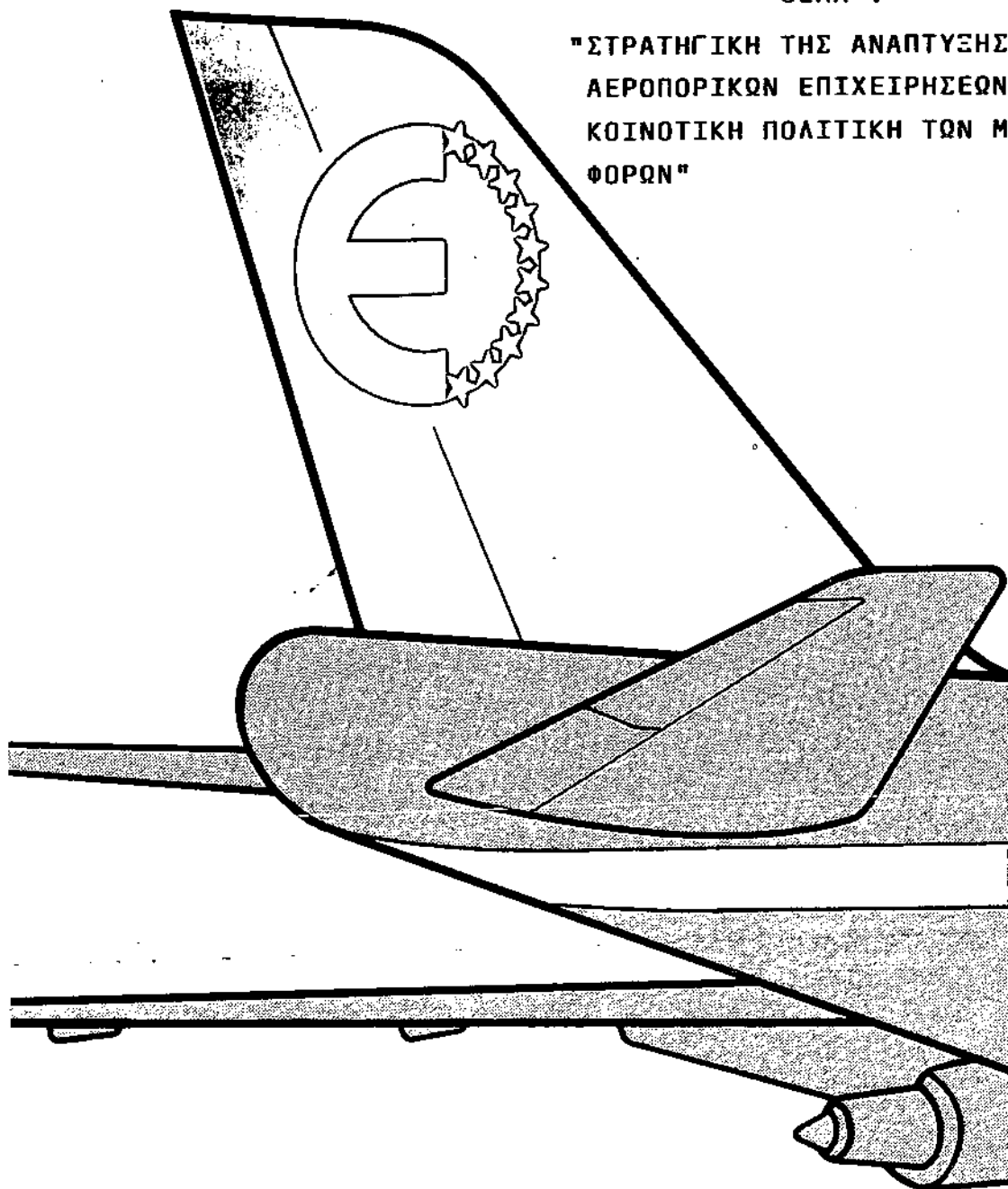


ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΘΕΜΑ :

"ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ  
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑ-  
ΦΟΡΩΝ"



ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΔΕΠΑΟΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ  
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:  
Κα Μ. ΠΙΤΤΑ



ΠΑΤΡΑ 1992

ΑΡΙΘΜΟΣ  
419

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛΙΔΕΣ
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1-3
2. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ Ε.Ο.Κ	4-10
3. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ	11-26
4. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΣΤΑΔΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗΣ - ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΕΣ - ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	27-56
5. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ Τι έχει γίνει ; Στην Ελλάδα ;	57-89
6. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΣ.	90-106
7. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	107-125
8. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ ΤΥΠΟΥ	126-138
9. ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	139-142
10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρόγραμμα σπουδών του τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων του Τ.Ε.Ι, περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και την σύσταση και παρουσίαση μιας πτυχιακής εργασίας από μια ομάδα σπουδαστών, πάνω σ'ένα εξειδικευμένο θέμα σχετικό με το όλο αντικείμενο των σπουδών.

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία εξετάζει την στρατηγική της ανάπτυξης των αεροπορικών επιχειρήσεων στον κοινοτικό χώρο καθώς και την κοινοτική πολιτική των μεταφορών.

Κρίναμε σκόπιμο, πριν μπούμε στο κύριο θέμα μας, που είναι οι μεταφορές, να δώσουμε μια σκιαγράφηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚΑΧ, ΕΟΚ, ΕΚΑΕ).

Στην συνέχεια παρουσιάσαμε κάποια γενικά χαρακτηριστικά των αεροπορικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Στο κεφάλαιο Δ' αναλύεται διεξοδικά το πλαίσιο της Κοινοτικής Πολιτικής των Μεταφορών αναφέροντας το ιστορικό, τα στάδια εξέλιξης, τις αναγκαιότητες που απαιτούνται για την εξέλιξη του τομέα των μεταφορών, τι συμβαίνει στην σύγχρονη πραγματικότητα καθώς επίσης και συμπεράσματα και προβλέψεις για την πορεία της Κοινοτικής Πολιτικής των Μεταφορών στο μέλλον.

Τα επόμενα δύο κεφάλαια αναφέρονται στην απελευθέρωση των αεροπορικών συνδέσεων βάσει των κοινοτικών αποφάσεων καθώς επίσης και στις μελλοντικές προοπτικές και προβλέψεις τόσο στην Ε.Ο.Κ. όσο και στην Ελλάδα που αποτελεί κράτος μέλος της και επηρεάζεται απ'αυτήν.

Συνεχίζοντας, αναλύσαμε την πορεία της Ολυμπιακής

Αεροπορίας στην σύγχρονη πραγματικότητα και μέσα στο πλαίσιο της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό, δώσαμε μια εικόνα των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Στο επόμενο κεφάλαιο εμπεριέχεται η παρουσίαση των αναγκών, για την φύση του θέματος, στατιστικών και αριθμητικών στοιχείων καθώς επίσης και διάφορα σχόλια που απασχόλησαν τον τύπο.

Τελειώνοντας την αναφορά μας στις αερομεταφορές στον ευρωπαϊκό χώρο, δώσαμε την άποψή μας για τα συμπεράσματα που αντλήσαμε από το κεφάλαιο αυτό και κάποιες προτάσεις για τις μελλοντικές εξελίξεις τόσο στον τομέα των αερομεταφορών όσο και στην πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορικής Εταιρείας.

Για την δημιουργία αυτής της εργασίας επισκευτήκαμε την Δημοτική Βιβλιοθήκη της Πάτρας, την Βιβλιοθήκη του Τ.Ε.Ι. Πατρών, την Δημοτική Βιβλιοθήκη Αθηνών της Παντείου, της Νομικής καθώς επίσης τα Γραφεία της Ε.Ο.Κ. στην Αθήνα, το Υπουργείο Μεταφορών, τα γραφεία της Ολυμπιακής Εταιρείας καθώς και άλλων εταιρειών ενώ στο βιβλιοπωλείο "ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΔΑΚΗ" στην Αθήνα βρήκαμε σχετικά βιβλία. Τέλος, επισκευτήκαμε τα γραφεία της Οικονομικής Εφημερίδας "ΚΕΡΔΟΣ".

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε κατ'αρχήν την Κυρία Πήττα, καθηγήτρια και υπεύθυνη της πτυχιακής εργασίας μας, για την πολύτιμη καθοδήγηση και βοήθεια που μας προσέφερε ώστε να πραγματοποιήσουμε αυτήν την εργασία.

Στην συνέχεια θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον κύριο Θ.Μπαρμπαρούση, πτυχιούχος Πολιτικός Επιστήμων και δημοσιογράφος στην Οικονομική Εφημερίδα "ΚΕΡΔΟΣ", για το βιβλίο που μας δώρησε το οποίο μας βοήθησε σημαντικά στην εργασία αυτή.

Τέλος, ευχαριστούμε τον κύριο Αρτίκη Παναγιώτη για

την πολύτιμη βοήθειά του με την συλλογή στατιστικών στοιχείων από το πανεπιστήμιό του στην Αγγλία, στοιχείων που δεν υπήρχαν στην Ελλάδα, καθώς και όλους όσους μας βοήθησαν για την πραγματοποίηση της εργασίας αυτής.

Κρίνουμε σκόπιμο ν'αναφέρουμε τις δυσκολίες και την αρνητική στάση που αντιμετωπίσαμε τόσο στο Υπουργείο Μεταφορών όσο και στην Ολυμπιακή Εταιρεία, και να επισημάνουμε την έλλειψη στατιστικών στοιχείων γύρω από τον τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα.

ΔΕΠΑΟΛΗΣ  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΥ  
ΜΑΡΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

### 1. ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

#### 1.1 ΣΥΝΘΗΚΕ ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΩΝ Ε.Κ.

Εξι ευρωπαϊκά κράτη, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και η Ολλανδία αποφάσισαν να προχωρήσουν σε μια στενότερη συνεργασία μεταξύ τους και ίδρυσαν τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες.

Οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες δημιουργήθηκαν σε δύο στάδια που απείχαν μεταξύ τους έξι χρόνια και με τρεις συνθήκες :

1. Τη Συνθήκη του Παρισιού της 18ου Απριλίου 1951, ιδρυτική της Κοινοπραξίας Ανθρακα και Χάλυβα (CECA), που τέθηκε σε ισχύ το 1953. Η υπογραφή της Συνθήκης αυτής προωθήθηκε από τον Ρομπέρτο Σουμάν και απέβλεπε να θέσει τέρμα στην παρτοπαράδοτη εχθρότητα μεταξύ Γαλλία και Γερμανίας.

Με την Συνθήκη καταργούνται οι εισαγωγικοί δασμοί στον άνθρακα και χάλυβα και τα προϊόντα αυτά ήταν διαθέσιμα σ'όλες τις βιομηχανίες των χωρών αυτών, ανεξάρτητα από τις χώρες παραγωγής. Επρόκειτο, δηλαδή, για μια κοινή αγορά, όσον αφορά τον άνθρακα και χάλυβα.

Εξάλλου, η Γερμανία είδε σαν μια καλή ευκαιρία τη Συνθήκη για να ξεφύγει από την απομόνωση και να γίνει ισότιμο μέλος με τη Γαλλία και τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Η Ευρωπαϊκή Συνθήκη Ανθρακα και Χάλυβα, που ήταν μια περιορισμένη οικονομική ολοκλήρωση, αποτέλεσε το πειραματικό στάδιο για τη δημιουργία, αργότερα της Ε.Ο.Κ. με στόχο την γενικότερη οικονομική ολοκλήρωση. Η επιλογή του πρώτου αυτού τομέα συνεργασίας ήταν ιδιαίτερα εύστοχη, αφού ο άνθρακας και ο χάλυβας αποτελούν τις βασικές πρώτες ύλες για την βαριά βιομηχανία και ιδιαίτε-

ρα την πολεμική.

2. Τις δύο Συνθήκες της Ρώμης της 25ης Μαρτίου 1957, με τις οποίες ιδρύθηκαν η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (Εκρατομ), που άρχισαν και οι δύο να ισχύουν την 1η Ιανουαρίου 1958.

Ο τίτλος "Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα" υποδηλώνει ότι η διευθέτηση αυτή είναι οικονομική, χωρίς να παραγνωρίζεται και η πολιτική φύση της Κοινότητας. Ένας προηγούμενος πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έλεγε ότι : "Η πολιτική φύση της Κοινότητας είναι προφανής από το γεγονός ότι περιλαμβάνει πολιτικά όργανα, όπως το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο των Υπουργών. Αν και ο πρωταρχικός στόχος της Κοινότητας είναι η οικονομική ολοκλήρωση, ο τελικός στόχος αυτής είναι η πολιτική ένωση της".

Στόχος της Συνθήκης για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας είναι η κοινή προσπάθεια για την δημιουργία των προϋποθέσεων ανάπτυξης μιας ισχυρής πυρηνικής βιομηχανίας, που θα παρέχει εκτεταμένες πηγές πυρηνικής ενέργειας, θα εκσυγχρονίζει την τεχνολογία και θα συμβάλλει με τις πολλαπλές εφαρμογές της στην ευημερία των λαών των κρατών μελών. Επίσης, προβλέπει τη δημιουργία συνθηκών ασφάλειας, που αποκλείουν τους κινδύνους για τη ζωή και την υγεία των λαών.

Στο διάστημα που μεσολάβησε από την Συνθήκη του Παρισιού ως τις Συνθήκες της Ρώμης έγινε προσπάθεια για την σύσταση και μιας άλλης κοινότητας, στρατιωτικού κυρίως χαρακτήρα, της Ευρωπαϊκής Αμυντικής Κοινότητας. Η προσπάθεια όμως αυτή δεν καρποφόρησε, γιατί η σχετική Συνθήκη δεν επικυρώθηκε απ'όλα τα κράτη κι έτσι δεν μπόρεσε να τεθεί σε εφαρμογή.



## 1.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

### α) Υπερεθνικός Χαρακτήρας.

Οι κοινότητες στις οποίες οι ιδρυτικές συνθήκες απονέμουν την νομική προσωπικότητα, είναι διεθνείς οργανισμοί αφού συγκεντρώνουν όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια αυτή. Είναι ενώσεις κρατών με νομική προσωπικότητα, έχουν το στοιχεία της διάρκειας, ιδιαίτερα όργανα και την ικανότητα να εκφράζουν δική τους βούληση.

Είναι όμως οι Κοινότητες κάτι παραπάνω και ταυτόχρονα κάτι το διαφορετικό από τους άλλους διεθνείς οργανισμούς, από την άποψη του στόχου, των μεθόδων, της αποτελεσματικότητας.

Από την άποψη του στόχου, αφού αποβλέπουν στην οικοδόμηση μιας πραγματικά ενωμένης Ευρώπης. Από την άποψη των μεθόδων, αφού δεν λειτουργούν με βάση την απλή διακυβερνητική συνεργασία αλλά τα όργανά τους διαθέτουν αυτόνομες εξουσίες και η οργάνωση των μεταξύ τους σχέσεων τείνει στην εξυπηρέτηση του γενικού κοινοτικού συμφέροντος. Τέλος, από την άποψη της αποτελεσματικότητας, αφού η αυτόνομη εξουσία των κοινοτικών οργάνων υλοποιείται με την έκδοση νομοθετικών πράξεων με ισχύ νόμου στο εσωτερικό των κρατών, που σε πολλές περιπτώσεις έχουν άμεση εφαρμογή στην εσωτερική έννομη τάξη των κρατών-μελών και δημιουργούν απευθείας δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους πολίτες τους.

Τα στοιχεία αυτά της ιδιαιτερότητας που διαθέτουν οι Κοινότητες χαρακτηρίζονται γενικά σαν υπερεθνικά και χάρη σε αυτά οι Κοινότητες κατατάσσονται στην κατηγορία των υπερεθνικών οργανισμών.

## β) Εξελικτικός Χαρακτήρας.

Εμφανής στο όλο πνεύμα που διέπει τις συνθήκες, ο εξελικτικός χαρακτήρας των Κοινοτήτων προκύπτει ειδικότερα από την ικανότητα των κοινοτικών οργάνων να θεσπίζουν το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο που η ουσία του και μόνο σημαίνει συνεχή πρόοδο, συνεχή εξέλιξη.

Το Κοινοτικό σύστημα τοποθετείται σε τρία βασικά επίπεδα :

Το πρώτο είναι μια κλασσική τελωνειακή ένωση που συνεπάγεται την κατάργηση των τελωνειακών δασμών και των ποσοτικών περιορισμών στο εσωτερικό κοινοτικό πλαίσιο και την αντικατάσταση των εθνικών εξωτερικών δασμολογίων με ένα κοινό εξωτερικό δασμολόγιο.

Το δεύτερο επίπεδο είναι η γενική οικονομική ένωση. Στο επίπεδο αυτό θα εφαρμοστούν τα μέτρα που προβλέπονται από την συνθήκη για τον συντονισμό της οικονομικής πολιτικής των κρατών για την εναρμόνιση των νομοθεσιών τους και για την οργάνωση των κοινών πολιτικών σε ποικίλους τομείς : γεωργία, ανταγωνισμός, μεταφορές, εμπόριο, νόμισμα, φορολογία, κοινωνική πολιτική, κοινή εμπορική πολιτική απέναντι τρίτα κράτη.

Το τρίτο επίπεδο είναι η πολιτική ένωση. Ήδη στην Κοινότητα διακρίνονται κάποια ομοσπονδιακά στοιχεία : οι δεσμοί που δημιουργούν οι συνθήκες είναι οριστικοί. Ούτε διακοπή προβλέπεται ούτε δυνατότητα αποχώρησης. Οσο αφορά την αναθεώρηση, έχει ανατεθεί στα ίδια τα κοινοτικά όργανα, κατά το πρότυπο των ομοσπονδιακών μορφών. Επίσης, διακρίνεται στην Κοινότητα αυτό που αποκαλείται ομοσπονδιακή αμεσότητα. Οι κανόνες δικαίου που εκδίδουν τα κοινοτικά όργανα εφαρμόζονται άμεσα-χωρίς καμιά κρατική μεσολάβηση - στις επιχειρήσεις και στους πολίτες των

κρατών μελών, ενώ οι εσωτερικοί δικαστές εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο.

## 2. ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Υπογράφοντας και επικυρώνοντας τις τρεις κοινοτικές Συνθήκες τα κράτη - μέλη απέβλεπαν βασικά σε δύο αντικειμενικούς σκοπούς : ο πρώτος αφορά το άμεσο παρόν και συνίσταται στην προοδευτική συνένωση των εθνικών αγορών των κρατών - μελών σε μια κοινή αγορά και στην συνέχεια σ'ένα κοινό οικονομικό σύστημα. Ο δεύτερος σκοπός, που αφορά το μέλλον, αποβλέπει στην συσσωμάτωση των κρατών - μελών στα πλαίσια ενός πολιτικού οργανισμού ομοσπονδιακής ή συνομοσπονδιακής μορφής ανάλογα, ο οποίος θα αποτελέσει την συνέχεια της οικονομικής συσσωμάτωσης των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

### 2.1 ΑΜΕΣΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ :

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΣΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ - ΜΕΛΩΝ

Η Ε.Ο.Κ. αποβλέπει πράγματι στη σταδιακή πραγματοποίηση οικονομικής συσσωμάτωσης της Ευρώπης. Το έργο της ανάγεται πρώτα στην ρύθμιση των μεταξύ των κρατών οικονομικών σχέσεων και ύστερα στην οικονομική οργάνωση της Κοινότητας. Συνοπτικά και σχηματικά θα μπορούσε κανείς να πει ότι το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών αλλά και προς τα εκτός της Κοινότητας κράτη περιέρχεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Βέβαια η αρχή αυτή υφίσταται περιορισμούς και η εφαρμογή της δεν ανήκει πάντοτε απευθείας στην Κοινότητα αλλά επιμερίζεται ανάμεσα σ'αυτήν και στα κράτη-μέλη.

Οι διατάξεις των συνθηκών και ειδικότερα της Συνθήκης

της Ε.Ο.Κ. που αποσκοπούν στη συγνώρευση των εθνικών αγορών των κρατών-μελών σε μια ενοποιημένη κοινή αγορά και γενικότερα στην συσσωμάτωση των οικονομιών των κρατών-μελών σ'ένα κοινό οικονομικό σύστημα, προβλέπουν :

1. Τη δημιουργία τελωνειακής ένωσης μεταξύ των κρατών-μελών, που θα επιτρέψει την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων σε όλη την έκταση του Κοινοτικού χώρου.

2. Την ελεύθερη κυκλοφορία των φορέων της παραγωγής, δηλαδή :

α). την ελεύθερη εγκατάσταση των μισθωτών ή των επιχειρήσεων και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών υπέρ των υπηκόων των κρατών-μελών σε όλο το χώρο της κοινότητας & β). την ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων μεταξύ των κρατών - μελών.

3. Κοινούς κανόνες ανταγωνισμού.

4. Την εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών που σχετίζονται με την δημιουργία ή τη λειτουργία της κοινής αγοράς.

5. Το συντονισμό, υπό την αιγίδα της Κοινότητας, της οικονομικής, δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής των κρατών - μελών.

6. Τις κοινές κοινοτικές πολιτικές.

## 2.2 ΑΠΩΤΕΡΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ :

### ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΝΟΠΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Ο δεύτερος αντικειμενικός σκοπός των κοινοτήτων, που θα ακολουθήσει τη γενική οικονομική ένωση των ευρωπαϊκών κρατών, είναι η συσσωμάτωση των κρατών-μελών της Κοινότητας στα πλαίσια ενός πολιτικού οργανισμού.

Η προοπτική της πολιτικής ενοποίησης προβάλλει πράγματι από τις απαρχές της κοινοτικής οργάνωσης. Εν

τούτοις οι πραγματοποιήσεις στον τομέα αυτό είναι μέχρι σήμερα περιορισμένες. Αλλά η δυναμική των Κοινοτήτων οδηγεί προς την κατεύθυνση αυτή και το θέμα αποτελεί μόνιμη απασχόληση και της Κοινότητας και των κρατών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Ο τομέας των αερομεταφορών διεθνώς, έχει υπαχθεί σε ένα σύστημα αυστηρών ρυθμιστικών μέτρων, που ανάγονται στα αρχικά του βήματα. Ειδικότερα, στα διεθνή δρομολόγια, η επιβολή ρυθμιστικών μέτρων ήταν το αποτέλεσμα της επιθυμίας πολλών χωρών να ελέγξουν τις αεροπορικές κινήσεις στην επικράτειά τους και την πρόσβαση στα αεροδρόμιά τους, για μια σειρά λόγων που θ'αναφερθούν παρακάτω.

Η προστατευτική προσέγγιση στον τομέα των αερομεταφορών, υλοποιήθηκε στην διάρκεια των εργασιών της διεθνούς Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία διεξήχθη στο Σικάγο το Νοέμβριο του 1944. Οι αντιπροσωπίες των πενήντα τεσσάρων χωρών που συμμετείχαν στην διάσκεψη, αρνούμενες να αμφισβητήσουν την εθνικο-οικονομική κυριαρχία στον εναέριο χώρο τους, υποστήριξαν ως μοναδικό μέσο ρύθμισης των αερομεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα, την επίτευξη διμερών συμφωνιών, μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών, σε αντίθεση με τις Ηνωμένες Πολιτείες που υποστήριξαν πλήρη ελευθερία στις διεθνείς αερομεταφορές. Οι διμερείς συμφωνίες ρυθμίζουν θέματα, όπως ο προσδιορισμός γραμμών (routes), συχνότητας δρομολογίων (route frequency), μεταφορικής ικανότητας (seating capacity) και άλλων θεμάτων, κατά τρόπο ο οποίος, διασφαλίζει κατά το άριστο δυνατό τα οικονομικά συμφέροντα των συμμετεχόντων στην συμφωνία χωρών. Ο ρόλος της IATA στο προσδιορισμό των ναύλων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων έγινε σημαντικός μέσα στο πλαίσιο των διμερών συμφωνιών. Σε αυτό συνετέλεσε η αεροπορική συμφωνία μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Μεγάλης Βρετανίας (1946), η οποία ρύθμιζε ότι η IATA θα είχε τον πρωτεύοντα ρόλο στον

προσδιορισμό των ναύλων μεταφοράς, μεταξύ των δύο χωρών. Η συμφωνία αυτή, γνωστή ως Συμφωνία των Βερμούδων, αποτέλεσε το πρότυπο για διμερείς συμφωνίες μεταξύ άλλων χωρών.

