

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η πτυχιακή εργασία αυτή αποτελεί μια προσπάθεια μου να καταθέσω στις ακόλουθες σελίδες μια γενική εικόνα για τις αερομεταφορές στην Ελλάδα. Η ακόλουθη πτυχιακή εργασία είναι αποτέλεσμα – δημιουργία προσωπικής μου επιλογής καθώς είμαι λάτρης της αεροπορικής ιδέας.

Στην προσπάθεια αυτή θα ήθελα να ευχαριστήσω ακολούθως τους εξής :

- *Τον εισηγητή μου Ευστράτιο Κυπριωτέλη για όλες τις συμβουλές του και τις προτάσεις του που εφαρμόστηκαν για να ολοκληρωθεί η εκπόνηση της πτυχιακής μου εργασίας.*
- *Τον Νικόλαο Σαρούκο από το τμήμα Δημοσίων Σχέσεων & Γραφείου Τύπου των Ολυμπιακών Αερογραμμών για την πολύτιμη προσπάθεια του να με βοηθήσει παρέχοντας μου χρήσιμες συμβουλές για την εταιρία και για την αεροπορία στην Ελλάδα, καθώς και για την παροχή πληροφοριακού υλικού σχετικά με τη Ο.Α.. Θα ήθελα να τονίσω ότι είναι ο μοναδικός άνθρωπος σε αεροπορική εταιρία από αυτές που απευθύνθηκα που προθυμοποιήθηκε να βοηθήσει την προσπάθεια αυτή.*
- *Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την εταιρεία Marketing των Emirates στην Ελλάδα για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την εταιρία.*

Ευχαριστώ πολύ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	02
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	
Κεφάλαιο 1	
«Η Αεροπορία Στην Ελλάδα - Ιστορική Αναδρομή»	04
Περίληψη	04
Οι Ελληνικές Δημόσιες Αερομεταφορές	04
Κεφάλαιο 2	
«Τα Υδροπλάνα Στην Ελλάδα Χθες - Σήμερα - Αύριο»	14
Ιστορική Αναδρομή	14
Τι κάνουν Οι Άλλες Χώρες Σήμερα	15
Η Νομοθεσία, Πως Αυτή Ορίζεται Σήμερα	16
Υδατοδρόμια	17
Επίλογος	17
Κεφάλαιο 3	
«Ολυμπιακή Αεροπορία Ιστορία Της, Ο Ρόλος Της Στην Ενδοχώρα, η Συμβολή Της Σε Αερομεταφορές Και η Οικονομική Κατάσταση Της»	19
Ιστορική Αναδρομή	19
Επιβατική Κίνηση	21
Η Συμβολή Της Ολυμπιακής Αεροπορίας Στα Ελληνικά Αεροδρόμια Και Η Δράση Της Εταιρίας Στην Παροχή Υπηρεσιών Άλλων Αερομεταφορέων	25
Η Οικονομική Κατάσταση Ολυμπιακής Αεροπορίας	27
Προτάσεις	30
Επίλογος	30
Κεφάλαιο 4	
«Η Γενική Αεροπορία στην Ελλάδα»	32
Ωράρια Αεροδρομίων	32
Αερολέσχες Και Το Κοινωνικό τους Έργο	32
Επίγεια Εξυπηρέτηση	33
Καύσιμα	33
Τιμές Και Φορολογία Καυσίμων	34
Κεφάλαιο 5	
«Τουρισμός Και Αερομεταφορές»	36
Τουρισμός Και Αερομεταφορές Μια Σχέση Με Στρατηγική Σημασία Για Την Ελλάδα	36
Ο Ρόλος Των Εναέριων Μεταφορών Στην Ανάπτυξη Του Τουρισμού Και Της Οικονομίας	42
Προτάσεις	44

Κεφάλαιο 6

«Η Συμβολή Της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας Στην Τουριστική Ανάπτυξη Των Ελληνικών Νησιών»	46
<u>Συνοπτική Θεωρητική Προσέγγιση</u>	46
<u>Ελληνική Πραγματικότητα</u>	47
<u>Επιχειρησιακή Προσέγγιση, Ιδιαιτερότητα Των Νησιωτικών Ελληνικών Αεροδρομίων</u>	47
<u>Αποτιμώντας Την Ποιότητα Των Υπηρεσιών Που Εφαρμόζονται Από Τα Ελληνικά Νησιωτικά Αεροδρόμια</u>	48
<u>Προβλήματα Που Αφορούν Την Ποιότητα Των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Από Τα Ελληνικά Νησιωτικά Αεροδρόμια</u>	49
<u>Παράδειγμα Νησιών : Χίος, Καστελόριζο, Ρόδος, Σκιάθος</u>	51

Κεφάλαιο 7

«Οι Αεροπορικές Εταιρίες Που Δραστηριοποιούνται Στην Ελλάδα, Συνάρτηση Της Επιβατικής Κίνησης»	56
<u>Νέες Εταιρίες</u>	59
<u>Οι Αεροπορικές Εταιρείες</u>	60
<u>Στατιστικοί Πίνακες Επιβατικής κίνησης 1984-2004</u>	62
<u>Τι Εθνικό Αερομεταφορέα Χρειάζεται η Χώρα Σήμερα</u>	66

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Κεφάλαιο 8

«Οι Αεροπορικές Συμμαχίες Και Οι Επιπτώσεις Στην Λειτουργία Των Αεροπορικών Εταιριών»	70
<u>Οι Συμμαχίες Σήμερα</u>	71
<u>Μεγάλες Αεροπορικές Εταιρίες Εκτός Συμμαχιών</u>	78
<u>Αεροπορικές Εταιρίες Οι Συμμαχίες Και Η Αναγνωρισιμότητα - Ταυτότητα (Branding)</u>	82

Κεφάλαιο 9

«Οι Μεγαλύτεροι Αεροπορικοί Στόλοι Στον Κόσμο»	87
<u>Οι Αεροπορικές Εταιρίες</u>	92

Κεφάλαιο 10

«Οι Προσδιοριστικοί Παράγοντες Των Παρεχομένων Υπηρεσιών Προγραμματισμένων Πτήσεων Στην Εμπορική Αεροπορική Βιομηχανία»	101
<u>Ιστορική αναδρομή Στον Ρόλο που Διαδραματίζει η Ποιότητα Στις Αερομεταφορές</u>	101
<u>Αεροπορικό Προϊόν</u>	102
<u>Ανάλυση Προσδιοριστικών Παραγόντων</u>	104

Κεφάλαιο 11

«Οι Διεθνείς Εξελίξεις Στην Αεροπορική Βιομηχανία»	110
<u>Γενικότερα</u>	110
<u>Διάρθρωση Του Κόστους</u>	113
<u>Συμπεράσματα</u>	117
<u>Προτάσεις</u>	117

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο σύγγραμμα αυτό γίνεται μια προσέγγιση στις αερομεταφορές στην Ελλάδα όπως αυτές διαδραματίζονται σήμερα με τα οικονομικά τους στοιχεία, καθώς και μία γενικότερη αναφορά των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Συγκεκριμένα το σύγγραμμα αυτό χωρίζεται σε δύο μέρη, την ελληνική πραγματικότητα και τις διεθνείς εμπειρίες.

Στο πρώτο μέρος περιλαμβάνει την αεροπορία στην Ελλάδα και γίνεται μια λεπτομερής αναφορά στην ιστορία της περιλαμβάνοντας σε αυτή, την πρώτη πτήση που πραγματοποιήθηκε σε ελληνικό έδαφος μέχρι και τις εταιρείες που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην ελληνική αεροπορία. Τα γενικότερα προβλήματα της αεροπορίας και την κατάσταση όπως αυτή βρίσκεται σήμερα καθώς και για το ρόλο του εθνικού αερομεταφορέα στην ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας. Ο ρόλος των υδροπλάνων, με εκτενέστερη την ιστορική αναδρομή και την συμβολή τους στην ελληνική αεροπορική ανάπτυξη. Γίνεται επίσης ιδιαίτερη αναφορά στον τουρισμό και πως αυτός αναπτύσσεται βασισμένος στις αερομεταφορές. Το πρώτος μέρος ολοκληρώνεται με συμπεράσματα και προτάσεις.

Στο δεύτερο μέρος γίνεται αναφορά στις αεροπορικές συμμαχίες και στις επιπτώσεις που έχουν στην λειτουργία των αεροπορικών εταιριών. Επίσης αναφέρονται αναλυτικά οι μεγαλύτεροι αεροπορικοί στόλοι στον κόσμο (με έτος βάσης το 1992), και αναλύονται όλοι εκείνοι οι παράγοντες που προσδιορίζονται από της υπηρεσίες που προσφέρονται από την εμπορική αεροπορική βιομηχανία. Το κεφάλαιο αυτό ολοκληρώνεται με μια ματιά στις διεθνείς εξελίξεις της αεροπορικής βιομηχανίας κλείνοντας έτσι την εργασία αυτή με προτάσεις και συμπεράσματα.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Ελληνική Πραγματικότητα

Κεφάλαιο 1

Η Αεροπορία στην Ελλάδα – Ιστορική Αναδρομή

Περίληψη

Στη χώρα μας το αεροπλάνο εμφανίστηκε πρώτη φορά το 1908 το έφερε πρώτη φορά από τη Γαλλία ο Λεωνίδας Αρνιώτης και το πρώτο αεροσκάφος ήταν τύπου Bleriot 30 ίππων. Με αυτό πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση σε έναν χώρο κοντά στο Τατόι μπροστά στον βασιλιά Γεώργιο Α'. Οι πρώτες πτήσεις στην χώρα μας ξεκίνησαν το 1912 τις έκαναν ο πολιτικός μηχανικός Εμμανουήλ Αργυρόπουλος και ο δημοσιογράφος Αλέξανδρος Καραμανλάκης.

Το 1911 αρχίζει ουσιαστικά η οργάνωση της αεροπορίας. Το βάπτισμα των ελληνικών αιθέρων έγινε από τον Ελευθέριο Βενιζέλο οποίος με την θέλησή του να πετάξει με όλους τους κινδύνους που έκρυβε μια τέτοια ενέργεια, δίδαξε στους Έλληνες τη σημασία της αεροπορικής ιδέας για την πρόοδο της πατρίδας μας. Στις 8 Φεβρουαρίου του 1912 εγκαινιάστηκε και επίσημα η πρώτη επιβατική πτήση στον τόπο μας. Το αεροσκάφος ονομάζονταν ΑΛΚΥΩΝ και ήταν τύπου Neuport, γαλλικής κατασκευής 50 ίππων. Στο μεταξύ, η αεροπορία άρχισε να αποκτά το ενδιαφέρον και ως σπορ. Το 1928 οργανώθηκαν οι πρώτοι αεροπορικοί αγώνες με το γύρο της Μεσογείου.

Οι Ελληνικές Δημόσιες Αερομεταφορές

Η Ελλάδα είχε είδη καθυστερήσει αρκετά. Από το 1925 που το πρώτο ιταλικό επιβατικό υδροπλάνο προσθαλασώθηκε στο Φάληρο καταπλήσσοντας το αθηναϊκό κοινό. Το 1929 ο Ελευθέριος Βενιζέλος ίδρυσε το υπουργείο Αεροπορίας και ανέλαβε υπουργός ο ίδιος, με υφυπουργό τον βουλευτή Θεσσαλονίκης και αεροπόρο Αλέξανδρο Ζαννά. Το έτος αυτό μπορεί να θεωρηθεί και η αρχή για την ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα. Σε πολύ μικρό διάστημα δημιουργήθηκε πυκνό δίκτυο εσωτερικών γραμμών και αξιόλογη διεθνής και μεταφορική κίνηση.

Ο Ίκαρος : Την 5η Ιουλίου του 1930 με ενέργειες του ελληνικού κράτους και ιδιώτες υπεγράφη σύμβαση για την ίδρυση της πρώτης ομόρρυθμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ». Η κύρια αποστολή αυτής της εταιρείας ήταν η εκτέλεση δρομολογίων σε υποτυπώδη αεροδρόμια της χώρας. Δυστυχώς με τις συνθήκες που επικρατούσαν, απροθυμία προσέλευσης επιβατικού κοινού και υποτυπώδη υλικά και τεχνικά μέσα για την υποστήριξη αυτής της προσπάθειας, οδηγήθηκε μοιραία στη χρεοκοπία.

Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών) : Δεύτερη εταιρεία, που ανέλαβε και τις υποχρεώσεις του ΙΚΑΡΟΥ, ήταν η Ε.Ε.Ε.Σ. Το κράτος αναγνώρισε το δύσκολο της επιβίωσης μιας τέτοιας εταιρείας και παραχώρησε γενναία κίνητρα και προνόμια, όπως την αποκλειστική εκμετάλλευση για μια δεκαπενταετία. Η εταιρεία άρχιζε να οργανώνεται και να παραγγέλλει αεροπλάνα, να προσλαμβάνει προσωπικό, ιπτάμενο, τεχνικό και εδάφους. Η στελέχωση του ιπτάμενου προσωπικού έγινε με την επάνοδο του βασιλιά Γεωργίου Β' και το 1935 μετονομάστηκε σε ΕΒΑ (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία). Η οικονομική κατάσταση της εταιρείας ανέρχονταν στα 28.500.000 εκατομμύρια, τα οποία κατανεμήθηκαν σε 1.900 μετοχές τις οποίες κατείχαν :

- Η Εθνική τράπεζα Ελλάδος, που είχε και την πλειοψηφία
- Το νεοϊδρυθέν ταχυδρομικό ταμιευτήριο
- Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας
- Η εταιρεία "Προμηθεύς" και ο ΙΚΑΡΟΣ.

Στις 10 ή κατ' άλλους στις 31 Ιουλίου του ίδιου έτους, με πρώτο επιβάτη τον πρώτο πολίτη της χώρας, πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Θα ακολουθήσει το άνοιγμα της γραμμής του ίδιου έτους για Αγρίνιο - Ιωάννινα - Αθήνα. Στις 26 Μαΐου του 1934 αρχίζει το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Δράμα - Θεσσαλονίκη - Αθήνα. Παρά τις δυσκολίες εκείνης της εποχής η εταιρεία τα κατάφερε ικανοποιητικά και σε σύντομο χρονικό διάστημα απέκτησε αξιοζήλευτη φήμη όχι μόνο στο εσωτερικό αλλά και διεθνώς. Η ανάγκη της Ε.Ε.Ε.Σ. για το εξωτερικό την ωθεί σε σειρά διαπραγματεύσεων με ξένες αεροπορικές εταιρείες, που είχαν από καιρό εκδηλώσει ενδιαφέρον για την σύνδεση των δικτύων τους με την πόλη των Αθηνών. Κάτι που σήμαινε πρόοδο για την πατρίδα μας μέσω της εισβολής νέων ιδεών και μεθόδων ανάπτυξης που μετέφερε η πολιτική αεροπορία, καθώς πλησίαζε τον κόσμο όλο και πιο κοντά. Οι πρώτες, ξένες εταιρείες που ήρθαν στην Ελλάδα ήταν: η Ολλανδική KLM, η Γαλλική AIR FRANCE, η Γερμανική DEUTSHE - LUFTHANSA, η Αγγλική IMPERIA AIRWAYS, η Ιταλική ALITTORIA και μετέπειτα ALITALIA, η Γιουγκοσλαβική AERO - PUT, η Πολωνέζικη LOT, κ.α.

Τ.Α.Ε. (Τεχνικαί Αεροπορικαί Εκμεταλλεύσεις) : Ήταν η τρίτη πολιτική αεροπορική εταιρεία, αμιγώς ιδιωτική και ιδρύθηκε από τον Στέφανο Ζώτο. Εγκρίθηκε το 1935 και τον επόμενο χρόνο άρχισε να λειτουργεί ως ομόρρυθμος εταιρεία, για να μετατραπεί σε ανώνυμη το 1939 με βάση το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Η Τ.Α.Ε. με τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της μετέφερε 66 χιλιάδες επιβάτες με πληρωμένο εισιτήριο. Η TWA βοήθησε στο μεταπολεμικό ξεκίνημα της Τ.Α.Ε έτσι η εταιρεία στις

3 Σεπτεμβρίου 1946 πραγματοποιεί την πρώτη της πτήση μετά τον πόλεμο προς Θεσσαλονίκη. Παράλληλα, μετά από δύο μέρες ανοίγει φτερά για Χανιά στις 5 Σεπτεμβρίου και στις 6 για Ηράκλειο. Στις 2 Σεπτεμβρίου του 1947 ξεκινά και η σύνδεση της Αθήνας με την Καβάλα, Ιωάννινα και Αγρίνιο. Η εταιρεία κατάφερε για την εποχή αυτή να μεταφέρει πλήθος αριθμού επιβατών ημερησίως που ανέρχονταν περίπου στους 181, μεγάλος αριθμός επιβατών καθώς οι πτήσεις πραγματοποιούνταν μόνο με 6 αεροσκάφη των 21 θέσεων. Μεγάλο χτύπημα για την Τ.Α.Ε. ήταν η απόφαση της κυβέρνησης το 1947 η ίδρυση τριών άλλων αεροπορικών εταιρειών όπως ΕΛΛ.Α.Σ, Α.Μ.Ε και ΔΑΙΔΑΛΟΣ. Ένας κύκλος ατυχιών για την εταιρεία αρχίζει με δυστυχήματα και αεροπειρατείες.

ΕΛΛ.ΑΣ (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) : Ιδρύθηκε το 1947 από το μετοχικό ταμείο στρατού, αεροπορίας, ναυτικού και πολιτικών υπαλλήλων. Σε αυτή την προσπάθεια συμμετείχε και η ξένη αεροπορική εταιρεία Scottish Aviation. Η ΕΛΛ.ΑΣ μπήκε δυναμικά στο χώρο των ελληνικών αερομεταφορών και μάλιστα με δρομολόγια στο εξωτερικό. Επίσημα τα δρομολόγια της εταιρείας ξεκίνησαν την 1η Μαρτίου του 1948. Η εκπαίδευση καθώς και η συντήρηση των αεροσκαφών γίνονταν αποκλειστικά από την Scottish Aviation.

Α.Μ.Ε (Αεροπορική Μεταφορά Ελλάδος) : Μία ακόμη εταιρεία γέννημα του δόγματος περί ελεύθερου ανταγωνισμού, ιδρύθηκε το 1947 με ιδιωτικά κεφάλαια αλλά μόλις το 1949 άρχισε τις τακτικές πτήσεις της. Αρχίζει τα δρομολόγια της με πρώτα προς Αργός Ορεστιάκη. Αργότερα άνοιξε η γραμμή προς Καλαμάτα και Κέρκυρα.

Δαίδαλος : Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 1947 και πραγματοποίησε τις πρώτες της πτήσεις στις 24 Ιανουαρίου 1949 στη γραμμή Αθήνα - Αλεξανδρούπολη. Η εταιρεία αυτή δεν πήγαινε και τόσο καλά και σε αποτέλεσμα ένα χρόνο αργότερα της αφαιρέθηκε η άδεια εκμετάλλευσης. Αποκλειστική εκμετάλλευση της ήταν η μεταφορά εμπορευμάτων (κρεάτων) από την Αλεξανδρούπολη και τη Λάρισα προς την Αθήνα.

Σαν αποτέλεσμα αυτών των τραγικών γεγονότων σχετικά με την Τ.Α.Ε η αεροπορία περνάει σοβαρή κρίση καθώς οι πολίτες επέστρεφαν σιγά - σιγά στα παραδοσιακά μέσα μεταφοράς όπως τρένα, πλοία και αυτοκίνητα. Η Αρχή της γενικής κατάρρευσης άρχισε. Παρόλο που μέχρι το 1949 όλες οι εταιρείες μετέφεραν 324.000 επιβάτες τα πράγματα δεν πήγαιναν καλά. Μία επιτροπή συγκροτείται με πρόεδρο τον σμήναρχο Ι. Λαζαρίδη, για να εξετάσει την κατάσταση. Μία όμως λύση βρέθηκε απόλυτα σωστή, την συγχώνευση των εταιρειών. Έτσι η ΕΛΛ.Α.Σ. ανέλαβε τα δικαιώματα δρομολογίων του εξωτερικού προς Λονδίνου μέσω Ρώμης και εσωτερικού προς Χανιά, Ιωάννινα και Ρόδο. Η Τ.Α.Ε. και η Α.Μ.Ε. ανέλαβαν από κοινού τις

γραμμές εσωτερικού: Κέρκυρα, Αγρίνιο και Άργος Ορεστιακού. Εξωτερικού : Βελιγράδι, Κωνσταντινούπολη, Κάιρο, Αλεξάνδρεια και Τελ Αβίβ. Η επωνυμία μετά την συγχώνευση παρέμεινε T.A.E. καθώς ήταν τέτοια η οργάνωση και η φήμη της μέσα και έξω από την Ελλάδα, ώστε η επωνυμία της κρατήθηκε. Δύσκολα χρόνια ακολουθούν με το 1951 η επιβατική κίνηση να βρίσκεται όλο και ποίο χαμηλά, τα τοκοχρεολύσια και οι άλλες οικονομικές υποχρεώσεις φέρνουν την ενιαία T.A.E. στα πρόθυρα της οριστικής κατάρρευσης. Η εταιρεία προσθέτει νέους προορισμούς μεταξύ αυτών προς Μυτιλήνη το 1952 και αργότερα η προέκταση του δρομολογίου Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Βελιγράδι, προς Φρανκφούρτη στις 28 Απριλίου του ίδιου έτους. Όσο τα χρόνια περνούσαν η εταιρεία αντιμετώπιζε περισσότερα οικονομικά προβλήματα έτσι το 1955 η T.A.E τέθηκε σε διαδικασία εκκαθάρισης, με πρόθεση την πώλησή της. Με την πρώτη προσφορά 60.000.000 ξεκινάει ο πλειστηριασμός. Όμως κανείς δεν την θέλει και σαν αποτέλεσμα κατοχυρώνεται υπέρ του δημοσίου. Το 1957 μια νέα σελίδα γράφεται στις αερομεταφορές με την αγορά της T.A.E. από τον εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση και την μετονομασία της σε ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (OLYMPIC AIRWAYS). Παρόλα αυτά όλα τα αεροδρόμια ήταν κατεστραμμένα από το πέρασμα του πολέμου. Κάπως ποίο εκσυγχρονισμένα αεροδρόμια και ικανά να υποδεχθούν αεροσκάφη ήταν εκείνα της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, του Ηρακλείου και της Ρόδου. Τόσο αυτά όσο και ορισμένα άλλα, μικρά και υποτυπώδη, όπως του Αγρινίου, του Άργους Ορεστιακού κ.α. είχαν υπαχθεί στην εποπτεία και στην δικαιοδοσία της Κ.Δ.Π.Α. (Κρατική Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας) και σημερινή Υ.Π.Α. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας).

Από το 1991, τότε που αποδεσμεύθηκαν οι αερομεταφορές στην Ελλάδα από το μονοπωλιακό καθεστώς υπέρ της Ο.Α. πολλές εταιρείες ιδρύθηκαν αλλά δύσκολα παρέμειναν στον αεροπορικό χώρο. Ακολουθούν αναλυτικά οι εταιρείες που εκτελούσαν τακτικές και έκτακτες πτήσεις καθώς και εκείνες που προσπάθησαν να ενταχθούν στον αεροπορικό χώρο αλλά δεν τα κατάφεραν :

- **South East European Airlines** είναι η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρεία που μπήκε στην αγορά της Ελλάδος με τακτικά δρομολόγια και έτσι και η πρώτη ανταγωνίστρια της Ολυμπιακής. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1992 από τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος. Τα πρώτα δρομολόγια ήταν εσωτερικά και λίγο καιρό αργότερα άρχισαν οι ναυλωμένες πτήσεις προς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το Νοέμβριο του ίδιου χρόνου η εταιρεία υπέγραψε συνεργασία με την Βρετανική Virgin Atlantic για το δρομολόγιο Αθήνα - Λονδίνο - Αθήνα. Η εταιρεία απασχολούσε περί τα 350 άτομα, δεν είχε όμως αίσιο τέλος, μιας και οικονομικά προβλήματα την ανάγκασαν να σταματήσει κάθε επιχειρησιακή δραστηριότητα στις αρχές του 1995, μετά από τρία χρόνια λειτουργίας.
- **Macedonian** ήταν θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορία. Δεν είχε

καμία σχέση με την Macedonian Airlines των Σκοπίων. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές ιδρύθηκαν το 1992, αλλά οι πρώτες πτήσεις της εταιρείας έγιναν το 1998 με παλαιά αεροσκάφη τύπου B727-200 της Ολυμπιακής. Η εταιρεία το 1999 απέκτησαν τα πρώτα δικά τους αεροσκάφη, δύο B737-400 μισθωμένα. Με αυτά τα αεροσκάφη άρχισαν να εκτελούν πτήσεις τσάρτερ, ενώνοντας τα ελληνικά νησιά με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Από τις 12 Δεκεμβρίου του 2003 οι Μακεδονικές Αερογραμμές μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και αυτή η νέα εταιρεία εκτελεί το πτητικό έργο των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία, Αεροπλοΐα και Μακεδονικές Αερογραμμές.

- **Venus Airlines** είναι μια από τις πολλές εταιρείες τσάρτερ που προσπάθησαν και έκλεισαν. Η Venus ιδρύθηκε το 1993 από τους κκ. Καραμπάτη, Γιακουστίδη και την εταιρεία Nordic East Airlines. Στις αρχές η εταιρεία πετούσε με ένα MD-83 για λογαριασμό άλλων αεροπορικών εταιρειών, ενώ αργότερα άρχισε να εκτελεί και δικά της δρομολόγια. Η εταιρεία σύντομα ενέταξε και επιπλέον αεροσκάφη στο στόλο της και αύξησε τους προορισμούς της. Στο διάστημα Αύγουστος '93 - Δεκέμβριος '96 η Venus μετέφερε 1,8 εκατ. επιβάτες. Κατά το δεύτερο και το τρίτο έτος της λειτουργίας της ήταν μάλιστα και κερδοφόρα. Στις αρχές του '97 όμως, ο τότε υπουργός Μεταφορών ανακάλεσε την άδεια εκμετάλλευσης της εταιρείας, λόγω μεγάλων οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε η Venus. Λέγεται ότι η εταιρεία άφησε περισσότερα από 20 δισ. δραχμές χρέη, μεταξύ άλλων και στην Ολυμπιακή (για υπηρεσίες handling και catering που προσέφερε στην εταιρεία), την ΥΠΑ και σε αεροδρόμια της Γαλλίας. Η λειτουργία της σταμάτησε τον Φεβρουάριο του '97. Η εταιρεία εκτελούσε δρομολόγια σε συνεργασία με τουριστικούς πράκτορες της Αυστρίας, του Βελγίου, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας κ.α προς την Ελλάδα. Αργότερα εκτελούσε και ναυλωμένες πτήσεις εντός της χώρας και μετά το κλείσιμο της S.E.E.A. και σε συνεργασία με την Skybus.
- **Gretan Airlines** ιδρύθηκε το 1993 από περίπου 15-μεγαλοξενοδόχους-της Κρήτης. Η εταιρεία εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις τσάρτερ σε όλη την Ευρώπη. Στόχος της ήταν, να μεταφέρει με αεροσκάφη τύπου Airbus A320 τους ξένους τουρίστες από την Ευρώπη στα ξενοδοχεία των μεγαλοξενοδόχων - ιδιοκτητών της. Δυστυχώς όμως και γι' αυτήν την εταιρεία οι Χειμώνες ήταν μεγάλοι και τα αεροσκάφη πετούσαν με πολύ χαμηλή πληρότητα, ούτως ώστε να προκαλούν μεγάλες ζημιές. Έτσι η εταιρεία έκλεισε στις αρχές του 1995. Συνολικά είχε μεταφέρει περισσότερους από 100.000 επιβάτες και απασχολούσε περί τα 250 άτομα. Η εταιρεία αυτή πραγματοποιούσε πτήσεις ναυλωμένες από χώρες της Ευρώπης (κυρίως Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία) προς τα αεροδρόμια της Κρήτης.

- Cronus Airlines** ιδρύθηκε το 1994 από τον όμιλο Λασκαρίδη και άρχισε να εκτελεί δρομολόγια από τον Απρίλιο του 1995 με ένα μισθωμένο B737-300 από την Ansett Worldwide Aviation Services. Οι πρώτες πτήσεις της εταιρείας αυτής, ήταν εσωτερικές και πτήσεις τσάρτερ. Δύο χρόνια η Cronus πετούσε μονάχα με ένα αεροσκάφος, ως που μίσθωσε ένα επιπλέον B737-300 και ένα B737-400. Σιγά σιγά η Cronus κατάφερε να γίνει η μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της χώρας. Από τον Φεβρουάριο του 2001, η εταιρεία πρόσφερε το CronusClub. Η εταιρεία απασχολούσε 400 άτομα και είχε συνάψει συμφωνίες με περισσότερες από 40 εταιρείες. Η εταιρεία εκτελούσε πτήσεις στο εσωτερικό προς : Αθήνα, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ρόδος και Χανιά. Στο εξωτερικό οι πτήσεις που εκτελούσε ήταν προς : Λονδίνο, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Παρίσι, Ρώμη, Στουτγάρδη και Φρανκφούρτη. Τον Μάρτιο του ίδιου έτους η Cronus υπέγραψε συμφωνία τύπου code-share με την AEGEAN Airlines του ομίλου Βασιλάκη, και από τις 23 Απριλίου του ίδιου έτους, οι πτήσεις των δύο εταιρειών εκτελούνταν με τους κωδικούς A3 (της AEGEAN) και X5 (της Cronus). Λίγους μήνες αργότερα τα B737 της εταιρείας πήραν το χρώμα της AEGEAN και έφεραν τον τίτλο AEGEANCronus Airlines. Στις 28 Οκτωβρίου του 2001 η Cronus, τελικά, ενσωματώθηκε στην AEGEAN και όλες οι πτήσεις εκτελούνται πλέον με τα σήματα της AEGEAN.
- Air Greece** ιδρύθηκε το 1994 από κρητικούς επιχειρηματίες και είχε την βάση της στο Ηράκλειο. Τα πρώτα τακτικά δρομολόγια άρχισαν με δύο ATR 72 και η εταιρεία ήταν μία από τις πρώτες ανταγωνίστριες της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Μέχρι τα τέλη 1995 η Air Greece είχε μεταφέρει περισσότερους από 150.000 επιβάτες. Η εταιρεία λειτουργούσε ως το 1997 με μονάχα δύο αεροσκάφη. Τον Απρίλιο του '97 η εταιρεία απέκτησε επιπλέον ένα ATR 72 και το '99 δύο Fokker 100 με τα οποία άρχισε και δρομολόγια από το Ηράκλειο προς τρεις πόλεις της Γερμανίας. Η Air Greece εκτελούσε τακτικά δρομολόγια από την Αθήνα και το Ηράκλειο της Κρήτης προς: Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Αθήνα, Άραξο, Καβάλα, Μυτιλήνη, Ιωάννινα, Σαντορίνη και τα Χανιά. Επιπλέον με την παραλαβή των δύο Fokker 100 ξεκίνησε δρομολόγια από το Ηράκλειο προς την Κολονία, Ντίσελντορφ και την Στουτγάρδη. Το 1999 η Minoan Lines απέκτησε το 51% της αεροπορικής εταιρείας με σκοπό την ανάπτυξη της Air Greece. Η εταιρεία όμως δεν μπορούσε πλέον να αντιμετωπίσει τον σκληρό ανταγωνισμό της AEGEAN Airlines και της Cronus Airlines και άρχισε την συνεργασία με την πρώτη η οποία έληξε σε συγχώνευση της στην AEGEAN (συγκεκριμένα η Μινωικές Γραμμές πούλησαν τα ποσοστά που κρατούσαν στην εταιρεία και έτσι οδηγήθηκε στο τέλος μια ακόμη ελληνική αεροπορική εταιρεία).

- Apollo Airlines** ιδρύθηκε το 1994 από τον Γεώργιο Χατζή. Κι αυτή η εταιρεία ήταν μια από τις πολλές που εκτελούσε μονάχα ναυλωμένες πτήσεις (Charter) προς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Άρχισε με ένα Airbus A300 και εντός μερικών μηνών τριπλασίασε τον στόλο της. Η εταιρεία αυτή συνάντησε πολλά οικονομικά προβλήματα με αυτά τα αεροσκάφη, μιας και ήταν πολύ μεγάλα για τους χειμερινούς μήνες που μειώνεται ο αριθμός των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας, και έτσι άρχισε από τα τέλη του 1995 να εκτελεί και τακτικά δρομολόγια. Τελικά η εταιρεία αναγκάστηκε από την ΥΠΑ να σταματήσει κάθε επιχειρησιακή δραστηριότητα (με την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσής της), διότι δεν μπορούσε να πληρώσει την Frances Sogerma για τις τεχνικές εργασίες που είχε εκτελέσει η δεύτερη για την Apollo, ενώ η εταιρεία εκείνο το διάστημα ήθελε να επεκτείνει τις δραστηριότητες της με την ένταξη τριών MD83. Η Apollo Airlines στις αρχές εκτελούσε πέρα από ναυλωμένες πτήσεις και πτήσεις τακτικές εσωτερικού και εξωτερικού. Έτσι πετούσε από το χειμώνα του 1995 από Αθήνα προς : Θεσσαλονίκη, Κω και Ρόδο και προς την Κολονία, Μαδρίτη, Παρίσι και Στοκχόλμη.
- Air Manos** ιδρύθηκε το 1998 από ένα από το (τότε) μεγαλύτερο ταξιδιωτικό γραφείο της χώρας, το «Manos Travel», συμφερόντων του επιχειρηματία Μάνου Τσατσάκη. Σκοπός αυτής της εταιρείας τσάρτερ ήταν οι μεταφορά των πελατών της «Manos Travel» στα νησιά της Ελλάδας. Η Air Manos εκτελούσε πτήσεις τσάρτερ εντός των συνόρων, κυρίως από την ελληνική πρωτεύουσα προς Αγρίνιο, Θεσσαλονίκη, Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Χίο και Χανιά. Η εταιρεία σκόπευε να αρχίσει και πτήσεις προς αγγλικές πόλεις (Λονδίνο και Μάντσεστερ), Γαλλία και Γερμανία. Όμως πριν γίνει κάτι τέτοιο έβαλε «λουκέτο» το καλοκαίρι του 2000. Μάλιστα στα τέλη του 2002 ο κ. Τσατσάκης πούλησε το 98% της «Manos Travel» στη Ρέξκομ και λίγες μέρες αργότερα η «Manos Travel» κήρυξε πτώχευση.
- Hellenic Star Airways** ιδρύθηκε το 1998 και οι πρώτες πτήσεις άρχισαν τον Αύγουστο '99. Η βάση της εταιρείας στην αρχή ήταν το νησί της Σύρου. Η Hellenic συνεργάζονταν με το καζίνο του νησιού, οργανώνοντας πτήσεις από την Αθήνα για την Σύρο. Ο στόλος της εταιρείας αποτελούσαν στην αρχή από ένα μοναδικό DHC-7 50 θέσεων, με το οποίο μπορούσε να προσγειώνεται και σε αεροδρόμια που είχαν διάδρομο προσγείωσης / απογείωσης (runway) μόνο 800 μέτρων μάκρους. Το καλοκαίρι του 2001 είχε μια πολύ στενή συνεργασία με την εταιρεία Chronus Tours. Οι πτήσεις της στις αρχές είχαν μεν καλή πληρότητα, αλλά οι δαπάνες της εταιρείας ήταν πολύ υψηλές λόγω και των μεγάλων εξόδων για α καύσιμα του αεροσκάφους και έτσι τον Οκτώβριο του 2001 η Hellenic Star Airways διέκοψε τις πτήσεις μέχρι τις 15 Μαΐου του

επόμενου έτους. Στόχος της εταιρείας ήταν η περαιτέρω ανάπτυξη της και ήθελε να έχει τον χαρακτήρα μιας «περιφερειακής εταιρείας». Για αυτό το σκοπό στο διάστημα 2003 - 2005 ήθελε να μισθώσει τρία επιπλέον ελικοφόρα αεροσκάφη (turboprop) 70 θέσεων, ώστε να αναπτυχθεί και προς τις χώρες της Ιταλίας, Βουλγαρίας, ΦΥΡΟΜ, Τουρκία κ.λπ. Το καλοκαίρι του 2002, η Hellenic πρόσφερε πτήσεις από Αθήνα για Λήμνο, Χίο, Σάμο, Μύκονο, Σαντορίνη, Πάρο, Κεφαλονιά. Επίσης η εταιρεία εκτελούσε δρομολόγια από την Σύρο (όπου και ήταν η βάση της) προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Χίο και Λέρο.

- **Princess Airlines** είναι... μια δεύτερη Venus Airlines. Η εταιρεία αυτή «στηθήκε» από τα ίδια άτομα που είχαν και την Venus το 1998, μετά από την «αναγκαστική προσγείωση» της τελευταίας. Πετούσε με αεροσκάφη τύπου B737 το ένα εκ' των δύο αυτών αεροσκαφών, πετούσε αποκλειστικά για το ταξιδιωτικό πρακτορείο «Siokas Reisen» της Γερμανίας. Στα τέλη Ιουνίου του 1999 το ταξιδιωτικό πρακτορείο του Γρηγόρη Σιόκα κήρυξε πτώχευση και έτσι έμειναν περισσότεροι από 1.000 επιβάτες (πελάτες του γραφείου «Siokas Reisen») «εγκλωβισμένη» στην Ελλάδα μετά από άρνηση της Princess να μεταφέρει τους πελάτες του πρακτορείου αυτού, αφού ο κ. Σιόκας χρωστούσε και στην Princess πολλά εκατομμύρια δραχμές. Τελικά λύση δόθηκε από την Air Greece που ανέλαβε την μεταφορά τους στην πατρίδα τους. Η εταιρεία εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις από ελληνικά τουριστικά κέντρα προς προορισμούς της Ευρώπης με κύριους προορισμούς πόλεις της Γερμανίας και της Σκανδιναβίας. Η εταιρεία αυτή μετέφερε περίπου 20.000 επιβάτες ετησίως προς την Ελλάδα και κυρίως την Κρήτη.
- **AXON Airlines** ιδρύθηκε την 18η Μαρτίου του 1999 από τον κ. Θωμά Λιακουνάκο. Οι πρώτες πτήσεις άρχισαν την 26η Ιουνίου του ίδιου έτους με δύο ολοκαίνουργια B737-700. Οι προορισμοί των πτήσεων, ήταν η Βρυξέλλες, το Μιλάνο (Malpasa) και η Ρώμη. Στις 24 Ιουλίου του 1999 ξεκίνησε η AXON και πτήσεις προς το Παρίσι. Τα δρομολόγια προς Ρώμη διακόπηκαν στις 14/1/00 μιας και η πληρότητα αυτής της γραμμής έφτανε μόλις τα 47.44%. Τους πρώτους μήνες της ιστορίας της (Ιούλιος - Δεκέμβριος '99), η AXON μετέφερε 60.000 επιβάτες, με την μέση πληρότητα των αεροσκαφών να ανέρχεται στο 60%. Επιπλέον αυτά τα B737-700, ήταν τα πρώτα αυτού του τύπου που χρησιμοποιήθηκαν ποτέ από μια ελληνική αεροπορική εταιρεία. Η Βελγική Sabena είχε αναλάβει την συντήρηση των αεροσκαφών καθώς και η ίδια χρησιμοποιούσε τον ίδιο τύπο αεροσκαφούς. Η AXON ήταν ένας από τους ενδιαφερόμενους για την αγορά του πλειοψηφικού πακέτου της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τελικά, όμως η εταιρεία στις 31 Νοεμβρίου 2001 ανακοίνωσε, ότι δεν θα εκτελεί πτήσεις. Η εταιρεία πραγματοποιούσε και πτήσεις εσωτερικού

με αεροσκάφη Embraer 145 από Αθήνα προς Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Κάρπαθο, Μύκονο, Σάμο, Σαντορίνη και Χανιά.

- **Galaxy Airways.** Τον Αύγουστο του 1999, η Ξιφίας Α.Ε. ίδρυσε την αεροπορική εταιρεία Galaxy Airways. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα κατάφερε η Galaxy να μεταφέρει ένα αρκετά μεγάλο αριθμό επιβατών (Σεπτέμβριος - Δεκέμβριος '99 : 140.000 επιβάτες με δύο B737). Αυτό το κατάφερε, κυρίως, χάρη των εξαιρετικά οικονομικών εισιτηρίων που προσέφερε από τους πρώτους μήνες της λειτουργίας της. Η Galaxy εκτελούσε κυρίως δρομολόγια προς γερμανικές πόλεις από Θεσσαλονίκη, Καβάλα, και Πρέβεζα, όμως ξαφνικά τον Σεπτέμβριο του 2000, ανακοίνωσε ότι σταματά αυτές τις πτήσεις και θα εκτελεί πλέον μόνο πτήσεις τσάρτερ. Έτσι η Galaxy επέστρεψε τα δύο από τα τρία B737 στην εταιρεία ενοικίασης αεροσκαφών Harag - Lloyd, στα μέσα του 2001. Η Galaxy ήταν η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιούσε αεροσκάφος B737-500. Επίσης η εταιρεία στα μελλοντικά της σχέδια ήταν και η δημιουργία σύνδεσης της Θεσσαλονίκης και της Κέρκυρας με το Λονδίνο. Η Galaxy Airways από τις 30/5/2001 δεν έχει πλέον άδεια εκμετάλλευσης (AOC) από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).
- **Electra Airlines** ιδρύθηκε το καλοκαίρι του 2000 και ήταν μια θυγατρική της Βελγικής Sky Jet. Οι πρώτες πτήσεις της εταιρείας έγιναν τον Ιούνιο του 2000 με ένα DC-10. Λίγους μήνες αργότερα προστέθηκε ένα επιπλέον DC-10 στο στόλο της. Εντός του 2001 η Electra δημιούργησε βάσεις στην Αφρική, την Σαουδική Αραβία και την Αγγλία (Μάντσεστερ). Η Electra την σεζόν 2002 ήθελε να αποκτήσει και αεροσκάφη μικρής εμβέλειας, ώστε να αναπτύξει τους προορισμούς της στην ευρύτερη ζώνη της Ελλάδος. Τελικά, όμως στα τέλη του 2002 η εταιρεία παρέλαβε δύο αεροσκάφη τύπου B757, τα οποία τον Απρίλιο του 2003 πετούσαν για την νέα εταιρεία Air Scotland. Τα δύο αυτά B757 είχαν έρθει στα μέσα Δεκεμβρίου του 2002 από την γερμανική LTU. Τα αεροσκάφη εκτέλεσαν τις πρώτες πτήσεις τους από την Αθήνα τις ημέρες των Χριστουγέννων. Η Electra εκτελούσε πτήσεις τσάρτερ από την Ελλάδα προς την Ευρώπη και κυρίως στο Βέλγιο και σε χώρες της Σκανδιναβίας.
- **Cretan Airways.** Όπως όλα έδειχναν η Cretan Airways θα γίνονταν «διάδοχος» της Air Greece. Αυτό, διότι ο ιδιοκτήτης, οι προορισμοί, η βάση και ο τύπος των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούσε η εταιρεία, ήταν ακριβώς ο ίδιος με τα αντίστοιχα της Air Greece. Και τα δύο ATR που μίσθωσε η εταιρεία,

είχαν ήδη βαφτεί με τα χρώματα της Gretan Airways και μάλιστα το ένα ήταν για αρκετό χρονικό διάστημα στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Ο ιδιοκτήτης της Gretan Airways, ο κ. Μπαντουβάς, σκόπευε στα τέλη του 2000 να «απογειωθεί», όμως προβλήματα με την άδεια εκμετάλλευσης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) τον ανάγκασαν να «προσγειώσει» τα σχέδια του για πάντα. Η Cretan Airways θα ξεκινούσε με 2 ATR. Οι προορισμοί, στους οποίους σκόπευε η εταιρεία να ανοίξει τα φτερά της, ήταν η Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος καθώς και σε άλλα νησιά της χώρας.

- **Gee Bee Air** έλαβε το AOC της την 19/12/2002. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εταιρείας ήταν ελληνικό και αγγλικό. Τα διευθυντικά στελέχη της εταιρείας ήταν: α) *Σέργιος Παπασης, Πρόεδρος*, β) *Γρηγόρης Γρηγοριάδης, Διευθύνων Σύμβουλος*, γ) *Athony Leggat, Quality Manager*, δ) *Θεόδωρος Καραμπάτης, Accountable Manager*, ε) *Γιάννης Τσάντης - ΔΠΕ*, και στ) *Κωνσταντίνος Αποστολόπουλος, Training Manager*. Η εταιρεία εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις κυρίως, και στις αρχές χρησιμοποιούσε αεροσκάφη τύπου Fokker 50. Εν έτη 2004 η εταιρία απέκτησε αεροσκάφη Lockheed L-1011 τα οποία έλαβαν και ελληνικό νηολόγιο όμως δεν εκτέλεσαν πτήσεις υπό τον χαρακτηριστικό κωδικός της Gee Bee.

Κεφάλαιο 2

Τα Υδροπλάνα Στην Ελλάδα Χθες – Σήμερα – Αύριο

Ιστορική Αναδρομή

Η χρήση υδροπλάνων στην πολιτική αεροπορία κατά κόρων σημειώθηκε κατά την δεκαετία του '20. Η θάλασσα τότε ήταν ο χώρος ο οποίος κρίθηκε ότι μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών (υδροπλάνων) μιας και οι απαιτήσεις υποδομών ήταν υποτυπώδεις, ή τέλος πάντων πολύ πιο εύκολες και λιγότερο δαπανηρές από την κατασκευή αεροδρομίων. Στα πλαίσια αυτά η Ελλάδα λόγω της μορφολογίας του εδάφους της χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον από όλες σχεδόν τις αεροπορικές εταιρίες της Ευρώπης την δεκαετία του '20 ως σταθμός για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών κυρίως προς Μέση, Άπω Ανατολή και Αφρική. Οι ναυτικοί αερολιμένες ορίστηκαν με το διάταγμα της 25/2/1936 και ήταν οι ακόλουθοι:

- Φαλήρου (Αθήνα) με βοηθητικό τον ναυτικό αερολιμένα της Νέας Περάμου.
- Μικράς - Θεσσαλονίκης.
- Όλες οι ακτές των νομών Αργολίδοκορινθίας, Αρκαδίας, Λακωνίας, Αττικοβοιωτίας, Φθιωτιδοφωκίδος, Εύβοιας, Λάρισας, Σποράδων, Κυθήρων και Αντικυθήρων.
- Κέρκυρας
- Μιραμβέλου - Κρήτης
- Ηρακλείου - Κρήτης
- Μυτιλήνης
- Πάτρας
- Σύρου

Από αυτούς κάποιοι ναυτικοί αερολιμένες χρησιμοποιούνταν για πτήσεις εσωτερικού ενώ κάποιοι άλλοι για πτήσεις εξωτερικού ή για διερχόμενες πτήσεις. Ο νόμος 4093 9/3/1929 που υπέγραψε ο τότε πρόεδρος της δημοκρατίας Παύλος Κουντουριώτης καθόριζε το νομικό πλαίσιο λειτουργίας των ναυτικών αερολιμένων. Μεταξύ άλλων ορίστηκε ως όργανο ελέγχου το Υπουργείο των Ναυτικών. Αυτό αποτέλεσε την βάση και της σημερινής νομοθεσίας που μεταβιβάζει την αρμοδιότητα ελέγχου στο Υ.Ε.Ν.

