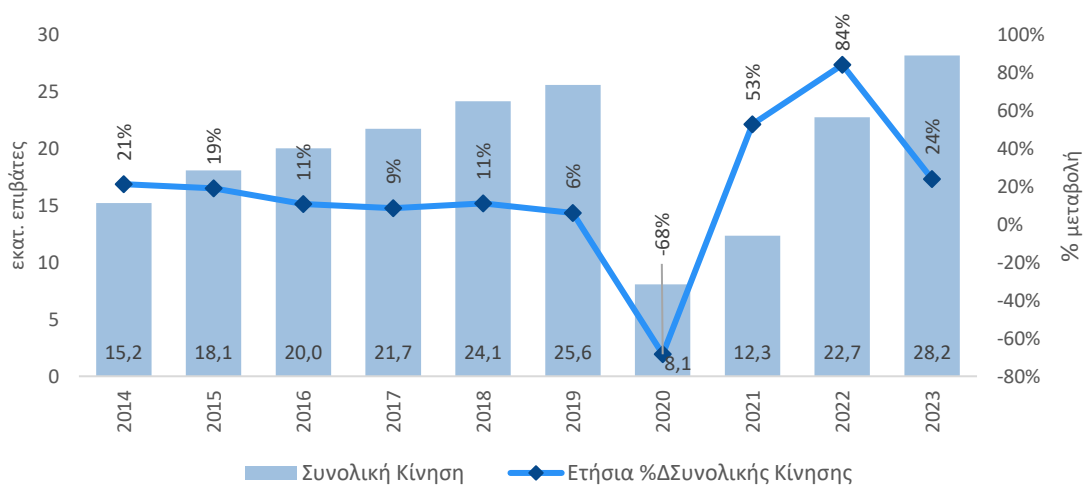
Εισαγωγή

Την περίοδο 2017-2023 σημειώθηκαν ραγδαίες εξελίξεις στο οικονομικό περιβάλλον που επηρέασαν σημαντικά τα λειτουργικά μεγέθη του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), καθώς και τα μεγέθη και τη δομή της ελληνικής οικονομίας. Η πανδημία του COVID-19 και τα μέτρα που επιβλήθηκαν για τον περιορισμό των μετακινήσεων διέκοψαν απότομα την πορεία ανόδου της επιβατικής κίνησης το 2020, ενώ μεταβλήθηκαν σημαντικά και τα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας, με περιορισμό των εισοδημάτων και της ροπής προς κατανάλωση των νοικοκυριών. Οι δυσκολίες που προκάλεσε η πανδημία στις αλυσίδες εφοδιασμού παγκοσμίως το 2021 και στη συνέχεια η μεγάλης κλίμακας εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022 οδήγησαν σε σημαντική άνοδο των τιμών ενέργειας και πρώτων υλών και κατά επέκταση σε πρωτόγνωρη για την εποχή του ευρώ κλιμάκωση του πληθωρισμού.

Η λειτουργία του ΔΑΑ την περίοδο 2017-2023

Μέσα στις ιδιαίτερα ευμετάβλητες συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος, ο ΔΑΑ κατέγραψε ισχυρή ανάκαμψη, σημειώνοντας ιστορικά υψηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης (Διάγραμμα 1). Ειδικότερα, ο αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν από και προς τον ΔΑΑ ξεπέρασε τα 28 εκατ., υψηλότερος κατά περίπου 10% και 85% σε σύγκριση με το 2019 και το 2014 αντίστοιχα. Αντίστοιχη ανάκαμψη αναδεικνύεται και από την εξέλιξη του αριθμού πτήσεων, ο οποίος ανήλθε στις 242 χιλ. πτήσεις το 2023, υψηλότερος κατά 7,1% σε σχέση με το 2019 και κατά 56,3% σε σχέση με το 2014.

Διάγραμμα 1: Συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2014-2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

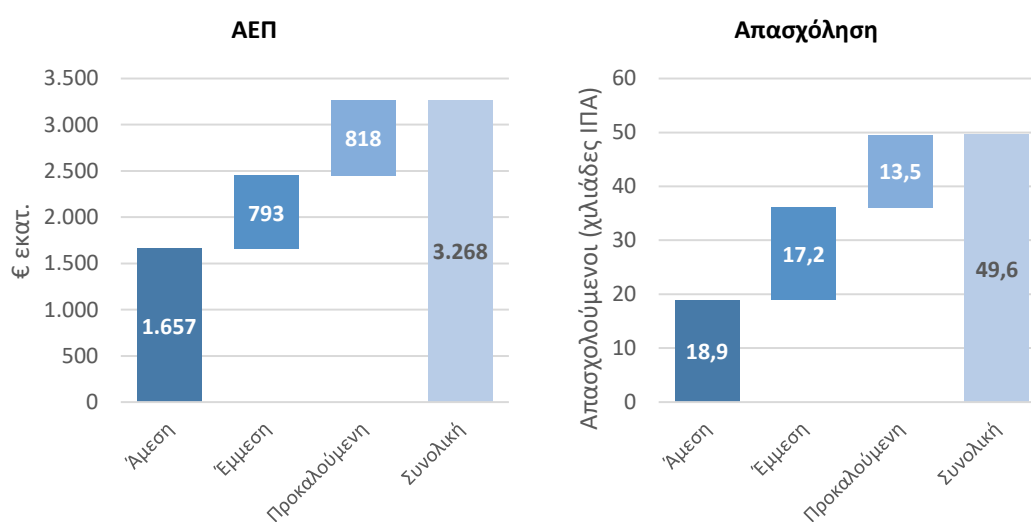
Το 38,8% της κίνησης επιβατών των αεροδρομίων της Ελλάδας το 2023 εξυπηρετήθηκε από τον ΔΑΑ. Το μερίδιο του ΔΑΑ είναι ακόμα υψηλότερο στην επιβατική κίνηση εσωτερικού (45,3% ή 8,8 εκατ. επιβάτες), αναδεικνύοντας τον σημαντικό ρόλο του ΔΑΑ ως κόμβο για αεροπορική διασύνδεση των προορισμών της χώρας τόσο μεταξύ τους όσο και με το εξωτερικό. Στην κίνηση εξωτερικού, με 19,3 εκατ. επιβάτες, ο ΔΑΑ εξυπηρετήσε το 36,4% του συνόλου της χώρας.

Σημαντική είναι η παρουσία του ΔΑΑ και στον Ευρωπαϊκό χάρτη αεροπορικών μετακινήσεων. Ο ΔΑΑ καταλαμβάνει την 19^η θέση με βάση τη συνολική επιβατική κίνηση στην Ευρώπη. Κατατάσσεται στη δεύτερη θέση ανάμεσα στα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη αύξηση της κίνησης την περίοδο 2019-2024 μετά το νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης (IST), το οποίο ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2018. Αυτή η πρόοδος αποδεικνύει ότι ο ΔΑΑ έχει καταφέρει να αναβαθμίσει τη θέση του διεθνώς, με περιθώρια για ισχυρή περαιτέρω ανάπτυξη.

Συμβολή του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

Εκτός από τη διακίνηση επιβατών, ο χώρος του αεροδρομίου φιλοξενεί πολυποίκιλες επιχειρηματικές δραστηριότητες που προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες προς επιβάτες και απλούς επισκέπτες. Μέσα από τη διαχείριση πτήσεων και τις υπόλοιπες δραστηριότητες που εκτελούνται στον χώρο του αεροδρομίου, το οικονομικό σύστημα ΔΑΑ εκτιμάται ότι συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία €3,3 δισ. σε όρους ΑΕΠ το 2023. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ υπολογίζεται σε 49,6 χιλ. θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2: Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε τοπικό επίπεδο, η επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ για το 2023 εκτιμάται σε €2,8 δισεκ. ή 2,7% του ΑΕΠ της Περιφέρειας Αττικής, ενώ η επίδραση στην απασχόληση της Αττικής εκτιμάται σε 37,0 χιλ. θέσεις εργασίας ή 2,0% της συνολικής

απασχόλησης της περιφέρειας. Στην περιοχή των Μεσογείων κατοικούν 4,7 χιλ. άτομα από τους απασχολούμενους στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου, ενώ η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ στην απασχόληση στην περιοχή εκτιμάται σε 7,6 χιλ. θέσεις εργασίας.

Ευρύτερες επιδράσεις

Εκτός από την αξία που παράγεται εντός του χώρου του αεροδρομίου, ο ΔΑΑ συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία ως δίαυλος για την ταξιδιωτική κίνηση προς την Ελλάδα μέσα από το εκτεταμένο δίκτυο ξένων προορισμών που εξυπηρετεί. Οι ξένοι ταξιδιώτες που φτάνουν αεροπορικά στην Αθήνα ενισχύουν την εγχώρια και τοπική δραστηριότητα, ιδίως σε κλάδους που σχετίζονται με τον τουρισμό, όπως τα καταλύματα, η εστίαση και οι μεταφορές.

Εκτιμάται ότι η διακίνηση επιβατών μέσω του ΔΑΑ συνεισέφερε €4,6 δισεκ. σε όρους ταξιδιωτικών εισπράξεων το 2023. Η συνολική συμβολή που προέρχεται από τη δαπάνη των ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ εκτιμάται σε €5,0 δισεκ. ή 2,2% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση από τους επισκέπτες εκτιμάται σε περίπου 157 χιλ. θέσεις εργασίας, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 3,1% της εγχώριας απασχόλησης. Όσον αφορά στα φορολογικά έσοδα, η συνολική συμβολή από τους αλλοδαπούς τουρίστες εκτιμάται σε περίπου €1,5 δισεκ.

Επίδραση στην οικονομία έχουν και οι υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών που παρέχονται προς τα άτομα που ταξιδεύουν ή επισκέπτονται τον χώρο του αεροδρομίου. Η συνολική επίδραση από τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και επισκεπτών του ΔΑΑ εκτιμάται στα €314 εκατ. σε όρους ΑΕΠ. Επιπλέον, αυτές οι υπηρεσίες συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία 7,8 χιλ. θέσεις εργασίας και €89 εκατ. σε φορολογικά έσοδα.

Συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

Συνυπολογίζοντας τη συμβολή από τη λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ και τις ευρύτερες επιδράσεις του, η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ΑΕΠ εκτιμάται σε €8,6 δισεκ. ή 3,8% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2023. Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά διαμορφώνεται σε 214 χιλ. ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ) ή 4,2% της συνολικής απασχόλησης της Ελλάδας.

Πίνακας 1: Συμβολή του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία

Κατηγορίες	ΑΕΠ (εκατ. €)	Απασχόληση (χιλ. ΙΠΑ)	Έσοδα δημοσίου (εκατ. €)
Οικοσύστημα ΔΑΑ	3.268	50	1.154
Τουριστική δαπάνη	5.020	157	1.467
Μεταφορικές υπηρεσίες	314	8	89
Σύνολο	8.602	214	2.710

Πηγή: Ανάλυση IOBE

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Αντικείμενο της μελέτης

Το 2018 το IOBE ολοκλήρωσε μελέτη για τη συμβολή του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην ελληνική οικονομία. Η μελέτη παρουσίασε την εξέλιξη των λειτουργικών μεγεθών του ΔΑΑ σε συγκριτική προοπτική με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας και διεθνώς και ανέδειξε την οικονομική επίδραση του οικοσυστήματος του ΔΑΑ σε εθνικό και τοπικό επίπεδο για το έτος 2017.

Έκτοτε, σημειώθηκαν ραγδαίες εξελίξεις στο οικονομικό περιβάλλον που επηρέασαν σημαντικά τα λειτουργικά μεγέθη του ΔΑΑ, καθώς και τα μεγέθη και τη δομή της ελληνικής οικονομίας. Η πανδημία του COVID-19 και τα μέτρα που επιβλήθηκαν για τον περιορισμό των μετακινήσεων διέκοψαν απότομα την πορεία ανόδου της επιβατικής κίνησης το 2020, ενώ μεταβλήθηκαν σημαντικά και τα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας, με περιορισμό των εισοδημάτων και της ροπής προς κατανάλωση των νοικοκυριών. Οι δυσκολίες που προκάλεσε η πανδημία στις αλυσίδες εφοδιασμού παγκοσμίως το 2021 και στη συνέχεια η μεγάλης κλίμακας εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022 οδήγησαν σε σημαντική άνοδο των τιμών ενέργειας και πρώτων υλών και κατά επέκταση σε πρωτόγνωρη για την εποχή του ευρώ κλιμάκωση του πληθωρισμού.

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η εκτίμηση της συνολικής συνεισφοράς του ΔΑΑ στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας, στην Περιφέρεια Αττικής και στην περιοχή των Μεσογείων για το 2023, 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 τη λειτουργία του ΔΑΑ την περίοδο 2017-2023 και εκτιμάται η συνολική συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ΑΕΠ, φορολογικών εσόδων και απασχόλησης το 2023.

1.2 Το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ

Το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ περιλαμβάνει την εταιρία διαχείρισής του και πληθώρα άλλων οικονομικών μονάδων. 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.

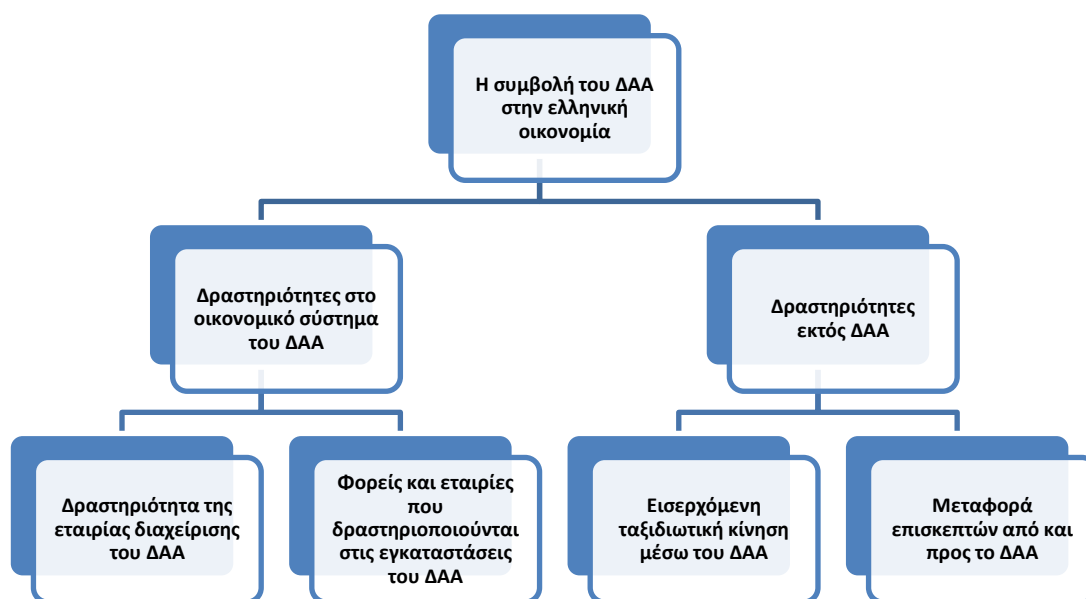
Εκτός της εταιρίας διαχείρισης, στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ συγκαταλέγονται οι εξής οντότητες:

- Αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν πτήσεις στον ΔΑΑ
- Χρήστες: εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης σε επιβάτες, αεροσκάφη και εμπορεύματα (όπως χειρισμός ράμπας και αποσκευών, εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα κ.ά.)

- 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 κ.α.) με δικό τους προσωπικό και οι οποίες αμείβονται για το έργο τους από τη διαχειρίστρια εταιρία
- Εμπορικό πάρκο στην περιοχή του αεροδρομίου (καταστήματα των εταιριών IKEA, Leroy Merlin, Κωτσόβολος, Factory Outlet και Shell), ο εκθεσιακός χώρος Metropolitan Expo και το ξενοδοχείο Sofitel
- Δημόσιες υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, όπως το τελωνείο, η αστυνομία, η πυροσβεστική κ.α.

Η οικονομική συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών αναλύεται σε δύο σκέλη (Διάγραμμα 1.1). Το πρώτο περιλαμβάνει τις οικονομικές επιδράσεις από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ. 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).

Διάγραμμα 1.1: Αντικείμενο της μελέτης



1.3 Δομή της μελέτης

Στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης, παρουσιάζεται η εξέλιξη λειτουργικών στοιχείων του ΔΑΑ, όπως η επιβατική κίνηση ανά προορισμό, για την περίοδο 2017-2023. Πραγματοποιείται επίσης συγκριτική ανάλυση με τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας και διεθνώς. Η οικονομική επίδραση του οικοσυστήματος του ΔΑΑ σε εθνικό και τοπικό επίπεδο για το 2023 αναλύεται στο Κεφάλαιο 3 της μελέτης. Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται οι ευρύτερες οικονομικές επιδράσεις από την λειτουργία του ΔΑΑ το 2023. Η μελέτη ολοκληρώνεται με σύνοψη των βασικών ευρημάτων.

2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2017-2023

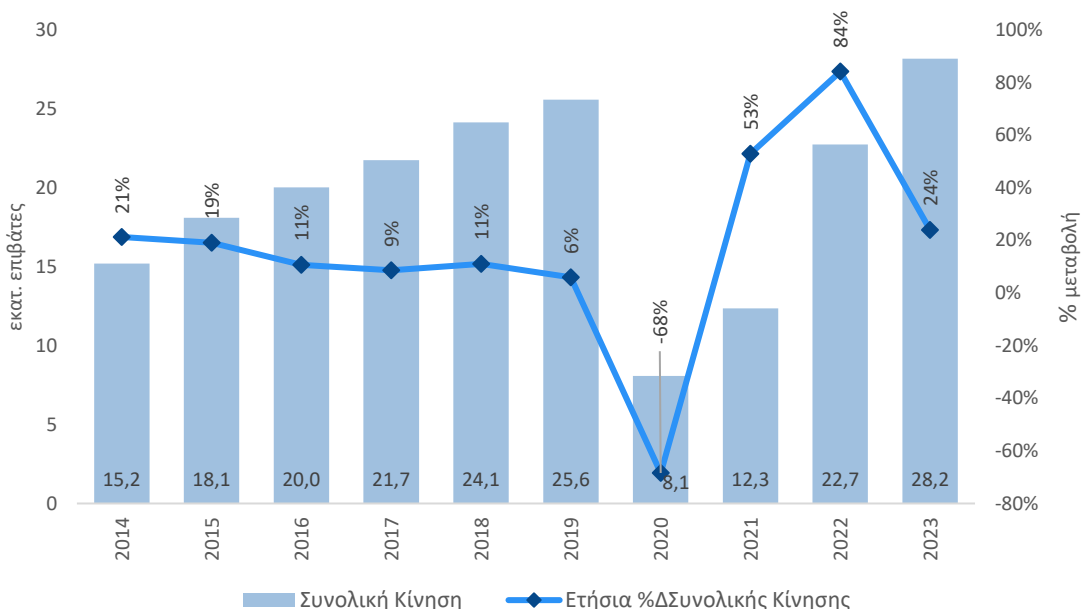
2.1 Εισαγωγή

Το 2023, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνδέθηκε απευθείας, μέσω τακτικών δρομολογίων, με 156 προορισμούς (13 περισσότεροι προορισμοί συγκριτικά με το 2022) σε συνολικά 57 χώρες (7 περισσότερες χώρες συγκριτικά με το 2022). Αναλυτικότερα, το δίκτυο του ΔΑΑ περιλάμβανε 123 διεθνείς προορισμούς και 33 εγχώριους, οι οποίοι εξυπηρετήθηκαν από 66 αεροπορικές εταιρείες, εκ των οποίων οι 26 ήταν χαμηλού κόστους. Το ίδιο έτος, προστέθηκαν στο δίκτυο του ΔΑΑ 18 νέοι προορισμοί¹ και άρχισαν να δραστηριοποιούνται 5 νέες αεροπορικές εταιρείες.²

2.2 Επιβατική κίνηση

Την τελευταία δεκαετία (2014-2023), η συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρουσίασε μια ισχυρή ανοδική πορεία, καταγράφοντας σωρευτική άνοδο κατά 85% (από 15,2 εκατ. επιβάτες το 2014 σε 28,2 εκατ. επιβάτες το 2023). Αναλυτικότερα, κατά την περίοδο 2014-2019, παρατηρείται μια σταθερή και σημαντική άνοδος στη συνολική επιβατική κίνηση με τον μέσο ετήσιο ρυθμό να διαμορφώνεται στο 11% (2,1 εκατ. επιπλέον επιβάτες κατά μ.ό. κάθε έτος). Ωστόσο, αυτή η ανοδική πορεία διακόπηκε απότομα το 2020 εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19 και των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν στις μετακινήσεις. Ειδικότερα, το 2020 η συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών μειώθηκε κατά 68% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος.