Οι λόγοι που συνηγορούν στην υιοθέτηση ενός προστατευτικού συστήματος ρυθμίσεων στον τομέα των αερομεταφορών, μπορούν να συνοψιστούν ως κατωτέρω :

A. Η εξάρτηση των αεροσυγκοινωνιών από κρατικές επιχορηγήσεις είναι πολύ υψηλή. Η αγορά αεροσκαφών, εκπαίδευση πιλότων, κατασκευή, εξοπλισμός και συντήρηση αεροδρομίων, είναι πολύ δαπανηρές λειτουργίες. Στις περισσότερες χώρες η παροχή τέτοιων υπηρεσιών γίνεται μέσω υψηλών -κρατικών- επιχορηγήσεων. Είναι αυτονόητο, λοιπόν, ότι οι χώρες που επαφιούν στον τομέα των αερομεταφορών στον ελεύθερο ανταγωνισμό, να υφίστανται τον κίνδυνο απώλειας υψηλών ποσών κεφαλαίων.

B. Υπό το μηχανισμό της ελεύθερης αγοράς, οι λιγότερο οικονομικά ανταγωνιστικοί αερομεταφορείς, δεν δύναται να ακολουθήσουν τις μειώσεις των ναύλων των ανταγωνιστριών εταιριών. Τέτοιες μειώσεις δεν επιτρέπουν την κάλυψη του κόστους και, συνεπώς, οι αεροπορικές εταιρείες, που λειτουργούν υπο συνθήκες υψηλού κόστους, θα βρεθούν σε δυσμενή θέση. Είναι προφανές, ότι κάθε χώρα της οποίας ο κρατικός αερομεταφορέας λειτουργεί υπό συνθήκες υψηλού κόστους, να έχει συμφέρον στη λήψη προστατευτικών μέτρων για να διατηρήσει τον αερομεταφορέα της εντός της αγοράς.

Γ. Η υιοθέτηση ενός μη προστατευτικού συστήματος αερομεταφορών, στα πλαίσια του οποίου οι αεροπορικές εταιρείες θα είναι ελεύθερες να καθορίζουν τις γραμμές που θα εξυπηρετούν, θα έχει ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλή επιβατική κίνηση και τη συγκέντρωση του κυρίως όγκου της μεταφορικής υπηρεσίας στις οικονομικά σθεναρές γραμμές. Αυτή η συμπεριφορά των

αερομεταφορέων θα έχει ως αποτέλεσμα την απομόνωση των χωρών που δεν παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς επιβατικής κίνησης.

Οι ανωτέρω λόγοι είναι οι σημαντικότεροι μεταξύ αυτών που έχουν ωθήσει τα ευρωπαϊκά κράτη να διακείνται με ένα βαθμό ευαισθησίας αρκετά υψηλό προς τον εθνικό τους αερομεταφορέα. Η ευαισθησία αυτή, είναι πολύ φυσικό, να εκφράζεται με τη μορφή της κρατικής συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο των αεροπορικών εταιρειών. Πιο συγκεκριμένα, ο δημόσιος τομέας κατέχει σε 14 δυτικοευρωπαϊκά κράτη άνω του 75% του κεφαλαίου των αεροπορικών εταιρειών.

Ενδεικτικός είναι ο κατωτέρω πίνακας :

Πίνακας 1: ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ %
British Airways	Μεγάλη Βρετανία	0
Lufthansa	Δυτική Γερμανία	77
Air France	Γαλλία	100
KLM	Ολλανδία	39
Iberia	Ισπανία	100
Alitalia	Ιταλία	76
Swissair	Ελβετία	23
S.A.S	Σουηδία, Νορβηγία, Δανία	50
Olympic Airways	Ελλάδα	100
Sabena	Βέλγιο	55
TAP-Air Portugal	Πορτογαλλία	100
JAT Yugoslav		



Airlines	Γιουγκοσλαβία	100
Finnair	Φιλανδία	76
Aer Lingus	Ιρλανδία	100
Icelandair	Ισλανδία	0
Austrian Airlines	Αυστρία	75,8

---

Συχνά οι αερομεταφορές παρομοιάζονται, από πλευράς σημασίας, με βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας, όπως κατασκευές αεροσκαφών και τηλεπικοινωνίες, οι οποίες προστατεύονται, είναι συχνά κρατικές και μερικές φορές χρηματοδοτούνται, επειδή οι κυβερνήσεις πιστεύουν ότι αυτή η πολιτική θα βοηθήσει να διατηρηθεί η "εθνική ταυτότητα" αυτών των βιομηχανιών, γιατί ο ρόλος τους στην οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους είναι στρατηγικός και πολύπλευρος. Η πολιτική, επομένως, προς τον κλάδο των αερομεταφορών, αντικατοπτρίζεται από τον όρο "δομική αριστοκρατία" που υποδηλώνει ότι ορισμένοι βιομηχανικοί κλάδοι είναι καλύτεροι από άλλους.

Σε ποιο βαθμό, όμως, ο προστατευτισμός και η έλλειψη ανταγωνισμού στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές έχει επηρεάσει την διαμόρφωση του ύψους των ναύλων; Ενδεικτική απάντηση δίνεται μέσα από τον πίνακα 2 που παρουσιάζει μια συγκριτική μελέτη ναύλων που έγινε το 1983 μεταξύ των αγορών των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και των διεθνών γραμμών της Ευρώπης. Η αγορά των ΗΠΑ θεωρήθηκε η περισσότερο πρόσφορη για την σύγκριση με την ευρωπαϊκή, γιατί παρουσιάζει ομοιότητες όσον αφορά τον αριθμό επιβατών, το μέγεθος των αποστάσεων και τον αριθμό θέσεων των αεροσκαφών που χρησιμοποιήθηκαν. Συγκεκριμένα, οι αερομεταφορείς των εσωτερικών πτήσεων στις ΗΠΑ μετέφερα 4% περισσότερους επιβάτες, χρησιμοποίησαν αεροσκάφη με 7%

μικρότερο αριθμό θέσεων, ενώ οι αποστάσεις ήταν κατά τι λιγότερο από 7% μικρότερες από αυτές των διεθνών γραμμών εντός της Ευρώπης.

Πίνακας 2 : ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ, ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ, ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ, 1983

	ΗΠΑ (ΕΣΩΤ. ΓΡΑΜΜΕΣ)	ΕΥΡΩΠΗ (ΔΙΕΘ. ΓΡΑΜΜΕΣ)
Μέσος ναύλος ανά επιβά- τη ανά μίλι μεταφοράς (σεντς).	13,55	26,45
Κόστος θέσης (seat).	8,70	14,20
Μέσο μήκος ταξιδιού (μίλια)	489	528
Μέση χωρητικότητα αε- ροσκαφών (θέσεις)	121	129
Μεταφερθέντες επιβάτες ανά μίλη (εκατομ.)	25,317	24,204

ΠΗΓΗ : International Civil Aviation Organization :  
Circular on Regional Differences in Fares, Rates and  
Costs in 1983, ICAO Circular 193-AT/75.

Αντίθετα, με την ευρωπαϊκή αγορά, οι μεταφορείς των ΗΠΑ λειτουργούσαν υπο καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, έχοντας ελευθερία στον καθορισμό του ύψους των ναύλων, στην επιλογή της γραμμής που θα εξυπηρετούσαν και στο ύψος της προσφερόμενης χωρητικότητας σε μια συγκεκριμένη

γραμμή. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης φανερώνουν ότι οι υψηλότεροι κατά 95% ναύλοι που διαμορφώθηκαν στην Ευρώπη, είναι η άμεση συνέπεια του υψηλού κόστους μεταφοράς, το οποίο παρατηρείται στις διεθνείς ευρωπαϊκές γραμμές.

Η σύγκριση της δομής του κόστους της Piedmont, αμερικάνικης αεροπορικής εταιρείας, της οποίας οι λειτουργίες έμοιαζαν περισσότερο με αυτές των ευρωπαϊκών εταιρειών, και του συνόλου του κλάδου των διεθνών ευρωπαϊκών γραμμών, παρουσιάζεται στον πίνακα 3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ PIEDMONT ΜΕ  
ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ, 1983  
(ΣΕΝΤΣ ΑΝΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΑΝΑ ΜΙΛΙ)

	PIEDMONT	ΕΥΡΩΠ.ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
Πλήρωμα καμπίνας	0,965	1,83
Καύσιμα	2,147	1,91
Συντήρηση	0,510	1,41
Αποσβέσεις	0,670	0,627
Τέλη προσγείωσης- πλοήγησης	0,172	1,352
Κόστη εδάφους και πωλήσεις	3,492	7,081

ΠΗΓΗ : Meril Lync: Operation Expenses, System Majors, Nov. 1985.

IATA : International Air Fares in Europe, 1984.

ICAO : Fleet and Personnel Statistics, 1983.

Τα καύσιμα, που είναι ο σημαντικότερος συντελεστής κόστους, συμμετέχοντας κατά 30% περίπου στα συνολικά λειτουργικά κόστη των αεροπορικών εταιρειών, κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα, ομοίως και το κόστος αποσβέσεων. Αντίθετα, το κόστος συντήρησης αεροσκαφών είναι πενταπλάσιο στις ευρωπαϊκές εταιρείες, τα κόστη πληρωμάτων καμπίνας είναι διπλάσια ενώ τα κόστη εδάφους, συμπεριλαμβανομένου αυτού των πωλήσεων, είναι περίπου διπλάσια. Τα τέλη προσγείωσης και καθ'οδόν πλοήγησης δεν είναι όσο οι αριθμοί υποδεικνύουν και τούτο διότι, οι αμερικανικές εταιρείες τα αποδίδουν από το φόρο 8% επί της τιμής του εισιτηρίου.

Η σύγκριση του κόστους αερομεταφορών στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ φανερώνει ότι στις εντάσεως εργασίας δραστηριότητες, όπως η συντήρηση αεροσκαφών, το μάρκετινγκ και οι λειτουργίες του πληρώματος καμπίνας, οι ευρωπαϊκές εταιρείες μειονεκτούν στην επίτευξη υψηλής παραγωγικότητας από το εργατικό τους δυναμικό. Ο Ευρωπαίος ταξιδιώτης πληρώνει ακριβό εισιτήριο, το οποίο δικαιολογείται από τα υψηλά κόστη που προέρχονται από την μη παραγωγική χρησιμοποίηση του εργατικού δυναμικού. Ο κλάδος μπορεί να χρεώνει υψηλούς ναύλους, γιατί προστατεύεται από τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

#### ΟΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Ηδη, από το 1982 διεξάγονται συζητήσεις μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, με σκοπό την εισαγωγή ανταγωνιστικών κανόνων στην ευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Commission) με την διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων, έχει κάνει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της κατάργησης του μονοπωλιακού

χαρακτήρα στον τομέα των αεροσκαφών. Η περίοδος των πέντε ετών που παρήλθε, πριν οι συζητήσεις καταλήξουν σε μια μορφή κανόνων εφικτών στην πράξη και υιοθετηθούν επίσημα ως κοινοτική νομοθεσία, φανερώνει ότι η πορεία προς την εισαγωγή ανταγωνιστικών κανόνων είναι αργή. Είναι αργή διότι οι χώρες που επιζητούν πραγματικό ανταγωνιστικό περιβάλλον, είναι μειόψηφια. Η πληοψηφία των χωρών, όμως, με την πάροδο του χρόνου αναγνωρίζει ότι η πρακτική που ακολουθείται από τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες είναι ασυνεπής προς τον ανταγωνιστικό πνεύμα της Κοινότητας (συγκεκριμένα με τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης).

Ο μακροπρόθεσμος αντικειμενικός σκοπός της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα αερομεταφορών είναι η δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών.

Βραχυπρόθεσμα, η θέληση της Επιτροπής είναι να κάνει η Κοινότητα τα πρώτα βήματα προς την δημιουργία ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, χαλαρώνοντας τις μονοπωλιακές πρακτικές του παρόντος συστήματος, έτσι ώστε οι ταξιδιώτες να προσκομίζουν περισσότερα οφέλη, να αναπτυχθούν αεροπορικές εταιρείες σε μοντέρνες βάσεις και να δημιουργηθούν προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανίας κατασκευής αεροσκαφών.

Το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε, το Δεκέμβριο του 1987, μια σειρά μέτρων, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1988 και αντιπροσωπεύουν κάποια μορφή ανταγωνισμού, αν και αυτός είναι ήπιος στο βραχυπρόθεσμο μέλλον. Αυτό συμβαίνει, διότι τα μέτρα μπορεί να θεωρηθούν ως το πρώτο βήμα προς την μακρά και συνεχή πορεία ολοκλήρωσης της πλήρους ανταγωνιστικής αγοράς.

Οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο πακέτο των μέτρων και αναφέρονται στον καθορισμό του ύψους των

ναύλων, περιέχουν τρεις σημαντικές καινοτομίες.

Πρώτον, τίθενται κριτήρια σχετικά με την έγκριση του ναύλου από τις ενδιαφερόμενες χώρες. Συγκεκριμένα, οι χώρες θα πρέπει να εγκρίνουν τους ναύλους, εάν αυτοί είναι ανάλογοι προς το κόστος του αερομεταφορέα, ενώ συγχρόνως, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως οι ανάγκες των καταναλωτών, η ικανοποιητική επιστροφή κεφαλαίου, οι ναύλοι των ανταγωνιστριών εταιρειών και οι ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης γραμμής. Η οδηγία (directive) της ΕΟΚ επισημαίνει ότι ένας προτεινόμενος ναύλος δεν θα πρέπει να απορριφθεί αποκλειστικά με το αιτιολογικό ότι είναι χαμηλότερος από τους ναύλους των υπολοίπων ανταγωνιστών στην συγκεκριμένη γραμμή.

Δεύτερον, δημιουργούνται δύο ζώνες έκπτωσης και αυξημένης έκπτωσης, μέσα στα πλαίσια των οποίων οι εταιρείες θα είναι ελεύθερες να καθορίζουν ναύλους, σύμφωνα προς ορισμένα κριτήρια, όπως η διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου, η ηλικία του ταξιδιώτη, η διάρκεια της περιόδου που μεσολαβεί μεταξύ της αγοράς του εισιτηρίου και της έναρξης του ταξιδιού και η ημέρα αναχώρησης, για να αναφερθούν μερικά. Η ζώνη έκπτωσης θα προσφέρει τη δυνατότητα στις εταιρείες να καθορίζουν ναύλους, οι οποίοι κυμαίνονται μεταξύ του 90% και 65% του κανονικού ναύλου, ενώ στην ζώνη αυξημένης έκπτωσης, ο ναύλος θα κυμαίνεται μεταξύ 65% και 45% του κανονικού.

Τέλος, προσδιορίζεται η δομή ενός συστήματος διαιτησίας, το οποίο είναι ελάχιστα χρονοβόρο στην εκτέλεσή του και μπορεί να ενεργοποιηθεί μονομερώς από μια ενδιαφερόμενη χώρα, η οποία δεν είναι ικανοποιημένη από το προτεινόμενο ύψος ενός ναύλου.

Οι ρυθμίσεις, οι οποίες αναφέρονται στον καθορισμό του ύψους της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας,

περιέχουν την καινοτομία, ότι οι χώρες μέλη δεν θα μπορούν πλέον να επιμένουν σε ίση κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ ενός ζεύγους χωρών. Συγκεκριμένα, από 1ης Ιανουαρίου 1988 και έως 30 Σεπτεμβρίου 1989, το μερίδιο της προσφοράς θέσεων μεταξύ δύο εθνικών αερομεταφορέων στην αυτή γραμμή, μπορεί να ανισοδιανεμηθεί μέχρι του ποσοστού 45% : 55%. Από 1ης Οκτωβρίου 1989 το ποσοστό ανισοδιανομής μπορεί να επεκταθεί μέχρι 60% : 40%. Το μέτρο αυτό είναι αρκετά σημαντικό, διότι μια εταιρεία που επιθυμεί να αυξήσει την προσφορά θέσεων σε μια συγκεκριμένη γραμμή, μπορεί να το πράξει δίχως την ανάγκη πρόσθετης συμφωνίας. Παράλληλα, το μέτρο συμβάλλει στην αύξηση του ανταγωνισμού, διότι η αύξηση προσφοράς θέσεων συνεπάγεται μεγαλύτερη συχνότητα αφίξεων-αναχωρήσεων στα δρομολόγια μιας αεροπορικής εταιρείας σε μια συγκεκριμένη γραμμή. Είναι δε κανόνας στις αερομεταφορές, ότι η εταιρεία, που προσφέρει τις περισσότερες πτήσεις σε μια γραμμή, αποκτά συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της.

Η οδηγία της ΕΟΚ ορίζει, επίσης, ότι μια χώρα μέλος δύναται να επιτρέψει σε περισσότερους από ένα μεταφορείς της, να εκτελούν δρομολόγια σε γραμμές που παρουσιάζουν υψηλή επιβατική κίνηση. Κατά την διάρκεια του πρώτου έτους εφαρμογής της οδηγίας, επιτρέπεται η υιοθέτηση του μέτρου σε γραμμές, που παρουσίασαν, το προηγούμενο έτος, κίνηση υψηλότερη των 250.000 επιβατών. Κατά το δεύτερο έτος εφαρμογής, επιτρέπεται η υιοθέτηση του μέτρου σε γραμμές, που παρουσίασαν κίνηση 200.000 επιβατών τουλάχιστον, ενώ στο τρίτο έτος σε γραμμές με περισσότερους από 180.000 επιβάτες ή 1.000 πτήσεις.

Η Κοινότητα, επιθυμώντας να τονώσει την επιβατική κίνηση μεταξύ κύριων και περιφερειακών αεροδρομίων,

επιτρέπει στις εταιρείες να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ τέτοιων αεροδρομίων, δίχως απαραίτητα την ύπαρξη διμερούς σχετικής συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών-μελών. Για την εφαρμογή του ανωτέρου μέτρου, η Επιτροπή έχει κατατάξει τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια σε τρεις κατηγορίες, όπου η πρώτη περιλαμβάνει τα κύρια και η δεύτερη και τρίτη τα περιφερειακά (πίνακας 4).

---

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ  
ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ**

---

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1**

---

Βέλγιο	: Brussels - Zaventem
Δανία	: Copenhagen - Kastrup/Roskilde
Γερμανία	: Frankfurt/Rhein-Main, Dusseldorf, Munich-Riem
Ισπανία	: Palma-Mallorca, Madrid - Barajas, Malaga Las Palmas
Ελλάδα	: Athens-Hellinikon, Salonica-Micra
Γαλλία	: Paris-Charles de Gaulle/Orly
Ιρλανδία	: Dublin
Ιταλία	: Rome-Fiumicion/Ciampino, Milan-Linate/Malpensa
Ολλανδία	: Amsterdam-Schiphol
Πορτογαλλία	: Lisbon, Faro
Μ.Βρετανία	: London-Healthrow/Gatwick/Stansted, Luton

---

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2**

---

Γερμανία	: Hamburg-Fuhlsbuttel, Stuttgart-Echterdingen, Cologne/Bonn
Ισπανία	: Tenerife-Sur, Barcelona, Ibiza, Alicante,



Gerona

Γαλλία : Marseilles-Marignane, Nice-Cote d'Azur, Lyon-Satolas, Basle-Mulhouse

Ιρλανδία : Shannon

Ιταλία : Naples-Capodichino, Venice-Tesserra, Catania-Fontanarossa

Λουξεμβούργο: Luxemburg-Findel

Πορτογαλία : Funchal - Oporto

Μ.Βρετανία : Manchester-Ringway, Birmingham-Elondon, Glasgow-Abbotsinch

---

### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3

---

Τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά διεθνή αεροδρόμια.

---

ΠΗΓΗ : Council Regulation No 3975/87, 3976/87, Council Directive 87/601/EEC, Council Decision 87/602/EEC, 14 December 1987.

---

Από το μέρος αυτό εξαιρούνται, για να αποφευχθεί η διατάραξη του συστήματος εναέριου κυκλοφορίας και να δοθεί χρόνος απαραίτητος για την προσαρμογή στην αυξημένη επιβατική κίνηση, τα ακόλουθα αεροδρόμια :

Alicante, Athens, Genoa, Salonica-Micra, Turin, Velencia, Venice. Από τις περισσότερο σημαντικές ρυθμίσεις της οδηγίας, είναι ότι τα δρομολόγια μεταξύ κυρίων και περιφερειακών αεροδρομίων, οι διακυμάνσεις των ναύλων και του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων θα είναι ελεύθερες εάν οι μεταφορές χρησιμοποιούν αεροσκάφη χωρητικότητας μικρότερης 70 επιβατών. Το γεγονός ότι τα περισσότερα αεροδρόμια στην Ευρώπη θεωρούνται περιφερειακά, έχει ως

αποτέλεσμα η πλειοψηφία των αερογραμμών να είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό, αν και αυτός είναι περιορισμένος, λόγω της χρησιμοποίησης αεροσκαφών 70 θέσεων, τα οποία παρουσιάζουν υψηλότερο λειτουργικό κόστος από τα μεγαλύτερα αεροσκάφη. Δίχως αμφιβολία, όμως η ρύθμιση αυτή θα επιτρέψει την διεξαγωγή προγραμματισμένων πτήσεων από νεοεισερχόμενους στην αγορά μεταφορείς, θα τους ωθήσει να δημιουργήσουν ένα νέο τύπο μεταφοράς, ο οποίος τώρα υφίσταται σε περιορισμένη κλίμακα και ίσως αναδειχθεί χρήσιμος στο μέλλον, με ευνοϊκή επίδραση στο ύψος των ναύλων. Πρόσφατο παράδειγμα εισδοχής στην αγορά διεθνών αερομεταφορών, μεταξύ κύριων και περιφερειακών αεροδρομίων, με τη χρήση μικρότερων των 70 θέσεων αεροσκαφών, αποτελεί η συνεργασία των ιταλικών εταιρειών Alitalia και Alisarda. Η νεοδημιουργηθείσα εταιρεία Avianova S.P.A., μεταξύ των δρομολογίων της έχει εντάξει τις εξής συνδέσεις : Φλωρεντία με Παρίσι και Μόναχο, Μιλάνο με Στουτγάρδη, Κολωνία, Μασσαλία, Νίκαια και Νυρεμβέργη. Η εταιρεία χρησιμοποιεί τα 50θέσια αεροσκάφη ATR425.

Η οδηγία, επίσης, επιτρέπει την εφαρμογή της πέμπτης ελευθερίας, δηλαδή την μεταφορά επιβατών μεταξύ δύο χωρών διαφορετικών από την χώρα του αερομεταφορέα, κάτω από σημαντικούς, όμως, περιοριστικούς κανόνες :

A. Η πτήση πρέπει να αρχίζει ή να καταλήγει στην χώρα του αερομεταφορέα.

B. Το ένα τουλάχιστον των αεροδρομίων να είναι κατηγορίας 1.

Γ. Εως το 30% των θέσεων που προσφέρει ο αερομεταφορέας στην γραμμή δύναται να χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά επιβατών πέμπτης ελευθερίας.

Τα ανωτέρω μέτρα μπορούν να θεωρηθούν ένα μεταβατικό

στάδιο ρυθμίσεων, το οποίο θα γίνεται περισσότερο προοδευτικό, καθώς η ημερομηνία υλοποίησης της ευρωπαϊκής ενοποίησης πλησιάζει. Οι παρούσες ρυθμίσεις, αν και εισάγουν κάποιο βαθμό ανταγωνιστικότητας στο σύστημα των αερομεταφορών, εν τούτοις, δεν θα προκαλέσουν την πραγματοποίηση εντυπωσιακών αλλαγών. Ο αντίκτυπός τους στη συμπεριφορά, την ανταγωνιστικότητα και τους ναύλους των ευρωπαϊκών εταιρειών πιθανόν να ποικίλλει, ανάλογα με την συγκεκριμένη πολιτική των χωρών μελών. Οι χώρες που επιθυμούν περισσότερο ανταγωνισμό, θα προτρέψουν τις εταιρείες τους να μειώσουν τους ναύλους τους, ώστε να αυξηθεί το μερίδιό τους στην αγορά, αντίθετα, οι χώρες που δεν επιθυμούν την εφαρμογή ανταγωνιστικών συνθηκών θα αποθαρρύνουν την επικράτηση χαμηλών ναύλων. Εάν δύο χώρες δεν επιθυμούν χαμηλούς ναύλους, θα εκλείψει κάθε πίεση για μείωση αυτών στις μεταξύ τους γραμμές σε αεροδρόμια κατηγορίας 1, θα υπάρξει κάποια πίεση στις περιφερειακές γραμμές, όσο μεγάλη μπορεί να είναι αυτή από μεταφορείς που χρησιμοποιούν αεροσκάφη 70 θέσεων. Στις γραμμές όπου η μία μόνο χώρα ευνοεί τον ανταγωνισμό, τα αποτελέσματα δεν θα είναι τόσο σημαντικά, λόγω των περιορισμών στο μερίδιο της αγοράς, που μπορεί μια αεροπορική εταιρεία να κερδίσει από τον αερομεταφορέα του άλλου κράτους. Επίσης, ο βαθμός του ανταγωνισμού, τον οποίο προσδίδουν οι ρυθμίσεις μεταφοράς επιβατών πέμπτης ελευθερίας, είναι περιορισμένος, λόγω της υποχρέωσης του μεταφορέα να χρησιμοποιεί μόνο το 30% της χωρητικότητας που προσφέρει σε μια συγκεκριμένη γραμμή.