Η απουσία των ναυτικών αερολιμένων της Ρόδου, Καστελόριζου κλπ. ως κύρια αιτία της απουσίας αυτής ήταν ότι αποτελούσαν τα Δωδεκάνησα υπό τον Ιταλικό έλεγχο έως το 1948 που προσαρτήθηκαν στην Ελλάδα. Έχοντας τα Δωδεκάνησα η Aero - Espresso «έσπασε» τον ανταγωνισμό συνάρτηση άλλων Ευρωπαϊκών Εταιριών όσον αφορά το «πέρασμα» της Ελλάδας. Αυτό αποτέλεσε βασική πηγή πολιτικών πιέσεων από τις κυβερνήσεις ισχυρών χωρών της Ευρώπης προς την Ελλάδα για τη σύσταση νομικού σχετικού πλαισίου. Μπορεί λοιπόν να εκδόθηκε νομοθεσία για χρήση υδροπλάνων εκείνη την εποχή, όμως και αυτό έγινε με πάρα πολλά χρόνια καθυστέρησης καθώς πτήσεις υδροπλάνων γινόντουσαν πολύ πριν την ύπαρξη του νόμου 4093 του 1929.

Την νομοθεσία που αφορούσε την λειτουργία των υδροπλάνων στην Ελλάδα, ολοκλήρωσε το Υπουργείο Αεροπορίας με την έκδοση του Εγχειριδίου αεροπορίας Μέρος ΙΙ το οποίο είχε θέμα υδροπλάνα. Το Εγχειρίδιο αυτό εκδόθηκε την 1/6/1932 και υπεγράφη από τον τότε υπουργό Α. Ζάννα. Το εγχειρίδιο αυτό παρείχε όλες τις πληροφορίες για την λειτουργία των υδροπλάνων καθώς και των υδάτινων επιφανειών επιχείρησης αυτών με όλες τις λεπτομέρειες. Το περιεχόμενο του εγχειριδίου αυτού θα μπορούσε κάλλιστα να χρησιμοποιηθεί και σήμερα.

Τι κάνουν Οι Άλλες Χώρες Σήμερα

Στη Τουρκία εκτελούνται τουριστικές πτήσεις από το Moonlight Park, Kemer, στην Antalya. Στη Σκανδιναβία υφίσταται νομικό πλαίσιο χρήσης υδροπλάνων. Το



Interface με την πολιτική Αεροπορία και εκεί δεν είναι αποσαφηνισμένο. Πάντως τον έλεγχο των υδροπλάνων έχουν οι εκάστοτε λιμενικές αρχές. Στην Σκωτία υπάρχουν δημοσιευμένα υδατοδρόμια στους αεροπορικούς χάρτες στις λίμνες της Σκωτίας. Επίσης δεν υπάρχει σαφές νομικό πλαίσιο χρήσης υδροπλάνων όμως ούτε και απαγόρευση. Ο εναέριος χώρος των λιμνών

της Σκωτίας σε ύψη μέχρι 1.000 πόδια ανήκει στην RAF οπότε με συνεννοήσεις των χρηστών υδροπλάνων και της RAF υπάρχουν σε δύο λίμνες τρεις σχολές χειριστών υδροπλάνων και μια ιδιωτική βάση με τρία αεροσκάφη. Η Γαλλία διαθέτει ένα μόνο επίσημο υδατοδρόμιο στις Δυτικές Ακτές στο Biscarrosse. Στη Γερμανία το μοναδικό υδροπλάνο το οποίο είναι και καταγεγραμμένο εκτελεί πτήσεις sightseeing πτήσεις βρίσκεται στο λιμάνι του Αμβούργου το οποίο και λειτουργεί ύστερα από συνεννόηση με όλους τους τοπικούς φορείς χωρίς κανένα πρόβλημα.

Η Νομοθεσία, Πως Αυτή Ορίζεται Σήμερα

Αν και η Air Sea Lines εκτελούσε πτήσεις sightseeing από τον Σεπτέμβριο του 2004 χρησιμοποιώντας τη Μαρίνα των Γουβιών στην Κέρκυρα, δεν υπήρχε καθορισμένο νομικό πλαίσιο που να ορίζει τις προδιαγραφές για τα υδατοδρόμια.

Το κενό στην νομοθεσία στην νομοθεσία ήταν η έλλειψη πρωτοκόλλου επικοινωνίας μεταξύ δυο κρατικών φορέων που θα έπρεπε από κοινού να καθορίσουν διαδικασίες αδειοδότησης και ελέγχου των υδροπλάνων. Επί υδάτινης επιφάνειας τα υδροπλάνα θα ελεγχόντουσαν από το Λιμενικό Σώμα ενώ στον αέρα από την Υ.Π.Α.

Η λειτουργία των υδατοδρομιών των Γουβιών και Γαίου (Παξοί) επισφραγίστηκε με το ΦΕΚ 1793 / 2 - Δεκεμβρίου 2004, τρεις μήνες αργότερα από την έναρξη των εμπορικών πτήσεων. Η Air Sea Lines αναμφισβήτητα αποτέλεσε αφορμή επαναφοράς των υδροπλάνων στην Ελλάδα. Δαπανήθηκαν πολλά χρήματα και χρειάστηκε πολύς χρόνος προκειμένου να επιτευχθούν ορισμένες σαφείς διατάξεις.

Τον Απρίλιο του 2005 εκδόθηκε ο Ν. 3333 ΦΕΚ αρ. 91/ τεύχος Α' / 12-4-05 στο άρθρο δέκα του οποίου καθορίζεται «η χρήση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας». Βάσει αυτού η λειτουργία αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια επιτρέπεται με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Ειδικά δε για «υδατοδρόμια» σε λίμνες, αρκεί η απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε κάθε περίπτωση η λειτουργία των «υδατοδρομιών» επιτρέπεται εφόσον το ύψος κύματός δεν υπερβαίνει τα δυο μέτρα. Επίσης στο άρθρο αυτό ορίζεται το ποσόν της ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτων που υποχρεούνται να καλύπτει ο φορέας λειτουργίας και εκμετάλλευσης του «υδατοδρομίου» (8εκ. Ε), τα τέλη των αναχωρούντων επιβατών (5% του ναύλου) κ.α. Επιπλέον ορίζεται ότι για την διακυβέρνηση του αεροσκάφους ύδατος πέραν του προβλεπόμενου πτυχίου ή άδειας απαιτείται και η ικανότητα σε τάξη αεροσκάφους ύδατος. Τέλος ορίζεται σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, εντός ύδατος στην ομάδα διερεύνησης θα πρέπει να μετέχει και μέλος του ανώτατου συμβουλίου ναυτικών ατυχημάτων.

Υδατοδρόμια

Βάση της κοινής υπουργικής απόφασης υπ' αριθμόν 6814 των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίστηκαν οι προϋποθέσεις και οι προδιαγραφές για την χορήγηση προσωρινής άδειας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια. Αυτή μπορεί να χορηγηθεί σε υπηρεσία του δημοσίου ή σε νομικό πρόσωπο νομικού δικαίου καθώς και σε φυσικό πρόσωπο ή νομικό πρόσωπο υπό προϋποθέσεις. Η άδεια αυτή χορηγείται για τα υδατοδρόμια στα

οποία ο μέγιστος αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων δεν υπερβαίνει τις τρεις ημερησίως, και ισχύει μέχρι την έκδοση της οριστικής άδειας. Πρακτικά η εκάστοτε προσωρινή άδεια αποτελεί μια μεμονωμένη υπουργική απόφαση. Για την έκδοση της προσωρινής άδειας ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος υποβάλει την σχετική άδεια στην διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας συνοδευόμενη με τα απαιτητά δικαιολογητικά (χάρτες, εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίου, σύμβαση παραχώρησης χώρου μίσθωσης του λιμένα η της μαρίνας όπου θα επιβιβάζονται / αποβιβάζονται οι επιβάτες κλπ). Ο φάκελος στην συνέχεια εξετάζεται από τέσσερις φορείς. Το Γ.Ε.Α., Γ.Ε.Ν. τα οποία εξετάζουν την πιθανή επιρροή στις επιχειρησιακές τους λειτουργίες. Την Υδατογραφική Υπηρεσία η οποία εξετάζει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την Υ.Π.Α. η οποία ορίζει τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου τον οποίο και χωροθετεί. Όλες οι ανωτέρω υπηρεσίες οφείλουν να διατυπώσουν την γνώμη τους εντός δέκα εργάσιμων ημερών. Η μη εμπρόθεσμη απάντηση τους ισοδυναμεί με τη σύμφωνη γνώμη για την καταλληλότητα του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας. Τέλος μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης η Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας οφείλει να εισηγηθεί σχετικά στους αρμόδιους υπουργούς.

Επίλογος

Η τελευταία εμπορική πτήση υδροπλάνου σημειώθηκε στην Ελλάδα από ένα Ιταλικό Piaggio λίγο πριν την έναρξη του β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μεταπολεμικά η χρήση υδροπλάνων σχεδόν μηδενίστηκε μιας και κατά τον β Παγκόσμιο Πόλεμο κατασκευάστηκαν πάρα πολλά αεροδρόμια καθώς και χιλιάδες αεροπλάνα που με το πέρας του πολέμου παραχωρήθηκαν για πολιτικές πτήσεις. Η ιστορία εξελίχθηκε κάπως έτσι μέχρι και σήμερα. Τώρα τίθεται το θέμα ότι τα υδροπλάνα είναι βολικά και ότι δεν χρειάζονται ιδιαίτερες εγκαταστάσεις. Στις μέρες όμως μας τα ελικόπτερα είναι επίσης βολικά και μάλιστα χρειάζονται ελάχιστες εγκαταστάσεις ως καθόλου. Σαν αποτέλεσμα αυτών πολλοί αναρωτιούνται εάν πραγματικά συμφέρει η χρήση των υδροπλάνων.

Η μαζική χρήση των υδροπλάνων ανά τον κόσμο πραγματοποιείται σε εντελώς διαφορετικές συνθήκες. Οι άνεμοι του Αιγαίου μπορεί να μην εμποδίζουν άμεσα, όμως σίγουρα δυσχεραίνουν τις μεταφορές με υδροπλάνα και η μεγάλη περιεκτικότητα άλατος στα νερά της Μεσογείου αυξάνουν σημαντικά το κόστος συντήρησης.

Κεφάλαιο 3

Ολυμπιακή Αεροπορία Ιστορία της, ο ρόλος της στην ενδοχώρα, η συμβολή της σε αερομεταφορές και η οικονομική κατάσταση της.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας. Ιδρύθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '50, όταν το ελληνικό δημόσιο παραχώρησε στον Έλληνα εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση την «ΤΑΕ - Ελληνικές Εθνικές Αερογραμμές». Ο Ωνάσης διατήρησε την ιδιοκτησία και την διαχείριση της εταιρείας για μια περίοδο 20 ετών, αλλά αποσύρθηκε λόγω σοβαρών οικονομικών ζημιών. Έτσι η Ολυμπιακή Αεροπορία εξαγοράστηκε εξολοκλήρου από το ελληνικό δημόσιο. Από τότε επεκτείνεται σταθερά ως εθνικός αερομεταφορέας, αλλά αντιμετωπίζει ακόμα οικονομικά προβλήματα και τις αρνητικές επιπτώσεις του κρατικού ελέγχου. Παρόλα αυτά η εταιρεία εξακολουθεί να εκσυγχρονίζεται. Παράλληλα, καλείται να αντιμετωπίσει μια νέα πραγματικότητα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αφορά τα αποτελέσματα μιας σειράς μέτρων που στοχεύουν στην οικονομική ανόρθωση του εθνικού αερομεταφορέα.

Ιστορική Αναδρομή

Στις 6 Απριλίου του 1957 θεωρείται η επίσημη ημερομηνία έναρξης των δραστηριοτήτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. δύναμη αεροσκαφών 14 DC-3 των 28 θέσεων και 2 DC-4 των 60 θέσεων. Η εταιρεία απασχολούσε προσωπικό 865 άτομα. Ένα Ντακότα έκανε την αρχή της Ολυμπιακής Αεροπορίας με κυβερνήτη τον Παύλο Ιωαννίδη ο οποίος άφηνε το αεροδρόμιο του Ελληνικού για τη Θεσσαλονίκη. Για πρώτη φορά ακούστηκε στις αναφορές του κοντρόλ ελέγχου πτήσεων το χαρακτηριστικό κλήσεως OLYMPIC. Από εδώ και πέρα όλο και περισσότερο αυτό το χαρακτηριστικό θ' ακουγόταν και θα διαχεόταν στους αιθέρες, για να μεταδοθεί στα πέρατα του κόσμου. Σε πολύ λίγο χρόνο η Ολυμπιακή έγινε γνωστή παντού για την άρτια οργάνωση της, αλλά περισσότερο χάρη στο όνομα του ιδρυτή της.

Σε λιγότερο από ένα μήνα η Ο.Α προγραμματίζει νέες γραμμές με υπερσύγχρονα αεροσκάφη. Η διαμονή των πληρωμάτων γίνονταν σε υπερπολυτελή ξενοδοχεία. Η ταχύτητα με την οποία ενεργούσε ο νέος αερομεταφορέας τα προσεχή χρόνια αιφνιδίαζε προσωπικό και επιβάτες, οι οποίοι δεν προλάβαιναν να συνειδητοποιήσουν καν τις αλλαγές. Η εταιρεία συνεχίζοντας την ανοδική της πορεία αυξάνει την δύναμη των αεροσκαφών με την αγορά ενός ακόμη DC-4 από την KLM και 3 υπερσύγχρονων DC-6B τα οποία ήταν πλήρης εξοπλισμένα με ραντάρ καιρού. Το δρομολόγιο προς την Νέα Υόρκη αεροδρόμιο Idle wild τότε και Kennedy JFK σήμερα ήταν γεγονός.

Η IBM εγκαθιστά τον πρώτο υπολογιστή σε ελληνική ιδιωτική εταιρεία η οποία αρχίζει την ηλεκτρονική εξυπηρέτηση των προγραμμάτων της Ο.Α. βοηθώντας με αυτόν τον τρόπο την γενικότερη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε όσον αφορά το προσωπικό της αλλά και στους ταξιδιώτες εφαρμόζοντας την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίου.

Την Ολυμπιακή επισκίασαν και τα αεροπορικά ατυχήματα που συνέβησαν παρόλο που θεωρούταν μια από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρείες. Παρόλα αυτά το πνεύμα της αεροπορίας ποτέ δεν αναχαιτίσθηκε από τις θλιβερές στιγμές του. Τα γεγονότα στην εταιρεία εξελισσόταν ραγδαία. Νέες γραμμές ανοίγονταν και σημαντικές για την εποχή αυτή στις αερομεταφορές, μεταξύ αυτών της Νέας Υόρκης του Σικάγο και Λος Άντζελες. Η εταιρεία βρίσκεται τότε σε σημείο να ανταγωνίζεται τις μεγάλες εταιρείες αερομεταφορών, η κίνηση της αυξάνεται κατακόρυφα χάρις στο εξαιρετικό σέρβις και στην συνέπεια στα δρομολόγια.

Η τεχνική διεύθυνση την Ολυμπιακής αποτέλεσε και αποτελεί ως τις μέρες μας το σημαντικότερο - κυριότερο μέρος της. Καθώς σε αυτή η εταιρεία χρεώνει την μεγάλη της επιτυχία προσφέροντας στο επιβατικό κοινό την αίσθηση της ασφάλειας. Οι πιλότοι εκπαιδεύονταν σε Simulators (εξομοιωτές πτήσεων), το ιπτάμενο προσωπικό επίσης εκπαιδεύονταν συχνά. Τα χρόνια για την εταιρεία περνούσαν με καινοτόμες ιδέες στον τομέα της συνέχιζε την επιτυχημένη της πορεία.

Η Ολυμπιακή ιδρύει δύο σημαντικές θυγατρικές εταιρείες. Εκείνες της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και της Olympic Catering. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ιδρύθηκε για να αναλάβει τη πτητική εκμετάλλευση του εσωτερικού με τα υπερσύγχρονα, νεοαποκτηθέντα ATR. Παράλληλα προγραμματίζει και πτήσεις εξωτερικού προς γειτονικές με την Ελλάδα χώρες. Η Olympic Catering ιδρύθηκε και αυτή με την σειρά της για να καλύψει έναν άλλο τελείως διαφορετικό τομέα, εκείνο της τροφοδοσίας. Έτσι Η Olympic Catering προσφέρει φαγητό στις πτήσεις.

Η Αυστραλία (δρομολόγια από το 1972 έως 1978 και ξανάνοιξε το 1984) και το Τόκιο (εγκαινιάστηκε το 1990) συνδέονται με την Ελλάδα με την πρώτη να πραγματοποιεί ενδιάμεσους σταθμούς στην Μπανγκόκ και Σιγκαπούρη. Ένας νέος κρίκος προστέθηκε με τον ελληνισμό της Αυστραλίας και η εταιρεία έγινε πλέον «εταιρεία των πέντε ηπείρων». Και όλα αυτά μόλις σε 16 χρόνια. Οι μικρές ή μεγάλες πόλεις της χώρας μας, τα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου, έβλεπαν τα φτερά της Ο.Α. να καταφθάνουν και να ζωντανεύουν την περιοχή τους.

Το τέλος της δυναστείας του Ωνάση έφτασε μετά το θάνατο του γιου του. Έτσι μετά από 18 χρόνια ο Ωνάσης παρέδωσε στο ελληνικό δημόσιο την Ολυμπιακή. Η εταιρεία περνώντας στα χέρια του δημοσίου σιγά - σιγά εμφανιζόντουσαν προβλήματα, οι διοικήσεις προσπαθούσαν να μειώσουν τα έξοδα της εταιρείας. Σαν αποτέλεσμα υπήρξαν συγχωνεύσεις δρομολογίων προς την ίδια κατεύθυνση και μειώσεις μισθών για τους εργαζόμενους. Στην νεότερη ιστορία της Ολυμπιακής περιλαμβάνεται επίσης η ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας με την επωνυμία ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ. Σκοπός της εταιρείας αυτής είναι η μεταφορά επιβατών από όλα τα κράτη με ναυλωμένες πτήσεις (charter).

Παρόλα αυτά που συνέβησαν, μετά από 46 χρόνια ιστορικής πορείας ο όμιλος εταιρειών της Ολυμπιακής Αεροπορίας αναδιοργανώνεται και το Δεκέμβριο του 2003 αλλάζει ονομασία. Έτσι μετονομάζεται σε Ολυμπιακές Αερογραμμές οι οποίες αναλαμβάνουν το πτητικό έργο. Η ονομασία αυτή δημιουργήθηκε με την ένωση της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών. Η Ολυμπιακή Αεροπορία μετονομάζεται σε Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες ΑΕ. Αυτή με την σειρά της περιλαμβάνει την τεχνική συντήρηση των αεροσκαφών, Cargo, Handling,

πληροφοριακά συστήματα, εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών. Έτσι δημιουργείται ένας ισχυρός πυρήνας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και τεχνικών - υποστηρικτικών υπηρεσιών στην Ελλάδα και ένας από τους μεγαλύτερους στην Ευρώπη.

Μία νέα αρχή για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ξεκίνα από το 2003 και μετά. Η εταιρεία γίνεται μέγας χορηγός στους Ολυμπιακούς Αγώνες και η επιβατική κίνηση της σημειώνει αύξηση λόγω των Αγώνων.

Επιβατική Κίνηση

Παρακάτω ακολουθεί ένας πίνακας επιβατικής κίνησης της Ο.Α. το 2004:

<u>Δίκτυο</u>	<u>Επιβάτες (Σύνολο)</u>	<u>Διαφορά 2004/2003</u>	<u>Επιβάτες Business Class</u>	<u>Διαφορά 2004/2003</u>	<u>Επιβάτες Οικονομικ ής Θέσης</u>	<u>Διαφορά 2004/2003</u>	<u>Πληρό τητα</u>	<u>Διαφορά 2004/2003</u>
<u>Εσωτε- ρικού</u>	3.064.248	275.220 +9,87%	45.657	-10.124	3.018.591	285.344	64,40%	2,10%
<u>Ευρώπης</u>	2.231.149	154.102 +7,42%	84.337	-19.515	2.146.812	173.617	62,70%	6,80%
<u>Υπερατλ- αντικό</u>	263.159	3.543 +1,36%	19.338	-724	243.771	4.267	69,30%	-1,30%
<u>Νότιας Αφρικής</u>	99.543	17.541 +21,36%	3.375	95	96.168	17.446	71,80%	19,50%
<u>Μέσης Ανατολής</u>	136.289	3.822 +2,88%	6.256	-367	130.033	4.189	55,20%	0,70%
<u>Charter</u>	21.431	- 92.600 -81,20%	1.140	1.140	20.291	-93.740	51,10%	- 28,20%
<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>	5.815.819	361.628 +7,10%	160.153	-29.495 - 15,50%	5.655.666	391.123 +7,43	64,50%	3,20%

Πηγή : Τομέας Δημοσίων Σχέσεων και Γραφείου Τύπου Ολυμπιακής Αεροπορίας

Ο παραπάνω πίνακας απεικονίζει αναλυτικά την επιβατική κίνηση για το έτος 2004 καθώς επίσης και την διαφορά σε σχέση με το προηγούμενο έτος (2003) σε έξι διαφορετικές κατηγορίες.

Ακολουθούν δύο (2) διαγράμματα τα οποία απεικονίζουν τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα του παραπάνω πίνακα.

πίνακας 1



Σε αυτό το διάγραμμα εμφανίζετε η συνολική πληρότητα (σε ποσοστό) για κάθε κατηγορία καθώς και η ποσοστιαία διαφορά μεταξύ του 2004 με το 2003. Στο διάγραμμα αυτό στοιχεία όπως εκείνα των κατηγοριών Υπερατλαντικού δικτύου και Charter χρήζουν ιδιαίτερης αναφοράς. Στην Ελλάδα και ιδιαιτέρως στην Αθήνα είχαν στραφεί παγκοσμίως τα βλέμματα πάνω της λόγω ολυμπιακών αγώνων, αντί για αύξηση της πληρότητας των υπερατλαντικών πτήσεων παρουσιάζουν μείωση της τάξεως $-1,3\%$ κάτι το οποίο δεν ήταν αναμενόμενο. Η ίδια περίπτωση ισχύει και στις έκτακτες πτήσεις (Charter) όπου είχαμε μείωση σημαντική της τάξεως $-28,2\%$. Οι λόγοι διάφοροι, αλλά κυρίως τη κάλυψη για τις ανάγκες του 2004 έσπευδαν να καλύψουν άλλες αεροπορικές εταιρείες (κυρίως Charter) χαρακτηριζόμενες πολλές από αυτές ως Low Cost (χαμηλού κόστους).

Πίνακας2



Στο παραπάνω διάγραμμα υπάρχει μια συγκεντρωτική άποψη για το έτος 2004 σε σχέση πάντα με το 2003. Με αύξηση 7,10% των επιβατών, με μείωση της τάξεως -15,50% στην κατηγορία Business Class, με αύξηση 7,43% στην κατηγορία της οικονομικής θέσης, με συνολική πληρότητα 64,50% και με διαφορά 3,20% σε σχέση με το 2003 έκλεισε η χρονιά 2004 για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές με σημαντική αύξηση.

Επιτυχημένη και η χρονιά του 2005 για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές σύμφωνα με τα στοιχεία του πρώτου επταμήνου (Ιανουάριος - Ιούλιος), παρότι το διάστημα αυτό ο στόλος της εταιρείας ήταν αριθμητικά μικρότερος σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας με την στατιστική πληροφόρηση της περιόδου Ιανουάριος - Ιούλιος 2005 :

	2005	2004	Διαφορά
Επιβάτες	3.345.628	3.227.851	+3,65%
Έσοδα (εκατ.ευρώ)	€ 298,60	€ 260,50	+14,62%
Συντελεστής Επιβατικής Πληρότητας	69%	62%	+7μονάδες
Αεροσκάφη	40	44	-4 μονάδες
*Ω.Χ.Ε (σε εκατ. 000.000)	4.198,60	3.708,70	+13,21%
**Π.Χ.Θ (σε εκατ.000.000)	6,087,30	6.046,90	+0,67%
Ωρες Πτήσης (B.H)	76.451,00	76.132	+0,42%
Μισθώσεις ACMI - Wet (Κόστος σε εκατ.ευρώ)	7,8	***8,2	---

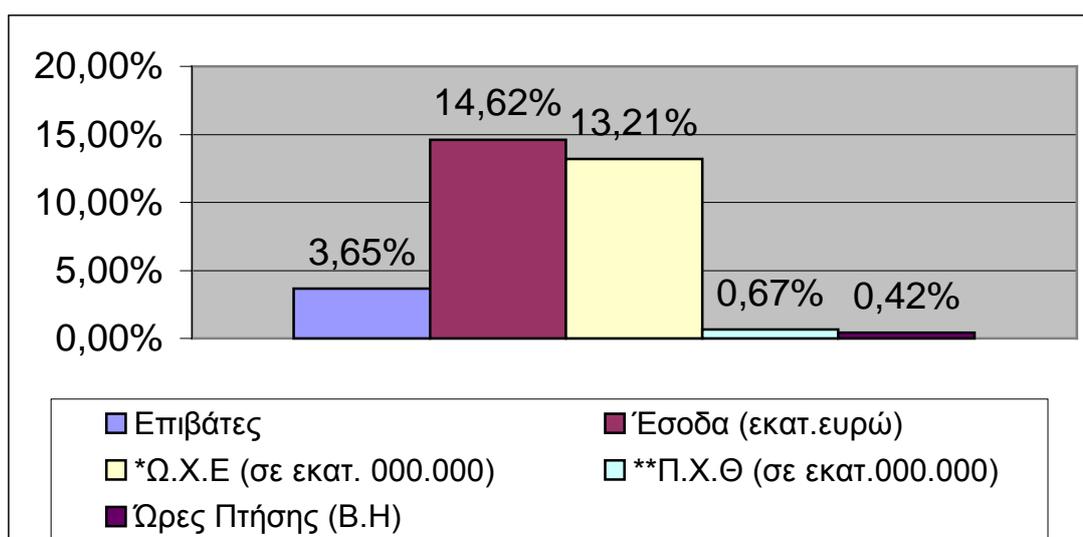
Πηγή : Τομέας Δημοσίων Σχέσεων και Γραφείου Τύπου Ολυμπιακής Αεροπορίας

Σημειώσεις :

*Ω.Χ.Ε = Ωφέλιμοι Χιλιόμετροι Επιβάτες

**Π.Χ.Θ. = Προσφερόμενες Χιλιομετρικές Θέσεις. Ο συγκεκριμένος δείκτης παραμένει στα ίδια επίπεδα με την προηγούμενη χρονιά παρότι ο στόλος των Ολυμπιακών Αερογραμμών ήταν μειωμένος κατά τέσσερα αεροπλάνα.

***Το 2004 αφορά σύνολο έτους.



Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία του πίνακα ιδιαίτερα θεαματική ήταν η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε προορισμούς του εξωτερικού προς και από τους οποίους ταξίδεψαν περισσότεροι από πέρυσι 184.939 επιβάτες (αύξηση 12,3% έναντι του αντιστοίχου επτάμηνου 2004). Αναλυτικά¹ το διάστημα αυτό η εταιρεία κατέγραψε αύξηση των εσόδων της κατά 14,62% (298,6 εκατ.€ το 2005 έναντι 260,5 εκατ.€ το 2004) και επιβατικής κίνησης 3,65%.(3.345,628 εκατ. επιβατών 2005 έναντι 3.227,851 το 2004). Επιπλέον αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα ότι η εταιρεία πετούσε με 40 αεροσκάφη το 2005 ενώ το 2004 με 44. Το Load Factor (μέση πληρότητα) των αεροσκαφών για πρώτη φορά ανήλθε στο 69%, παρουσιάζοντας αύξηση επτά μονάδων σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό χρονικό διάστημα. Οι επιδόσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών για το επτάμηνο του 2005 υπερέβησαν τις προσδοκίες της Διοίκησης καθώς τα απολογιστικά στοιχεία του επτάμηνου αυτού ξεπέρασαν τα προβλεπόμενα στο Επιχειρησιακό σχέδιο λειτουργίας της εταιρίας (που προέβλεπε στόλο 45 αεροσκαφών) κατά 2,1% σε έσοδα και 3% σε επιβατική κίνηση. Τέλος η δαπάνη μίσθωσης αεροσκαφών (Wet Lease - ACMI) για την κάλυψη εκτάκτων αναγκών από την αρχή του χρόνου ανέρχεται στο ποσό των 7,2 εκατ.€

¹ Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται στην μηνιαία έκθεση του συνδέσμου ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών (Association of European Airlines)

¹ πηγή : Βιβλίο (Μετά φτερά του Ίκαρου Ελληνική Πολεμική – πολιτική αεροπορία 1908-1998) Σελ 65-81. 84-93 Εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ

έναντι 8,2 εκατ.€ που διατέθηκαν για το ίδιο λόγο την προηγούμενη χρονιά στο σύνολο του 2004.

Οι επιδόσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών υπερέβησαν τις προσδοκίες της Διοίκησης καθώς τα παραπάνω απολογιστικά στοιχεία του επταμήνου ξεπερνούν τα προβλεπόμενα στο επιχειρησιακό σχέδιο λειτουργίας της εταιρείας (προέβλεπε στόλο 45 αεροσκαφών) κατά 2,1% σε έσοδα και 3% σε επιβατική κίνηση.

Η Συμβολή Της Ολυμπιακής Αεροπορίας Στα Ελληνικά Αεροδρόμια Και Η Δράση Της Εταιρείας Στην Παροχή Υπηρεσιών Άλλων Αερομεταφορέων

Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές σήμερα συμβάλουν στην χώρα μας με το μεγαλύτερο ποσοστό των εσωτερικών πτήσεων αλλά και με την αποκλειστικότητα στα περισσότερα αεροδρόμια στην επίγεια εξυπηρέτηση (Olympic handling). Η Ο.Α. - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. εξυπηρετεί σήμερα πάνω από 170 αεροπορικές εταιρείες εμπορικές, charter, στρατιωτικές ή executive ενώ είναι εγκατεστημένη και στα 39 πολιτικά αεροδρόμια της χώρας συμπεριλαμβανομένου και το αεροδρόμιο της Καλύμνου το οποίο εγκαινιάσθηκε στις 9 Αυγούστου του 2006.

Σημαντικές συνεργασίες που η Ο.Α.-Υ έχει συνάψει είναι εκείνες τις Austrian Airlines και Singapore Airlines η οποία έχει αναλάβει εξολοκλήρου τον τομέα της τεχνικής εξυπηρέτησης των εταιρειών αυτών και επίσης τελευταία με την Ισπανική Iberia.

Η Ο.Α.-Υ παραμένει ο απόλυτος ηγέτης στην αγορά της επίγεια εξυπηρέτησης πανελλαδικά με μερίδιο αγοράς που ξεπερνά συνολικά το 80%. Ενδεικτικά αναφέρεται μέρος των σημαντικών αεροπορικών εταιρειών πελατών της εταιρείας οι οποίες είναι εξαιρετικά σημαντικές στην αγορά των αερομεταφορών όπως :

- ALITALIA, IBERIA
- SINGAPORE AIRLINES, MAERSK AIR
- CSA, TUNIS AIR
- EL - AL, LUXAIR
- HAPAG - LLOYD, BRITANNIA
- TRANSAVIA,
- EXCEL
- FIRST CHOICE, MY TRAVEL

Η Ο.Α. - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. πραγματοποίησε μία συνεργασία με την μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία Charter της Ολλανδίας την TRANSAVIA Holland. Με την συμφωνία αυτή τα κέρδη της Ο.Α.-Υ θα ανέρχονται στα 3.5 εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο και θα εξυπηρετεί περίπου 3.000 πτήσεις ετησίως. Η συνεργασία αυτή θα καλύπτει όλα τα ελληνικά αεροδρόμια.

Σημαντικά αποτελέσματα σημειώνει η γενική διεύθυνση πελατών (Ο.Α. / ΓΔΕΠ - Handling) της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες. Έτσι με την παρουσία σε 45 πολιτικούς αερολιμένες σε όλη την επικράτεια και έχοντας ανανεώσει το 90% των συνεργασιών της έως και τα έτη 2007 - 2008, η Ο.Α.-Υ έχει δημιουργήσει μια σταθερή και συμπαγή πελατειακή διάρθρωση, ενισχύοντας τις βάσεις της για μια περαιτέρω αναπτυξιακή πορεία. Η διατήρηση ισχυρής πελατειακής βάσης σε συνδυασμό με την άσκηση επιθετικής και ιδιαίτερα ελκυστικής τιμολογιακής

πολιτικής, καθρεπίζεται στα απολύτως θετικά αποτελέσματα, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα έσοδα της Ο.Α.-Υ άγγιξαν τα €137 εκατομμύρια. Τέλος αξιοσημείωτο είναι η αναφορά της βράβευσης της Ο.Α.-Υ από τον τουριστικό κολοσσό TUI. Συγκεκριμένα ο τουριστικός οργανισμός απένευσε το πρώτο βραβείο ποιότητας επίγειας εξυπηρέτησης ανάμεσα σε δεκάδες Handling Agents όπως η Britannia, Harpag Lloyd, Neos, Condor, TUI Belgium, Thomsonfly κ.α. Με πρώτη την Κεφαλληνία συνολικά εννέα σταθμοί της Ο.Α.-Υ (πέραν της Κεφαλληνίας, οι αερολιμένες Θεσσαλονίκης, Σάμου, Κω, Χανίων, Ζακύνθου, Καβάλας, Ρόδου και Ηρακλείου) απέσπασαν τα εύσημα της TUI για την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών.

Οι υπηρεσίες που η Ο.Α.-Υ παρέχει είναι οι ακόλουθες :

- Εξυπηρέτηση επιβατών
- Εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες
- Έκδοση και έλεγχος εισιτηρίων
- Εξυπηρέτηση αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομείου
- Ζυγοστάθμιση αεροσκαφών
- Έλεγχος και παρακολούθηση εφοδίων μεταφοράς φορτίων (ULD) πτήσεων
- Διαχείριση πτήσεων και σχέδια πτήσεων
- Εξυπηρέτηση διακεκριμένων πελατών
- Τεχνική υποστήριξη αεροσκαφών
- Αντιπροσώπηση και διαχείριση απρόβλεπτων
- Επίβλεψη εξυπηρέτησης πτήσεων
- Μεταφορές εδάφους

Συγκεκριμένα η εικόνα δραστηριότητας σε αριθμούς :

- Περισσότερες από 170 εταιρείες πελάτες με εκτέλεση τακτικών, Charter ή ιδιωτικών πτήσεων πανελλαδικά.
- 75% μερίδιο αγοράς ποιος ανοικτούς στον ανταγωνισμό αερολιμένες και 100% ποιος υπόλοιπους.
- 99.8% ακρίβεια στην εξυπηρέτηση πτήσεων σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια τα έτη 2002 έως και 2004.
- 270.000 κινήσεις αεροσκαφών εξυπηρετήθηκαν στην διάρκεια του 2003.
- 26.000.000 επιβάτες εξυπηρετήθηκαν στη διάρκεια του 2003.
- 144.000 τόνοι φορτίου εξυπηρετήθηκαν στη διάρκεια του 2003.
- Περισσότεροι από 126 εκατ. € διατέθηκαν για επενδύσεις σε εφόδια και οχήματα εδάφους, εγκαταστάσεις τεχνικής συντήρησης, εγκαταστάσεις

εμπορευμάτων και ταχυδρομείου και εγκαταστάσεις συντήρησης εφοδίων εδάφους τα τελευταία τρία χρόνια.

- 1000 τ.μ. νέων πολυτελών αιθουσών φιλοξενίας και εξυπηρέτησης διακεκριμένων επιβατών στον αερολιμένα Αθηνών.

Περισσότερα από 5000 άτομα, τακτικό και εποχικό προσωπικό με υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, στη διάθεση των εταιρειών πελατών σε ημερήσια 24ωρη βάση, ολόκληρο το χρόνο και σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια.

Οι στόχοι της εταιρεία στον τομέα αυτό (handling) είναι να παραμείνει σε ηγετική θέση στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης πανελλαδικά, διατηρώντας την αξιοπιστία της έναντι των πελατών της. Επίσης να εξελίσσετε συνεχώς με κύριο κριτήριο την ικανοποίηση με επιτυχία όλων των προκλήσεων και των απαιτήσεων των πελατών της. Τέλος βασικός στόχος της Ο.Α.-Υ είναι να λειτουργεί δυναμικά και αποτελεσματικά σε όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια καθώς επίσης και να αναγνωρίζεται από όλους τους συμμετέχοντες στην αεροπορική αγορά.

Η Οικονομική Κατάσταση Ολυμπιακής Αεροπορίας

Πολλά προγράμματα εξυγίανσης του εθνικού ποιος αερομεταφορέα απέτυχαν. Μεταξύ αυτών το πρόγραμμα εξυγίανσης του 1993. Το κράτος μέχρι ποιος 31-12-92 όφειλε στην Ο.Α. συνολικά 678² δις δρχ. Οι οφειλές αυτές αφορούσαν τα υποκοστολογημένα κόμιστρα του εσωτερικού δικτύου ποιος εταιρείας, οι υποχρεωτικές (με κυβερνητικές αποφάσεις) εκπτώσεις σε κατηγορίες πολιτών, οφειλές από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, οφειλόμενα εισιτήρια από ποιος μετακινήσεις των υπαλλήλων των υπουργείων, το οφειλόμενο από το κράτος μετοχικό κεφάλαιο, η έκπτωση κατά 97% στην τιμή μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού τύπου, οι οφειλές των κομμάτων από τη μεταφορά των ψηφοφόρων κατά ποιος εκλογικές ποιος αναμετρήσεις και το μη καταβαλλόμενο κόστος των πτήσεων ποιος πολιτικής – πολιτειακής ηγεσίας.

1994 – 2001 Φανερή η προσπάθεια εξυγίανσης εταιρείας με μέτρα που προέβλεπε ο Ν.2271/1994

A) Οικονομικά

- 1) Ανάληψη από το κράτος χρεών ποιος Ο.Α. 640 δις δρχ. περίπου το οποίο υλοποιήθηκε.
- 2) Καταβολή του οφειλόμενου από το κράτος στην Ο.Α. μετοχικού κεφαλαίου ύψους 54 δις δρχ. αντί των 107 οφειλόμενων το οποίο υλοποιήθηκε εν μέρει.
- 3) Χορήγηση από το κράτος εγγύησης 379 εκατομμυρίων δολαρίων για αγορές νέων αεροσκαφών το οποίο υλοποιήθηκε.
- 4) Επίτευξη μέχρι την 31-12-97, κερδών 70 δις δρχ. το οποίο δεν υλοποιήθηκε.
- 5) Κατάργηση ποιος παρεχόμενης έκπτωσης ύψους 97% στα κόμιστρα του

² πηγή : Μελέτη του τομέα μελετών της Ο.Α. για την Ε.Ε. 5/1994 εκπονηθείς υπό του Δρος Ι. Σ. Λαϊνού.

ημερήσιου και περιοδικού τύπου το οποίο ποιος δεν υλοποιήθηκε.

Β) Λειτουργικά

- 1) Σύνταξη νέου οργανογράμματος με τέσσερα μόνον επίπεδα ιεραρχίας.
 - 2) Επαναξιολόγηση του συνόλου των εργαζομένων με βάση τα τυπικά και ουσιαστικά ποιος προσόντα.
 - 3) Εκπόνηση μέχρι 30-06-95 προγράμματος δρομολογίων.
 - 4) Μείωση του αριθμού των τύπων των αεροσκαφών.
 - 5) Εκπόνηση μέχρι 30-06-95 συγχρόνου κανονισμού εργασίας
- Τίποτα από τα παραπάνω δεν υλοποιήθηκε.

Γ) Εργασιακά

- 1) Εθελουσία αποχώρηση 1500 εργαζομένων.
 - 2) Πάγωμα των αποδοχών των εργαζομένων 1994 – 1995.
 - 3) Μείωση των ετησίων ημερών αναπαύσεως κατά δέκα.
 - 4) Μείωση των ετησίων ημερών άδειας.
 - 5) Θεσμοθέτηση του διακεκομμένου ωραρίου σε σταθμούς περιφερειακούς.
 - 6) Μείωση ποιος χορηγούμενης επιδότησης ασθενείας.
- Όλα τα παραπάνω υλοποιήθηκαν.

Τα κυριότερα μέτρα που προέβλεπε ο Ν.2602/1998 για την εξυγίανση ποιος Ο.Α. τα περισσότερα υλοποιήθηκαν. Παρόλα αυτά η ζημιογόνα στάση του κράτους μετόχου ποιος την Ο.Α. κατά την διάρκεια ποιος εξυγίανσης συνεχίστηκε μέχρι το 2000, με τον προσδιορισμό ποιος τιμής των κομίστρων του εσωτερικού δικτύου κάτω του κόστους. Συνεχίστηκε η δωρεάν μεταφορά πολιτικών μέχρι και το 2002. Η μεταφορά του ημερήσιου και περιοδικού τύπου συνεχίστηκε. Η υποχρεωτική μεταφορά ποιος Ο.Α. στα Σπάτα επιβάρυνε το ετήσιο λειτουργικό κόστος κατά 10% ή κατά 3030 δις δρχ περίπου πέραν των δαπανών για την μετεγκατάσταση. Τέλος πωλήθηκαν πάγια στοιχεία ποιος Ο.Α. (ποιος κινητήρες αεροσκαφών, κτίρια μετοχές εταιρειών ποιος Ο.Α. π.χ Galileo Ελλάς) για την κάλυψη οικονομικών αναγκών ποιος.

Αποτελέσματα ποιος προσπάθειας εξυγίανσης ποιος Ο.Α. 1993-2003 από ποιος δέκα διοικήσεις ποιος :

- 1) Αριθμός εργαζομένων μείωση κατά 40%.
- 2) Αποδοχές εργαζομένων μείωση κατά 25%.
- 3) Εξέλιξη ποιος μέσης παραγωγικότητας ποιος εργασίας αύξηση κατά 60%.
- 4) Ελλείμματα 120 δις δρχ. σε οκτώ μόλις χρόνια.

Τα κοινωνικό-οικονομικά κριτήρια λειτουργίας ποιος κρατικής Ο.Α :

- 1) Κόμιστρα εσωτερικού κάτω του κόστους,
- 2) Επιδότηση του τουρισμού ως market leader,
- 3) Συμβολή στη διατήρηση χαμηλού πληθωρισμού,
- 4) Άνοιγμα μη εμπορικών γραμμών – Σύνδεση με ακριτικά νησιά (πολιτικές αμυντική, εξωτερική, αναπτυξιακή),
- 5) Μεταφορά τύπου,
- 6) Μεταφορά πολιτειακής & πολιτικής ηγεσίας δωρεάν,
- 7) Στήριξη ποιος λειτουργίας μεγάλου αριθμού μικρομεσαίων επιχειρήσεων (προμηθευτών)
- 8) Συμβολή στη διαμόρφωση κοινωνικών συμμαχιών (μέσω ποιος χορήγησης εκπτώσεων, μεταφοράς ψηφοφόρων ποιος εκλογές),
- 9) Φορέας ποιος ελληνικής σημαίας ποιος προορισμούς,
- 10) Σύνδεσμος με την ομογένεια,
- 11) Ο μεγαλύτερος εισαγωγέας συναλλάγματος,
- 12) Εξασφάλιση εργασίας στον αεροπορικό τομέα,
- 13) Μείωση ποιος εξάρτησης από ξένους αερομεταφορείς.

Η λειτουργία ποιος Ο.Α. με τα κριτήρια αυτά στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο πέτυχε :

- A) να αναβαθμίσει τον εθνικό αερομεταφορέα σε έναν από ποιος ασφαλέστερους του κόσμου,
- B) επιδότησε τον κρατικό προϋπολογισμό και τον Έλληνα φορολογούμενο με 1,3 τρις δρχ.

Αναφορικά με το επιχείρημα ότι η Ο.Α. είναι πτωχευμένη αποδεικνύετε ότι η κρίση του εθνικού αερομεταφορέα είναι αποτέλεσμα πολιτικών αποφάσεων και ότι το κράτος κατά την διάρκεια ποιος λεγόμενης εξυγίανσης, να εφαρμόζει την απαγορευμένη από τους δύο νομούς για τη λεγόμενη εξυγίανση, τη ζημιογόνα πρακτική του σε βάρος της Ο.Α., το σωρευτικό κόστος ποιος οποίας υπερβαίνει τα σωρευτικά λογιστικά της ελλείμματα και κατά την περίοδο ποιος εξυγίανσης. Άρα οικονομική κρίση στην Ο.Α. δεν υφίσταται αφού τα συνολικά σωρευτικά χρέη του κράτους προς την Ο.Α., αν αφαιρεθούν τα ελλείμματα και οι διαγραφές χρεών του 1994 και μετά, ανέρχονται σήμερα σε 992 δις δρχ. ή 3 δις ευρώ περίπου.³

Προτάσεις

Οι δυνατές εναλλακτικές λύσεις για τον εθνικό αερομεταφορέα (Ο.Α.) είναι οι ακόλουθες :

- A) Αποχώρηση από την αγορά (πτώχευση)

³ Πηγή : “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία” Σελ 89 Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ

B) Παραμονή εν λειτουργία

- Εξυγίανση και ανταγωνιστική ανάπτυξη του ήδη υφιστάμενου αερομεταφορέα
- Μετεξέλιξη του υφιστάμενου αερομεταφορέα σε έναν νέο είτε με πτώχευση και άμεσο άνοιγμα, είτε με εκκαθάριση εν λειτουργία και ιδιωτικοποίηση
- Ιδιωτικοποίηση του άμεσα με τη πώληση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών σε ιδιώτες
- Συγχώνευση του με άλλον αερομεταφορέα του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Είναι προφανές ότι η όποια λύση για το μέλλον της Ο.Α. πρέπει να είναι ενταγμένη στη γενικότερη πολιτική μεταφορών της χώρας και τελικά πρέπει να είναι ενταγμένη στο γενικότερο μοντέλο ανάπτυξης.

Οι περιπτώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων Air France - KLM, BA, Iberia, Lufthansa, Alitalia κ.λ.π. αποδεικνύουν ότι η προσαρμογή στην πολιτική της Ε.Ε. του μοντέλου εξυγίανσης και ανταγωνιστικής ανάπτυξης ενός εθνικού αερομεταφορέα, είναι ζήτημα πολιτικής βούλησης.⁴

Επίλογος

Στις 11-09-2005 ο πρωθυπουργός κατά την ομιλία του στην διεθνή έκθεση Θεσσαλονίκης δήλωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί υπό το παρόν σχήμα και τις παρούσες συνθήκες. Οι δηλώσεις του αυτές επέφεραν σοβαρότατο πλήγμα στην Ολυμπιακή, σαν αποτέλεσμα είχε την μαζική ακύρωση μελλοντικών κρατήσεων. Μια μέρα μετά η ανταγωνίστρια της Ολυμπιακής Aegean Airlines ανακοινώνει την παραγγελία 8 αεροσκαφών. Οι φήμες για κλείσιμο της εταιρείας ολοένα και αυξάνονταν. Δηλώσεις εκπροσώπων της πολιτικής εξουσίας και μη δεν έδιναν ελπίδες για την εταιρεία. Τα σχέδια για κλείσιμο, για την δημιουργία της Olympic Air ή Pantheon και οι συζητήσεις με υποψήφιους αγοραστές ναυάγησαν. Ένα χρόνο μετά η Ολυμπιακές Αερογραμμές συνεχίζουν να διασχίζουν τους ουρανούς με την ίδια οικονομική κατάσταση και χωρίς οι αρμόδιοι φορείς να κάνουν τίποτα για το θέμα αυτό. Παρόλα αυτά η Ολυμπιακή μέχρι και τις μέρες μας είναι μια κραταιά και παγκοσμίως γνωστή εταιρεία και ευχόμαστε να παραμείνει.