Διάγραμμα 2.1: Συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, 2014-2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

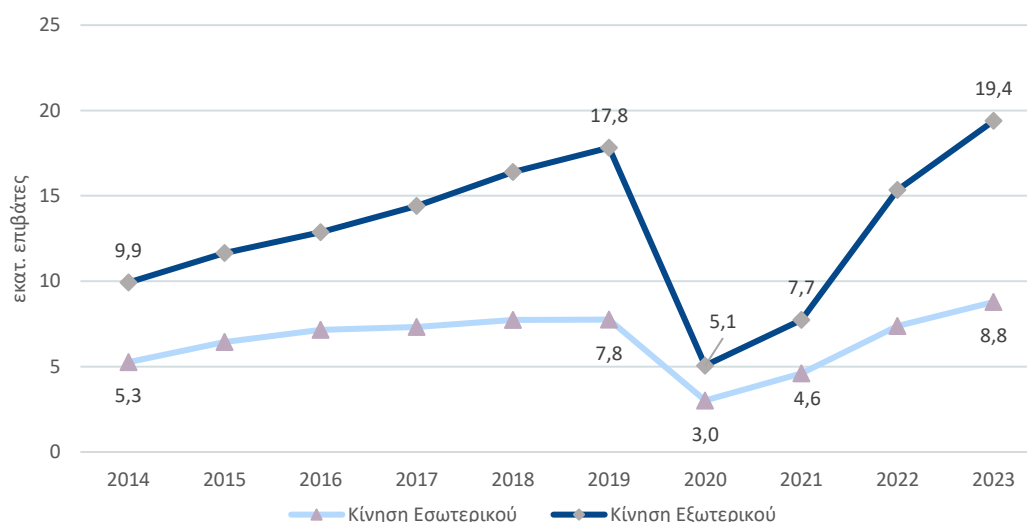
¹ Μπακού, Νταμάμ, Νιούκασλ, Βεγγάζη, Καλαμάτα, Όλμπια, Μπρατισλάβα, Κέφλαβικ, Πάλμα ντε Μαγιόρκα, Κάλιαρι, Κουβέιτ, Πίζα, Κισινάου, Λιουμπλιάνα, Σεβίλλη, Δαμασκός, Μαρακές και Σαρμ ελ Σείχ.

² Air Mediterranean, Kuwait Airways, Wizzair Malta, Fly Play και Marathon Airlines.

Με τη σταδιακή χαλάρωση των περιοριστικών μέτρων στις μετακινήσεις εντός και εκτός χώρας,³ από το 2021 άρχισαν να εμφανίζονται σημάδια ανάκαμψης. Πιο συγκεκριμένα, το 2021 η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 53% σε σχέση με το 2020, φτάνοντας τα 12,3 εκατ. επιβάτες. Η ανάκαμψη αυτή επιταχύνθηκε περαιτέρω το 2022, με μια εντυπωσιακή άνοδο κατά 84%, ανεβάζοντας τη συνολική επιβατική κίνηση στο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών στα 22,7 εκατ. επιβάτες. Μάλιστα, το 2023 η συνολική επιβατική κίνηση στον ΔΑΑ έφτασε τα 28,2 εκατ. επιβάτες, ξεπερνώντας τα προ-πανδημικά επίπεδα και καταγράφοντας τον υψηλότερο αριθμό επιβατών που διακινήθηκαν μέσω του ΔΑΑ την τελευταία δεκαετία (Διάγραμμα 2.1).

Στην ταχεία αυτή ανάκαμψη συνέβαλε η αύξηση τόσο της διεθνούς όσο και της εγχώριας επιβατικής κίνησης. Το 2023, η διεθνής κίνηση επιβατών ανήλθε σε 19,4 εκατ. επιβάτες, υψηλότερη κατά 1,6 εκατ. επιβάτες σε σύγκριση με το 2019, σημειώνοντας αύξηση κατά 9% από το 2019 και 151% σε σύγκριση με το 2021, όταν ξεκίνησε η σταδιακή αποκατάσταση στις μετακινήσεις και η άρση των περιοριστικών μέτρων που είχαν επιβληθεί κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Η εγχώρια επιβατική κίνηση ακολούθησε παρόμοια πορεία, παρουσιάζοντας άνοδο κατά 13% από το 2019 (1 εκατ. επιπλέον επιβάτες - Διάγραμμα 2.2).

Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού στο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, 2014-2023

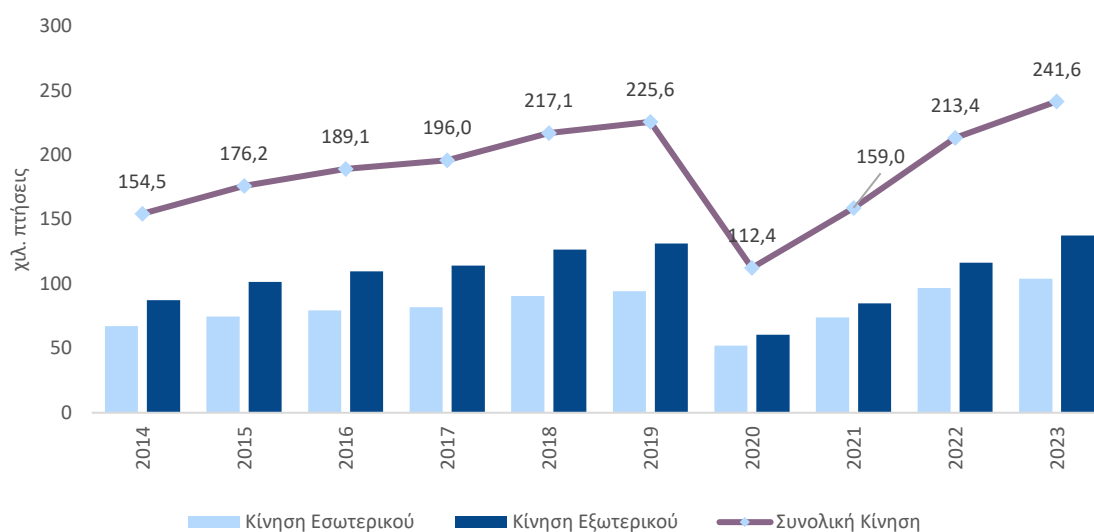


Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Παρόμοια πορεία ακολούθησαν και οι πτήσεις από και προς τον ΔΑΑ, παρουσιάζοντας άνοδο την τελευταία δεκαετία κατά 56,3%, φτάνοντας τις 241,6 χιλ. πτήσεις το 2023 από τις 154,5 χιλ. πτήσεις το 2014, με τον μεγαλύτερο όγκο αυτών να προέρχεται από τις διεθνείς πτήσεις. Ειδικότερα, το 2023, οι διεθνείς πτήσεις ανήλθαν σε 137,5 χιλ. παρουσιάζοντας αύξηση 18,1% συγκριτικά με το 2022 και ξεπερνώντας κατά 4,6% τα προ-πανδημικά επίπεδα (2019), αναδεικνύοντας τις προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη του ΔΑΑ. Αντιστοίχως, οι πτήσεις εσωτερικού το 2023 ανήλθαν σε 104,1 χιλ. σημειώνοντας άνοδο κατά 7,4% σε σύγκριση με το 2022 και 10,5% σε σχέση με το 2019 (Διάγραμμα 2.3).

³ Από το 2021 έως και τον Μάιο του 2022 πραγματοποιείται η σταδιακή απελευθέρωση των μετακινήσεων, μετά τα περιοριστικά μέτρα που είχαν επιβληθεί λόγω της πανδημίας του COVID-19.

Διάγραμμα 2.3: Πτήσεις από και προς το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, 2014-2023

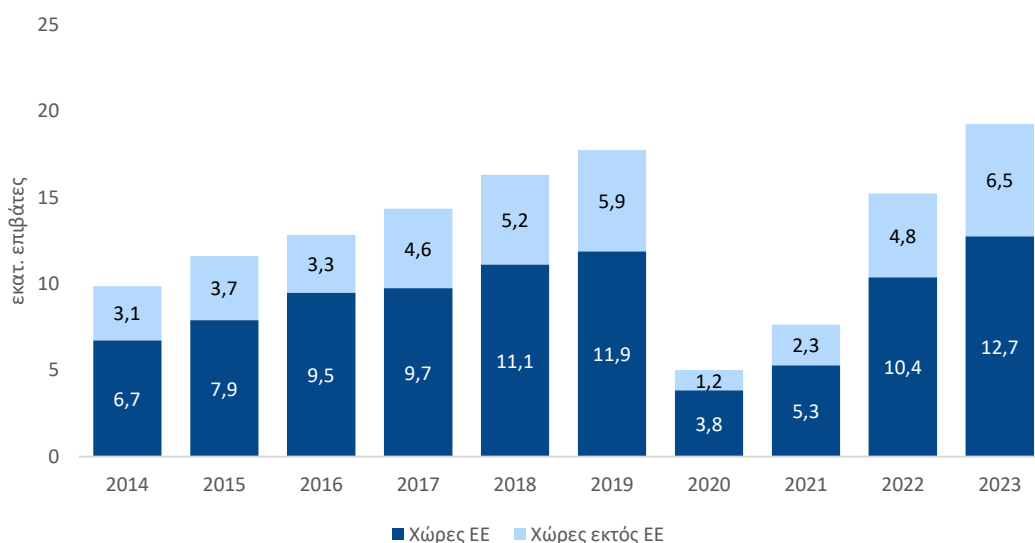


Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

2.2.1 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Το 2023, στο εξωτερικό δίκτυο του ΔΑΑ τα 2/3 της συνολικής επιβατικής κίνησης αφορούσαν μετακινήσεις από και προς χώρες της ΕΕ, με το μερίδιο αυτό να παραμένει σχεδόν σταθερό καθ' όλη τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Συγκεκριμένα, το 2023, οι μετακινήσεις επιβατών από και προς κράτη-μέλη της ΕΕ ανήλθαν σε 12,7 εκατ. επιβάτες, παρουσιάζοντας άνοδο κατά 23% συγκριτικά με το 2022. Παράλληλα, η συνολική επιβατική κίνηση από και προς χώρες εκτός ΕΕ ανήλθε σε 6,5 εκατ. επιβάτες καταγράφοντας αύξηση κατά 35% (Διάγραμμα 2.4).

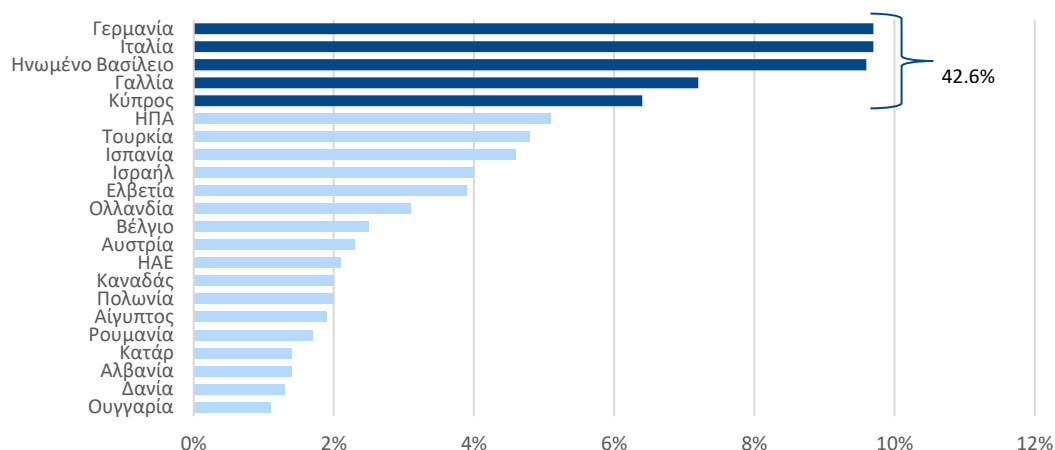
Διάγραμμα 2.4: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στον ΔΑΑ ανά γεωγραφική περιοχή, 2014-2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Αναλυτικότερα, από τους 5 σημαντικότερους προορισμούς για τον ΔΑΑ (Γερμανία, Ιταλία, Ην. Βασίλειο, Γαλλία και Κύπρος) προέρχεται το 42,6% της διεθνούς επιβατικής κίνησης. Στους δέκα κορυφαίους προορισμούς με την υψηλότερη επιβατική κίνηση εξωτερικού συγκαταλέγονται επίσης οι ΗΠΑ, η Τουρκία, η Ισπανία, το Ισραήλ και η Ελβετία (Διάγραμμα 2.5).

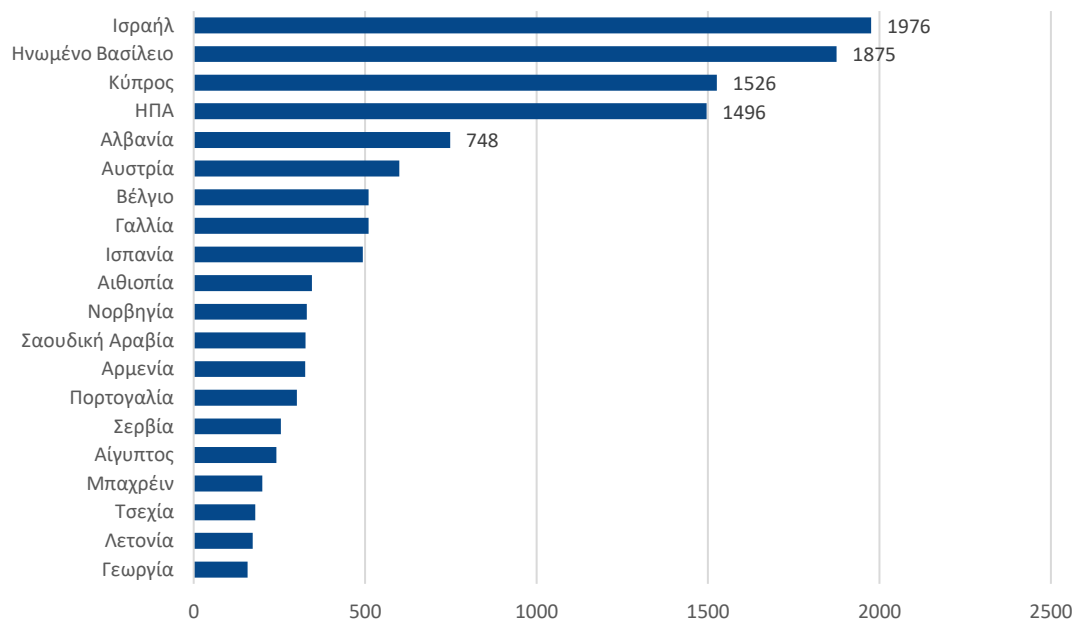
Διάγραμμα 2.5: Χώρες από τις οποίες προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης εξωτερικού στον ΔΑΑ, 2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Την τελευταία πενταετία (2019-2023), το Ισραήλ κατέγραψε την μεγαλύτερη αύξηση στις διεθνείς πτήσεις, με 1.976 επιπλέον πτήσεις σε σύγκριση με το 2019. Ακολούθησαν το Ην. Βασίλειο, η Κύπρος, οι ΗΠΑ και η Αλβανία. Αξιοσημείωτη άνοδο παρουσίασαν επίσης η Αυστρία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Ισπανία και η Αιθιοπία (Διάγραμμα 2.6).

Διάγραμμα 2.6: Μεταβολή στις διεθνείς πτήσεις ανά προορισμό στην περίοδο 2019-2023



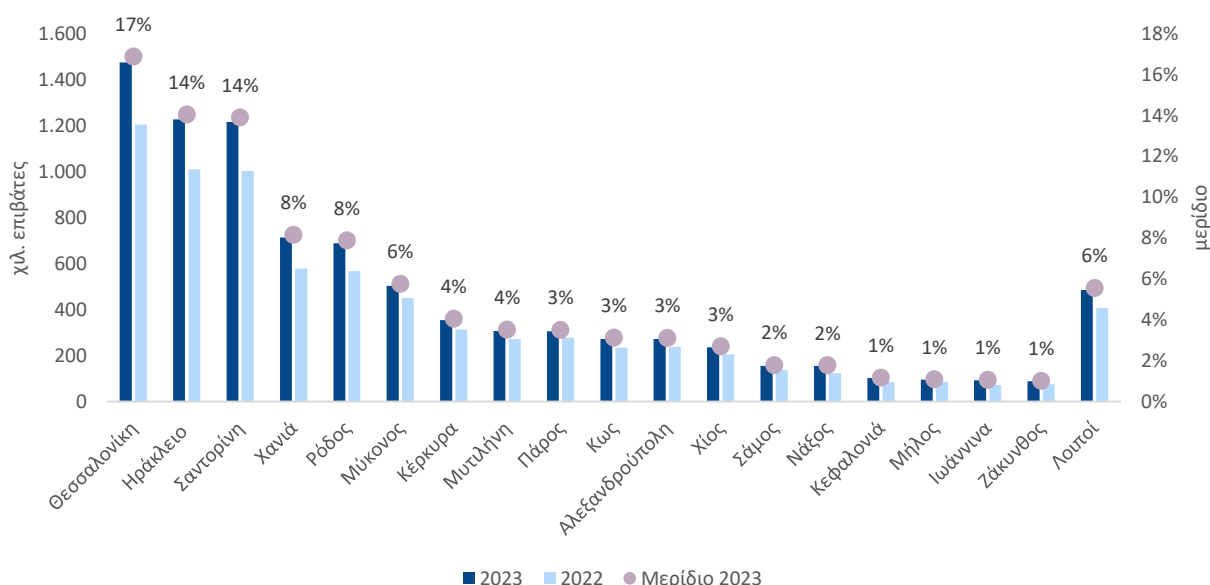
Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Σε επίπεδο ευρωπαϊκών πόλεων, το Λονδίνο κατέγραψε το 2023, την υψηλότερη επιβατική κίνηση με 1,5 εκατ. επιβάτες, ενώ ακολούθησαν η Λάρνακα (1,2 εκατ. επιβάτες), το Παρίσι (1 εκατ. επιβάτες), η Κωνσταντινούπολη (887 χιλ. επιβάτες) και η Ρώμη (746 χιλ. επιβάτες). Στις πόλεις εκτός Ευρώπης, το Τελ-Αβίβ είχε την υψηλότερη επιβατική κίνηση με 767 χιλ. επιβάτες. Ακολούθησαν η Νέα Υόρκη (607 χιλ. επιβάτες), το Κάιρο (346 χιλ. επιβάτες), η Ντόχα (264 χιλ. επιβάτες) και το Ντουμπάι (259 χιλ. επιβάτες).