Παρ'όλο που ο αντίκτυπος των μέτρων, στην προσπάθεια για επίτευξη αυξημένου βαθμού ανταγωνισμού, είναι περιορισμένος, εν τούτοις, η χρησιμότητά τους είναι σημαντική, διότι προαναγγέλλουν, με τον καλύτερο τρόπο, τις

αλλαγές που επιφυλάσσει η πραγμάτωση της ενοποιημένης αγοράς του 1992. Μια χρήσιμη εικόνα των μελλοντικών εξελίξεων, πήραμε στην Ελλάδα με το πρόσφατο ζήτημα της πορτογαλλικής εταιρείας TAP-Air Portugal, η οποία επιζητεί να μεταφέρει επιβάτες στην γραμμή Ρώμη-Αθήνα, σαν προέκταση της γραμμής Λισσαβώνα-Ρώμη-Αθήνα.

Η επιθυμία της Κομισιόν για ενοποιημένη αγορά μετά το 1992, θα προκαλέσει αύξηση των νεοεισερχόμενων μεταφορέων, η οποία με την σειρά της, θα αυξήσει τον ανταγωνισμό στις γραμμές με υψηλή επιβατική κίνηση. Ο αυξημένος ανταγωνισμός θα είναι ένα θετικό στοιχείο, στην προσπάθεια μείωσης των υψηλών ευρωπαϊκών ναύλων, έτσι ώστε ο Ευρωπαίος ταξιδιώτης να έχει στην διάθεσή του περισσότερες επιλογές από άποψη τιμών και εξυπηρέτησης.

Οι αερομεταφορείς στην προσπάθειά τους να κάνουν την εταιρεία τους περισσότερο ελκυστική στους ταξιδιώτες, θα προσπαθήσουν να επιτύχουν υψηλότερη συχνότητα δρομολογίων, περισσότερες δυνατότητες για connections και βελτίωση στην κίνηση μεταφοράς επιβατών από τη μια πτήση στην άλλη. Αυτό θα επιτευχθεί, μερικώς, με την πραγματοποίηση συμμαχιών μεταξύ εταιρειών, έτσι ώστε να πετύχουν υψηλότερο δείκτη χρησιμοποίησης των αεροσκαφών τους και αλληλοσυμπλήρωση του δικτύου τους, που θα οδηγήσει σε περισσότερη κίνηση και υψηλότερους δείκτες πληρότητας. Παράλληλα, η οικονομική απόδοση των εταιρειών θα είναι μεταβαλλόμενη, λόγω της αβεβαιότητας, η οποία είναι βασικό χαρακτηριστικό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Λόγω της απελευθέρωσης της αγοράς θα πρέπει ν'αναμένονται :

A. Αυξημένος ανταγωνισμός ναύλων, με αποτέλεσμα τη μείωση κερδών.

B. Μειωμένη ικανότητα χρηματοδότησης για αντικατάσταση του στόλου των εταιρειών και επένδυση σε

τεχνολογικές καινοτομίες.

Γ. Συγκέντρωση του μεταφορικού έργου σε γραμμές υψηλής επιβατικής κίνησης, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση των περιφερειακών γραμμών.

Δ. Πιθανή χειροτέρευση του δείκτη ατυχημάτων, λόγω ελλείψεων στην συντήρηση αεροσκαφών, που θα γίνεται για εξοικονόμηση πόρων.

Ε. Αρνητική επίδραση στο εργατικό δυναμικό των αεροπορικών εταιρειών.

Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που ορίζει ότι οι αεροπορικές εταιρείες υπόκεινται στις διατάξεις 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, έχει σημάνει την απόρριψη των παραδοσιακών πλαισίων της επίτευξης διμερών συμφωνιών, με όρους μεταφοράς που προστάτευαν τον αερομεταφορέα, ο οποίος λειτουργούσε με το υψηλότερο κόστος. Ένα από τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης στις Η.Π.Α., ήταν η πτώχευση ή η εξαγορά πολλών εταιρειών από μεγαλύτερους αερομεταφορείς. Στην Ευρώπη, οι χαμένοι του παιχνιδιού δεν θα είναι απρόσωπες εταιρείες, αλλά εθνικοί αερομεταφορείς με πολλά χρόνια παράδοσης και αυτό το γεγονός καθιστά αναγκαία την ύπαρξη υπεύθυνης οικονομικής πολιτικής στις αεροπορικές εταιρείες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

### ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

#### 1. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές, τομέας κλειδί, σημαντική συνισταμένη της γενικότερης ανάπτυξης της οικονομίας και της ομαλής λειτουργίας των παραγωγικών δραστηριοτήτων - που ως ένα βαθμό τις διαμορφώνει - βασικό μέσο εξάλειψης περιφερειακών ανισοτήτων και χωροταξικού συγκεντρωτισμού, καλούνται να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή οικοδόμηση, στην απρόσκοπτη διακίνηση προσώπων και αγαθών εντός της Εννιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς και στην κοινωνική και πολιτιστική της ολοκλήρωση.

Η επιτυχία πολλών άλλων πολιτικών της ΕΟΚ σε τομείς όπως η βιομηχανία, η αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, ο τουρισμός και η γεωργία είναι στενά συνδεδεμένη με την ποιότητα παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

Παράλληλα οι μεταφορές, με συντελεστή εξάρτησης από τα προϊόντα του πετρελαίου να ανέρχεται στο 98%, διεκδικούν σημαντικό ποσοστό στην τελική κατανάλωση ενέργειας, επηρεάζοντας κατ'αυτό τον τρόπο σημαντικά το ενεργειακό ισοζύγιο του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας.

Τα διάφορα μεταφορικά μέσα - αεροσκάφη, σιδηρόδρομοι, οχήματα, πλοία - αποτελούν κατ'εξοχήν πεδίο εφαρμογής τεχνολογίας με όλη τη σπουδαιότητα που αυτό συνεπάγεται για την προώθηση της έρευνας και των ευρωπαϊκών παραγωγικών μονάδων τεχνολογικής ανανέωσης, και της κατασκευαστικής βιομηχανίας γενικότερα.

Από πλευράς οικονομικών μεγεθών αντιπροσωπεύουν πάνω

από 6,5% του ακαθάριστου κοινοτικού προϊόντος, έναντι 5,4% της γεωργίας, απασχολεί το 7% περίπου του ενεργού του πληθυσμού, απορροφά το 11% των ιδιωτικών και το 40% περίπου των δημοσίων επενδύσεων του συνόλου των κρατών μελών της, ενώ ο όγκος ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών ξεπέρασε τους 90 δισ. τόνους το 1985.

Υπάρχουν πάρα πολλοί λόγοι που οδήγησαν του συντάκτες της Συνθήκης της Ρώμης να δημιουργήσουν το νομικό πλαίσιο για την διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής στις μεταφορές. Οι κυριώτεροι απ' αυτούς είναι :

- Το κόστος μεταφοράς αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα στην διαμόρφωση μιας μεγάλης σειράς εξαγωγών προϊόντων, που επηρεάζει σημαντικά το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών. Για την επίτευξη της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας απαιτείται ένα καλά οργανωμένο και σχετικά φθηνό σύστημα με ανάλογο δίκτυο υποδομής.

- Είναι γνωστό, ότι σ' όλες σχεδόν τις χώρες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σ' άλλες λιγότερο και σ' άλλες περισσότερο, υπάρχει κρατική παρέμβαση. Επειδή ακριβώς αυτή η κρατική παρέμβαση δεν είναι εναρμονισμένη, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

- Πολλές χώρες χρησιμοποιούν την μέθοδο της έμμεσης χρηματοδότησης των εξαγωγών δια της μεθόδου της επιχορήγησης των κομίστρων, που δημιουργεί άνισους όρους ανταγωνισμού.

Ο Ζωτικός ρόλος, λοιπόν, που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή οικοδόμηση, οδήγησε τους πρωτεργάτες της να θεωρήσουν την θέσπιση κοινής πολιτικής σαν ένα από τους θεμελιώδεις στόχους της Συνθήκης της Ρώμης : Το άρθρο 3 εδάφιο ε και 75 έως 84 της Συνθήκης της ΕΟΚ υποχρεώνουν τα κοινοτικά όργανα να χαράξουν μια κοινή

πολιτική μεταφορών. Το άρθρο 70 της Συνθήκης ΕΚΑΧ και το άρθρο 10 της Συμφωνίας για τις μεταβατικές διατάξεις της Συνθήκης ΕΚΑΧ περιέχουν επίσης διατάξεις για ορισμένα θέματα πολιτικής μεταφορών.

Αυτή η πολιτική έπρεπε αναγκαστικά να οικοδομηθεί με τα διάφορα στοιχεία των εθνικών πολιτικών. Πριν από την ύπαρξη της Κοινής Αγοράς υπήρχαν, βέβαια, κοινά σημεία μέσα στα συστήματα μεταφορών των κρατών-μελών. Το πιο χαρακτηριστικό ήταν η έντονη παρέμβαση στην οργάνωση της αγοράς μεταφορών. Η επίδραση των μεταφορών πάνω στην οικονομική και την κοινωνική ζωή ενός τόπου είναι τόσο μεγάλη ώστε να κάνει όλα τα κράτη να αναλαμβάνουν τις επενδύσεις για υποδομές, την διαμόρφωση των διαρθρώσεων και ακόμα και τη διαχείριση ορισμένων μεταφορικών μέσων. Αλλά κοινά στοιχεία ήταν : η ύπαρξη σ'όλα τα κράτη-μέλη μονοπωλιακών κρατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, από την μια μεριά, και μιας πληθώρας μικρομεσαίων ιδιωτικών επιχειρήσεων στις οδικές και πλωτές μεταφορές από την άλλη: η δέσμευση των τιμών των σιδηροδρομικών μεταφορών και η σχετική ελευθερία των τιμών των οδικών και πλωτών μεταφορών.

Δίπλα όμως, στα κοινά σημεία των συστημάτων μεταφορών των κρατών-μελών, υπήρχαν και πολλές και μεγάλες διαφορές. Η διαφωνία μεταξύ φιλελευθέρων και παρεμβατικών, έπερνε στον τομέα των μεταφορών ειδικές διαστάσεις. Λίγο ως πολύ, όλοι συμφωνούσαν, βέβαια, στην θεώρηση και μεταχείριση των μεταφορών σαν δημόσιων υπηρεσιών, αλλά οι διαφορές ήταν έντονες ως προς τις προτεραιότητες των υποχρεώσεων του τομέα και ως προς τις δόσεις των ενισχύσεων, που χρειαζόταν γι'αντιστάθμισμα των υποχρεώσεων αυτών. Οι φιλελεύθεροι υποστήριζαν ότι θα έπρεπε να υπάρχουν και για τις μεταφορές ίδιες οικονομικές ελευθερίες, όπως αυτές που



υπήρχαν σε άλλους τομείς της οικονομίας. Οι παρεμβατικοί έλεγαν ότι θα έπρεπε να υπάρχει ειδική μεταχείριση των μεταφορών, με κριτήριο την εξυπηρέτηση δημόσιων συμφερόντων, όπως της προσπάθειας για ανάπτυξη ορισμένων περιοχών και την υποστήριξη ορισμένων δραστηριοτήτων και ορισμένων κατηγοριών προσώπων.

Η Ολλανδία, η οποία διέθετε το Ροττερνταμ, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, δέσποζε πάνω στην είσοδο του Ρήνου, της μεγαλύτερης υδάτινης οδού της Ευρώπης και αποτελούσε ένα κόμβο σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, ήταν έντονα αντίθετη σε κάθε δραστική ρύθμιση στον τομέα των μεταφορών. Αντίθετα, η Γαλλία ήταν έντονη παρεμβατική σ' αυτό τον τομέα. Τ' άλλα κράτη της αρχικής Ε.Ο.Κ. βρίσκονταν σε διάφορες βαθμίδες μεταξύ της σχετικής ελευθερίας και του παρεμβατισμού. Οι διαφορές εκδηλώνονταν έντονα στην ρύθμιση της κοστολογήσεως και του καθορισμού των τιμών για κάθε είδος μεταφοράς. Έτσι ορισμένα κράτη ευνοούσαν τους μεταφορείς, ενώ άλλα τους φορτωτές και οι επεμβάσεις ποίκιλλαν ανάλογα με το είδος της μεταφοράς. Μεγάλη διαφορά υπήρχε επίσης ως προς τα φορολογικά καθεστώτα τα σχετιζόμενα με κάθε είδος μεταφοράς και ως προς τις κοινωνικές διατάξεις υπέρ των εργαζομένων στον τομέα. Όλες αυτές οι διαφορές συνέβαλλαν στην μεγάλη διαφοροποίηση του κόστους των μεταφορών ανάλογα με τα κράτη και τα είδη μεταφορών.

Η κατάσταση ειδικά των διεθνών οδικών μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική. Η μεταφορά για λογαριασμό τρίτου από κράτος σε κράτος υπέκειτο, ανάλογα με τις διμερείς σχέσεις, άλλοτε σε απλή άδεια, άλλοτε σε άδεια μέσα στα πλαίσια ποσοστώσεων (contingent) και άλλοτε σε ελεύθερη. Και η μεταφορά για ίδιο λογαριασμό ήταν, άλλοτε ελεύθερη και άλλοτε

υποκείμενη σε ποσοτώσεις. Δεν χρειάζεται να λεχθεί ότι αυτές οι άδειες και ποσοτώσεις ήταν και είναι (γιατί εξακολουθούν να υπάρχουν) αντίθετες όχι μόνο προς το πνεύμα αλλά και προς το γράμμα της Συνθήκης της Ρώμης.

Για την εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού στις μεταφορές μέσα στην Κοινότητα χρειαζόταν πάνω από όλα μια κοινή μέθοδος υπολογισμού του κόστους των μεταφορών. Αλλά για να βρεθεί αυτή η κοινή μέθοδος έπρεπε να λυθούν προηγουμένως πολλά προβλήματα : ο καθορισμός των πραγματικών δαπανών μέσα στα έξοδα για υποδομές, ο υπολογισμός αυτών των δαπανών μέσα στα έξοδα των διαφόρων ειδών μεταφορών, η επιλογή των τρόπων καλύψεως αυτών των εξόδων, η εναρμόνιση των ειδικών φόρων επί των μεταφορών, η τυποποίηση των λογιστικών μονάδων των επιχειρήσεων μεταφορών και η συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων για τις μεταφορές μέσα στην Κοινότητα.

Οι υποδομές στα διάφορα κράτη είχαν γίνει ανεξάρτητα η μία από την άλλη και δεν ευνοούσαν το ενδοκοινοτικό εμπόριο και την ανάπτυξη όλων των δυνατοτήτων κάθε μεταφορικού μέσου. Για να μπορούν όλα τα κράτη-μέλη να επωφεληθούν από ένα κοινοτικό δίκτυο μεταφορών, για να αποφευχθούν οι σπατάλες, οι επικαλύψεις και για να γίνεται η καλύτερη εκμετάλλευση όλων των ειδών μεταφορών, έπρεπε να συντονισθούν οι υποδομές σε κοινοτικό επίπεδο, σύμφωνα με τα ρεύματα του εμπορίου και τις ανάγκες μεταφορών ενός ολόκληρου χώρου. Καθώς οι υποδομές δεν είναι μόνο το υπόβαθρο των μεταφορών, αλλά έχουν μεγάλη σημασία και για άλλους τομείς της πολιτικής της Κοινότητας, όπως την περιφερειακή, τη βιομηχανική και την αγροτική, έπρεπε να επιλέγουν οι μεγάλοι άξονες της ενοποιήσεως της ηπείρου σύμφωνα και με τους αντικειμενικούς σκοπούς αυτών των πολιτικών. Για την ορθολογική ανάπτυξη των υποδομών μέσα

σ'ολόκληρη την Κοινότητα, θα έπρεπε να υπάρχουν κοινές μέθοδοι αξιολογήσεως των σχεδίων επενδύσεων. Επίσης, θα έπρεπε να υπάρχει μια διαδικασία, που να επιτρέπει στους κοινοτικούς θεσμούς να φροντίζουν να εγγράφονται οι αποφάσεις επενδύσεων μέσα σ'ένα κοινοτικό πλαίσιο. Τέλος, θα έπρεπε να υπάρχουν κοινοτικά εργαλεία για χρηματοδότηση των σχεδίων επενδύσεων για υποδομές, που ξεπερνούν τα εθνικά πλαίσια.

Η προοδευτική διεύρυνση της Κοινότητας και η τεχνολογική εξέλιξη στον τομέα των μεταφορών πρόβαλαν όλο και περισσότερο την ανάγκη μιας πολιτικής για τις διαρθρώσεις σε κοινοτικό επίπεδο, για την δημιουργία επιχειρήσεων μεταφορών με ορθολογικές διαστάσεις, που να είναι σε θέση ν'απολαμβάνουν τις οικονομίες κλίμακας μέσα σε μια μεγάλη αγορά και να συνεργάζονται μεταξύ τους. Αυτή η πολιτική πρέπει ν'αφορά, κατά πρώτο λόγο, τις οδικές και πλωτές μεταφορές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από μεγάλη διασπορά της προσφοράς. Αλλά μπορεί να ενδιαφέρει και τους σιδηροδρόμους, οι οποίοι, λόγω της υπάρξεως των συνόρων, είχαν εμποδισθεί να δημιουργήσουν ένα ομοιγενές και οικονομικά ολοκληρωμένο δίκτυο.

Για να μπορεί να καθοριστεί το κοινοτικό πλαίσιο των δραστηριοτήτων στον τομέα των μεταφορών, χρειάζονται προγνώσεις για την προσφορά και την ζήτηση μεταφορών. Αυτές οι προγνώσεις πρέπει να χρησιμεύουν για την αποφυγή εσφαλμένων επενδύσεων, για τον προσανατολισμό των αποφάσεων του δημοσίου, των επιχειρήσεων μεταφορών και αυτών που χρησιμοποιούν τις μεταφορές και γι'αποφυγή διαταράξεως της οικολογικής ισορροπίας.

Τέλος, για να μπορεί να συλληφθεί και να εφαρμοσθεί, σαν ένα ενιαίο σύνολο, η κοινή πολιτική για τις μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα μεταφορικά μέσα : χερσαία,

θαλάσσια, εναέρια και ακόμη και τα λιμάνια και τους πετρελαιαγωγούς. Αυτό είναι απαραίτητο, γιατί υπάρχει όλο και πιο έντονη τάση για χρησιμοποίηση συνδιασμένων μεταφορών, δηλαδή, μεταφορών που χρησιμοποιούν περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα.

### 1.1 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Εκτός της σημασίας της ίδιας της κοινής πολιτικής μεταφορών για την οικονομική ολοκλήρωση, η πολιτική για τις μεταφορές σχετίζεται και πρέπει να παρακολουθεί τις εξελίξεις των άλλων κοινοτικών πολιτικών. Πρωτ'από όλα, σχετίζεται με την περιφερειακή πολιτική. Η γεωγραφική οικονομία της Ευρώπης μεταβλήθηκε μετά τον πόλεμο, σαν συνέπεια της εγκαταστάσεως των νέων βιομηχανιών κοντά στα λιμάνια εισαγωγής πετρελαίου και πρώτων υλών. Αυτό το φαινόμενο αύξησε την σημασία των μεταφορών για την περιφερειακή ανάπτυξη και τον εφοδιασμό των μεγάλων καταναλωτικών κέντρων. Μεγάλη σημασία για την περιφερειακή πολιτική έχει η πολιτική για τις υποδομές των μεταφορών, γιατί οι υποδομές συμβάλλουν όχι μόνο στην ανάπτυξη των καθυστερημένων περιοχών, αλλά και στην αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών κέντρων.

Η σχέση της πολιτικής για τις μεταφορές με την βιομηχανική πολιτική είναι ευνόητη. Καθώς τα κόμιστρα αποτελούν ένα σοβαρό κόστος της παραγωγής, ένα καλό σύστημα μεταφορών μπορεί ν'αυξήσει την ανταγωνιστικότητα, την εξειδίκευση, και τις προσπάθειες αναδιορθώσεως της κοινοτικής βιομηχανίας. Από την άλλη πλευρά, καθώς ο τομέας μεταφορών είναι ένας σημαντικός καταναλωτής βιομηχανικών προϊόντων υψηλής τεχνολογίας, απαιτεί να του προσφέρονται από την κοινοτική βιομηχανία εκσυγχρονισμένα

υλικά μεταφορών σε όσο το δυνατόν καλύτερες τιμές.

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας μεγάλος καταναλωτής ενέργειας· κάπου το 16% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας μέσα στην Κοινότητα πηγαίνουν στον τομέα των μεταφορών. Γι' αυτό το λόγο ενδιαφέρεται για τις εξελίξεις αυτής της πολιτικής. Από την μεριά του, ο τομέας των μεταφορών εξασφαλίζει τον εφοδιασμό της Κοινότητας σ' ενεργειακές πηγές, οι οποίες συνήθως πρέπει να μεταφέρονται από μακριά.

Η πολιτική για τις μεταφορές πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τους αντικειμενικούς σκοπούς της πολιτικής για το περιβάλλον, γιατί η ανάπτυξη των μεταφορών παρουσιάζει σημαντικά οικολογικά προβλήματα : το θόρυβο, τις μολύνσεις της ατμόσφαιρας, των νερών και του εδάφους και την κυκλοφοριακή συμφόρηση των πόλεων.

Πολύ σημαντική είναι και η κοινωνική πολιτική στον τομέα των μεταφορών, τόσο ως προς την ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων σ' αυτό τον τομέα, όσο και ως προς την προσέγγιση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων του τομέα, για τις οποίες τα εργατικά αποτελούν ένα μεγάλο κόστος. Η κοινωνική πολιτική ενδιαφέρει τον τομέα των μεταφορών, κυρίως ως προς τα θέματα της απασχόλησης, των συνθηκών εργασίας, της επαγγελματικής εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης, της κοινωνικής ασφάλισης, της ασφάλειας και της υγιεινής της εργασίας.

Τέλος, και η φορολογική πολιτική έχει επιπτώσεις επί της πολιτικής των μεταφορών. Οι μεταφορές εμπορευμάτων υπόκεινται στο κοινό σύστημα του φόρου επί της προστιθέμενης αξίας και όλες οι εξελίξεις προς την εναρμόνιση των συντελεστών αυτού του φόρου θα έχουν καλές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών και μεταξύ των μεταφορικών μέσων μέσα στην Κοινή

Αγορά. Επίσης, ο ειδικός φόρος για την χρήση των υποδομών, όπου υπάρχουν, πρέπει να γίνουν εργαλεία του κοινού συστήματος τιμολογήσεως της χρήσεως των υποδομών.

## 2. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

Η Συνθήκη της ΕΚΑΧ περιέχει ορισμένες διατάξεις για τις μεταφορές στο άρθρο 70, το οποίο λέει ότι η κοινή αγορά άνθρακα και χάλυβα επιβάλλει την εφαρμογή τιμολογίων μεταφοράς του άνθρακα και χάλυβα, που να επιτρέπουν την προσφορά παρόμοιων τιμών σε φορτωτές υπό παρόμοιες συνθήκες. Ειδικά, απαγορεύονται οι διακρίσεις στις τιμές ή τους όρους των μεταφορών, ιδίως όταν οι διακρίσεις αυτές βασίζονται πάνω στη χώρα προελεύσεως ή προορισμού. Οι τιμές και οι άλλοι όροι των μεταφορών πρέπει να γνωστοποιούνται στην Υψηλή Αρχή (επιτροπή) με δημοσίευση ή άλλο τρόπο.

Η Συνθήκη της ΕΟΚ προβλέπει, στο άρθρο 3, την εγκαθίδρυση δύο μόνων "κοινών" πολιτικών, της κοινής αγροτικής πολιτικής και της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Από την ιδιαίτερη αυτή μεταχείριση φαίνεται η σημασία που απέδιδαν οι πατέρες της ΕΟΚ στην πολιτική των μεταφορών.

Ολος ο τίτλος IV της Συνθήκης της Ρώμης είναι αφιερωμένος στις μεταφορές. Το άρθρο 75, επαναλαμβάνοντας το άρθρο 3(ε), ορίζει ότι, όσον αφορά τις μεταφορές, οι αντικειμενικοί σκοποί της Συνθήκης επιδιώκονται από τα κράτη-μέλη στα πλαίσια μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Το άρθρο 75 ορίζει τη διαδικασία εγκαθιδρύσεως αυτής της πολιτικής. Η εξάλειψη των διακρίσεων στον τομέα των μεταφορών προβλέπεται στα άρθρα 76 και 79. Τα μέτρα υποστηρίξεως (soutien) ή προστασίας (protection) ειδικών

επιχειρήσεων ή κλάδων απαγορεύονται από το άρθρο 80, εκτός εξαιρέσεων με περιφερειακή σκοπιμότητα, τις οποίες αποδέχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το άρθρο 77 δέχεται, σαν σύμφωνες με τη Συνθήκη, τις βοήθειες που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν σε αντιπαράθεση για ορισμένες εξυπηρετήσεις (servitudes) δημοσίου συμφέροντος.