⁴ Πηγή : “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία” Σελ 97 Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ

Κεφάλαιο 4

Η Γενική Αεροπορία στην Ελλάδα

Ωράρια Αεροδρομίων

Το θέμα των ωραρίων των αεροδρομίων στην Ελλάδα είναι σημαντικό θέμα που απασχολεί αρκετά αεροδρόμια. Σαν παράδειγμα παίρνουμε το αεροδρόμιο της Σκιάθου το οποίο χαρακτηρίζεται «το διαμάντι του Αιγαίου» για τους ανθρώπους της αεροπορίας. Στο νησί αυτό υπάρχει πρόβλημα χώρου στάθμευσης κατά τους θερινούς μήνες από τις πτήσεις charter. Τις Κυριακές όμως που δεν υπάρχουν πτήσεις charter και που είναι η ιδανικότερη μέρα για να μεταβεί κανείς πετώντας εκεί το αεροδρόμιο είναι κλειστό!!! Αυτή είναι μία χαρακτηριστική κατάσταση που δυσκολεύει τους χρήστες της Γενικής Αεροπορίας. Το θέμα των ωραρίων στα αεροδρόμια επιδρά αρνητικά στην διεξαγωγή πτήσεων. Τα «κλειστά» αεροδρόμια αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα επίσκεψης εκατοντάδων ιδιωτικών αεροσκαφών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και αρνητική παράμετρο για τις εμπορικές πτήσεις αλλοδαπών αεροπορικών εταιριών. Αν και υπάρχει διαδικασία ενεργοποίησης ενός αεροδρομίου, το απαιτούμενο χρονικό διάστημα διεκπεραίωσης των προβλεπόμενων διαδικασιών μετατρέπεται σε απαγορευτικό» παράγοντα πτήσεων Air Taxi, τόσο στο εσωτερικό όσο και από το εξωτερικό. Air Taxi οι πτήσεις αυτές έχουν ένα υψηλό κόστος συναρτήσει των προγραμματισμένων δρομολογίων ή charter πτήσεων λόγω της... μοναδικής τους περιοδικότητας. Ως προτέρημα τους θεωρείται η ευελιξία εκτέλεσης τους και άμεση πραγματοποίηση τους. Πως όμως μπορεί να αναπτυχθεί ο κλάδος με τα υπάρχοντα ωράρια αεροδρομίων.

Κατά καιρούς αρκετοί έχουν εκθέσει τον προβληματισμό τους για την έλλειψη Interisland πτήσεων στην χώρα μας η οποία διαθέτει φυσικές ομορφιές από τουριστική άποψη που συντελούν στο να αναπτυχθεί κάτι τέτοιο. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα έχει τα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια συναρτήσει με την έκταση της και πρέπει να το εκμεταλλευτούμε.

Αερολέσχες Και Το Κοινωνικό τους Έργο

Από τα τέλη του 2005 η Υ.Π.Α. ανέλαβε να διεκπεραιώσει μια διαδικασία η οποία βασίζεται σε Ευρωπαϊκά πρότυπα και αφορά κυρίως την ασφάλεια των πτήσεων αεροσκαφών που αφορούν την γενική αεροπορία. Αυτό το σύστημα έχει εμπλουτισθεί και με έναν επιπλέον στόχο. Την δημιουργία μιας εικόνας της υπάρχουσας αεραθλητικής κατάσταση της χώρας μας. Σε όλες τις αερολέσχες και τα αεραθλητικά σωματεία που διαθέτουν πτητικά μέσα υποβάλλεται ένα ερωτηματολόγιο 100 ερωτήσεων. Το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου έχει να κάνει με τα σωστικά μέσα των πτητικών μέσων της εκάστοτε λέσχης, τον έλεγχο ανταλλακτικών, συντηρήσεις, εκπαιδεύσεις, ατυχήματα, παραβιάσεις αλλά και κοινωνικό έργο (πτήσεις εθισμού, πτήσεις επιτήρησης δασών, αεραθλητικούς αγώνες κ.λ.π.).

Επίγεια Εξυπηρέτηση

Με το άνοιγμα του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος εισχώρησε αρκετή τεχνογνωσία στην Ελληνική Αεροπορική κοινωνία. Κάποιες από αυτές χρησιμοποιήθηκαν με οικονομικό υπόβαθρο. Η χρήση επίγειου φορέα στο Ελ. Βενιζέλος είναι απαραίτητη λόγω των ιδιαίτερων διαδικασιών κίνησης σε αυτό (δεν μπορεί κάποιος να περπατήσει από το χώρο στάθμευσης του αεροσκάφους του στον αεροσταθμό. Υπάρχουν δρόμοι υπηρεσίας που μάλιστα τέμνουν ενεργούς τροχόδρομους). Η καταβολή παγίου τέλους και υπηρεσίας δυστυχώς αποφασιστικέ να χρησιμοποιείται σε όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι αν ένα αεροπλάνο προσγειωθεί στο Καστελόριζο η στη Πάρο δεν υπάρχει λεωφορείο για τη μεταφορά στο terminal. Σχετικά με τα παραπάνω η Κύπρος στα πλαίσια ένταξης της στην Ε.Ε. ανακοίνωσε ότι όλα τα αεροσκάφη νηολογίου χωρών της ένωσης και βάρους μικρότερου των 2,5 τόνων εξαιρούνται από την α) καταβολή τελών προσγείωσης, β) υποχρέωση επίγεια εξυπηρέτησης από τρίτους οπότε τους επιτρέπεται η αυτοεξυπηρέτηση και μη χρήση του λεωφορείου σε περιπτώσεις που δε τίθεται θέμα ασφάλειας των πεζών.

Καύσιμα

Το θέμα διάθεσης καυσίμων στο σύνολο των Ελληνικών αεροδρομίων είναι ένα εξίσου σημαντικό πρόβλημα για όλες τις κατηγορίες πτήσεων. Μπορεί τα περισσότερα αεροδρόμια διαθέτουν καύσιμο JET A1 όμως ο συνδυασμός των κακών ωραρίων μειώνει την διαθεσιμότητα τους σημαντικά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Κρήτη στην οποία ενώ υπάρχουν τρία αεροδρόμια που παρέχουν JET A1 (Σητεία – Ηράκλειο – Χανιά) οι αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούν να το χρησιμοποιήσουν σε ορισμένες περιπτώσεις. Ποίες είναι αυτές όμως ; Η Veravia, η Aegean και κατά περίπτωση και κάποιες άλλες αεροπορικές εταιρίες, τις νυχτερινές ώρες δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν ως εναλλακτικό αεροδρόμιο για το Ηράκλειο αυτό της Σητείας ή των Χανίων. Ερχόμενοι στο AVGAS 100LL τώρα τα πράγματα είναι ακόμη πιο δύσκολα. Η διάθεση AVGAS ως μεμονωμένη παράμετρος αποτελεί από μόνη της ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα. Αν συσχετιστεί με τα ωράρια των αεροδρομίων... η διάσχιση του Ελληνικού εναέριου χώρου με ελαφρύ αεροσκάφος ίσως χρειαστεί εβδομάδες για να πραγματοποιηθεί. Και το πρόβλημα πλέον δεν αφορά μόνο τους ιδιώτες χειριστές.

Η συνεχιζόμενη αύξηση του αριθμού των σχολών χειριστών στη χώρα μας θα αρχίσει πλέον να δημιουργεί μεγάλες πιέσεις στις αρμόδιες αρχές πέραν της Υ.Π.Α. Στην Βόρειο Ελλάδα σύντομα θα ανοίξει μια σχολή επαγγελματικών πτυχίων χειριστών, η οποία έχει «κλεισμένες» συμφωνίες για την εκπαίδευση ενός μεγάλου αριθμού χειριστών από το εξωτερικό. Βάση του business plan της εταιρίας υπολογίζεται ότι ο ετήσιος αριθμός ωρών της σχολής αυτής θα αγγίξει τις 10,000 ώρες. Που θα διεξαχθούν όλες αυτές οι πτήσεις δεδομένης της υπάρχουσας έλλειψης AVGAS/100LL, συναρτήσει μάλιστα και των ωραρίων των αεροδρομίων; Οι 10,000 ώρες πτήσεις αν τελικά πραγματοποιηθούν μεταφράζονται σε μεγάλη εισαγωγή συναλλάγματος στην χώρα μας, καθώς πολλές και σε αρκετές νέες θέσεις εργασίας. Οι «απαιτήσεις» λοιπόν του εκάστοτε επιχειρηματία που θα εκπροσωπεί μια τέτοια επιχείρηση θα είναι (δικαίως) πολλές και θα πρέπει να καλυφθούν άμεσα. Είναι έτοιμη η χώρα μας άραγε να εξυπηρετήσει έναν τέτοιο όγκο πτητικών δραστηριοτήτων από πλευράς αερολιμένων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κλπ;

Στη διάθεση AVGAS/100LL βέβαια εμπλέκονται και οι δύο άλλοι παράμετροι. Οι εταιρίες εμπορίας καυσίμων και οι τοπικές σχολές, αερολέσχες κλπ. Από την πλευρά τους οι εταιρίες καυσίμων, η Air BP για παράδειγμα έχει όλη την καλή διάθεση να παρέχει καύσιμο σε όλα τα αεροδρόμια. Η εταιρία αυτή όμως επειδή είναι πολυεθνική και επιτυχημένη μάλιστα, ότι παρέχει ελέγχεται.. λογιστικά. Έτσι λοιπόν για να διάθεση καύσιμο (AVGAS) σε κάποιο αεροδρόμιο θα πρέπει να είναι εξασφαλισμένη η ελάχιστη κατανάλωση 2.000 λίτρων καυσίμων ετησίως. Η παράμετρος που θέτει η εταιρία αυτή, είναι λογική και απορρέει από μια ανάλυση λειτουργικών εξόδων και φυσικά του κέρδους της. Επομένως ως φορέας παροχής υπηρεσιών ανταποκρίνεται στην έμμεση υποχρέωση της για το προϊόν που παρέχει. Σαν αποτέλεσμα το θέμα ύπαρξης καυσίμων μετατίθεται στις εκάστοτε τοπικές αεροπορικές κοινότητες.

Τιμές Και Φορολογία Καυσίμων

Η υψηλή τιμή του καυσίμου κατά κύριο λόγο οφείλεται στη φορολογία. Το πρόβλημα αυτό που προέκυψε από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου δεν έχει ακόμα εμφανισθεί (έντονα) στον αεροπορικό χώρο, καθώς το AVGAS που σήμερα κυκλοφορεί στα περισσότερα αεροδρόμια είναι απόθεμα με παλαιότερη τιμή, λόγω χαμηλής κατανάλωσης. Σε συνεργασία των αερολεσχών με τον σύνδεσμο χειριστών ελαφρών αεροσκαφών γίνεται προσπάθεια να υποβληθούν στο υπουργείο οικονομικών συγκεκριμένες προτάσεις για την μείωση της φορολογίας των καυσίμων. Το κράτος τα αποκομίζει περισσότερα έσοδα με έμμεσο τρόπο, αν μειωθεί η τιμή των καυσίμων, λόγω του ότι θα αυξηθεί ο αριθμός πτητικών ωρών δημιουργώντας μια ανάπτυξη μορφής ντόμινο σε διάφορους τομείς.

Ακριβότερα, τα αεροπορικά εισιτήρια από τις αρχές του 2006 καθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθεί την επιβολή περιβαλλοντικού φόρου² από και προς όλα τα αεροδρόμια της Ευρώπης. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις ένα αεροπορικό εισιτήριο μετ' επιστροφής θα ακριβύνει μέχρι και 9 ευρώ.

² πηγή : Γερμανικό περιοδικό Focus

Κεφάλαιο 5

Τουρισμός Και Αερομεταφορές

Τουρισμός Και Αερομεταφορές Μια Σχέση Με Στρατηγική Σημασία Για Την Ελλάδα

Η στενή σχέση ανάμεσα στον τουρισμό και τις αερομεταφορές μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτή από ένα και μόνο στοιχείο: Το 70% περίπου των ξένων τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας φθάνουν αεροπορικώς, είτε με προγραμματισμένες είτε με ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ). Αναπόφευκτα, το τελικό ποσό που θα κληθεί να πληρώσει ο ξένος τουρίστας που θα επιλέξει να κάνει τις διακοπές του στη χώρα μας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κόστος της αερομεταφοράς που - συγκριτικά με άλλες ανταγωνίστριες χώρες- είναι υψηλότερο. Παράλληλα, η πρώτη και η τελευταία εικόνα που συγκρατούν οι ξένοι που επισκέπτονται την Ελλάδα σχετίζεται με το σύστημα αερομεταφοράς: τα αεροδρόμια (με τις εξυπηρετήσεις που προσφέρουν), ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (στον οποίο σε μεγάλο βαθμό οφείλονται οι καθυστερήσεις) καθώς και με την ασφάλεια (κυρίως αναφερόμαστε στα αεροδρόμια).

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα (23 Ιανουαρίου) σε ημερίδα με θέμα «Τουρισμός και Αερομεταφορές» που οργάνωσε ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), στη χώρα μας δραστηριοποιούνται σήμερα εμπορικά 96 αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες πραγματοποιούν συνολικό τζίρο περίπου 140 δισ. δρχ. Από το σύνολο των εταιριών, οι 49 πραγματοποιούν δρομολογημένες (τακτικές) πτήσεις, ενώ οι 47 από αυτές δεν πετάνε καθόλου από και προς την Ελλάδα, διατηρώντας μόνο γραφεία τα οποία έχουν σημαντική παρουσία στην αγορά. Η εξήγηση για το γεγονός ότι διατηρούν γραφεία στη χώρα μας (που διεκπεραιώνουν σημαντικό μέρος της επιβατικής κίνησης) και προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων, βρίσκεται στη ναυτιλία μας. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι περισσότερο από το 58% του τζίρου των εταιριών οφείλεται στις μετακινήσεις πληρωμάτων της ελληνικής ναυτιλίας. Οι εταιρίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς την Ελλάδα, μεταφέρουν συνολικά το 1/3 των ξένων τουριστών, ενώ τη μερίδα του λέοντος της αερομεταφοράς των τουριστών καρπώνονται οι διάφοροι ελεύθεροι αερομεταφορείς που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ).

Το μερίδιο της συνολικής αγοράς από και προς την Ελλάδα κατέχουν οι πτήσεις τσάρτερ. Ο λόγος που οι εταιρίες αυτές κυριαρχούν, έχει να κάνει με τη δικαιολογημένη επιθυμία των τουριστών να ταξιδεύουν στον προορισμό διακοπών με απευθείας πτήσεις. Επιπλέον, το κόστος για τους tour operators (οργανωτές ταξιδιών) μειώνεται σημαντικά αφήνοντάς τους μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους ενώ τους δίνει τη δυνατότητα να μειώνουν σημαντικά την τιμή των πακέτων (αεροπορικό εισιτήριο + κατάλυμα) που προσφέρουν στους πελάτες τους, καθιστώντας τα ελκυστικότερα. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο, το σύνολο των

αφίξεων με πτήσεις τσάρτερ είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των τακτικών πτήσεων.

Αντιθέτως, κύμα φυγής των ξένων εταιριών παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια. Οι ξένες αεροπορικές εταιρίες φαίνεται πως επιλέγουν μια άλλου είδους σχέση με τη χώρα μας. Από τη μια πλευρά πολλές από αυτές διακόπτουν τις πτήσεις τους προς την Ελλάδα ενώ παράλληλα εξακολουθούν να προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων προσπαθώντας να εκμεταλλευθούν, κυρίως, τις μετακινήσεις των ναυτικών μας. Χαρακτηριστικές, μεταξύ άλλων, περιπτώσεις αυτού του είδους είναι η αυστραλιανή Qantas, η ιαπωνική JAL, η United Airlines, Air Canada, Kenya Airways, South African Airways, Philippine Airlines, η Garuda της Ινδονησίας, η Finnair, η σαουδαραβική Saudia, η BIMAN του Μπαγκλαντές, η περσική Iran Air, η Air India κλπ. Αν και η πληρότητα των ξένων εταιριών πλησίαζε το 75%, η βιωσιμότητα των γραμμών κρίθηκε αμφίβολη από τις διοικήσεις των εταιριών. Οι λόγοι που «διώχνουν» τις ξένες εταιρίες θα πρέπει να αναζητηθούν στα οικονομικά προβλήματα των εταιριών εξαιτίας του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού (μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών) που οδήγησε σε μείωση των ναύλων και του λειτουργικού κόστους τους. Οι αλλαγές αυτές, όμως, δεν άγγιξαν τη (μικρή έτσι κι αλλιώς) αγορά της χώρας μας. Έτσι, οι εταιρίες είχαν να αντιμετωπίσουν στη χώρα μας υψηλό κόστος εξαιτίας των τελών των επίγειων εξυπηρετήσεων (handling) αλλά (σύμφωνα με τον κ. Θωμά Τσοβίλη, αντιπρόεδρο του ομίλου Goldair που αντιπροσωπεύει πολλές ξένες αεροπορικές εταιρίες στη χώρα μας) και των σχετικά υψηλών μισθολογικών τους συμβάσεων, κατάλοιπο των παλαιών καλών ημερών των αεροπορικών εταιριών στη χώρα μας. Σ' αυτά θα πρέπει να προσθέσει κανείς τις απεργιακές κινητοποιήσεις, τις καθυστερήσεις αλλά και την ταλαιπωρία των επιβατών από τις πτήσεις με υποχρεωτικούς ενδιάμεσους σταθμούς. Χαρακτηριστικοί από αυτή την άποψη είναι οι λόγοι της αποχώρησης της αμερικανικής United Airlines. Σύμφωνα με τον κ. Ντ. Φραντζεσκάκη, πρόεδρο του ελληνικού παραρτήματος της Ένωσης Αμερικανικών Ταξιδιωτικών Γραφείων (ASTA Hellas), στα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε η εταιρία ήρθαν να προστεθούν οι επαναλαμβανόμενες απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων στα ελληνικά αεροδρόμια κατά το 1993. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η πτήση της United Airlines που προερχόταν από το Παρίσι υποχρεωνόταν να πηγαίνει στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης (αντί να πετά απευθείας προς Αθήνα) και να περιμένει εκεί επί 6-7 ώρες έως ότου της δοθεί η άδεια να συνεχίσει για το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Έτσι, η αεροπορική εταιρία είχε να αντιμετωπίσει αφενός τις διαμαρτυρίες των αμερικανών τουριστών για τη μεγάλη ταλαιπωρία και αφετέρου τις απαιτήσεις τους για οικονομικές αποζημιώσεις καθώς οι καθυστερήσεις γίνονταν αιτία να χάνουν τις κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά που είχαν κλείσει αρκετούς μήνες νωρίτερα. Αποτέλεσμα; Η αμερικανική εταιρία προχώρησε στη σύναψη μιας συμφωνίας code-sharing (κοινού κωδικού πτήσεων) με τη Lufthansa και στη συνέχεια διέκοψε τις πτήσεις της προς τη χώρα μας. Το φαινόμενο τείνει να λάβει άκρως ανησυχητικές διαστάσεις αν συνυπολογίσει κανείς και τις παραδοσιακές γραμμές που έχουν καταργηθεί το τελευταίο διάστημα. Ενδεικτικά αναφέρουμε την κατάργηση του δρομολογίου Ερεβάν-Θεσσαλονίκη της αρμενικής Armenian Airlines.

Αλλαγή των δεδομένων στις αερομεταφορές επέφερε η σχέση του ελληνικού κράτους με τις ξένες αεροπορικές εταιρίες ήταν ο προστατευτισμός του έναντι του εθνικού μας αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όμως, η πολιτική αυτή φαίνεται πως είχε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που προσδοκούσαν οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες του υπουργείου Μεταφορών. Ο προστατευτισμός έβλαψε σημαντικά την Ο.Α καθώς δεν της επέτρεψε να αναπτυχθεί σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, ευνουχίζοντας στην πράξη τον όποιο δυναμισμό της. Ουσιαστικά, όμως, έβλαψε τον τουρισμό μας καθώς στέρησε την απευθείας αεροπορική σύνδεση πολλών τουριστικών πόλεων της χώρας μας με τις κύριες τουριστικές αγορές (Μ. Βρετανία, Γερμανία, Γαλλία, Σκανδιναβία, Αμερική, Ιαπωνία), ζημιώνοντας παράλληλα την εθνική μας οικονομία. Το τοπίο, όμως, αλλάζει, καθώς από την 1-4-97 άρχισε η τρίτη και τελευταία φάση της «απελευθέρωσης των ουρανών» στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός θα σημάνει αλλαγές σε μια σειρά θέματα, όπως:

- ο ελεύθερος καθορισμός των ναύλων
- η ελεύθερη εκτέλεση των πτήσεων σε οποιαδήποτε πόλη της Ε.Ε
- η δυνατότητα μιας ξένης αεροπορικής εταιρίας να εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια στο έδαφος μιας άλλης χώρας (η χώρα μας ζήτησε και πέτυχε την εξαίρεση των ελληνικών νησιών μέχρι το 2003 με δυνατότητα παράτασης της εξαίρεσης).
- εξομοιώνονται οι εταιρίες που εκτελούν κανονικά (προγραμματισμένα) δρομολόγια με τις εταιρίες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι μια εταιρία τσάρτερ θα μπορεί να γεμίζει τις άδειες θέσεις της στην επιστροφή, παίρνοντας επιβάτες από οποιοδήποτε προορισμό προσφέροντας πολύ χαμηλούς ναύλους. Εννοείται ότι οι εταιρίες τσάρτερ δεν μπορούν να κάνουν κάτι τέτοιο στα ελληνικά νησιά καθώς αυτά εξαιρούνται της απελευθέρωσης, καθιερώνοντας μ' αυτό τον τρόπο ένα σημαντικό αντικίνητρο γι' αυτές να πετάξουν στη χώρα μας.
- η ανεμπόδιστη δημιουργία νέων αεροπορικών εταιριών και η απελευθέρωση των επίγειων εξυπηρετήσεων (handling) των αεροδρομίων που είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που ανεβάζουν το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιριών. Τα νέα δεδομένα οδηγούν αναπόφευκτα στην αλλαγή του τοπίου ενώ παράλληλα παρουσιάζονται ως χρυσή ευκαιρία για την επανεξέταση της μέχρι σήμερα ακολουθούμενης πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών.

Σήμερα αναδεικνύεται σε προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας η αλλαγή αυτής της πολιτικής και ο επανασχεδιασμός της με γνώμονα την εξυπηρέτηση του ελληνικού τουρισμού και της εθνικής οικονομίας. Η χώρα μας είναι απαραίτητο να επιδιώξει την απευθείας αεροπορική της σύνδεση τόσο με τις αναπτυσσόμενες χώρες της ανατολικής Ευρώπης όσο και με τις νέες δυναμικές οικονομίες της νοτιοανατολικής Ασίας. Ιδιαίτερα η περίπτωση των χωρών του Ειρηνικού θα πρέπει να ιδωθεί υπό το φως του δεδομένου ότι πρόκειται για την πλέον δυναμικά αναπτυσσόμενη περιοχή του πλανήτη μας και δυνητικά αποτελεί μια ανερχόμενη αγορά για τον τουρισμό μας.

Μια νέα πολιτική στον τομέα των αερομεταφορών οφείλει (σταθμίζοντας τα οφέλη για τον τουρισμό και την εθνική οικονομία γενικότερα) να διαμορφώσει ένα

ρεαλιστικό και ευέλικτο πλαίσιο με στόχο την προσέλκυση ξένων εταιριών, ιδιαίτερα από αγορές όπως αυτές του Ειρηνικού.

Έτσι θα πρέπει:

1. Να δοθεί (επιλεκτικά σε πρώτη φάση) η δυνατότητα σε αεροπορικές εταιρίες να εκτελούν πτήσεις σε προορισμούς στο εσωτερικό της χώρας μας -εκτός της Αθήνας- χωρίς να τίθενται περιορισμοί και δεσμεύσεις όμοιοι με αυτούς του παρελθόντος που αποδεδειγμένα ζημίωσαν τη χώρα ποικιλοτρόπως. Είναι χαρακτηριστικά δύο παραδείγματα που ανέφερε στα πλαίσια της ημερίδας του ΣΕΤΕ ο κ. Θ. Τσοβίλης: Εταιρεία της Κεντρικής Ευρώπης που εκτελούσε δρομολογημένες πτήσεις προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενημερώθηκε ξαφνικά ότι οι πτήσεις της προς Θεσσαλονίκη διακόπτονται με την αιτιολογία του αθέμιτου ανταγωνισμού προς τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Πού βρίσκεται το κωμικοτραγικό της υπόθεσης; Μα στο γεγονός ότι η Ολυμπιακή ΔΕΝ εκτελεί πτήσεις προς τη χώρα αυτή! Η συνέχεια είναι ενδεικτική της «νεοελληνικής» αλλά και κρατικοδίαιτης «κουτοπονηριάς»: ύστερα από παρέμβαση τουριστικών επιχειρηματιών της Β. Ελλάδας η Ολυμπιακή «υπαναχώρησε» υπογράφοντας συμφωνία με την εν λόγω εταιρία με την οποία την υποχρέωνε να καταβάλει στην Ολυμπιακή έναν... «κεφαλικό φόρο», ένα ορισμένο ποσό χρημάτων δηλαδή για κάθε επιβάτη που μετέφερε! Σημειώνεται ότι το καθεστώς αυτό ισχύει ακόμα και σήμερα και αποτελεί σημαντικό αντικίνητρο καθώς από τη μια πλευρά αυξάνει το κόστος πτήσης της ξένης εταιρίας, αφετέρου επιβαρύνει τον ξένο τουρίστα στον οποίο η εταιρία θα μετακυλήσει το επιπλέον κόστος, δημιουργώντας του αντικίνητρο να προτιμήσει τη χώρα μας. Σύμφωνα πάντα με τον κ. Τσοβίλη, άλλη αεροπορική εταιρία από τον ίδιο γεωγραφικό χώρο ζήτησε από την ΥΠΑ να εκτελέσει έκτακτη πτήση το τριήμερο της 28ης Οκτωβρίου μεταφέροντας ξένους τουρίστες στη Θεσσαλονίκη με χαμηλό ναύλο, παίρνοντας στην επιστροφή Έλληνες τουρίστες για την πρωτεύουσα της χώρας της. Παρά το γεγονός ότι η Ολυμπιακή ΔΕΝ πραγματοποιεί πτήσεις προς τη χώρα αυτή, η απάντηση ήταν αρνητική με τη δικαιολογία ότι τέτοιες πτήσεις δεν προβλέπονται από τη διμερή αεροπορική συμφωνία. Τελικά η έγκριση δόθηκε την τελευταία στιγμή έπειτα από προσπάθειες τουριστικών επιχειρηματιών της Β. Ελλάδας.
2. Να καταργηθούν οι περιορισμοί μεταφοράς επιβατών της λεγόμενης «έκτης ελευθερίας». Δηλαδή, να μπορούν αυτές οι εταιρίες να μεταφέρουν επιβάτες από την Ελλάδα προς τρίτες χώρες μέσω των χωρών τους. Πρακτικά αυτό σημαίνει πως μια εταιρία της Κ. Ευρώπης (μη μέλους της Ε.Ε.) θα μπορεί να μεταφέρει στη χώρα μας τουρίστες και από τη Σκανδιναβία ή τη Γαλλία. Αντίστοιχα μια εταιρία της Μ. Ανατολής θα μπορεί να μεταφέρει στη χώρα μας τουρίστες μέσω της χώρας της από και προς την Άπω Ανατολή. Με αυτό τον τρόπο προσελκύεται σημαντική μερίδα νέων πελατών για τον τουρισμό μας καθώς οι εταιρίες αυτές έχουν ιδιαίτερα χαμηλό λειτουργικό κόστος και συνεπώς προσφέρουν ιδιαίτερα ελκυστικούς ναύλους.
3. Να καταργηθούν οι περιορισμοί του δικαιώματος διακοπής ταξιδιών (τα λεγόμενα stop-over traffic rights). Και πάλι ο κ. Θ. Τσοβίλης αναφέρει δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα. Στο πρώτο, ασιατικός αερομεταφορέας που

εκτελεί πτήσεις στην Αθήνα ενώ έχει προεκτείνει το δίκτυό του στη Ρώμη και τη Ζυρίχη, ζήτησε από την ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) την άδεια να μεταφέρει ιάπωνες τουρίστες προς τη Ρώμη και τη Ζυρίχη δίνοντάς τους τη δυνατότητα να παραμείνουν λίγες μέρες στην Αθήνα. Οι τουρίστες θα συνέχιζαν το ταξίδι τους με την επόμενη πτήση της εταιρίας. Παρόλα αυτά, η απάντηση ήταν αρνητική παρά το γεγονός ότι τότε ο Ο.Α. δεν πετούσε στο Τόκιο. Μια άλλη ασιατική εταιρία στάθηκε πιο τυχερή. Ζήτησε να καθιερώσει πτήσεις από τη Ν. Υόρκη στο Ν. Δελχί με ενδιάμεσο σταθμό την Αθήνα, δίνοντας παράλληλα στους επιβάτες της τη δυνατότητα να παραμείνουν λίγες μέρες στη χώρα μας. Η απάντηση (έπειτα από πολλές προσπάθειες τουριστικών παραγόντων) ήταν θετική αλλά τότε ξύπνησε ο... πατριωτισμός των εφημερίδων, οι οποίες παρουσίασαν το γεγονός σαν ξεπούλημα της Ολυμπιακής σε ξένα συμφέροντα...

Το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζουν αυτή τη αυτή την περίοδο οι ξένες αεροπορικές εταιρίες στη χώρα μας είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος. Το κόστος αυτό καθορίζεται τόσο από τα τέλη προσγείωσης και παραμονής των αεροσκαφών (τα οποία θεωρούνται χαμηλά) όσο και από τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης (handling) τα οποία είναι ιδιαίτερα υψηλά κατατάσσοντας τα αεροδρόμιά μας μεταξύ των ακριβότερων στην Ευρώπη. Αποτελεί κοινό μυστικό ότι το κόστος του handling γίνεται ακόμη μεγαλύτερο για τις εταιρίες καθώς υποχρεώνονται να ξοδέψουν επιπλέον χρήματα για τη βελτίωση των (κατά γενική ομολογία) χαμηλής ποιότητας προσφερόμενων υπηρεσιών στα ελληνικά αεροδρόμια. Αυτό, γιατί μέχρι σήμερα το handling αποτελεί μονοπώλιο της Ολυμπιακής. Η σταδιακή απελευθέρωση όμως της επίγειας εξυπηρέτησης από τον επόμενο χρόνο αναμένεται να μειώσει σημαντικά το κόστος των συγκεκριμένων τελών.

Είναι, ίσως, ελάχιστα πιστευτό αλλά το τμήμα του συστήματος αερομεταφοράς της χώρας μας στο οποίο φαίνεται πως σημειώνονται σημαντικές βελτιώσεις είναι αυτό που αφορά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας. Ήδη, από την περσινή τουριστική περίοδο τα δείγματα ήταν θετικά, και φέτος αναμένεται πως οι υπηρεσίες θα είναι σημαντικά αναβαθμισμένες με τη σταδιακή ένταξη σε υπηρεσία του νέου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Θα πρέπει, πάντως, να σημειώσουμε ότι πλέον η κίνηση των αεροσκαφών σε ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμίζεται από το Eurocontrol στις Βρυξέλλες (συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πτήσεων). Πάντως, οι όποιες καθυστερήσεις των μηνών του καλοκαιριού γίνονται σχεδόν πάντα αιτία να εξαπολυθούν δυσφημιστικές εκστρατείες εναντίον του τουρισμού της χώρας μας. Δυσφημιστικές εκστρατείες που τις περισσότερες φορές είναι αδικαιολόγητες και σχεδόν πάντα υποκρύπτουν και τις επιδιώξεις των μεγάλων ξένων tour operators να εκμεταλλευθούν το γεγονός εκβιάζοντας για μείωση των τιμών των καταλυμάτων. Θα πρέπει πάντως να έχει κανείς υπόψη του ότι οι όποιες καθυστερήσεις σχετίζονται με την παθολογία του αεροδρομίου του Ελληνικού (μικρή χωρητικότητα, ένας διάδρομος από / προσγείωσης) καθώς και με τις σημαντικές ελλείψεις των άλλων αεροδρομίων της χώρας. Μέρος των καθυστερήσεων επίσης δικαιολογείται από το γεγονός ότι το Eurocontrol έχει την ευθύνη μόνο για τις πτήσεις των αεροσκαφών που πετούν με τη χρήση οργάνων (IFR). Όσα πετούν VFR

θεωρούνται επιπλέον αεροπορική κίνηση που επιβαρύνει περαιτέρω τη βεβαρημένη κίνηση του Ελληνικού. Φυσικά, το πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπιστεί δραστικά με τη λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων το 2001.

Ο εθνικός μας αερομεταφορέας δέχεται πολλά από τα πυρά των επιχειρηματιών της τουριστικής βιομηχανίας. Έγινε μήτρα σκανδάλων, προστατεύθηκε σκανδαλωδώς από τις εκάστοτε κυβερνήσεις έναντι των ξένων εταιριών και τελικά αποδείχθηκε ότι απολάμβανε μιας υψηλής προστασίας που ζημίωσε την ίδια, τον τουρισμό αλλά και την εθνική οικονομία γενικότερα. Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε στην ημερίδα του ΣΕΤΕ «Τουρισμός και αερομεταφορές» ο Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος της εταιρίας, κ. Ιορδάνης Καρατζάς, η εταιρία εμφάνισε κέρδη 9,9 δισ. δρχ. το 1995, ύστερα από 19 ολόκληρα χρόνια, ως αποτέλεσμα του προγράμματος εξυγίανσης. Από τους 18.800.000 επιβάτες που μετακινήθηκαν από και προς τη χώρα μας σε όλη τη διάρκεια του 1995, η Ο.Α. μετέφερε 2.600.000 επιβάτες κερδίζοντας ένα μερίδιο αγοράς της τάξεως του 13,8%. Σύμφωνα με τον κ. Καρατζά το 33% του συνόλου των επιβατών μετακινούνται από και προς τη χώρα μας με τακτικές αεροπορικές εταιρίες (scheduled) και το υπόλοιπο 67% με εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων (τσάρτερ). Παράλληλα, η συντριπτική πλειοψηφία (95%) των επιβατών ταξιδεύουν με σκοπό τον τουρισμό ενώ μόλις το 5% από αυτούς πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια. Μια σύντομη «ακτινογραφία» της Ο.Α. σήμερα, σύμφωνα πάντα με τον πρόεδρό της, μας αποκαλύπτει πως: μεταφέρει το 13,8% του συνόλου των επιβατών των διεθνών επιβατών και το 11,7% όσων έρχονται στη χώρα μας για τουρισμό, υποστηρίζει εξ ολοκλήρου ή μερικώς την προσέγγιση 110 περίπου αεροπορικών εταιριών και 18,8 εκ. επιβατών μέσω της υποδομής επίγειας εξυπηρέτησης (handling) που διαθέτει σε 35 αεροδρόμια της χώρας. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Ο.Α. μετέφερε το 1995 3.618.000 επιβάτες με πτήσεις εσωτερικού. Παράλληλα, η Ο.Α. έχει να παρουσιάσει μια σημαντική παρουσία στο χώρο των Βαλκανίων και της ανατολικής Ευρώπης. Ήδη από τις 6 Νοεμβρίου λειτουργεί η γραμμή Αθήνα-Βουκουρέστι (6φορές/εβδομάδα) και Θεσσαλονίκη- Βουκουρέστι (3 φορές/εβδομάδα) ενώ από το Σεπτέμβρη του '94 λειτουργεί η γραμμή Αθήνα-Σόφια (3 φορές/εβδομάδα). Η σύνδεση με την Αλβανία ξεκίνησε το 1978 και περιλαμβάνει τις γραμμές Αθήνα-Τίρανα (3φορές/εβδομάδα), Θεσσαλονίκη -Τίρανα (1 φορά/εβδομάδα) και Ιωάννινα-Τίρανα (1 φορά/εβδομάδα). Προς Ρωσία ξεκίνησε ήδη η γραμμή Αθήνα-Μόσχα (3 φορές/εβδομάδα) ενώ από τον Ιούνιο του '97 αρχίζει η λειτουργία των γραμμών Αθήνα-Βουδαπέστη (6 φορές/εβδομάδα) και Θεσσαλονίκη-Βουδαπέστη (2φορές/εβδομάδα). Επιπλέον, στο τριετές πρόγραμμα διείσδυσης της Ο.Α. σε νέες αγορές προβλέπεται: Ανατολική Ευρώπη: Μέχρι το 2000 σχεδιάζεται να λειτουργήσουν οι γραμμές Αθήνα-Πράγα, Θεσσαλονίκη -Πράγα, Αθήνα-Κρασνοντάρ και Αθήνα-Σεβαστούπολη. Μέση Ανατολή: έναρξη της γραμμής Αθήνα-Τεχεράνη μέχρι το έτος 2000. Ασία: ενισχύεται η παρουσία στην περιοχή με την δημιουργία από αυτόν τον μήνα (Μάιος '97) της επιπλέον γραμμής Αθήνα-Ντουμπάι (non-stop)-Μπανγκόκ (2φορές/εβδομάδα).

Ο Ρόλος Των Εναέριων Μεταφορών Στην Ανάπτυξη Του Τουρισμού Και Της Οικονομίας

Για πολλές χώρες – ιδιαίτερα αναπτυσσόμενες – το τουριστικό εισόδημα συμμετέχει καθοριστικά στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π.. Στη χώρα μας η τουριστική βιομηχανία διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., σε τέτοιο βαθμό, που η πορεία της να επιδρά σοβαρά στο βιοτικό επίπεδο όλων των Ελλήνων.

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της μεταφοράς – μετακίνησης και άρα οι παράγοντες που σε συνδυασμό με το επίπεδο ικανοποίησης των συγκεκριμένων κάθε φορά αναγκών θα επηρεάσουν το μετακινούμενο στην επιλογή μέσου μεταφοράς. Έτσι το εναέριο μέσο μεταφοράς το επιλέγουν με τα ακόλουθα στοιχεία :(πίνακας 1)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ασφάλεια	(Safety)
Ταχύτητα	(Speed)
Δομή δικτύου	(Network structure)
Κανονικότητα	(Regularity)
Ακρίβεια	(Punctuality)
Άνεση	(Comfort ability)
Εξυπηρέτηση	(Service)
Κόστος	(Cost)
Πηγή :Σελ 199 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση	

Στον ακόλουθο πίνακα φαίνεται διαχρονικά η ποσοστιαία συμβολή του αεροπορικού μέσου στη διακίνηση επιβατών στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας από και προς το εξωτερικό. Όπως φαίνεται στο πίνακά 2 ο όγκος των διακινούμενων τουριστών χρησιμοποιεί ολοένα και ποιο πολύ το αεροπλάνο για τις μετακινήσεις του από και προς την Ελλάδα. Η συντριπτική πλειοψηφία (πάνω από 90%) των προερχόμενων από την Ευρώπη τουριστών που σήμερα αποτελούν τα τρία τέταρτα του συνόλου των τουριστών της χώρας μας επιλέγουν ως μέσο μετακίνησης τους το αεροσκάφος. Στον πίνακα 5 εμφανίζεται η συμμετοχή των εισερχόμενων τουριστών στη χώρα μας από το 1981 μέχρι το 1994.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΕΤΟΣ	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
1981	68,9%
1982	70,4%
1983	73,3%
1984	73,8%
1985	73,8%
1986	74,2%
1987	72,8%
1988	70,1%
1989	70%
1990	71%
1991	71,8%
1992	78,3%
1993	79,6%
1994	82,6%

Πηγή :Σελ 201 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση

Με κριτήριο την τακτικότητα τους, οι πτήσεις στην αεροπορική βιομηχανία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες. Στις τακτικές η προγραμματισμένες (scheduled) και τις έκτακτες (charters). Η ύπαρξη των πτήσεων charter στηρίζεται στην έντονη διαφοροποίηση του κόστους λειτουργίας τους (κατά πολύ χαμηλότερο στις charter εταιρίες).

Οι έρευνες αποδεικνύουν ότι οι πτήσεις charter χρησιμοποιούν το σύνολο σχεδόν αυτών που αγόρασαν τουριστικά πακέτα ιδιαίτερα των προερχόμενων από τη Ευρωπαϊκή Ένωση και περισσότεροι από το 55% των τουριστών που χρησιμοποιούν αεροσκάφος (πίνακας 5).

Η συμμετοχή της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις πτήσεις charter είναι σχεδόν ανύπαρκτη, παρά την πρόσφατη (1994) δημιουργία θυγατρικής (Μακεδονικές Αερογραμμές) με στόχο την απόκτηση μεριδίου στην αγορά των charter. Η Ολυμπιακή κατηγορείται⁵ ότι με τη

αμέλεια –επιεικέστατος χαρακτηρισμός- που επιδεικνύει στον τομέα αυτόν, αφήνει ελεύθερο το πεδίο και δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για την είσοδο ιδιωτικών επιχειρήσεων στην αγορά των πτήσεων charter.

Η ευρύτατη άνω του 80% χρήση του αεροσκάφους από τον τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας σημαίνει ότι στη ποιότητα του τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται και η ποιότητα της εξυπηρέτησης τους στα ελληνικά αεροδρόμια. Στη ποιότητα της εξυπηρέτησης συμμετέχει τόσο η κατάσταση των αεροδρομίων – ευρύχωροι ή μη χώροι υποδοχής, δυνατότητες εύκολης ή μη προσπέλασης μέσα στο αεροδρόμιο και έξω από αυτό, καθαριότητα μέσα και έξω από αυτό κ.λ.π. – καθώς και η παρεχόμενη επίγεια εξυπηρέτηση σε επιβάτες και αεροσκάφη.

Τα σχόλια δεν είναι καθόλου κολακευτικά από τους τουρίστες, tour operators αλλά και των άλλων επιβατών γενικότερα, αναφορικά τόσο με τη κατάσταση των αεροδρομίων (υπεύθυνη η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) όσο και με την ποιότητα της επίγεια εξυπηρέτησης (ground handling) επιβατών και αεροσκαφών, που στα περιφερειακά αεροδρόμια παρέχεται σχεδόν αποκλειστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία.

⁵ Πηγή Χ. Σταμούλη, Προέδρου της ΕΧΠΙΑ (πιλότων της ΟΑ), Μακεδονικές Αερογραμμές ή Olympic Macedonian Charters, Αιθέρες 7/95 (Μηνιαία Εφημερίδα της Ομοσπονδίας Σωματείων Πολιτικής Αεροπορίας).

ΠΟΣΟΣΤΟ % ΤΩΝ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΠΟ :

ΕΤΗ	Από Με α/φος	Ε.Ε % στο σύνολο	Λοιπή Ευρώπη Με α/φος	% στο σύνολο	Σύνολο Ευρώπης Με α/φος	% στο σύνολο
1981	58,4	36,7	21,0	13,2	79,4	50,0
1982	59,3	38,5	21,3	13,9	80,6	52,4
1983	57,7	38,5	20,1	13,4	77,9	51,9
1984	58,8	39,9	19,5	13,2	78,4	53,1
1985	61,5	42,4	19,7	13,6	81,2	56,0
1986	63,8	42,2	20,1	13,3	83,8	55,5
1987	66,0	44,7	18,3	12,4	84,4	57,1
1988	68,4	45,5	18,3	12,2	86,6	57,7
1989	69,0	45,7	18,2	12,1	87,2	57,8
1990	72,3	49,0	16,8	11,4	89,2	60,4
1991	73,9	51,6	17,6	12,3	91,5	63,9
1992	74,9	56,1	16,0	12,0	90,9	68,1
1993	77,0	58,3	14,6	11,0	91,6	69,3
1994	77,1	36,7	15,5	12,8	92,6	76,5

Πηγή :Σελ 204 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ :

- Εκσυγχρονισμός των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στον ελληνικό εναέριο, χώρο, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλέστερη δυνατή διακίνηση των αεροσκαφών.
- Εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων. Εφοδιασμός των αεροδρομίων με :
α) σύγχρονα συστήματα αεροπλοήγησης για την ασφαλή λειτουργία τους και τις νυχτερινές ώρες.
β) σύγχρονο εξοπλισμό για τη ταχεία και ασφαλή εξυπηρέτηση επιβατών και αεροσκαφών.
- Σχεδιασμός και ανασχεδιασμός τους ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη και ταχεία προσπέλαση εξωτερικά αλλά και εσωτερικά.
- Αναβάθμιση του επιπέδου καθαριότητας των αεροδρομίων.
- Στελέχωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας με άρτια εκπαιδευόμενο και κατά το δυνατόν έμπειρο εργατικό δυναμικό που, κυρίως θα επαρκεί αριθμητικά για να καλύψει τη ζήτηση για επίγεια εξυπηρέτηση επιβατών και αεροσκαφών.
- Δυναμική είσοδο της Ο.Α. στον κλάδο των πτήσεων charter και διεκδίκηση μεριδίου της αγοράς.
- Εκπόνηση από τον Ε.Ο.Τ. μακροπρόθεσμου προγράμματος ανάπτυξης του χειμερινού τουρισμού. Αυτό το είδος τουρισμού διευρύνει την τουριστική περίοδο υπερβαίνοντας την υφιστάμενη έντονη

εποχικότητα. Πέρα από τα οφέλη που θα προκύψουν στην Εθνική

Οικονομία, βοηθά στη βιωσιμότητα μιας σοβαρής ελληνικής επιχείρησης πτήσεων charter, αφού δίνει την δυνατότητα κατανομής του σταθερού της κόστους σε μεγαλύτερης διάρκειας παραγωγική απασχόληση των συντελεστών.

Κεφάλαιο 6

Η Συμβολή Της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας Στην Τουριστική Ανάπτυξη Των Ελληνικών Νησιών

Η πλειοψηφία των εισερχόμενων και εξερχόμενων τουριστών στα Ελληνικά νησιά έρχονται με πτήσεις Charter. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι η αεροπορική βιομηχανία επιδρά σημαντικά στην τουριστική μεταφορά ξένων στα Ελληνικά νησιά.

Σχεδόν όλες οι αυτές οι πτήσεις δεν παρέχονται από ελληνικές αεροπορικές εταιρείες.

Το προαναφερθέν εξηγεί γιατί η συμμετοχή της Ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας - τουριστικές υπηρεσίες ενισχύονται από τα Ελληνικά νησιά. Η αδυναμία της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στα αεροδρόμια, συγκρινόμενα με το τελικό τουριστικό προϊόν στα Ελληνικά νησιά είναι ότι αυτή η ποιότητα είναι πρώτη και τελευταία η εντύπωση που δημιουργείται από τους τουρίστες.

Η συμβολή της αεροπορικής βιομηχανίας στην τουριστική ανάπτυξη των Ελληνικών νησιών δεν είναι μόνο ποσοτική αλλά επίσης ποιοτική επειδή η ύπαρξη αεροδρομίου σε ένα νησί :

- Προσανατολίζει την τουριστική ανάπτυξη του νησιού καθώς και σε ένα βέβαιο τουριστικό προϊόν.
- Καλλιεργεί το μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης.
- Επηρεάζει τον αριθμό του πληθυσμού.
- Αναγκάζει την μετατροπή των παραπάνω και της υποδομής των τοπικών κοινωνιών.