2.2.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ

Όσον αφορά τις εσωτερικές διασυνδέσεις του ΔΑΑ, η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο αποτελούν τους προορισμούς με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση τόσο το 2022 όσο και το 2023. Συγκεκριμένα, το 2023, η Θεσσαλονίκη κατείχε το μεγαλύτερο μερίδιο της επιβατικής κίνησης εσωτερικού (17%) με περισσότερους από 1,4 εκατ. επιβάτες να διακινούνται από και προς τον ΔΑΑ. Ακολουθεί το Ηράκλειο με μερίδιο 14% και 1,2 εκατ. επιβάτες. Σημαντικοί προορισμοί είναι επίσης η Σαντορίνη, τα Χανιά και η Ρόδος με μερίδια 14% και 8%, αντίστοιχα. Άλλοι προορισμοί, όπως η Μύκονος, η Κέρκυρα, η Μυτιλήνη, η Πάρος και η Κως κατέχουν μικρότερα μερίδια, μεταξύ 6% και 3% (Διάγραμμα 2.7).

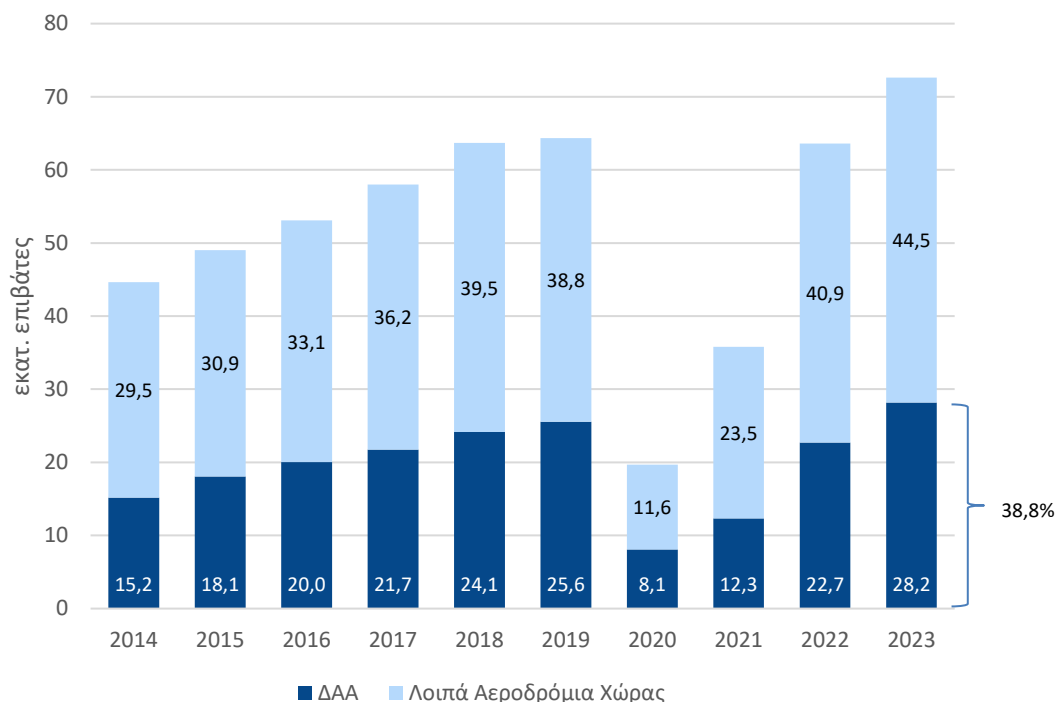
Διάγραμμα 2.7: Επιβατική κίνηση στους κυριότερους προορισμούς εσωτερικού του ΔΑΑ, 2022-2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

2.3 Συγκριτικά στοιχεία με τα κυριότερα αεροδρόμια της Ελλάδας

Το 2023, το πλήθος των επιβατών που εξυπηρετήθηκε από το σύνολο των εγχώριων αεροδρομίων ανήλθε σε 72,6 εκατ., σημειώνοντας άνοδο κατά 14% συγκριτικά με το 2022, ενώ το 38,8% εξ' αυτών διακινήθηκε μέσω του ΔΑΑ. Το ποσοστό αυτό, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 34% και 41% καθ' όλη τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, υπογραμμίζει τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει ο ΔΑΑ στην εξυπηρέτηση της συνολικής επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα (Διάγραμμα 2.8).

Διάγραμμα 2.8: Επιβατική κίνηση στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας

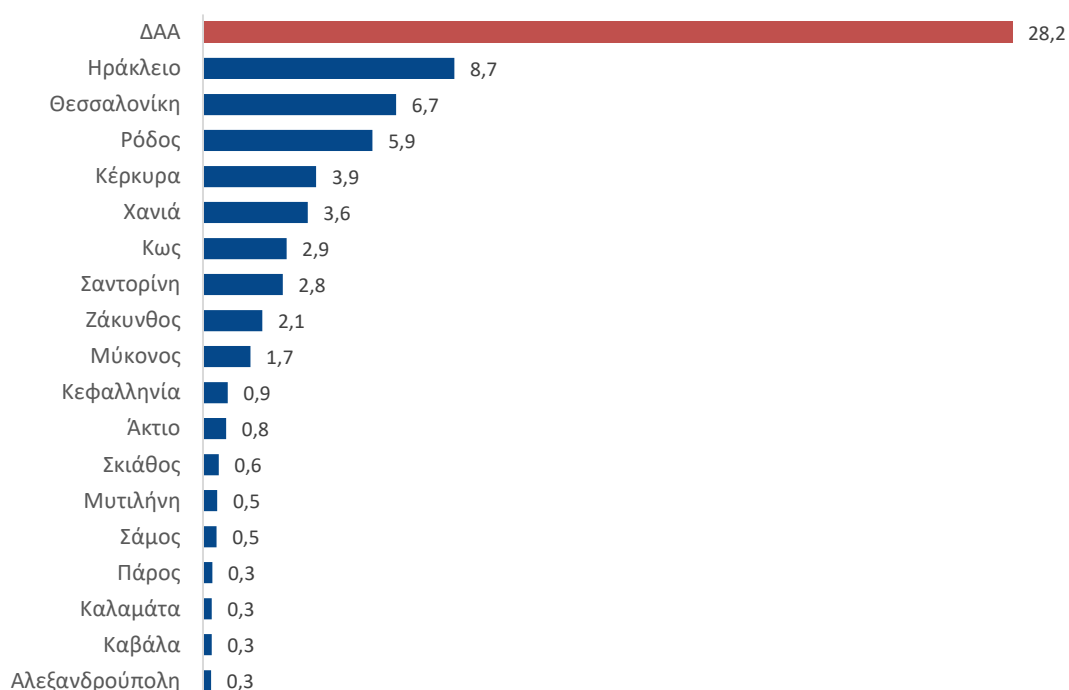
Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Αναλυτικότερα, το 2023 διακινήθηκαν μέσω του ΔΑΑ 28,2 εκατ. επιβάτες, αριθμός περίπου τριπλάσιος σε σύγκριση με το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας από άποψη συνολικής επιβατικής κίνησης. Ειδικότερα, μέσω του αεροδρομίου του Ηρακλείου διακινήθηκαν 8,7 εκατ. επιβάτες, ενώ από το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο αεροδρόμιο, δηλαδή αυτό της Θεσσαλονίκης, 6,7 εκατ. επιβάτες. Ακολουθούν τα αεροδρόμια της Ρόδου με 5,9 εκατ. επιβάτες και της Κέρκυρας με 3,9 εκατ. επιβάτες. Ανάμεσα στα αεροδρόμια με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση συγκαταλέγονται επίσης τα αεροδρόμια των Χανίων (3,6 εκατ. επιβάτες), της Κως (2,9 εκατ. επιβάτες), της Σαντορίνης (2,8 εκατ. επιβάτες), της Ζακύνθου (2,1 εκατ. επιβάτες) και της Μυκόνου (1,7 εκατ. επιβάτες - Διάγραμμα 2.9).

Στην επιβατική κίνηση εσωτερικού, μέσω του ΔΑΑ διακινήθηκε το 45,3% της συνολικής εσωτερικής κίνησης (8,8 εκατ. επιβάτες). Αμέσως μετά τον ΔΑΑ ακολουθούν τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης με 2,3 εκατ. επιβάτες (11,8% της συνολικής εσωτερικής κίνησης), του Ηρακλείου με 1,6 εκατ. επιβάτες (8,1%), της Σαντορίνης με 1,3 εκατ. επιβάτες (6,5%) και της Ρόδου με 850 χιλ. επιβάτες (4,4%). Συνολικά, μέσω των συγκεκριμένων αεροδρομίων πραγματοποιήθηκε το 76,1% της συνολικής εσωτερικής κίνησης (Διάγραμμα 2.10).

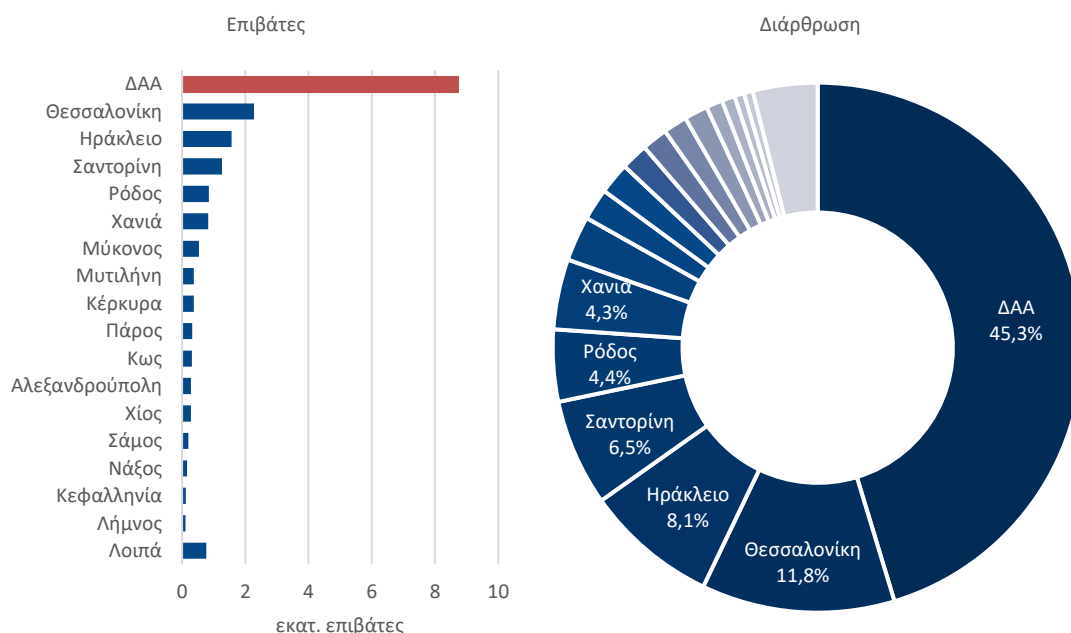
Όσον αφορά την επιβατική κίνηση εξωτερικού, ο ΔΑΑ εξυπηρέτησε το 36,4% της συνολικής κίνησης (19,3 εκατ. επιβάτες). Ακολουθεί το αεροδρόμιο του Ηρακλείου το οποίο εξυπηρέτησε το 13,6% της συνολικής κίνησης εξωτερικού (7,2 εκατ. επιβάτες) και το αεροδρόμιο της Ρόδου με 9,6% (5,1 εκατ. επιβάτες). Τα ποσοστά αυτά αντικατοπτρίζουν την ισχυρή τουριστική κίνηση προς τις δύο αυτές νησιωτικές περιοχές. Στη συνέχεια, μέσω του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκε το 8,4% της συνολικής εξωτερικής κίνησης με 4,4 εκατ. επιβάτες, ενώ το αεροδρόμιο της Κέρκυρας κάλυψε το 6,7% με 3,6 εκατ. επιβάτες (Διάγραμμα 2.11).

Διάγραμμα 2.9: Συνολική επιβατική κίνηση στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, εκατ. επιβάτες, 2023

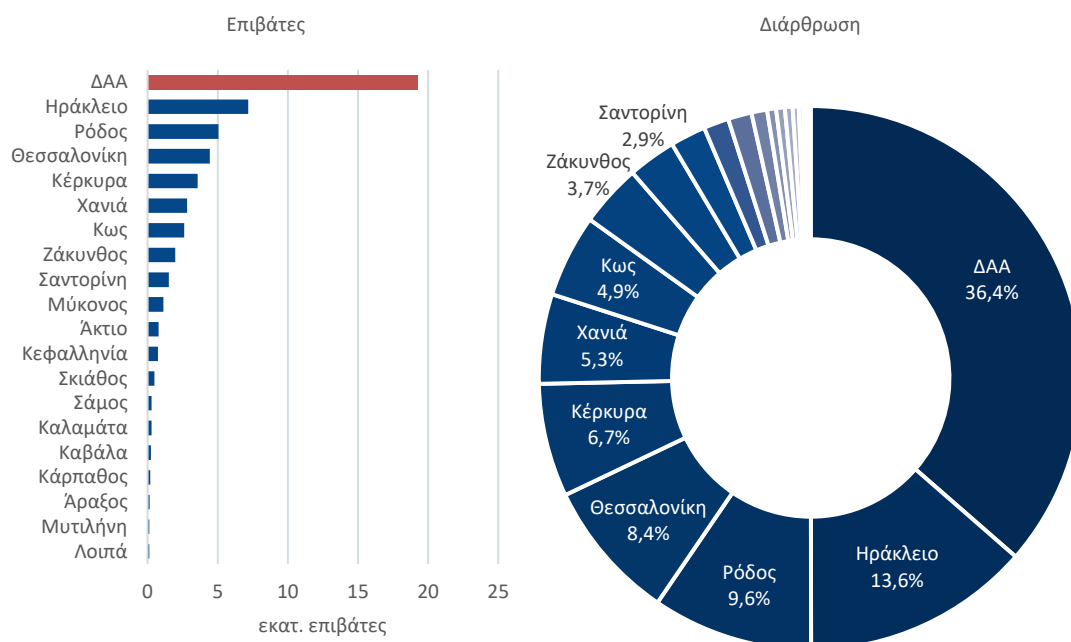


Πηγή: ΔΑΑ, ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

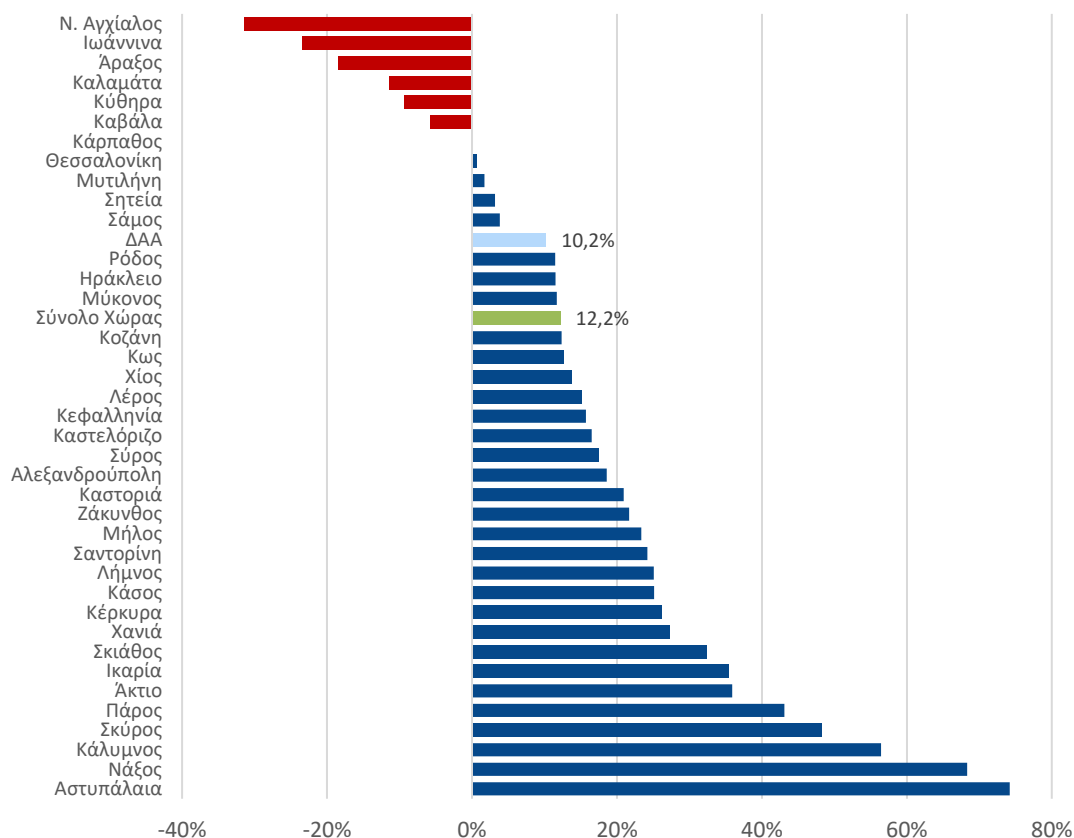
Διάγραμμα 2.10: Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2023



Πηγή: ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα 2.11: Επιβατική κίνηση εξωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, 2023

Πηγή: ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.12: Ποσοστιαία (%) μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια της χώρας την περίοδο 2019-2023

Πηγή: ΔΑΑ, ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Τέλος, η συνολική επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της χώρας την τελευταία πενταετία (2019-2023) παρουσίασε αύξηση 12,2%, με την αντίστοιχη αύξηση στον ΔΑΑ να ανέρχεται στο 10,2%. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στα αεροδρόμια των νησιωτικών περιοχών, όπως της Αστυπάλαιας (74%), της Νάξου (68%), της Καλύμνου (56%), της Σκύρου (48%) και της Πάρου (43%), γεγονός που πιθανόν οφείλεται στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος στις συγκεκριμένες περιοχές. Απεναντίας, τα αεροδρόμια της Ν. Αγχιάλου, των Ιωαννίνων, του Άραξου, της Καλαμάτας, των Κυθήρων και της Καβάλας δεν κατάφεραν να επαναφέρουν τη συνολική επιβατική κίνηση στα προ-πανδημίας επίπεδα (Διάγραμμα 2.12).