Οι μεταφορές ανήκουν από τη φύση τους, στον τομέα των υπηρεσιών. Αλλά το άρθρο 61 της Συνθήκης της ΕΟΚ, τις εξαιρεί από τη γενική εφαρμογή των διατάξεων, λέγοντας ότι, ως προς αυτές, ισχύουν οι ειδικές διατάξεις του τίτλου "Μεταφορές". Αλλά αυτές οι ειδικές διατάξεις ισχύουν για τις χερσαίες μεταφορές, όχι και για τις θαλάσσιες και τις εναέριας. Πράγματι, το άρθρο 84 προβλέπει ότι το Συμβούλιο ορίζει κάθε ομοφωνία, αν μπορούν να παρθούν διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, σε ποιο μέτρο και με ποια διαδικασία. Υπήρχε αμφιβολία, αν ως προς αυτές τις μεταφορές ισχύουν ή όχι οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης. Η αμφιβολία εξέλειψε με απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1974. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές υπάγονται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης περί Ε.Ο.Κ., παρά το γεγονός ότι, εφ'όσον λείπει μια απόφαση, βάσει του άρθρου 84, εξαιρούνται από τους κανόνες του τίτλου IV της Συνθήκης. Επομένως, εφαρμόζονται, ως προς αυτές τις μεταφορές, οι κανόνες για ανταγωνισμό, για κρατικές βοήθειες, για κοινωνική πολιτική, για φορολογική πολιτική, για ελεύθερη διακίνηση προσώπων και κεφαλαίων, κ.τ.λ.

Το άρθρο 83 της Συνθήκης προβλέπει τη δημιουργία μιας Συμβουλευτικής Επιτροπής για τις μεταφορές, αποτελούμενης από εμπειρογνώμονες των κρατών-μελών, την οποία

συμβουλευεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όποτε το κρίνει χρήσιμο. Η επιτροπή αυτή συστάθηκε με απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Σεπτεμβρίου 1958 και συνέβαλε συνεργά, με τις γνωμοδοτήσεις της, στην σύλληψη της πολιτικής για τις μεταφορές της Κοινότητας.

Η σύλληψη του περιεχομένου αυτής της πολιτικής δεν ήταν πράγμα εύκολο. Η Συνθήκη περί Ε.Ο.Κ. περιορίστηκε να ζητήσει την θέσπιση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών και να καθορίσει τη διαδικασία της λήψης των μέτρων στα πλαίσιά της. Δεν καθόρισε ούτε το περιεχόμενο, ούτε το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, ούτε καν τις κατευθυντήριες γραμμές της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Οι διαφορές των συστημάτων μεταφορών των κρατών-μελών, τη στιγμή των διαπραγματεύσεων για τη Συνθήκη της Ρώμης, ήταν τόσο μεγάλες, ώστε οι διαπραγματεύσεις δεν μπόρεσαν να καταλήξουν σε καμία συμφωνία, ως προς το περιεχόμενο αυτής της πολιτικής, την οποία, όμως, έκριναν απαραίτητη.

Μετά από τρία χρόνια αναζητήσεων, μελέτης των συστημάτων μεταφορών των κρατών-μελών και διαβουλεύσεων με όλους τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή της Ε.Ο.Κ. πήρε την πρωτοβουλία του ορισμού της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Δημοσίευσε, στις 10 Απριλίου 1961, ένα υπόμνημα προς το Συμβούλιο και στις 23 Μαΐου 1962, ένα πρόγραμμα δράσεως στον τομέα των μεταφορών. Σ'αυτά τα κείμενα, η Επιτροπή έθετε τρεις αρχές, που θα έπρεπε να διέπουν την κοινή πολιτική των μεταφορών :

- α). Η κατανομή των κινήσεων μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων θα έπρεπε να εξασφαλίζεται από τον ελεύθερο ανταγωνισμό.
- β). Η προηγούμενη αρχή δεν θα έπρεπε να αποκλείει παρεμβάσεις των κοινοτικών αρχών. Αντίθετα μάλιστα θ'απαιτούσε παρεμβάσεις για τρεις λόγους:



- για την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας της αγοράς με την θέση σε ίση μοίρα όλων των ειδών συγκοινωνιών και όλων των επιχειρήσεων, χάρη στην εναρμόνιση των συνθηκών του ανταγωνισμού και στον ορθό καταλογισμό του κόστους των υποδομών.
- για την πρόληψη ή θεραπεία των καταχρήσεων, στις οποίες θα μπορούσε να καταλήξει ο ελεύθερος ανταγωνισμός, όπως είναι η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσποζουσών θέσεων και ο αθέμιτος ανταγωνισμός.
- για τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της περιφερειακής και της κοινωνικής πολιτικής.

γ). Δεδομένων των διαφορών μεταξύ των εθνικών πολιτικών για τις μεταφορές, η οργάνωση μιας κοινοτικής αγοράς μεταφορών, βασισμένης πάνω στον ανταγωνισμό, δεν θα μπορούσε να γίνει παρά μόνο σταδιακά.

Για την εφαρμογή των παραπάνω αρχών, η Επιτροπή έλεγε ότι χρειαζόταν μέτρα σε τέσσερα πεδία : την είσοδο στην αγορά, τις τιμές και τα τιμολόγια, του όρους του ανταγωνισμού και τις υποδομές. Παρ'όλο που καμιά απόφαση του Συμβουλίου δεν υιοθέτησε το υπόμνημα και το πρόγραμμα της επιτροπής, αυτά θεωρούνται γενικά ότι ήταν το ξεκίνημα της κοινής πολιτικής επί των μεταφορών.

Οι προσπάθειες της Επιτροπής να δώσει σάρκα και οστά στην κοινή πολιτική των μεταφορών κατέληξαν σε πέντε συγκεκριμένες προτάσεις της, το Μάιο του 1963, σε τρεις αποφάσεις του Συμβουλίου, τον Μάιο του 1965, και στη συμφωνία, της 22ας Ιουνίου 1965, ως προς το καθεστώς της τιμολογήσεως των μεταφορών. Αυτή η συμφωνία, όμως αποτέλεσα συμβιβασμού μεταξύ των φιλελευθέρων και των παρεμβατικών, περιείχε τόσα διφορούμενα σημεία, ώστε άρχισε αμέσως ν'αμφισβητείται. Γι'αυτό ανατέθηκε στον Γερμανό Υπουργό Συγκοινωνιών, κ. Leber, να κάνει μια μελέτη

για τις αναγκαίες προόδους της κοινοτικής αγοράς μεταφορών. Το "Σχέδιο Leber", όπως ονομάστηκε, πρότεινε δραστικά μέτρα, για την εξυγίανση της οικονομικής καταστάσεως των σιδηροδρόμων : από την κατάργηση των μη αποδοτικών σιδηροδρομικών σχέσεων, μέχρι την απαγόρευση στους ανταγωνιστές του σιδηροδρόμου να μεταφέρουν βαριά και ογκώδη εμπορεύματα, όπως σιτηρά, ξύλα, υλικά οικοδομών, χάλυβα, κ.τ.λ. Παρ'όλο που τα περισσότερα μέτρα, που πρότεινε, ήταν ανεφάρμοστα, το Σχέδιο Leber έδωσε μια ώθηση στην πολιτική μεταφορών και κατέληξε, στις 14 Δεκεμβρίου 1967, σ'ένα χρονοδιάγραμμα μέτρων που έπρεπε να ληφθούν και σε συγκεκριμένες αποφάσεις, που πάρθηκαν μεταξύ του Δεκεμβρίου 1967 και του Μαρτίου 1969.

Όταν, όμως, συμπληρώθηκε το μερικό πρόγραμμα του Δεκεμβρίου 1967, η πολιτική μεταφορών έχασε πάλι την ορμή της. Αυτή τη φορά, μάλιστα, ήταν ολοφάνερο ότι η πολιτική αυτή είχε φθάσει μπρος σ'ένα αδιέξοδο. Για να προχωρήσει θα έπρεπε ν'αναζητήσει νέες κατευθύνσεις. Η αναζήτηση νέων κατευθύνσεων δεν ήταν κάτι το αυτονόητο. Η Συνθήκη περί ΕΟΚ παρείχε αρκετή νομική βάση για την ολοκλήρωση της κοινής αγοράς των μεταφορών, δηλαδή για την εξάλλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη διακίνηση των υπηρεσιών των μεταφορών και για την εξάλειψη των διακρίσεων υπέρ των εθνικών επιχειρήσεων μεταφορών. Αλλά η Συνθήκη δεν παρείχε νομική βάση για τις νέες δράσεις οργανώσεως της αγοράς και προσεγγίσεως των διαρθρώσεων των μεταφορών, τις οποίες έκρινε ως απαραίτητες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κι όμως αυτή πήρε την πρωτοβουλία ν'απευθύνει προς το Συμβούλιο μια διακοίνωση, στις 24 Οκτωβρίου 1973, με την οποία επιδίωκε να διευρύνει την έννοια της κοινής πολιτικής για μεταφορές.

Επειδή δεν υπήρχε σαφής νομική ή πολιτική βάση για

τις νέες δραστηριότητες, τις οποίες θεωρούσε αναγκαίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην διακοίνωση του 1973, στήριζε τις προτάσεις της στους γενικούς προσανατολισμούς, που είχε δώσει στην διευρυνόμενη Κοινότητα η Διάσκεψη Κορυφής του Οκτωβρίου 1972. Όπως το ζητούσε αυτή η διάσκεψη, η Επιτροπή φιλοδοξούσε να κάνει την πολιτική για τις μεταφορές ένα συντελεστή κοινωνικής πρόοδου, που ν' ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των λαών της Κοινότητας. Για να γίνει αυτό, η Επιτροπή, δώδεκα χρόνια μετά το υπόμνημα του 1961, στο οποίο εκθείαζε τα πλεονεκτήματα του ελεύθερου ανταγωνισμού, παραδέχεται ότι αυτός δεν αρκεί. Χρειάζεται πλέον, κατά την Επιτροπή, μεγαλύτερη οργάνωση του τομέα των μεταφορών εκ μέρους των Κυβερνήσεων, σύμφωνα με κοινοτικές κατευθύνσεις. Πρέπει, δηλαδή, η Κοινότητα να δίνει το πλαίσιο της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές και οι Κυβερνήσεις να παίρνουν τα μέτρα εφαρμογής του. Επιπλέον, η έννοια της κοινής πολιτικής θα πρέπει να διευρυνθεί για να παρακολουθεί τις οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις μέσα στην Κοινότητα, χαρακτηριζόμενες μεταξύ άλλων, από την αναζήτηση κοινοτικών διαρθρωτικών πολιτικών.

Το Συμβούλιο, στο τέλος του 1974, εκδήλωσε τις καλές προθέσεις του πάνω στη διακοίνωση της Επιτροπής του 1973, αλλά παράμεινε θέατρο ανταλλαγής διαφορετικών εθνικών απόψεων. Γι' αυτό η Επιτροπή έκανε νέο ελιγμό. Σε μια διακοίνωση προς το Συμβούλιο, τον Οκτώμβριο του 1975, τόνιζε, αντί της ανάγκης οργάνωσης, την ανάγκη ελευθεροποίησης της αγοράς μεταφορών (τιμολόγηση "αναφοράς" αντί της "αμφιοριακής" τιμολογήσεως, διεύρυνση και τελικά κατάργηση των ποσοστώσεων, κ.τ.λ.). Αλλά και πάλι ορισμένα κράτη-μέλη εναντιώνονταν στην ελευθεροποίηση, γιατί έλεγαν ότι αυτή δεν είχε νόημα, αν

δεν εναρμονίζονταν προηγουμένως οι όροι του ανταγωνισμού.

Τελικά, όμως, η επιμονή και ευελιξία της Επιτροπής άρχισαν ν'αποδίδουν. Το 1977, το Συμβούλιο πήρε πολλές αποφάσεις, τόσο ως προς την οργάνωση των διεθνών σχέσεων της Κοινότητας στο πεδίο των μεταφορών. Ενθαρρυμένη από την καρποφόρα συνεδρίαση του Συμβουλίου του Ιουνίου 1977, η Επιτροπή του απηύθυνε μια διακοίνωση για ένα πρόγραμμα δράσεων με απόλυτη προτεραιότητα για την περίοδο 1978-1980. Το πρόγραμμα αυτό βασίζεται στην διακοίνωση του Οκτωβρίου 1973. Προβλέπει μέτρα για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των σιδηροδρόμων, για την δημιουργία ενός κοινότικού συστήματος υποδομών, για την εξασφάλιση στην αγορά μεταφορών, υπηρεσιών προσαρμοσμένων στις ανάγκες των φορτωτών με όσο το δυνατόν μικρότερη επιβάρυνση των φορολογουμένων. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει επίσης δραστηριότητες για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Αυτό είναι αξιοσημείωτο, γιατί σημαίνει ότι και αυτά τα μεταφορικά μέσα αρχίζουν να περιλαμβάνονται μέσα στην έννοια της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές.

### 3. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Όπως φαίνεται ήδη από το πρόγραμμα δράσεως της Επιτροπής του Μαΐου 1962, σκοπός της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι η εγκαθίδρυση μιας κοινής αγοράς μεταφορών, οργανωμένης σύμφωνα με κοινοτικούς κανόνες, που να εξασφαλίζουν την κατάργηση όλων των διακρίσεων λόγω εθνικότητας και που να της επιτρέπουν να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες μεταφορών της Κοινότητας.

Για την επίτευξη αυτών των σκοπών, η επιτροπή είχε βασιστεί, στην αρχή, στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Εντεκα χρόνια αργότερα όμως, στην διακοίνωση του 1973, έδειχνε

απογοητευμένη από τ'αποτελέσματα, που είχε επιτύχει αυτός μέχρι τότε και γι'αυτό ζητούσε πιο έντονη παρέμβαση των δημοσίων αρχών στον τομέα των μεταφορών. Για την λειτουργία της αγοράς, περισσότερη παρέμβαση χρειαζόταν μόνο σε περίπτωση κρίσεως και για διόρθωση των ανισορροπιών μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως. Αλλά εκεί που χρειαζόταν ασφαλώς, κατά την Επιτροπή, πολύ περισσότερη παρέμβαση και μάλιστα από τις κοινοτικές αρχές ήταν για την δημιουργία και διαρκή προσαρμογή του δικτύου μεταφορών για τις υποδομές, την ασφάλεια των συγκοινωνιών και της προστασία του περιβάλλοντος.

Ζητώντας περισσότερη παρέμβαση, η Επιτροπή δεν απαιτούσε την συγκέντρωση όλων των αποφάσεων για την οργάνωση της κοινής αγοράς μεταφορών στο επίπεδο της Κοινοτητας. Στην διακοίνωση του 1973, έλεγε ότι οι κοινοτικοί θεσμοί θα μπορούσαν να περιοριστούν στον να ορίσουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα εγγράφονται οι αποφάσεις, που θα παίρνονται από τις εθνικές αρχές, ως προς την ανάπτυξη των δικτύων (υποδομές), την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και την προσαρμογή της οργάνωσης των διεθνών μεταφορών στις ανάγκες του ευρύτερου χώρου της Κοινής Αγοράς. Δηλαδή, εκείνο που επιθυμούσε η Επιτροπή ήταν μια αποκέντρωση της οργάνωσης των μεταφορών μέσω κατευθυντήριων οδηγιών, οι οποίες ορίζουν το πλαίσιο της κοινοτικής δράσεως, αλλά αφήνουν στα κράτη-μέλη την ευθύνη να υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση των προδιαγραφών των κοινοτικών αρχών.

Η Επιτροπή στην διακοίνωση του 1973, έλεγε επίσης, στα πλαίσια του κοινοτικού συστήματος μεταφορών, οι αρμοδιότητες των ιδιωτικών και δημοσίων φορέων θα πρέπει να διακρίνονται καθαρά. Οι δημόσιες Αρχές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τις υποδομές και να χρηματοδοτούν την έρευνα

για νέες τεχνολογίες. Οι αποφάσεις, ως προς τις επενδύσεις σε υλικό μεταφορών, θα πρέπει να παίρνονται από τις επιχειρήσεις και οι παρεμβάσεις των αρχών σ' αυτό το θέμα να περιορίζονται σε προδιαγραφές για την εξασφάλιση του σεβασμού του συμφέροντος του κοινοτικού συνόλου. Αλλά, επίσης, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να επιδιώξουν το άνοιγμα των δημοσίων αγορών σ' όλες τις κοινοτικές επιχειρήσεις και την συγκέντρωση των παραγγελιών του δημοσίου, για την επίτευξη καλύτερων τιμών για τους αγοραστές υλικών μεταφορών, την διεύρυνση των αγορών και επομένως την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών.

Γενικά, η κοινοτική πολιτική για την οργάνωση της αγοράς των μεταφορών προσπαθεί να συνδιάσει τον ελεύθερο ανταγωνισμό με τις κρατικές παρεμβάσεις. Ο συνδιασμός αυτός δεν είναι εύκολος και γι' αυτό σε πολλά από τα θέματα οι προσπάθειες έχουν παραμείνει άκαρπες ή έχουν αποδώσει μικρά αποτελέσματα.

### 3.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Συνοψίζοντας τα βασικότερα αίτια της σημαντικής καθυστέρησης εφαρμογής μιας κοινής πολιτικής μεταφορών, θα μπορούσαμε ν' αναφέρουμε τα εξής :

- Τα διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και οι οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες μεταξύ γεωγραφικά κεντρικών και περιφερειακών χωρών της ΕΟΚ, που διαμερφωσαν διαφορετικές εθνικές αγορές μεταφορών.

- Οι γεωγραφικές συνθήκες που οδήγησαν ακόμη και τις αρχικές εξι χώρες-μέλη της Κοινότητας να χαράξουν διαφορετικές πολιτικές : κράτη-μέλη με μεγάλη γεωγραφική επιφάνεια όπως η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η

Γαλλία ή η Ιταλία έδωσαν μεγαλύτερη βαρύτητα στους σιδηροδρόμους. Χώρς με μικρότερες αποστάσεις όπως η Ολλανδία, το Βέλγιο και του Λουξεμβούργου διεξάγουν σε σημαντικό βαθμό τις εμπορευματικές τους μεταφορές με οδικά ή πλωτά μέσα.

- Η προσκόληση των περισσότερών χωρών της Κοινότητας στους σιδηροδρόμους, οι οποίοι δεν έπαψαν ακόμη και σήμερα να αντιμετωπίζουν σημαντικά, κυρίως οικονομικά, προβλήματα.

- Τα κράτη-μέλη ανέπτυξαν τα συγκοινωνιακά τους δίκτυα για την κάλυψη των εθνικών αναγκών με βάση τους εθνικούς στόχους και προτεραιότητες, χωρίς ευρωπαϊκό συντονισμό, γεγονός εμφανέστερο στο σχεδιασμό των υποδομών.

- Η έλλειψη ενός κοινοτικού πλαισίου για χρηματοδοτική συμμετοχή έργων υποδομής μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, από τα οποία θα επωφελούνταν περισσότερο οι μεσογειακές χώρες, γεγονός που οφείλεται στην απροθυμία κρατών-μελών με την μεγαλύτερη συνεισφορά στον προϋπολογισμό της Ε.Ο.Κ., όπως της Μ.Βρεταννίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας.

- Η προστατευτική στάση και οι περιορισμοί που ακολουθήθηκε από κράτη-μέλη σε σχέση με άλλες χώρες, απόρροια της απόκλισης συμφερόντων.

- Η διαμάχη μεταξύ των χωρών που υποστηρίζουν ότι η εναρμόνιση των διατάξεων ανταγωνισμού οφείλει να προηγηθεί της φιλελευθεροποιήσεως και άλλων που επιδίωκαν την φιλελευθεροποίηση σαν πρώτη πρωτεραιότητα, αποτέλεσε ένα σημαντικό, για πολύ χρόνο, εμπόδιο για την ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών.

Η έλλειψη μιας κοινής πολιτικής στις μεταφορές, οδήγησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν πρωτοβουλία της

επιτροπής μεταφορών του, στην άσκηση προσφυγής στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εναντίον του Συμβουλίου των Υπουργών. Αυτή η ενέργεια ήταν και η αφετηρία των νέων εξελίξεων προς την θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών. Το Δικαστήριο, με την ιστορική απόφασή του υπ' αριθ. 13 του Μαΐου 1985, καταδίκασε το Συμβούλιο επί παραλείψει, για πρώτη φορά στα χρονικά της Κοινότητας. Το Δικαστήριο έθεσε στο Συμβούλιο "εύλογη προθεσμία" για να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών. Το διάστημα μιας τριετίας ερμηνεύθηκε γενικότερα ως ο εύλογος χρόνος, που έταξε το Δικαστήριο στο Συμβούλιο για να δράσει.

Κάτω από την συνδιασμένη πίεση της απόφασης του Δικαστηρίου και άλλων παραγόντων, που ήδη έχουν αναφερθεί και που επενήργησαν προς την θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών, και μετά την έναρξη της ισχύος από τον Ιούνιο του 1987 της Ενιαίας Πράξεως του Λουξεμβούργου, που επέτρεψε οι αποφάσεις επί των θεμάτων της ναυτιλιακής πολιτικής και των εναέριων μεταφορών να λαμβάνονται με αυξημένη πλειοψηφία (και όχι με ομοφωνία, όπως προέβλεπε η τροποποιηθείσα στο σημείο αυτό συνθήκη της Ρώμης), το Συμβούλιο των Υπουργών άρχισε πραγματικά τα τελευταία αυτά χρόνια να κινείται. Οι Κανονισμοί για τη ναυτιλία και η ακόμη σημαντικότερη δέσμη των μέτρων για τη φιλευλεθεροποίηση της πολιτικής των αεροπορικών μεταφορών ήταν τα πρώτα απτά αποτελέσματα της αυξημένης αυτής δραστηριότητας και της μεγαλύτερης πολιτικής βουλήσεως για την χάραξη μιας κοινής πολιτικής, που χαρακτήρισαν το Συμβούλιο.

Στις χερσαίες, ωστόσο, μεταφορές η πρόοδος που πραγματοποιήθηκε ήταν πολύ πιο περιορισμένη. Ενώ το Συμβούλιο των Υπουργών συμφώνησε τον Ιούνιο του 1986 στις



βασικές αρχές που θα έπρεπε να διακρίνουν την κοινοτική πολιτική στον τομέα αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε σειρά προτάσεων επί των οποίων γνωμοδότησε και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και ο χρόνος δεν έπαυσε να πιέζει, φθάσαμε στο σημείο να πλησιάζει η λήξη της γερμανικής προεδρίας (1988) και μόλις τέσσερα χρόνια από το τέλος του 1992, χωρίς το Συμβούλιο να έχει ακόμα καταλήξει σε αποφάσεις.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Η ανάλυση που κάναμε πιστοποιεί ότι η πολιτική μεταφορών δεν έχει κάνει προόδους ανάλογες μ'εκείνες άλλων πολιτικών της Κοινότητας, τις οποίες δεν ζητούσε καν η Συνθήκη της Ρώμης, όπως ζητούσε την πολιτική για τις μεταφορές. Τα μέτρα, που έχουν παρθεί στα πλαίσια αυτής της πολιτικής είναι περιορισμένης εκτάσεως και σημασίας και ασφαλώς δεν μπορούν να τη χαρακτηρίσουν σαν "κοινή πολιτική" όπως την ήθελε η Συνθήκη, δηλαδή μια πολιτική, που ν'αντικαθιστά στα κύρια σημεία τους τις εθνικές πολιτικές. Τα μέτρα αυτά αφορούν κυρίως τη λειτουργία της κοινής αγοράς μεταφορών και όχι την οργάνωση και τις διαρθρώσεις της.

Η Συνθήκη περί ΕΟΚ είχε αναγνωρίσει τα "ειδικά χαρακτηριστικά" του τομέα των μεταφορών, λόγω των οποίων ακριβώς πρόβλεπε μια κοινή πολιτική μεταφορών, αλλά, λόγω των οποίων επίσης, δεν μπορούσε η ίδια να δώσει ένα περιεχόμενο σ'αυτή την πολιτική. Τα ειδικά αυτά χαρακτηριστικά οφείλονται όχι μόνο στη μεγάλη διαρθρωτική ποικιλία των επιχειρήσεων του τομέα (κρατικές επιχειρήσεις δίπλα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, επιβαλλόμενα τιμολόγια δίπλα σε ελευθερία τιμών, υποχρεώσεις δημοσίου συμφέροντος

δίπλα σε ελευθερία εκμεταλλεύσεως).