Ο σκοπός που δείχνει η επιστημονική ανακοίνωση είναι η ευκρίνεια της ποιότητας του επιπέδου υπηρεσιών ενισχυμένα από τα Ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια και έχουν σαν αντίκτυπο την τουριστική ανάπτυξη των Ελληνικών νησιών.

Συνοπτική θεωρητική προσέγγιση

Από εκατοντάδες νησιά της ελληνικής θάλασσας 28 από αυτά έχουν αεροδρόμια. Σχεδόν τα μισά από αυτά είναι διεθνή. Η κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το μοντέλο που εφαρμόζεται ειδικά για την τοπική τουριστική ανάπτυξη των νησιών κατά την διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων δεκαετιών είναι η αιτία των διεθνών αεροδρομίων. Σχεδόν το 85% των εισερχόμενων και εξερχόμενων διεθνών τουριστών από τα ελληνικά νησιά χρησιμοποιούν τα διεθνή αεροδρόμια και συγκεκριμένα τις πτήσεις τσάρτερ. Όλες οι πτήσεις τσάρτερ όπως προαναφέραμε παραπάνω δεν παρέχονται από ελληνικούς αερομεταφορείς. Αυτός είναι και ο λόγος γιατί το προϊόν δεν ενισχύετε και το αεροπλάνο δεν περιλαμβάνετε στο τουριστικό προϊόν το οποίο προσφέρεται από τα ελληνικά νησιά.

Ελληνική πραγματικότητα

Η κυριότητα των αεροπλάνων στην μεταφορά εισερχόμενων τουριστών στα ελληνικά νησιά γίνεται εξαιτίας :

- Της γεωγραφικής υποδομής μεταξύ της Ευρώπης, η προέλευση του 76% από το σύνολο των εισερχόμενων τουριστών και των ελληνικών νησιών είναι αδύνατο να χρησιμοποιηθεί από άλλα γρήγορα μεταφορικά μέσα.
- Της στιγμή που χρειάζεται επισιτήριο μετ' επιστροφής και με την μεταφορά αυτοκινήτου, η λεωφορείου η και πλοίου από Ιταλία και από Πειραιά σε νησιά είναι περίπου έξι ημέρες για τους τουρίστες από Ευρώπη.
- Οι πολιτικές περιστάσεις οι οποίες γίνονται στην πορεία δια μέσου της Γιουγκοσλαβίας είναι απίθανο, καθώς αυτή η πορεία θα μειωθεί για την μεταφορά κατά 25%
- Το κόστος των τσάρτερ πτήσεων μετ' επιστροφής είναι σημαντικά λιγότερο από το κόστος έξι ημερών με αυτοκίνητο. Πολύ εντυπωσιακό είναι ότι το κόστος για έξι μέρες με λεωφορείο συμπεριλαμβανομένου επισιτήρια, φαγητό, ξενοδοχείο και άλλα έξοδα ανά άτομο είναι ίσο με την τιμή ενός πακέτου με δεκάμιση διαμονή σε ένα ελληνικό νησί περιλαμβανομένου και τα αεροπορικά έξοδα.
- Οι τουρίστες προερχόμενοι από την Ευρώπη δεν έχουν κάποια άλλη εναλλακτική λύση πλην του αεροπλάνου.

Αυτοί είναι οι λόγοι που η πλειοψηφία, περισσότεροι από 85% από (εισερχόμενους και εξερχόμενους) τουρίστες από και προς τα ελληνικά νησιά χρησιμοποιούν το αεροπλάνο και τις τσάρτερ πτήσεις.

Η κυριαρχία των αεροπλάνων στην μεταφορά των ελληνικών νησιών σε συνδυασμό με την οικονομία από την τουριστική ανάπτυξη και ακολουθούμενη από τις βασικές αλλαγές τις τοπικές κοινωνίες :

- Αυξάνετε ο αριθμός του πληθυσμού.
- Αυξάνετε G.D.P.
- Αναγκάζονται πολλά μέλη του τοπικού πληθυσμού να εγκαταλείψουν τα παραδοσιακά επαγγέλματα (γεωργία κτλ.) και προσανατολίζονται σε απασχόληση σχετικά με τον τουρισμό.
- Παρουσιάζετε ο μοντέρνος τρόπος ζωής κλονίζοντας τον αντίστοιχο παραδοσιακό τρόπο ζωής και την κοινωνική δομή, τελικά οι ανθρώπινες σχέσεις μεταξύ των μελών αυτών των κοινωνιών αρχίζει από την οικογένεια.
- Αλλάζει η ωφελιμότητα από τη γη και γενικά φθείρετε εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος.

Επιχειρησιακή προσέγγιση, ιδιαιτερότητα των νησιωτικών ελληνικών αεροδρομίων

1) Η ελληνική κυβέρνηση επιλέγει τα νησιά στα οποία θα κατασκευαστούν και θα χρησιμοποιηθούν σα κριτήριο για την συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης.

- 2) Συνεπώς αυτά τα αεροδρόμια έχουν μονοπωλιακή θέση (πλεονέκτημα).
- 3) Εξαιτίας του κρατικού καθεστώτος ιδιοκτησίας και του μονοπωλιακού πλεονεκτήματος που έχουν αυτά τα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια τα ακολουθούν και τα προβλήματα που προκύπτουν και που τα αφορούν :
- α) Η αποτίμηση των χρησιμοποιούμενων κριτηρίων της επιχειρησιακής αποδοτικότητας.
- β) Η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζεται.
- γ) Η αποτίμηση των χρησιμοποιούμενων κριτηρίων για το επίπεδο ποιότητας και υπηρεσιών που εφαρμόζονται στα αεροδρόμια.
- 4) Η πλειοψηφία των εισερχόμενων τουριστών με την συμμετοχή των πακέτων τους από τους tour operators.
- 5) Η επίγεια εξυπηρέτηση, το κόστος των αεροπλάνων και των επιβατών είναι μέρος από το τουριστικό πακέτο.
- 6) Το κόστος του πακέτου είναι καθοριστικός παράγοντας του επιπέδου ζήτησης, η κυβέρνηση εφαρμόζει μια τιμολογιακή πολιτική για να προσελκύσει τον τουριστική ζήτηση. Αυτοί είναι οι λόγοι για το οποίο η επίγεια εξυπηρέτηση χρεώνεται στα νησιωτικά αεροδρόμια ειδικά για τις τσάρτερ πτήσεις, συνήθως αυτά δεν εκτρέπονται στο συνολικό κόστος αυτών των αεροδρομίων (εκτός από τα ασταθή αλλά και τα κανονικά κόστη που περιλαμβάνονται στην λογιστική απόσβεση).
- 7) Συνεπώς η διεύθυνση των νησιωτικών αεροδρομίων και η νησιωτική τουριστική ανάπτυξη είναι διασυνδεδεμένη συχνά από τους επιπλέον πληρωτέους φόρους και όχι μόνο, αλλά και από της χρησιμοποιούμενες υπηρεσίες που αυτά έχουν και από τα πλεονεκτήματα του εισερχόμενου τουρισμού που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια για τις μετακινήσεις τους.
- 8) Φυσική ύπαρξη αεροδρομίου συμβάλει αποφασιστικά στην τουριστική ανάπτυξη των νησιών με μικρό και μακροοικονομικά πλεονεκτήματα (ξένο συνάλλαγμα, εργασία). Αλλά σύμφωνα με την έρευνα μας δε υπάρχουν άλλες μελέτες που να αφορούν τα οικονομικά αποτελέσματα (τελικό παγκόσμιο κόστος, δημόσια έσοδα) από της διευθύνσεις των αεροδρομίων και την συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης στην περιφέρεια.

Αποτιμώντας την ποιότητα των υπηρεσιών που εφαρμόζονται από τα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια

Τα λειτουργικά προβλήματα των ελληνικών νησιώτικων αεροδρομίων δεν είναι τα ίδια με τα άλλα, επειδή οι λειτουργικές καταστάσεις αυτών διαφέρουν. Η παρούσα λειτουργική αποτίμηση του επιπέδου ποιότητας και της επάρκειας των υπηρεσιών που εφαρμόζονται από τα νησιωτικά αεροδρόμια, βασίζονται στις απόψεις :

- Οι πιλότοι είναι χρήστες των αεροδρομίων αυτών.
- Οι επιβάτες είναι χρήστες των αεροδρομίων.
- Η τοπική κοινωνία (δήμαρχοι, επαγγελματίες οργάνωσης, κυρίως ιδιοκτήτες ξενοδοχείων και οι πράκτορες, tour operators είναι χρήστες των

αεροδρομίων).

- Το προσωπικό - μέλη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).
- Το προσωπικό - μέλη της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Επιπλέον η ισχύουσα αποτίμηση είναι βασισμένη στην ζήτηση κατά τη διάρκεια της αιχμής (υψηλή περίοδος), όταν περισσότερο από 50% της ετήσιας κίνησης των νησιών μεταφέρονται.

Μερικά σχόλια σύμφωνα με την προαναφερθέν αποτίμηση :

1) Όταν η τοπική κοινωνία ζητά επέκταση της χωρητικότητας του εκάστοτε υπάρχοντος αεροδρομίου, αυτό δεν είναι αναγκαίο να αποτελεί την γνώμη των πολιτών. Για παράδειγμα, η αντίδραση του σαφώς δηλωμένου από αυτούς που θα χάσουν την γη τους λόγω της επέκτασης του διαδρόμου ή από τον ενοχλητικό θόρυβο των αεροσκαφών, ειδικά κατά την διάρκεια των νυχτερινών πτήσεων.

2) Επιπλέον η τοπική κοινωνία δεν θέλει να λαμβάνει μέρος στο κόστος κατασκευής ή επέκτασης του αεροδρομίου το οποίο θα είναι επιβαρύνει με το κόστος του για την δημιουργία και στο τέλος θα υπάρχει μείωση του ανταγωνισμού. Αντίστοιχα η αντίδραση εμφανίζεται από την πλευρά των tour operators.

3) Το υπόβαθρο των επιβατών εκφράζει την άποψη τους πάνω στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται από κάποιο νησιωτικό αεροδρόμιο δεν είναι αμετάβλητο, επειδή αυτά δεν προέρχονται από την ίδια αγορά - τμήμα. Τα ίδια - κοινά αεροδρόμια χρησιμοποιούνται από ανώτερου επιπέδου εισερχόμενων επιβατών (ιδιαίτερα με μέσο όρο US\$ 300 έξοδα ανά ημέρα) επίσης από μεσαίο και μικρότερο επίπεδο (μέλη η γκρουπ με μέσο όρο US\$30 έξοδα ανά ημέρα).

4) Σκοπός του παρόντος είναι τα προβλήματα που θεωρούνται συσσωρευτικά και τα οποία σημαίνουν ότι ίσως τα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια δεν είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν ταυτόχρονα τα προβλήματα τους.

Προβλήματα που αφορούν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια

Τα κύρια προβλήματα των ελληνικών νησιωτικών αεροδρομίων είναι εστιασμένα στη γενική χωρητικότητα των αεροδρομίων, στην επίγεια εξυπηρέτηση, στην ποσότητα και η ποιότητα των υπηρεσιών στα αεροπλάνα και στους επιβάτες, στη διαθεσιμότητα και στη καθαριότητα του terminal του αεροδρομίου, στο επίπεδο τεχνολογίας και τις λειτουργικές καταστάσεις, στη ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται από τους εργαζόμενους καθώς και στην ευκολία προσέγγισης στο αεροδρόμιο και η έκταση του πάρκιγκ.

Τα προβλήματα που αναφέρονται παρακάτω δεν αντιπροσωπεύουν όλα τα νησιωτικά αεροδρόμια αλλά και ούτε όλους τους εργαζόμενους. Αυτοί με την σειρά τους δηλώνουν ότι τα προβλήματα εμφανίζονται σε όλα τα νησιωτικά αεροδρόμια κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

Τα προαναφερθέν γενικά προβλήματα μπορούν να αναλυθούν παρακάτω :

1) Αν και η τεχνολογία του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας έχει εγκατασταθεί αυτό δεν έχει λειτουργήσει ακόμα.

- 2) Ανεπαρκείς διαστάσεις διαδρόμου απογείωσης / προσγείωσης.
- 3) Ανεπαρκείς αριθμός στάθμευσης αεροσκαφών.
- 4) Ανεπαρκείς ετοιμότητα για την επιτυχή παρεμπόδιση και χειρισμό περιστατικών - ατυχημάτων (αριθμός και λειτουργικές καταστάσεις για διαθέσιμους οργανισμούς και εκπαίδευσης εργαζομένων).
- 5) Ανεπάρκεια της επίγειας εξυπηρέτησης και χειρισμό της αναποτελεσματικότητας των λειτουργικών καταστάσεων και της τεχνολογικής παλαιότητας (ανεφοδιασμός, διαδικασία φόρτωσης - εκφόρτωσης).
- 6) Ανεπαρκής χώρος διαθεσιμότητας για παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες στο terminal του αεροδρομίου.
- 7) Ανεπαρκής αριθμός εργαζομένων για τις υπηρεσίες των επιβατών στο terminal και της επίγειας εξυπηρέτησης.
- 8) Ανεπαρκής αριθμός του επιπέδου εκπαίδευσης και η γνώση των εργαζομένων για το εργασιακό τους αντικείμενο.
- 9) Ανεπάρκεια γνώσης από τους εργαζόμενους των κανόνων αποτελεσματικής επικοινωνίας.
- 10) Ανεπάρκεια επιπέδου ευγένειας, προθυμίας και καθαριότητας από τους εργαζομένους.
- 11) Αρνητική εντύπωση από την κατάσταση των αεροδρομίων, επίπλωση, κτίρια κλπ.
- 12) Ανεπάρκεια του επιπέδου καθαριότητας.
- 13) Ανεπάρκεια του αριθμού εγκαταστάσεων και το επίπεδο υγιεινής στις τουαλέτες.
- 14) Ανεπάρκεια του επιπέδου υπηρεσιών στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των αεροδρομίων.
- 15) Ανεπάρκεια και αναποτελεσματικότητα των επιβατών από τα πληροφοριακά συστήματα.
- 16) Ανεπάρκεια του επιπέδου τηλεπικοινωνιών και υπηρεσιών που προσφέρονται από το αεροδρόμιο.
- 17) Ανεπαρκή επίπεδο λειτουργικότητας των χρησιμοποιούμενων μέσων (αποσκευές κλπ.)
- 18) Ανεπάρκεια χώρου για μόνιμο και προσωρινό πάρκινγκ αυτοκινήτου έξω από το αεροδρόμιο.
- 19) Ανεπαρκής αριθμός διαστάσεων και καταστάσεων των δρόμων που συνδέουν το αεροδρόμιο με την πόλη.
- 20) Ανεπαρκής παροχή για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Πρέπει να δοθεί έμφαση ότι πολλοί χρήστες έχουν πρόσφατα διαμαρτυρηθεί επανελυμένος ενάντια των προαναφερθέντων προβλημάτων. Θεωρούμε την εμφάνιση των λειτουργικών προβλημάτων στα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια

κυρίως της συνεισφοράς προς την υπερκίνηση για τα οφέλη της ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού και προς την αναβάθμιση της διεθνούς φήμης της Ελλάδας.

Παράδειγμα νησιών: Χίος, Καστελόριζο, Ρόδος, Σκιάθος

(Τα Κριτήρια σύμφωνα με τα οποία τα νησιά αυτά επιλέχθηκαν)

Οι πηγές για τα στοιχεία της παρούσας έρευνας παραχωρήθηκαν από το τμήμα στατιστικής:

- Της Υπηρεσίας πολιτικής Αεροπορίας
- Του Ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- Μετά από έρευνα στις τοπικές κοινωνίες, κυρίως δημοτικών και επαγγελματικών οργανισμών (ξενοδόχοι, ταξιδιωτικοί πράκτορες).

Περίοδο έρευνας :

- ▶ για τα αεροδρόμια, τη δεκαετία 1989-1998
- ▶ για την ανάπτυξη του πληθυσμού και της οικονομίας των τοπικών κοινωνιών, τη δεκαετία 1971-1991.

Η αποτίμηση της ποιότητας των υπηρεσιών που εφαρμόζονται σε κάθε απομονωμένο νησί βασίζεται στη γνώμη των τοπικών, δημοτικών και επαγγελματικών οργανισμών (ξενοδόχων και ταξιδιωτικών πρακτόρων).

Προφίλ των επιλεγόμενων νησιών

Χίος (JKH)

- Το νησί έχει ένα διεθνές αεροδρόμιο. Η συνεισφορά του αεροπλάνου στην τουριστική ανάπτυξη συγκρίνεται με εκείνη της αδυναμίας του πλοίου. Το 49% του ετησίου αριθμού επιβατών αφορά εσωτερικές προγραμματισμένες πτήσεις ενώ το υπόλοιπο 51% αφορά διεθνείς πτήσεις τσάρτερ.
- Οι διαστάσεις του διαδρόμου είναι 1500μ x 30μ. Η τοπική κοινωνία το θεωρεί ανεπαρκές για την τουριστική ανάπτυξη του νησιού.
- Το κτίριο του αεροδρομίου είναι 980m².
- Η αεροπορική επιβατική κίνηση ακολουθεί καθοδική πορεία (από 37% το 1989 σε 31% το 1998) από την συνολική ετήσια νησιωτική κίνηση, ενώ οι επιβάτες που χρησιμοποιούν το πλοίο ακολουθούν μια ανοδική γενική πορεία της τάξεως του 63% σε 68%.
- Κατά την διάρκεια των τεσσάρων μηνών της υψηλής σεζόν, από Ιούνιο ως Σεπτέμβριο το νησί έχει περίπου 47% της συνολικής επιβατικής κίνησης με αεροπλάνο, το οποίο αποτελεί μόνο το 60% της αεροπορικής κίνησης από άλλα τουριστικά νησιά κατά την διάρκεια της ίδιας περιόδου.
- Η συνολική ετήσια αεροπορική κίνηση είναι εξίσου χωρισμένη (50% με 50%) μεταξύ των εσωτερικών προγραμματισμένων δρομολογίων και διεθνών πτήσεων τσάρτερ.
- Ο αριθμός του πληθυσμού του νησιού ακολουθεί καθοδική πορεία 6,7% από το 1971 ως το 1991.
- Η σύνθεση της οικονομίας κατά την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου έχει αναπτυχθεί ως ακόλουθα :

	1971	1981	1991
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	41,69%	32,15%	16,3%
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	19,75%	21,05%	17,7%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	38,56%	46,80%	66,0%

Αν και η τουριστική ανάπτυξη της Χίου είναι ουσιαστικά χαμηλή από αυτή της Ρόδου, ο τριτογενής τομέας στην Χίο είναι σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με εκείνο της Ρόδου.

Πηγή :Σελ 224 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση

Ο λόγος για αυτή τη μεγέθυνση, σύμφωνα με την έρευνα μας, είναι εξαιτίας του γεγονότος του μεγάλου ποσοστού του πληθυσμού που προσανατολίζεται σε επαγγέλματα που αφορούν την θάλασσα.

Καστελόριζο (KZS)

- Είναι ένα μικρό νησί κοντά στη Ρόδο με μικρό αεροδρόμιο.
- Οι διαστάσεις του διαδρόμου είναι 799μ x 25μ.
- Οι διαστάσεις του αεροσταθμού είναι 1.463m².
- Η αεροπορική βιομηχανία έχει μικρή συνεισφορά στην τουριστική ανάπτυξη σε σύγκριση με εκείνη της ακτοπλοΐας. Το αεροπλάνο (κυρίως οι προγραμματισμένες πτήσεις) καλύπτει το 40% της συνολικής ετήσιας επιβατικής κίνησης, ενώ με πλοίο καλύπτεται περίπου το 60%.
- Η αεροπορική επιβατική κίνηση αφορά και μόνο τις εσωτερικές πτήσεις. Το 65% της συνολικής ετήσιας επιβατικής κίνησης αφορά τους τέσσερις μήνες της υψηλής περιόδου από τον Ιούνιο έως και τον Σεπτέμβριο.
- Ο πληθυσμός του νησιού ακολουθεί ανοδική τάση +2,5% από το 1971 έως το 1991.
- Στο σημείο αυτό δεν είναι διαθέσιμα τα οικονομικά στοιχεία που αφορά την εξεταζόμενη περίοδο.

Ρόδος (RHO)

- Το νησί έχει ένα διεθνές αερολιμένα με κύρια τη συμβολή των αεροπλάνων στην τουριστική ανάπτυξη συγκρινόμενη με εκείνη των πλοίων.
- Το κτίριο του αεροδρομίου είναι 24,500m².
- Το αεροπλάνο καλύπτει περισσότερο από 80% από την συνολική ετήσια επιβατική κίνηση σε σύγκριση με εκείνη του πλοίου το οποίο καλύπτει το λιγότερο από το 20%.
- Η ποσοστιαία αναλογία του 80% των προαναφερθείς, η αεροπορική επιβατική κίνηση καλύπτεται από τις διεθνείς πτήσεις τσάρτερ.
- Το 65% από την συνολική ετήσια επιβατική κίνηση αφορά τους τέσσερις μήνες της υψηλής σεζόν από τον Ιούνιο έως το Σεπτέμβριο.
- Ο πληθυσμός στο νησί ακολουθεί εντυπωσιακά ανοδική τάση ύψους +47% από 1971 έως το 1991.
- Η σύνθεση της οικονομίας κατά την εξεταζόμενη περίοδο αναπτύσσεται ως ακολούθως :

	<u>1971</u>	<u>1981</u>	<u>1991</u>
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	29,80%	<u>9,66%</u>	<u>5,5%</u>
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	25,96%	23,30%	20,0%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	44,26%	67,03%	64,6%

Πηγή :Σελ 228 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση

Από τα προαναφερθέντα στοιχεία είναι προφανές το ειδικό μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης (οικονομικά) ο πληθυσμός εγκαταλείπει το πρωτογενή τομέα της οικονομίας και προσανατολίζεται προς τον τριτογενή τομέα (υπηρεσίες).

Σκιάθος (JSI)

- Έχει ένα διεθνές αεροδρόμιο με κύρια τη συμβολή του πλοίου στην τουριστική ανάπτυξη σε σύγκριση με αυτό του αεροπλάνου.
- Οι διαστάσεις του διαδρόμου είναι 1570μ x 30μ.
- Το κτίριο του αεροδρομίου είναι 2,000m².
- Το αεροπλάνο καλύπτει το 40% της συνολικής ετήσιας επιβατικής κίνησης ενώ το πλοίο καλύπτει το 60%.
- Η συμμετοχή των εσωτερικών προγραμματισμένων πτήσεων ακολούθησε καθοδική πορεία της τάξεως 20% το 1989 και 10% το 1998, εάν και η ποσοστιαία αναλογία από 80% το 1989 αυξήθηκε σε 90% το 1998 από την προαναφερθέν αεροπορική επιβατική κίνηση η οποία καλύπτεται από της διεθνείς πτήσεις τσάρτερ.
- Το 80% από την συνολική ετήσια αεροπορική επιβατική κίνηση αφορά τους τέσσερις μήνες της υψηλής σεζόν από το Ιούνιο έως το Σεπτέμβριο.
- Ο πληθυσμός του νησιού ακολουθεί εντυπωσιακή ανοδική πορεία της τάξεως +31% από το 1971 έως το 1991.
- Η σύνθεση της οικονομίας κατά την εξεταζόμενη περίοδο έχει ως ακολούθως :

	<u>1981</u>	<u>1991</u>
<u>ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ</u>	<u>19,0%</u>	<u>7,9%</u>
<u>ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ</u>	<u>21,7%</u>	<u>29,4%</u>
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	59,3%	62,7%

Πηγή :Σελ 231 « Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή» ΕΚΔΟΣΕΙΣ :Παπαζήση

Συμπεράσματα :

1. Είναι τρεις κατηγορίες των Ελληνικών τουριστικών νησιών σύμφωνα με τα κριτήρια της συνεισφοράς της αεροπορικής βιομηχανίας στην τουριστική ανάπτυξη :
 - τα νησιά με διεθνή αεροδρόμια, και με κύριο μέσο το αεροπλάνο για τους εισερχόμενους τουρίστες. Η ανάπτυξη αυτή βασίζεται κυρίως στον ξένο τουρισμό.

- τα νησιά με διεθνή αεροδρόμια, και με κύριο μέσο το πλοίο για τους εισερχόμενους τουρίστες. Η ανάπτυξη αυτή βασίζεται κυρίως στον ντόπιο τουρισμό.
- στα μικρά νησιά η τουριστική ανάπτυξη τους βασίζεται στην τουριστική ανάπτυξη των μεγαλύτερων γειτονικών νησιών (περιφερειακή πρωτεύουσα).
 2. Η συνεισφορά της ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας στο τουριστικό προϊόν εφαρμόζεται από τα ελληνικά νησιά και από τους εισερχόμενους αλλοδαπούς τουρίστες και περιορίζεται στις υπηρεσίες που εφαρμόζονται από τα νησιωτικά αεροδρόμια.
 3. Η ποιότητα των υπηρεσιών που εφαρμόζονται από τα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια δεν είναι συμβατά με τα προοδευμένα αναγκαία των εισερχόμενων επιβατών αγορών, τα οποία αναπτύσσουν το εφαρμοζόμενο μοντέλο των τουριστικών νησιών.
 4. Η κυβέρνηση έχει κατασκευάσει τα αεροδρόμια αυτά στα ελληνικά νησιά των οποίων η ανάπτυξη προγραμματίζεται βασιζόμενη στους αλλοδαπούς εισερχόμενους τουρίστες, κανονίζοντας και στηρίζοντας τους αναπτυξιακούς στόχους. Αυτό γίνεται γιατί η κυβέρνηση βοηθάτε από τους φόρους αλλά όχι όμως και οι χρήστες του αεροπλάνου.
 5. Η πολιτεία και τα επιχειρησιακά κριτήρια (τα αεροδρόμια χρησιμοποιήθηκαν σαν εργαλεία εφαρμογής για την κυβερνητική περιφερειακή πολιτική) είναι μερικά από τα αίτια των προαναφερθέν λαθών των αεροδρομίων αυτών.
 6. Η αεροπορική κίνηση των τουριστών στα νησιά είναι σταθερά εποχιακή. Κατά την διάρκεια των τεσσάρων μηνών της υψηλής σεζόν από Ιούνιο έως Σεπτέμβριος, αυτή διακυμαίνεται γύρω στο 65% από την συνολική ετήσια αεροπορική επιβατική κίνηση, ενώ η κίνηση των μη τουριστικών νησιωτικών διεθνών αεροδρομίων απεικονίζει το 45% μόνο.
 7. Η ύπαρξη αυτών των αεροδρομίων έχουν το ίδιο αντίκτυπο στις τοπικές κοινωνίες με την κυριαρχία του τουρισμού :
 - επίσπευση της αναβάθμισης της ποιότητας ζωής.
 - προσανατολισμός του πληθυσμού στο τριτογενή τομέα της οικονομίας (υπηρεσίες) κυρίως εγκαταλείποντας τον πρωτογενή τομέα.
 - αντικατάσταση των παραδοσιακών απασχολήσεων με αυτό του τουρισμού. βαριά εκμετάλλευση του φυσικού περιβάλλοντος.

Κεφάλαιο 7

Οι Αεροπορικές Εταιρίες Που Δραστηριοποιούνται Στην Ελλάδα , Συνάρτηση Της Επιβατικής Κίνησης

Η Ελλάδα έχοντας από παλιά ένα πλούσιο εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο, έδωσε την δυνατότητα ίδρυσης αρκετών αεροπορικών εταιριών αλλά λίγες ως ελάχιστες από αυτές κατάφεραν να αντέξουν τον οξύ ανταγωνισμό με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Τα τελευταία χρόνια και με την άνθιση της αεροπορικής ιδέας στην χώρα μας, η εκμετάλλευση του εσωτερικού δικτύου εκτός από τις διάφορες ελληνικές εταιρίες σπεύδουν να καλύψουν και οι ξένες αεροπορικές εταιρίες μετά από την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην χώρα μας το 1991.

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες αεροπορίας οι οποίες μπορούν να διακριθούν ως ακολούθως :

- A) υπηρεσίες τακτικών δρομολογίων
- B) υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων (Charter)
- Γ) υπηρεσίες αεροταξί (VIP, κλπ)
- Δ) υπηρεσίες cargo

A) Υπηρεσίες τακτικών δρομολογίων

Στην χώρα μας αυτή την στιγμή υπάρχουν τέσσερις ελληνικές αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν τακτικές προγραμματισμένες εσωτερικές πτήσεις. Αυτές είναι:

- Aegean Airlines (A3),
- Euroair (6M),
- Olympic Airlines (OA),
- Sky Express (SHE)

και η ξένη αεροπορική εταιρία υδροπλάνων AirSea Lines (PEV). Η Greece Airways (GRE) είναι ακόμη μία ελληνική αεροπορική εταιρία η οποία όμως δεν εκτελεί εσωτερικές πτήσεις.

- Aegean Airlines (A3)

Ιδρύθηκε το 1999 ξεκινώντας τις πρώτες πτήσεις της προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη, γρήγορα επεκτάθηκε και στο υπόλοιπο εσωτερικό αλλά και εξωτερικό δίκτυο. Εφτά χρόνια μετά η Aegean αποτελεί τον βασικό ανταγωνιστή της Ολυμπιακής στην ενδοχώρα. Η εταιρεία αυτή την στιγμή καλύπτει το 97% των δυνητικών αναγκών της εσωτερικής μετακίνησης και αυξάνει της πτητικές της δραστηριότητες με συνέχει ανοίγματα νέων δρομολογίων.

- Euroair (6M)

Ιδρύθηκε το 1995 ως εταιρεία αεροταξί. Πέρα από τα δρομολόγια αυτά, εκτελεί και δρομολόγια αεροδιακομιδής ασθενών, αεροφωτογράφισης,

αερομεταφοράς φορτίων και ναυλωμένες πτήσεις κυρίως για επιχειρηματίες. Μετά από παρουσία 11 ετών στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας, και μετά από αποτυχημένες προσπάθειες για την εκτέλεση τακτικών πτήσεων σε διάφορους προορισμούς η Euroair αποφάσισε εκ νέου την έναρξη τακτικών εσωτερικών δρομολογίων το 2006 προς Κεφαλονιά, Μύκονο, Σκιάθο και Σύρο.

- Olympic Airlines (OA)
Η Ολυμπιακή Αεροπορία παραμένει εδώ και 49 χρόνια σταθερή αξία για την ελληνική αεροπορία, προσφέροντας της υπηρεσίες της και στα 39 πολιτικά αεροδρόμια. Η εταιρία αυτή εξυπηρετεί το 100% των εσωτερικών αναγκών. Συνδέει τα νησιά μεταξύ τους και αυτά με την σειρά τους συνδέονται με μεγάλες πόλεις. Εκμεταλλεύεται εμπορικά τις επιδοτούμενες επιχορηγήσεις από την Ε.Ε. προσφέροντας νέες γραμμές με οικονομικό ναύλο.
- Sky Express (SHE)
Η Sky Express είναι μια περιφερειακή αεροπορική εταιρεία με βάση το Ηράκλειο της Κρήτης. Η εταιρία αυτή είναι μια νέα πρόταση στις ελληνικές αερομεταφορές καθώς το πρόγραμμα δρομολογίων της περιλαμβάνει πτήσεις από το Ηράκλειο προς : Σάμο, Σαντορίνη, Μύκονο, Ρόδο, Ικαρία, Κως, Μυτιλήνη, Κάρπαθο και Θεσσαλονίκη. Η εταιρία εξυπηρετεί και inter-island συνδέσεις (συνδέσεις μεταξύ των νησιών).
- AirSea Lines (PEV)
Είναι μια νεοσύστατη αεροπορική εταιρία υδροπλάνων η οποία αντιμετώπισε πολλά προβλήματα γραφειοκρατίας κατά τους πρώτους μήνες λειτουργίας της. Η εταιρία αυτή σήμερα πραγματοποιεί πτήσεις συνδέοντας την Πάτρα με τους Παξούς, την Κέρκυρα και τα Ιωάννινα. Επίσης συνδέει την πόλη των Ιωαννίνων με την Κέρκυρα. Σύμφωνα με τα σχέδια της εταιρίας σκοπός της είναι να δραστηριοποιηθεί στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη συνδέοντας τις δύο αυτές μεγαλουπόλεις με την Πάτρα. Συνδέσεις που επίσης ή εταιρία σκέφτεται να υλοποιήσει είναι αυτές μεταξύ της Πάτρας και των υπολοίπων νησιών του Ιονίου (Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Ζάκυνθος). Η σημαντικότερη όμως σύνδεση είναι εκείνης μεταξύ της Κέρκυρας με Μπρίντεζι, θέλοντας έτσι με αυτά τα σχέδια η εταιρία να επεκτείνει της πτητικές της δραστηριότητες προς το εξωτερικό.
- Greece Airways (GRE)
Η αεροπορική εταιρεία Greece Airways ιδρύθηκε το 2003 και εκτελεί δρομολόγια για λογαριασμό της Air Scotland. Η ελληνική εταιρία έχει έδρα στην Γλασκώβη και συνδέεται με την Αθήνα με συχνότητα δυο πτήσεων την εβδομάδα.

B) υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων (Charter)

Οι ελληνικές αεροπορικές εταιρίες που παρέχουν πτήσεις τσάρτερ. Αυτές είναι:

- Alexandair (AXN)
- Air Miles (HH)

- Alexandair (AXN)

Ιδρύθηκε στα μέσα του 2004. Το κύριο αντικείμενο της εταιρείας είναι η εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων (charter) προς χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε). Την καλοκαιρινή περίοδο 2006 η εταιρία παρείχε πτήσεις από Ηράκλειο, Χανιά Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Ρόδος και Κω προς Στρασβούργο, Άμστερνταμ, Λάρνακα, Δανία, Λυών (Παρίσι), Πολωνία και άλλες πόλεις.

- Air Miles (ΗΗ)

Η Air Miles άρχισε να εκτελεί δρομολόγια στα μέσα Ιουνίου 2002 με ένα αεροσκάφος τύπου Boeing 737-400. Στα τέλη Ιουνίου 2005 η εταιρεία υπέγραψε συμφωνία με την Hellas Jet, θυγατρική εταιρεία των Κυπριακών Αερογραμμών με βάση την οποία η Air Miles αναλαμβάνει την εμπορική εκμετάλλευση των αεροσκαφών της Hellas Jet. Η συμφωνία προβλέπει, μεταξύ άλλων, δικαίωμα της Air Miles για αγορά του 51% των μετοχών της Hellas Jet από τις Κυπριακές Αερογραμμές, καθώς επίσης και δικαίωμα των Κυπριακών Αερογραμμών για πώληση προς την Air Miles των μετοχών αυτών. Η εταιρία εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις (charter) κυρίως από τα νησιά της Ελλάδας προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, κυρίως προς την Αγγλία και την Γερμανία. Επίσης η εταιρεία εκτελεί και τα λεγόμενα «Champions League Charter», με φίλαθλους των ελληνικών ποδοσφαιρικών ομάδων.

Γ) υπηρεσίες αεροταξί (VIP, κλπ)

Οι αεροπορικές εταιρίες που αυτή την στιγμή παρέχουν υπηρεσίες αεροταξί είναι :

- Aegean Airlines
- Air Business International
- Air Lift
- Athens Aviation Signature
- Aviator
- Euro air
- GainJet
- Hellas Air
- InterJet
- Olympic Aviation
- Life Line Aviator
- Sky Wings

Δ) υπηρεσίες cargo

Βασικό ρόλο στην οικονομία διαδραματίζουν και οι αερομεταφορές που εξυπηρετούν εμπορευματικές (cargo) υπηρεσίες. Οι ελληνικές αυτές αεροπορικές εταιρίες είναι :

- Aeroland
- Mediterranean Air Freight
- Veravia
- Sky Express

Νέες εταιρίες :

Hellenic Imperial Airways :

Από τις αρχές του 2007 αναμένεται να ξεκινήσουν οι εμπορικές πτήσεις της νεοσύστατης Ελληνικής εταιρίας. Η Hellenic Imperial Airways θα έχει για έδρα το αεροδρόμιο της Αθήνας και στόλο ο οποίος θα αποτελείται από έξι αεροσκάφη τύπου Boeing 747. η εταιρεία ΘΑ εκτελεί δρομολόγια σε Τόκυο, Τορόντο, Καράτσι, Δελχί, Πεκίνο – Σαγκάη, Σάο Πάολο, Αβάνα, και Αυστραλία. Σύμφωνα με στελέχη της εταιρίας σκοπός της δεν είναι να ανταγωνισθεί την Ολυμπιακή αλλά για να καλύψει την ζήτηση που υπάρχει.

Ionian Airlines :

Μια νέα πολλά υποσχόμενη ελληνική αεροπορική εταιρεία βρίσκεται αυτή την στιγμή υπό ίδρυση. Η Ionian Airlines υπόσχεται να λειτουργήσει προσφέροντας ένα πρωτοποριακό επίπεδο υπηρεσιών που ποτέ δεν προσφέρθηκε μέχρι σήμερα στο ελληνικό αεροπορικό επιβατικό κοινό. Ο πτητικός σχεδιασμός της εν γένει της Ionian Airlines γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελέσει τη μοναδικότητα στις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (low cost). Σύμφωνα με την υπό ίδρυση εταιρία θα υπάρχουν τόσο εσωτερικοί σταθμοί, όσους ποτέ στο παρελθόν δεν γνώρισαν οι έλληνες πολίτες. Οι ανταποκρίσεις θα είναι τακτικές και μόνιμες ώστε να μπορούν οι επιβάτες να επιλέγουν το χρόνο που τους εξυπηρετεί, την ημέρα που τους εξυπηρετεί και όχι την ημέρα και την ώρα που βολεύει τον αερομεταφορέα. Σκοπός της εταιρίας αυτής είναι η χαμηλού κόστους αερομεταφορά των πολιτών, η κοινωνική προσφορά και η ασφάλεια πτήσεων.

Αναμένουμε λοιπόν αυτή την νέα πρόταση στις ελληνικές αερομεταφορές από την Ionian Airlines.

Την Ελλάδα επισκέπτονται διάφορες ξένες αεροπορικές εταιρίες κατά καιρούς λόγω της γεωγραφική της θέσης και του πλούσιου εσωτερικού δικτύου της. Οι περισσότερες από αυτές τις εταιρείες επιλέγουν συνεργασίες με ελληνικές αεροπορικές εταιρίες (code-sharing) προσφέροντας με αυτό τον τρόπο τις καλύτερες ανταποκρίσεις για το επιβατικό κοινό.

Αυτή την στιγμή Ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών (Ελευθέριος Βενιζέλος) εξυπηρετεί τις περισσότερες αεροπορικές εταιρίες, ακολουθούν τα διεθνή αεροδρόμια του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης. Πολλά ελληνικά αεροδρόμια έχουν χαρακτηριστεί ως διεθνή για την κάλυψη τουριστικών αναγκών. Έτσι κατά του θερινούς μήνες πολλές είναι οι πτήσεις τσάρτερ που πραγματοποιούνται σε αυτά. Σημαντικής αναφοράς όμως δεν είναι και τόσο οι πτήσεις τσάρτερ, αλλά οι προγραμματισμένες τακτικές πτήσεις των εταιριών προς το εξωτερικό. Αυτές συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη καθώς δίνεται η δυνατότητα στον επιβάτη να διαλέξει την πτήση που επιθυμεί, την ώρα και την ημέρα. Έτσι εξυπηρετείτε απευθείας προς τον προορισμό χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιήση τα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη).

Οι αεροπορικές εταιρείες :

Πτητικά δραστηριοποιούνται περίπου 61 αεροπορικές εταιρίες που κατά καιρούς επιλέγουν για προορισμό την Αθήνα. Από αυτές οι τέσσερις συνδέουν το εσωτερικό της

χώρας και οι υπόλοιπες το εξωτερικό. Αυτές είναι : Aegean Airlines, Aeroflot, Aerosvit Airlines, Air Berlin, Air France, Air Malta, Air Moldova, Air One, Air Transat, Albanian Airlines, Alitalia, Apli Eagles, Armavia, Austrian Airlines, Blue 1, British Airways, CSA-Chezh Airlines, Cyprus Airways, DBA, Delta Airlines, Donbassaero Airlines, EasyJet, Egyptair, El-Al Israeli Airlines, Emirates, Finnair, Flyglobespan, Georgian Airlines, Germanwings, Greece Airways, Gulf Air, Hemus Air, Iberia, JAT Airways, KLM, LOT, LTU, Lufthansa, Luxair, Maersk Air, Malev, MEA, Olympic Airlines, PIA Pakistan Airlines, Pulkovo, Qatar Airways, Royal Jordanian, SAS Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Sky Europe Airlines, Sterling European Airlines, Swiss, Syrianair, Tarom, Thai Airways, Tunis Air, Turkish Airlines, Uzbekistan Airways, Virgin Express, Wizz Air.

Το Αεροδρόμιο της Αθήνας συμβάλει και εμπορευματικά χαρακτηρίζοντας το ως ένα βασικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Έτσι πτητικά από υπηρεσίες Cargo (εμπορευματικές) υποστηρίζεται από της περισσότερες προαναφερθέν αεροπορικές εταιρείες. Οι αμιγώς ξένες Cargo αεροπορικές εταιρίες που επισκέπτονται την Αθήνα είναι :

- European Air Transport
- FedEx Express
- Ups
- DHL

Επειδή δεν είναι μόνο το αεροδρόμιο της Αθήνας εκείνο που εξυπηρετεί πτήσεις προς το εξωτερικό, αξίζει να αναφερθούμε παραδειγματικά (ΠΙΝΑΚΑΣ Νο1) και σε μερικά άλλα ελληνικά αεροδρόμια που συνδέουν απευθείας την Ελλάδα προς το εξωτερικό με τακτικές πτήσεις οι οποίες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο όσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό τομέα .

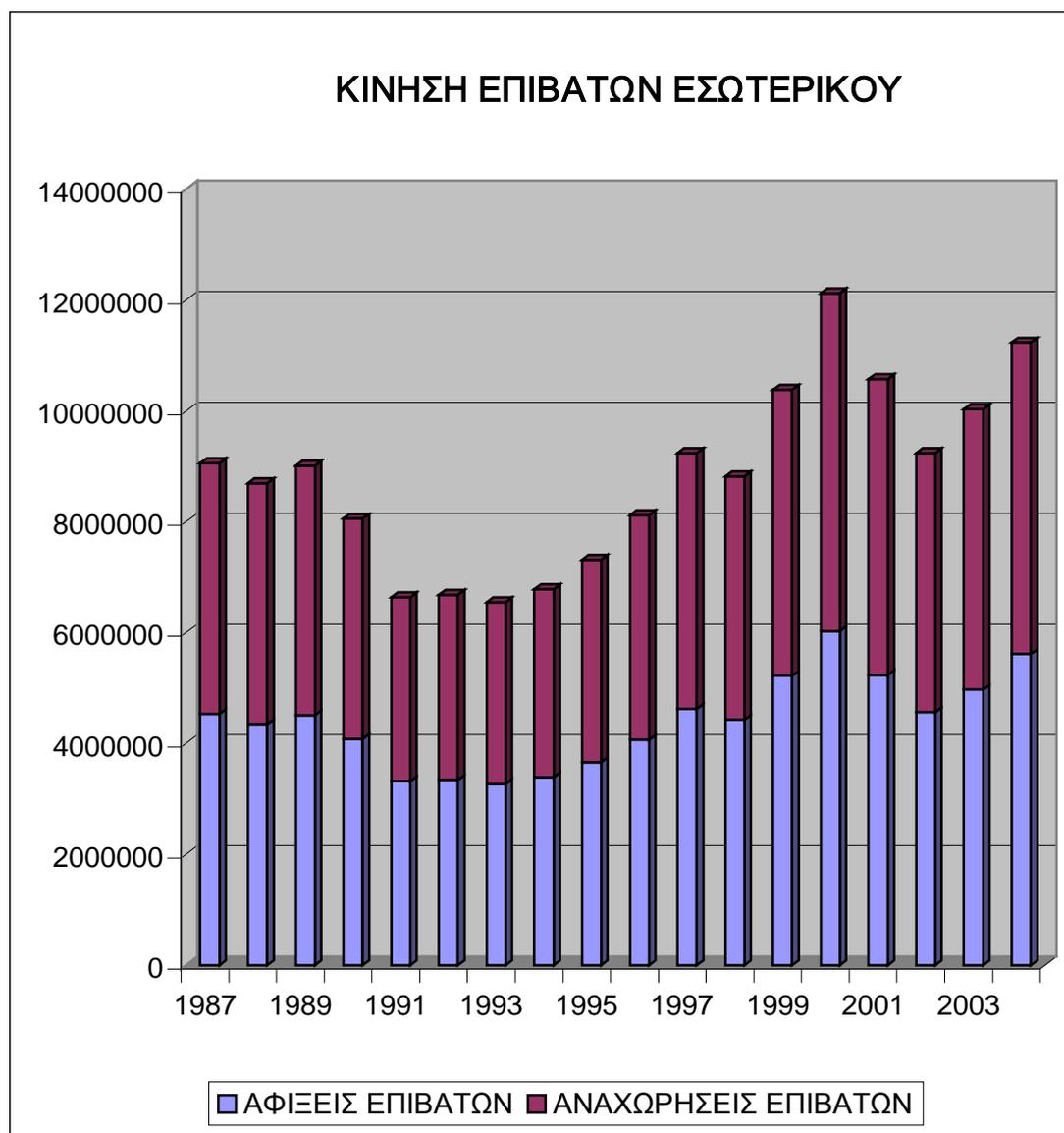
ΠΙΝΑΚΑΣ Νο1

A/A	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
01	Γλασκώβη – Κέρκυρα – Γλασκώβη	My Travel Airways
02	Καβάλα – Στουγκάρδη – Καβάλα	Aegean Airlines
03	Καβάλα – Ντύσσελντορφ – Καβάλα	Aegean Airlines
04	Κέτεμποργκ – Χανιά – Κέτεμποργκ	FlyMe
05	Κέτεμποργκ – Ρόδο – Κέτεμποργκ	FlyMe
06	Λονδίνο – Ρόδο – Λονδίνο	GB Airways
07	Λονδίνο – Ηράκλειο – Λονδίνο	GB Airways
08	Λονδίνο – Κως – Λονδίνο	My Travel Airways
09	Μάντσεστερ – Κεφαλονιά – Μάντσεστερ	My Travel Airways
10	Μόσχα – Αλεξανδρούπολη – Μόσχα	KLD – Kalinigrad Avia
11	Ντύσσελντορφ–Κάρπαθος Ντύσσελντορφ	– LTU
12	Ντύσσελντορφ–Μυτιλήνη– Ντύσσελντορφ	LTU
13	Ντύσσελντορφ – Σάμος – Ντύσσελντορφ	LTU
14	Ρόδο – Ρώμη – Ρόδο	Aegean Airlines
15	Όσλο – Χανιά – Όσλο	SAS- Scandinavian Airlines

Σύμφωνα με λίστα που δημοσιεύει η εβδομαδιαία ηλεκτρονική αεροπορική εφημερίδα *AniTrader*, η μέση πληρότητα των Ολυμπιακών αερογραμμών το επτάμηνο του 2005 έφθασε στο 69,1% παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως των επτά μονάδων σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2004. Ωστόσο πάνω από τις Ολυμπιακές αερογραμμές κατατάσσονται οι περισσότερες μεγάλες και γνωστές αεροπορικές εταιρίες όπως η Air France (78,2%), η Alitalia (69,7%), η British Airways (75,4%), η Iberia (76,1%), η Icelandair (77,3%), η Lufthansa (78,5%), η Swiss (78,0%), η Turkish Airlines (73,4%), η Virgin (74,9%), και η KLM (82,7). Στον κατάλογο επίσης κάτω από τις Ολυμπιακές αερογραμμές εμφανίζονται μικρές εταιρίες όπως η Spanair (60,9%), η Luxair (53,6), η Croatia Airlines (56,6%), η Air Malta (66,5%), η Malev (63,4) κλπ.