2.4 Διεθνείς συγκρίσεις

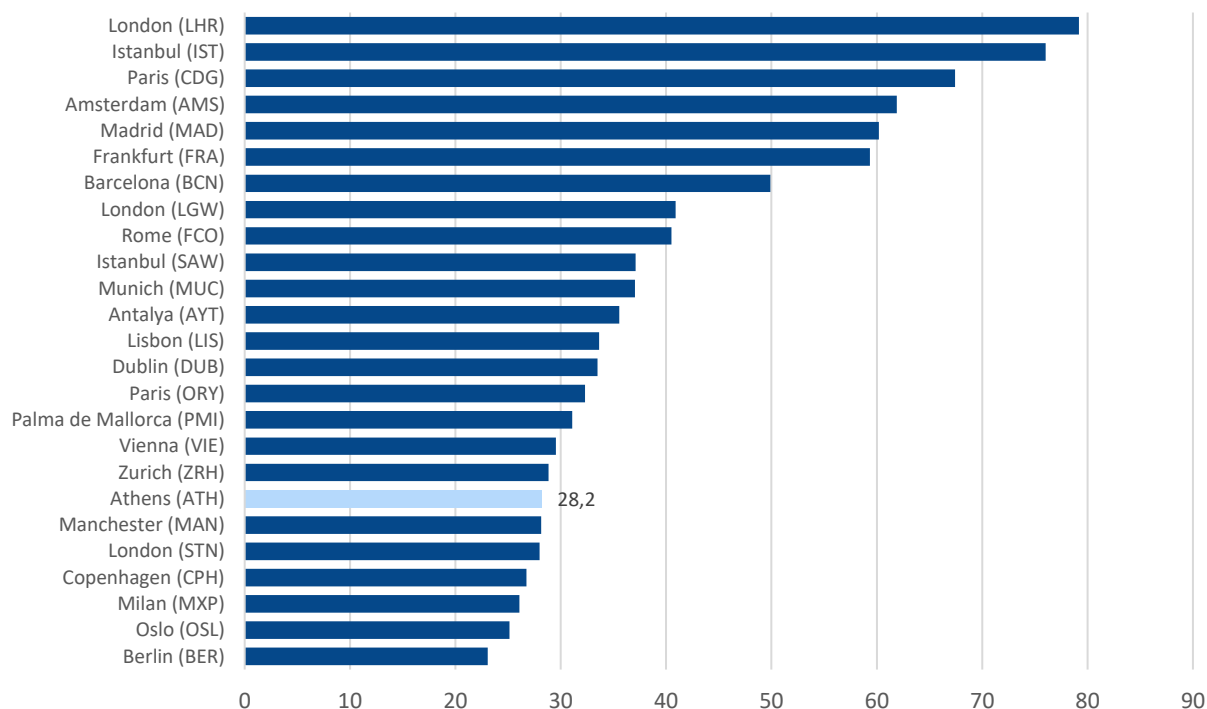
Ο ΔΑΑ συγκαταλέγεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης από άποψη συνολικής επιβατικής κίνησης, καταλαμβάνοντας την 19^η θέση το 2023 με 28,2 εκατ. επιβάτες (Διάγραμμα 2.13).⁴ Η θέση αυτή καταδεικνύει τη σημαντική συνεισφορά του στην αεροπορική συνδεσιμότητα της Ελλάδας και τον ρόλο του ως βασικού κόμβου για τη Νότια Ευρώπη.

Στην κορυφή της λίστας βρίσκεται το αεροδρόμιο του Heathrow (LHR), το οποίο κατέγραψε την υψηλότερη επιβατική κίνηση στην Ευρώπη το 2023 με 79,2 εκατ. επιβάτες. Ακολουθούν το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης (IST) με 76 εκατ. και το Charles de Gaulle στο Παρίσι με 67,4 εκατ. επιβάτες. Το Amsterdam Schiphol (AMS) και το Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) αποτελούν επίσης κορυφαίους ευρωπαϊκούς αεροπορικούς κόμβους, εξυπηρετώντας περισσότερους από 60 εκατ. επιβάτες. Στη συνέχεια ακολουθούν τα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης (FRA) με 59,4 εκατ. επιβάτες, της Βαρκελώνης (BCN) με 49,9 εκατ. επιβάτες και του Gatwick (LGW) με 40,9 εκατ. επιβάτες το 2023.

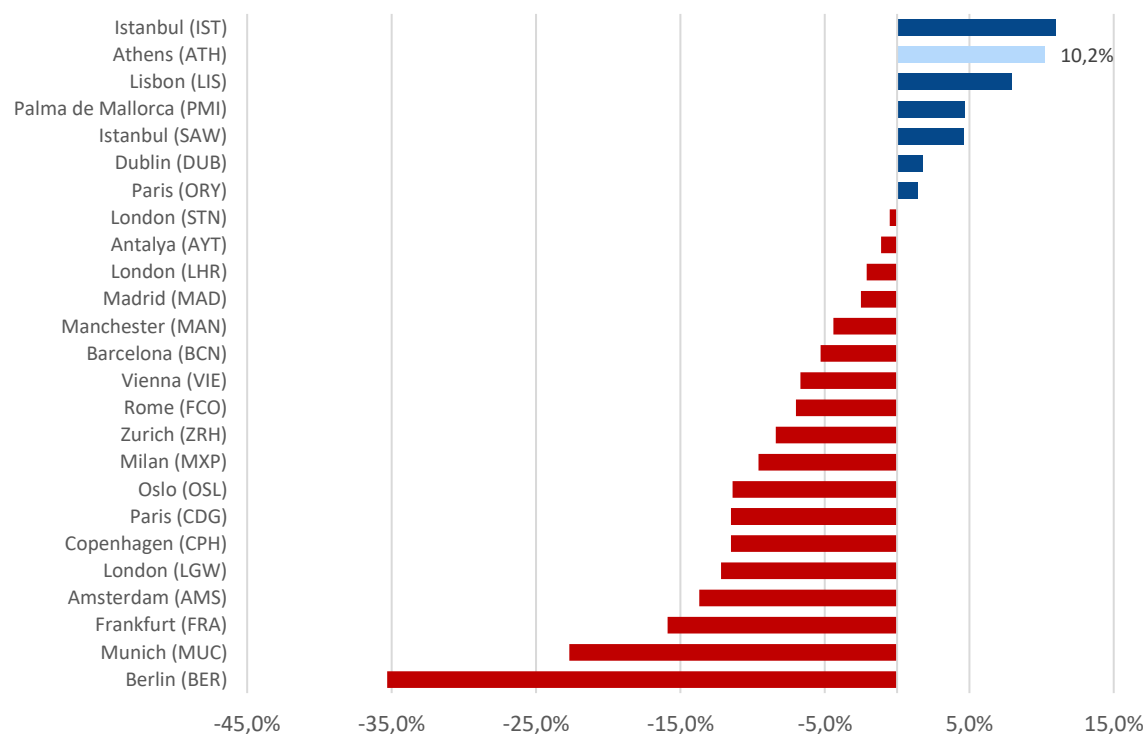
Συνολικά, τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης, όπως αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 2.13, βρίσκονται κυρίως σε μεγάλες μητροπολιτικές και τουριστικές περιοχές, επιβεβαιώνοντας τον κρίσιμο ρόλο τους στην παγκόσμια αεροπορική συνδεσιμότητα και στην ανάπτυξη του τουριστικού και επιχειρηματικού κλάδου.

Κατά την περίοδο 2019-2023, ο ΔΑΑ σημείωσε σημαντική αύξηση στην επιβατική κίνηση κατά 10,2%, γεγονός που τον κατατάσσει ανάμεσα στα λίγα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με αυξημένη επίδοση το 2023 σε σχέση με το 2019 (Διάγραμμα 2.14). Αναλυτικότερα, ο ΔΑΑ βρίσκεται στην 2^η θέση με τη μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική κίνηση, αντανakλώντας την ταχεία ανάκαμψη της επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα μετά την πανδημία. Η μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική κίνηση παρατηρήθηκε στο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης (IST) με ποσοστό 11%. Επίσης, σημαντική άνοδο στην επιβατική κίνηση κατέγραψαν και τα αεροδρόμια της Λισαβόνας (LIS) και της Μαγιόρκας (PMI), με 7,9% και 4,7% αντιστοίχως. Αντίθετα, αεροδρόμια όπως το Berlin Brandenburg (BER), το Amsterdam Schiphol (AMS) και το Charles de Gaulle (CDG) καταγράφουν σημαντική μείωση στην επιβατική κίνηση κατά την ίδια περίοδο, με το αεροδρόμιο του Βερολίνου (BER) να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πτώση (-35%).

⁴ Η σύγκριση γίνεται ανάμεσα στα 25 αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη συνολική επιβατική κίνηση στην Ευρώπη.

Διάγραμμα 2.13: Ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, 2023

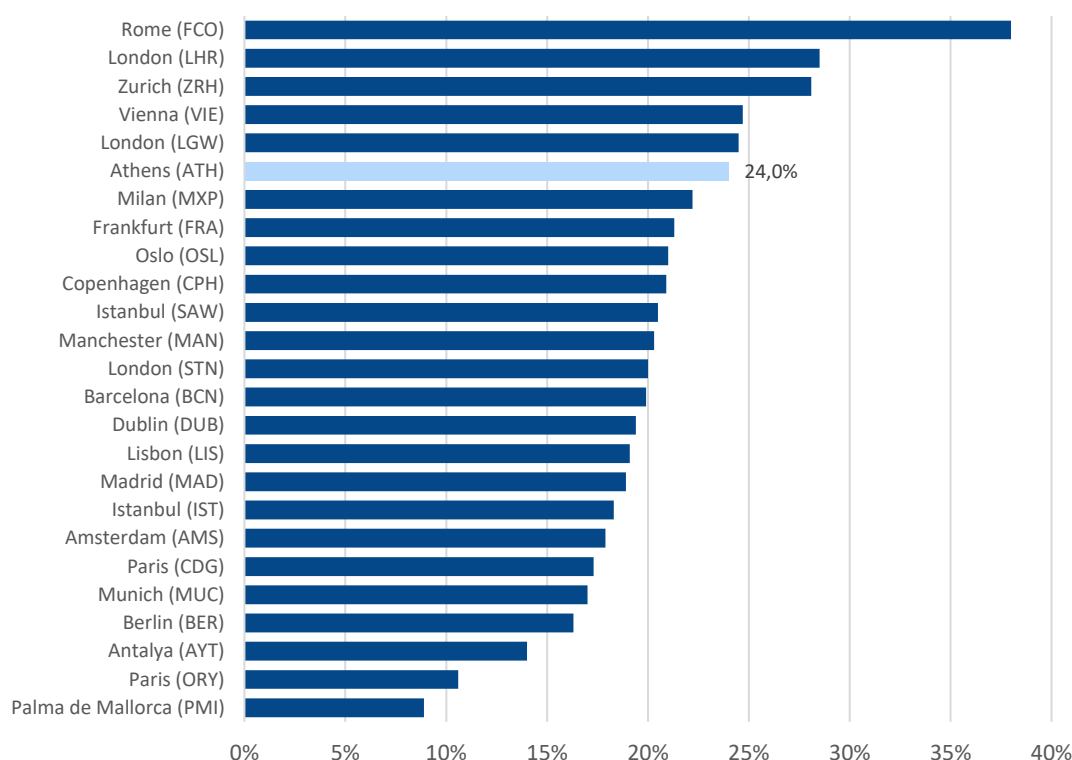
Πηγή: ACI Europe, ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.14: Ποσοστιαία (%) μεταβολή της επιβατικής κίνησης στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια την περίοδο 2019-2023

Πηγή: ACI Europe, ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Τέλος, συγκριτικά με το 2022, το 2023 η συνολική επιβατική κίνηση στον ΔΑΑ κατέγραψε άνοδο κατά 24%, το έκτο μεγαλύτερο ποσοστό ανάμεσα στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε στο αεροδρόμιο της Ρώμης (FCO), η οποία ανήλθε στο 38%, ενώ ακολουθούν το αεροδρόμιο του Heathrow στο Λονδίνο (LHR) και της Ζυρίχης (ZRH), με άνοδο στην επιβατική κίνηση, κατά το ίδιο έτος, κοντά στο 30%. Στις δύο θέσεις πάνω από τον ΔΑΑ βρίσκονται το αεροδρόμιο της Βιέννης (VIE) και το αεροδρόμιο του Gatwick (LGW), τα οποία σημείωσαν αύξηση της επιβατικής τους κίνησης το τελευταίο έτος κατά 24,7% και 24,5% αντίστοιχα (Διάγραμμα 2.15).

Διάγραμμα 2.15: Ετήσια ΠΜ% (2022-2023) στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση



Πηγή: ACI Europe, ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

2.5 Συμπεράσματα

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) καταγράφει αξιοσημείωτη ανάπτυξη την περίοδο 2014-2023 με αύξηση της συνολικής επιβατικής κίνησης κατά 85%. Η συνολική επιβατική κίνηση κορυφώθηκε το 2023, όταν ο ΔΑΑ κατέγραψε ιστορικά υψηλά επίπεδα, με περισσότερους από 28 εκατ. επιβάτες να διακινούνται από και προς το αεροδρόμιο. Παρά τις αρνητικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, ο ΔΑΑ ανέκαμψε δυναμικά, αποδεικνύοντας τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξής του.

Η διεθνής επιβατική κίνηση υπήρξε ένας από τους κύριους μοχλούς ανάπτυξης. Το 2023, περισσότερα από τα δύο τρίτα της κίνησης αφορούσαν διεθνείς προορισμούς, ενώ το δίκτυο του ΔΑΑ επεκτάθηκε με την προσθήκη 18 νέων προορισμών και 5 νέων αεροπορικών εταιρειών. Οι συνδέσεις με σημαντικούς διεθνείς κόμβους αναδεικνύουν τη σημασία του ΔΑΑ στη διευκόλυνση των διεθνών ταξιδιών και των εμπορικών συναλλαγών.

Ο ΔΑΑ αποτελεί το σημαντικότερο κόμβο για την αεροπορική κίνηση της χώρας, εξυπηρετώντας το 45% της συνολικής εσωτερικής κίνησης και το 36% της κίνησης εξωτερικού. Η κυριαρχία του αυτή μπορεί να αποδοθεί τόσο στις σύγχρονες υποδομές του, που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση ενός ολοένα και αυξανόμενου αριθμού πτήσεων και επιβατών, όσο και στη συνεχή επέκταση του δικτύου του.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο ΔΑΑ εδραιώνεται ως ένας από τους σημαντικότερους αερολιμένες, καταλαμβάνοντας την 19η θέση το 2023 από άποψη συνολικής επιβατικής κίνησης. Κατατάσσεται ανάμεσα στα λίγα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια που κατέγραψαν θετική πορεία την τελευταία πενταετία. Αυτή η πρόοδος αποδεικνύει ότι ο ΔΑΑ έχει καταφέρει να αναβαθμίσει τη θέση του διεθνώς, με σημαντική συνεισφορά στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας.

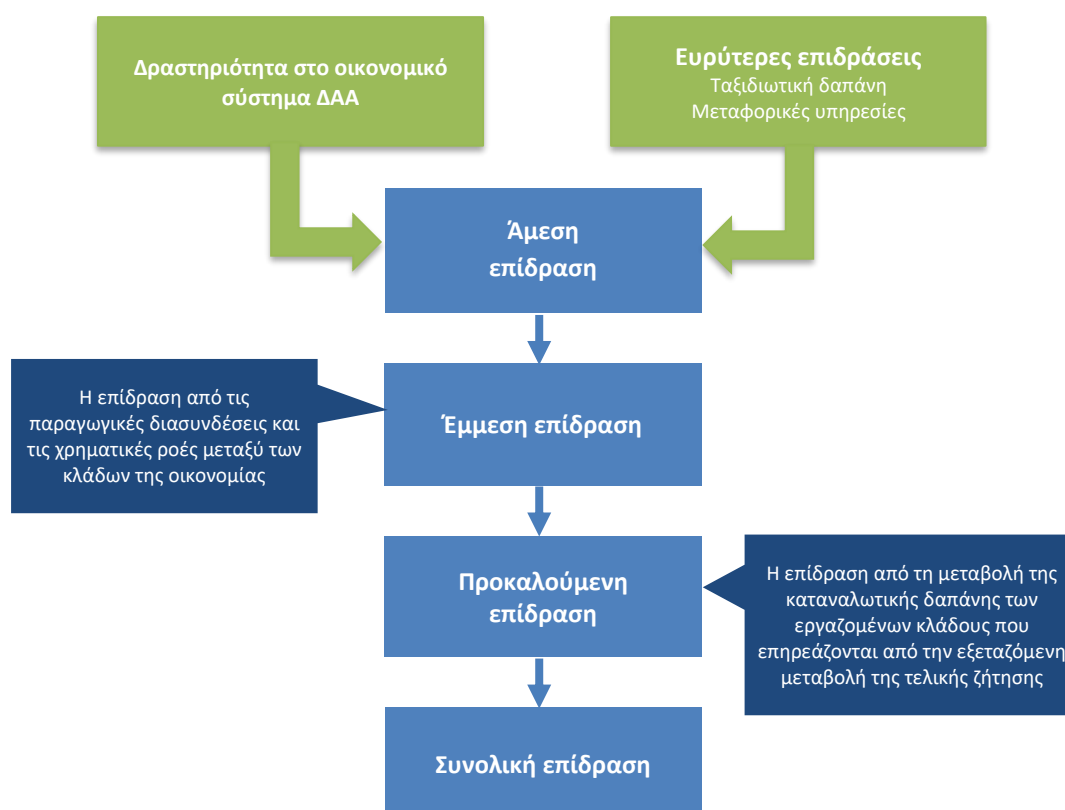
3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΔΑΑ

3.1 Εισαγωγή

Η λειτουργία του αεροδρομίου και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό (οικονομικό σύστημα ΔΑΑ) παράγει άμεσα προστιθέμενη αξία, απασχολεί εργαζόμενους και δημιουργεί φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές. Επιπλέον, δημιουργούνται εισοδήματα και θέσεις εργασίας μέσα από τις οικονομικές συναλλαγές με προμηθευτές κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των υπηρεσιών που προσφέρει το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ (έμμεσες επιδράσεις). Επίδραση στην οικονομία έχει και η δαπάνη των εισοδημάτων των εργαζομένων που δημιουργούνται άμεσα και έμμεσα από τη δραστηριότητα του ΔΑΑ (προκαλούμενες επιδράσεις).