Βέβαια, και ως προς την άλλη "κοινή" πολιτική, που ζητούσε η Συνθήκη, την αγροτική, τα προβλήματα που έπρεπε να λυθούν για τη σύλληψη και πραγματοποίησή της ήταν τουλάχιστον εξ'ίσου μεγάλα μ'αυτά που αντιμετωπίζει η πολιτική επί των μεταφορών. Αλλά ενώ ως προς την πρώτη υπήρχε πολιτική θέληση να λυθούν τα προβλήματα για την πραγματοποίησή της, αυτή η θέληση έλλειψε ως προς την δεύτερη.

Λόγω της τεχνικής μορφής των θεμάτων που συζητούνται στις Βρυξέλλες, οι υπουργοί επαφίενται συχνά στους εμπειρογνώμονές τους. Χωρίς να έχουν τις γενικές πολιτικές κατευθύνσεις, αυτοί περιορίζονται συχνά στο να εκθειάζουν τα συστήματα, που ισχύουν στο κράτος τους και ν'αρνούνται κάθε αλλαγή, που μπορεί να θίξει εθνικά συμφέροντα. Η αναζήτηση της ομοφωνίας των κρατών-μελών σε θέματα, που έχουν συχνά δευτερεύουσα οικονομική σημασία -κατά παράβαση του πνεύματος, αν όχι του γράμματος του άρθρου 75- καταλήγει στο να μοιάζουν οι συνεδριάσεις των εθνικών εμπειρογνομόνων με διαπραγματεύσεις για την σύναψη των διεθνών συμφωνιών, μάλλον, παρά με συνήθεις εργασίες επιτροπών της Κοινότητας για την πραγματοποίηση μιας κοινής πολιτικής.

Είναι αλήθεια ότι τα συστήματα μεταφορών χαρακτηρίζονται από μεγάλη αδράνεια, λόγω των υψηλών υποδομών που απαιτούν, λόγω της δομής των επιχειρήσεων (ιδίως των σιδηροδρομικών) και λόγω των κοινωνικών πιέσεων από το πολυάριθμο προσωπικό που απασχολούν. Είναι επίσης αλήθεια ότι το κόστος των υποδομών κατανέμεται πολύ άνισα στα κράτη-μέλη, ανάλογα με την γεωγραφία τους, τη συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας σε ορισμένες περιοχές και την ιστορική εξέλιξη του τομέα μεταφορών

τους. Οι επιχειρήσεις μεταφορών κάθε κράτους λειτουργούν κάτω από πολύ διαφορετικές δομές και τα συστήματα του κράτους αυτού.

Υπ'αυτές τις συνθήκες, αλλαγές διαρθρωτικής φύσεως μπορεί, πολλές φορές, να σημαίνουν σημαντικές δαπάνες για ένα κράτος και τους μεταφορείς του, πράγμα που επηρεάζει την σταση του κράτους αυτού σχετικά με μία πρόταση λήξεως μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο. Έτσι εξηγούνται τα προβλήματα συλλήψεως και εφαρμογής της κοινοτικής πολιτικής για τις μεταφορές, η οποία απαιτεί μέτρα, που μπορεί να διαταράξουν πολύ τα συστήματα και τις διαρθρώσεις των μεταφορών όλων ή έστω μερικών κρατών-μελών. Καθώς επιδιώκουν να μην θίξουν την ανταγωνιστικότητα των εθνικών επιχειρήσεων μεταφορών και να μην αναλάβουν μεγάλες δαπάνες, τα κράτη-μέλη αποφεύγουν να πάρουν τα δραστικά μέτρα που χρειάζονται για την εξυγίανση, τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση του τομέα σε κοινοτικό επίπεδο.

Η ένταξη τριών νέων κρατών, τον Ιανουάριο του 1973, δημιούργησε ένα πρόσθετο πρόβλημα στην πολιτική για τις μεταφορές, γιατί πρώτα απ'όλα, έπρεπε να μελετηθεί πως θα εναρμονισθούν τα συστήματα μεταφορών των νέων κρατών μ'εκείνα των παλιών και, μετά, γιατί αυτή η μελέτη απέδειξε ότι τα συστήματα των νέων κρατών διέφεραν πολύ από εκείνα των παλιών. Έτσι, τα νέα κράτη δεν δέχθηκαν τις προηγούμενες από την ένταξη συμφωνίες για την εναρμόνιση των βαρών και διαστάσεων των φορτηγών και για το σύστημα αμφοριακής τιμολογήσεως των οδικών μεταφορών.

Για πολλά χρόνια, τέλος, δεν μπορούσε να υπάρξει συμφωνία μεταξύ των οπαδών μιας φιλελεύθερης πολιτικής και των οπαδών μιας πιο παρεμβατικής πολιτικής. Σ'αυτή την "κλασσική" διαφωνία προστέθηκε και μια διαφωνία ως προς το κατά πόσο η ελευθεροποίηση του τομέα των μεταφορών, που

επεδίωκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μπορούσε να είναι ανεξάρτητη ή παράλληλη με την εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού (κοινωνικών διατάξεων, τεχνικών προδιαγραφών, φορολογίας, κ.τ.λ.).

Ο παραλληλισμός, που ζητούσαν μερικά κράτη-μέλη, ήταν πιο δύσκολο να τηρηθεί, γιατί η εναρμόνιση, λόγω της τεχνικής φύσεως των προβλημάτων, βαδίζει πολύ αργά. Το αποτέλεσμα ήταν η καθυστέρηση, ταυτόχρονα, και της ελευθεροποιήσεως του τομέα.

Για όλους αυτούς τους λόγους, η πολιτική μεταφορών καθυστέρησε σχετικά με άλλες κοινοτικές πολιτικές. Παρ'όλ'αυτά, τα τελευταία χρόνια έχουν υπάρξει σημάδια προόδου στην πολιτική μεταφορών της Κοινότητας.

##### 5. ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η απότομη αναστροφή του ρεύματος του "Europessimism" και η γρήγορη ανάδυση των δυναμικών προοπτικών που είναι δυνατόν, κάτω απ ορισμένες προϋποθέσεις, να προσφέρει η ενιαία αγορά του 1992, έχει επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό, όχι μόνο την κοινοτική πολιτική σ'όλους τους ανταγωνιστικούς τομείς, αλλά και αποτελεί το επίκεντρο των προσπαθειών, τόσο των κρατών-μελών όσο και κυρίως των τρίτων χωρών - με επικεφαλής τις χώρες ΕΖΕΣ - οι οποίες επιδιώκουν *urbi and orbi* να προετοιμαστούν ώστε να είναι έτοιμες ν'αντλήσουν τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη από την πρόσβασή τους σ'αυτήν. Οι χώρες ΕΖΕΣ μάλιστα αναμένουν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τ'αποτελέσματα της Υπουργικής Συνόδου ΕΟΚ-ΕΖΕΣ, που πραγματοποιείται το 1990 και στοχος της είναι να καταλήξει σε μια Συνθήκη, στην βάση της οποίας θα δημιουργηθεί ο "Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος" (European Economic Area - EEA).

Πάντως, η γενικότερη "ευφορία" που επικρατεί εντός των τειχών του κοινοτικού στρατοπέδου - με την εξαίρεση της χώρας μας - παρά τις όποιες αρνητικές επιπτώσεις που η ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς είναι δυνατόν να προκαλέσει σε ορισμένους μειωμένης ανταγωνιστικότητας κλάδους της οικονομίας του, προσλαμβάνει καθημερινά διογκούμενη διάσταση.

Πράγματι, ορισμένοι θεωρούν ότι, "η διαδικασία ενοποίησης της ευρωπαϊκής αγοράς πρόκειται απ'ό,τι αρχικά αναμενόταν" και υποστηρίζουν μάλιστα ότι τα οφέλη απ'αυτήν θα είναι τετραπλάσιο περίπου σε σχέση με τις αρχικές μάλλον μετριοπαθείς εκτιμήσεις της "Εκθέσεως Cecchini". Στα συμπεράσματα αυτά συνοψίζονται οι εκτιμήσεις μιας πρόσφατης μελέτης του Κέντρου Οικονομικής Πολιτικής του Λονδίνου, η οποία συντάχθηκε από τον R. Balduin.

Η διογκούμενη αυτή, και όχι αβάσιμα, αισιοδοξία επηρεάζει επίσης, σε καθοριστικό βαθμό, τις ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες και συνεργασίες, προωθημένης ή μη μορφής, οι οποίες ξεκινώντας από μια απλή συνεργασία - συμμετοχή, φθάνουν και σε πλήρη σύμπραξη-κοινοπραξία, με σκοπό την μείωση του κόστους παραγωγής, την αύξηση του βαθμού ανταγωνιστικότητας, την διεύρυνση του φάσματος των αγορών και της εμπορικής διείσδυσης, στόχους οι οποίοι βασίζονται *in profundis* σε φιλελεύθερα και ανταγωνιστικά πλαίσια. Μέσα στο πνεύμα αυτό εξηγείται λ.χ. η εξαγορά του 10% του κεφαλαίου της Austrian Airlines από την Lufthansa, καθώς και η συμμετοχή κατά το ίδιο ποσοστό στο κεφάλαιο της πρώτης, της Swissair.

Πάντως, η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας θεωρεί ότι από την εφαρμογή της Ενιαίας Πράξης, η Κοινότητα μπήκε σίγουρα πια σε μια "αμετάκλητη εξελικτική δυναμική"

(irreversible dynamic evolution), γεγονός το οποίο επιβάλλει την συνένωση των προσπαθειών και την δημιουργία της υποδομής εκείνης που θα ενισχύσει την κατεύθυνση αυτή.

### 5.1 ΤΑ "ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ"

Στο Συμβούλιο Υπουργών Εσωτερικής Αγοράς της 10ης Οκτωβρίου 1989, η Επιτροπή υπέβαλε ένα κείμενο εργασίας με τίτλο τα "διευρωπαϊκά δίκτυα", στο οποίο τονιζόταν η μεγάλη σημασία και ο ρόλος που τα επί μέρους δίκτυα υποδομών των 12 μπορούν να διαδραματίσουν στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών, της πληροφορικής και των ανταλλαγών φοιτητών της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, εφ'όσον διασυνδεθούν μεταξύ τους, με στόχο την αξιοποίηση των προοπτικών για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς του 1992.

Τα διασυνδεδεμένα δίκτυα υποδομών των 12 θα αποτελούν το "νευρικό σύστημα" (nervous system) της κοινοτικής οικονομίας στο πλαίσιο του ενοποιημένου κοινοτικού χώρου του 1992. Ενόψει του 1992, όμως, επιβάλλεται η ταχεία διασύνδεση των δικτύων αυτών, που ως τώρα λειτουργούν ανεξάρτητα χωρίς κοινές προδιαγραφές και στόχους, και η εφαρμογή μιας ενιαίας πολιτικής για την ανάπτυξη των κοινοτικών υποδομών, το οποίο θα έχει άμεσες και ευεργετικές επιπτώσεις στην κοινοτική οικονομία σ'όλους τους τομείς.

Κυρίαρχη σημασία στο πλαίσιο των προτάσεων της Επιτροπής κατέχουν τα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομής μεταφορών, τα οποία θα επιτρέπουν τη γρήγορη και χαμηλού κόστους διακίνηση των προϊόντων από και προς τις κύριες αγορές του κέντρου της Ευρώπης. Η διασύνδεση αυτή των δικτύων μεταφορών των 12 περιλαμβάνει ιδιαίτερα μεγάλη σημασία για

τις περιφερειακές χώρες-μέλη, όπως η Ελλάδα, της οποίας, σύμφωνα με κοινοτικές εκτιμήσεις, η τελική τιμή προσφοράς των αγαθών στις ευρωπαϊκές αγορές, επιβαρύνεται κατά το ένα τέταρτο εξαιτίας του κόστους μεταφοράς transit μέσω Αυστρίας και Γιουγκοσλαβίας.

Η διασύνδεση του ελληνικού δικτύου με το κοινοτικό δίκτυο των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών επιβάλλεται να γίνει το ταχύτερο δυνατόν, και αυτό όχι μόνο για γεωγραφικούς λόγους, ώστε τα ελληνικά προϊόντα να έχουν και την δυνατότητα να διέρχονται χωρίς ποσοτώσεις από μια αμιγώς κοινοτική οδό, χωρίς την παρεμβολή τρίτων χωρών.

Συνεπώς, η ταχεία πορθμειακή σύνδεση για φορτηγά αυτοκίνητα, μεταξύ Ελλάδας-Ιταλίας θα προσφέρει μια σημαντική εναλλακτική οδό και κυρίως θα επιτρέπει την παράκαμψη της Γιουγκοσλαβίας, η οποία συνεχίζει παγίως να εφαρμόζει μια πολιτική ποσοτώσεων προς τις ελληνικές μεταφορές transit, με συνέπεια ν' αυξάνεται δυσανάλογα τόσο το μεταφορικό κόστος όσο και να αναγκάζεται η χώρα μας να προβαίνει σε "ανταποδοτικές παραχωρήσεις" προς τη χώρα αυτή οι οποίες θα μπορούσαν ίσως να είχαν αποφευχθεί εάν ήταν διαθέσιμη και άλλη πρόσφορη εναλλακτική οδός διέλευσης transit προς την Κεντρική Ευρώπη (λ.χ. πορθμειακή γραμμή Ηγουμενίτσας-Τεργέστης ή Πατρών-Αγκόνας). Στην περίπτωση αυτή, θα ήταν δυνατό, για να συμπιεστεί το πράγματι υψηλό μεταφορικό κόστος, να ζητηθεί η επιχορήγηση, τόσο από κοινοτικούς όσο και από εθνικούς πόρους, με βάση το επιχείρημα ότι η πορθμειακή αυτή γραμμή είναι "ευρύτερου κοινοτικού ενδιαφέροντος".

Με βάση το ίδιο επιχείρημα θα ήταν επίσης δυνατόν να επιχορηγηθεί από την Κοινότητα και η προέκταση προς τα Ν.Α της πορθμειακής αυτής γραμμής, δηλαδή η πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας. Η τελευταία θα αποτελούσε τον "ανατολικό

αντίποδα" του Γιβραλτάρ και θα εξυπηρετούσε την σύνδεση μεταξύ της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής, στόχος ο οποίος περιλαμβάνεται και στις άμεσες προοπτικές του ευρωπαϊκού διαλόγου, ο οποίος μετά το τέλος της σύρραξης Ιράκ-Ιράν έχει αναζωπυρωθεί σε σημαντικό βαθμό.

## 5.2 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΟΥΝ ΚΥΡΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

Όλες οι χώρες-μέλη υιοθετούν, στην διάρκεια της πενταετίας που πέρασε, τις κύριες εθνικές προτεραιότητες - στόχους ενόψει της ολοκλήρωσης της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Οι περισσότερες απ'αυτές, μετά από συστηματική εκτίμηση των δεδομένων, κατέληξαν να υιοθετήσουν την άποψη ότι η ταχεία ανάπτυξη 2-3 βασικών οικονομικών τομέων - σύμφωνα με το βαθμό συμβολής τους στην αξιοποίηση των ευκαιριών, οι οποίες προσφέρονται στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς - είναι δυνατό να έχει τα θετικότερα αναπτυξιακά αποτελέσματα.

Αντίθετα προς την πολιτική προετοιμασίας αυτής της πλειοψηφίας των κρατών-μελών, η χώρα μας άφησε ανεκμετάλλετο το διάστημα των τελευταίων ετών, με συνέπεια να μην υπάρχει σήμερα ένα μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα προετοιμασίας του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και κυρίως να μην έχουν καθοριστεί οι μεγάλες εθνικές επιλογές και οι άμεσοι αναπτυξιακοί στόχοι.

Πάντως, και παρά τη σημαντική καθυστέρηση αυτή, δεν θα ήταν ανορθολογικό και εσφαλμένο να υιοθετηθούν σαν τομείς εθνικής προτεραιότητας οι μεταφορές, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, η πληροφόρηση και η τριτοβάθμια εκπαίδευση, κατ'αντιστοιχία με τους τομείς που η Επιτροπή επέλεξε, στο πλαίσιο των "ευρωπαϊκών δικτύων" υποδομών.



Εάν στους τομείς αυτούς προστίθετο και ο τομέας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι το πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας θα ήταν πλησιέστερο.

Ειδικότερα, και όσον αφορά τον τομέα μεταφορών, οι κύριοι στόχοι θα έπρεπε να εστιάζονται προς τις εξής κατευθύνσεις :

α). Η χώρα πρέπει να αποτρέψει το ταχύτερο τον βαλκανικό απομονωτισμό της, να αποβάλει το "περιφερειακό σύνδρομο" - τόσο στο πλαίσιο της λήψης αποφάσεων όσο και στην χάραξη των έργων υποδομής μεταφορών - και να υιοθετήσει το "σύνδρομο της χώρας transit" των ευρωπαϊκών μεταφορών με προορισμό τη Μ.Ανατολή. Αυτό σημαίνει ότι ο σχεδιασμός και η κατασκευή των μεγάλων έργων υποδομής μεταφορών πρέπει να υιοθετεί πλήρως την αντίληψη αυτή. Εξάλλου, η πολιτική αυτή των μεταφορών θα διηύρυνε τη γεωπολιτική σημασία της Ελλάδας και θα είχε θετικότερες επιπτώσεις σε αρκετούς τομείς εθνικού ενδιαφέροντος.

Η σημασία της χώρας μας σαν σημαντικής ευρωπαϊκής χώρας μεταφορών transit θα ενισχύετο και από το γεγονός της προσέγγισης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των χωρών της ΕΖΕΣ, καθώς και των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες, επιθυμώντας να παρακάμψουν την Τουρκία, επιζητούν μια μόνιμη πορθμειακή γραμμή προς τις χώρες της Μ.Ανατολής.

β). Η χώρα πρέπει να υιοθετήσει, το ταχύτερο, τη λύση της πορθμειακής σύνδεσης, με πλοία μεγάλης χωρητικότητας, με την Ιταλία σαν την προσφορότερη λύση της παρακάμψης της Γιουγκοσλαβίας. Δεν είναι δυνατό πια να εξαρτάται η επιβίωση ολόκληρων κλάδων αλλά και αυτής της ίδιας της εξαγωγικής μας οικονομίας από τις εκάστοτε μεθοδεύσεις της γειτονικής μας χώρας. Παράλληλα θα έπρεπε να μελετηθεί και

η σύνδεση της φλώρινας με το αλβανικό σιδηροδρομικό δίκτυο σαν μια άλλη εναλλακτική λύση (με την προϋπόθεση της πορθμειακής σύνδεσης Δυρραχίου-Μπρίντιζι).

γ). Η χώρα θα πρέπει να κατασκευάσει το ταχύτερο - παρά την σημαντική καθυστέρηση των τελευταίων ετών - ένα δίκτυο αυτοκινητοδρόμων με κατεύθυνση Β-Ν, αλλά και Α-Δ, καθώς και ένα δίκτυο σιδηροδρόμων, λαμβανομένου υπόψη του ότι το σιδηροδρομικό κόστος μεταφοράς είναι συγκριτικά πολύ κατώτερο του οδικού και είναι δυνατόν να μεταφέρει βαρύτερα φορτία.

δ). Η χώρα πρέπει, για την προώθηση ενός τόσο φιλόδοξου προγράμματος, να υιοθετήσει τις προσφορότερες χρηματοδοτικές λύσεις οι οποίες πρέπει να ξεφεύγουν από το πλαίσιο των γνωστών πεπαλαιωμένων επιλογών και θα προσανατολίζονται χωρίς προκαταλήψεις προς γενικά παραδεκτές λύσεις. Οι ισπανικοί αυτοκινητόδρομοι λ.χ. έχουν κατασκευασθεί σε μεγάλο ποσοστό με την μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, λύση την οποία έχουν υιοθετήσει και άλλες χώρες-μέλη. Παράλληλα, πρέπει να επιδιωχθεί η μεγαλύτερη δυνατή κοινοτική χρηματοδότηση από τις επιχορηγήσεις της υποδομής μεταφορών των έργων "ευρύτερου κοινοτικού ενδιαφέροντος". Ας σημειωθεί ότι στα τελευταία εντάσσονται, αφενός ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας Καλαμάτας-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Γιουγκοσλαβικών συνόρων, όσο και ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας Αθηνών-Πατρών. Στην κατηγορία αυτή θα πρέπει να ενταχθούν επίσης και το έργο της ζεύξης του Ρίου-Αντιρρίου καθώς και η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Μεσολογγίου-Ηγουμενίτσας καθώς και Βόλου-Ηγουμενίτσας, ώστε να διαρραγεί ο ορεινός όγκος της Πίνδου, ο οποίος χωρίζει ερμητικά τη χώρα σε δύο αντίθετης ανάπτυξης γεωγραφικές ενότητες. Το έργο της σύνδεσης Βόλου-Ηγουμενίτσας είχε υιοθετηθεί στις αρχές της

δεκαετίας του '80, ότι θα μπορούσε, μαζί με τον ιταλικό του αντίποδα Brindizi-Taranto να αποτελέσει ένα κοινό ελληνο-ιταλικό πρόγραμμα, το οποίο θα χρηματοδοτείτο από την Κοινότητα, αλλά τελικά εγκαταλείφθηκε.

ε). Η χώρα, τέλος, πρέπει να αντιληφθεί ότι μετά την ελεύθερη και χωρίς ποσοτικές ποσοτώσεις κυκλοφορία των μεταφορών, μεταξύ των χωρών-μελών η οποία αποφασίστηκε (το 1988) ότι θα πραγματοποιηθεί μετά το 1993, δεν θα μπορέσει να επωφεληθεί των πλεονεκτημάτων της ενιαίας αγοράς, εάν δεν μπορέσει να αντικαταστήσει οδούς προσπέλασης transit, προς τις κεντρικές ευρωπαϊκές αγορές, χωρίς κανένα ποσοτικό περιορισμό αδειών ή άλλα διοικητικά και τεχνικά εμπόδια.

Παράλληλα, θα πρέπει να ακολουθηθεί "επιθετική" και όχι "αμυντική" πολιτική στο πρόβλημα της απελευθέρωσης του οδικού cabotage. Πράγματι, με μόνη επιφύλαξη ότι θα πρέπει να δοθούν θεσμικά και χρηματοδοτικά κίνητρα προς τις ελληνικές επιχειρήσεις διεθνών αλλά και εθνικών μεταφορών, ώστε να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές, η εσωτερική αγορά των μεταφορών της χώρας μας έχει περισσότερο να επωφεληθεί παρά να βλαβεί από την εγκατάσταση περιορισμένου υψηλού κόστους μεταφορέων των υπολοίπων "11". Η εξέλιξη αυτή, εξάλλου, συμβαδίζει και με τον νέο ρόλο της χώρας των "ευρωπαϊκών μεταφορών transit" που θα πρέπει να αναλάβει, το ταχύτερο δυνατόν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

### ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ

#### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Το μέλλον της Ευρώπης του αύριο και της μεγάλης ενοποιημένης αγοράς της, θα κριθεί επίσης και στον αέρα. Στα επόμενα χρόνια η έντονη τάση ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών και η αναμενόμενη εξέλιξη της αεροναυπηγικής βιομηχανίας, θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις.

Ενώ στην αρχή της δεκαετίας μας, οι αεροπορικές μεταφορές σημείωσαν σχετική ύφεση λόγω της οικονομικής κρίσης, γνωρίζουν τώρα θεαματική πρόοδο. Οι παλαιότερες προβλέψεις για ετήσια αύξηση του αριθμού των επιβατών στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια κατά 2 έως 4%, είναι ήδη εντελώς εκτός πραγματικότητας. Τον Ιούνιο του 1988 οι στατιστικές παρουσίαζαν αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά 20% για τους 18 προηγούμενους μήνες! Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Eurocontrol (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ελέγχου του εναέριου χώρου), θα πρέπει να αναμένουμε τουλάχιστον αύξηση κατά 35% της κυκλοφορίας μέχρι το 1992, και το διπλασιασμό της μέχρι το 2000. Οι Ευρωπαίοι όλων των κοινωνικών στρωμάτων διαλέγουν όλο και περισσότερο το αεροπλάνο σαν μέσο μεταφοράς τους, είτε πρόκειται για την δουλεία τους είτε για τις διακοπές τους. Εμπρός σ'αυτή την έκρηξη της ζήτησης, αποκτά προτεραιότητα η πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών και η ελευθέρωση των αιθέρων.

## 2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Μετά το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, η πλήρης κυριαρχία των κρατών στον εναέριο χώρο τους προκάλεσε τον εξαιρετικά αυστηρό διαχωρισμό της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ περιορισμένου αριθμού εθνικών εταιρειών.