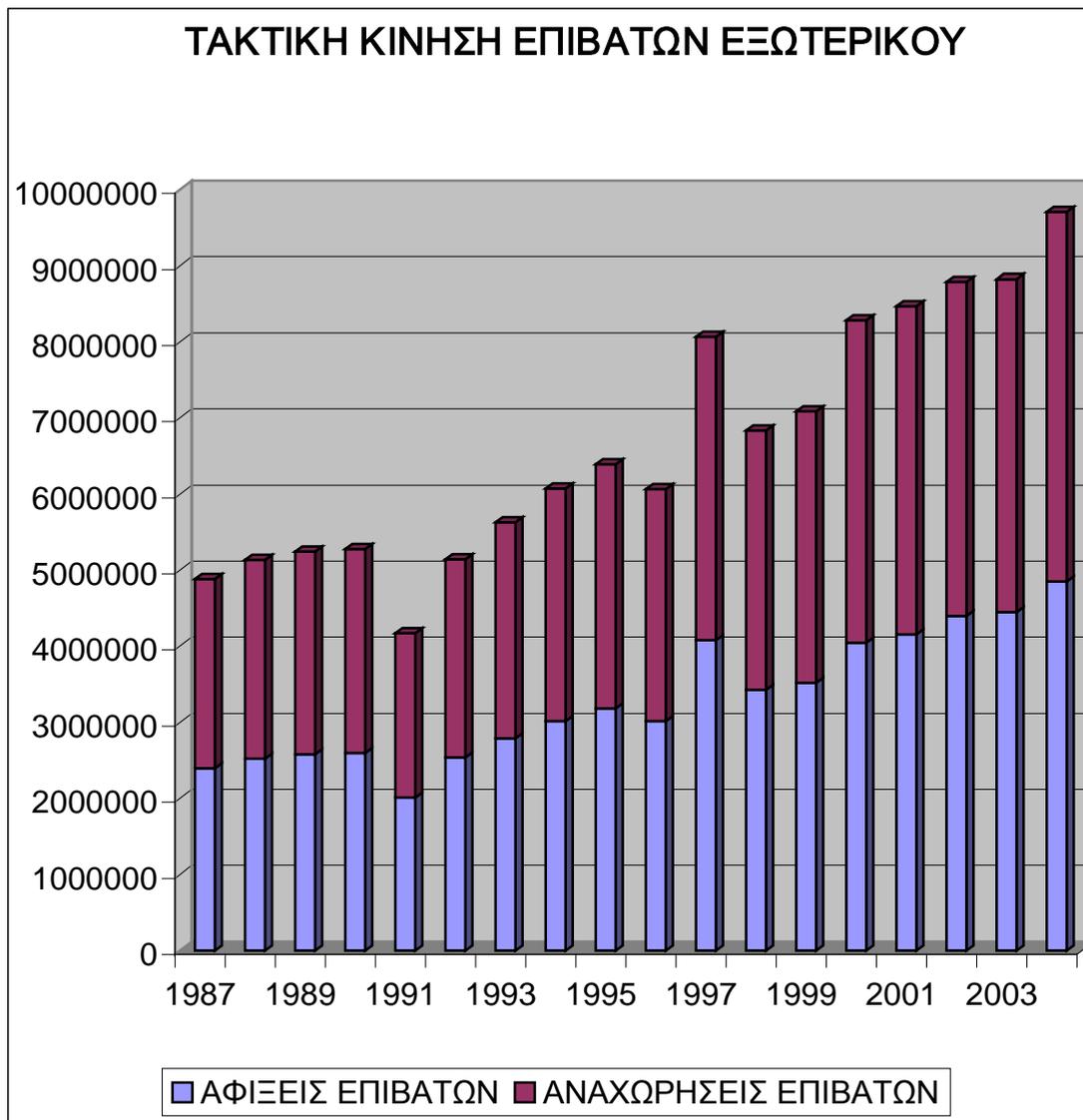
Η πληρότητα των προαναφερθέν αεροπορικών εταιριών συνεχώς ακολουθούν ανοδική τάση ξεπερνώντας την παγκόσμια κρίση που δημιουργήθηκε το 2001 στην Νέα Υόρκη με το τρομοκρατικό κτύπημα. Παρακάτω ακολουθούν πίνακες με την επιβατική κίνηση από το 1987 έως το 2004.

Στατιστικοί Πίνακες Επιβατικής κίνησης 1984-2004



Στο παραπάνω διάγραμμα σε σύνολο αεροδρομίων παρουσιάζετε η επιβατική κίνηση από το 1987 έως και το 2004 στο εσωτερικό δίκτυο. Το σύνολο των αεροσκαφών κατά έτος έχει ως εξής :

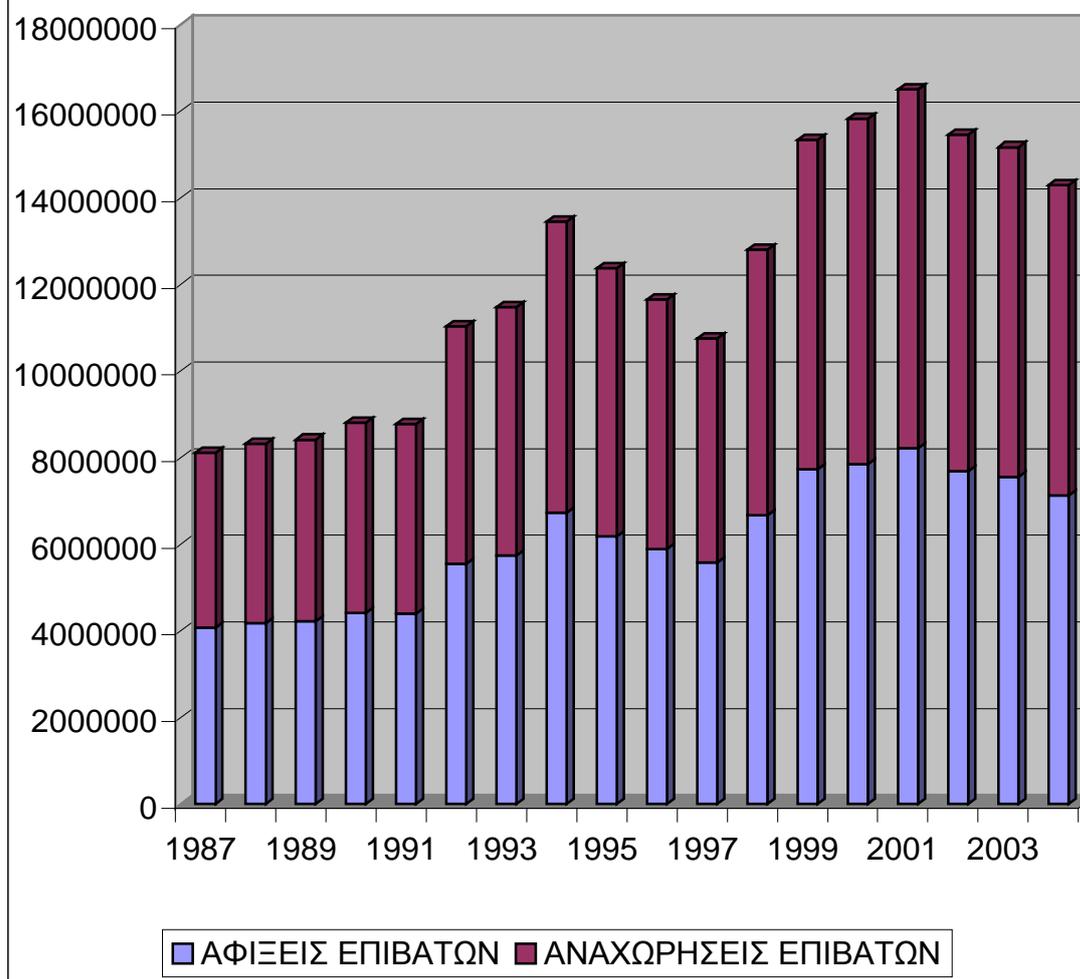
1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
121802	121681	123988	121070	105306	115898	127499	127565	135252
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
145115	164879	167701	200527	222962	199529	171441	195948	212216



Στο παραπάνω διάγραμμα σε σύνολο αερολιμένων μας παρουσιάζετε η τακτική επιβατική κίνηση του εξωτερικού. Το 2004 είναι μια περίοδος πάρα πολύ καλή για τις αερομεταφορές από και προς Ελλάδα καθώς σε αυτή την προσπάθεια καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισαν οι Ολυμπιακοί αγώνες στην Αθήνα. Χαρακτηριστικά οι αφίξεις των εμπορευμάτων ξεπέρασαν τους 56355 τόνους. Το σύνολο των αεροσκαφών όσο αφορά την κίνηση εξωτερικού έχει ως εξής ανά έτος :

1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
53401	53757	53572	55311	48322	58729	62218	62946	64958
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
63154	81558	72783	81147	89210	90120	91247	91232	103872

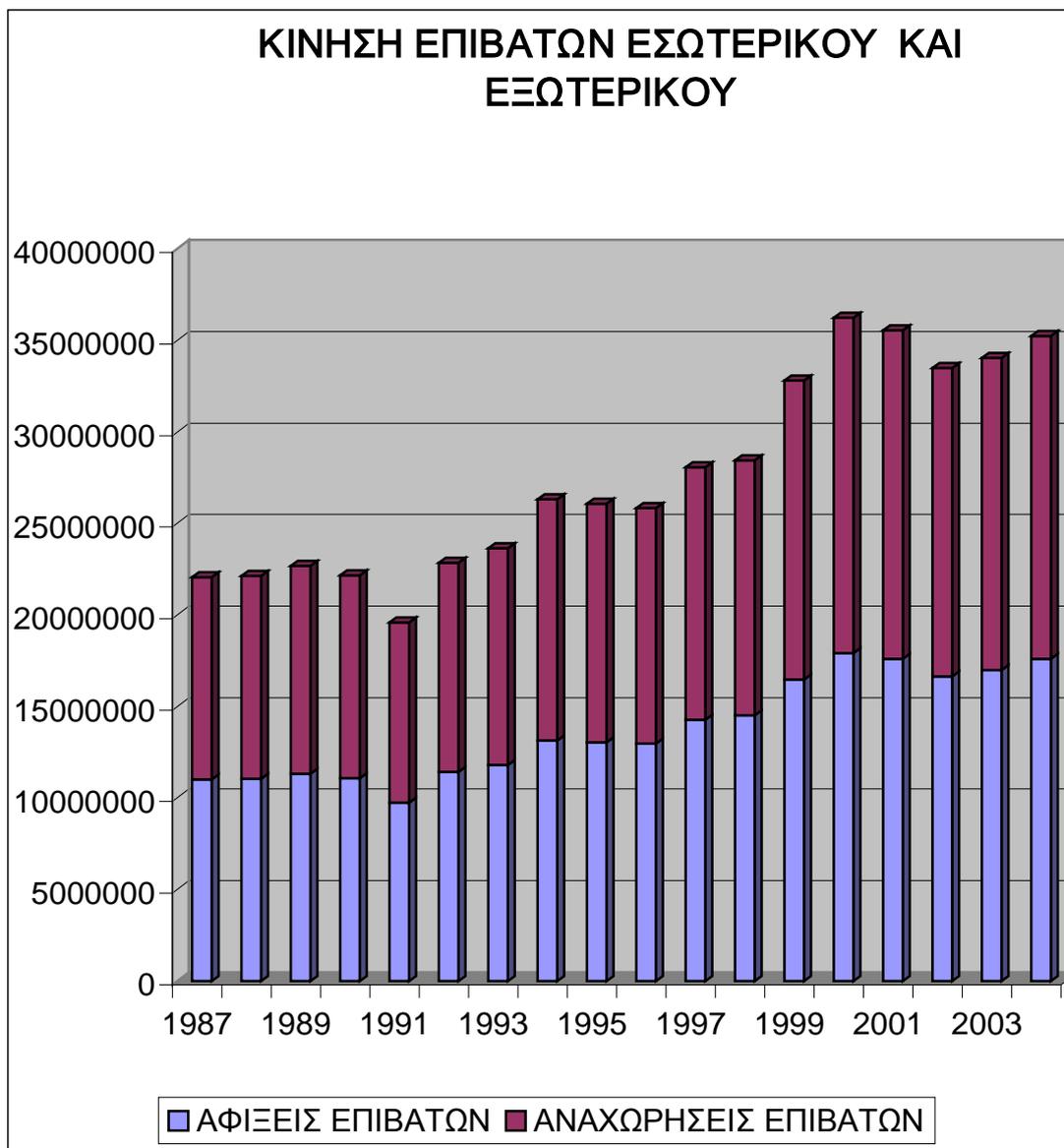
ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



Στο παραπάνω διάγραμμα σε σύνολο αερολιμένων μας παρουσιάζετε η έκτακτη επιβατική κίνηση του εξωτερικού. Φαινομενικά διαπιστώνεται ότι μετά το 1992 υπάρχει μια αύξηση των τουριστών που επέλεξαν τις έκτακτες πτήσεις (τσάρτερ) όχι όμως σταθερή. Από το 1998 και μετέπειτα υπάρχει μια σταδιακή αύξηση καθώς έως και το 2001. Από εκεί και μετά η σταδιακή μείωση ωφείλεται στις διάφορες συγκριρίες που «τραυμάτισαν» την πολιτική αεροπορία όπως το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 και του SARS.

Το σύνολο των αεροσκαφών όσο αφορά την έκτακτη κίνηση εξωτερικού έχει ως εξής ανά έτος :

1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
64241	65581	67102	68295	69752	84477	87180	98028	92155
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
82836	86054	102930	114950	115137	106543	97594	108593	103763



Στο παραπάνω διάγραμμα σε σύνολο αερολιμένων μας παρουσιάζετε η επιβατική κίνηση του εξωτερικού και του εσωτερικού συγκεντρωτικά. Γενικότερα παρατηρούμε αύξηση της επιβατικής κίνησης από το 200 και μετά με μια μικρή πτώση το 2002 και 2003. Συνολικά ο αριθμός των αεροσκαφών έχει ως εξής :

1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
239444	241019	244662	244676	223380	259104	276897	288539	292365
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
299105	332491	343414	396624	427309	396192	360282	395773	419851

Τι Εθνικό Αερομεταφορέα Χρειάζεται η Χώρα Σήμερα

Την 1-12-2001, μετά την αποτυχία πώλησης της ΟΑ στην ΑΧΟΝ λόγω της αναστολής της λειτουργίας της τελευταίας, η κυβέρνηση δήλωσε ότι επιθυμεί εθνικό

αερομεταφορέα που να εξυπηρετεί τον επιβάτη αλλά να μην επιβαρύνει τον Έλληνα φορολογούμενο. Πρόσφατα η επίτροπος της Ε.Ε. Λογίολα ντε Παλάθιο δήλωσε ότι στα πλαίσια της ορθολογικοποίησης της δομής των αερομεταφορών της Ε.Ε. από τους 14 εθνικούς αερομεταφορείς χρειάζονται μόνο τρεις, μάξιμουμ πέντε. Αυτό σημαίνει ότι, κατά την άποψη της Ε.Ε., εννέα αερομεταφορείς κρατών μελών της πρέπει να αποσυρθούν από τη αεροπορική αγορά. Η εφαρμοζόμενη πρακτική από την Ε.Ε. για την απομάκρυνση από την αγορά των μικρών εθνικών αερομεταφορών είναι η παρεμπόδιση των κρατών να τους στηρίξουν, παρά το ότι τους επιβαρύνουν με δαπάνες υλοποίησης των εκάστοτε κυβερνητικών πολιτικών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Ολυμπιακής, στην οποία η Ε.Ε. δεν αποδέχεται την επιστροφή των χρεών προς αυτήν του ελληνικού κράτους, που σε σημερινές τιμές σύμφωνα με τη μελέτη μας, μετά την αφαίρεση των διαγραφέντων οφειλών της Ολυμπιακής, ξεπερνούν τα 1,4 τρισεκατομμύρια δρχ.

Η πρόσφατη πτώχευση του βελγικού εθνικού αερομεταφορέα Sabena και η παρεμπόδιση από την Ε.Ε. του βελγικού κράτους να στηρίξει τον εθνικό του αερομεταφορέα, αποτελεί άλλη μια απόδειξη των προθέσεων της Ε.Ε. για το μέλλον των μικρών εθνικών αερομεταφορών. Στον αντίποδα αυτής της επιλογής βρίσκεται η κρατική οικονομική στήριξη που παρέχεται σε μεγάλους αερομεταφορείς με την ανοχή της Ε.Ε. (η Lufthansa έλαβε για το 1999 επιδότηση 4,5 δις μάρκων για υπηρεσίες της προς το γερμανικό κράτος).

Παράδειγμα κρατικής στήριξης εθνικού αερομεταφορέα αποτελεί η οικονομική στήριξη από το ελβετικό κράτος της πρόσφατα πτωχευμένης Swissair.

Στα πλαίσια της Ε.Ε. οι εναλλακτικές επιλογές για το μέλλον της Ο.Α. είναι είτε η πτώχευση της είτε η μετατροπή της σε περιφερειακό αερομεταφορέα τροφοδότη των τριών μελλοντικών γιγάντιων αερομεταφορών της Ε.Ε. Όμως και στη μητρόπολη του καπιταλισμού τις Η.Π.Α., οι κρατικές ενισχύσεις, οικονομικές οι άλλες, τόσο στην εμπορική όσο και στην κατασκευαστική βιομηχανία των αερομεταφορών, είναι εντονότατα παρούσες παρά την προπαγανδιστική θεοποίηση των μηχανισμών της αγοράς – της αοράτου χειρός Adam Smith. Βεβαίως δεν εξισώνουμε τις επιπτώσεις στην οικονομία των Η.Π.Α. από την πτώχευση μερικών από τις δεκάδες αερομεταφορείς της, ακόμα και των μεγαλύτερων από αυτούς (TWA, PAN AM κ.λ.π.), με τις επιπτώσεις που θα προκληθούν στην ελληνική οικονομία από μία ενδεχόμενη πτώχευση της Ολυμπιακής, αφού στη δεύτερη περίπτωση οι επιπτώσεις αυτές θα αφορούν :

- Στην παρεμπόδιση της περιφερειακής και τουριστικής ανάπτυξης,
- Σε θέματα εθνικής αμύνης και εξωτερικής πολιτικής,
- Στη λειτουργία του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος του οποίου η Ο.Α. είναι, συμβατικά και πραγματικά, ο κύριος χρήστης,
- Στη θεαματική όξυνση του ήδη σε έξαρση ευρισκόμενου προβλήματος της ανεργίας.

Το σύνολο των μεταφορών κάθε χώρας εξυπηρετεί τις εκάστοτε γενικότερες αναπτυξιακές επιλογές, οι οποίες είναι συνάρτηση της θέσης που κατέχει η χώρα στον διεθνή καταμερισμό της εργασίας, σήμερα δε, του ρόλου της Ελλάδας στα πλαίσια

κυρίως της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ομαλή ανάπτυξη της χώρας μας με τα εκτεταμένα νησιωτικά συμπλέγματα και τους ορεινούς όγκους που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη ποιοτικών (κυρίως από άποψη ταχύτητας με ασφάλεια) χερσαίων μεταφορικών μέσων (λεωφορείων – σιδηροδρόμων) και ο σοβαρός ρόλος που διαδραματίζει στην εθνική οικονομία ο τουρισμός, επιβάλλει σαν μοναδική, την ανωτέρω θεώρηση των κριτηρίων λειτουργίας του εθνικού αερομεταφορέα. Ένας άλλος παράγων είναι η ύπαρξη του απόδημου ελληνισμού ο οποίος σε μεγάλη συγκέντρωση βρίσκεται σε Η.Π.Α., Καναδά, Αυστραλία, Γερμανία κ.λ.π. Η μοναδική σωστή απάντηση στο ερώτημα τι εθνικό αερομεταφορέα χρειάζεται σήμερα η χώρα, μπορεί να δοθεί μόνο στα πλαίσια της θεώρησης των αερομεταφορών σαν υποτομέα του τομέα των μεταφορών. Στα πλαίσια της μεγιστοποίησης του ιδιωτικοοικονομικού αποτελέσματος. Με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια ο ρόλος και η υγιής λειτουργία του εθνικού αερομεταφορέα απαιτεί :

- Την μη εμπλοκή κυβερνητικών, κομματικών και άλλων μηχανισμών στον προγραμματισμό, στις προμήθειες, τις επενδύσεις και στα εργασιακά.
- Την κάλυψη από το κράτος του πλήρους λειτουργικού και διαφορικού κόστους των επιβαρύνσεων που αυτό επιβάλλει στην Ο.Α. είτε σαν πελάτης είτε σαν μηχανικός διοίκησης είτε σαν μέτοχος. Η Ε.Ε. τυπικά δεν αντιτίθεται στην κάλυψη αυτής της προέλευσης των οικονομικών επιβαρύνσεων των αερομεταφορών, όπως αποδεικνύεται και από την αποδοχή εκ μέρους της αυτής της πρακτικής σε άλλους αερομεταφορείς κρατών μελών. Επίσης τυπικά δεν επιβάλλει ιδιοκτησιακό καθεστώς, αλλά κριτήρια λειτουργίας.
- Για την επίτευξη οικονομικών κλίμακας επιβάλλεται :
 1. η ενσωμάτωση στην Ολυμπιακή των δύο θυγατρικών της που εκτελούν πτητικό έργο, ήτοι της Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών (στόλος, δίκτυο, προσωπικό).
 2. επαναξιολόγηση του ενιαίου πλέον δικτύου και στόλου, με κριτήρια τον όγκο της ζήτησης του τμήματος της αγοράς στο οποίο απευθύνεται και την ποιότητα του παραγόμενου προϊόντος. Με βάση αυτά θα επιλέξει τον διεθνή της ρόλο και την ένταξη της στις υπό διαμόρφωση διεθνείς αεροπορικές συμμαχίες. Στο εξωτερικό δίκτυο η Ο.Α. λειτουργεί σαν πρεσβευτής του τουρισμού της χώρας μας και σαν σύνδεσμος των Ελλήνων της διασποράς με την πατρίδα. Δεν μπορεί όμως να συνεχίσει να επωμίζεται το κόστος και τις λοιπές αρνητικές συνέπειες της υποχρεωτικής άσκησης της εξωτερικής και λοιπών πολιτικών των εκάστοτε κυβερνήσεων και με αυτό το άλλοθι να θεωρείται υπό πτώχευση.
- Τη μείωση στα επίπεδα του κύριου χρήστη, των εξοντωτικών τελών χρήσης του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλου που επέβαλε η κυβέρνηση στην Ολυμπιακή. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ετήσια βάση η αύξηση του

κόστους λειτουργίας της Ο.Α. από την αιτία αυτή έφτασε το 1200% (από 2,5 σε 30 δις δρχ. περίπου).

Ανώτατα κυβερνητικά στελέχη δεν παύουν να δηλώνουν ότι η λύση θα δώσει η αγορά.

Η εμπειρία όμως της Ο.Α. αποδεικνύει ότι ο εθνικός αερομεταφορέας λειτουργώντας υπό κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς με την ιδιωτική όμως σύμβαση που είχε συνάψει ο Ωνάσης με το κράτος στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς, πέτυχε εντυπωσιακά αποτελέσματα τόσο στον οικονομικό τομέα τόσο και στον τομέα ασφάλειας πτήσεων. Σ' αυτά πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και οι επιβαρύνσεις του λειτουργικού κόστους της Ο.Α. από την υποχρεωτική υλοποίηση των διαφόρων πολιτικών των εκάστοτε κυβερνήσεων. Κατά συνέπεια, παρά τις ζημιογόνες παρεμβάσεις του κράτους και παρά τις ασταμάτητες καταιγιστικές δυσφημιστικές εκστρατείες ανωτάτων στελεχών των κυβερνήσεων, η αγορά ανέδειξε έναν υγιέστατο εθνικό αερομεταφορέα, ενώ οι κρατικές παρεμβάσεις τον οδήγησαν στην τρέχουσα οξυμένη κρίση. Η ελληνική εμπειρία αναφορικά με τους περίπου δέκα πτωχευμένους ελληνικής ιδιωτικής ιδιοκτησίας αερομεταφορείς που λειτουργούσαν μετά το 1991, επιβεβαιώνει την άποψη περί υπερπροσφοράς χωρητικότητας στην ελληνική αγορά και επιβάρυνσης των Ελλήνων φορολογουμένων με τα υπέρογκα χρέη τουλάχιστον προς το δημόσιο και την Ο.Α. των πτωχευμένων ιδιωτικών αερομεταφορών.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Διεθνείς Εμπειρίες

Κεφάλαιο 8

Οι Αεροπορικές Συμμαχίες και οι επιπτώσεις στην λειτουργία των αεροπορικών εταιριών

Οι σύγχρονες αερομεταφορές βρίσκονται τα τελευταία χρόνια σε έντονη κινητικότητα με κυρίαρχο χαρακτηριστικό τις αεροπορικές συμμαχίες. Οι συμμαχίες αυτές - με πρώτη τη σύνδεση της αμερικάνικης Northwest Airlines και της ολλανδικής KLM το 1993 - που ξεκίνησαν μετά τις απορρυθμίσεις στην Ευρώπη και Αμερική σηματοδοτούν τη μετάβαση μιας κατακερματισμένης παγκόσμιας βιομηχανίας ανεξαρτημένης από τον εθνικό προστατευτισμό σ' ένα μέλλον όπου θα κυριαρχεί ένας μικρός αριθμός διεθνών συμμαχιών.

Με την συνεχόμενη κρίση που απειλεί τον κλάδο των αερομεταφορών - κρίση που προκλήθηκε τόσο από τις πολεμικές συρράξεις σε Ευρώπη και Μέση Ανατολή αλλά και από την αύξηση του πετρελαίου - αναγκάζει όλο και περισσότερες εταιρίες να αναζητήσουν συμμαχίες στην προσπάθεια τους να επιβιώσουν στους σημερινούς δύσκολους καιρούς αλλά και να διατηρήσουν το μερίδιό τους στην πίτα του επιβατικού κοινού. Η ένταξη μιας αεροπορικής εταιρείας σε μια συμμαχία θεωρείται σήμερα απαραίτητη για την επιβίωση της. Ουσιαστικά στόχος των συμμαχιών, η αντιμετώπιση του έντονου ανταγωνισμού στους αιθέρες. Η λογική πίσω από τις συμμαχίες αυτές είναι η τροφοδότηση των διηπειρωτικών πτήσεων με επιβάτες από τις τοπικές γραμμές των αεροπορικών εταιριών που μετέχουν στη συμμαχία. Στα πλαίσια της συνεργασίας τους οι σύμμαχοι συντονίζουν τα δίκτυα τους, ενοποιούν τα δρομολόγια τους και τα προγράμματα ανταμοιβής των τακτικών ταξιδιωτών (Frequent Flyer Programmes), κάνουν χρήση κοινών κωδικών (Codeshare) (δηλαδή πωλούν εισιτήρια κάνοντας η μία εταιρεία χρήση των υπηρεσιών της άλλης με το δικό της κωδικό πτήσης), μοιράζονται τα κέρδη και τις ζημιές στα συνεργαζόμενα δρομολόγια και προσφέρουν στους πελάτες τους, στους επιβάτες, πρόσβαση σε ένα πραγματικό παγκόσμιο δίκτυο. Γι' αυτό το λόγο άλλωστε οι συμμαχίες όπως φαίνεται παρακάτω περιλαμβάνουν τουλάχιστον μια αεροπορική εταιρεία από την Ευρώπη, την Ασία και τη Βόρεια Αμερική. Η Κίνα, η αεροπορική αγορά με πολύ ρυθμό ανάπτυξης, είναι η περιοχή από την οποία όλες οι συμμαχίες θα αναζητήσουν νέους συμμάχους.

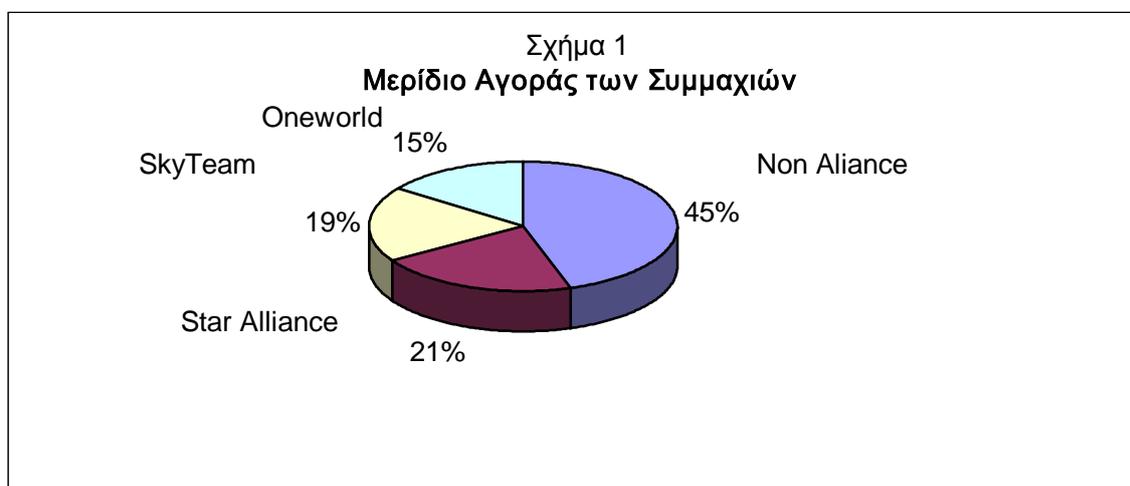
Οι μικρότερες αεροπορικές εταιρίες επωφελούνται από την συμμετοχή τους σε συμμαχίες, αφού έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν τη διείσδυση τους στην παγκόσμια αγορά, μια διείσδυση που θα ήταν οικονομικά απαγορευτική αν πραγματικά ήθελαν να αναπτυχθούν μόνες τους. Οφέλη, όμως, με τη συμμετοχή τους σε συμμαχίες αποκομίζουν και οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες. Δίνουν τη δυνατότητα στους επιβάτες τους να πετάξουν μέσω πτήσεων των συμμάχων τους για

προορισμούς από μόνες τους δεν θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν, λόγω κόστους.

**Πίνακας 1 : Οι παγκόσμιες συμμαχίες
σύνολο επιβατικής κίνησης / εσόδων και παγκόσμιο μερίδιο αγοράς (2004)**

	Επιβατική Κίνηση (RPK)		Αριθμός Επιβατών		Έσοδα του Ομίλου	
	Δις \$	Μερίδιο	Εκατ \$	Μερίδιο	Δις \$	Μερίδιο
Star Alliance	763	20,9%	371	18,9%	98	24,5%
SkyTeam	675	18,6%	329	17,0%	74	18,4%
Oneworld	547	15,0%	221	11,4%	57	14,4%
Σύνολο Συμμαχιών	1985	54,4%	921	47,3%	229	57,3%

Πηγή : Airline Business (Σεπτέμβριος, 2005)



Πηγή : Remove Before Flight τεύχος 5 Σελ20

Οι Συμμαχίες Σήμερα

- **STAR ALLIANCE**

Η Star Alliance συστάθηκε το Μάιο του 1997 από την Air Canada, την γερμανική Lufthansa, την σκανδιναβική SAS, την Thai Airways της Ταϊλάνδης και την Αμερικάνικη United Airlines με σκοπό την δημιουργία ενός πραγματικά παγκόσμιου δικτύου. Αργότερα προχώρησαν η βραζιλιάνικη Varig (1997), η Αυστραλιανή Ansett Australia και η Air New Zealand (1999), η Ιαπωνική All Nippon Airways (1999), ο όμιλος Austrian Airlines Group που αποτελείται από τις Lauda Air και Tyrolean Airways (2000), η Βρετανική British Midland, η Mexicana από το Μεξικό (2000), με πιο πρόσφατες προσχωρήσεις αυτές της Κορεατικής Asiana Airlines, της Ισπανικής Spanair και της Πολωνικής Lot.

Η Star Alliance εξυπηρετεί με 20000 αεροσκάφη 637 προορισμούς σε περισσότερες από 130 χώρες, μεταφέρει περισσότερους από 250 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ελέγχοντας τους σημαντικότερους κόμβους (hubs) στην Φρανκφούρτη, στο Λονδίνο, στη Σιγκαπούρη και την Μπαγκόγκ όπως και το ισχυρότερο αεροπορικό σύστημα στις ΗΠΑ, η Star Alliance πολλαπλασιάζει τις

δυνατότητες της να γίνει πραγματικά λειτουργική σε παγκόσμιο επίπεδο. Προσφέρει στους επιβάτες χάρη σε εκτεταμένες διμερείς συμφωνίες κοινού κωδικού εισιτήρια «για όλο τον κόσμο» για τους διεθνείς ταξιδιώτες, πρόσβαση σε 500 αίθουσες επιβατών σε όλο τον κόσμο, ενοποιημένο πρόγραμμα ανταμοιβής συχνών επιβατών, ενιαία διαδικασία επιβίβασης (through check-in). Βελτιστοποιημένες διαδικασίες στα αεροδρόμια συνεργασία σε επίπεδο φορτίου, και από κοινού αγορές προμήθειες και διαφήμιση.



Για να αύξηση την συνοχή της αλλά και για να διαχωρίσει εποπτικές λειτουργίες και τις διαχειριστικές λειτουργίες η συμμαχία δημιούργησε τον Ιούνιο του 2000 ομάδα διαχείρισης (management) της συμμαχίας που αποτελείται από υψηλόβαθμα στελέχη της United Airlines και της Lufthansa.

Η Star Alliance με 16 μέλη είναι η μεγαλύτερη αεροπορική συμμαχία και σύμφωνα με τα στελέχη της : «.....η συμμαχία δεν θα ολοκληρωθεί ποτέ. Προσπαθούμε να είμαστε δυναμικοί και να ανταποκρινόμαστε στις ανάγκες των πελατών μας». Με άμεσο στόχο την προσέλκυση και άλλων αεροπορικών εταιρειών, Η Κίνα είναι ο χώρος από τον οποίο θα προέρχεται πιθανότατα το επόμενο μέλος με την Air China να είναι η πιο πιθανή υποψήφια. Η Star Alliance δέχθηκε σημαντικό πλήγμα με το κλείσιμο της Αυστραλιανής συμμάχου της, της Ansett, αφού με αυτή την συμμετοχή διατηρούσε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην περιοχή της Αυστραλίας και της Ασίας.

Από την άλλη το μέγεθος της Star Alliance ενεργεί και αποτρεπτικά αφού ο μεγάλος αριθμός μελών δυσκολεύει την λήξη αποφάσεων και δημιουργεί ένα κυκεώνα από διμερείς συμφωνίες μεταξύ των μελών. Αυτό ήταν που ώθησε την Qantas να επιλέξει την συμμαχία oneworld αντί της Star Alliance.

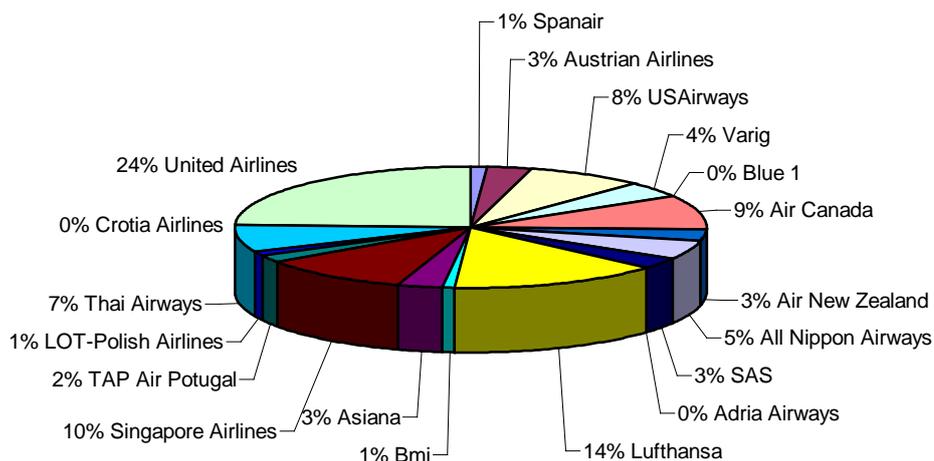
Ο πίνακας παρακάτω παρουσιάζει τα μέλη της συμμαχίας Star Alliance, την ημερομηνία προσχώρησης τους στην συμμαχία, τους επιβάτες που μετέφεραν και (revenue passenger kilometres-RPK) και τα έσοδα τους.

Πίνακας 2 : Star Alliance

	Ημερομ. Προσχώρ.	Επιβ. Κίνηση RPK εκατομ.	Επιβάτες Εκατομ.	Έσοδα σε εκατομ. \$
Adria Airways*	Δεκ-04	896	0,9	165
Air Canada	Μαΐ-97	69,874	28	6,858
Air New Zealand	Μαρ-99	24,352	11	2,196
All Nippon Airways	Οκτ-99	57,645	49	12,043
Asiana	Μαΐ-03	19,724	12	2,628
Austrian Airlines	Μαρ-00	21,277	9	2,940
Blue 1*	Νοε-04	731	1,1	178
Bmi	Ιουλ-00	6,348	7	1,520
Croatia Airlines*	Δεκ-04	1,159	2	226
LOT-Polish Airlines	Οκτ-03	6,822	4	802
Lufthansa	Μαΐ-97	104,064	51	21,101
SAS	Μαΐ-97	26,443	24	7,921
Singapore Airlines	Απρ-00	77,594	16	7,334
Spanair	Ιουλ-03	5,106	6	1,084
TAP Air Portugal	Μαρ-05	13,640	6	1,618
Thai Airways	Μαΐ-97	50,663	20	3,791
United Airlines	Μαΐ-97	184,286	71	16,391
US Airways	Μαΐ-04	64,302	42	7,117
Varig	Οκτ-97	28,297	12	2,600
Total		763,194	371	98,514
World share		20,9%	18,9%	24,5%

*Associate/regional member
 Πηγή : Airline Business (Σεπτέμβριος 2005)

Σχήμα 2
Επιβατικής Κίνησης (RPK) της Star Alliance



Πηγή: Remove Before Flight τεύχος 5 Σελ21

• **ONEWORLD**

Αυτή η διεθνής αεροπορική συμμαχία που ουσιαστικά επικεντρώνεται σε συνεργασία μεταξύ των συμμαχιών σε επίπεδο μάρκετινγκ ανακοινώθηκε το Σεπτέμβριο του 1998 με βασικά στελέχη τις British Airways και American Airlines. Τα άλλα μέλη της συμμαχίας είναι η Ισπανική Iberia, η Φιλανδική Finnair, η Canadian Airlines, η Cathay Pacific από το Χονγκ Κόνγκ, η Αυστραλιανή Qantas, Lan Chile από την Χιλή και η Ιρλανδική Aer Lingus. Η Canadian Airlines αποχώρησε από την συμμαχία **oneworld** όταν εξαγοράστηκε από την Air Canada. Το 2006 θα ολοκληρωθεί η προσχώρηση της Royal Jordanian, της Ουγγρικής Malev και της Ιαπωνικής JAL.

Στα πλαίσια της συνεργασίας τους τα μέλη αυτής της συμμαχίας προσφέρουν σύνδεση των προγραμμάτων ανταμοιβής συχνών επιβατών, αμοιβαία πρόσβαση στις αίθουσες επιβατών της κάθε εταιρείας, ευκολότερη ανταπόκριση και μετεπιβίβαση μεταξύ των εταιρειών και μια σειρά παγκοσμίων προϊόντων όπως τα εισιτήρια

"oneworld Explorer". Η συμμαχία αυτή εξυπηρετεί 561 προορισμούς σε 135 χώρες και προσφέρει στους επιβάτες της πρόσβαση σε 380 αίθουσες επιβατών (lounges). Ελέγχει σημαντικούς κόμβους με προεξάρχοντες αυτούς του Λονδίνου και πολλών στις ΗΠΑ - σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αν ληφθεί υπ' όψιν ότι η αγορά Ευρώπης - ΗΠΑ αναλογεί στο ήμισυ των παγκόσμιων αεροπορικών ταξιδιών.

Η συμμαχία όμως αυτή δεν θα μπορέσει να λειτουργήσει με αποτελεσματικότητα ή τουλάχιστον με την αποτελεσματικότητα που λειτουργούν οι άλλες συμμαχίες μέχρι η συνεργασία και η συμφωνία κοινού κωδικού μεταξύ των δύο πυλώνων της συμμαχίας λάβει έγκριση, «ασυλία σε θέματα ανταγωνισμού», από τις αρμόδιες αρχές προστασίας του ανταγωνισμού των ΗΠΑ, της ΕΕ και της Μεγάλης Βρετανίας, την οποία έχουν λάβει οι άλλες συμμαχίες. Δεν αναμένεται όμως να δοθεί αφού η Μεγάλη Βρετανία και οι ΗΠΑ δεν έχουν υπογράψει διακρατική συμφωνία «ανοικτών ουρανών» (open skies), που αποτελεί ουσιαστικά απαραίτητη προϋπόθεση για οποιοσδήποτε αεροπορικές εταιρίες επιθυμούν την παραχώρηση ασυλίας. Οι αρχές ανταγωνισμού αρνούνται να παραχωρήσουν ασυλία γιατί μια τέτοια ασυλία θα έδινε την δυνατότητα στις British Airways και American Airlines να ελέγχουν το 60% της επιβατικής κίνησης μεταξύ ΗΠΑ και Μεγάλης Βρετανίας. Ο όρος που επιβλήθηκε για την παραχώρηση μεγάλου αριθμού χρονοθυρίδων (slots) στο αεροδρόμιο του Heathrow, όμως η British Airways αρνήθηκε αφού η παραχώρηση αυτή θα επέτρεπε την είσοδο άλλων αεροπορικών εταιρειών (Delta Air Lines, bmi British Midland, Virgin Atlantic, Continental Airlines και US Airways) στην κερδοφόρα βορειοατλαντική αγορά. Η British Airways θα έκανε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αφού η αγορά ΗΠΑ - Μεγάλη Βρετανία με 12.5 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο είναι διπλάσια από την δεύτερη βορειοατλαντική αγορά αυτή της ΗΠΑ - Γερμανίας. Χωρίς ασυλία σε θέματα ανταγωνισμού η συνεργασία μεταξύ των μελών περιορίζεται σε συμφωνίες μάρκετινγκ αν και το τελευταίο χρόνο οι εταίροι ξεκίνησαν προσπάθεια διεύρυνσης και ενίσχυσης της διμερούς συνεργασίας μεταξύ των μελών της.

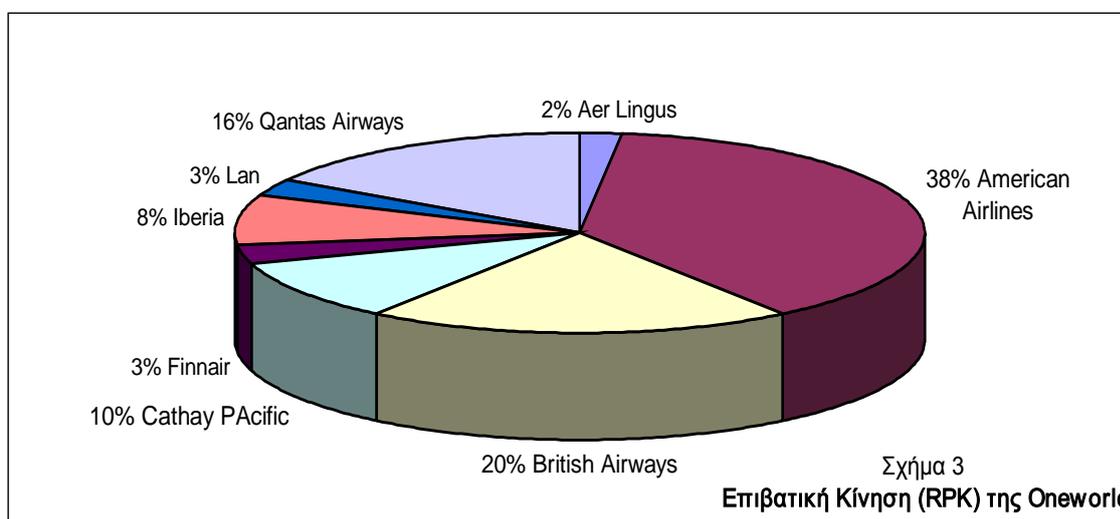
Η οκταμελής αυτή συμμαχία εξυπηρετεί περισσότερους προορισμούς από οποιαδήποτε άλλη αεροπορική συμμαχία. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα αυτής είναι η συμπληρωματικότητα μεταξύ των δικτύων των δύο πυρήνων, δηλαδή της British Airways και της American Airlines η μια καλύπτει τις αδυναμίες της άλλης. Η British Airways έχει ως δυνατά σημεία την Ευρώπη και την Μέση Ανατολή ενώ η American Airlines τις ΗΠΑ και την Νότια Αμερική. Χωρίς την ασυλία η επιβατική κίνηση επικεντρώνεται προς τα μεγάλα πληθυσμιακά κέντρα των ΗΠΑ, Νέα Υόρκη, Βοστώνη, Σαν Φραντσίσκο, Λος Άντζελες, κι όχι προς τα αεροδρόμια κόμβους του αμερικάνικου αερομεταφορέα, δηλαδή τα Σικάγο, Ντάλας και το Μαϊάμι.

Πίνακας 3 : Oneworld

	Ημερομ. Προσχώρ.	Επιβ. Κίνηση RPK εκατομ.	Επιβάτες Εκατομ.	Έσοδα σε εκατομ. \$
Aer Lingus	Ιουλ-00	11,291	7	1,128
American Airlines	Σεπ-98	209,217	92	18,645
British Airways	Σεπ-98	107,892	36	14,417
Cathay Pacific	Σεπ-98	57,283	14	5,016
Finnair	Σεπ-99	15,604	8	2,148
Iberia	Σεπ-99	45,924	27	5,895
Lan	Ιουν-00	15,125	7	2,093
Qantas Airways	Σεπ-98	84,762	32	8,083
Total		547,099	221	57,424
World share		15,0%	11,4%	14.4%

*Associate/regional member

Πηγή : Airline Business (Σεπτέμβριος 2005)



Πηγή: Remove Before Flight τεύχος 5 Σελ22

- **SKYTEAM**

Είναι η πιο πρόσφατη διεθνής συμμαχία. Η Air France και η Delta Air Lines άρχισαν συνεργασία το 1999 - 2000, και μετά το 2001 προσχώρησαν η Aeromexico, Korean Air, η CSA - Czech Airlines και η Alitalia. Η SkyTeam προσφέρει 7100 πτήσεις σε περισσότερους από 496 προορισμούς σε 117 χώρες και πρόσβαση σε 289 αίθουσες επιβατών. Στα πλαίσια της συμμαχίας οι εταιροι προσφέρουν πτήσεις κοινού κωδικού, ενοποίηση των προγραμμάτων ανταμοιβής συχνών επιβατών, και έχουν προχωρήσει και σε από κοινού προμήθειες ενώ συνεργάζονται και για την μεταφορά φορτίων (cargo). Η Air France ήταν η τελευταία από τις «μεγάλες» αεροπορικές εταιρείες που προχώρησε στην δημιουργία συμμαχίας διότι θέλησε πρώτα να

ολοκληρώσει την προσπάθεια αναδιάρθρωσης και αποκρατικοποίησης της εταιρείας. Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα αυτής της συμμαχίας είναι η μεγαλύτερη εσωτερική αγορά της Ευρώπης που ελέγχεται από την Air France και το ότι τα αεροδρόμια - κόμβοι του Παρισιού και της Σεούλ (Incheon Airport) είναι από τα ελάχιστα κεντρικά αεροδρόμια που έχουν την δυνατότητα επέκτασης. Ακόμα μεγαλύτερη σημασία έχει η ασυλία σε θέματα ανταγωνισμού που έχει παραχωρηθεί στην τετραμερή συμμαχία μεταξύ των Air France, Delta Air Lines, Alitalia και CSA - Czech Airlines, Επιπλέον η συμμαχία μεταξύ της Delta Air Lines και της Korean Air έχει λάβει ασυλία και έτσι η SkyTeam είναι η μόνη συμμαχία που διαθέτει ασυλία σε θέματα ανταγωνισμού τόσο στις πτήσεις πάνω από τον Ατλαντικό όσο και τις πτήσεις πάνω από τον Ειρηνικό.