Ακόμα σημαντικότερος είναι ο καταλυτικός ρόλος του ΔΑΑ στην στήριξη της ροής επισκεπτών της χώρας από το εξωτερικό. Η δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που φτάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ προσφέρει σημαντική στήριξη στην εγχώρια οικονομία. Τέλος, οικονομικές επιδράσεις δημιουργούν επίσης οι μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται 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



Στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου εξετάζονται οι άμεσες και πολλαπλασιαστικές (έμμεσες και προκαλούμενες) επιδράσεις από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ. Η συνεισφορά στην οικονομία από τη στήριξη της τουριστικής δαπάνης

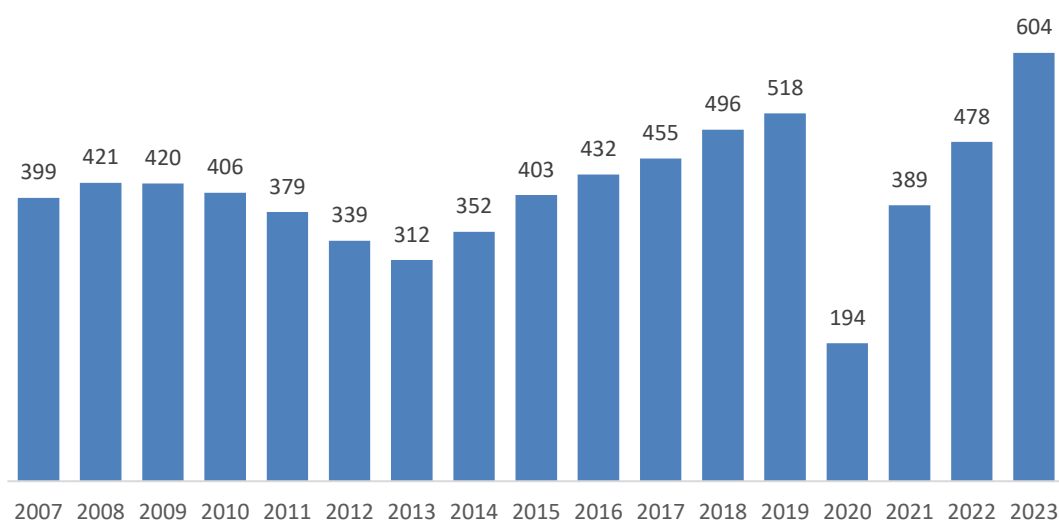
και των μεταφορικών υπηρεσιών προς τους επισκέπτες του ΔΑΑ (ευρύτερες επιδράσεις) παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης.

Η εκτίμηση της συνολικής οικονομικής επίδρασης πραγματοποιείται με το υπόδειγμα εισροών-εκροών, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων μιας οικονομίας. Πρέπει να επισημανθεί ότι τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του υποδείγματος εισροών-εκροών δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα από περίοδο σε περίοδο, λόγω μεταβολών στη δομή της οικονομίας (όπως αποτυπώνεται στους πίνακες εισροών-εκροών και τα επίσημα στατιστικά στοιχεία) και άλλων τεχνικών αλλαγών στην υλοποίηση της μεθοδολογικής προσέγγισης. Περισσότερες λεπτομέρειες για το υπόδειγμα παρατίθενται στο παράρτημα του κεφαλαίου.

3.2 Οικονομική δραστηριότητα στον ΔΑΑ

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 2023 τα έσοδα της εταιρίας διαχείρισης του ΔΑΑ ανέκαμψαν πλήρως από την πανδημία του COVID-19. Ανήλθαν σε €604 εκατ., από €478 εκατ. το 2022 και €518 εκατ. το 2019, σημειώνοντας αντίστοιχα αύξηση κατά 26,4% σε σχέση με το 2022 και κατά 16,4% σε σχέση με το 2019. Μεταξύ 2013 και 2019, τα έσοδα της εταιρίας κατέγραφαν σταθερή ετήσια άνοδο, γεγονός που αντανάκλα την αναπτυξιακή δυναμική του ΔΑΑ, η οποία διακόπηκε απότομα, αλλά και προσωρινά το 2020 εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας (Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.2: Κύκλος εργασιών της ΔΑΑ ΑΕ, € εκατ., 2007-2023

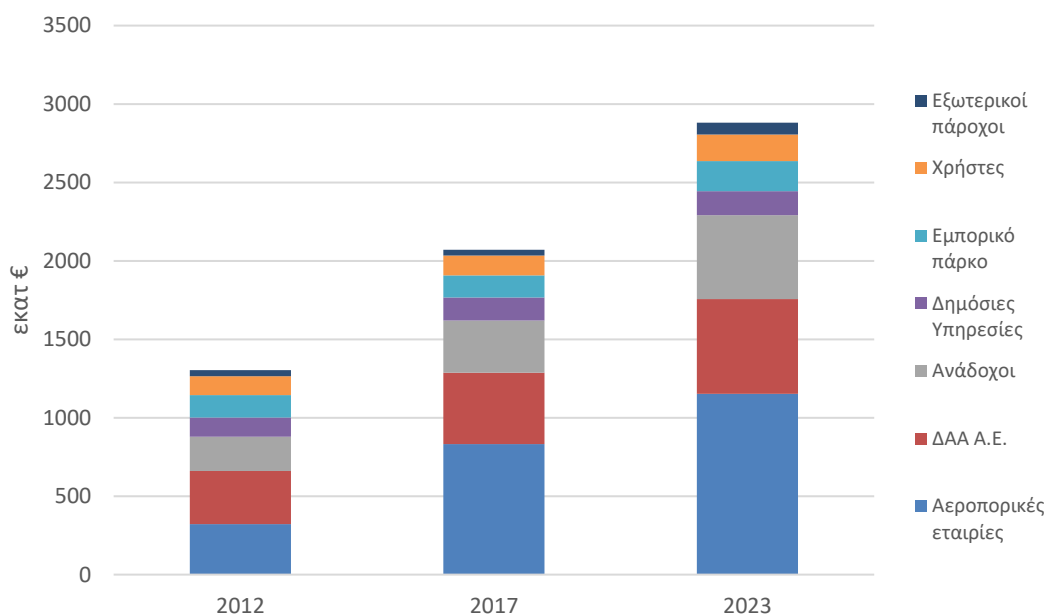


Πηγή: ΔΑΑ

Στο σύνολο του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, τα έσοδα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες εκτιμώνται σε περίπου €2,9 δισεκ. το 2023, αυξημένα κατά 39,1% σε σχέση με το 2017 (Διάγραμμα 3.3). Το μεγαλύτερο μέρος προέρχεται από τους εγχώριους και

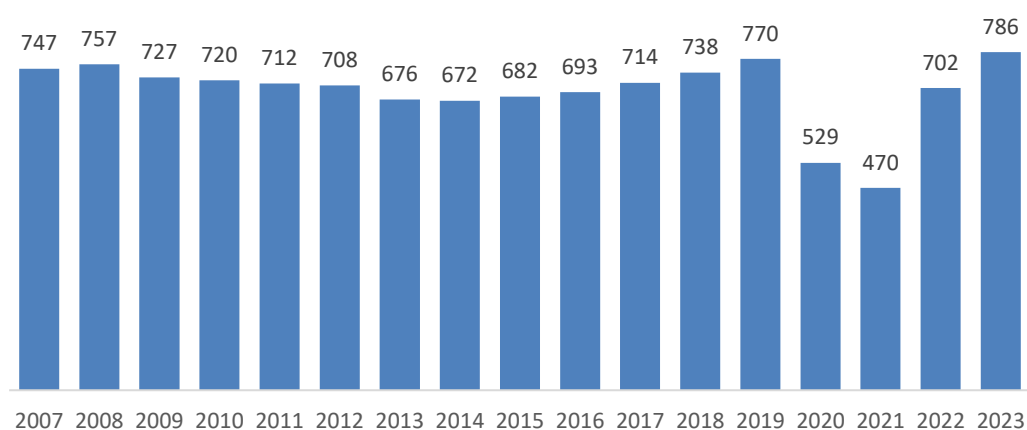
διεθνείς αερομεταφορείς⁵ και ακολουθούν τα έσοδα της διαχειρίστριας εταιρίας. Ο κύκλος εργασιών από τις εμπορικές δραστηριότητες (εμπορικοί παραχωρησιούχοι) διαμορφώθηκαν στα €536 εκατ., αυξημένα κατά 61,4% (ή €331,8 εκατ.) σε σχέση με το 2017, ενώ τα έσοδα των Δημόσιων υπηρεσιών (π.χ. έσοδα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, Eurocontrol κ.α.) ανήλθαν στα €151,6 εκατ. από €148,1 εκατ. το 2017.

Διάγραμμα 3.3: Κύκλος εργασιών στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ, 2012, 2017 και 2023



Πηγή: ΔΑΑ, Eurostat, Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.4: Απασχόληση στην ΔΑΑ Α.Ε., 2007-2023



Πηγή: ΔΑΑ

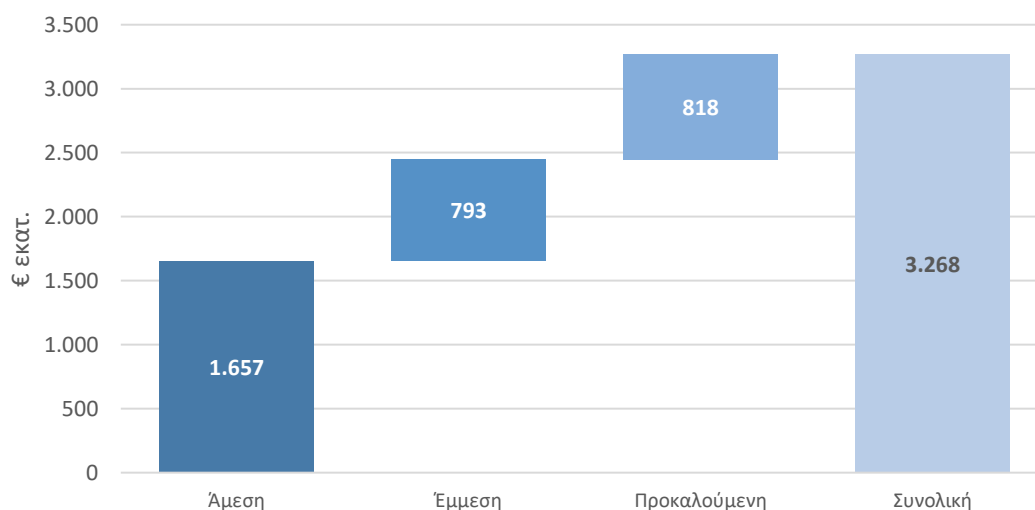
⁵ Η εκτίμηση της αξίας που παράγουν οι αεροπορικές εταιρίες εντός του ΔΑΑ βασίζονται σε στοιχεία της Διαρθρωτικής Έρευνας Επιχειρήσεων (Structural Business Statistics) και του μεριδίου της επιβατικής κίνησης στο αεροδρόμιο «Ελ Βενιζέλος» ως προς το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας για το έτος 2023.

Σε όρους απασχόλησης, η εταιρία διαχείρισης απασχολούσε 786 εργαζομένους το 2023, έχοντας εντάξει στο δυναμικό της επιπλέον 84 άτομα σε σχέση με το 2022 και 16 σε σχέση με το 2019 (Διάγραμμα 3.4). Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ένας στους τρεις απασχολούμενους της εταιρίας διαμένει στην περιοχή των Μεσογείων, γεγονός που υποδεικνύει τη σημασία της εταιρίας για την τοπική οικονομία και τους δεσμούς που έχει αναπτύξει με την τοπική κοινωνία.

3.3 Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ στην οικονομία

Στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας, η δραστηριότητα από το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ εκτιμάται ότι δημιούργησε περισσότερα από €3,3 δισεκ. σε όρους ΑΕΠ το 2023, ποσό που αντιστοιχεί στο 1,5% του ελληνικού ΑΕΠ.⁶ Η άμεση επίδραση από την λειτουργία των εταιριών και των φορέων του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ υπολογίζεται σε περίπου €1,7 δισεκ. Η έμμεση επίδραση, δηλ. η επίδραση από τους προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών, εκτιμάται σε €793 εκατ., ενώ οι προκαλούμενες επιδράσεις σε €818 εκατ. (Διάγραμμα 3.5). Επομένως, για κάθε ευρώ προστιθέμενης αξίας των εταιριών και των φορέων που δραστηριοποιούνται στον ΔΑΑ, δημιουργούνται άλλα 2,0 ευρώ ΑΕΠ στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο ΑΕΠ, 2023

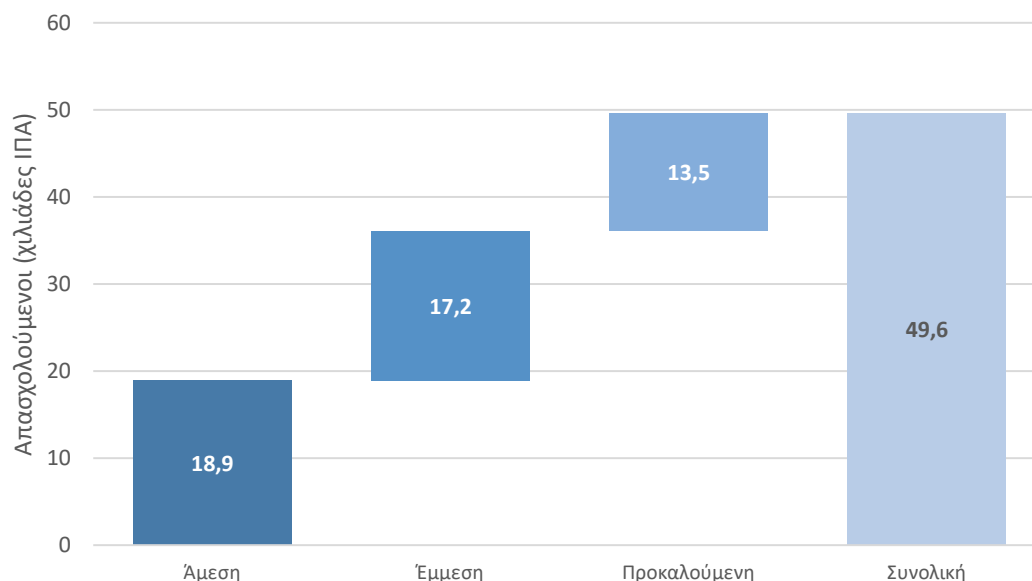


Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε όρους απασχόλησης, η άμεση επίδραση υπολογίζεται σε 18,9 χιλ. θέσεις εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά εκτιμάται σε 49,6 χιλ. θέσεις εργασίας. Από αυτές, οι 17,2 χιλ. θέσεις εργασίας αφορούν τις επιχειρήσεις – προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών των εταιριών του οικοσυστήματος, ενώ σε 13,5 χιλ. ανέρχεται η επίδραση από τους μισθούς των εργαζομένων. Η εκτίμηση αυτή υποδεικνύει ότι κάθε θέση εργασίας στο οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ υποστηρίζει 2,6 θέσεις πλήρους απασχόλησης στο σύνολο της οικονομίας (Διάγραμμα 3.6).

⁶ Το ΑΕΠ της Ελλάδας ανήλθε σε €225 δισεκ. το 2023.

Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην απασχόληση, 2023

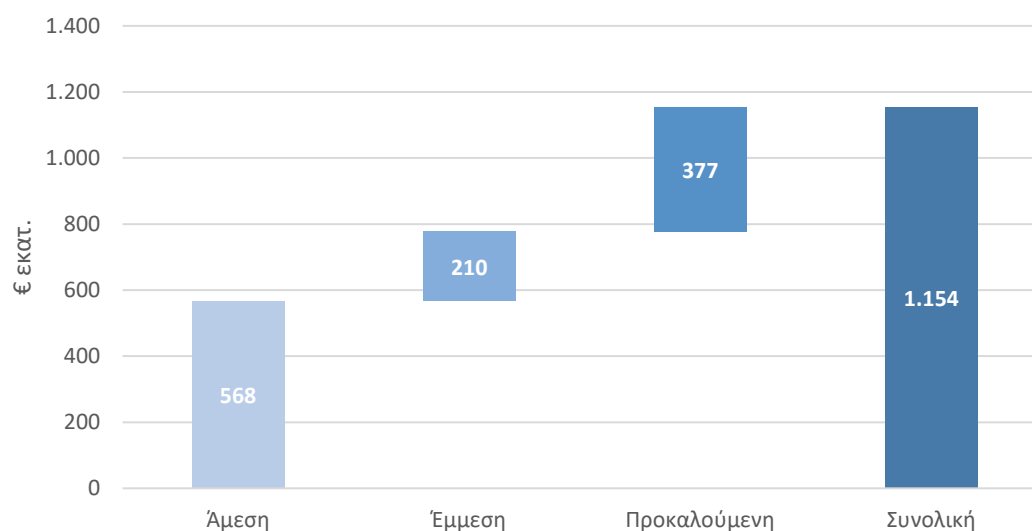


Πηγή: Ανάλυση IOBE

3.3.1 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ

Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον ΔΑΑ συνεισφέρουν στα φορολογικά έσοδα και στα έσοδα των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης. Τα δημόσια έσοδα από φόρους και εισφορές που προκύπτουν άμεσα από τη δραστηριότητα στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου εκτιμώνται σε περίπου €568 εκατ., ενώ με τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις φτάνουν το €1,2 δισεκ. (Διάγραμμα 3.7).

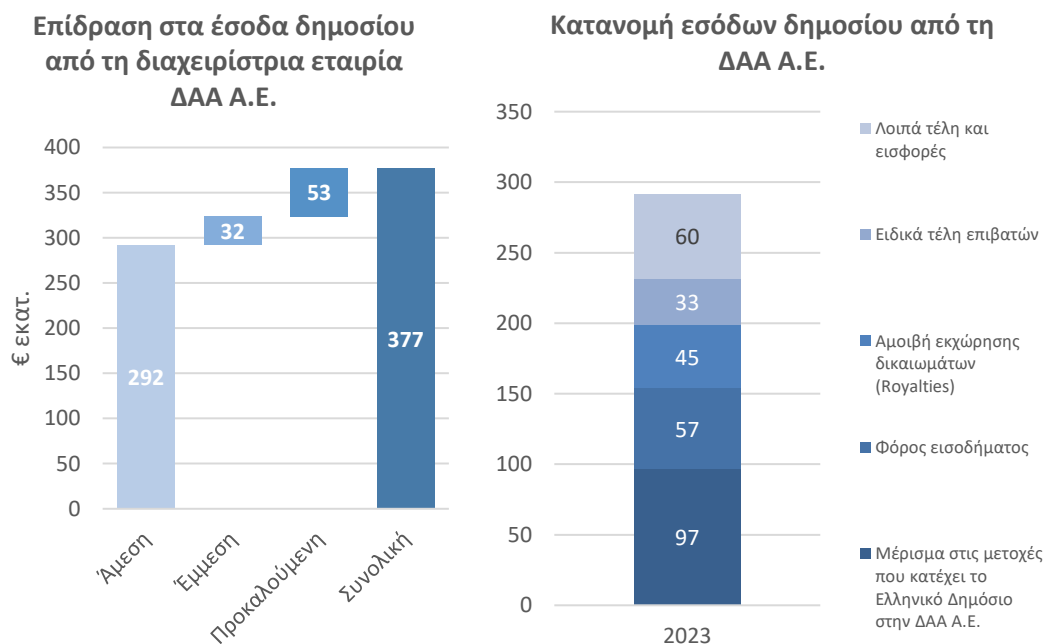
Διάγραμμα 3.7: Φορολογικά έσοδα από την λειτουργία του οικοσυστήματος του ΔΑΑ (εκατ. €), 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Στο σκέλος των άμεσων φορολογικών εσόδων, το μεγαλύτερο μέρος σχετίζεται με την λειτουργία της διαχειρίστριας εταιρίας, καθώς τα €292 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 (33,1%), ο φόρος εισοδήματος (19,6%), η αμοιβή εκχώρησης δικαιωμάτων (15,3%), τα ειδικά τέλη επιβατών (11,3%), κ.α.