Το 1957, η Συνθήκη της Ρώμης, που ίδρυσε την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, επιβεβαίωσε την ανάγκη ύπαρξης κοινής πολιτικής μεταφορών στην Ευρώπη. Όμως, λαμβανομένης υπόψη της ειδικής κατάστασης των αεροπορικών μεταφορών που την εποχή εκείνη παρουσίαζαν μικρή ανάπτυξη σε ευρωπαϊκή κλίμακα, η Συνθήκη δεν ανέφερε τα μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν στον τομέα αυτόν. Έτσι για τριάντα χρόνια, η πολιτική αεροπορία έμεινε έξω από την οικοδόμηση της Ευρώπης. Οι τακτικές αεροπορικές γραμμές εξακολούθησαν να υπάγονται σε καθεστώς διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών, και σε συμφωνίες μεταξύ των εγκεκριμένων μεταφορέων, που γενικά ήταν εταιρείες όπου το δημόσιο είχε την πλειοψηφία ή την πλήρη ιδιοκτησία. Η διαχείριση του τομέα εξακολουθεί να γίνεται σύμφωνα με μονοπωλιακές αρχές, σε πλήρη αντίθεση με τους συνηθισμένους κανόνες ανταγωνισμού. Έτσι τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τα κράτη και οι εθνικές εταιρείες αεροπορικών μεταφορών, δημιούργησαν κατά την θέλησή τους και με τρόπο συχνά τεχνικό, κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών, που καλύπτουν τόσο το καθορισμό των κομίστρων όσο και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας ή και ενδεχομένως το μοίρασμα των εσόδων.

Με την σημερινή εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών, η κατάσταση αυτή έγινε απαράδεκτη από πολλές απόψεις.

Απαράδεκτη καταρχήν από την πλευρά του καταναλωτή. Ο προστατευτικός μανδύας άνοιξε τον δρόμο σε όλο και μεγαλύτερες στρεβλώσεις των όρων εκμετάλλευσης των ενδοευρωπαϊκών αεροπορικών γραμμών. Ο καταναλωτής δικαίως εκπλήττεται όταν βλέπει ότι η πιο σύντομη πτήση μεταξύ δύο πόλεως της Ευρώπης κοστίζει συνήθως πιο ακριβά από την πτήση προς την Νέα Υόρκη... Επίσης, ακόμα κι όταν ο επιβάτης είναι έτοιμος να πληρώσει το δυσανάλογο αυτό τίμημα, τότε πιθανόν οι περιορισμοί της μεταφορικής ικανότητας που προκύπτουν, μεταξύ των εταιρειών, από τις συμφωνίες, περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητες ανεύρεσης μιας θέσης, μέσα σ'ένα λογικό πλαίσιο από πλευράς ωραρίου.

Η κατάσταση όμως έγινε αφόρητη και σε σχέση με τις ανάγκες της ευρωπαϊκής οικονομίας, με την προοπτική της μεγάλης εσωτερικής αγοράς του 1992. Πραγματικά, η πολιτική αεροπορία παίζει σημαντικό ρόλο στην σύγχρονη κοινωνία. Θα πρέπει να δούμε την στρατηγική σημασία της από δύο πλευρές:

- Καταρχήν, από την πλευρά της "απογείωσης" της κυκλοφορίας που δείχνει ότι το αεροπλάνο είναι σήμερα απαραίτητο μέσο μεταφοράς για τους άλλους τομείς της οικονομίας και για την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των εμπορευμάτων. Η οικονομική αποτελεσματικότητα των αεροπορικών μεταφορών είναι στο εξής σημαντικός παράγοντας για την ανταγωνιστικότητα του συνόλου της οικονομίας. Πρόσφατη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με "το κόστος της μη-Ευρώπης" δείχνει ότι η ανεπάρκεια των υφιστάμενων δομών, που έχει προκληθεί από την έλλειψη ανταγωνισμού, συνεπάγεται σημαντική απώλεια πόρων, που φθάνει τουλάχιστον στο 10% των δαπανών και των κομίστρων που προτείνουν σήμερα οι μεταφορείς.

- Επίσης, οι κατασκευαστές αεροσκαφών πρέπει να

στοχεύουν στην παγκόσμια αγορά επιδιώκοντας την αποδοτικότητα των επενδύσεών τους, και γι'αυτό ακριβώς η δυναμική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς αεροπορικών μεταφορών θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στον οποίο θα μπορέσει να στηριχθεί η βιομηχανία.

Από το τέλος της δεκαετίας του '70, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε απαραίτητο το άνοιγμα του θέματος της κοινής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών. Το 1979, υπέβαλε πρώτο υπόμνημα παρουσιάζοντας τα προβλήματα του κλάδου και προτείνοντας συνολικό πλαίσιο για την επεξεργασία σχετικής πολιτικής. Το έγγραφο αυτό έδωσε τη δυνατότητα διαλόγου για τα προβλήματα, τόσο με τα ενδιαφερόμενα επαγγελματικά και οικονομικά στρώματα όσο και μέσα στα όργανα της Κοινότητας και ιδίως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Το τελευταίο ενέκρινε το 1980 δύο σημαντικά ψηφίσματα σχετικά με τις μεταρρυθμίσεις που θα έπρεπε να γίνουν για την βελτίωση των όρων ανταγωνισμού και λειτουργίας του τομέα. Στην συνέχεια, το Συμβούλιο των Υπουργών της Κοινοτητας μπόρεσε να εγκρίνει τις πρώτες ευρωπαϊκές οδηγίες, με βάση της προτάσεις της Επιτροπής, για τα παρακάτω θέματα :

- Τις διαπεριφερειακές αεροπορικές γραμμές. Το κείμενο αυτό είχε για στόχο την ανάπτυξη των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης ορισμένων ενδοκοινοτικών γραμμών, εκτός από τις κύριες γραμμές που εξυπηρετούνταν ήδη.

- Τον περιορισμό του θορύβου των υποχηητικών αεροσκαφών.

- Την αμοιβαία βοήθεια και συνεργασία των κρατών μελών για τις έρευνες σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος.

Εν τω μεταξύ, δύο σημαντικά γεγονότα σημάδεψαν τις εξελίξεις στην πολιτική αεροπορία.

Αφενός η παγκόσμια ύφεση είχε για αποτέλεσμα την προς στιγμή επιβράδυνση της αύξησης των μετακινήσεων, πράγμα

που δημιούργησε σημαντικά προβλήματα πλεονασματικής μεταφορικής ικανότητας και κατά συνέπεια αποδοτικότητας στις ευρωπαϊκές εταιρείες. Το φαινόμενο αυτό κατέδειξε τις αδυναμίες του έντονα προστατευτικού συστήματος, που δεν επέβαλε στους ευρωπαίους μεταφορείς την ανάγκη αυστηρού ελέγχου τόσο των δραστηριοτήτων τους όσο και των δαπανών τους.

Από το άλλο μέρος, η ριζική "απορύθμιση" (κατάργηση ρυθμίσεων) που έγινε στην εσωτερική αγορά των ΗΠΑ προκάλεσε την βαθιά αναδιάρθρωση της πολιτικής αεροπορίας στην Αμερική. Υπό την πίεση του ανταγωνισμού, η τελευταία μπόρεσε να προσαρμόσει γρήγορα το κόστος λειτουργίας της και τις προσφερόμενες τιμές και να εξουδετερώσει πολύ πιο γρήγορα τις επιπτώσεις της κρίσης.

### 3. Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΡΣΕΩΣ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Με την επικύρωση του νόμου για την κατάργηση των ρυθμίσεων (Deregulation) στις αεροπορικές μεταφορές της 24η Οκτωβρίου 1978, γνωστού σαν "Airline Deregulation Act", επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να μειώσουν του ναύλους και να εξασφαλίσουν ένα περιορισμένο αριθμό νέων διαδρομών κατ'έτος, χωρίς την έγκριση της Civil Aviation Board (Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας) που δεν θα πρέπει πλέον να παρεμβαίνει σχετικά με τις διαδρομές, πέραν του 1981, για τους δε ναύλους και τις συγχωνεύσεις πέραν της 1.1.1983.

Ο αρχιτέκτων αυτής της πολιτικής καθηγητής και τότε πρόεδρος της Civil Aeronautics Board κύριος Alfred Khaun και η διοίκηση της Κυβερνήσεων Carter στόχευαν στην βελτίωση του συστήματος εναερίων συνδέσεων ώστε



ν' ανταποκριθεί καλύτερα στην συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές. Παράλληλα, προβλεπόταν χαμηλότεροι ναύλοι και αυξημένη αποδοτικότητα, επιτρέποντας στις ιδιωτικές επιχειρήσεις να αναπτυχθούν ελεύθερα στα πλαίσια μιας ευρύτερης πολιτικής ανταγωνισμού σ' ένα τομέα που σύμφωνα με τους πρωτεργάτες της, "προστατευόμενος από άχρηστες ρυθμίσεις είχε πέσει σε λήθαργο".

Μετά 10 χρόνια πορείας, η deregulation μετέτρεψε ριζικά τις πρακτικές των αεροπορικών εταιρειών προς όφελος των καταναλωτών. Αλλά οι επιπτώσεις επεκτείνονται πολύ πιο πέρα από τις προσδοκίες του Κογκρέσου :

- Σήμερα στον καταναλωτή προσφέρεται μεγαλύτερη επιλογή ναύλων και υπηρεσιών.

- Υπό την πίεση του ανταγωνισμού οι ναύλοι μειώθηκαν κατά μέσο όρο 25% και τα κέρδη των καταναλωτών εκτιμήθηκαν στα 6 δισ. δολάρια το χρόνο. Παρατηρήθηκε μείωση ναύλων στα κυριώτερα δίκτυα, στις μεγάλες αποστάσεις και στις διαδρομές σχετικά αυξημένης ζήτησης, εν αντιθέσει με τις γραμμές μικρής κίνησης όπου σημειώθηκε άνοδος. Σε ορισμένες λιγότερο αποδοτικές διαδρομές ελαττώθηκε η προσφορά συνδέσεων ή σε πολλές περιπτώσεις εγκαταλήφθηκε.

- Η διακίνηση επιβατών αυξήθηκε εντυπωσιακά : Το 1978 278 εκατ. ταξιδιώτες χρησιμοποίησαν το αεροπλάνο σαν μεταφορικό μέσο έναντι 415 το 1986 και 450 εκατ. το 1987. Οι επιβάτες που χρησιμοποιούν χαμηλά ναύλα αυξήθηκαν κατά 50%, οι δε εταιρείες προέβηκαν σε ορθολογικότερη χρήση της χωρητικότητας των αεροσκαφών.

Αλλά οι αερολιμενικές υποδομές δεν ακολούθησαν πάντα αυτή την εξέλιξη :

Ο αυξημένος αριθμός επιβατών στα κεντρικά δίκτυα είχε σαν συνέπεια πολλά αεροδρόμια να αντιμετωπίσουν οργανωτικά προβλήματα. Οι επιβάτες παραπονούνται για καθυστερήσεις.

Πρόσφατες μελέτες υπολογίζουν ότι μεταξύ του 1/4 και 1/3 των εμπορικών πτήσεων φθάνουν με καθυστέρηση. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο αριθμός καθυστερήσεων παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 25% το 1986 σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Προβλήματα επίσης παρουσιάζονται στις παραλαβές αποσκευών, στον συνωστισμό και γενικότερα στην προσφερόμενη παροχή υπηρεσιών στους αερολιμένες.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της IATA επανοργανώθηκαν οι αεροπορικές υπηρεσίες μικρών αστικών κέντρων και βελτιώθηκε η διάρθρωση του δικτύου γραμμών που εξυπηρετούν τις αεροπορικές εταιρείες με ασταθή αποδοτικότητα. Μικρότερες όμως εταιρείες παραπονιούνται ότι είναι αδύνατο να επιτύχουν πρόσβαση σε αεροδρόμια όπου συνδιάζονται 2 ή 3 μεγάλες εταιρείες.

- Εκπρόσωποι των εργαζομένων στο τομέα των αεροπορικών μεταφορών υποστηρίζουν ότι, μετά την εφαρμογή του διατάγματος για την Άρση των Ρυθμίσεων, ο αριθμός των απασχολούμενων μειώθηκε κατακόρυφα.

- Ο οξύτατος ανταγωνισμός των εταιρειών στην μειοδότηση των ναύλων στους κεντρικούς κυρίως άξονες, προκάλεσε στρεβλώσεις στην σχέση τιμή-κόστος, με αποτέλεσμα οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν οικονομικές δυσχέρειες.

"Πιστεύουμε στο απόλυτο δικαίωμα της αγοράς να καθορίζει ναύλους, διαδρομές και ισοτιμίες" υποστήριξε ο βοηθός υφυπουργός Μεταφορών των ΗΠΑ κ. M.Scocozza.

Αλλά η αγορά επέφερε ανακατατάξεις στην ανάπτυξη, έλεγχο και στην ίδια την επιβίωση ή εξαφάνιση των αεροπορικών εταιρειών σε βαθμό που και ο πρωτεργάτης της κ. Alfred Khaun να εκφράσει τις ανησυχίες του. Οι συνθήκες που επικρατούσαν πριν το 1977 έδωσαν σήμερα την θέση τους σε μια κατάσταση αγοράς που πολλοί χαρακτήρισαν σαν

ολιγοπωλική.

Ενώ αρχικά ο αριθμός των εταιρειών τετραπλασιάστηκε (από 41 το 1978 ανήλθαν σε 183 το 1985) και οι απευθείας πτήσεις πολλαπλασιάστηκαν, η μετέπειτα συρρίκνωση είναι εντυπωσιακή : Από 123 αερομεταφορείς (κύριοι ή commuters) το 1984, φθάνουμε τους 96 δυο μόλις χρόνια αργότερα . 132 από τους 229 μεταφορείς πριν από το νέο καθεστώς, σταμάτησαν να λειτουργούν ή πουλήθηκαν. Οι μικρότερες αεροπορικές εταιρίες που εμφανίσθηκαν στην αγορά μετά την άρση των ρυθμίσεων, έχουν όλες σχεδόν εξαφανισθεί, ενώ η πρόσβαση νέων στα υπάρχοντα δίκτυα έχει γίνει δύσκολη αν όχι αδύνατη.

Πάνω από 60 συγχωνεύσεις ή αγορές πραγματοποιήθηκαν από την έναρξη της deregulation. Στις 48 πολιτείες επιβίωσαν μόνο 25 αερομεταφορείς . 8 απ' αυτούς εξυπηρετούν το 95% της κινήσεως. Η αγορά σήμερα κυριαρχείται από 8 "μεγαμεταφορείς" (giant carriers) : American, United, Delta, Easterns, Northwest, Us Air, Piedmont, TWA, οι οποίες έχουν αναπτύξει δικό τους δίκτυο αερολιμένων και βάση συστημάτων.

Οι αερομεταφορείς έχουν έντονα επικριθεί ότι προσπαθούν να παγιδεύσουν την πελατεία και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες μέσω του ειδικού συστήματος Κρατήσεων και μέσω Συχνών Προγραμμάτων πτήσεως (Frequent Flyer Programme). Οι πλέον έγκυροι αναλυτές υποστηρίζουν ότι οι 8 κυριώτεροι αερομεταφορείς εξασκούν ουσιαστικό έλεγχο επί 48 από τις μεγαλύτερες περιφερειακές εταιρίες, είτε μέσω άμεσης ιδιοκτησίας ή μέσω κάποιας εταιρικής σχέσης που τις υποχρεώνει ν' ακολουθήσουν την στρατηγική τους. Το 1984 μόνο 12 περιφερειακές αερογραμμές είχαν συνάγει κάποιο είδος συμφωνίας ή συνεταιρισμού με άλλες ενώ δύο χρόνια αργότερα φθάνουν τις 88.

Το κράτος από πλευρά του δεν επεμβαίνει στις διαδικασίες συγχωνεύσεων. Η αυστηρή εφαρμογή του νόμου Sherman Antitrust διασφαλίζει τις συνθήκες "ομαλής" διεξαγωγής ανταγωνισμού στον τομέα.

Μια σειρά ατυχημάτων και ο αυξανόμενος αριθμός εναέριων παρ' ολίγο συγκρούσεων, αλλάζουν τις αρχικές εκτιμήσεις των ειδικών ότι η κατάργηση των κυβερνητικών ρυθμίσεων δεν είχε επιπτώσεις στην ασφάλεια των πτήσεων. Άμεσα εμπλεκόμενοι επαγγελματικοί κλάδοι εκφράζουν ανοικτά πλέον, τις ανησυχίες τους ότι τα διάφορα περιστατικά ατυχημάτων και παρ' ολίγον συγκρούσεων έχουν τις ρίζες τους στην deregulation. Υποστηρίχθηκε ότι ο οξύτατος ανταγωνισμός οδήγησε τις εταιρείες σε μείωση προσωπικού μηχανικών. Κάμψη από πλευράς ελέγχου επίσης παρουσιάζεται στην συντήρηση και στον εξοπλισμό (airworthiness).

### 3.1 Η ΒΡΕΤΑΝΝΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΚΗ ΕΚΔΟΧΗ ΤΗΣ DEREGULATION

Η πρώτη γεύση από deregulation Αμερικάνικου τύπου στην Γηραιά Ηπειρο, έρχεται από την σχετικά πρόσφατη εμπειρία απελευθέρωσης των περιορισμών στο σύστημα εναέριων συνδέσεων μεταξύ Βρεταννίας και Κάτω Χωρών.

Το 1984 η Βρεταννία και η Ολλανδία συμφώνησαν ότι κάθε αεροπορική εταιρεία, καθορισμένη από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις μπορεί να πραγματοποιήσει οποιαδήποτε διαδρομή μεταξύ των χωρών, να αποφασίσει για την συχνότητα και την χωρητικότητα. Οι ναύλοι δεν απαιτούν την έγκριση από τις 2 κυβερνήσεις και ο κάθε αερομεταφορέας δύναται να ελευθερώσει τις τιμές, όπως διαμορφώθηκαν από τους ανταγωνιστές του επί της ίδιας διαδρομής. Δεκαεφτά νεοί αερομεταφορείς μπήκαν στην παραδοσιακή αγορά για να ανέλθουν συνολικά στους είκοσι-

δύο. Οι ναύλοι παρουσίασαν εντυπωσιακή μείωση φθάνοντας στα μισά των προηγούμενων τιμών. Η διαδρομή μεταξύ Λονδίνου-Αμστερνταμ παρουσίασε "έκρηξη" προσφοράς για να αντικαταστήσει την πολυσυχνέστερη έως τώρα Λονδίνο-Παρίσι. Αλλά προσφορά και κέρδη δεν παρουσίασαν την ίδια πορεία.

Η χωρητικότητα θέσεων στην διαδρομή Λονδίνο-Αμστερνταμ αυξήθηκε κατά 30% το καλοκαίρι του 1986 σε σχέση με το 1985 ενώ η ταξιδιωτική κίνηση μόλις στο 8% και ενώ στην περίοδο των 2 πρώτων μηνών του 1987 ο αριθμός των θέσεων ήταν κατά 37% μεγαλύτερος από την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους, η πληρότητα θέσεων από 76% το 1984 έπεσε στο 59%.

Η όλη εμπειρία δεν στέφθηκε από την αναμενόμενη επιτυχία, γεγονός που αποδόθηκε στο ότι το μέγεθος της αγοράς δεν δικαιολογούσε αυτόν τον πολλαπλασιασμό των επιχειρούντων αερομεταφορέων. Ενδεικτικά συμπεράσματα βγαίνουν από τους κάτωθι πίνακες :

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΛΟΝΔΙΝΟ-ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ : ΤΙΜΗ ΕΙΣΗΤΗΡΙΟΥ  
ΜΕΤ'ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ (ΣΕ )

	ΔΕΚ. 1983	ΔΕΚ. 1985	ΔΕΚ. 1986	ΜΑΙ. 1988
<b>BA/KLM</b>				
Business Class	148	162	170	152
Eurobudget χωρίς περιορισμούς	126	138	146	-
Eurobudget με ειδικούς περιορισμούς	105	115	116	111
PEX	99	109	114	99
Super PEX	88	91	96	76
Εισητήριο τελευταίας στιγμής	-	55	59	66
<b>British Caledonian</b>				
Business Class	148	162	170	-
Time Flyer Gold	148	109	116	122
Time Flyer Blue	-	89	106	112
Time Flyer White	98	69	90	100
Time flyer S	-	-	-	77
<b>British Midland (Heathrow)</b>				
Κανονική τιμή	-	-	138	152
Μετ'επιστροφής την ίδια μέρα	-	-	119	119
Εκδρομικό	-	-	69	76
Εισητήριο τελευταίας στιγμής	-	-	39	42
<b>Transavia (Gatwick)</b>				
Business Class	-	-	170	180
Οικονομική θέση	-	-	140	152

Ειδικές προσφορές	-	-	73	96/69
Εισητήριο τελευταίας στιγμής (late booking)				59

---

ΠΗΓΕΣ : OECD, IFAPA

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΙΣ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ  
ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ/ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ  
1980-1986  
(διακυμάνσεις επί τις εκατό)

---

	Κανονικές πτήσεις	Σύνολο της κινήσεως
1980/81	- 5.0	- 4.7
1981/82	1.0	1.7
1982/83	- 1.3	- 1.9
1983/84	11.6	11.4
1984/85	11.0	10.6
1985/86	4.7	3.8
1980/83	- 5.4	- 5.0
1983/86	29.4	27.8

---

ΠΗΓΗ : OECD

---

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΤΗΣΕΩΝ  
ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΥΝ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΜΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΕΥΡΩΠΑΙ-  
ΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

---

	1983		1987	
	εταιρείες	εβδομαδιαίες πτήσεις	εταιρείες	εβδομαδιαίες πτήσεις
Amsterdam	4	126	8	229
Brussels	5	96	5	120
Geneva	3	58	3	68
Frankfurt	3	68	4	97

---

ΠΗΓΗ : ΙΦΑΡΑ

---



### 3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΕΟΚ ΚΑΙ ΗΠΑ

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα δεν έμεινε αδρανής μπροστά στην "επανάσταση" που έγινε στις Η.Π.Α. Αντέδρασε σχετικά γρήγορα αν και - ομολογουμένως - ψύχραιμα και ελεγχόμενα.

Η πρώτη προσπάθεια της Ε.Ο.Κ. επέφερε ένα κείμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που 'ναι γνωστό με το όνομα "Μνημόνιο Νο 1". Στο κείμενο επιχειρείται μια πρώτη προσπάθεια μεταφύτευσης της αμερικάνικης "φιλοσοφίας" περί ελεύθερου ανταγωνισμού στην Ευρώπη. Θα πρέπει εδώ να τονιστεί ότι το, συντριπτικά, μεγαλύτερο τμήμα της ΕΟΚ υποδέχτηκε αρνητικά την πρωτοβουλία της COMMISSION, την οποία στήριξαν μόνο το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ολλανδία.

Όμως το νέο πνεύμα είχε, ήδη, εισχωρήσει στην Κοινότητα και είχε αρχίσει ν'αποκτά οπαδούς, ιδίως ανάμεσα στους καταναλωτές.

Εκείνη, περίπου, την περίοδο εμφανίζεται και η ονομαζόμενη "έκθεση COMPASS", μια αναλυτική και εμπειριστατωμένη μελέτη της εταιρείας COMPASS για την δυνατότητα απελευθέρωσης του τομέα των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Η μελέτη αυτή έγινε ύστερα από επιθυμία της ECAC με στόχο να εξεταστούν οι νέες προοπτικές που ανοίγονταν στον παγκόσμιο χώρο.

Τα αποτελέσματα της έκθεσης δεν ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά για τις νέες προτάσεις. Αντίθετα, μια σειρά από επιχειρήματα πολύ πειστικά, στήριξαν τις θέσεις της COMPASS για ανωριμότητα και αδυναμία της Ευρωπαϊκής Αγοράς να δεχτεί την μεταφύτευση του άκρατου αμερικάνικου φιλελευθερισμού στους κόλπους της.

Πολλά ήταν τα επιχειρήματα της έκθεσης, τα κυριώτερα όμως, κατά την γνώμη μας, ήταν τα εξής :

- Στην Ευρώπη υπάρχουν 33 κράτη ανεξάρτητα, με διαφορετικές γλώσσες και έθιμα, με διάφορες πολιτικές, και, γενικότερα, κοινωνικοοικονομικά συστήματα. Στην απέναντι πλευρά του Ατλαντικού υπάρχει μόνο ένα κράτος, οι Ηνωμένες Πολιτείες, μ'ένα στόχο, ενιαία και συγκεκριμένη πολιτική, κοινά έθιμα.