Δύο επιχειρηματικές εξελίξεις έδωσαν ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στην συμμαχία. Πρώτον η έγκριση της τριμερούς συμφωνίας κοινού κωδικού μέσα στις ΗΠΑ μεταξύ των Delta Air Lines, Northwest Airlines και Continental Airlines που ανήκουν πια στην συμμαχία της SkyTeam και δεύτερο η ανακοίνωση της εξαγοράς της KLM από την Air France. Με την συγχώνευση Air France - KLM δημιουργήθηκε ένας παγκόσμιος κολοσσός των αερομεταφορών - αφού πρόκειται για την εταιρεία με τα μεγαλύτερα έσοδα στον κόσμο. Με αυτή την κίνηση δημιουργήθηκαν πιέσεις για την περαιτέρω αναδιάρθρωση του κλάδου, τουλάχιστον στην Ευρώπη. Οι πρώτες κοινές αποφάσεις αφορούσαν την εναρμόνιση του δικτύου των προορισμών, των τιμών, του προγράμματος κατοχύρωσης μιλίων και του ηλεκτρονικού εισιτηρίου τους, ενώ θα πυκνώσουν τα δρομολόγια μεταξύ των δύο αεροδρομίων ώστε να εξυπηρετούνται περισσότεροι επιβάτες. Η SkyTeam ανταγωνίζεται πλέον με ίσους όρους την Star Alliance αναφορικά με το μέγεθος και τα πλεονεκτήματα της ασυλίας και είναι ενδεχομένως ισχυρότερη στην Βορειοατλαντική αγορά. Η Ασία είναι το αδύναμο σημείο αυτής της συμμαχίας με μόνο ένα μέλος από αυτή την ήπειρο, την κορεάτικη Korean Air. Αναμένεται ότι η Ρώσικη Aeroflot και η China Southern θα προσχωρήσουν το 2006.

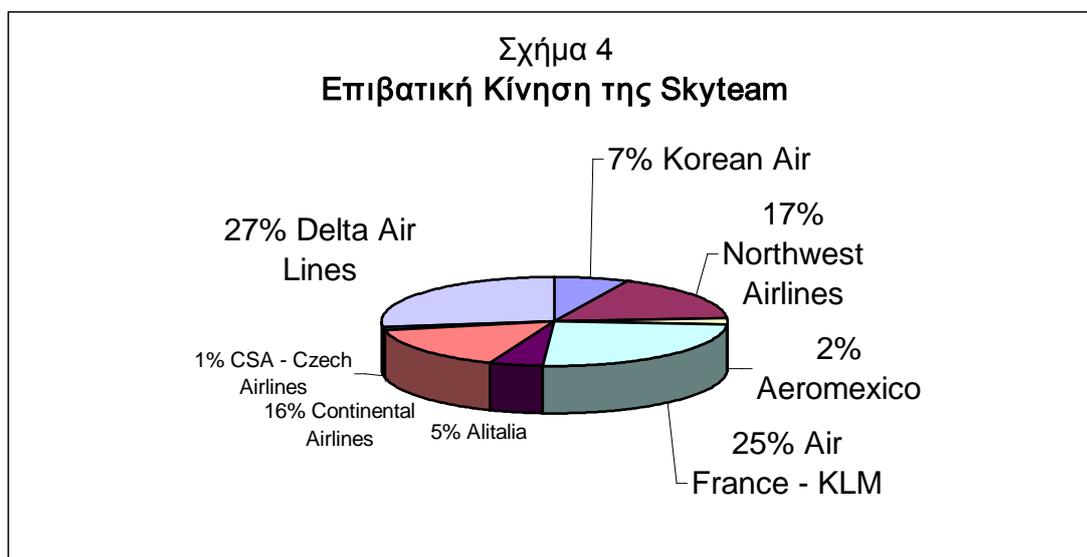
Πίνακας 4 :Skyteam

	Ημερομ. Προσχώρ.	Επιβ. Κίνηση RPK εκατομ.	Επιβάτες Εκατομ.	Έσοδα σε εκατομ. \$
Aeromexico	Σεπ-99	14,512	9	1,482
Air France - KLM	Σεπ-99	168,998	64	24,054
Alitalia	Ιαν-00	33,860	22	14,417
Continental Airlines	Σεπ-04	105,766	43	9,744
CSA - Czech Airlines	Μαρ-01	6,224	4	676
Delta Air Lines	Σεπ-99	182,317	110	15,002
Korean Air	Ιουλ-00	45,879	21	6,332
Northwest Airlines	Σεπ-04	117,958	55	11,279
Total		675,515	329	73,638
World share		18,6%	17,0%	18,4%

*Associate/regional member
 Πηγή : Airline Business (Σεπτέμβριος 2005)

Μεγάλες αεροπορικές εταιρείες εκτός συμμαχιών

Υπάρχουν και αεροπορικές εταιρείες που παραμένουν ανέντακτες. Απ' αυτές κάποιες όπως οι Malaysia Airlines, South African και πολλές από τις αναπτυσσόμενες αγορές όπως την Κίνα (Air China, China Eastern, China Southern) ή η Ινδία επιθυμούν την προσχώρηση σε κάποια συμμαχία,



Πηγή: Remove Before Flight τεύχος 5 Σελ 23

προτιμούν όμως προς το παρόν να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να αποφασίζουν αργότερα ποία συμμαχία εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα και τις ανάγκες τους.

Άλλες αεροπορικές εταιρείες όπως η Emirates Airlines και η Βρετανική Virgin Atlantic όμως δεν επιθυμούν την ένταξη σε κάποια συμμαχία. Προτιμούν να συνεργάζονται με περισσότερες εταιρείες χωρίς να ενταχθούν σε μια και μόνο αεροπορική συμμαχία. Πιστεύουν ότι με τη συνεργασία τους με πολλά γκρουπ θα

μεγιστοποιήσουν το όφελος τους σε μια αγορά που ο ανταγωνισμός οξύνεται μέρα με την ημέρα. Πιστεύουν ότι με αυτό τον τρόπο διατηρούν την ανεξαρτησία, μεγαλύτερη ευχέρεια κινήσεων και ευκολότερη δυνατότητα προσαρμογής σε ξαφνικές αλλαγές της αγοράς. Καθώς το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα τους φοβούνται την συνεργασία με αερομεταφορείς που δεν έχουν το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών.

Επιπτώσεις στην λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών από τις συμμαχίες

Οι αερομεταφορές αποτέλεσαν περισσότερο από κάθε άλλο το μοχλό, πιο ορθά τον κινητήρα της παγκοσμιοποίησης και της κατάλυσης των συνόρων. Είναι ένας κλάδος παραδοσιακά ασταθής, ευάλωτος στις οικονομικές και πολιτικές κρίσεις και ένας κλάδος υψηλής εντάσεως κεφαλαίου. Οι συμμαχίες αποτελούν πια το κανόνα στις αερομεταφορές : οι τέσσερις αεροπορικές συμμαχίες, δηλαδή οι "Wings", Star Alliance, **oneworld**, SkyTeam, ελέγχουν το 56% των παγκόσμιων εσόδων από επιβατοχιλιόμετρα (World Revenue Passenger Kilometres - RPK).

Όμως πέρα από αυτή την φαινομενικά αυτή ομόθυμη υιοθέτηση των συμμαχιών από τις αεροπορικές εταιρείες ενδιαφέρον είναι να κατανοηθούν οι λόγοι για τους οποίους οι αεροπορικές εταιρείες ωθούνται στην ένταξη συμμαχιών. Πρόσφατα (Νοέμβριος 2002 - Φεβρουάριος 2003) έγινε μια έρευνα που διενεργήθηκε σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες - μέλη αεροπορικών συμμαχιών η οποία αποσκοπούσε στα εξής :

- Πώς αντιλαμβάνονται οι ίδιες οι αεροπορικές εταιρείες τις επιπτώσεις των συμμαχιών στις γενικότερες λειτουργίες τους και ειδικότερα στην επιβατική κίνηση, καθώς η παράμετρος αυτή αποτελεί τη σημαντικότερη μέτρηση για την λειτουργία ενός αερομεταφορέα.
- Πώς οι διαφορετικοί τρόποι συνεργασίας επηρεάζουν τη λειτουργία της συμμαχίας.
- Πώς οι διαφορετικοί τύποι δρομολογίων επηρεάζονται από τις συμμαχίες.
- Αν οι αεροπορικές εταιρείες διαφορετικών μεγεθών, που λειτουργούν από διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές και ανήκουν σε διαφορετικές συμμαχίες έχουν επηρεαστεί με διαφορετικό τρόπο.

Όλες σχεδόν, εκτός από μερικούς περιφερειακούς αερομεταφορείς της Ευρώπης, οι αεροπορικές εταιρείες δηλώνουν ικανοποιημένες από την μέχρι τώρα συνεργασία τους με τις άλλες εταιρείες καθώς η συμμαχία έχει επιδράσει θετικά αυξάνοντας κατά πρώτο λόγο την επιβατική κίνηση, και δευτερευόντως τα έσοδα, τα

ποσοστά πλήρωσης, συμβάλλοντας παράλληλα σε μικρή μείωση του κόστους. Αναφερόμενες όμως στο θέμα των αεροπορικών ναύλων, οι συμμετέχοντες έδωσαν συγκεχυμένες απαντήσεις καθώς μερικές υποστηρίζουν ότι οι τιμές μειώθηκαν και άλλες ότι αυξήθηκαν.

Το 90% των αεροπορικών εταιρειών δήλωσαν ότι παρατηρήθηκε αύξηση της επιβατικής κίνησης μέσα σε ένα με δύο χρόνια μετά από την προσχώρησή τους στην συμμαχία. Οι εταιρείες αποδίδουν την αύξηση αυτή στην δημιουργία των προγραμμάτων επιδότησης των τακτικών επιβατών, γνωστά ως frequent flyer programmes, FFPs.

Αναλύοντας την επιβατική κίνηση ανά είδος δρομολογίου, διαπιστώθηκε ότι η μεγαλύτερη αύξηση επιβατικής κίνησης παρατηρήθηκε στα κομβικά δρομολόγια (hub-hub routes) : 45% των αεροπορικών εταιρειών ανέφερε αύξηση μεγαλύτερη από 16% σε αυτά τα δρομολόγια. Στα δρομολόγια κομβικών - μη κομβικών προορισμών (hub non hub routes) η αντίστοιχη αύξηση κινείται στα πλαίσια του 6-15%. Τέλος, η αύξηση της επιβατικής κίνησης στα δρομολόγια που συνδέουν μη κομβικούς προορισμούς (non hub - non hub routes) κινήθηκε σε συγκρατημένα πλαίσια και δεν ξεπέρασε το 10% στις περισσότερες περιπτώσεις. Τα πορίσματα αυτά εξηγούνται αν αναλογιστούμε ότι οι περισσότερες εταιρείες λειτουργούν με βάση το σύστημα «δικτύου ακτινωτού τύπου» (hub - and - spoke) και οργανώνουν το δίκτυο των συμμαχιών με τρόπο που ευνοεί τα δρομολόγια μεταξύ κομβικών αεροδρομίων. Τα πορίσματα αυτά επιβεβαιώνεται από περαιτέρω ανάλυση των απαιτήσεων που καταδεικνύει ότι είναι κυρίως οι αερομεταφορείς που εκτελούν διεθνείς - υπερατλαντικές και υπεριοκεανικές - πτήσεις που δηλώνουν ότι οι συμμαχίες επέδρασαν θετικά στα δρομολόγια μεταξύ κομβικών αεροδρομίων.

Στην ερώτηση ποια μορφής συνεργασίας - πτήσεις κοινών κωδικών (code share), συντονισμός προγραμμάτων επιδότησης των συχνών επιβατών, στρατηγικές συμμαχίες με εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία (antitrust immunity) στρατηγικές συμμαχίες χωρίς εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία - απέφερε τα περισσότερα θετικά αποτελέσματα, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων αεροπορικών εταιρειών συμφωνεί ότι οι πτήσεις κοινών κωδικών και οι στρατηγικές συμμαχίες με εξαίρεση αυτής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας αποτελούν τις πιο αποδοτικές μορφές συνεργασίας. Αν και η συνεργασία στα πλαίσια μιας στρατηγικής συμμαχίας με εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία αποτελεί πολύ πρόσφατο φαινόμενο, αποτελεί και θα αποτελέσει στο μέλλον πολύ σημαντικό παράγοντα καθώς επιτρέπει στους συμμάχους να συντονίζουν τις δραστηριότητές τους ως προς το προγραμματισμό των δρομολογίων και των τιμολογήσεων.

Η ανάλυση των απαντήσεων ανά αεροπορική συμμαχία αναδεικνύει τη

SkyTeam ως η συμμαχία της οποίας τα μέλη έχουν τα πλέον θετικά αποτελέσματα, με την Star Alliance να ακολουθεί. Αντίθετα κανένα μέλος της συμμαχίας oneworld δε μοιάζει να είναι απόλυτα ικανοποιημένο από την συμμαχία γεγονός το οποίο ενδεχομένως οφείλεται στην έλλειψη στενής συνεργασίας μεταξύ των συνεργαζόμενων αερομεταφορέων. Τέτοια συνεργασία δεν μπορεί να προσχωρήσει καθώς η oneworld είναι η μόνη συμμαχία που δεν έχει εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία για την συνεργασία μεταξύ των βασικών μελών της. Η ανά συμμαχία σύγκριση των αποτελεσμάτων επιβεβαιώνει ότι η καθιέρωση στρατηγικής συμμαχίας με εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία αποτελεί βασική παράμετρο για την επιτυχία μιας συμμαχίας και ιδιαίτερα όσο αφορά την αύξηση της επιβατικής κίνησης και την μείωση του κόστους.

Όλα σχεδόν τα μέλη της SkyTeam δηλώνουν ότι η μεγαλύτερη αύξηση επιβατικής κίνησης σημειώθηκε στα κομβικά δρομολόγια τους, ενώ για την ίδια κατηγορία δρομολόγια τους, ενώ για την ίδια κατηγορία δρομολογίων αύξηση δηλώνει το 80% των μελών της oneworld και το 50% Star Alliance. Η SkyTeam είναι επίσης η συμμαχία εκείνη που δηλώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά αύξησης σε όλες τις παραμέτρους, δηλαδή επιβατική κίνηση, έσοδα, ποσοστά πληρότητας, μείωση κόστους. Ίσως επειδή είναι η συμμαχία που έχει προσχωρήσει σε στενότερη συνεργασία και ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων μεταξύ των μελών.

Όταν οι απαντήσεις αναλύονται ανάλογα με το μέγεθος των αεροπορικών εταιρειών προκύπτει ότι οι μεγάλες εταιρείες φαίνονται γενικά ικανοποιημένες από τις συμμαχίες, καθώς 2/3 χαρακτηρίζουν τις συμμαχίες ως «άριστες» και το 1/3 ως «καλές». Αντίθετα οι μεσαίου και μικρού μεγέθους αερομεταφορείς δηλώνουν ικανοποιημένοι αλλά ταυτόχρονα εκφράζουν και μερικές επιφυλάξεις, ίσως γιατί αισθάνονται ότι έχουν περιορισμένο ρόλο στις διαδικασίες λήψεων αποφάσεων της συμμαχίας.

Οι μεγάλες εταιρείες διαπίστωσαν αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 5% κυρίως στα κομβικά δρομολόγια τους μέσα σε ένα χρόνο από τη δημιουργία της συμμαχίας και πιστεύουν ότι η χρήση κοινών κωδικών και η εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία είναι οι μορφές συνεργασίες που επιδρούν πιο θετικά στην αύξηση της κίνησης. Οι μεσαίες και μικρές αεροπορικές εταιρείες διαπίστωσαν μεγαλύτερη αύξηση της επιβατικής τους κίνησης ακόμα και 15%, αλλά για αυτές η αύξηση χρειάστηκε περισσότερο χρόνο, δύο χρόνια, για να πραγματοποιηθεί. Αυτές οι εταιρείες αποδίδουν την αύξηση της επιβατικής κίνησης στην υιοθέτηση των προγραμμάτων των συχνών επιβατών και στην κοινή χρήση κωδικών.

Από την ανάλυση των στοιχείων ανά γεωγραφική περιοχή προκύπτει ότι η Κεντρική και Νότια Αμερική είναι η περιοχή που κατέγραψε τη μεγαλύτερη αύξηση

τόσο στην επιβατική κίνηση όσο και στα έσοδα και στους συντελεστές πληρότητας αφού όλοι οι εκπρόσωποι δηλώνουν αύξηση μεγαλύτερη από 15%. Οι περισσότεροι αερομεταφορείς αυτής της περιοχής είχαν περιορισμένο διεθνές δίκτυο πριν την συμμετοχή τους σε συμμαχίες και μέσω των συμμαχιών αυτών αποκτούν πρόσβαση σε περισσότερους προορισμούς. Γι' αυτό και το 75% των αερομεταφορών αυτής της περιοχής χαρακτηρίζουν τις συμμαχίες ως «άριστες». Αντίθετα, οι αερομεταφορείς της Ευρώπης είχαν εκτεταμένο διεθνές δίκτυο και πριν από τη δημιουργία των συμμαχιών και για αυτό δηλώνουν μικρότερη αύξηση της επιβατικής κίνησης. Αυτοί οι αερομεταφορείς επικεντρώνονται στη μείωση του κόστους αφού ο ανταγωνισμός σε αυτή την περιοχή είναι πολύ πιο έντονος. Σημαντικά μεγάλη αύξηση 6 με 15%, δηλώνουν επίσης οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ασία και στην Ωκεανία που σίγουρα επωφεληθήκαν από την διοργάνωση σημαντικών αθλητικών εκδηλώσεων τα τελευταία χρόνια. Τέλος, οι εταιρείες που ευνοούνται περισσότερο από την εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία είναι αυτές της Βορείου Αμερικής και της Ευρώπης.

Το γενικό συμπέρασμα το οποίο προκύπτει από τις απαντήσεις των αεροπορικών εταιρειών που συμμετέχουν σε συμμαχίες είναι ότι οι συμμαχίες αυτές παράγουν πολλά θετικά αποτελέσματα συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση των εσόδων και των συντελεστών πληρότητας. Παράλληλα συμβάλουν στην μείωση του κόστους. Τέλος οι περισσότερες συμμαχίες δεν έχουν προχωρήσει πέρα από την χρήση κοινών κωδικών και τον συντονισμό των προγραμμάτων συχνών επιβατών. Το επόμενο στάδιο των συμμαχιών θα είναι η ολοκλήρωση των διαφορετικών λειτουργιών των συμμαχιών ώστε να μπορέσουν να αποκομίσουν όλα τα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας συνεργασίας.

Αεροπορικές εταιρείες οι συμμαχίες και η Αναγνωρισιμότητα - Ταυτότητα (BRANDING)

Μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε με σκοπό την αξιολόγηση της επίδρασης των στρατηγικών αεροπορικών συμμαχιών στα μέλη τους σε σχέση με την αναγνωρισιμότητα και την ταυτότητα τους (branding) όπως αυτή η επίδραση αξιολογείται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες.

Σύμφωνα με στα στοιχεία της έρευνας το 89% των αεροπορικών εταιρειών πιστεύουν ότι το branding, το σύνολο των εμπορικών εργασιών προώθησης της εμπορικής ταυτότητας της συμμαχίας επηρεάζει το δικό τους ατομικό branding είτε θετικά είτε εξαιρετικά θετικά, ενώ το υπόλοιπο 11% των αεροπορικών εταιρειών κρίνει ότι η επίδραση αυτή είναι ουδέτερη αλλά καμία αεροπορική εταιρεία δεν την αξιολογεί ως αρνητική. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (78%) συμφωνούν ότι η υπάρχουν σημαντικά οφέλη από την προώθηση της συμμαχίας ως ενιαίου εμπορικού

σήματος, brand, και ιδιαίτερα από το γεγονός ότι κερδίζουν σε αγορές στις οποίες, υπό κανονικές συνθήκες, θα είχαν μικρή ή και καθόλου παρουσία με την δική τους αξία σήματος (brand equity).

Ωστόσο, αναφέρθηκαν κάποια μειονεκτήματα που δημιουργούνται από την προβολή τα brands των συμμαχιών. Σε αυτά περιλαμβάνονται η σύγχυση που δημιουργείται στους επιβάτες από την προσπάθεια εναρμόνισης του επιπέδου υπηρεσιών από όλες τις εταιρείες που συμμετέχουν στην ίδια συμμαχία ότι οι εμπορικές ταυτότητες (brands) των συμμαχιών ως σύνολο επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό από την εμπορική ταυτότητα (brand) της αεροπορικής εταιρείας που κυριαρχεί στην συμμαχία ότι οι εταιρείες αυτές χάνουν μέρος της ατομικότητας τους και ότι το προφίλ της αεροπορικής συμμαχίας (image) μπορεί να υποστεί ζημία. Επιπλέον, οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες (78%) πιστεύουν ότι υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες που υστερούν σε σχέση με το γενικότερο επίπεδο εμπορικού σήματος και ταυτότητας (brand) που προβάλλει η συμμαχία. Για το λόγο αυτό, αν και πιστεύουν ότι η προώθηση κάτω από το σήμα της ενιαίας συμμαχίας έχει θετικές επιπτώσεις, πιστεύουν παράλληλα ότι η εναρμόνιση όλων των μελών κάτω από την συμμαχική «ομπρέλα» κοινών επιπέδων ποιότητας και αξιών του brand θα κατακερματίσει την συμμαχία.

Άλλο ένα ιδιαίτερα σημαντικό συμπέρασμα αυτής της έρευνας είναι ότι σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρείες (89%) δεν θέλουν το εμπορικό τους σήμα (brand) να απορροφηθεί από το συμμαχικό σήμα της συμμαχίας, πράγμα που ενδεχομένως δείχνει ότι οι στρατηγικές συμμαχίες αποτελούν τον τελικό στόχο και το τελευταίο αυτών των συνεργασιών κι όχι ενδιάμεσο στάδιο που θα οδηγήσει σε συγχωνεύσεις.

Άλλο εξίσου σημαντικό εύρημα είναι ότι όλες σχεδόν οι αεροπορικές εταιρείες (εκτός από μία) πιστεύουν ότι είναι εφικτό να μεγιστοποιήσουν ταυτόχρονα τόσο το ατομικό τους εμπορικό σήμα όσο και αυτό της συμμαχίας χωρίς να υπάρχει κίνδυνος να μεγιστοποιηθεί το ένα εις βάρος του άλλου. Η μόνη αεροπορική εταιρεία που υποστήριξε το αντίθετο, δηλαδή ότι δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί η ταυτόχρονη προώθηση και βελτίωση και των δύο αλλά είναι αναγκαίο να μεγιστοποιηθεί το ένα εις βάρος του άλλου είναι αυτή που το καιρό της διενέργειας της έρευνας βρισκόταν σε διαδικασία επαναπροσδιορισμού της εμπορικής ταυτότητας (re - branding) και αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες.

Για την τυχόν ύπαρξη σύγκρουσης ανάμεσα στην εμπορική τους ταυτότητα της κάθε αεροπορικής εταιρείας και αυτής της συμμαχίας οι αεροπορικές εταιρείες όρισαν τα πιο ξεχωριστά σημαντικά χαρακτηριστικά της εμπορικής τους ταυτότητας (brand values) μεταξύ τους. Η μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ στα χαρακτηριστικά της εμπορικής ταυτότητας της αεροπορικής εταιρείας και αυτών της συμμαχίας συνδέονται με την σημασία που αποδίδεται στο μέγεθος του δικτύου, το οποίο ως χαρακτηριστικό και αξία είναι πολύ πιο σημαντικό (30%) για τις συμμαχίες απ' ότι για την κάθε αεροπορική εταιρεία ξεχωριστά (11%).

Η σημασία της εθνικής ταυτότητας του αερομεταφορέα αποτελεί σημαντική αξία (11%) για τις αεροπορικές εταιρείες αλλά δεν έχει καμία σημασία για τις πολυεθνικές συμμαχίες. Κι αυτό γιατί πολλές αεροπορικές εταιρείες που συμμετέχουν στις συμμαχίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την χώρα προέλευσής τους, πολλές

από αυτές είναι γνωστές ως «εθνικοί αερομεταφορείς» και το όνομα της χώρας προέλευση τους αποτελεί μέρος της επωνυμίας τους, πχ Air France, British Airways, Alitalia. Από την άλλη, οι συμμαχίες έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα και γι' αυτό δεν συνδέονται συνειρμικά με καμία χώρα και κανένα έθνος, αν και στην περίπτωση της συμμαχίας oneworld πχ τα περισσότερα μέλη, συγκεκριμένα πέντε από τα οκτώ, προέρχονται από αγγλόφωνες χώρες.

Τα στοιχεία που συνδέονται με την ασφάλεια παρουσιάζουν σχεδόν πανομοιότυπα αποτελέσματα με τα αποτελέσματα που αναφέρονται σχετικά με την εθνικότητα, πόρισμα που υποδηλώνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες θέλουν να διατηρούν οι ίδιες τον έλεγχο και την στενότερη επαφή με τους δικούς τους πελάτες και δεν είναι διατεθειμένοι να τα εκχωρήσουν σε άλλους. Το αποτέλεσμα αυτό έχει ενδεχομένως επηρεαστεί από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, αφού μετά από αυτή την επίθεση όλοι οι αερομεταφορείς εστίαστηκαν στην δική τους επιβίωση και έθεσαν την ανάπτυξη των συμμαχιών σε δεύτερη θέση. Προς το ίδιο συμπέρασμα οδηγεί και η διαπίστωση ότι πέρασαν δύο χρόνια μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 για να γίνει κάποια ανακοίνωση σχετική με την προσχώρηση αεροπορικής εταιρείας σε συμμαχία. Άλλος λόγος που θα μπορούσε να εξηγήσει για την επωνυμία της συμμαχίας κρίνεται ότι συνδέεται μόνο οριακά (2%) με τα χαρακτηριστικά και τις αξίες της ασφάλειας (reassurance value) είναι το γεγονός ότι η συμμαχία δεν έχει αναπτύξει ακόμα την αξία του σήματος (the brand equity) που απαιτείται για την προώθηση της ιδέας αυτής. Τα αποτελέσματα που αφορούν τα χαρακτηριστικά της επωνυμίας που συνδέονται με την ιδέα της ασφάλειας, σύμφωνα με τα οποία η σημασία αυτής της αξίας είναι διπλάσια για την αεροπορική εταιρεία (8%) απ' ό τι για την συμμαχία (4%), επιβεβαιώνουν το παραπάνω συμπέρασμα.

Οι αεροπορικές εταιρείες αξιολογούν βασικά χαρακτηριστικά όπως : ποιότητα υπηρεσιών, χαρακτηριστικά των υπηρεσιών και το προφίλ της εμπορικής επωνυμίας (brand image). Η αξιολόγηση αυτή γίνεται με μία βάση κλίμακας η οποία αντιστοιχεί με 0 «καθόλου σημαντικό» ενώ 5 «πολύ σημαντικό».

Η ποιότητα των υπηρεσιών έλαβε την υψηλότερη βαθμολογία τόσο για τις αεροπορικές εταιρείες (4.81) όσο και για τις συμμαχίες (4.38). Η ελαφρά υψηλότερη σημασία που αποδίδεται από τις αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με τις συμμαχίες εξηγείται από το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες κατανοούν ότι αν και η συνέπεια στο επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρονται από την συμμαχία είναι πολύ σημαντικό, γνωρίζουν όμως ότι αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί και είναι διατεθειμένες να αποδεχθούν μικρές ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις.

Τα συγκεκριμένα στοιχεία του προφίλ (image) της κάθε εταιρείας είναι το δεύτερο πιο σημαντικό ανάμεσα στα τρία στοιχεία για τις αεροπορικές εταιρείες και λαμβάνει υψηλή βαθμολογία (4.58) αλλά είναι λιγότερο σημαντικό για τη συμμαχία και λαμβάνει γι' αυτές την μικρότερη βαθμολογία (3.88). Το αποτέλεσμα αυτό ενισχύει το συμπέρασμα ότι το προφίλ, η εικόνα (image) των αεροπορικών εταιρειών δεν παίζει και τόσο σημαντικό ρόλο στην προώθηση των αξιών του εμπορικού σήματος της συμμαχίας κι επομένως η ποικιλία τους και η διαφορετικότητα τους είναι αποδεκτή στα πλαίσια της ενιαίας εμπορικής ταυτότητας της συμμαχίας.

Αν και τα στοιχεία που αφορούν την ποιότητα των υπηρεσιών κατατάσσονται

τρίτα ανάμεσα στα πιο σημαντικά στοιχεία για την προώθηση των αξιών του εμπορικού σήματος της αεροπορικής, η βαθμολογία που λαμβάνουν είναι ιδιαίτερα υψηλή (4.27), υποδηλώνοντας τη σημασία τους για την αεροπορική εταιρεία. Η σημασία της ποιότητας των υπηρεσιών είναι ελάχιστα πιο υψηλή για τις συμμαχίες (4.31) και κατατάσσεται ως το δεύτερο σε σημασία στοιχείο για την προώθηση των αξιών του εμπορικού σήματος της συμμαχίας. Η οριακή αυτή διαφορά μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο επίπεδο και στα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών που παρέχουν οι εταιρείες που ανήκουν στην ίδια συμμαχία και κάποια μέτρα που αποσκοπούν την μείωση αυτών των διαφορών ή τουλάχιστον στον περιορισμό τους συμβάλλουν στην συνοχή της συμμαχίας.

Επίσης από τους συμμετέχοντες στην έρευνα ζητήθηκε να αξιολογήσουν το βαθμό με τον οποίο κρίνουν ότι υπάρχει σύγκρουση μεταξύ του εμπορικού σήματος της αεροπορικής εταιρείας και αυτού της συμμαχίας. Η αξιολόγηση έγινε με βάση πεντάβαθμη κλίμακα στην οποία το 0 αντιστοιχούσε με «πολύ μεγάλη σύγκρουση». Για καμία από τις τρεις κατηγορίες δεν κατεγράφη σημαντική σύγκρουση εμπορικών σημάτων και ταυτοτήτων.

Αν και η εντονότερη σύγκρουση ανάμεσα στο εμπορικό σήμα (brand) της αεροπορικής εταιρείας και αυτό της συμμαχίας καταγράφεται στο τομέα των υπηρεσιών (1.69), η βαθμολογία αυτή είναι χαμηλή και επομένως άνευ σημασίας. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι οι αεροπορικές εταιρείες θεωρούν αυτό το στοιχείο της σύγκρουσης ως βλαβερό αφού μπορεί αυτή η διαφορά να είναι και ηθελημένη για να διατηρούν ένα βαθμό διαφοροποίησης μεταξύ των εταιρειών. Όλες οι συμμαχίες έχουν καθιερώσει ελάχιστα πρότυπα υπηρεσιών (μέγεθος καθισμάτων, αίθουσες αναχωρήσεων / αφίξεων, γεύματα, διασκέδαση κατά την διάρκεια πτήσης) για να εξασφαλίσουν του προσφερόμενος προϊόντος.

Η δεύτερη υψηλότερη βαθμολογία καταγράφεται σε σχέση με το προφίλ της αεροπορικής εταιρείας (1.31), η βαθμολογία όμως είναι ακόμα πιο χαμηλή και γι' αυτό ανάξια λόγου. Παρά το γεγονός ότι η κάθε συμμαχία αποτελείται από πολλές αεροπορικές εταιρείες με διαφορετικό προφίλ η καθεμία, οι ίδιες οι αεροπορικές εταιρείες πιστεύουν ότι δεν υφίσταται σύγκρουση, στοιχείο που ενισχύει το συμπέρασμα ότι τα μέλη των συμμαχιών και επιθυμούν και ενθαρρύνονται να διατηρήσουν την ιδιαιτερότητα τους.

Η μικρότερη σύγκρουση καταγράφεται με την ποιότητα υπηρεσιών (1.23), πόρισμα που καταδεικνύει ότι οι αεροπορικές εταιρείες πιστεύουν ότι δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ του επιπέδου ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρονται από τους αερομεταφορείς που συμμετέχουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία. Το πιο σημαντικό γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από αυτή την έρευνα είναι ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων πιστεύουν ότι η προώθηση της συμμαχίας ως ενιαία εμπορική επωνυμία και ενιαίο εμπορικό σήμα (brand) προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα. Οι περισσότερες εταιρείες πιστεύουν ότι υπάρχουν άλλα μέλη της συμμαχίας που πρέπει να καλύψουν την διαφορά που τους χωρίζει από τα εμπορικά σήματα (brand) των υπόλοιπων αερομεταφορέων. Η μεγάλη πλειοψηφία των αεροπορικών εταιρειών είναι επί του παρόντος ικανοποιημένες από την αξία του ονόματος και του σήματος (brand equity) της συμμαχίας αλλά θεωρούν ότι πρέπει να

ενισχυθεί περισσότερο χωρίς ωστόσο να ξεπεράσει την αξία του ονόματος και του σήματος (brand equity) της δικής τους εταιρείας καθώς αντιτίθενται στην ιδέα μελλοντικής απορρόφησης της εμπορικής επωνυμίας της ανεξάρτητης εταιρείας από την επωνυμία (brand) της συμμαχίας στην οποία συμμετέχουν.

Κεφάλαιο 9

Οι μεγαλύτεροι Αεροπορικοί Στόλοι Στον Κόσμο

Παρουσιάζουμε τις 10 μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες με κριτήριο το μέγεθος του αεροπορικού τους στόλου. Τα στοιχεία είναι οικονομικά και ασφαλώς η περίοδος αυτή δεν είναι η καλύτερη για δεκάδες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες που μέσα σε μία δεκαετία είδαν τα άλλοτε κολοσσιαία κέρδη τους να μετατρέπονται σε ζημιές που αγγίζουν τα επίπεδα νέων ρεκόρ.

Πολλοί πίστευαν ότι μετά από μια σειρά κακών οικονομικών αποτελεσμάτων στα τέλη της προηγούμενης και τον πρώτο χρόνο της τρέχουσας δεκαετίας θα υπήρχε επιτέλους ανάκαμψη με αρχή το 1992. Δυστυχώς ακόμη και οι πιο μετριοπαθείς στις εκτιμήσεις τους διαφεύστηκαν αφού ο συνδυασμός της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης και μιας σειράς άλλων παραγόντων είχαν σαν αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρίες μέλη της ΙΑΤΑ να σημειώσουν στις διεθνείς γραμμές τους μέσα στο οικονομικό έτος 1992 ζημιές που έφτασαν τα 5 δις δολάρια. Το συμπέρασμα είναι ένα: η πολυπόθητη και πολυαναμενόμενη ανάκαμψη παραμένει ακόμη ένα όνειρο.

Ο δείκτης μεγέθους που χρησιμοποιήθηκε είναι οι αεροπορικοί στόλοι που διαθέτουν οι εταιρίες αυτές, ο αριθμός των αεροσκαφών δηλαδή που χρησιμοποιούν σε όλες τις προγραμματισμένες πτήσεις τους. Τα στοιχεία περιλαμβάνουν τα αεροσκάφη που αποτελούν ιδιοκτησία των εταιριών ή βρίσκονται σε μακρά ενοικίαση, όχι όμως και αεροσκάφη που ενοικιάζονται για την κάλυψη εποχιακών αναγκών. Σε κάθε περίπτωση ισχύουν οι περιορισμοί και οι ιδιαιτερότητες που αναφέρονται στο κείμενο σχετικά με την κάθε αεροπορική εταιρία.

Παρόλα αυτά δεν μπορούμε να αποφύγουμε στην αναφορά ορισμένων οικονομικών στοιχείων σχετικά με την παγκόσμια αεροπορική αγορά αφού είναι ενδιαφέρον να γίνουν συγκρίσεις ανάμεσα στα στοιχεία και στα οικονομικά αποτελέσματα που έχουν να επιδείξουν πολλές από αυτές τις αεροπορικές εταιρίες. Ο ΠΙΝΑΚΑΣ 1 παρουσιάζει τα αποτελέσματα αυτά για τις 20 κορυφαίες εταιρίες με βάση τις πωλήσεις στο προηγούμενο οικονομικό έτος. Τα στοιχεία όπως και στους άλλους πίνακες προέρχονται από την ΙΑΤΑ, τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρίες και άλλες πηγές αν και θα πρέπει να υπάρχει η επιφύλαξη ότι σε πολλές περιπτώσεις τα οικονομικά αποτελέσματα είναι ακόμη υπό αναθεώρηση.

Επίσης αξιοσημείωτο είναι όπως φαίνεται από τον ΠΙΝΑΚΑ 2 ότι οι περισσότερες εταιρίες που σημειώνουν κέρδη έχουν τον κορμό των επιχειρήσεών τους στη λεγόμενη Λεκάνη του Ειρηνικού. Αντίθετα, σύμφωνα με τον ΠΙΝΑΚΑ 3 οι ζημιές σημειώνονται στις αεροπορικές εταιρίες που βασίζουν (και συνεχίζουν να βασίζουν) τον όγκο των εργασιών τους στις αεροπορικές γραμμές πάνω από τον Ατλαντικό. Παρόλα αυτά οι μεγάλοι αεροπορικοί στόλοι φέρνουν τις αεροπορικές εταιρίες στις πρώτες θέσεις των ΠΙΝΑΚΩΝ 4 και 5 που έχουν σαν βάση τους μεταφερόμενους επιβάτες και το δείκτη τόννο-χιλιομέτρων. Υπάρχουν δύο ακόμη επισημάνσεις που θεωρούμε απαραίτητες. Η πρώτη αφορά το παρόν της άλλοτε κραταιάς Αεροφλότ που μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης έχει και αυτή διαλυθεί σε πολλές μικρότερες εταιρίες περίπου στα πλαίσια των άλλοτε περιφερειακών διευθύνσεών της. Παρόλα αυτά το μεγαλύτερο κομμάτι της, η

Aeroflot-Russian International μετέφερε πέρσι 62 εκατ. επιβάτες και κάλυψε 12,1 δις τόνο-χιλιόμετρα. Το δεύτερο αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία η οποία με βάση τις πωλήσεις καταλαμβάνει για το οικονομικό έτος 1992 την 48 θέση παγκόσμια με 850 περίπου εκατ. δολάρια. Περισσότερα όμως οικονομικά στοιχεία δεν είναι ακόμη διαθέσιμα για να εκτιμηθεί το οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ 20 ΚΟΡΥΦΑΙΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 1992

A/A	ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΑ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΕΡΔΗ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	ΖΗΜΙΕΣ
1	American Airlines	14.396	672	475*
2	United Airlines	12.890	537,8	417,2*
3	Delta Air Lines	11.579	822,1	564,8
4	Lufthansa	11.036	42,8	250,3
5	Air France	10.775	283,5	61,7
6	British Airways	9.688	539,6	309,8
7	Japan Airlines	8.247	91,8	349,3
8	Northwest Airlines	8.128	---	405,1*
9	USAir	6.868	336,5	404,5*
10	All Nipon Airlines	6.448	144	19,1
11	SAS	5.856	498,2	148,1
12	Alitalia	5.466	11,1	11,8
13	Continental	15.575	107,6	125,3
14	Iberia	4.622	120a	418,4
15	Swissair	4.439	152,3	80,4
16	KLM	4.028	55,2	323
17	TWA	3.634	404,6	317,7
18	Singapore	3.452	548	518,5
19	Quantas	3.104	247,7	105,6
20	Cathay Pacific	3.011	467,8	391,5

Πήγη : www.google.gr

* Εξαιρούνται οι υποχρεώσεις των εταιριών αυτών στο ειδικό ταμείο FAS106 για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των εργαζομένων σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία. Εάν αυτές συμπεριληφθούν οι ζημιές γίνονται σημαντικά υψηλότερες. α Αποτελεί εκτίμηση ελλείψει οικονομικών αποτελεσμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΟΙ 10 ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΕΡΔΗ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 1992
ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ

A/A	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΕΡΔΗ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ
1	Singapore	518,5
2	Cathay Pacific	391,5
3	British Airways	309,8
4	Chine Airways	143,3
5	Thai Airways	120,4
6	Quantas	106,6
7	Southwest Airlines	103,6
8	Swissair	80,4
9	Air New Zealand	61,8
10	Malaysian AS	57,5

Πήγη : www.google.gr

ΠΙΚΑΝΑΣ 3

ΟΙ 10 ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 1992 ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ

A/A	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ
1	Delta Air Lines	564,8
2	American Airlines	475*
3	Iberia	418,4
4	United Airlines	417*
5	Northwest Airlines	405,1*
6	USAir	404,5*
7	Varig	380,3
8	Air Canada	373,9
9	TAP-Air Portugal	370a
10	Japan Air Lines	349,3

* Εξαιρούνται οι υποχρεώσεις των εταιριών αυτών στο ειδικό ταμείο FAS106 για τη χρηματοδότηση των συντάξεων των εργαζομένων σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία. Εάν αυτές συμπεριληφθούν οι ζημιές γίνονται σημαντικά υψηλότερες. α Αποτελεί εκτίμηση ελλείψει οικονομικών αποτελεσμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ 1992 **ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΚΑΤ. ΕΠΙΒΑΤΕΣ**

A/A	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΕΚΑΤ. ΕΠΙΒΑΤΕΣ
1	American Airlines	86
2	Delta Air Lines	83,1
3	United Airlines	66,6
4	USAir	54,7
5	Northwest Airlines	43,5
6	Continental Airlines	38,4
7	All Nippon Airlines	35,1
8	Air France	30,1b
9	Lufthansa	26,9
10	British Airways	25,4

Πηγή : www.google.gr

b Περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της Air Inter.

A/A	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΤΟΝΝΟ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ
1	American Airlines	16,3
2	United Airlines	15,9
3	Delta Airlines	13,4
4	Northwest Airlines	11,6
5	British Airways	9,1
6	Lufthansa	9,1
7	Japan Airlines	8,3
8	Air France	8,1b
9	Continental Airlines	6,9
10	Singapore	5,9

Πήγη : www.google.gr

b Περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της Air Inter.

Οι Αεροπορικές Εταιρίες

AMERICAN AIRLINES (AA/AAL) IATA No: 001, Εργατικό Δυναμικό: 96.900.

Η American Airlines δημιουργήθηκε το Μάιο του 1934 σαν διάδοχος της American Airways η οποία είχε σχηματιστεί το 1930 από την ένωση πέντε αεροπορικών εταιριών. Αυτές με τη σειρά τους είχαν διαδεχθεί αρκετές από τις πρώτες αεροπορικές εταιρίες που είχαν ιδρυθεί, των οποίων, οι ρίζες ξεκινούσαν από το 1926. Έτσι τελικά η American Airlines αντιπροσωπεύει τη συγχώνευση περισσότερων των 85 συνολικά εταιριών. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 30 η εταιρία βασιζόταν κυρίως στη μεταφορά ταχυδρομείου μέχρι την παράδοση των Ντάγκλας (Douglas) DC-2 και DC-3, στη σχεδίαση των οποίων είχε συμβάλει, μια και με αυτά τα αεροσκάφη θα άρχιζε η μεταφορά επιβατών.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Αμερικαν υποστήριξε τη δημιουργία σημαντικών πολιτικών αεροσκαφών όπως τα Κονβέρ (Convair) 240 και 990, Ντάγκλας DC-7 και DC-10 και Λόκχηντ (Lockheed) L188 Ελέκτρα (Electra). Το 1945 άρχισε να λειτουργεί ένα τμήμα υπερατλαντικών πτήσεων υπό την ονομασία American Oversease Airlines, για την εξυπηρέτηση ορισμένων γραμμών στην Ευρώπη. Τελικά οι υπερατλαντικές πτήσεις της American Airlines σταμάτησαν το Σεπτέμβριο του 1950 όταν πωλήθηκε το τμήμα αυτό στην Pan American. Στις 29 Νοεμβρίου 1953 άρχισε να πετά πτήσεις χωρίς σταθμόμεταξύ Νέας Υόρκης και Λος Άντζελες χρησιμοποιώντας αεροσκάφη DC-7. Πτήσεις με αεροσκάφη τζετ άρχισαν

στις 25 Ιανουαρίου 1959, στην παραπάνω γραμμή, μετά την παράδοση του πρώτου Μπόινγκ 707-123. Το Μάρτιο του 1966 η εταιρία ενέταξε στις γραμμές μικρών αποστάσεων το BAC 1-11-400, για το οποίο ήταν ο καλύτερος αγοραστής μια και παρέλαβε συνολικά 30 1-11. Στις 5 Αυγούστου 1971 ήταν η πρώτη εταιρία που χρησιμοποίησε το ΜακΝτόνελ Ντάγκλας (McDonnell-Douglas) DC-10, εκτελώντας με το πρώτο της DC-10-10 το δρομολόγιο μεταξύ Λος Άντζελες και Σικάγου. Τον ίδιο χρόνο αγόρασε την TransCaribbean Airways και άρχισε να πετά σε προορισμούς στην Καραϊβική και στα τέλη του 1986 απέκτησε την Aircal. Το 1982 άρχισε να πετά και πάλι υπερατλαντικές πτήσεις με πρώτη γραμμή την Ντάλας (Τέξας)-Λονδίνο (Gatwick), ενώ το 1987 το δίκτυο επεκτάθηκε στην άπω Ανατολή όταν άρχισαν πτήσεις μεταξύ Ντάλας και Τόκιο. Συνολικά οι διεθνείς προορισμοί της εταιρίας ανέρχονται στους 75, ενώ το δίκτυο στις ΗΠΑ είναι ευρύτατο διατηρώντας σαν βάσεις τις πόλεις Σικάγο, Ντάλας, Νάσβιλ, Ράλεϊ και στην Καραϊβική και Κεντρική Αμερική το Σαν Χουάν και Σαν Χοσέ αντίστοιχα. Επίσης σε συνεργασία με τοπικούς αερομεταφορείς συνδέονται 175 περιφερειακές πόλεις με τις κυρίως βάσεις. Το σύστημα αυτό φέρει την ονομασία American Eagle Αναμφισβήτητα οι American Airlines είναι ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας στον κόσμο με κριτήριο τον αριθμό των επιβατικών που διαθέτει μια και ο στόλος της φτάνει τα 700 αεροσκάφη και η ετήσια μεταφορά επιβατών φτάνει τα 50.000.000.