Διάγραμμα 3.8: Επίδραση στα φορολογικά έσοδα από τη δραστηριότητα της ΔΑΑ Α.Ε., 2023



Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση ΙΟΒΕ, **Σημ.:** Τα λοιπά τέλη και εισφορές περιλαμβάνουν ειδικούς φόρους και τέλη, δημοτικά τέλη, εργοδοτικές εισφορές κ.α.

3.3.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Η δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ απαιτεί την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών από άλλους κλάδους της οικονομίας. Με αυτό τον τρόπο, δημιουργεί ζήτηση για πρώτες ύλες και άλλα προϊόντα από προμηθευτές, προμηθευτές των προμηθευτών κ.ο.κ., σε μια αλυσίδα οικονομικών συναλλαγών που δημιουργεί αξία, εισοδήματα και θέσεις εργασίας.

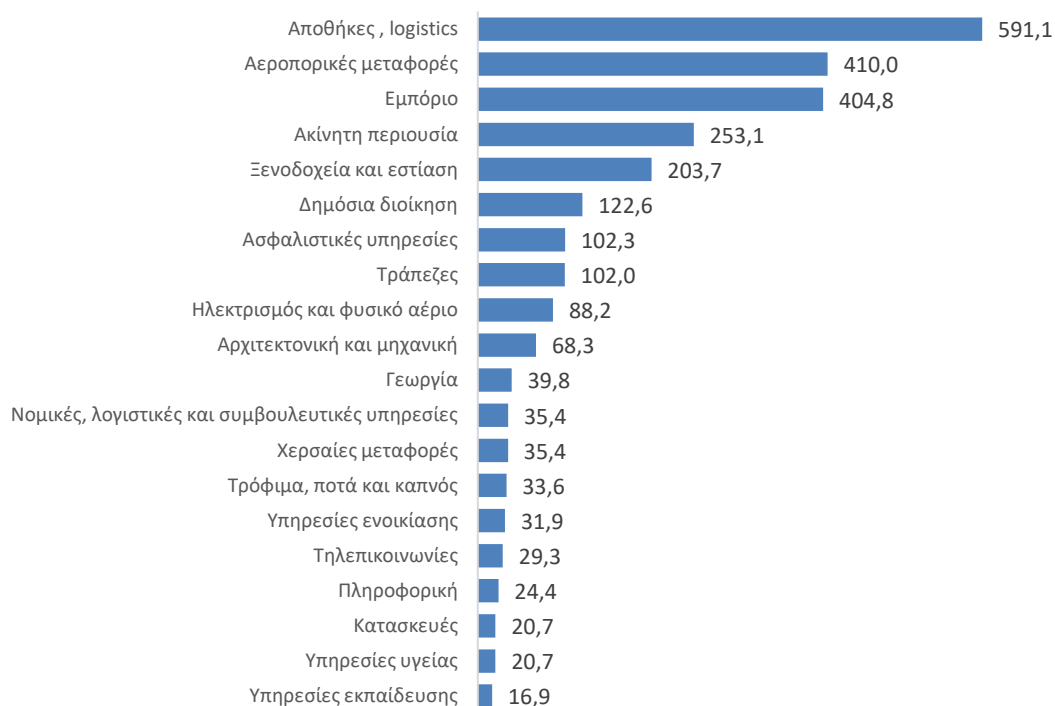
Η υψηλότερη έμμεση επίδραση από την κινητοποίηση της αλυσίδας αξίας που προμηθεύει το οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ με αγαθά και υπηρεσίες καταγράφεται στη διαχείριση ακίνητης περιουσίας, στην οποία περιλαμβάνονται η δραστηριότητα μεσιτικών γραφείων, αλλά και οι πληρωμές για ενοικιάσεις ακινήτων. Στους υπόλοιπους κλάδους, η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται εμμέσως στην οικονομία από το αεροδρόμιο Αθηνών είναι υψηλότερη σε δραστηριότητες που σχετίζονται με υπηρεσίες, όπως ασφάλεια και διοικητικές υπηρεσίες, τράπεζες, αρχιτεκτονικές υπηρεσίες, το εμπόριο, η αποθήκευση – logistics κ.α. (Διάγραμμα 3.9).

Διάγραμμα 3.9: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2023, σε εκατ. €



Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.10: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη συνολική επίδραση σε όρους ΑΠΑ από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ, 2023, σε εκατ. €



Πηγή: ΔΑΑ, Ανάλυση IOBE

Λαμβάνοντας υπόψη την κλαδική διάρθρωση της προστιθέμενης αξίας που παράγεται στον ΔΑΑ (άμεσες επιδράσεις), καθώς και τις επιδράσεις από τη δαπάνη των νοικοκυριών (προκαλούμενες επιδράσεις), η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται συνολικά στην οικονομία από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ είναι υψηλότερη στον κλάδο των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές υπηρεσίες (αποθήκευση και logistics) και στις αεροπορικές μεταφορές. Ιδιαίτερα αυξημένη λόγω του ΔΑΑ είναι η προστιθέμενη αξία και σε κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που παράγουν αγαθά-υπηρεσίες σχετικά με το καταναλωτικό πρότυπο στην Ελλάδα, όπως το εμπόριο, η εστίαση και η ενέργεια (Διάγραμμα 3.10).

3.3.3 ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΗ ΤΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ

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.

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 1,5 ευρώ, με τον αντίστοιχο πολλαπλασιαστή να ανέρχεται στο 1,9 σε όρους απασχόλησης. Συνολικά, κάθε ευρώ άμεσης συνεισφοράς των εταιριών και φορέων που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο των Αθηνών αντιστοιχεί σε 2,0 ευρώ συνολικής συνεισφοράς στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας. Ο αντίστοιχος πολλαπλασιαστής για την απασχόληση ανέρχεται σε 2,6 – σε κάθε εργαζόμενο στον ΔΑΑ αντιστοιχεί συνολική συνεισφορά στην απασχόληση ίση με 2,6 ισοδύναμες θέσεις πλήρους απασχόλησης σε εθνικό επίπεδο (Διάγραμμα 3.11).

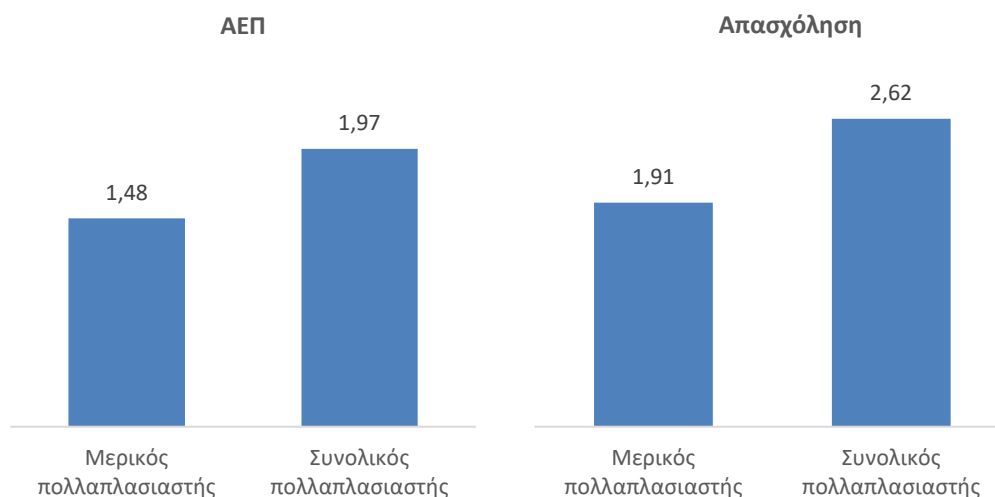
Η σχετικά υψηλότερη τιμή του πολλαπλασιαστή της απασχόλησης συγκριτικά με του ΑΕΠ σχετίζεται με το γεγονός ότι οι δραστηριότητες στον ΔΑΑ χαρακτηρίζονται από μικρότερης έντασης εργασίας για την προστιθέμενη αξία που παράγουν σε σύγκριση με το σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Η αυξημένη παραγωγικότητα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

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 βρέθηκε σε ιδιαίτερα έντονα αρνητικό έδαφος την περίοδο 2016-2019. Με την πανδημία και τους περιορισμούς που υποβλήθηκαν σε μια σειρά από οικονομικές δραστηριότητες, η αποταμίευση των νοικοκυριών αυξήθηκε, ωστόσο με μετέπειτα ενεργειακή κρίση και υψηλό πληθωρισμό, το ποσοστό αποταμίευσης υποχώρησε

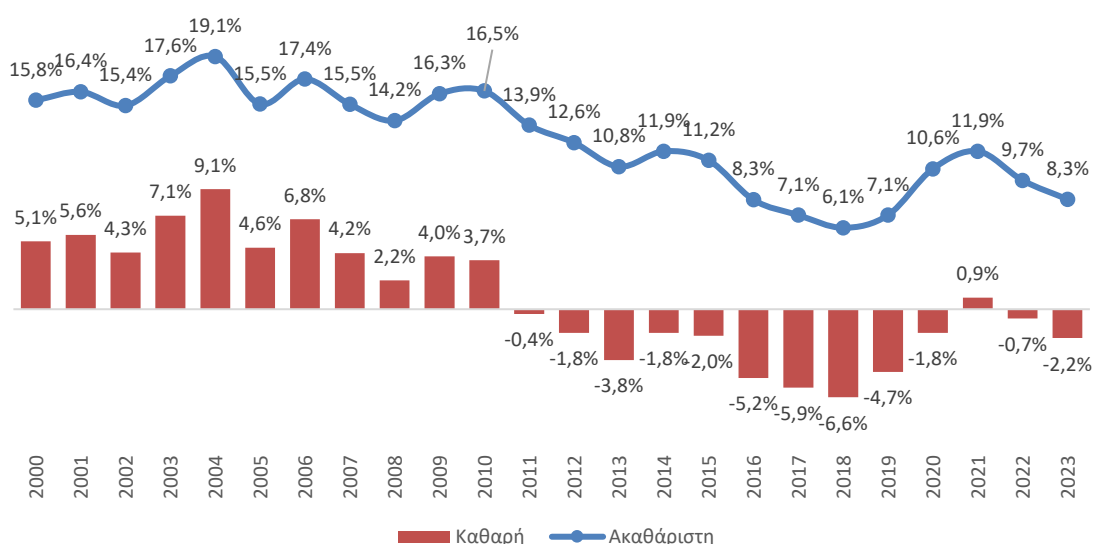
εκ νέου. Λαμβάνοντας υπόψη και την παλαίωση των διαρκών αγαθών που διαθέτουν τα νοικοκυριά (όπως αυτοκίνητα, σπίτια και μηχανήματα), το ποσοστό καθαρής αποταμίευσης στην Ελλάδα έχει αρνητικό πρόσημο όλα τα έτη από το 2011 και μετά (με εξαίρεση το 2021), υποδηλώνοντας ότι πολλά νοικοκυριά στη χώρα δεν καταφέρνουν να αποταμιεύουν μέρος του εισοδήματός τους ή ακόμα και ότι μειώνουν τις συσσωρευμένες αποταμιεύσεις τους και δανείζονται για να συντηρούν την κατανάλωσή τους.

Διάγραμμα 3.11: Πολλαπλασιαστές στο ΑΕΠ και την απασχόληση από τη δραστηριότητα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.12: Αποταμίευση των νοικοκυριών ως ποσοστό του διαθέσιμου εισοδήματος



Πηγή: ECFIN AMECO

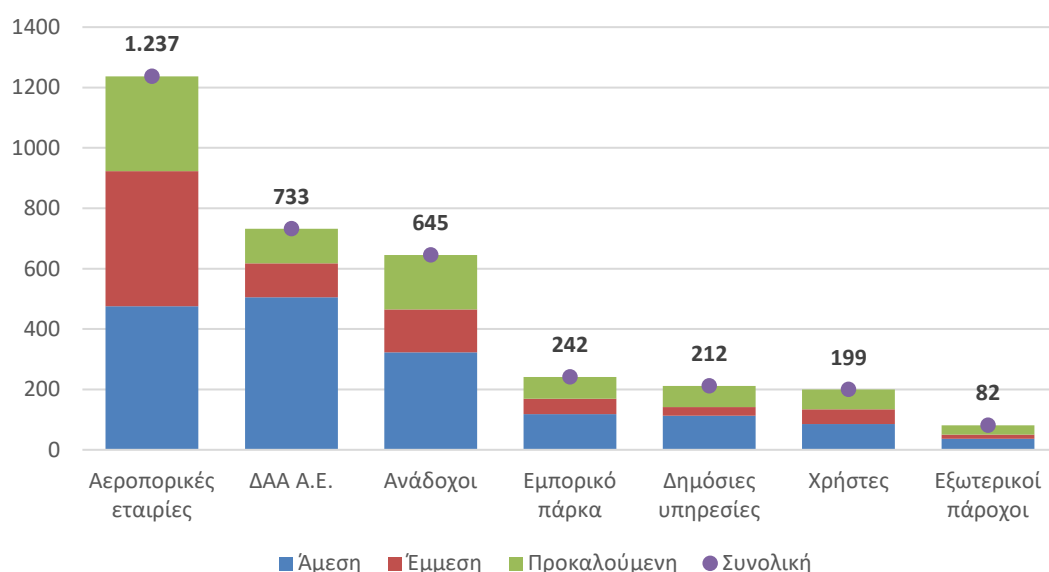
Ως αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων, το 2023 το ποσοστό της ακαθάριστης αποταμίευσης ως προς ακαθάριστο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζεται σε 8,3%, από 11,9%

το 2021, 6,1% το 2018 και 19,1% το 2004 (Διάγραμμα 3.12). Αντίστοιχα, το ποσοστό καθαρής αποταμίευσης στην Ελλάδα έχει υποχωρήσει σε -2,2% το 2023, από 0,9% το 2021, -6,6% το 2018 και 9,1% το 2004.

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 €1,2 δισεκ. Σημαντικές είναι επίσης οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις αυτών των εταιριών (€448 εκατ.) λόγω της υψηλής προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών από την εγχώρια οικονομία.

Διάγραμμα 3.13: Επίδραση στο ΑΕΠ ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023

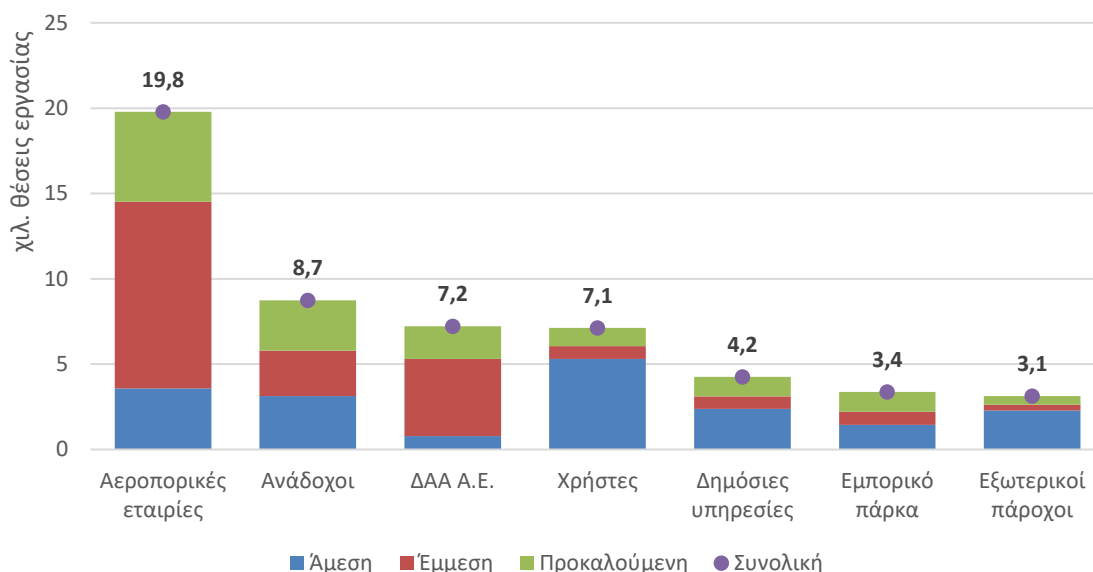


Πηγή: Ανάλυση IOBE

Η εταιρία διαχείρισης του αεροδρομίου (ΔΑΑ Α.Ε.) έχει τις υψηλότερες άμεσες επιδράσεις εντός του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ (€505 εκατ.), ωστόσο η χαμηλότερη διασύνδεση με προμηθευτές (€112 εκατ.) αποτυπώνεται σε μικρότερη συνολική επίδραση σε σύγκριση με τις αεροπορικές εταιρίες (περίπου €733 εκατ.). Στην τρίτη θέση έρχεται η συνεισφορά στο ΑΕΠ των εμπορικών παραχωρησιούχων (ανάδοχοι) που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, με €645 εκατ. επίδραση (Διάγραμμα 3.13).

Σε όρους απασχόλησης, οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης (χρήστες) έχουν την υψηλότερη άμεση επίδραση στην απασχόληση με 5,3 χιλ. θέσεις εργασίας. Σε όρους συνολικής επίδρασης, η μεγαλύτερη συνεισφορά προέρχεται από τις αεροπορικές εταιρίες και εκτιμάται σε 19,8 χιλ. θέσεις εργασίας ή το 39,8% της συνολικής επίδρασης του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ. Όσον αφορά στην εταιρία ΔΑΑ Α.Ε., η συνολική επίδραση από την λειτουργία της εκτιμάται σε 7,2 χιλ. απασχολούμενους, με μερίδιο χαμηλότερο από εκείνο της συνεισφοράς στο ΑΕΠ, αντικατοπτρίζοντας την υψηλότερη παραγωγικότητα και ένταση κεφαλαίου της διαχείρισης ενός αεροδρομίου ως οικονομική δραστηριότητα (Διάγραμμα 3.14).