Το λειτουργικό κόστος των ευρωπαϊκών εταιρειών ανά χιλιόμετρο είναι διπλάσιο από το λειτουργικό κόστος των αμερικανικών εταιρειών. Το αμερικάνικο δίκτυο είναι κυκλικής μορφής δηλ. είναι του τύπου μιας πτήσης με πολλαπλές στάσεις. Αντίθετα, το ευρωπαϊκό δίκτυο βασίζεται σ'ένα πλέγμα διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών, είναι δηλαδή, αστεροειδούς μορφής, με τελείως διαφορετική διάρθρωση και ιδιαιτερότητες.

- Πολλές αεροπορικές εταιρείες στην Ευρώπη είναι κρατικές, κάτι που δεν συμβαίνει με τις αμερικανικές. Αυτή η ουσιαστική διαφορά οδηγεί, όπως είναι φυσικό, σε τελείως διαφοροποιημένες φιλοσοφίες αντιμετώπισης της αγοράς. Με απλά λόγια, ο κοινωνικός ρόλος της αεροπορικής εταιρείας (κατόπιν "επιταγής" του κράτους) είναι σημαντικός στην Ευρώπη, σε αντίθεση μ'ότι συμβαίνει στις ΗΠΑ, όπου κυριαρχούν οι νόμοι της αγοράς, συνοψιζόμενοι στις επιταγές του δίπολου "προσφορά-ζήτηση". Το γεγονός αυτό σε συνδιασμό με την έλλειψη διαφάνειας στις σχέσεις Κράτους-αερομεταφορέα, καθιστά ακόμα πιο περίπλοκη την κατάσταση.

Όμως η δρομολόγηση των εξελίξεων στην Ευρώπη έχει αρχίσει. Τα γεγονότα, ήδη σπρώχνουν την ιστορία προς το μέλλον.

Οι γραφειοκράτες της Επιτροπής αποφασίζουν, για διάφορους λόγους, να δραστηριοποιηθούν σ'ένα χώρο ο οποίος βρισκόταν, κυριολεκτικά, σε χειμερία νάρκη. Ενώ τα άρθρα 74 έως 83 της Συνθήκης της Ρώμης, αναφέρονταν αναλυτικά

στους διάφορους στόχους, διατάξεις και ρυθμίσεις της Κοινότητας γύρω από χερσαίες μεταφορές, το άρθρο 84 δήλωνε απλά ότι "το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα αν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπισθούν οι κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές".

Είναι φανερό ότι το άρθρο αυτό είναι, στην ουσία, ένα "μη άρθρο", καθόσον εξαιρούσε στην βάση του τις αερομεταφορές από μια κοινοτική πολιτική μεταφορών. Αντίθετα, άφηνε τα κράτη-μέλη της ΕΟΚ ελεύθερα ν'αποφασίζουν, ομόφωνα, αν θα πρέπει ν'ασχοληθούν με ζητήματα αεροπορικής πολιτικής και, κυρίως, με ποια.

Όπως τονίστηκε, οι όποιες αποφάσεις λαμβάνονταν με βάση το άρθρο 84, λαμβάνονταν ομόφωνα, γεγονός που από την φύση του, εισήγαγε πολύ βραδείες διαδικασίες.

Το πιο "επαναστατικό", αν μπορεί να ονομαστεί έτσι, βήμα της ΕΟΚ για πολιτική στις αερομεταφορές ήταν η Οδηγία 83/416 για την απελευθέρωση των διαπεριφερειακών αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ των αεροδρομίων κατηγορίας 2 και 3.

#### **4. ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**

Οι περιφερειακές αεροπορικές συνδέσεις, μια σχετικά νέα μορφή εναέριων μεταφορών, με συνεχώς αυξημένη ζήτηση και προσφορά υπηρεσιών, αποτελούν συμπλήρωμα του κυρίου συστήματος της πολιτικής αεροπορίας.

Βασική συνισταμένη της ανάπτυξης των περιφερειών, κυρίως των λιγότερο προνομιούχων, και της αποσυμφόρησης των κεντρικών αεροδρομίων καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εσωτερική συνοχή. Παρά την ραγδαία εξέλιξη της πολιτικής αεροπορίας η απ'ευθείας σύνδεση

αεροδρομίων και περιφερειακών αεροδρομίων άλλων χωρών παρουσιάσε κάποια καθυστέρηση. Ένας από τους κύριους λόγους θα πρέπει να αναζητηθεί στην απροθυμία των μεγάλων εταιρειών να χάσουν την πελατεία από τα (κεντρικά) αεροδρόμια άλλων χωρών-μελών λόγω των απ'ευθείας συνδέσεων των με τους περιφερειακούς αερολιμένες.

Το ισχύον σύστημα τακτικών αεροπορικών συνδέσεων δεν φαίνεται το πλέον κατάλληλο να εξυπηρετήσει αυτή την νέα διαπεριφερειακή κινητικότητα.

Η κοινοτική δράση βασίστηκε στην οδηγία 83/416/ΕΟΚ της 25ης Ιουλίου 1983 σχετικά με την έγκριση τακτικών διαπεριφερειακών αεροπορικών γραμμών για την μεταφορά επιβατών, ταχυδρομίου και εμπορευμάτων μεταξύ κρατών-μελών. Με την οδηγία αυτή το Συμβούλιο καθόρισε την χωρητικότητα των αεροσκαφών στις 70 θέσεις, με μέγιστο βάρος 30 τόννων στην απογείωση και ελάχιστη διαδρομή 400 χιλιομέτρων. Προβλέπεται, επίσης, ότι η έγκριση εκμεταλλεύσεως μιας διαπεριφερειακής γραμμής δύναται ν'απορριφθεί εάν υπάρχει μια άμεση σύνδεση μεταξύ των ενδιαφερομένων αεροδρομίων ή μιας απ'ευθείας γραμμής μεταξύ γειτονιών αερολιμένων. Εφαρμόζεται ανάμεσα σε δύο αερολιμένες της Κοινότητας ανοικτούς στις τακτικές διεθνείς συγκοινωνίες, κατηγορίας 2 και 2, 2 και 3 ή 3 και 3. Η οδηγία δεν επιτρέπει σύνδεση μεταξύ αεροδρομίων κατηγορίας 2,3 και κατηγορίας 1.

Το γεγονός ότι αεροδρόμια σαν της Θεσσαλονίκης, του Μονάχου και του Luton ταξινομήθηκαν στην πρώτη κατηγορία, περιόρισε σημαντικά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Οι νέες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελούν μια προσπάθεια επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας : καταργούν την ελάχιστη διαδρομή των 400 χιλιομέτρων και εμμένουν στην δυνατότητα συνδέσεως

μεταξύ αεροδρομίων κατηγορίας 1 και κατηγορίας 2 και 3.

Στο ίδιο πνεύμα κινείται και η γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Οι προτεινόμενες οδηγίες εκρεμούν στους κόλπους του Συμβουλίου των Υπουργών των 12.

Μιλήσαμε για την Οδηγία που αναφέρεται στις διαπεριφερειακές συνδέσεις. Ποιες ήταν όμως οι επιπτώσεις της οδηγίας αυτής στην Κοινότητα; Θα πρέπει εδώ να υπενθυμίσουμε ότι, στις αερομεταφορές, μέχρι τότε, ίσχυε ο διμερισμός με βάση την αρχή της διπλής έγκρισης. Δηλαδή, μια πτήση εκτελείτο μόνο εφ'όσον και οι δυο ενδιαφερόμενες χώρες συμφωνούσαν.

Για παράδειγμα, παίρνουμε μια ιδεατή και, θεωρητικά, απλή συμφωνία μεταξύ Γαλλίας και Ιρλανδίας. Έχουν προηγηθεί συζητήσεις μεταξύ της AIR LINGUS (Ιρλανδική εταιρεία) και της AIR FRANCE, οι οποίες, στο τέλος, διατυπώνουν τις θέσεις τους στα Κράτη, στα οποία είναι εγκατεστημένες. Έτσι στην πράξη η AIR FRANCE "ζητά" κατά κάποιο τρόπο, από την Γαλλία να διαπραγματευθεί τα συμφέροντά της με την Ιρλανδία. Το ίδιο κάνει βέβαια και από την άλλη πλευρά η AIR LINGUS με την Ιρλανδία.

Δηλαδή, είναι τα κράτη εκείνα που διαπραγματεύονται τα συμφέροντα των εταιρειών τους. Αν η Ιρλανδία έκρινε ότι ορισμένοι όροι που προτεινόταν από την Γαλλία δεν ήταν συμφέροντες, μπορούσε να τους αρνηθεί.

Τώρα όμως η φιλοσοφία αλλάζει. Βέβαια, ο διμερισμός σαν βάση του όλου συστήματος παραμένει. Όμως τα δύο κράτη που διαπραγματεύονται παύουν πια, ν'αποφασίζουν με μοναδικό μέτρο τα συμφέροντά τους. Τώρα πλέον διαμορφώνεται ένα πλαίσιο κανόνων και ρυθμίσεων στο οποίο οι δυο πλευρές πρέπει να υπακούουν. Δηλαδή, αν στο παραπάνω παράδειγμα, η Γαλλία πρότεινε όρους οι οποίοι βρίσκονταν μέσα στο εγκεκριμένο πλαίσιο των κοινοτικών

κανόνων, η Ιρλανδία θα ήταν υποχρεωμένη να τους δεχθεί, άσχετα αν συμφωνούσε μαζί τους.

Ποια είναι όμως η ουσία της παραπάνω οδηγίας για τις διαπεριφερειακές αεροπορικές συνδέσεις ;

Απελευθερώνονται, (μένοντας έξω από κάθε έλεγχο προσφερόμενης χωρητικότητας) οι πτήσεις μεταξύ των κοινοτικών αεροδρομίων κατηγορίας 2 και 3, που εκτελούνται με αεροσκάφη μέχρι 70 θέσεων. Έτσι, αν θεωρήσουμε ότι δύο κράτη-μέλη π.χ. η Γαλλία και η Γερμανία έχουν προσδιορίσει την μεταξύ τους κατανομή των προσφερόμενων θέσεων (χωρητικότητα) στα 50%-50% τότε, με βάση την οδηγία, η σύνδεση Μασσαλίας-Βόννης με αεροσκάφη 70 θέσεων πραγματοποιείται ελεύθερα χωρίς να προσμετράται μέσα στα προσφερόμενα (50%-50%) όρια χωρητικότητας.

Η οδηγία αυτή, για τις διαπεριφερειακές συνδέσεις, αποτέλεσε ένα ιδιαίτερο προσεκτικό βήμα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας προς τα "κρύα νερά" του ελεύθερου ανταγωνισμού. Γι' αυτό οι εγκέφαλοι της ΕΟΚ ήταν πολύ "προσγειωμένοι".

Τα κράτη-μέλη συμφώνησαν, όχι πολύ πρόθυμα, σ' αυτή την Οδηγία. Ο λόγος δεν ήταν τόσο οι διατάξεις της (που δεν ήταν πολύ επαναστατικές) όσο ο φόβος των κρατών μπροστά στο άγνωστο που, μοιραία, θα ακολουθούσε.

Η Ελλάδα ήταν η τελευταία που έδωσε την συγκατάθεση της, ώστε να υιοθετηθεί η Οδηγία. Η νησιωτική φύση της χώρας μας και ο μεγάλος αριθμός των περιφερειακών νησιωτικών αεροδρομίων έκρυβαν πολλές παγίδες, ενώ ορισμένα ελληνικά νησιωτικά αεροδρόμια (Ρόδος, Κέρκυρα, Ηράκλειο) κρίθηκε ότι αποτελούσαν στόχο ξένων αεροπορικών εταιρειών με άμεσο αρνητικό αντίκτυπο για τα συμφέροντα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, του κρατικού αερομεταφορέα.

Τον Μάρτιο του 1983 ο τότε Έλληνας Υπουργός Μεταφορών

κ.Ν.Ακριτίδης κατόρθωσε να επιτύχει εξαίρεση των ελληνικών νησιωτικών αεροδρομίων από τις διατάξεις της οδηγίας μέχρι το 1993, με πιθανότητα επέκτασής της μέχρι το 1996. Παράλληλα, πέτυχε τον χαρακτηρισμό του αεροδρομίου της Θεσ/νίκης σαν κατηγορίας 1, με αποτέλεσμα το αεροδρόμιο αυτό να εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας.

Ετσι, στην ουσία, η χώρα μας εξαιρέθηκε από τις διατάξεις της Οδηγίας για την επελευθέρωση των κοινοτικών διαπεριφερειακών συνδέσεων. Σαν επίσημη δικαιολογία για την εξαίρεση της νησιωτικής Ελλάδας ήταν η μη ικανοποιητική κατάσταση της υποδομής των αεροδρομίων αυτών και η αδυναμία τους να εξυπηρετούν τις υψηλές απαιτήσεις των διεθνών πτήσεων. Πίσω όμως από το παραβάν, όλοι γνωρίζουν ότι επρόκειτο για πολιτική συμφωνία που πέτυχε η χώρα μας, βάσει της οποίας δινόταν η δυνατότητα στην Ολυμπιακή Αεροπορία ν'αντιληφθεί τα σημεία των καιρών και να διαμορφώσει μια πολιτική με στόχο την επιβίωση και την ανάπτυξή της στο νέο, υπό διαμόρφωση περιβάλλον.

Ήταν όμως οι διαπεριφερειακές αεροπορικές συνδέσεις και η απελευθέρωσή τους, ο μόνος και τελικός στόχος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ; Όχι βέβαια ! Σήμερα, έχοντας επίγνωση αυτών που ακολούθησαν, και τι μέτρα προτείνονται για το μέλλον, είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ότι η Οδηγία αυτή αποτέλεσε το "πιονιέρο" της ΕΟΚ, ώστε να ελεγχθούν και σφυγμομετρηθούν οι αρχικές αντιδράσεις των κρατών-μελών.

Η COMMISSION δεν έμεινε ικανοποιημένη από την ταχύτητα με την οποία πέτυχε τον πρώτο της στόχο, έστω και οριακό. Αντιλήφθηκε γρήγορα ότι όλο το πρόβλημα ξεκινούσε από το άρθρο 84.2 της Συνθήκης που απαιτούσε ομοφωνία για την λήψη απόφασης από τα Κράτη-μέλη. Οι κοινοτικοί εγκέφαλοι αναζήτησαν και βρήκαν τις λύσεις.

Για το άμεσο μέλλον άρχισαν να προωθούν την άποψη εφαρμογής των περί ανταγωνισμού άρθρων της Συνθήκης στον χώρο των αερομεταφορών. Παράλληλα άρχισε να ωριμάζει η ιδέα για ουσιαστικές αλλαγές στα άρθρα της Συνθήκης ώστε να προσαρμοστούν στις νέες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες και να ξεπεραστούν οι χρονοβόρες διαδικασίες.

Μέσα στις άμεσες επιδιώξεις ήταν η αντικατάσταση της όμοφωνίας (όπου αυτή προβλεπόταν), από μια μορφή πλειοψηφίας. Εκείνη ακριβώς την περίοδο η COMMISSION επανέρχεται απαιτητικά στις αερομεταφορές. Υποβάλλει μια αναλυτική έκθεση στους υπουργούς Μεταφορών της Κοινοτητας και τους αναλύει διεξοδικά την υφιστάμενη πραγματικότητα η οποία, κάθε άλλο παρά ικανοποιητική φαίνεται να είναι. Η μελέτη επικεντρώνει την προσοχή της στα απαράδεκτα υψηλά, ομολογουμένως, τείχνη προστατευτισμού, που βρίσκονται υψημένα. Υπογραμμίζοντας την ανάγκη εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων της Συνθήκης περί ανταγωνισμού, η COMMISSION απειλεί ανοικτά τις εταιρείες αερομεταφορών ότι θα τις παραπέμψει ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Τα πράγματα δείχνουν να είναι σοβαρά πια στην Κοινότητα. Είναι η περίοδος που η ΕΟΚ έχει πάρει συνολικά το μήνυμα εγκαθίδρυσης ενός υγιούς ανταγωνισμού σε όλους τους οικονομικούς τομείς της Κοινότητας. Από τους τομείς αυτούς, βέβαια, δεν ήταν δυνατόν να εξαιρεθούν οι μεταφορές. Ολοκληρώνεται η ονομαζόμενη "Λευκή Βίβλος" μ'ένα σύνολο στόχων και προτάσεων για ένα πιο φιλελεύθερο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου το τομέας των μεταφορών κατέχει σημαίνοντα ρόλο.

Παράλληλα, οι εργασίες για την επαναδιατύπωση της Συνθήκης της Ρώμης ολοκληρώνεται και η "Ένιαία Πράξη" της Κοινοτητας, που περιέχει πλέον, τα νέα, επαναδιατυπωμένα, άρθρα της Συνθήκης υιοθετείται το 1986. Το μόνο άρθρο της



Συνθήκης που αναφέρεται στις αερομεταφορές, το 84.2, εν απαιτεί πια ομοφωνία, αλλά ενισχυμένη πλειοψηφία.

Όλα αρχίζουν να κινούνται γρηγορότερα ! Έτσι, τον Δεκέμβριο του 1987, το πρώτο πακέτο των αερομεταφορών υιοθετείται από τα Κράτη-μέλη της Κοινότητας.

##### 5. ΠΡΩΤΟ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ ΓΙΑ ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το πρώτο πακέτο μέτρων για τις κοινοτικές αερομεταφορές υιοθετήθηκε στις 14 Δεκεμβρίου 1987, και αποτέλεσε το πρώτο ουσιαστικό βήμα της Κοινότητας για μία ρεαλιστική επαναξέταση του ευρωπαϊκού χώρου των αεροπορικών μεταφορών.

Εδώ όμως, θα πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι η Κοινότητα δεν δημιούργησε, δεν κατασκεύασε όρους και διατάξεις που να τους επιβάλλει στις αερομεταφορές. Κάθε άλλο. Εδώ η "αγορά" προηγήθηκε, απελευθερώνοντας τον χώρο DE FACTO! Οι νομικοί εγκέφαλοι της ΕΟΚ, απλά, ακολούθησαν τις επιταγές της αγοράς.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, τρία είναι τα ουσιαστικά σημεία στήριξης της νέας πολιτικής :

- 1. Η οδηγία 87/601 του Συμβουλίου για τα τιμολόγια των τακτικών αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ των κρατών-μελών.

- 2. Η απόφαση 87/602 του Συμβουλίου :

α. Για την κατανομή της προσφερόμενης χωρητικότητας μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στις τακτικές συνδέσεις μεταξύ κρατών-μελών, και

β. Για την είσοδο των αερομεταφορέων σε συνδέσεις μεταξύ των κρατών-μελών.

- 3. Ο κανονισμός του Συμβουλίου 3975/87 για την

θέσπιση διαδικασίας εφαρμογής των περί ανταγωνισμού διατάξεων της Συνθήκης.

### 5.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Πριν ασχοληθούμε αναλυτικότερα με τα βασικά σημεία του πακέτου, δίνουμε ορισμένους ορισμούς που θα είναι χρήσιμοι για την παραπέρα κατανόηση του κειμένου.

α. Μεταφορές τρίτης ελευθερίας είναι ο μεταφορέας που έχει το δικαίωμα να αποβιβάσει σ'ένα κράτος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο που έχει παραλάβει από το κράτος στο οποίο είναι εγγεγραμμένος.

β. Μεταφορέας τέταρτης ελευθερίας είναι ο μεταφορέας που έχει το δικαίωμα να επιβιβάσει από ένα κράτος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο για να τους αποβιβάσει στο κράτος στο οποίο είναι εγγεγραμμένος.

γ. Μεταφορέας πέμπτης ελευθερίας είναι ο μεταφορέας που έχει το δικαίωμα ν'αναλαμβάνει, σε εμπορική βάση, την μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ δύο κρατών άλλων από το κράτος στο οποίο είναι εγγεγραμμένος.

Στην περίπτωση π.χ. κατά την οποία η Ολυμπιακή Αεροπορία, επιβιβάσει επιβάτες από την Γερμανία με προορισμό την Γαλλία, εκτελεί την ονομαζόμενη πέμπτη ελευθερία.

δ. Χωρητικότητα είναι ο αριθμός των θέσεων που προσφέρονται στο κοινό σε μια τακτική αεροπορική σύνδεση, για μια καθορισμένη χρονική περίοδο. Έτσι π.χ. η Ολυμπιακή Αεροπορία στις συνδέσεις μεταξύ Αθήνας-Λονδίνου προσφέρει (χ) θέσεις το χρόνο. Όπως είναι φυσικό αυτό μεταφράζεται σε μια ορισμένη συχνότητα πτήσεων την εβδομάδα, με συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών.

ε. Μερίδιο χωρητικότητας είναι το μερίδιο των

αερομεταφορέων ενός κράτους, εκφρασμένο σαν ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας σε μια διμερή συμφωνία μ'ένα άλλο κράτος. Έτσι, αν σε μια διμερή σχέση Ελλάδας-Γαλλίας, έχει συμφωνηθεί 100.000 θέσεις και η Ο.Α. έχει τις 40.000 αυτό μεταφράζεται ότι η Ο.Α. έχει το 40% της συνολικής χωρητικότητας.

στ. Πολλαπλή ανάθεση σε βάση "ζεύγους-χωρών" είναι η ανάθεση από ένα κράτος σε δύο ή περισσότερους από τους αερομεταφορείς του, της εκτέλεσης τακτικών πτήσεων μεταξύ αυτού και ενός άλλου κράτους.

ζ. Πολλαπλή ανάθεση σε βάση "ζεύγους-πόλεων" είναι η ανάθεση από ένα κράτος σε δύο ή περισσότερους από τους αερομεταφορείς του, της εκτέλεσης τακτικής πτήσης μεταξύ ενός αεροδρομίου στο έδαφός του και ενός αεροδρομίου στο έδαφος του άλλου κράτους.

## 5.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

### ΣΤΟ (1ο) ΠΑΚΕΤΟ

Όπως είχαμε την ευκαιρία να υπογραμμίσουμε, βάση του αεροπορικού συστήματος ήταν ο διμερισμός. Ο διμερισμός αυτός εξακολουθεί να παραμένει ο κινητήριο μοχλός του όλου οικοδομήματος των κοινοτικών αερομεταφορέων.

Ωστόσο, σημαντικές αλλαγές επήλθαν στο όλο σύστημα.

Τώρα πια υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες στους οποίους θα πρέπει να υπακούουν τα κράτη-μέλη κατά την σύναψη των διμερών τους συμφωνιών. Το απόλυτο συμφέρον του κράτους παύει να είναι η πυξίδα του. Η απόλυτη ανεξαρτησία του περιορίζεται, καθώς παίζει το παιγνίδι με βάση συγκεκριμένους κανόνες και όχι όπως αυτό επιθυμεί.

Η οδηγία 87/601 καθορίζει τις λεπτομέρειες λειτουργίας του συστήματος, ως εξής :

1. Ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας, που επιθυμεί να εκτελέσει αεροπορική μεταφορά μεταξύ των δύο κρατών, και ο οποίος ανήκει στο ένα απ'αυτά τα δύο κράτη-μέλη, υποβάλλει και στα δύο κράτη-μέλη για έγκριση τα τιμολόγια, τα οποία επιθυμεί να προσφέρει (αρχή της διπλής έγκρισης).

2. Τα δύο κράτη-μέλη ελέγχουν κατά πόσο το προσφερόμενο τιμολόγιο αντιστοιχεί στο κόστος εκμετάλλευσης του αιτούντα αερομεταφορέα ενώ παράλληλα, εξαιτάζουν και άλλους παράγοντες όπως :

- Τις ανάγκες των καταναλωτών
- Την ανάγκη μιας ικανοποιητικής απόδοσης κεφαλαίου
- Την κατάσταση της αγοράς
- Το ύψος των τιμολογίων άλλων αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν την ίδια σύνδεση
- Την αποφυγή του DUMPING

3. Αν τριάντα (30) μέρες μετά την υποβολή της αίτησης, κανένα κράτος δεν έχει προβάλει αντίρρηση, τότε, το ύψος του τιμολογίου θεωρείται εγκεκριμένο.

4. Στην περίπτωση, όμως, που ένα από τα δύο κράτη, δεν εγκρίνει το προτεινόμενο τιμολόγιο, τότε :  
θα πρέπει εντός είκοσι-ενός (21) ημερών να ενημερωθεί το άλλο κράτος και να γνωστοποιηθούν οι λόγοι άρνησης. Αν το άλλο (2ο) κράτος διαφωνεί με την άποψη του 1ου κράτους, θα πρέπει να το δηλώσει σ'αυτό εντός επτά (7) ημερών από την στιγμή που έχει ειδοποιηθεί, και να ζητήσει διαβουλεύσεις. Αν και μετά τις διαβουλεύσεις η διαφωνία παραμένει, προβλέπεται διαδικασία διαιτησίας εμπρός σε τριμελή επιτροπή. Κάθε κράτος ορίζει από ένα εκπρόσωπο, ενώ ο τρίτος, που θα είναι ο Πρόεδρος της Επιτροπής, θα πρέπει να είναι κάτοικος κράτους-μέλους και αποδεκτός και από τις δύο πλευρές. Η όλη διαδικασία διαιτησίας διαρκεί περίπου 73 ημέρες η δε απόφαση εκδίδεται με πλειοψηφία. (Αν και οι

δύο πλευρές συμφωνούν, η διαιτησία μπορεί να γίνει μ'ένα μόνο πρόσωπο-διαιτητή).