Ο στόλος: 47 Fokker 100, 5 B737-300-3A4, 227 MD 82, 34 MD 85, 13 B727-100, 122 B727-223 Advanced, 69 B757-223, 3 B757-223 (ET), 8 B767-223, 22 B767-223 (ER), 35 A300-605 R, 33 B767-323 (ER), 46 DC-10-10, 3 DC-10-10 (ER), 10 DC-10-30, 18 MD 11.

UNITED AIRLINES (UA/UAL) IATA No: 016, Εργατικό Δυναμικό 80.000.

Οι ρίζες της United Airlines ξεκινούν από την εταιρία Varney Air Lines, η οποία άρχισε να πετά ταχυδρομείο στις 6 Απριλίου 1926 μεταξύ του Πάσο (Paso) στην Ουάσινγκτον και του Έλκο (Elko) στη Νεβάδα. Οι Βάρνεϊ Air Λενς αργότερα ενώθηκαν με τις Pacific Air Transport και National Air Transport, οι οποίες είχαν αρχίσει πτήσεις ταχυδρομείου στις 27 Σεπτεμβρίου 1928 και 12 Μαΐου 1926 αντίστοιχα. Οι δύο παραπάνω εταιρίες ήταν το τμήμα των αερομεταφορών (ταχυδρομείου), μιας κοινοπραξίας που συμμετείχαν η κατασκευάστρια εταιρία αεροσκαφών Μπόινγκ Αιρπλέιν Κόμπανι (Boeing Airplane Company) και κινητήρων Πρατ & Γουίτνεϊ (Pratt & Whitney).

Η United οργανώθηκε στις 1 Ιουλίου 1931 σαν διαχειρίστρια εταιρία του τμήματος των αερομεταφορών της παραπάνω κοινοπραξίας. Το 1934 η κοινοπραξία διαλύθηκε και τα τμήματά της συνέχισαν σαν ξεχωριστές οντότητες. Αξιοσημείωτο είναι ότι η United ήταν η πρώτη εταιρία που παρέλαβε ένα από τα πρώτα αεροσκάφη σχεδιασμένα για μεταφορά επιβατών το Μάρτιο του 1933, το ολομεταλλικό 10θέσιο Boeing 247. Από το Μάιο του 1947 το δίκτυο των δρομολογίων της εταιρίας είχε επεκταθεί και περιελάμβανε τη Βοστώνη, το Ντένβερ, την Ουάσινγκτον D.C. και τη Χαβάη. Η Γιουνάιτεντ ήταν επίσης η πρώτη αεροπορική εταιρία που ενέταξε το Ντάγκλας DC-8 σε δρομολόγια στις 18 Σεπτεμβρίου 1959 ξεκινώντας έτσι τις πρώτες πτήσεις της αεριωθουμένων επιβατικών. Το μέγεθος της εταιρίας αυξήθηκε σημαντικά στις 1 Ιουνίου 1961 όταν αγοράστηκε η Capital Airlines, μια εταιρία που είχε ιδρυθεί το Νοέμβριο του 1936 σαν Pennsylvania Central Airlines. Το αποτέλεσμα αυτής της

συγχώνευσης ήταν το μήκος του συστήματος δρομολογίων της United να αυξηθεί κατά 11.600 km κάνοντάς την έτσι τη μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρία από πλευράς ετήσιας μεταφοράς επιβατών καθώς και διανυομένων επιβατο-μιλίων. Το 1985 ολοκληρώθηκε η αγορά του τμήματος της Pan American που σχετίζονταν με τις πτήσεις στον Ειρηνικό ωκεανό και 'πω Ανατολή. Αργότερα άρχισαν και οι πτήσεις προς Ευρώπη με πιο πρόσφατο προορισμό την Αθήνα στα μέσα του 1992. Η εταιρία διατηρεί τέσσερις μεγάλες βάσεις στις Η.Π.Α. στις πόλεις Washington (Dulles), Chicago (O' Hare), Ντένβερ και Σαν Φρανσίσκο και μία στην άπω Ανατολή στο Τόκιο (Narita). Το δίκτυό της συνδέει 169 πόλεις σε 33 χώρες της Βορείου, Νοτίου και Κεντρικής Αμερικής, Ασίας, Ευρώπης, Αυστραλίας και Ειρηνικού. Επίσης άλλες 169 πόλεις στις ΗΠΑ εξυπηρετούνται από συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρίες σαν την United Express.

Τέλος, καθημερινά εκτελούνται περίπου 2.000 πτήσεις και μεταφέρονται 170.000 επιβάτες. Ο στόλος 578 αεροσκάφη: 49 B737-222, 24 B737-200, 55 B737-522, 102 B737-322, 11 B727-22, 76 B727-222, 25 B727-222, 73 B757-222, 10 B757-222(ET), 11 B767-222, 8 B767-222(ER), 20 B767-322 (ER), B777-222, 47 DC-10-10, 4 DC-10-30, 4 DC-10-30 (CF), 11 B747 SP-21, 9 B747-200B, 18 B747-100, 21 B747-422.

DELTA AIRLINES (DL/DAL) IATA No: 006, Εργατικό Δυναμικό: 55.000.

Οι Delta Air Lines σχηματίστηκαν το 1925 σαν Huff Daland Dusters, η πρώτη εταιρία αεροπτεριστών στον κόσμο. Η εταιρία άρχισε να μεταφέρει επιβάτες το 1929 μεταξύ του Μπέρμινχαμ (Alabama) και του Ντάλας, ενώ στη συνέχεια προστέθηκε και η Ατλάντα. Στις 1 Μαΐου 1953 η Delta ενώθηκε με την Chicago and Southern Air Lines (ιδρυθείσα το 1933). Οι πρώτες τζετ πτήσεις άρχισαν στις 18 Σεπτεμβρίου 1959 όταν το πρώτο DC-8-11 της εταιρίας εντάχθηκε σε υπηρεσία. Το Μάιο του 1960 ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρία που έβαλε σε υπηρεσία το Κονβέρ (Convair) 880 κάτι που επαναλήφθηκε στις 8 Δεκεμβρίου 1965 με το DC-9. Σημαντικές καμπές στην ιστορία της εταιρίας ήταν οι αγορές των Northeast Airlines και Western Airlines στις 1 Αυγούστου 1972 και τον Απρίλιο του 1987 αντίστοιχα κάνοντας την Delta την τρίτη σε μέγεθος αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ.

Στα τέλη του 1991 η Delta αγόρασε 21 δρομολόγια της Pan American προς Ευρώπη και Ασία προσθέτοντας άλλους 17 προορισμούς το Νοέμβριο του ίδιου έτους. Συνολικά η εταιρία πετά σε 35 χώρες και διατηρεί έξι βάσεις στις ΗΠΑ, την Ατλάντα, Σινσινάτι, Ντάλας/Φορτ Γουόρθ, Σολτ Λέικ Σίτι, Ορλάντο και Λος Άντζελες και ένα δίκτυο που συνδέει 180 πόλεις των ΗΠΑ. Επίσης περιφερειακές γραμμές εξυπηρετούνται από τέσσερις τοπικές αεροπορικές εταιρίες υπό την ονομασία Delta Connection.

Ο στόλος 585 αεροσκάφη: 58 B737-200, 16 B737-300, 125 MD 88, MD 90-30, 4 B727-235, 148 B727-200, 84 B757-232, 7 A310-222, 16 A310-324 (ET), 15 B767-232, 30 B767-332, 14 B767-332 (ER), 32 L 1011 Tristar 1, 6 L1011 Tristar 250, 1 L1011Tristar 200, 17 L1011Tristar 500, 12 MD-11.

USAir (US/USA) IATA No: 037, Εργατικό Δυναμικό: 46.500.

Η ιστορία της USAir ξεκινά πριν 54 χρόνια, το Μάιο του 1939 όταν ιδρύθηκε η

All American Aviation. Σκοπός της εταιρίας ήταν η παροχή αεροταχυδρομείου στην περιοχή των βουνών Allegheny της πολιτείας Πενσυλβάνια, Γουέστ Βιρτζίνια και το ανατολικό Οχάιο. Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνταν ήταν τα Stinson Reliant, τα οποία ήταν εφοδιασμένα με ένα μεγάλο γάντζο και μπορούσαν να παραδώσουν ή να παραλάβουν τους ταχυδρομικούς σάκους δίχως να χρειαστεί το αεροσκάφος να προσγειωθεί. Παρόλη τη χρήση του πρωτοποριακού αυτού συστήματος που επέτρεπε την ταχυδρομική σύνδεση περιοχών που δεν είχαν αεροδρόμια και την αύξηση των ταχυδρομικών μεταφορών, έγινε φανερό ότι η εταιρία δεν θα μπορούσε να επιβιώσει. Για αυτό το λόγο το 1949 παρέλαβε τα πρώτα επιβατικά της αεροσκάφη, 11 DC-3, κάτι που συνέπεσε με την αλλαγή της ονομασίας σε All American Airways.

Το 1953 το όνομα της εταιρίας άλλαξε και πάλι σε Allegheny Airlines και από το 1959 το δίκτυο εκτεινόταν από τη Βοστώνη στα ανατολικά στο Κλίβελαντ και Ντιτρόιτ στα δυτικά. Το 1963 η κυρίως βάση της έγινε το Πίτσμπουργκ. Πτήσεις αεριωθουμένων άρχισαν το 1966 όταν η εταιρία παρέλαβε το πρώτο της DC-9. Δυο χρόνια αργότερα τον Ιούλιο του 1968 ενώθηκε με την Lake Central Airlines που εκτελούσε δρομολόγια σε περιφερειακές γραμμές από την Ινδιανάπολη με το γαλλικό Nord 262. Αυτή ήταν η πρώτη από μια σειρά συγχωνεύσεων καταλήγοντας έτσι η USAir να είναι μέσα στις τέσσερις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ. Συνεχίζοντας το 1972 η Allegheny συγχωνεύτηκε με την Mohawk Airlines της οποίας το δίκτυο εκτεινόταν στις πολιτείες της Νέας Υόρκης και Νέας Αγγλίας. Επίσης η εταιρία ήταν από τους πρώτους χρήστες του B.A.C. 1-11 όταν άρχισε να πετά το 1965. Από τα μέσα του 1978 η Allegheny πετούσε μόνο αεροσκάφη τζετ και στις 28 Οκτωβρίου 1979 άλλαξε και πάλι την ονομασία της σε USAir λόγω της εξάπλωσης του δικτύου της που οφείλονταν στην απελευθέρωση της αεροπορικής αγοράς στις ΗΠΑ. Το 1988 η USAir συγχώνευσε την Pacific Southwest Airlines (PSA) μία εταιρία που είχε πρωτοπορήσει στα φθηνά εισιτήρια στην περιοχή της Καλιφόρνια. Τον Αύγουστο του 1989 η USAir και η Piedmont Airlines πραγματοποίησαν τη μεγαλύτερη συγχώνευση αερομεταφορέων που έχει γίνει ποτέ.

Σήμερα το δίκτυο των δρομολογίων της USAir εκτείνεται σε 139 πόλεις της Βορείου Αμερικής και Ευρώπης, μεταφέροντας περίπου 55.000.000 επιβάτες το χρόνο. Επίσης υπό την ονομασία USAir Express εκτελούν πτήσεις από 178 προορισμούς, δώδεκα συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρίες με συνολικό στόλο 114 αεροσκαφών. Τους τελευταίους μήνες έχει παρουσιαστεί έντονο ενδιαφέρον από την British Airways για αγορά τμήματος της USAir.

Ο στόλος 462 αεροσκάφη: 17 F28-1000, 24 F28-4000, 40 Fokker 100, 66 DC-9-31, 7 DC-9-32, 15 B737-200, 64 B737-300, 100 B737-400, 54 B737-400, 19 MD-81, 21 MD-82, 8 B727-200, 15 B757-200, 12 B767-200 (ER).

NORTHWEST AIRLINES (NW/NWA) IATA No 012, Εργατικό Δυναμικό: 34.000.

Η Northwest είναι η δεύτερη πιο παλαιά αεροπορική εταιρία στις ΗΠΑ, που διατήρησε την ίδια, σχεδόν, ονομασία από τη στιγμή της ίδρυσής της, την 1η Αυγούστου 1926 σαν Northwest Airlines. Η εταιρία ξεκίνησε τις δραστηριότητές της την 1η Οκτωβρίου 1926 μεταφέροντας ταχυδρομείο μεταξύ της Minneapolis/St. Paul και Chicago. Επιβατικές πτήσεις άρχισαν τον Ιούλιο του 1927. Την 16η Απριλίου 1933 η εταιρία υιοθέτησε την ονομασία Northwest Orient και απέκτησε την Northern Air Transport. Στις 1 Ιουνίου 1945 η Northwest έγινε η τέταρτη μεγάλη εταιρία των ΗΠΑ

όταν το δίκτυό της επεκτάθηκε από τη Μινεάπολη/Σεντ Πολ έως στο Νιούαρκ και την πόλη της Νέας Υόρκης μέσω Μιλγουόκι και Νπιτρόιτ. Η Northwest ανέπτυξε σύντομα γραμμές προς τον Καναδά και Αλάσκα, ενώ στις 15 Ιουλίου 1947 πραγματοποίησε ένα νέο δρομολόγιο (σε ορθοδρομικό ίχνος) προς 'νκορεϊτζ, Τόκιο, Σεούλ, Σανγκάι και Μανίλα χρησιμοποιώντας ένα DC-4. Οι πτήσεις αεριωθουμένων άρχισαν την 8η Ιουλίου 1960 με το DC-8-32 στις γραμμές της 'πω Ανατολής. Την ονομασία Northwest την έλαβε η εταιρία στις 12 Αυγούστου 1986 όταν αγόρασε την Republic Airlines κάνοντάς την έτσι έναν από τους μεγαλύτερους αερομεταφορείς των ΗΠΑ αλλά και του κόσμου. Σήμερα η εταιρία εκτελεί επιβατικές και κάργκο πτήσεις από 110 πόλεις των ΗΠΑ με τρεις μεγάλες βάσεις στη Μινεάπολη/Σεντ Πολ, Νπιτρόιτ και Μέμφις. Το δίκτυό της απλώνεται σε 25 πόλεις της 'πω Ανατολής, Ευρώπης, Μεξικού και Καραϊβικής.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η Northwest έχει αρχίσει στενή εμπορική συνεργασία με την KLM τους τελευταίους μήνες, άλλωστε η τελευταία κατέχει το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας. Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι η εταιρία ήταν η πρώτη που παρήγγειλε και παρέλαβε τα DC-10-40 και B747-400. Επίσης περιφερειακές γραμμές εξυπηρετούνται με την ονομασία Northwest AirLink σε συνεργασία με τέσσερις αεροπορικές εταιρίες.

Ο στόλος 391 αεροσκάφη: 17 DC-9-14, 7 DC-9-15, 3 DC-9-15 (RC), 55 DC-9-31, 22 DC-9-32, 12 DC-9-41, 33 DC-9-51, 8 MD 82, 49 A320-21, 52 B727-200, 21 B727-251, 33 B757-251, 21 DC-10-40, 7 DC-10-30, 1 DC-10-30 (ER), 11 B747-100, 20 B747-200B, 1 B747-2J9F, 7 B747-200 F(SCD), 11 B747-451.

CONTINENTAL (CO/COA) IATA No: 005, Εργατικό Δυναμικό: 36.000.

Ο πιο παλιός πρόγονος των Continental Airlines ήταν οι Vamey Speed Lines (SouthWest Division) που εγκαινίασε τις πτήσεις της, επιβατών και ταχυδρομείου, στις 15 Ιουλίου 1934 μεταξύ El Paso και Pueblo χρησιμοποιώντας αεροσκάφη τύπου Lockheed Vega. Το Μάιο του 1937 η εταιρία αγόρασε τη γραμμή μεταξύ Ντένβερ και Πουέμπλο της Wyoming Air Service και έκανε βάση της το Denver. Στις 1 Ιουλίου 1937 άλλαξε το όνομά της σε Continental. Το 1954 απέκτησε την Pioneer Airlines έχοντας έτσι πρόσβαση στο ευρύ δίκτυο της δεύτερης στις πολιτείες του Τέξας και Νιού Μέξικο. Στις 1 Μαΐου 1957 εγκαινιάστηκαν οι πτήσεις μεταξύ Σικάγο και Λος Άντζελες μέσω Κάνσας Σίτι και Ντένβερ χρησιμοποιώντας τα DC-7B, σηματοδοτώντας έτσι τη μετάβαση της εταιρίας σε έναν από τους μεγάλους αερομεταφορείς των ΗΠΑ.

Η Continental άρχισε να πετά turboprop αεροσκάφη στις 26 Μαΐου 1958 όταν χρησιμοποίησε το πρώτο της Vickers Viscount 812 στη γραμμή μεταξύ Σικάγο και Λος Άντζελες. Οι πρώτες πτήσεις τζετ άρχισαν στις 8 Ιουνίου 1959 με ένα B707-124. Τον Οκτώβριο του 1981 η Texas Air απέκτησε τον έλεγχο της Continental και στις 31 Οκτωβρίου 1982 οι Continental και Texas International Airlines (θυγατρική της Texas Air), άρχισαν να πετούν σαν μια εταιρία υπό την ονομασία της Continental. Η Texas International είχε αρχίσει να πετά τον Οκτώβριο του 1947 σαν Aviation Enterprises και αργότερα, μέχρι το 1969 σαν Trans-Texas Airways.

Το Σεπτέμβριο του 1983 η εταιρία άρχισε να τελεί υπό την προστασία του νόμου περί των πτωχεύσεων (Chapter 11), που είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των προορισμών της από 78 σε 25 και του προσωπικού της από 12.000 σε 4.200. Κατά το

1984 η οικονομική κατάσταση της εταιρίας βελτιώθηκε σημαντικά και σε συνδυασμό με ένα πρόγραμμα αναδιοργάνωσης το Σεπτέμβριο του 1985 η Continental κατάφερε να βγει από τους περιορισμούς του Chapter 11 το 1986. Το Φεβρουάριο του 1987 τα δίκτυα των People Express Group και New York Air ενσωματώθηκαν σε αυτό της Continental (μαζί με τα περισσότερα από τα αεροσκάφη των εταιριών), διπλασιάζοντάς το. Για το λόγο αυτό η εταιρία είχε μεγάλες οικονομικές δυσκολίες αλλά τελικά κατάφερε να είναι κερδοφόρα κατά το οικονομικό έτος 1988. Τον Αύγουστο του 1990 ο Φρανκ Λορέντζο Frank Lorenzo), ο ιδιοκτήτης της Continental, πούλησε το μερίδιό του στις Scandinavian Airlines Systems (SAS). Μετά από οικονομικές και πάλι δυσκολίες η εταιρία επέστρεψε πάλι στην προστασία του νόμου Chapter 11, το Δεκέμβριο του 1990 όπου και παραμένει μέχρι σήμερα. Παρόλες τις αντιξοότητες η Continental είναι μία από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες του κόσμου και το δίκτυό της εκτείνεται σε 56 πόλεις στην Αυστραλία, Βόρειο, Κεντρική και Νότιο Αμερική, Ινδονησία, άπω Ανατολή, Ειρηνικό και Ευρώπη. Στις ΗΠΑ εξυπηρετούνται 90 πόλεις εκ των οποίων οι Κλίβελαντ, Ντένβερ, Χιούστον και Νιούαρκ είναι οι κυρίως βάσεις της εταιρίας. Επίσης υπό την ονομασία Continental Express εκτελούνται περιφερειακά δρομολόγια στις ΗΠΑ.

Ο στόλος 317 αεροσκάφη: 3 DC-9-31, 31 DC-9-32, 13 B737-130, 22 B737-200, 1 B737-200, 64 B737-300, 58 MD-82, 5 MD81, 3 B727-100, 14 B727-224, 53 B727-200, 6 A300B4-103, 16 A300B4-203, 7 DC-10-10 13 DC-10-30, 2 B747-143, 6 B747-200B

BRITISH AIRWAYS (BA/BAW) IATA No 125, Εργατικό Δυναμικό: 50.000.

Η British Airways σχηματίστηκε την 1η Σεπτεμβρίου 1972 από την ένωση των British Overseas Airways Corporation (BOAC), BOAC Associated Companies, BOAC Engine Overhauls, British European Airways Corporation (BEA), BEA Airtours, BEA Helicopters, Northeast Airlines, Cambrian Airways και International Aeradio όταν ιδρύθηκε το British Airways Group με το 1971 Civil Aviation Act. Η BEA σχηματίστηκε στις 1 Αυγούστου 1946 σε μια προσπάθεια να αναλάβει τα ευρωπαϊκά δρομολόγια του τμήματος British European Airways της BOAC και για την ενσωμάτωση σε μια εταιρία μερικούς μικρούς εγχώριους αερομεταφορείς. Η BEA ενέταξε σε υπηρεσία το πρώτο τούρμποπροπ αεροσκάφος στον κόσμο στις 18 Απριλίου 1953 με το Βίκερς Βίσκαουντ (Vickers Viscount) 701 στη γραμμή Λονδίνο-Λευκωσία.

Οι πτήσεις αεριωθουμένων της εταιρίας άρχισαν τον Απρίλιο του 1960 με το ΝτεΧάβιλαντ (DeHavilland) 160 Comet 4B. Επίσης η εταιρία έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία του Χόκερ Σιντελεϊ (Hawker Siddeley) (αρχικά DeHavilland 121), Τράιτεντ και Βίκερς Βάγκαρτ (Trident και Vickers Vanguard). Η BOAC δημιουργήθηκε από την απόφαση του κοινοβουλίου για την ένωση των Imperial Airways (ιδρυθείσα την 31η Μαρτίου 1924) και της προπολεμικής British Airways (ιδρυθείσα το 1935), την 1η Απριλίου 1940. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι ο πρόγονός της Imperial Airways η Aircraft Transport and Travel άρχισε να πετά επιβάτες καθημερινά μεταξύ Λονδίνου (Hounslow) και Παρίσι τον Αύγουστο του 1919. Στις 30 Ιουλίου 1949, η BOAC απέκτησε την British South American Airways (BSAA). Το όνομα της BOAC έχει γραφεί στην ιστορία της πολιτικής αεροπορίας όταν στις 2 Μαΐου 1952

πραγματοποίησε την πρώτη επίσημη πτήση αεριωθούμενου πολιτικού αεροσκάφους. Το αεροσκάφος ήταν ένα ΝτεΧάβιλαντ 106 Comet 1 στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow)-Γιοχάνεσμπουργκ. Η British Airways άρχισε να πετά επισήμως την 1 Απριλίου 1974, ενώ ουσιαστικά οι δραστηριότητες των δυο προκατόχων της ενοποιήθηκαν πλήρως τον Απρίλιο του 1977. Το 1987 η εταιρία ιδιωτικοποιήθηκε και το 1988 απέκτησε την British Caledonian (η οποία είχε ιδρυθεί από την ένωση των British United και Caledonian το 1970). Η BA έχει σαν θυγατρική εταιρία για πτήσεις τσάρτερ η οποία είναι η μετονομαζόμενη μέχρι το 1988 British Airtours που με τη σειρά της είχε διαδεχθεί την BEA Airtours το 1974. Στις 2 Ιανουαρίου 1976 η BA ήταν η πρώτη εταιρία μαζί με την Air France, που εκτελούσε υπερηχητικές επιβατικές πτήσεις με το Κονκόρτ. Πρόσφατα η BA δημιούργησε τις διευθύνσεις BA Birmingham/Manchester/Scotland για πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού από τις αντίστοιχες πόλεις. Οι Διευθύνσεις αυτές έχουν υπό την αρμοδιότητά τους συνολικά 12 BAe ATP, 8 Bae (BAC) 1-11-500, 15 B737-236 Advanced και 3 B767-336 (ER). Επίσης στις αρχές του 1993 δημιουργήθηκε η θυγατρική British Asia Air Airways με ένα B747-436.

Η British Airways έχει σήμερα ίσως το μεγαλύτερο δίκτυο αερογραμμών στον κόσμο μια και το συνολικό μήκος του ξεπερνά τα 540.000 km σε όλες τις περιοχές της Γης. Η εταιρία ελέγχει το 49% της γαλλικής TAT, της γερμανικής Delta Air Regionalflug η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Deutsche BA και της GB Airways. Επίσης έχει το 40% της βρετανικής Brymon European Airways και τμήμα της Air Mauritius. Τους τελευταίους μήνες γίνονται προσπάθειες αγοράς τμήματος της αμερικανικής USAir καθώς και γενικότερης εμπορικής συνεργασίας.

Ο στόλος 201 αεροσκάφη: 24 B737-236., 37 B737-400, 2 B737-300, 5 A320-111, 5 A320-211, 39 B757-236, 18 B767-336 (ER), 7 Concorde, 7 DC-10-30, 15 B747-136, 13 B747-236B, 3 B747-236 (SCD), 26 B747-436, B 777-236 (ER)

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES (LH/DLH) IATA No 220, Εργατικό Δυναμικό: 47.670.

Η ιστορία της Lufthansa αρχίζει το Φεβρουάριο του 1919 όταν άρχισε να πραγματοποιεί προγραμματισμένες πτήσεις μεταξύ Βερολίνου και Βαϊμάρης, η Deutsche Luft-Reederei. Στις 6 Ιανουαρίου 1926 ιδρύθηκε η Deutsche LuftHansa από την ένωση των Deutscher AeroLloyd AG και Junkers AG Luftverkehr. Τον Απρίλιο του 1945 η εταιρία σταμάτησε τις δραστηριότητές της λόγω της συμμαχικής απαγόρευσης για παντός είδους αεροπορία στη Γερμανία. Τελικά η εταιρία επαναϊδρύθηκε στις 6 Ιανουαρίου 1953 αναδιοργανωμένη υπό την ονομασία Luftag. Τη σημερινή της ονομασία έλαβε τον Αύγουστο του 1954 και άρχισε να εκτελεί εσωτερικές πτήσεις στις 1 Απριλίου 1955 μεταξύ του Αμβούργου, Ντίσελντορφ, Κολωνίας, Βόννης, Φρανκφούρτης και Μονάχου. Σύντομα πτήσεις άρχισαν στο εξωτερικό με προορισμούς το Λονδίνο (Heathrow), Παρίσι (Orly) και Μαδρίτη. Το σύστημα των δρομολογίων της Lufthansa στο εσωτερικό και την Ευρώπη αναπτύχθηκε σημαντικά με την παραλαβή των νέων Κονβέρ 440 το 1957 και των Βίκερς Βίσκαουντ 800 το 1958.

Οι πτήσεις με αεριωθούμενα άρχισαν το Μάρτιο του 1960 όταν πραγματοποιήθηκε το δρομολόγιο μεταξύ Φρανκφούρτης, Νέας Υόρκης και Σαν Φρανσίσκο το Μάιο, με το πρώτο B707-430 της εταιρίας. Η Lufthansa ήταν η πρώτη

αεροπορική εταιρία που ενέταξε το B727 σε υπηρεσία, εκτός των ΗΠΑ στο ευρωπαϊκό της δίκτυο στις 16 Απριλίου του 1964. Επίσης ήταν η πρώτη που δρομολόγησε το B737 στις 10 Φεβρουαρίου 1968. Σήμερα η εταιρία πετά σε 196 πόλεις σε 88 χώρες στην Ευρώπη, Ασία, Αυστραλία, 'πω Ανατολή, Αφρική, Βόρειο, Κεντρική και Νότιο Αμερική και σχεδιάζει να διπλασιάσει τις δραστηριότητές της στα επόμενα 12 χρόνια. Η Lufthansa δημιούργησε το 1961 την θυγατρική εταιρία Condor Flygdienst για πτήσεις τσάρτερ.

Σήμερα η εταιρία χρησιμοποιεί 5 B737-300, 17 B757-200, 7 B767-330(ER) και 3 DC-10-30. Ο στόλος 234 αεροσκάφη: 35 B737-230, 33 B737-500, 35 B737-330, 7 B737-330(QC), 7 B737-430, 34 A320-211, A 321-132, 13 A310-203, 10 A310-304, 2 A310-304 (ET), 11 A300-603, 5 A340-211, A340-311, 4 B747-230B, 16 B747-230 B (SCD), 5 B747-230F, (SCD), 7 B747-430 (SCD), 10 B747-430.

AIR FRANCE (AF/AFR) IATA No 057, Εργατικό Δυναμικό: 39.700.

Η Air France ιδρύθηκε την 30η Αυγούστου 1933, όταν η Society Centrale pour Exploitation de Lignes (που σχηματίστηκε από την ένωση τεσσάρων αεροπορικών εταιριών), αγόρασε την πτωχευμένη Compagnie Generale Aerospatiale. Η συγχώνευση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα ένα στόλο από 259 αεροσκάφη, 35 διαφορετικών τύπων. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι γαλλικές αεροπορικές εταιρίες κρατικοποιήθηκαν με την Society Nationale Air France να ιδρύεται στις 1 Ιανουαρίου 1946. Την 16η Ιουνίου 1948 η επιχείρηση μετατράπηκε σε εταιρία με νόμο του γαλλικού κοινοβουλίου και ονομάστηκε Compagnie Nationale Air France. Η Air France ήταν η τρίτη αεροπορική εταιρία (πρώτη η βρετανική BOAC και δεύτερη η γαλλική UAT) στον κόσμο που έβαλε στις γραμμές της αεροσκάφη τζετ, στις 26 Αυγούστου 1953 με ένα ΝτεΧάβιλαντ 106 Comet 1A, από το Παρίσι για Ρώμη και Βηρυτό. Πτήσεις με τούρμποπροπ άρχισαν μεταξύ Παρισιού και Λονδίνου με το Βίκερς Βίσκαουντ (Vickers Viscount) 708 στις 15 Σεπτεμβρίου 1953. Επίσης ήταν η δεύτερη (πρώτη η SAS) που χρησιμοποίησε αεριωθούμενα σε πτήσεις μικρομεσαίων αποστάσεων το Su Est Aviation S.E. 210 Caravelle 1 την 6η Μαΐου 1959. Ακόμα ήταν η πρώτη που ενέταξε σε δρομολόγια το Airbus A300 (την 23η Μαΐου 1974) και A 320 (Μάρτιος 1988) και, μαζί με την British Airways, στις 21 Ιανουαρίου 1976 το υπερηχητικό Κονκόρντ. Σήμερα το δίκτυο των δρομολογίων της Air France εξυπηρετεί 225 πόλεις σε 109 χώρες σε όλο τον κόσμο, με επιβατικές και Cargo πτήσεις. Η Air France είναι μέλος του Groupe Air France. Το 1991 αγόρασε το 84,95% του κεφαλαίου της UTA και της θυγατρικής της, Aeromaritime και κατ' επέκταση έχει τον κύριο έλεγχο στην Air Inter. Οι εταιρίες που είναι μέλη του Group Air France είναι οι Air France, UTA, Air Inter και Air Charter. Η τελευταία εκτελεί πτήσεις τσάρτερ. Έτσι η Air France είναι η δεύτερη σε μέγεθος αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη.

Τέλος πρέπει να αναφέρουμε ότι η εταιρία διαθέτει αρκετά αεροσκάφη cargo και προσφέρει τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε μεταφορά φορτίου για εταιρία που κύρια δραστηριότητά της είναι η μεταφορά επιβατών.

Ο στόλος 170 αεροσκάφη:15 F27-500, 19 B737-200, 15 B737-500, 6 B737-300, 7 A320-111, 18 A320-211, 7 A310-203, 4 A310-304, 1 A300-B2-101, 8 A300-B4-203, 5 B767-300 (ER), 7 Concorde, A340-311, 5 A340-211, 13 B747-128, 2 B747-200B, 10 B747-228 (SCD), 10 B747-200 F(SCD), 2 B747-2B3B,2 B747-3B3(SCD), 9 B747-400 (SCD), 5 B747-428 (SCD),B747-428F (SCD).

FEDERAL EXPRESS (FM/FDX) IATA No: 023, Εργατικό Δυναμικό: 94.000.

Η Federal Express είναι σήμερα η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία μεταφοράς express cargo. Ιδρύθηκε το 1971 από τον τωρινό διοικητή της, τον F.W. Smith, και άρχισε τις πτήσεις τον Απρίλιο του 1973, χρησιμοποιώντας τα Falcon 20. Μετά την απελευθέρωση που εγκρίθηκε στις ΗΠΑ για τις μεταφορές φορτίου, η εταιρία άρχισε να αγοράζει μεγαλύτερα αεροσκάφη όπως B737-200C, 727-100C και DC-10-39 (F). Αργότερα τα B737 και τα Falcon 20 αντικαταστάθηκαν από B727-200 (F). Το 1989 η FedEx απέκτησε την Flying Tigers, μια πρωτοπόρα εταιρία μεταφοράς φορτίου που οι ρίζες της ξεκινούν τον Ιούνιο του 1945. Έτσι κατόρθωσε να γίνει η μεγαλύτερη εταιρία μεταφοράς εμπορευμάτων στον κόσμο και να επεκτείνει το δίκτυό της πέραν της Βορείου Αμερικής στην Ασία, Ευρώπη και Νότιο Αμερική, ενώ σήμερα πτήσεις πραγματοποιούνται στην Αφρική, άπω Ανατολή και Αυστραλία. Συνολικά εξυπηρετούνται 175 χώρες (πολλές φορές σε συνεργασία με τοπικές εταιρίες). Η κυρίως βάση της FedEx στις ΗΠΑ είναι η Memphis με δευτερεύουσες το Νιούαρκ, Όκλαντ και Λος Άντζελες. Στην Ευρώπη το κέντρο των επιχειρήσεων της FedEx είναι οι Βρυξέλλες. Καθημερινά η FedEx διεκπεραιώνει περίπου 1,6 εκατομμύρια πακέτα.

Τέλος η εταιρία ήταν η μόνη που παρήγγειλε τη μεταφορική έκδοση του B727-200 την -200 (F) καθώς και του DC-10-30 την -30(F) και η πρώτη στο MD-11(F). Ο στόλος 471 αεροσκάφη : 216 Cessna 208B Caravan I Cargomaster, 2Canadair CL600, 2 CL-601-3A, 9 Fokker F27-600, 24 F27-500, 40 B727-100C, 39 B727-100F, 75 B727-200F, 10 B727-200 (RE), 11 DC-10-10F, 24 DC-10-30F, 9 MD11F, 2 B747-100, 8 B747-200 F (SCD).

Κεφάλαιο 10

Οι Προσδιοριστικοί Παράγοντες Των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Προγραμματισμένων Πτήσεων Στην Εμπορική Αεροπορική Βιομηχανία

Στόχος του ακολουθούμενου άρθρου είναι η καταγραφή των κυριότερων προσδιοριστικών παραγόντων της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών πρώτης γραμμής (frond line) προς τους επιβάτες από μια εμπορική αεροπορική επιχείρηση, η σφαιρική προσέγγιση τους καθώς και η ανάδειξη των σχέσεων και αλληλεπιδράσεων, ο προσδιορισμός δηλαδή του ρόλου που διαδραματίζουν οι επιμέρους αυτοί παράγοντες στη διαμόρφωση της ποιότητας του παραγόμενου προϊόντος, στην κάθε λειτουργική φάση της παραγωγικής διαδικασίας.

Ιστορική αναδρομή στον ρόλο που διαδραματίζει η ποιότητα στις αερομεταφορές

Πριν την εφαρμογή του τρίτου πακέτου φιλελευθεροποίησης των πολιτικών αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ισχύς του οποίου άρχισε το 1993 καταργώντας σταδιακά κάθε περιορισμό στη δράση των επιχειρήσεων πολιτικών αερομεταφορών, και περισσότερο πριν την εφαρμογή του Deregulation Act των Η.Π.Α. το 1978, οι σχέσεις των αεροπορικών εταιρειών ρυθμιζόνταν σύμφωνα με την συνθήκη του Σικάγου, του 1944 και άλλες μεταγενέστερες, οι οποίες προσδιόριζαν βασικά τις σχέσεις των αεροπορικών εταιρειών σε τρία επίπεδα :

► Πρόσβαση στην αγορά

Είχε αποφασισθεί κάθε γραμμή να ανοίγει με κοινή διακρατική συμφωνία των εμπλεκόμενων χωρών (bilateral agreement) και να εξυπηρετείτε μόνο από μια αεροπορική εταιρεία από κάθε εμπλεκόμενο κράτος.

► Τιμολογιακή πολιτική

Προβλέπονταν ο προσδιορισμός του επιπέδου των ναύλων να γίνεται με βάση κοινή συμφωνία των ενδιαφερόμενων αεροπορικών επιχειρήσεων υπό την έγκριση των αντιστοίχων κρατών, η δε εκδήλωση της συμφωνίας αυτής να γίνεται σύμφωνα με τον διεθνές αεροπορικό οργανισμό International Air Transport (I.A.T.A.) ο οποίος ήταν για την τήρηση της.

► Χωρητικότητα

Αφορούσε στο δικαίωμα της κάθε μιας από τις δύο εμπλεκόμενες αεροπορικές επιχειρήσεις να μπορεί να διεκδικεί το 50% της αγοράς μέσα από την προσφερόμενη χωρητικότητα. Ο δείκτης αυτός συνάγεται από τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων ανά το χρησιμοποιούμενο αεροσκάφος επί την συχνότητα των δρομολογίων στην μονάδα του χρόνου στην κάθε γραμμή. Με την εφαρμογή του τρίτου πακέτου φιλελευθεροποίησης της Ε.Ε. καταργήθηκε το μεγαλύτερο μέρος των ανωτέρω περιορισμών και οι δυνάμεις τις αγοράς (ανταγωνισμός) αναδεικνύονται, και στις πολιτικές αερομεταφορές, ο βασικότερος παράγοντας εξέλιξής τους.

Αναλυτικά παρακάτω θα αναφερθούν οι ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν το επίπεδο της ποιότητας του αεροπορικού προϊόντος.

Αεροπορικό προϊόν

Οι διαδικασίες που συντελούν το αεροπορικό προϊόν ακολουθούν σε 27 αλληλοδιαδοχικές φάσεις (οι βασικές αλληλοδιαδοχικές φάσεις των ενεργειών της αεροπορικής επιχείρησης τα οποία αποτελούν τα συστατικά του αεροπορικού προϊόντος είναι 10) :

- ▶ Διαδικασίες και ενέργειες ενημέρωσης του επιβάτη για το προσφερόμενο δίκτυο δρομολογίων καθώς και το κόμιστρο από την αεροπορική επιχείρηση.

- ▶ Διαδικασίες και ενέργειες «πειθούς» του επιβάτη να ταξιδεύει με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.

- ▶ Η τηλεφωνική επικοινωνία μεταξύ επιβάτη και αεροπορικής επιχείρησης για την κράτηση θέσης (reservation).

- ▶ Η παραλαβή καθώς και η εξόφληση του εισιτηρίου από τον επιβάτη.

- ▶ Η μεταφορά του επιβάτη στο αεροδρόμιο από την αεροπορική εταιρεία.

- ▶ Υποδοχή του επιβάτη στο αεροδρόμιο (εφ' όσον αυτός το επιθυμεί).

- ▶ Η ενημέρωση του επιβάτη για την εξέλιξη της υλοποίησης του προγράμματος της πτήσης του.

- ▶ Ο έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών (check in).

- ▶ Η έκδοση κάρτας επιβίβασης του επιβάτη στο αεροσκάφος.

- ▶ Η μεταφορά και η φόρτωση στο αεροσκάφος των αποσκευών και των εμπορευμάτων.

- ▶ Η ενημέρωση του επιβάτη για τον χώρο στο οποίο βρίσκεται, καθώς και για τις υποχρεώσεις του κατά τη διέλευση από τις αρχές του αεροδρομίου (έλεγχο τελωνείου, συναλλάγματος, ασφαλείας).

- ▶ Η διευκόλυνση του επιβάτη για την εξεύρεση της εξόδου επιβίβασης του.

- ▶ Η μεταφορά του επιβάτη στο αεροσκάφος.

- ▶ Ο έλεγχος της κάρτας επιβίβασης πριν την επιβίβαση στο αεροσκάφος.

- ▶ Η υποδοχή του επιβάτη πάνω στο αεροσκάφος και βοήθεια για την εξεύρεση της θέσης του.

- ▶ Η τήρηση των προγραμματισμένων δρομολογίων (regularity).

- ▶ Η τήρηση της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης της πτήσης (punctuality).

- ▶ Η ενημέρωση του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης – προσφορά αναψυκτικών κλπ.

- ▶ Η μεταφορά του επιβάτη με εύθιγη και έξοδα της αεροπορικής εταιρείας σε περίπτωση ακύρωσης της πτήσης.

- ▶ Το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης (επιφάνεια και άνεση καθισμάτων, επάρκεια και ποιότητα γευμάτων, λοιπές προσφορές, video, stereo, κλπ).

- ▶ Η ποιότητα εξυπηρέτησης (ταχύτητα, ευγένεια, επάρκεια, καθαριότητα, κατάσταση καμπίνας αεροσκαφών).

- ▶ Η αποβίβαση των επιβατών και η μεταφορά τους στο χώρο παραλαβής των αποσκευών.

- ▶ Η γρήγορη και ασφαλής αποβίβαση των αποσκευών και η γρήγορη παράδοσή τους στους επιβάτες.

- ▶ Η γρήγορη και ασφαλής μεταφορά των επιβατών με μέσο της επιχείρησης σε κεντρικό σημείο της πόλης του προορισμού.

Γρήγορη αποζημίωση του επιβάτη με αίτηση από την αεροπορική επιχείρηση συγγώμης σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς των αποσκευών του.

Οι παράγοντες που προκαλούν δυσαρέσκεια στους επιβάτες πτήσεων μακρών αποστάσεων⁶ :

1. Φυσική δυσφορία λόγω κόπωσης (κυρίως από το πολύωρο κάθισμα)
2. Καθυστερήσεις
3. Απορύθμιση των βιολογικών λειτουργιών κυρίως λόγω αλλαγής ώρας
4. Χρόνος αναμονής
5. Αλλαγή αεροσκάφους
6. Απομάκρυνση από «το σπίτι»
7. Η κατάσταση στα αεροδρόμια

Σύμφωνα με διάφορες έρευνες οι απόψεις των επιβατών ανά κατηγορία θέσης (Business, Economy) για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι οι ακόλουθες⁷ :

	Business	Economy
1. Μέγεθος καθίσματος	80%	90%
2. Ταχύτητα ελέγχου επιβίβασης (Check in)	39%	40%
3. Συνωστισμός	34%	31%
4. Ποσότητα και ποιότητα γευμάτων	29%	30%
5. Σαλόνια - καναπέδες	18%	30%
6. Status	15%	22%
7. Ανελαστικότητα τιμολογίων	29%	19%
8. Συχνότητα πτήσεων	25%	15%
9. Αργόσχολοι υπάλληλοι	9%	10%

Πηγή : «Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην ολυμπιακή αεροπορία» ΕΚΔΟΣΕΙΣ Παπαζήσης

⁶ Πηγή : Airline Business (12/1991) ``Satisfying Passengers``

⁷ Πηγή : Βιβλίο (Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών) Σελ. 327. Ιωάννη Σ. Λαϊνού

Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων

Ασφάλεια πτήσεων

Ο κρισιμότερος και ο προσδιοριστικός παράγοντας με το μεγαλύτερο ειδικό βάρος στη διαμόρφωση της ποιότητας του αεροπορικού προϊόντος, είναι, η ασφάλεια πτήσεων :

α) από ηθική οπτική γωνία, καθώς διακυβεύονται η σωματική ακεραιότητα και ακόμη η ανθρώπινη ζωή και,

β) από υλική άποψη, αφού κάθε σοβαρό συμβάν έχει από σοβαρές μέχρι καθοριστικές οικονομικές επιπτώσεις, τόσο στην αεροπορική επιχείρηση όσο και στη εθνική οικονομία γενικότερα.

Αναλυτικότερα οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ασφάλειας πτήσεων είναι :

α) το επίπεδο τεχνικής αρτιότητας του αεροσκάφους (κατασκευή – συντήρηση)

β) το επίπεδο επάρκειας και τεχνικής αρτιότητας των επίγειων (ηλεκτρονικών σήμερα) μέσων ελέγχου της πτήσης και επικοινωνίας με το αεροσκάφος στον αέρα

γ) ο ανθρώπινος παράγοντας

δ) το φυσικό περιβάλλον (καιρικές συνθήκες κ.λ.π.) παρ' όλο που σήμερα το ειδικό βάρος του παράγοντα αυτού λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων έχει ελαχιστοποιηθεί, καθώς και η κατάσταση των διαδρόμων απογείωσης – προσγείωσης και το φυσικό περιβάλλον – ύπαρξη βουνών κ.λ.π.- γύρω από το αεροδρόμιο.

Οι επιπτώσεις της φιλελευθεροποίησης – απορύθμισης (liberalization – deregulation) στην ασφάλεια πτήσεων

Στα κρατικά όργανα της Πολιτικής Αεροπορίας

Ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες που αναπτύσσεται μέσα σε ένα απορρυθμισμένο (Η.Π.Α.), ή φιλελευθεροποιούμενο (Ε.Ε.) περιβάλλον της πολιτικής αεροπορίας, ασκεί καθοριστική οικονομική πίεση στις αεροπορικές εταιρείες και δια μέσου αυτών προς τις αρμόδιες κρατικές αρχές, με τη δυνατότητα παρέμβασης που ασκούν τα ανώτατα επιχειρησιακά στελέχη στηριζόμενα στην πολιτική και οικονομική ισχύ της επιχείρησης.

Η πίεση αυτή είναι ενδεχόμενο, σε πολλές περιπτώσεις, να οδηγεί τις αρμόδιες κρατικές αρχές τις επιφορτισμένες με την εξασφάλιση και διατήρηση ενός ανεκτού επιπέδου ασφάλειας πτήσεων (επίπεδο συντήρησης κ.λ.π.) στην αναστολή έκδοσης έκδοσης υποχρεωτικών τεχνικών οδηγιών που επιβαρύνουν το κόστος συντήρησης των αεροσκαφών της αεροπορικής εταιρείας.

Στην κατάσταση των αεροσκαφών

Επιπλέον η ραγδαία αύξηση της ζήτησης σαν συνέπεια μιας αρχικής πτώσης των ναύλων από την απορύθμιση, οδήγησε τις αεροπορικές εταιρείες σε άμεση

ζήτηση αεροσκαφών. Η ζήτηση αυτή δεν ήταν ανάλογη, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες δεν είχαν προβλέψει την ζήτηση αυτή και επίσης οι κατασκευάστριες εταιρείες να μην μπορούν να διαθέσουν αεροσκάφη για την κάλυψη του κενού. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες έστρεψαν την προσοχή τους στα μεταχειρισμένα αεροσκάφη, τα οποία υπό άλλες συνθήκες ενδεχομένως να είχαν αποσυρθεί.

Στα πληρώματα των αεροσκαφών

Για την κάλυψη ζήτησης σε ιπτάμενα πληρώματα, οι αεροπορικές εταιρείες αναγκάστηκαν να συμπίεσουν το χρονικό διάστημα εκπαίδευσης τους και σε συνέπεια το χαμηλό επίπεδο ασφάλειας.

Από την άλλη μεριά για την μείωση του κόστους του ιπτάμενου προσωπικού, οι αεροπορικές εταιρείες μείωσαν δραματικά τις συνθήκες καθώς και τους όρους εργασίας με αποτέλεσμα την έντονη κούραση και το οξύ στρες, συνέπεια αυτών επίσης ή μη σωστή εξυπηρέτηση τους επιβάτες στο αεροσκάφος κατά την διάρκεια της πτήσης αλλά κυρίως στο επίπεδο ασφάλειας.

Ταχύτητα⁷

Η ταχύτητα, ως προσδιοριστικός παράγοντας της ποιότητας των υπηρεσιών της εμπορικής πολιτικής αερομεταφοράς, διαφοροποιείται από το περιεχόμενο που έχει στα άλλα μεταφορικά μέσα, καθώς το αεροπλάνο είναι ουσιαστικά το ταχύτερο από αυτά.