Διάγραμμα 3.14: Επίδραση στην απασχόληση ανά φορέα του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

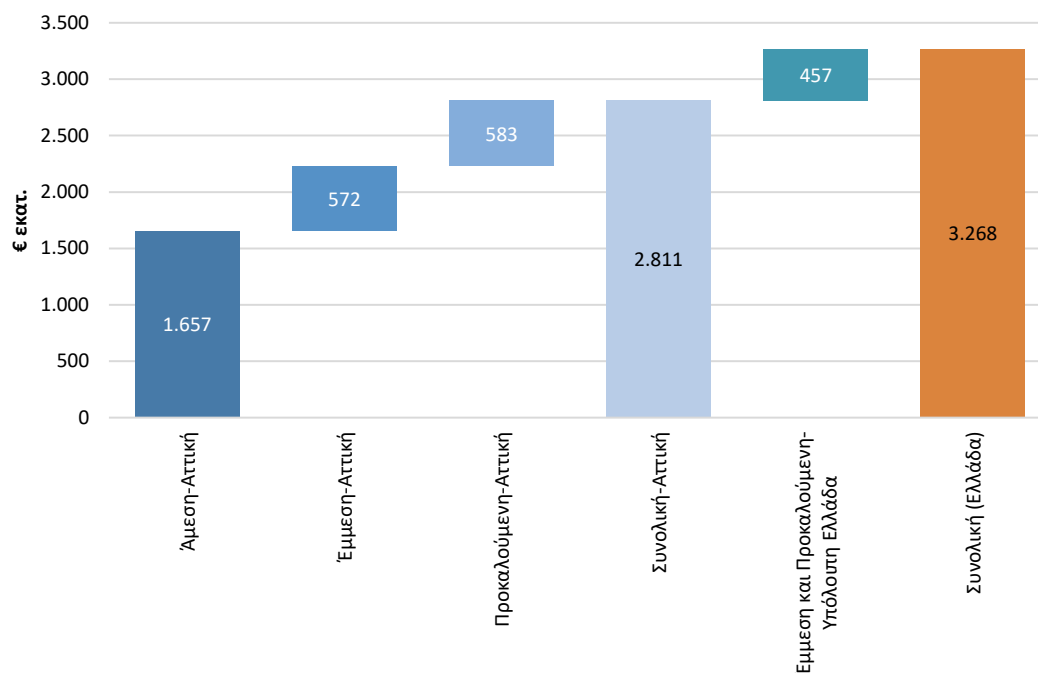
3.5 Η επίδραση του οικονομικού συστήματος ΔΑΑ σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο

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 €2,8 δισεκ. το 2023, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 2,7% του ΑΕΠ της περιφέρειας. Επομένως, το 85% της επίδρασης του οικοσυστήματος εντοπίζεται στην περιφέρεια Αττικής, ενώ τα υπόλοιπα €457 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 €583 δισεκ. αφορούν στις προκαλούμενες επιδράσεις, ενώ €572 εκατ. σχετίζονται με τις έμμεσες επιδράσεις.

Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση στην Αττική εκτιμάται σε 37 χιλ. θέσεις εργασίας ή 2,0% της απασχόλησης στην περιφέρεια (Διάγραμμα 3.16). Από αυτές οι 7,2 χιλ. αφορούν στην προκαλούμενη επίδραση, ενώ 10,8 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται σε επιχειρήσεις – προμηθευτές των εταιριών του αεροδρομίου που δραστηριοποιούνται στην Αττική. Επιπλέον, 12,6 χιλ. θέσεις εργασίας ή το 25,5% της συνολικής επίδρασης σε εθνικό επίπεδο αποτελούν την έμμεση και προκαλούμενη επίδραση στην υπόλοιπη Ελλάδα.

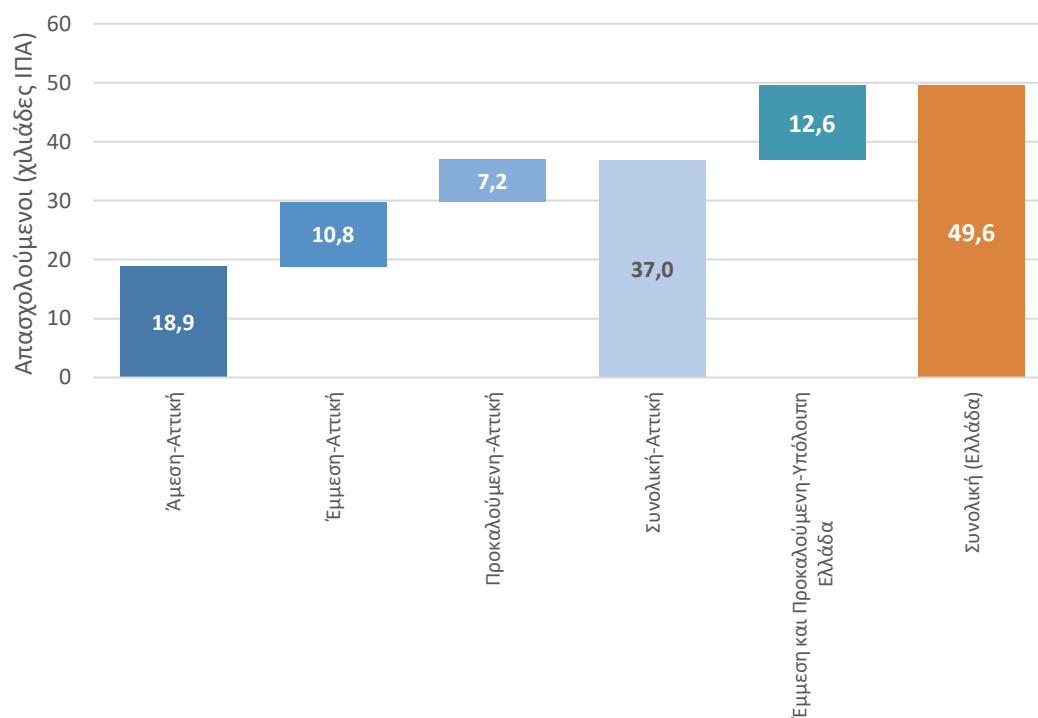
Αξιοσημείωτη είναι η συνεισφορά από την λειτουργία του ΔΑΑ και σε τοπικό επίπεδο. Υπολογίζεται ότι οι απασχολούμενοι στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου που κατοικούν στην περιοχή των Μεσογείων ανήλθαν το 2023 σε 4,7 χιλ. άτομα, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το ¼ της άμεσης απασχόλησης στο οικοσύστημα ΔΑΑ. Λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων εκτιμάται σε 7,6 χιλ. θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 3.17).

Διάγραμμα 3.15: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στο ΑΕΠ σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, 2023



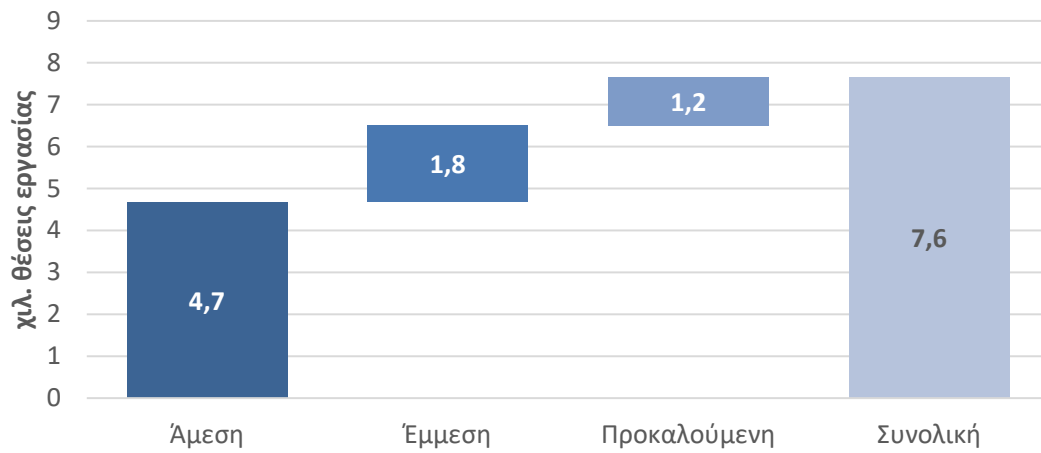
Πηγή: Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.16: Επίδραση από την λειτουργία του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ στην απασχόληση σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.17: Επίδραση στην απασχόληση στην περιοχή των Μεσογείων από τη δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

4 ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΑΑ

4.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο, εξετάζεται η συμβολή του ΔΑΑ στον εισερχόμενο τουρισμό στην Ελλάδα. Οι αεροπορικές υπηρεσίες που παρέχει 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. Ως αποτέλεσμα, σημαντικός αριθμός ξένων ταξιδιωτών φτάνει στη χώρα μέσω του αεροδρομίου των Αθηνών.

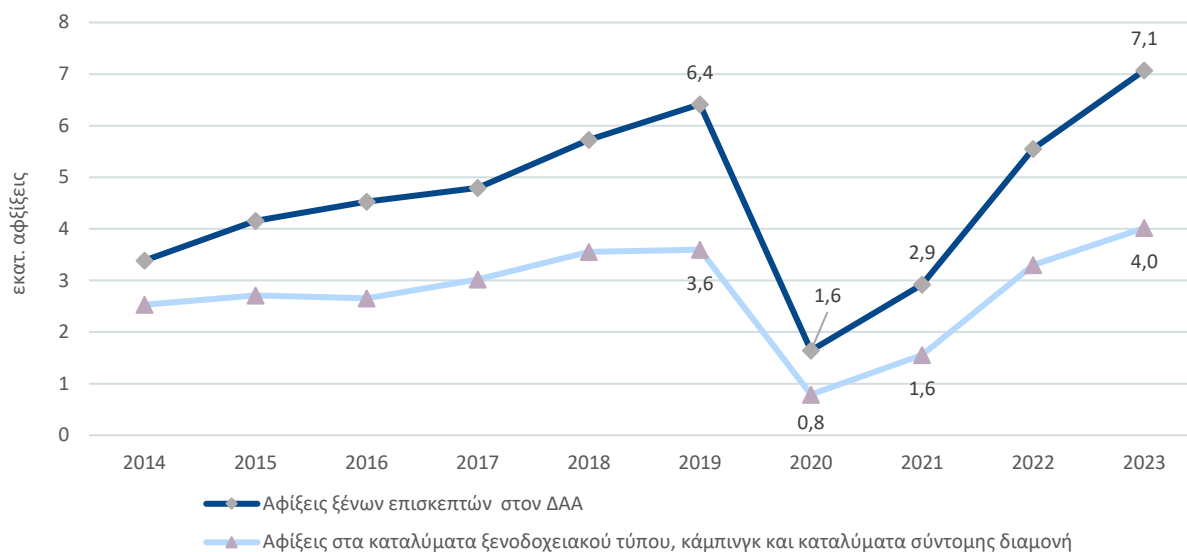
Οι αφίξεις ξένων επισκεπτών μέσω του ΔΑΑ συνεισφέρουν σημαντικά στην εγχώρια οικονομία. Οι δαπάνες που πραγματοποιούν κατά την παραμονή τους δημιουργούν ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες που παράγονται στη χώρα. Με αυτό τον τρόπο, ενισχύουν την εγχώρια οικονομική δραστηριότητα και υποστηρίζουν θέσεις 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 μέσα από τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις.

Σε μικρότερο βαθμό, οφέλη για την οικονομία δημιουργούνται και με την ανάπτυξη μεταφορικών υπηρεσιών για τους επισκέπτες του ΔΑΑ. Αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν τα δρομολόγια των αστικών συγκοινωνιών (μετρό, προαστιακός, λεωφορεία) από και προς το αεροδρόμιο, οι διαδρομές των ταξί και άλλες υπηρεσίες μεταφοράς (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) πραγματοποιείται για μεταφορά επισκεπτών προς και από το αεροδρόμιο. Διελεύσεις της Αττικής Οδού προκύπτουν και από τη δραστηριότητα των εταιριών ενοικίασης αυτοκινήτων που λειτουργούν εντός του ΔΑΑ. 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

Η σημασία της λειτουργίας και η συμβολή του ΔΑΑ στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της Ελλάδος και, κατ' επέκταση, η συνεισφορά του στη διαμόρφωση του εγχώριου εισοδήματος γίνονται εμφανείς στο Διάγραμμα 4.1, όπου οι αφίξεις ξένων τουριστών στον ΔΑΑ παρουσιάζουν έντονη συσχέτιση με τις αφίξεις στα διάφορα τουριστικά καταλύματα της Αττικής. Αναλυτικότερα, το 2023 οι αφίξεις ξένων επισκεπτών στον ΔΑΑ αυξήθηκαν από 6,4 εκατ. το 2019 σε 7,1 εκατ. το 2023, παρουσιάζοντας άνοδο κατά 10,3%, ενώ παρόμοια πορεία ακολούθησαν και οι αφίξεις στα τουριστικά καταλύματα της Αττικής, οι οποίες αυξήθηκαν από 3,6 εκατ. το 2019 σε 4 εκατ. το 2023, καταγράφοντας άνοδο κατά 11,8%.

Διάγραμμα 4.1: Αφίξεις ξένων επισκεπτών στον ΔΑΑ και στα ξενοδοχειακά καταλύματα του νομού Αττικής



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

4.2.1 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΞΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΔΑΑ

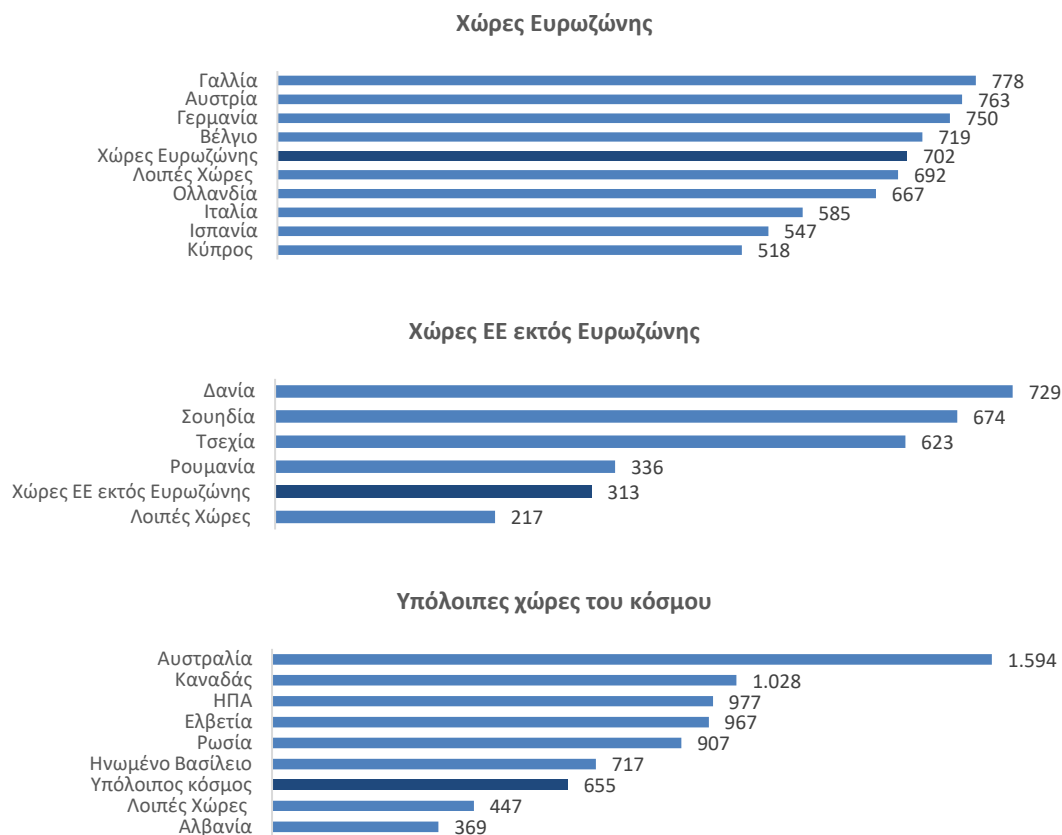
Το ύψος των ταξιδιωτικών εισπράξεων που εισρέουν στην ελληνική οικονομία λόγω της λειτουργίας του ΔΑΑ επηρεάζεται από το πλήθος των ξένων επισκεπτών που φτάνουν αεροπορικώς στην Ελλάδα μέσω της Αθήνας, αλλά και από τη δαπάνη που πραγματοποιούν κατά την παραμονή τους στη χώρα. Καθώς παρατηρούνται σημαντικές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

Σύμφωνα με στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ και της ΤτΕ, η Γαλλία, η Αυστρία και η Γερμανία κατέχουν την υψηλότερη μέση τουριστική δαπάνη ανάμεσα στις χώρες της Ευρωζώνης με €778, €763 και €750 αντίστοιχα (Διάγραμμα 4.2). Στις χώρες της ΕΕ που βρίσκονται εκτός ευρωζώνης, η Δανία και η Σουηδία πρωταγωνιστούν με €729 και €674 αντίστοιχα. Στον υπόλοιπο κόσμο, οι Αυστραλοί τουρίστες ξοδεύουν τα περισσότερα με μέση δαπάνη €1.594, ενώ ακολουθούν οι Καναδοί με €1.028 και Αμερικάνοι με €977.

Σημαντικός αριθμός ξένων αφίξεων στον ΔΑΑ προέρχεται από χώρες με σχετικά υψηλή μέση τουριστική δαπάνη. Ειδικότερα, το 2023, από τις ΗΠΑ προήλθε το 16% των ξένων αφίξεων (1 εκατ.). Ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο (9,4% ή 632 χιλ.) και η Γερμανία (6,8% ή 456 χιλ.), ενώ ιδιαίτερα υψηλός είναι ο αριθμός επισκεπτών που έφτασαν από τη Γαλλία, την Ιταλία, την Κύπρο και το Ισραήλ (Διάγραμμα 4.3). Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της επιβατικής κίνησης στον ΔΑΑ ανά χώρα προέλευσης και τη μέση δαπάνη ανά ταξιδιώτη κάθε χώρας, οι συνολικές ταξιδιωτικές εισπράξεις από ξένους που φθάνουν στη χώρα μέσω του ΔΑΑ εκτιμώνται σε €4,6 δισεκ. για το 2023.⁷

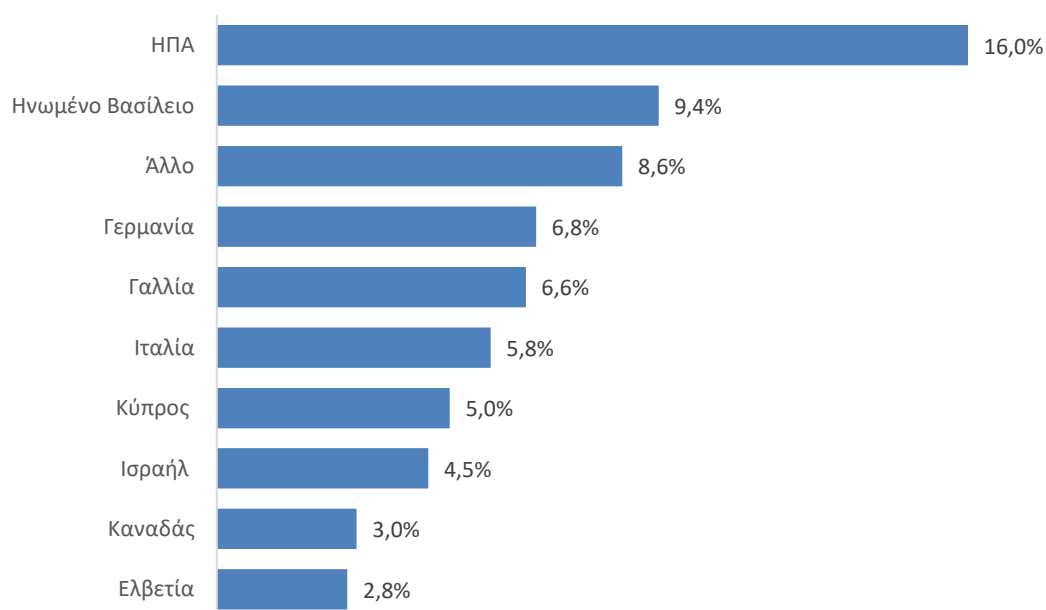
⁷ Στα στοιχεία μέσης δαπάνης ανά ταξίδι ξένων ταξιδιωτών δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες για αεροπορικά εισιτήρια.

Διάγραμμα 4.2: Μέση κατά κεφαλήν ταξιδιωτική δαπάνη ξένων επισκεπτών μέσω του ΔΑΑ με βάση την χώρα κατοικίας τους, 2023



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, ΤτΕ. Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 4.3: Δέκα κορυφαίες αφίξεις ξένων επισκεπτών ανά χώρα προέλευσης, 2023



Πηγή: ΔΑΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

4.2.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Για την εκτίμηση της επίδρασης της δαπάνης των τουριστών που εισέρχονται στη χώρα μέσω του ΔΑΑ, ήταν απαραίτητη η κατανομή του τουριστικής δαπάνης σε κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η κατανομή της συνολικής τουριστικής δαπάνης σε δραστηριότητες όπως διαμονή, μεταφορές, αγορές σε ενδύματα/υποδήματα και τρόφιμα, εστίαση, τέχνες κ.α. βασίστηκε σε [πρωτογενή έρευνα](#) που πραγματοποίησε η Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας (ΕΣΕΕ). Βασική υπόθεση της ανάλυσής μας είναι ότι η κατανομή της ατομικής δαπάνης που υπολογίζεται στην έρευνα της ΕΣΕΕ εφαρμόζεται και στο σύνολο των τουριστών που εισέρχονται στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ.

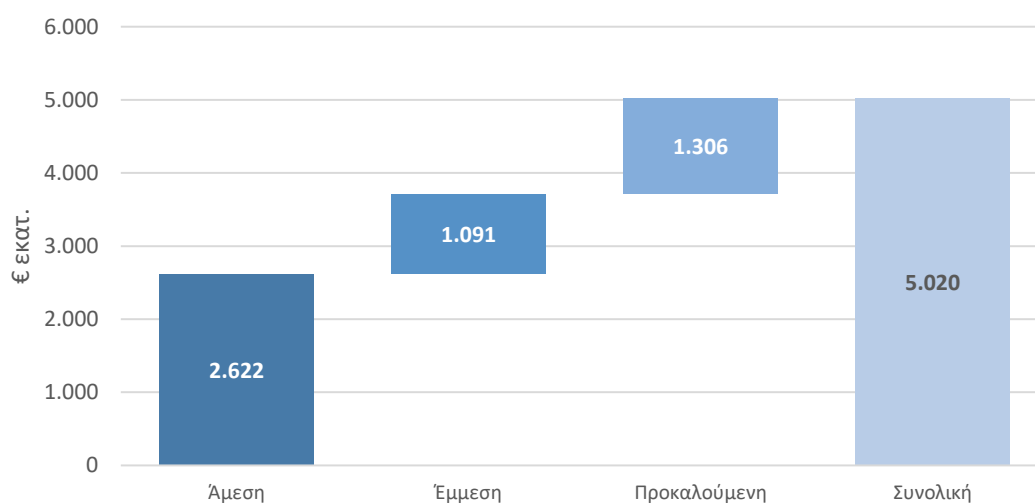
Πίνακας 4.1: Κατανομή τουριστικών δαπανών

Κατηγορίες	Κατανομή δαπανών, %
Διαμονή	30%
Μεταφορές	24%
Εστίαση	17%
Αγορές	9%
Αγορές τροφίμων	6%
Ψυχαγωγικές, αθλητικές, πολιτιστικές υπηρεσίες	6%
Λοιπές δαπάνες	7%

Πηγή: ΕΣΕΕ

Προκύπτει με αυτό τον τρόπο ότι από το συνολική δαπάνη των €4,63 δισεκ. των τουριστών που φθάνουν στην Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών, το 30% αφορά τη διαμονή τους, το 24% τις μεταφορές, το 19% τις αγορές σε ενδύματα/υποδήματα και τρόφιμα, το 17% σε εστίαση, το 6% σε ψυχαγωγικές και πολιτιστικές υπηρεσίες και το υπόλοιπο 6% σε δαπάνες παροχής υπηρεσιών όπως κομμωτήρια, σπα κ.α.

Διάγραμμα 4.4: Επίδραση στο ΑΕΠ από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023

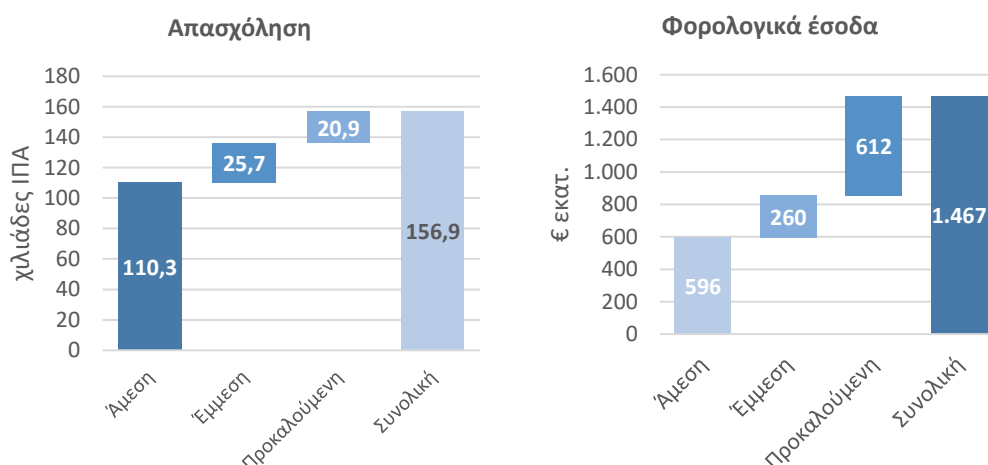


Πηγή: Ανάλυση IOBE

Εφαρμόζοντας το υπόδειγμα εισροών-εκροών στις δαπάνες των ξένων επισκεπτών που εισέρχονται στη χώρα μέσω του ΔΑΑ, η επίδραση στο ΑΕΠ υπολογίζεται στα €5,0 δισεκ. για το 2023, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 2,2% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Από τη συνολική επίδραση, τα €2,6 δισεκ. (πάνω από το 50% του συνόλου) αντιστοιχούν σε ΑΕΠ που παράγεται άμεσα για την εξυπηρέτηση της τουριστικής δαπάνης, ενώ το €1 δισεκ. προέρχεται από τις έμμεσες επιδράσεις και το €1,3 δισεκ. από τις προκαλούμενες επιδράσεις.

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση ανέρχεται σε 157 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, εκπροσωπώντας το 3,1% της εγχώριας απασχόλησης. Το 70% ή περίπου 110 χιλ. θέσεις εργασίας αντιστοιχεί σε απασχόληση σε δραστηριότητες που εξυπηρετούν άμεσα την τουριστική δαπάνη των επισκεπτών (άμεση επίδραση). Τέλος, η επίδραση στα δημόσια έσοδα υπολογίζεται στα €1,5 δισεκ., με το 41% να προέρχεται από το άμεσο όφελος της τουριστικής δαπάνης.

Διάγραμμα 4.5: Επίδραση στην απασχόληση από την ταξιδιωτική δαπάνη επισκεπτών της χώρας μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023



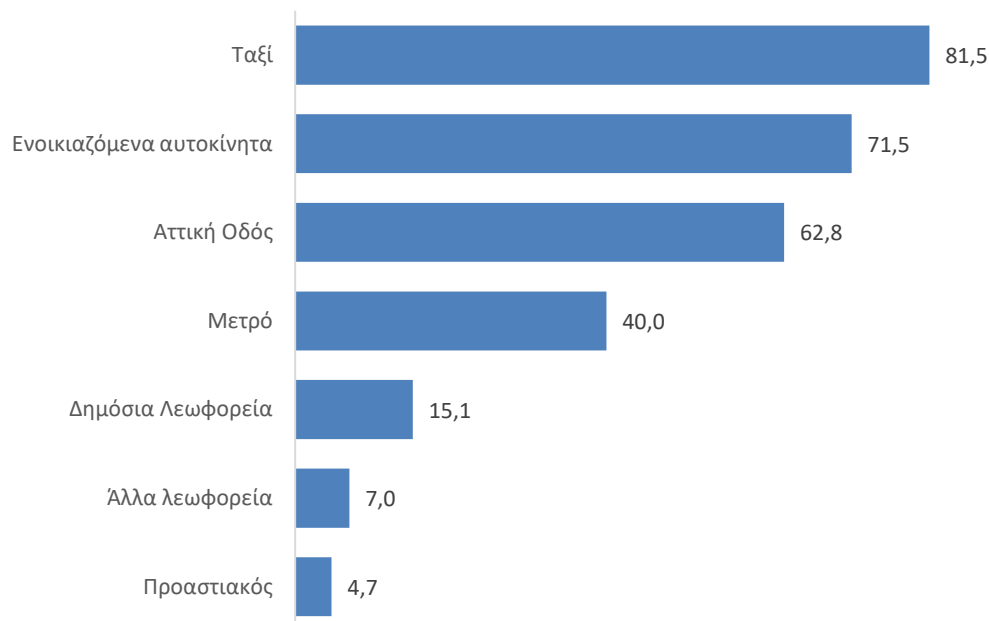
Πηγή: Ανάλυση IOBE

4.3 Μεταφορικές υπηρεσίες επισκεπτών του ΔΑΑ

Ο κύκλος εργασιών από τις μεταφορικές υπηρεσίες που προσφέρθηκαν στους επισκέπτες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών το 2023 εκτιμάται σε περίπου €282 εκατ. Το μεγαλύτερο μερίδιο προέρχεται από διαδρομές με ταξί (€81,5 εκατ.). Ακολουθούν τα εκτιμώμενα έσοδα των εταιριών ενοικίασης αυτοκινήτων που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου (Διάγραμμα 4.6).

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 (€62,82 εκατ.). Η εκτίμηση αυτή αντιστοιχεί στο 1/5 του συνολικού κύκλου εργασιών της εταιρίας το 2023. Αξιοσημείωτος είναι επίσης ο κύκλος εργασιών για τις δημόσιες συγκοινωνίες (Μετρό, αστικά λεωφορεία, προαστιακός), ο οποίος εκτιμάται σε €59,79 εκατ.

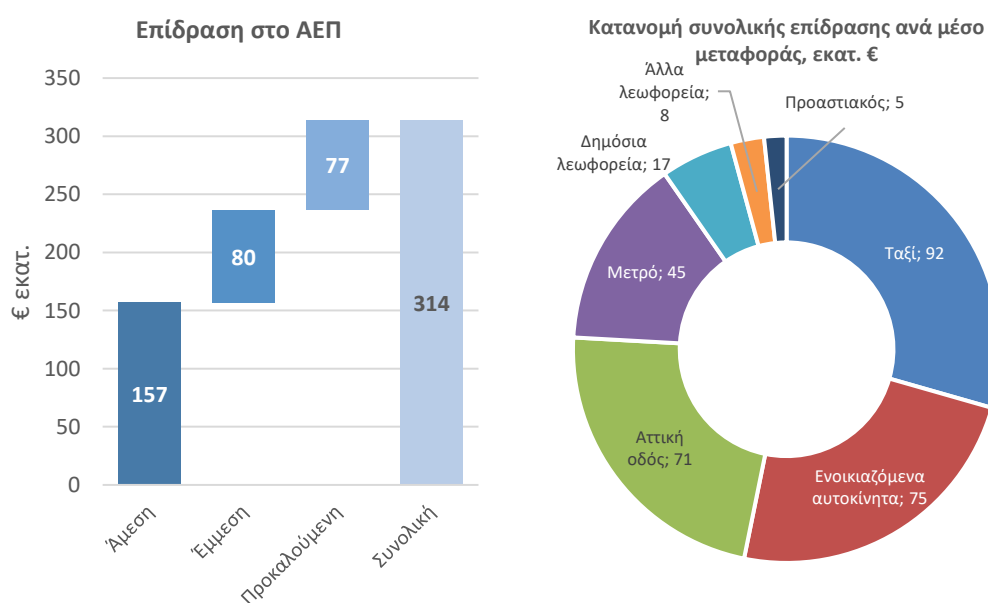
Διάγραμμα 4.6: Κύκλος εργασιών που σχετίζεται με τις μεταφορικές υπηρεσίες επιβατών από και προς τον ΔΑΑ, εκατ. ευρώ, 2023



Πηγή: ΔΑΑ

Ως προς τη συνεισφορά στην οικονομία, η συνολική επίδραση σε όρους ΑΕΠ από τις υπηρεσίες μεταφοράς εκτιμάται στα €314 εκατ. Από τη συνολική επίδραση, τα €92 εκατ. το 29,3% προέρχεται από τα ταξί. Ακολουθούν τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα με €75 εκατ. και η Αττική Οδός με €71 εκατ. (Διάγραμμα 4.7).

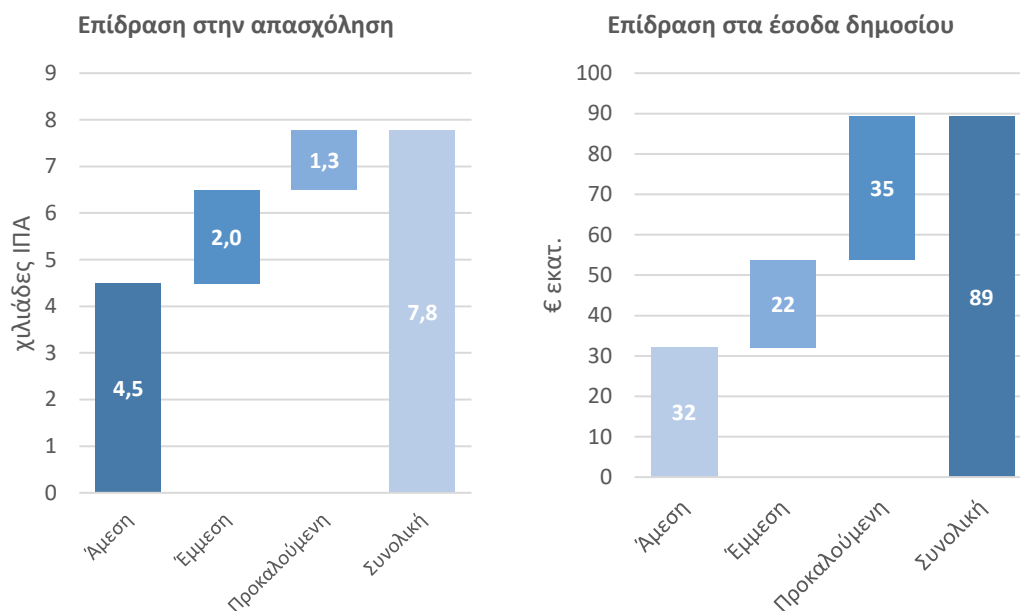
Διάγραμμα 4.7: Επίδραση στο ΑΕΠ από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

Σε όρους απασχόλησης, οι μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του ΔΑΑ συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία 7,8 χιλ. θέσεις εργασίας, εκ των οποίων 4,5 χιλ. απασχολούνται άμεσα στην προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς στους επισκέπτες. Σημαντική είναι η συνεισφορά των μεταφορικών υπηρεσιών και στα δημόσια έσοδα (€89 εκατ. το 2023).

Διάγραμμα 4.8: Επίδραση στην απασχόληση και στα έσοδα δημοσίου από τις μεταφορικές υπηρεσίες των επισκεπτών του ΔΑΑ, 2023



Πηγή: Ανάλυση IOBE

5 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ

Η λειτουργία του ΔΑΑ συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική δραστηριότητα, στα δημόσια έσοδα και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στο σύνολο της Ελληνικής οικονομίας. Αυτή η συνεισφορά 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.

Πίνακας 5.1: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ, την απασχόληση και τα έσοδα δημοσίου από την λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, 2023

Κατηγορίες	ΑΕΠ (εκατ. €)	Απασχόληση (χιλ. ΙΠΑ)	Έσοδα δημοσίου (εκατ. €)
Οικοσύστημα ΔΑΑ	3.268	50	1.154
Τουριστική δαπάνη	5.020	157	1.467
Μεταφορικές υπηρεσίες	314	8	89
Σύνολο	8.602	214	2.710

Πηγή: Ανάλυση IOBE. Σημείωση: ΙΠΑ – Ισοδύναμα Πλήρους Απασχόλησης.

Συγκεκριμένα, για το 2023 η συνολική οικονομική συνεισφορά του ΔΑΑ σε όρους ΑΕΠ εκτιμάται σε €8,6 δισεκ. (3,8% του ΑΕΠ), ενώ η επίδραση στην απασχόληση ξεπερνά τις 214 χιλ. θέσεις εργασίας (4,2% της συνολικής απασχόλησης της χώρας). Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς προέρχεται από τις ευρύτερες επιδράσεις, και συγκεκριμένα από τις δαπάνες των ξένων ταξιδιωτών κατά την παραμονή τους στη χώρα (Πίνακας 5.1).

Ειδικότερα, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ του οικονομικού συστήματος του ΔΑΑ εκτιμάται σε €3,3 δισεκ. Η άμεση απασχόληση από τις επιχειρήσεις που λειτουργούν στο χώρο του αεροδρομίου υπολογίζεται σε 18,9 χιλ. άτομα, ενώ λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συμβολή ανέρχεται σε περίπου 50 χιλ. θέσεις εργασίας. Σημαντικό όφελος από τη λειτουργία του οικοσυστήματος ΔΑΑ προκύπτει και στα δημόσια έσοδα που φτάνει τα €1,2 δισεκ.

Όσον αφορά στην ανάπτυξη της ταξιδιωτικής κίνησης από το εξωτερικό, η δαπάνη ξένων επισκεπτών στην Ελλάδα μέσω του ΔΑΑ εκτιμάται σε €4,6 δισεκ. το 2023. Λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην οικονομία, η συνολική συνεισφορά αυτής της δαπάνης στο ΑΕΠ εκτιμάται σε €5,0 δισεκ. (2,2% του ΑΕΠ) το 2023. Σε όρους απασχόλησης, περισσότερες από 157 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται σε εθνικό επίπεδο από τη δαπάνη των ξένων ταξιδιωτών που εισέρχονται στη χώρα μέσω του ΔΑΑ.

Στις μεταφορικές υπηρεσίες, η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ εκτιμάται στα €314 εκατ. το 2023. Στην απασχόληση, εκτιμάται ότι δημιουργήθηκαν 8 χιλ. θέσεις εργασίας και η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα έφτασε τα €89 εκατ.

6 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

6.1 Επισκόπηση μεθοδολογίας

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 εισροών-εκροών για την ελληνική οικονομία, η δομή του οποίου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 6.1.

6.2 Πολύ-περιφερειακοί πίνακες Εισροών-Εκροών

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.⁸ 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 πολυ-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

⁸ 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 υπόψη 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.

6.3 Υπολογισμός οικονομικών επιδράσεων

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 $[819 \times 819]$ - 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 $[819 \times 1]$ 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.