Στην αερομεταφορά ο παράγοντας αυτός παίρνει το περιεχόμενο του συνολικά αναλισκόμενου χρόνου για την υλοποίηση ενός αεροπορικού ταξιδιού. Έχει υπολογισθεί ότι με τα σημερινά δεδομένα, ο συνολικός ελάχιστος χρόνος που αναλύεται στο σύνολο των διαδικασιών για την πραγματοποίηση ενός αεροπορικού ταξιδιού δεν είναι μικρότερος από 3,5 ώρες.

Βέβαια η τιμή παίζει ουσιαστικό ρόλο στη διαμόρφωση της ανάγκης του επιβάτη για την πραγματοποίηση μιας αεροπορικής μετακίνησης έτσι ώστε σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι διατεθειμένος να πραγματοποιήσει το ταξίδι με χαμηλότερη τιμή σε βάρος της ταχύτητας. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις των stopovers, ακόμα και σε προορισμούς έξω από την κατεύθυνση του προορισμού του επιβάτη, και της αλλαγής αεροσκάφους που επιβαρύνει το χρόνο του ταξιδιού πολλές και πάνω από το διπλάσιο ή και περισσότερο, με την προϋπόθεση της ουσιαστικής μείωσης της τιμής του ναύλου.

Κανονικότητα και η ακρίβεια των δρομολογίων

Η κανονικότητα και η ακρίβεια στην εξέλιξη των δρομολογίων είναι από τους βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες του επιπέδου δυσαρέσκειας του επιβάτη. Συγκεκριμένα ως κανονικότητα ορίζεται η εφαρμογή του προαναγγελθέντος προγράμματος δρομολογίων χωρίς τροποποιήσεις ή ακυρώσεις. Ενώ ως ακρίβεια ορίζεται η προγραμματισμένη αναχώρηση του αεροσκάφους χωρίς καθυστερήσεις.

Βασικές αιτίες που οφείλονται στις καθυστερήσεις αναχώρησης ορίζονται ως εξής :

- Καιρικές συνθήκες.

⁷ Λαϊνού Ι.Σ. (1992/11) Άρθρο «Η Ασφάλεια των πτήσεων». Περιοδικό Δημόσιος Τομέας Τεύχος 84

- Τεχνικές βλάβες.
- Καθυστέρηση εξυπηρέτησης του αεροσκάφους και λοιπών λειτουργιών στο αεροδρόμιο.
- Συνωστισμός στα αεροδρόμια και στους αεροδιάδρομους.
- Καθυστέρηση άφιξης του αεροσκάφους από το προηγούμενο δρομολόγιο.

Η άμεση αναγκαιότητα επενδύσεων σε επέκταση των υφιστάμενων ή και τη δημιουργία νέων αεροδρομίων, καθώς και την στελέχωση των μηχανημάτων εναέριας κυκλοφορίας απαιτούνται, καθώς ο επιβάτης δεν ανέχεται καθυστέρηση από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και ιδιαίτερα σε περιπτώσεις connections.

Συχνότητα – δομή των δρομολογίων

Από εμπορική ματιά είναι πολύ σημαντικός ο προσδιοριστικός παράγοντας αυτός. Σα συχνότητα ορίζεται ο αριθμός πτήσεων από και προς ένα προορισμό στη μονάδα του χρόνου. Ενώ σα δομή-σύνθεση των δρομολογίων μιας αεροπορικής εταιρείας ορίζεται το σύνολο του δικτύου των προορισμών, καθώς επίσης και οι ώρες αναχωρήσεως και αφίξεων.

Υπηρεσίες εδάφους – ποιότητα

Πωλήσεις

Από τηλέφωνο

Βασικά κριτήρια προσδιορισμού της παρεχόμενης αυτής υπηρεσίας θεωρούνται:

- Η άμεση απάντηση στην τηλεφωνική κλήση η οποία είναι συνάρτηση της εξυπηρετικότητας των εργαζομένων, της επάρκειας των επενδύσεων (τηλεφωνικών γραμμών) και της δημιουργίας των απαιτούμενων θέσεων εργασίας.
- Η ύπαρξη μουσικού και προφορικού μηνύματος (παράκληση για αναμονή – hold on) κατά την αναμονή στο τηλέφωνο.
- Η αίτηση συγνώμης για την αναμονή.
- Η αναφορά του ονόματος της επιχείρησης – χαιρετισμός.
- Η ευγένεια και η πρόθυμη παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών.
- Η έκφραση ευχαριστιών για την επιλογή του αερομεταφορέα από τον επιβάτη.
- Ευχές για καλό ταξίδι.

Πωλήσεις από ταμεία

Σα βασικά κριτήρια προσδιορισμού του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών κατά τη λειτουργική φάση αυτή θεωρούνται :

- Η ύπαρξη –ποιοτικά διαφορετικών- εδράνων, για την αναβαθμισμένου επιπέδου εξυπηρέτηση των επιβατών διακεκριμένων θέσεων.
- Η ώρα αναμονής στη σειρά, το περιβάλλον αναμονής, η εμφάνιση των εδράνων, η επάρκεια timetables.
- Η καθαριότητα, το χτένισμα, το ντύσιμο και η εν γενεί εξωτερική εμφάνιση του προσωπικού.

- Ο βαθμός της επαγρύπνησης και επίδειξης ενδιαφέροντος του προσωπικού κατά την εμφάνιση του επιβάτη στο γκισέ.
- Το εάν απευθύνεται χαιρετισμός με ευγένεια και αν επιδεικνύεται διάθεση για πρόθυμη παροχή προς τον επιβάτη των απαιτούμενων πληροφοριών σχετικά με το ταξίδι του.
- Το εάν επιδεικνύεται διάθεση για κάθε διευκόλυνση, άμεση εξυπηρέτηση με ενθουσιασμό και χαμόγελο.
- Τέλος, το εάν απευθύνονται ευχαριστίες για την επιλογή του αερομεταφορέα και ευχές για καλό ταξίδι προς τον επιβάτη.

Έλεγχος επιβατών

Βασικά κριτήρια προσδιορισμού του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών κατά την φάση αυτή θεωρούνται :

- Ο διαχωρισμός των θέσεων-γκισέ διαφορετικών κατηγοριών επιβατών.
- Ανακοίνωση της ώρας αναχώρησης της πτήσης, καθώς και ελέγχου των επιβατών της πτήσης.

Σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης κατά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης :

Επιβάλλεται αίτηση συγνώμης, ανακοίνωσης των αιτιών, ενημέρωση των επιβατών για την προβλεπόμενη ώρα αναχώρησης, ενημέρωση των επιβατών για προσφερόμενο αναψυκτικό ή σάντουιτς.

Σε περίπτωση ακύρωσης της πτήσης

Επιβάλλεται :

- αίτηση συγνώμης,
- ανακοίνωση των αιτιών της ακύρωσης της πτήσης,
- ενημέρωση των επιβατών για υφιστάμενες εναλλακτικές λύσεις προώθησής τους με άλλη εταιρεία ή με την επόμενη πτήση της ίδιας εταιρείας,
- εάν πρόκειται να διανυκτερεύσουν και να αναχωρήσουν την επόμενη μέρα, ενημέρωση των σχετικών οδηγίων για το ξενοδοχείο και για την μεταφορά τους.
- ανακοίνωση της νέας ώρας αναχώρησης με εκ νέου αίτηση συγνώμης για την καθυστέρηση.

Έλεγχος εισιτηρίων

Περιλαμβάνει την παραλαβή των αποσκευών, επικόλληση ταινιών (tags) προώθηση για φόρτωση και εκφόρτωση, με επικέντρωση της προσοχής στην αποφυγή :

- α) πρόκλησης οποιαδήποτε ζημιάς από ακατάλληλο χειρισμό
- β) φόρτωσης του σε αεροσκάφος άλλης πτήσης
- γ) στη σωστή πτήση αλλά σε λάθος θέση στο κύτος του αεροσκάφους σε περίπτωση μικτού δρομολογίου, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή ή εκφόρτωση της στον προορισμό του επιβάτη.

Διαδικασίες επιβίβασης

Βασικά κριτήρια προσδιορισμού του επιπέδου της ποιότητας θεωρούνται κατά την λειτουργία αυτή : η ενημέρωση των επιβατών για τους χώρους υποχρεωτικής διέλευσης τους από τις αρχές του αεροδρομίου.

Διαμετακομιζόμενοι επιβάτες

Είναι μια ιδιαίτερη κατηγορία επιβατών οι οποίοι χρήζουν ειδική μεταχείριση λόγω της ταλαιπωρίας τους που υφίστανται από τις συχνές επιβιβάσεις και αποβιβάσεις, αλλά και πολλές φορές από τη πολύωρη αναμονή. Οι συνθήκες αυτές σε συνδυασμό με την αλλαγή της ώρας προκαλούν υπερβολική κόπωση στους επιβάτες.

Το αεροσκάφος εν πτήση

Το επίπεδο της ποιότητας του αεροπορικού προϊόντος κατά την λειτουργική διαδικασία της πτήσης είναι μια σύνθεση :

- α) της υφιστάμενης τεχνολογίας και των ανέσεων που αυτή προσφέρει,
- β) της ποσότητας και της ποιότητας των υλικών παροχών προς τους επιβάτες που άπτεται της πολιτικής της αεροπορικής επιχείρησης και
- γ) της ποιότητας της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τα μέλη του πληρώματος προς τους επιβάτες.

Η ποιότητα των παρεχομένων ανέσεων και διευκολύνσεων καθώς και το επίπεδο ικανοποίησης του επιβάτη σε σχέση με την κατάσταση και το περιβάλλον του θαλάμου επιβατών

1. Κατάσταση του εσωτερικού θαλάμου επιβατών
 - Η γενική εμφάνιση
 - Η καθαριότητα
 - Ο διάκοσμος
 - Η ποιότητα του αέρα
 - Ανέσεις του καθίσματος
2. Ποσότητα και ποιότητα των υλικών κατά την διάρκεια της πτήσης
 - Παραχώρηση μαξιλαριών και κουβερτών
 - Η προσφορά θερμών και υγρών προσοψίων
 - Η διασφάλιση της ησυχίας των επιβατών
 - Προσφορά εφημερίδων και περιοδικών
 - Ποιότητα μουσικής – video
 - Ποιότητα – ποσότητα γεύματος
 - Πωλήσεις αφορολόγητων ειδών
3. Συμπεριφορά – εξυπηρέτηση από το πλήρωμα
 - Στάδιο επιβίβασης και τακτοποίησης των επιβατών στις θέσεις τους
 - Επίδειξη σωστικών μέσων
 - Σερβίρισμα του δίσκου του φαγητού των ποτών και ροφημάτων

- Συνεχής επαγρύπνηση ανταπόκριση σε κλήση
- Ύψος, εξυπηρετικότητα, συμπεριφορά, στάση των μελών του πληρώματος απέναντι στον επιβάτη.

Άφιξη του αεροσκάφους στον προορισμό

- Η ύπαρξη συνοδού εδάφους για το καλωσόρισμα των επιβατών και την συνοδεία τους μέχρι το κτίριο του αεροσταθμού,
- Παραλαβή των αποσκευών. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας αποσκευών με υπαιτιότητα του αερομεταφορέα γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες από την πλευρά της εταιρείας για εύρεση η αποζημίωση.

Κεφάλαιο 11

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Γενικότερα

Τα φαινόμενα εκδήλωσης της τρέχουσας κυκλικής κρίσης 1989 – 1994 των παγκόσμιων εμπορικών αερομεταφορέων σαν υποτομέα του παγκόσμιου τομέα μεταφορών, δεν μπορεί να είναι γενικά διαφορετικά από τα φαινόμενα εκδήλωσης των γενικών κυκλικών κρίσεων του παγκόσμιου συστήματος της 'ελεύθερης' αγοράς. Στη βιομηχανία των προγραμματισμένων πτήσεων εμφάνισε τα κάτωθι φαινόμενα :

- ▶ Υπερπροσφορά χωρητικότητας.
- ▶ Μείωση ρυθμού αύξησης μέχρι και απόλυτη μείωση της ζήτησης, λόγω της μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος, ενώ σε ορισμένες γραμμές στη μείωση συνέβαλαν και τα TGV.
- ▶ Πτώση των ναύλων, με ταυτόχρονη πτώση των εσόδων.
- ▶ Αύξηση του λειτουργικού κόστους σαν αποτέλεσμα της αύξησης των τόκων αλλά και λόγω της συμφόρησης των εναέριων και επίγειων Slots.
- ▶ Ζημιές.

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου προκλήθηκαν σοβαροί κραδασμοί στην παγκόσμια και κατασκευαστική αεροπορική βιομηχανία.

Η κρίση αυτή προέκυψε με τα ακόλουθα φαινόμενα :

- ▶ Τη ραγδαία μείωση της επιβατικής ζήτησης. Η μείωση αυτή στις Η.Π.Α. υπολογίζεται τις τάξεις του 30%, στη Ευρώπη δε στο 18%.
- ▶ Τη δραματική μείωση του αριθμού δρομολογίων των αερομεταφορέων που ακολούθησε μετά από την ραγδαία μείωση της επιβατικής ζήτησης.
- ▶ Επακόλουθο των παραπάνω υπήρξε η δραματική μείωση των θέσεων εργασίας η οποία υπολογίζεται ότι ανέρχεται στις εκατό χιλιάδες. Σύμφωνα με την κατασκευάστρια αεροπορική εταιρεία Boeing, η μείωση των θέσεων εργασίας απαριθμούσε σε τριάντα χιλιάδες. Μετά την πτώση στο J f Kennedy (JFK) του Airbus A300 της American Airlines στις 12/11 η μείωση αυτή υπολογίζεται να αυξηθεί πάνω από 20%.
- ▶ Η ραγδαία επιδείνωση της ήδη δεινής για τους αερομεταφορείς οικονομική κατάσταση οδήγησε στην πτώχευση μερικών γνωστών εταιρειών με μακρόχρονη ιστορία, όπως για παράδειγμα του κρατικού βελγικού αερομεταφορέα Sabena, ακολούθησε την 5^η Νοεμβρίου, και του Ελβετικού ιδιωτικού αερομεταφορέα Swissair που έκανε αναστολή των εργασιών του αλλά συνέχισε αργότερα με κρατική υποστήριξη.

Τα γεγονότα αυτά συντέλεσαν καθοριστικά στο να δημιουργηθεί η εντύπωση στην κοινή γνώμη ότι υπαιτιότητα όλων αυτών ήταν το τρομοκρατικό χτύπημα τις 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Το υψηλό συνολικό κόστος που συνεπάγεται η αεροπορική μετακίνηση, συμπεριλαμβανομένου, και τα κόστη παραμονής των αεροσκαφών στον προορισμό

(όχι στα τουριστικά πακέτα) εξακολουθεί να αποτελεί μία ανάγκη πολυτελείας παρά την προσπάθεια της μείωσης των αεροπορικών ναύλων και την αύξηση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών

Σα συνέπεια υπάρχει υψηλότερη ελαστικότητα της ζήτησης, με την παραμικρή ποσοστιαία μείωση ή πιθανολογούμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης, παρατηρείται το φαινόμενο της πολλαπλάσιας μείωσης της ζήτησης. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει είναι διότι οι καταναλωτές στην παραμικρή μείωση ή πιθανολογούμενη μείωση της αγοραστικής τους δύναμης, επικεντρώνονται κυρίως στην ικανοποίηση των αναγκών που τις θεωρούν περισσότερο ζωτικές από την αερομεταφορά ή οδηγούνται λόγω ανασφάλειας στη μείωση της κατανάλωσης λόγω της στροφή τους στην αποταμίευση. Εξαιρεση αποτελεί η μετακίνηση για λόγους υγείας. Οι αερομεταφορές είναι ο πρώτος δείκτης των μικρότερων κραδασμών της παγκόσμιας οικονομίας είτε αυτοί προέρχονται από την καθοδική φάση του οικονομικού κύκλου είτε από τα αποτελέσματα δομικής αναδιάρθρωσης γενικά ή των αερομεταφορών. Η τρέχουσα κρίση είναι ένας συνδυασμός των δύο αιτιών αυτών.

Οι Η.Π.Α. το 1978 και η Ε.Ε. το 1993 κατήργησαν τις ρυθμίσεις του θεσμικού περιβάλλοντος των εναέριων διεθνών αερομεταφορών όπως αυτές είχαν καθοριστεί με την σύμβαση του Σικάγου το 1944. Σα συνέπεια της επιλογής αυτής δημιουργήθηκε ραγδαία όξυνση του ανταγωνισμού και όχι μεταξύ των ήδη υπάρχοντων αερομεταφορών, αλλά και λόγω των νεοεισελθούσων στις αγορές εταιρειών low cost (χαμηλού κόστους).

Η εξέλιξη αυτή οδήγησε σε μία αναδιάρθρωση του ρόλου των αερομεταφορών ήτοι :

- 1) Λόγω της κατάργησης των ρυθμίσεων, μια σειρά αερομεταφορέων κρατικής ιδιοκτησίας οδηγήθηκαν στην ιδιωτικοποίηση, άλλες υπό το επιχείρημα της ορθολογικοποίησης της διαχείρισης τους με κατάργηση της κρατικής επιδότησης, άλλες, όπως είναι η περίπτωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με πρόσχημα αυτό.
- 2) Λόγω του ανταγωνισμού και της εισόδου των low cost (χαμηλού κόστους) εταιρειών, δόθηκε δυνατότητα προσφοράς χαμηλότερων ναύλων. Σαν αποτέλεσμα διευρύνθηκε το εισοδηματικό εύρος των εν δυνάμει επιβατών. Το αεροπλάνο με αυτό τον τρόπο έπαψε να θεωρείται είδος πολυτελείας.
- 3) Οι τεχνολογική εξέλιξη σε όλους τους τομείς (υπολογιστές, αεροπλάνο, επικοινωνίες κλπ) επιτυγχάνεται μία ραγδαία εκμηχάνιση των εργασιών. Σαν συνέπεια, να υπάρχει μείωση των θέσεων εργασίας, ενώ οι εργασιακές σχέσεις χειροτερεύουν όσων παραμένουν, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι περαιτέρω οι θέσεις εργασίας με τελική κατάληξη τη μείωση του κόστους.
- 4) Η εξέλιξη της τηλεματικής έδωσε τη δυνατότητα των τηλεσυνδιασκέψεων των στελεχών των διεθνών επιχειρήσεων, στερώντας κατά αυτό τον τρόπο από τις αερομεταφορές ένα μεγάλο και οικονομικά εύρωστο τμήμα της επιβατικής κίνησης που συνεισφερε ουσιαστικά στα έσοδα πολλών αεροπορικών εταιρειών υψηλών προδιαγραφών.
- 5) Για ανεξάρτητους λόγους στους αερομεταφορείς υπήρξε έντονη διακύμανση του κόστους καυσίμων που τελικά είναι αυτό το οποίο επιβαρύνει το τελικό κόστος λειτουργίας.

- 6) Τα αεροπορικά δρομολόγια μειώνονται σε κοντινές αποστάσεις τα οποία λόγω του υψηλού σταθερού τους κόστους χαρακτηρίζονται ως μη κερδοφόρα.
- 7) Σα συνέπεια του οξύς ανταγωνισμού, κυριαρχούν στις περιφερειακές αγορές – χώρες – ηπείρους όλο και λιγότεροι αλλά όλο και μεγαλύτεροι αερομεταφορείς ή συμμαχίες αερομεταφορέων. Λόγω του όγκου τους μπορούν και επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας οδηγώντας τις αγορές σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις.
- 8) Σε περιπτώσεις, ιδίως στις Η.Π.Α. τη δεκαετία του 1980, η προσπάθεια για μείωση του κόστους είχε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην συντήρηση των αεροσκαφών, κατά συνέπεια και στην ασφάλεια πτήσεων.

Η τρέχουσα κρίση στη διεθνή αεροπορική βιομηχανία δεν τη προκάλεσε το τρομοκρατικό κτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Υπήρχε τα τελευταία χρόνια. Το τρομοκρατικό κτύπημα είχε κυρίως δύο βασικές επιπτώσεις :

α) Επιτάχυνση της εκδήλωσης της κρίσης σε όλο της το βάθος.

β) Επιτάχυνση των εξελίξεων υπέρβασης, καθώς με το κτύπημα αυτό δικαιολογήθηκαν μέτρα που, ενώ ήσαν αποφασισμένα από τις διοικήσεις πολύ πριν.

Παρότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. απαγόρευσε την κρατική ενίσχυση, έλαβε απόφαση να επιτρέψει την κρατική επιδότηση μέχρι τον Δεκέμβριο του 2001 για την κάλυψη του αυξημένου κόστους ασφαλιστρών.

Από την άλλη η τετραετία 2001 – 2004 υπήρξε εφιαλτική για τις αερομεταφορές όχι μόνο από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου αλλά και από την επιδημία του SARS. Συγκεκριμένα το 2003 ξέσπασε η επιδημία SARS με αποτέλεσμα την σημαντική πτώση της επιβατικής στα μεγάλα αεροδρόμια της Ασίας. Στο Χονγκ Κονγκ για παράδειγμα, κατά τους πρώτους δέκα μήνες του 2003, ο συνολικός αριθμός επιβατών παρουσιάστηκε κατά 25% μειωμένος σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Από τη μια λοιπόν η συρρικνούμενη ζήτηση της αεροπορικής εξυπηρέτησης και από την άλλη το κόστος των ναύλων που παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα, σε μια προσπάθεια των αεροπορικών εταιριών να αντεπεξέλθουν στους φόρους αεροδρομίων, οι οποίοι αυξήθηκαν, οδήγησαν σε μια κρίση. Σύμφωνα με στοιχεία από την IATA (International Air Transport Association) 400,000 εργαζόμενοι στον κλάδο των εναέριων μεταφορών απολύθηκαν ενώ στις Η.Π.Α. υπήρξε μείωση των αμοιβών τουλάχιστον κατά 10%, σα μέτρα αντιμετώπισης της δύσκολης οικονομικής κατάστασης. Στα επόμενα χρόνια προβλέπεται αλλαγή του σκηνικού. Οι προβλέψεις ζήτησης που πραγματοποιήθηκαν τόσο από την κατασκευάστρια Boeing όσο και από την ανταγωνίστρια της Airbus για το διάστημα από το 2000 έως το 2020, προβλέπουν αύξηση του διακινούμενου επιβατικού όγκου. Η Boeing περιμένει μέχρι το 2025 το διπλασιασμό της επιβατικής κίνησης σε σχέση πάντα με τα σημερινά δεδομένα, ενώ η Airbus αναμένει αύξηση της τάξης του 4,7%.

Διάρθρωση του κόστους

Η ευφορία όμως των επιχειρηματιών και των ανώτατων διοικητικών στελεχών τη δεκαετία του 1980, πέρα και από τη δημιουργία υπερεπενδύσεων, είχε αρνητικές επιπτώσεις και στη μέριμνά τους για ορθολογικοποίηση της διαχείρισης, με

αποτέλεσμα την υστέρηση στην εισαγωγή πλήρους μηχανοργάνωσης των εργασιών με σύγχρονη τεχνολογία, την υστέρηση στην εισαγωγή σύγχρονων οργανωτικών δομών και διοικητικών συστημάτων κλπ., με συνέπεια την στέρηση στην αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας και τη διατήρηση υπεράριθμου προσωπικού.

Σαν αποτέλεσμα αυτών των επιλογών εμφανίσθηκε μια αδικαιολόγητη αύξηση του λειτουργικού κόστους.

Η διάρθρωση του κόστους των αεροπορικών επιχειρήσεων που απέστειλαν στοιχεία στην I.A.T.A. Cost Committee το 1992 ήταν :

Κοστολογική Διάρθρωση του μέσου Αερομεταφορέα της I.A.T.A.		
01	Εισιτήρια πωλήσεις και προώθηση πωλήσεων	9,2%
02	Σταθμών και εδάφους	12,1%
03	Καύσιμα και λιπαντικά	11,9%
04	Συντήρηση	9,9%
05	Πλήρωμα πιλοτηρίου	7,6%
06	Πλήρωμα καμπίνας	7,3%
07	Αποσβέσεις	7,2%
08	Γενικές δαπάνες διοίκησης	6,4%
09	Εξυπηρέτηση επιβατών	6,3%
10	Προσγειώσεις	4,8%
11	Ενοίκια	3,8%
12	Τέλη υπερπτήσεων	3,4%
13	Ασφάλιστρα	0,2%

Πηγή: Σελ 269 «Η αλήθεια πίσω από την κρίση στη ολυμπιακή αεροπορία» ΕΚΔΟΣΕΙΣ : Παπαζήση

Το μέσο κόστος ανά προσφερόμενο χιλιομετρικό τόννο ανήλθε σε 49,8 USC.

Πέρα από τη δραστική μείωση του κόστους εργασίας, μια δομική αλλαγή στη σύνθεση του κόστους της εμπορικής αεροπορικής βιομηχανίας υπήρξε η δραστική αύξηση της συμμετοχής των τόκων στις συνολικές δαπάνες . Οι αεροπορικές εταιρίες προέβησαν σε δυσβάστακτους δανεισμούς και με σοβαρή επιβάρυνση του κόστους κεφαλαίου που από μέσο όρο 2,5% έφθασε στο 7% των συνολικών ετήσιων δαπανών, παρουσιάζοντας έτσι με αυτό τον τρόπο αύξηση της τάξης του 280%. Η σχέση αυτή είχε σα αποτέλεσμα τη χειροτέρευση της σχέσης των ίδιων με τα ξένα κεφάλαια.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους το 1992 στην παραγωγικότητα αυξήθηκε κατά 9%, ο αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε κατά 1,1%, ενώ οι δαπάνες για μισθούς ανά εργαζόμενο αυξήθηκαν σε τοπικό νόμισμα μόλις κατά 1,1% και με μέσο πληθωρισμό 3,3%.

Σα αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών ήταν να μειωθεί η ποσοστιαία συμμετοχή του κόστους εργασίας στο συνολικό κόστος κατά 10%, κυμαινόμενη στο 33,7% περίπου των συνολικών ετήσιων λειτουργικών δαπανών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αύξησης λειτουργικού κόστους είναι της Lufthansa.

Ο CEO και πρόεδρος της Lufthansa Wolfgang Mayrhuber, παρουσιάζοντας τα ετήσια αποτελέσματα του γκρουπ στα πλαίσια συνέντευξης τύπου στη Φρανκφούρτη δήλωσε : “Στοχεύσαμε υψηλά το 2005 και πετύχαμε περισσότερα από ό,τι περιμέναμε– παρά την τιμή του πετρελαίου που έφθασε σε επίπεδα ρεκόρ, έχουμε μία καλή στρατηγική τοποθέτηση και λειτουργούμε με επιτυχία απέναντι σε σκληρό ανταγωνισμό. Αναπτυσσόμαστε, έχουμε γίνει πιο κερδοφόροι, και έχουμε επενδύσει σε προϊόντα και ποιότητα που υπόσχονται πολλά για το μέλλον.” Το Lufthansa Group αύξησε το 2005 το λειτουργικό κέρδος κατά 50% σε 577.

Και οι έξι επιχειρηματικοί τομείς είχαν λειτουργικό κέρδος. Το γκρουπ ταξιδιών αναψυχής Thomas Cook και η εταιρία in-flight catering LSG πέτυχαν την ανάκαμψη. Η Lufthansa έχει εδραιωθεί σε μια στερεή οικονομική βάση και έχει ισχυροποιήσει περαιτέρω τον ισολογισμό της. Το γκρουπ έχει στη διάθεσή του σημαντική ρευστότητα. Το Εκτελεστικό και Εποπτικό Συμβούλιο πρόκειται να προτείνει μέρισμα ανά μετοχή 0.50 ευρώ (0.30 ευρώ την περασμένη χρονιά) στην Ετήσια Γενική Συνέλευση.

Στο επίκεντρο του γκρουπ είναι πάντα ο πελάτης. Παρέχει εξατομικευμένες υπηρεσίες για εξατομικευμένες ανάγκες– σχεδιασμένες ειδικά για να ικανοποιούν κάθε απαίτηση.” Με την εισαγωγή της υπηρεσίας Lufthansa Private Jet, η Lufthansa επέκτεινε το “à la carte” χαρτοφυλάκιό της με υπηρεσίες σχεδιασμένες για να ανταποκρίνονται σε όλες τις ανάγκες της αεροπορικής βιομηχανίας. “Οι πελάτες μιλούν εγκωμιαστικά για τη Business Class, είναι ενθουσιασμένοι με τις υπηρεσίες μας στην Πρώτη Θέση. Η στρατηγική υψηλής ποιότη-τάς μας δικαιώνεται από τους αριθμούς,” δήλωσε ο Πρόεδρος. Ο αριθμός των επιβατών που πε-τούν με τη First Class αυξήθηκε κατά 20% την περασμένη χρονιά. Η Lufthansa κερδίζει έδαφος και στον τομέα των οικονομικών τιμών.

Ο ανταγωνισμός δίνει περισσότερη ώθηση. Αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό, ανεξάρτητα από την προέλευσή του. Παράλληλα η Lufthansa επενδύει περισσότερο στην ποιότητα. Στα αεροσκάφη μικρών και μεσαίων αποστάσεων τοποθετούνται νέα και πιο άνετα καθίσματα και στις δύο Θέσεις της καμπίνας.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της εταιρίας είναι πολύ ικανοποιημένος με την ένταξη της SWISS στη Lufthansa. Οι πελάτες και των δύο αεροπορικών εταιριών επωφελούνται από τη συνεργασία. Η ανταπόκρισή τους είναι ιδιαίτερα θετική. Ο αερομεταφορέας Swiss αναμένεται να έχει ισοσκελισμένο ισολογισμό φέτος και να επιστρέψει στην κερδοφορία το 2007.

Για τη Lufthansa έχει πάντα υψηλή προτεραιότητα ο περιορισμός του κόστους και τα μέτρα βελτί-ωσης της αποδοτικότητας που προβλέπονται στο Σχέδιο Δράσης της. Με το σχέδιο αυτό, το γκρουπ πέτυχε το στόχο του και βελτίωσε τα αποτελέσματα κατά 780 εκατομμύρια ευρώ το 2005. Θα επιτύχει τον απώτερο στόχο του φθάνοντας τα 1.2 δις ευρώ έως το τέλος του έτους. Ακόμη και τότε, το γκρουπ θα πρέπει να συνεχίσει να επιδιώκει πρόσθετες επιλογές μείωσης του κόστους. Το κόστος πρέπει να μειωθεί, ενώ η αποδοτικότητα πρέπει να αυξηθεί περαιτέρω.

Για το επιχειρηματικό έτος 2006, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αναμένει ένα λειτουργικό αποτέλεσμα τουλάχιστον στα επίπεδα της περασμένης χρονιάς. Στοχεύει σε ένα λειτουργικό κέρδος μεσοπρόθεσμα της τάξης του 1 δισεκατομμυρίου ευρώ έως το 2008.

Το 2005 η Lufthansa σημείωσε συνολικά έσοδα 18.1 δις ευρώ, αυξημένα κατά 6.5% σε σχέση με το 2004. Οι αεροπορικές εταιρίες του γκρουπ αύξησαν το συνδυασμένο εισόδημα κίνησης κατά 8% σε 13.9 δις ευρώ. Η επιτυχημένη διαχείριση της χωρητικότητας και των πωλήσεων αύξησαν σημαντικά τις μέσες αποδόσεις στον τομέα των επιβατών (+3.5%) και των εμπορευμάτων (+10.8%). Το υπόλοιπο λειτουργικό εισόδημα μειώθηκε κατά 11.9% σε 1.5 δις ευρώ. Ένας λόγος για αυτό ήταν ότι τα κέρδη λογιστικών βιβλίων των 331 εκατομμυρίων ευρώ ήταν κατά 25.8% χαμηλότερα από ό,τι το 2004. Από το σύνολο αυτό, 182 εκατομμύρια ευρώ προήλθαν από την πώληση των υπόλοιπων μετοχών της Amadeus Global Travel Distribution S.A. και 107 εκατομμύρια ευρώ από την απαλλαγή από τη Loyalty Partner GmbH

Το 2005 οι λειτουργικές δαπάνες έφθασαν τα 19 δις ευρώ και ήταν κατά 6.5% υψηλότερες από ό,τι το 2004. Η ετήσια αύξηση οφειλόταν κατά βάση στη δραματική αύξηση της τιμής της κηροζίνης. Οι δαπάνες για καύσιμα σημείωσαν ρεκόρ φθάνοντας τα 2.7 δις ευρώ, κατά 843 εκατομμύρια ευρώ ή 46.3% περισσότερα από το 2004. Τα μέτρα περιορισμού της τιμής των καυσίμων ήταν για μια α-κόμη φορά ιδιαίτερα επιτυχημένα και απέφεραν εξοικονόμηση 278 εκατομμυρίων ευρώ.

Η Lufthansa αύξησε το 2005 τα λειτουργικά κέρδη της κατά 50.7% σε 577 εκατομμύρια ευρώ. Το καθαρό αποτέλεσμα για το έτος μετά φόρους βελτιώθηκε επίσης σε 453 εκατομμύρια ευρώ, μια ετήσια αύξηση της τάξης του 12.1%.

Οι κεφαλαιουχικές δαπάνες αυξήθηκαν ελαφρώς σε 1.8 δις ευρώ και, όπως και τα προηγούμενα χρόνια, χρηματοδοτήθηκαν και πάλι εξ' ολοκλήρου από τη ροή μετρητών, που επεκτάθηκε κατά 4% σε 2 δις ευρώ.

Στο τέλος του 2005 το παθητικό του γκρουπ καλύφθηκε από ρευστά κεφάλαια, με το ισοζύγιο να δείχνει καθαρό χρέος 7 εκατομμυρίων ευρώ.

Το Κόστος σε μία αεροπορική εταιρία αποτελεί τον βασικό παράγοντα βιωσιμότητας της. Πολλές είναι όμως και οι εταιρίες που σήμερα ιδρύονται και οι περισσότερες από αυτές χαρακτηρίζονται ως low cost (χαμηλού κόστους).

Είναι οι εταιρίες που σιγά – σιγά κατακτούν τους «αιθέρες», οι εταιρίες χαμηλού κόστους πρόκειται για αερομεταφορείς που προσφέρουν στους επιβάτες εν πλω μειωμένες υπηρεσίες με σκοπό την μείωση του κόστους του εισιτηρίου. Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των αεροπορικών εταιριών συνοψίζονται ως εξής :

1. Δεν υπάρχει διάκριση των επιβατών σε Business και economy class.
2. Ο στόλος αυτών των μεταφορέων αποτελείται τις περισσότερες φορές από μόνο ένα τύπο αεροσκάφους, συνήθως Airbus A320, η Boeing 737. Με αυτό τον τρόπο περιορίζεται το κόστος συντήρησης των αεροπλάνων καθώς και της εκπαίδευσης του πληρώματος.
3. Οι εταιρίες αυτές αρέσκονται στις απευθείας πτήσεις ανάμεσα σε δυο σημεία, αποφεύγοντας τα κομβικά αεροδρόμια. Με αυτό τον τρόπο ελαχιστοποιούνται οι χρόνοι μεταβιβάσεων των επιβατών και τις μεταφορτώσεις των αποσκευών.
4. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους φιλοξενούνται σε αεροδρόμια με μικρότερα μεγέθη διακινούμενης επιβατικής κίνησης, εκμεταλλευόμενοι τόσο τους χαμηλότερους φόρους, όσο και τις μικρότερες καθυστερήσεις.
5. Δεν υπάρχουν παροχές για τους πελάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης. Ακραίο παράδειγμα είναι εκείνο της Ιρλανδέζικης Ryanair που το 2004

μελετούσε προτάσεις όπως την κατάργηση των καθισμάτων με πτυσσόμενη πλάτη, την αφαίρεση των προστατευτικών από τα μαξιλάρια κεφαλής των θέσεων και των κουρτινών από τα παράθυρα του αεροσκάφους με στόχο την μείωση του κόστους.

6. Η πώληση των εισιτηρίων πραγματοποιείται σχεδόν αποκλειστικά μέσω του διαδικτύου, χωρίς προμήθειες και τέλη στα ταξιδιωτικά γραφεία και το CRS.
7. Το κόστος του ναύλου αυξάνεται ανάλογα με το ποσοστό πλήρωσης του αεροσκάφους. Έτσι προκειμένου οι επιβάτες να πετύχουν χαμηλές τιμές πρέπει να προχωρήσουν στην έγκαιρη αγορά των εισιτηρίων τους.
8. Οι εταιρίες αυτές σπάνια πραγματοποιούν πτήσεις μεγάλης διάρκειας γιατί τότε ο χρόνος της επιστροφής κατά τη διάρκεια του οποίου το αεροσκάφος θα είναι άδαιο είναι μεγάλος. Αντίθετα, τα ταξίδια μικρής διάρκειας επιτρέπουν στα αεροπλάνα να κινούνται με το μέγιστο ποσοστό πλήρωσης και συνεπάγονται ταυτόχρονα περισσότερες ώρες πτήσεις στη διάρκεια της ημέρας.
9. Τα λειτουργικά έξοδα αυτών των «επιχειρήσεων» είναι μειωμένα. Οι υπάλληλοι εργάζονται σε περισσότερες από μία θέσεις : σα πλήρωμα καμπίνας, σαν υπεύθυνοι για την καθαριότητα του αεροσκάφους αλλά και στον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών στις πύλες του αεροσταθμού.
10. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους υιοθετούν «επιθετική πολιτική» όσο αφορά στον ανεφοδιασμό τους με καύσιμα. Αγοράζουν μαζικά και προκαταβολικά με στόχο να αντιμετωπίσουν χωρίς απώλειες ξαφνική αύξηση τιμών.

Η πρώτη τέτοιας μορφής αεροπορική εταιρία ιδρύθηκε το 1949 στις Η.Π.Α. με τον διακριτικό τίτλο Pacific Southwest Airlines. Βέβαια η πρώτη κερδοφόρα επιχείρηση σε αυτόν τον τομέα υπήρξε η Southwest Airlines το 1971 και συνεχίζει να αναπτύσσεται μέχρι και σήμερα. Στην Ευρώπη πρωτοπόρος στον τομέα των πτήσεων με χαμηλό ναύλο υπήρξε η Ιρλανδέζικη Ryanair και ακολούθησε το 1995 η EasyJet. Γενικότερα, εταιρίες χαμηλού κόστους ιδρύονται παγκοσμίως ακόμα και σε περιοχές όπου εξακολουθούν να υπάρχουν αεροπορικοί περιορισμοί, αν και προαπαιτούμενο για την οικονομική ευρωστία αποτελεί ή ελεύθερη αγορά των «αιθέρων». Το 2004 έκανε στην Αυστραλία την εμφάνιση η Virgin Blue και στην Ασία (Μαλαισία η Air Asia, ενώ από φέτος αερομεταφορείς χαμηλού κόστους είναι υπό ίδρυση στο Μεξικό και στη Σαουδική Αραβία.

Οι εξελίξεις στις παγκόσμιες αερομεταφορές είναι η κορυφή του παγόβουνου, η οποία υποκρύπτει έναν αδυσώπητο αγώνα για την αναδιανομή των παγκόσμιων αγορών και την παγκόσμια κυριαρχία συγκεκριμένων ομάδων και συμφερόντων.

Συμπεράσματα

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω Οι αερομεταφορές τόσο σε εγχώριο όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο με τα από την 11^η Σεπτεμβρίου και τον sars περνάνε κρίση.

Στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι ξένες αεροπορικές εταιρίες οι οποίες κατά τους θερινούς μήνες κατακλύζουν τα ελληνικά αεροδρόμια συμβάλλοντας κατά αυτό τον τρόπο στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Οι ήδη υπάρχουσες ελληνικές αεροπορικές εταιρίες καλύπτουν τις εσωτερικές ανάγκες αλλά και μεγάλο μέρος του εξωτερικού. Σα αποτέλεσμα αυτών έχουμε την ίδρυση νέων αεροπορικών εταιρειών. Τα προβλήματα υπάρχουν στην γενική αεροπορία τονίζοντας με τον τρόπο αυτό την ανάγκη αναδιάρθρωσης των επίγειων αναγκών, της γραφειοκρατίας (σχετικά με τα υδροπλάνα) και των ωραρίων των αεροδρομίων. Η έλλειψη των inter- island πτήσεων καθιστά επιτακτική την ανάγκη δημιουργίας μιας τέτοιας εταιρίας λόγω και του πλεονεκτήματος του πλούσιου εσωτερικού – νησιωτικού δικτύου.

Οι αερομεταφορείς στο εξωτερικό έχουν να ανταγωνιστούν πλήθος αεροπορικών εταιρειών, δρομολογίων. Το μεγαλύτερο μέρος παγκοσμίως το κατέχουν οι εταιρείες που είναι ενταγμένες σε συμμαχίες. Οι μικρότερες εταιρίες για να αντέξουν τον οξύ ανταγωνισμό είτε εισέρχονται στις συμμαχίες, είτε συνάπτουν συμφωνίες τύπου code – share, είτε χαρακτηρίζονται ως low cost. Οι εταιρίες χαμηλού κόστους αποτελούν απειλή για τις παραδοσιακές εταιρίες. Μέχρι το 2010 αναμένεται αύξηση της επιβατικής κίνησης στις εταιρίες χαμηλού κόστους κατά 20 με 25%. Δεν είναι τυχαίο κατά την περίοδο 2001 με 2004 που η αεροπορία περνούσε κρίση, οι εταιρίες αυτές κατάφεραν να παραμείνουν κερδοφόρες. Δύο είναι οι συνιστώσες του μέλλοντος των εταιρειών αυτών. Από την μία η αύξηση του στόλου και από την άλλη η αύξηση ζήτησης εισιτηρίων. Αναμενόμενο βέβαια είναι οι εταιρίες χαμηλού κόστους να μην επεκταθούν σε υπερατλαντικά ταξίδια καθώς εκεί δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια κέρδους. Πάντως οι εταιρίες χαμηλού κόστους έχουν να αντιμετωπίσουν ένα σκληρό ανταγωνισμό στα μεταξύ τους πεδία, αναμένετε να παίξουν σημαντικό ρόλο στο τομέα της σύγχρονης αεροπορίας.

Προτάσεις

Οι ελληνικές αερομεταφορές απέχουν μακριά από την νοοτροπία των ξένων εταιριών. Η έλλειψη ελληνικής αεροπορικής εταιρίας τσάρτερ με συγκεκριμένο πρόγραμμα πτήσεων καθιστά την Ελλάδα σε όχι και τόσο ευνοϊκή θέση κατάταξης ευρωπαϊκά. Πάρα πολλές είναι οι εταιρίες που ιδρύονται εκτελώντας κυρίως πτήσεις

τσάρτερ (ναυλωμένες) εκμεταλεύοντας αυτές το πλούσιο δίκτυο της χώρας μας. Έτσι η ίδρυση μιας καλά οργανωμένης ελληνικής αεροπορικής εταιρίας η οποία θα εκτελεί πτήσεις τσάρτερ καθιστά επιτακτική την ανάγκη ίδρυση της. Αυτή θα συμβάλει οικονομικά στον τουρισμό, κοινωνικά λόγω σύνδεσης με άλλους προορισμούς αλλά και στο τομέα της ανεργίας θα συμβάλει προσλαμβάνοντας προσωπικό.

Η ίδρυση inter – island αεροπορικής εταιρίας καθίσταται και αυτή σε σημαντική προτεραιότητα κατά την γνώμη μας, συνδέοντας τακτικά και με καλές πτήσεις τα νησιά μεταξύ τους και βγάζοντας τα από την οικονομική – κοινωνική απομόνωση. Η ίδρυση και άλλων αεροπορικών θα συμβάλει επίσης σημαντικά στην αεροπορική εσωτερική αγορά «σπάζοντας» το μονοπώλιο της Ολυμπιακής σε ορισμένους προορισμούς καθώς και της εναρμοζισμένης πρακτικής που αυτή την περίοδο ακολουθούν κατά κόρων οι δυο αεροπορικές εταιρίες στην Ελλάδα. Για να είναι όμως εφικτά όλα αυτά θα πρέπει να αναπροσαρμοστεί και η ΥΠΑ και γενικότερα όλες τις λειτουργίες που αυτή έχει αναλάβει. Η επίγεια εξυπηρέτηση, τα ωράρια, τα καύσιμα είναι μερικά από αυτά τα οποία καθορίζουν το αεροπορικό μέλλον στην χώρα μας

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ–ΠΗΓΕΣ

Αρθρογραφία :

1. Εφημερίδα Το «Βήμα», Κυριακή 7 Μαΐου 2006
2. Εφημερίδα «Le Monde», Παρασκευή 26 Αυγούστου 2005
3. Εφημερίδα «Αυγή», Πέμπτη 18 Αυγούστου 2005

Βιβλιογραφία :

1. Ιωάννη Σ. Λαΐνου, «Η Αλήθεια Πίσω Από Την Κρίση Στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.» Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα 2006
2. Διμηνιαίο Περιοδικό Αεροπορικών Θεμάτων, «Remove Before Flight», Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2006 τεύχος, Νο 5
3. Διμηνιαίο Περιοδικό Αεροπορικών Θεμάτων, «Remove Before Flight», Μάρτιος – Απρίλιος 2006 τεύχος, Νο 6
4. Διμηνιαίο Περιοδικό Αεροπορικών Θεμάτων, «Remove Before Flight», Μαΐος – Ιούνιος 2006 τεύχος, Νο 7
5. Διμηνιαίο Περιοδικό Αεροπορικών Θεμάτων, «Remove Before Flight», Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2006 τεύχος, Νο 9
6. Διμηνιαίο Περιοδικό Αεροπορικών Θεμάτων, «Remove Before Flight», Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2007 τεύχος, Νο 11
7. Χρήστος Π. Φακινός, «Με Τα φτερά Του Ίκαρου Ελληνική Πολεμική & Πολιτική Αεροπορία 1908-1998» Εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ, Αθήνα 1998
8. Η Εγκυκλοπαίδεια Της Πολιτικής Και Πολεμικής Αεροπορίας, «Θρύλοι & Εξέλιξη AirPlane» τεύχος 2, Εκδόσεις De AGOSTINI
9. Η Εγκυκλοπαίδεια Της Πολιτικής Και Πολεμικής Αεροπορίας, «Θρύλοι & Εξέλιξη AirPlane» τεύχος 3, Εκδόσεις De AGOSTINI
10. Εγκυκλοπαίδεια Δομή Τόμος 1^{ος} Σελίδα 454

Πηγές :

1. Πληροφοριακό Υλικό Από Το Αρχείο Δημοσίων Σχέσεων & Γραφείο Τύπου Ολυμπιακής Αεροπορίας.
2. Πληροφοριακό Υλικό Από Τμήμα Διαχείρισης Μάρκετινγκ Της Emirates.
3. Εφημερίδα «Τουριστικός Τύπος»
4. Εβδομαδιαία Ηλεκτρονική Αεροπορική Εφημερίδα www.avitrader.com
5. Ηλεκτρονική Σελίδα www.touristpress.com
6. Ηλεκτρονική Σελίδα www.aia.gr
7. Ηλεκτρονική Σελίδα www.airliners.gr
8. Ηλεκτρονική Σελίδα www.lufthansa-financials.com .
9. Ηλεκτρονική Σελίδα www.aegeanair.com
10. Ηλεκτρονική Σελίδα www.euroair.com
11. Μηχανή Αναζήτησης www.google.gr
12. Μηχανή Αναζήτησης www.in.gr