Η νέα μορφή διαιτησίας είναι μια πρακτική που καθιστά το όλο σύστημα ευέλικτο, δεδομένου ότι, σε περίπτωση διαφωνίας για το προτεινόμενο ύψος τιμολογίου, αρκεί η επιθυμία του ενός κράτους για ν'αρχίσει η διαιτησία. Παλαιότερα χρειαζόταν συμφωνία και από τις δύο πλευρές για να αρχίσει η διαδικασία διαιτησίας, οπότε, όπως είναι φυσικό, το κράτος που διαφωνούσε για το προτεινόμενο τιμολόγιο δεν έδινε την συγκατάθεσή του για έναρξη της διαδικασίας διαιτησίας. Έτσι στην πράξη, το "αρνητικό" κράτος, δηλαδή το περιοριστικό και λιγότερο ανταγωνιστικό, επέβαλε τους όρους του στο άλλο κράτος.

Η καινοτομία, όμως, στις κοινοτικές αερομεταφορές ήταν η εισαγωγή στο τιμολογιακό σύστημα των ονομαζόμενων "ζωνών ευκαμψίας ή ζωνών ελαστικότητας".

"Ζώνη ελαστικότητας" είναι μια τιμολογιακή ζώνη μέσα στην οποία τα αεροπορικά τιμολόγια (που προσφέρονται υπό ορισμένες σαφείς όρους και προϋποθέσεις) εγκρίνονται αυτόματα από τα κράτη-μέλη. Τα όρια των ζωνών αυτών εκφράζονται σαν ποσοστά του τιμολογίου αναφοράς (NORMAL ECONOMY FARE). Το τιμολόγιο αναφοράς είναι το τιμολόγιο το οποίο προσδιορίζεται για τις υπό συζήτηση συνδέσεις.

Υπάρχουν δύο ζώνες :

- α. Μία "φτηνή ζώνη" που βρίσκεται μεταξύ 90% και 65% του τιμολογίου αναφοράς, και
- β. Μία "πολύ φτηνή ζώνη" που βρίσκεται μεταξύ 65% και 45% του τιμολογίου αναφοράς.

Ποιές είναι όμως οι προϋποθέσεις για να χαρακτηρίζεται ένα τιμολόγιο φτηνό ή πολύ φτηνό ; Εδώ θα πρέπει να σταθούμε για λίγο στην φιλοσοφία της αγοράς, όπου, ισχύει το δόγμα "όσο περισσότερους περιορισμούς έχει

ένα εισιτήριο, τόσο φτηνότερο είναι". Έτσι :

1. Η φτηνή ζώνη χαρακτηρίζεται από τις παρακάτω προϋποθέσεις :

- α. - Κυκλικό ταξίδι, δηλαδή ταξίδι μετ'επιστροφής.
- β. - Μέγιστη παραμονή 6 μηνών, και, είτε
- γ. - Ελάχιστη παραμονή που να περιέχει το βράδυ του Σαββάτου (κανόνας του Σαββάτου) ή 6 νύκτες, είτε
- δ. - Σε OFF-PEAK (εκτός αιχμής) περίοδο, προαγοράλάχιστον 14 ημερών, κλείσιμο όλου του ταξιδιού και αγορά του εισιτηρίου ταυτόχρονα. Τυχόν ακύρωση ή αλλαγή της ημερομηνίας κλεισίματος, επιτρέπεται μόνο πριν από την έναρξη του ταξιδιού και με επί πλέον πληρωμή, τουλάχιστον 20% της τιμής του εισιτηρίου.

2. Η πολύ φτηνή ζώνη χαρακτηρίζεται από τις εξής προϋποθέσεις :

- Είτε, από τις 1α., 1β., και 1γ. (ταυτόχρονα) και μία από τις παρακάτω προϋποθέσεις :
- α. Κράτηση θέσης για όλο το ταξίδι, έκδοση του εισιτηρίου και πληρωμή ταυτόχρονα. Ακύρωση ή αλλαγή ημερομηνίας επιτρέπεται πριν από την αρχική αναχώρηση και με μια ποινή 20% επί της τιμής του εισιτηρίου.
  - β. Υποχρεωτική προαγορά τουλάχιστον 14 ημέρες πριν από την ημερομηνία της πτήσης. Κράτηση θέσης για όλο το ταξίδι, έκδοση του εισιτηρίου και πληρωμή ταυτόχρονα. Ακύρωση ή αλλαγή ημερομηνίας επιτρέπεται μόνο μία από την αρχική αναχώρηση και με μια ποινή που ισοδυναμεί με το 20% της τιμής του εισιτηρίου.
  - γ. Αγορά του εισιτηρίου μια μέρα πριν την αναχώρηση. Η κράτηση θέσης γίνεται χωριστά για τα ταξίδια α-

ναχώρησης και της επιστροφής (και μόνο στην χώρα αναχώρησης), μια μέρα πριν τις αναχωρήσεις των αντίστοιχων ταξιδιών.

δ. Επιβάτες ηλικίας μεταξύ 25 και 60 ετών.

Αλλά και είτε, σε OFF-PEAK περίοδο, από τις προϋποθέσεις 1α., 1β. και με την 2α. και μία από τις παρακάτω :

ε. - Επιβάτες ηλικίας μεταξύ 25 και 60 ετών.

στ.- Πατέρας και/ή μητέρα με παιδιά μικρότερα των 25 ετών (MIN 3).

2. - 6 ή περισσότερα άτομα που ταξιδεύουν μαζί με ομαδικά (CROSS REFERENCED) εισιτήρια, ή

η. - Υποχρεωτική προαγωγή τουλάχιστον 28 ημέρες πριν από την ημερομηνία της πτήσης. Κράτηση θέσης για όλο το ταξίδι. Έκδοση εισιτηρίου και πληρωμή ταυτόχρονα. Ακύρωση ή αλλαγή ημερομηνίας επιτρέπεται μόνο :

- με επιβολή ποινής 20% πάνω από την τιμή του εισιτηρίου για αναβολή 28 ημέρες πριν από την αρχική αναχώρηση.

- με επιβολή ποινής 25% πάνω στην τιμή του εισιτηρίου για ειδοποίηση σε χρόνο μικρότερο από 28 ημέρες προ της αρχικής αναχώρησης.

Αναφέρθηκε, προηγουμένως, η έννοια της OFF PEAK περιόδου. Στα παραρτήματα της Οδηγίας του Συμβουλίου της ΕΟΚ για τα αεροπορικά τιμολόγια συμπεριλαμβάνεται ο ορισμός αυτής της περιόδου και συγκεκριμένα : όταν ένας αερομεταφορέας προτίθεται να χρησιμοποιήσει προϋποθέσεις που περιέχουν την "εκτός αιχμής" περίοδο, τότε ο καθορισμός της περιόδου αυτής συμφωνείται μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών-μελών πάνω σε πρόταση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα. Σε κάθε σύνδεση μεταξύ των δύο κρατών, όπου

η συνολική δραστηριότητα των αερομεταφορέων τους φθάνει ένα εβδομαδιαίο μέσο όρο των 18 πτήσεων με επιστροφή, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας θα μπορεί (σαν ελάχιστο) να εφαρμόζει τις προϋποθέσεις 1δ. και 2ε. μέχρι 2η. μέχρι το 50% των ημερήσιων πτήσεων του υπό τον όρο ότι οι πτήσεις αυτές θα αναχωρούν μεταξύ των ωρών 10.00 και 16.00 και 21.00 μέχρι 06.00 αντίστοιχα.

### 5.3 ΝΕΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

Ουσιαστική απελευθέρωση επέρχεται επίσης στο ζήτημα των "νέων δρόμων". Τι είναι, όμως, οι νέοι δρόμοι ;

Όπως αναφέραμε προηγουμένως, σε μια διμερή συμφωνία περιλαμβάνονται, υπό μορφή παραρτήματος, όλοι οι όροι γύρω από την δομή των τιμολογίων, των συχνοτήτων των πτήσεων, κ.τ.λ. Δηλαδή, τα δύο κράτη έπρεπε να συμφωνήσουν, μεταξύ άλλων, ποιες πόλεις του θα συνδέονται αεροπορικώς.

Με τις νέες ρυθμίσεις το ζήτημα αυτό της σύνδεσης των πόλεων απλουστεύεται. Έτσι, σε μια διακρατική συμφωνία, οι αερομεταφορείς των δύο κρατών μπορούν να εξυπηρετούν όποιες διεθνείς συνδέσεις πόλεων επιθυμούν με την προϋπόθεση ότι τα αεροδρόμια των πόλεων αυτών δεν είναι και τα δύο κεντρικά (δηλαδή κατηγορίας 1). Αυτό είναι μια σημαντική ευελιξία του συστήματος διότι πλέον οι εταιρείες επιλέγουν τις συνδέσεις χωρίς προηγουμένως να ζητούν την έγκριση των κρατών-μελών. Για παράδειγμα, σε μια διμερή συμφωνία μεταξύ Γερμανίας-Γαλλίας με κατανομή 60%-40%, η AIR FRANCE μπορεί να συνδέσει αυτόματα την Φρανκφούρτη (κατηγορίας 1) με την Μασσαλία (κατηγορίας 2 αεροδρόμιο). Βέβαια η συχνότητα των συνδέσεων και γενικά η προσφερόμενη χωρητικότητα της AIR FRANCE θα προσμετρηθεί στα 60% της γαλλικής πλευράς. Τονίζεται, εδώ, ότι το παραπάνω, δηλαδή



η προσμέτρηση της χωρητικότητας στο συνολικό 60%, δεν ισχύει, αν η πτήση της AIR FRANCE πραγματοποιείται με μικρά αεροσκάφη μέχρι 70 θέσεων.

Είναι πια φανερό ότι υπάρχει, πια, στην ΕΟΚ μια πλήρης απελευθέρωση στη χωρητικότητα για συνδέσεις μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων που εκτελούνται με μικρά αεροσκάφη μέχρι 70 θέσεων.

Υπογραμμίζεται ότι η χώρα μας έχει εξαιρέσει από αυτές τις ρυθμίσεις των "νέων δρόμων", τα νησιωτικά αεροδρόμια καθώς επίσης, και τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Στην ουσία, δηλαδή, η Ελλάδα έχει εξαιρέσει το σύνολο των διεθνών αεροδρομίων της.

#### 5.4 ΠΕΜΠΤΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

Είχαμε την ευκαιρία να δώσουμε τον ορισμό της πέμπτης ελευθερίας. Με απλές λέξεις 5η ελευθερία είναι η εκτέλεση μεταφοράς με όφελος π.χ. από την IBERIA μεταξύ Παρισίων και Φρανκφούρτης.

Από το πρώτο πακέτο γίνεται μια πρώτη - έστω και ελεγχόμενη - απελευθέρωση της δυνατότητας της πέμπτης ελευθερίας υπό προϋποθέσεις. Έτσι, ένας κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να εκτελεί πέμπτη ελευθερία σε σύνδεση που, ήδη, εξυπηρετείται από μεταφορείς 3ης και 4ης ελευθερίας, υπό τις εξής προϋποθέσεις :

- Η σύνδεση να έπεται ή να προηγείται μιας πτήσης από ή προς το κράτος στο οποίο ο μεταφορέας είναι εγγεγραμμένος.

- Τα εξυπηρετούμενα αεροδρόμια με την 5η ελευθερία δεν είναι και τα δύο κεντρικά (κατηγορίας 1) αεροδρόμια.

- Μόνο το 30% της ετήσιας χωρητικότητας του αερομεταφορέα στην εν λόγω σύνδεση, μπορεί να

χρησιμοποιηθεί για μεταφορά επιβατών 5ης ελευθερίας.

Για την πλήρη κατανόηση του πως εφαρμόζονται στην πράξη όλες αυτές οι προϋποθέσεις, θεωρούμε την περίπτωση όπου η IBERIA εκτελεί πτήση μεταξύ Μαδρίτης και Μασσαλίας. Στην συνέχεια, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις, η εταιρεία μπορεί να εκτελέσει πτήση 5ης ελευθερίας μεταξύ Μασσαλίας (κατηγορίας 2) και Φρανκφούρτης (κατηγορίας 1). Στην σύνδεση αυτή η Ισπανική εταιρεία θα επιτρέπεται να μεταφέρει ετησίως μέχρι το 30% των ετήσιων επιβατών της σύνδεσης Μαδρίτη-Μασσαλία. Βέβαια μια σημαντική απαραίτητη προϋπόθεση είναι ότι η σύνδεση Μασσαλίας-Φρανκφούρτη εξυπηρετείται, ήδη, από αερομεταφορείς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας της Γερμανίας και της Γαλλίας.

#### **6. ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (1ου) ΠΑΚΕΤΟΥ**

Οι περισσότερες από τις νομικές επιταγές που περιείχε το 1ο πακέτο μέτρων της ΕΟΚ ήταν, ήδη, μια τρέχουσα πρακτική στην αγορά. Το σύνολο των ρυθμίσεων που υιοθετήθηκαν δίνει, απλά, ένα νομικό περίβλημα σε ότι συνέβαινε στο, συντριπτικά μεγαλύτερο, τμήμα της αεροπορικής αγοράς.

Τι έγινε λοιπόν στην τριετία ισχύος αυτού του πακέτου; Απλά δόθηκε το σήμα ότι ο προστατευτισμός πεθαίνει και ότι οι λιγότερο ανταγωνιστικές εταιρείες θα έπρεπε ν'αλλάξουν τρόπο σκέψης, αν επιθυμούσαν ν'ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις ενός, ίσως όχι ανελέητου, τύπου Αμερικής, ανταγωνισμού αλλά οπωσδήποτε απαλλαγμένου στρεβλώσεων και παρεμβάσεων. Το μήνυμα ήταν σαφές όχι μόνο προς τους αερομεταφορείς αλλά και προς τα κράτη ιδιοκτήτες, που πολλές φορές με τις πολιτικές

επιλογές τους οδηγούν τους μεταφορείς τους σε οικονομικό μαρασμό.

Το 1988 υπήρξε ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό έτος για τις αερομεταφορές τόσο στον παγκόσμιο χώρο, όσο και στον ευρωπαϊκό. Αυτό άρχισε από τα προηγούμενα χρόνια και οφείλεται κύρια σε τρεις λόγους, σε τρεις παράγοντες :

- στην αύξηση του όγκου της κίνησης
- στην "ηρεμία" στις τιμές των καυσίμων
- στην αύξηση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας.

Αν και οι τρεις αυτές αιτίες αλληλοεξαρτιώνται, θεωρείται ότι η συνεχής αύξηση της κίνησης είναι η πιο σημαντική αιτία για τη σταθερή ανάπτυξη και πρόοδο της αεροπορικής βιομηχανίας.

Υπήρξε και υπάρχει μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση στις δραστηριότητες των αερομεταφορέων και οι κοινοτικές εταιρείες δεν την άφησαν ανεκμετάλλευτη.

Ειδικότερα, η επίδραση του πακέτου ήταν η ακόλουθη :

#### 1. Τιμολόγια.

Η οδηγία για την τιμολογιακή πολιτική της ΕΟΚ εισήγαγε δύο ζώνες ελαστικότητας σε σχέση με το κανονικό εισιτήριο Υ (NORMAL ECONOMY AIR FARE-Y). Είναι προφανές ότι οι ζώνες συνδέονταν άμεσα με την εξέλιξη του επιπέδου Υ.

Γενικά, οι σχέσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων εταιρειών και των Κρατών-Μελών, που συμμετείχαν στην συμφωνία, απλουστεύτηκαν.

## 2. Χωρητικότητα - πρόσβαση στην αγορά.

Σύμφωνα με στοιχεία των εταιρειών, αλλά και με βάση έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι νέες ρυθμίσεις γύρω από την χωρητικότητα και τις δυνατότητες πρόσβασης στην αγορά, δεν έφεραν εντυπωσιακές αλλαγές στο "STATUS QUO" της Κοινότητας.

Είναι προφανές ότι δεν έγινε "επανάσταση", που ορισμένοι φοβόντουσαν, όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας για τα μεμονωμένα κράτη-μέλη. Είναι, επίσης, ενθαρρυντικό ότι η αύξηση της χωρητικότητας δεν επηρέασε αρνητικά το συντελεστή πληρότητας. Το αντίθετο μάλιστα. Και αυτό το γεγονός αποδεικνύει την ωριμότητα των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι οποίοι απέφυγαν να "προσφέρουν" ανεξέλεγκτα, θέσεις στις ευρωπαϊκές αδειες, επιβαρύνοντας την κατάσταση των, ήδη, κορεσμένων ευρωπαϊκών θέσεων.

Υπάρχουν πολλά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ένα πλήθος νέων συνδέσεων άνοιξαν στην ΕΟΚ, σαν ένα άμεσο αποτέλεσμα των μέτρων απελευθέρωσης που υλοποιήθηκαν στην ΕΟΚ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

### ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΣ

#### 1. ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΚΕΤΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Μετά την πρώτη Δέσμη μέτρων και τα, οπωσδήποτε, ενθαρρυντικά αποτελέσματα για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, η COMMISSION προετοίμασε και υπέβαλε στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ ένα δεύτερο πακέτο μέτρων πολύ πιο φιλελεύθερων και ευέλικτων, από αυτά του πρώτου. Μέσα στο πλαίσιο το οποίο στοχεύεται, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα κληθούν να ανταγωνιστού σχεδόν χωρίς τις προστατευτικές δικλίδες, με στόχο την ανάπτυξή τους.

Παρόλο που κάποιος έλεγχος εξακολουθεί να υπάρχει στο σύστημα, η Ενιαία Αγορά του 1993 ήδη ανατέλει. Με αυτή την ευκαιρία τονίζουμε ότι ο πολιτικός ρεαλισμός μας αναγκάζει να προβλέψουμε δύσκολες ημέρες για την Ολυμπιακή Αεροπορία, σε περίπτωση που εξακολουθεί να λειτουργεί υπό τις παρούσες συνθήκες.

Όπως είπαμε προηγουμένως το δεύτερο πακέτο δεν είναι η τελική μορφή μιας κοινοτικής πολιτικής αερομεταφορών. Είναι όμως σίγουρα, το τελευταίο και σημαντικότερο βήμα πριν από αυτήν.

Όλα τα κράτη έχουν κατανοήσει αυτή την προοπτική και εργάζονται πυρετωδώς ώστε να μην αιφνιδιαστούν από τις ταχύτατες εξελίξεις.

Νέες Βάσεις τίθενται, πάνω στις οποίες θα στηριχθούν οι σχέσεις κράτους-αερομεταφορέα. Οι αερομεταφορείς αργά-αργά απελευθερώνονται από τον εναγκαλισμό του κράτους. Τα

ίδια τα κράτη δείχνουν να αντιλαμβάνονται ότι οι αερομεταφορείς τους θα πρέπει να λειτουργούν με εμπορικά κριτήρια, με στόχο το κέρδος.

Και ο κοινωνικός ρόλος των αερομεταφορέων ; Διότι δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας ότι, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, οι αερομεταφορείς είναι σε πολλές περιπτώσεις επιφορτισμένοι με κοινωνικές υποχρεώσεις. Τι θα συμβεί λοιπόν ; Ξεχνιέται ο κοινωνικός ρόλος των εταιρειών μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον ;

Οχι βέβαια ! Κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε απανάσταση που αν οι ΗΠΑ θα μπορούσαν να την δεχτούν, η Ευρώπη, με τελείως διαφορετική οικονομική, πολιτική και κοινωνική δομή, θα αντιδρούσε.

Απλώς, διευκρινίζεται πια στην πράξη η έννοια της "δημόσιας υπηρεσίας". Το κράτος δεν θα μπορεί πια να επιβάλλει τις απαιτήσεις του στον αερομεταφορέα. Η σχέση πλέον Κράτους-Εταιρείας θα οικοδομείται πάνω σε "συμβόλαιο" το οποίο θα καθορίζει με κάθε λεπτομέρεια, τις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις της κάθε πλευράς. Οι κρατικές ενισχύσεις θα καταργηθούν. Βέβαια, η κοινοτική Συνθήκη πάντοτε απαγόρευε τις κρατικές ενισχύσεις στα (άρθρα 92 και 93). Όμως τώρα πια καθίσταται σαφές ότι η Ενιαία Αγορά είναι αποφασισμένη να στηριχθεί σε υγιείς βάσεις του θεμιτού Ανταγωνισμού. Η COMMISSION αποδίδει ξεχωριστή σημασία σ'αυτή την απαγόρευση και οι παραβάσεις θα τιμωρούνται. Σε περίπτωση που το κράτος επιβάλλει στον αερομεταφορέα υποχρεώσεις τις οποίες ο τελευταίος (με αμιγώς εμπορικά κριτήρια) δεν θα δεχόταν να αναλάβει, τότε, θα πρέπει να "υπογράφεται" μεταξύ κράτους και εταιρείας συμβόλαιο όπου το κράτος θα "αποζημιώνει" την εταιρεία για τα ελλείματα που θα παρουσιάζει λόγω των υποχρεώσεων που της επιβλήθηκαν.

Αυτό σαν θεωρία ακούγεται όμορφα, όμως είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο στην πράξη, δεδομένου ότι προϋποθέτει μια "διαφάνεια" στις σχέσεις των ενδιαφερόμενων πλευρών.

Ενιαία πολιτική αερομεταφορών, λοιπόν, για το 1993.

Βέβαια μια πολιτική δεν είναι ποτέ αυτοσκοπός. Αντίθετα, οφείλει να αποτελεί την γέφυρα προς ένα άλλο στόχο, που είναι, στην περίπτωσή μας, η ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά του 2000.

Που στοχεύει, η πολιτική του 2000 ; Τι επιδιώκει ;

Καταρχήν η πολιτική αυτή θα πραγματοποιείται σε μια Ενιαία Ευρώπη απαλλαγμένη συνόρων. Τα 12 Κράτη-μέλη θα θεωρούνται μια ολότητα, μέσα στην οποία οι αερομεταφορείς θα ανταγωνίζονται με μόνο στόχο το κέρδος. Στην Ευρώπη αυτή δεν θα έχει θέση η μονοπωλιακή άποψη που ισχύει σήμερα δε πολλά κράτη για τον εθνικό του αερομεταφορέα.

Αντίθετα, θα χορηγείται άδεια λειτουργίας σε ένα υποψήφιο μεταφορέα υπό την προϋποθέση ότι αυτός θα πληροί τις προδιαγραφές που έχουν θεσπισθεί, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του κάθε κράτους της Κοινότητας.

Με απλά λόγια, μετά το 1993, η Ελλάδα θα πρέπει να θεσπίσει συγκεκριμένες προϋποθέσεις, τις οποίες θα πρέπει να πληρούν οι μεταφορείς που επιθυμούν την εγκατάσταση και λειτουργία τους στην ελληνική Επικράτεια. Προσοχή, αυτό δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πριν από το 1993 μια τέτοια προοπτική απαγορεύεται για την Ελλάδα. Κάθε άλλο, όμως η επιλογή αυτή ανήκει στη χώρα μας !

Αναφερθήκαμε πριν, στις γενικές επιδιώξεις του δεύτερου αεροπορικού πακέτου της ΕΟΚ. Το πακέτο αυτό δεν φέρνει κατι το νέο στην μέχρι σήμερα ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία. Στηρίζεται στις ίδιες αρχές. Απλά, αντιμετωπίζει τους ίδιους στόχους με σαφώς πιο φιλελεύθερη πολιτική. Έτσι, τα στοιχεία της αεροπορικής πολιτικής της

Κοινότητας ενόψει του 1993 είναι τα παρακάτω :

## 1.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το σύστημα της διπλής έγκρισης και των ζωνών θα βελτιωθεί. Ο στόχος της πολιτικής του 1993 θα είναι ένας μεγαλύτερος αυτοματισμός στο σύστημα με όσο το δυνατόν λιγότερες παρεμβάσεις. Η αρχή της "διπλής έγκρισης" μετά την παραπάνω ημερομηνία θα καταργηθεί. Στην θέση της θα υιοθετηθεί η αρχή της "διπλής άρνησης" που στην πράξη καθιστά τελείως ευέλικτο το σύστημα της έγκρισης τιμολογίων στην Κοινότητα.

Τι είναι όμως η "διπλή άρνηση" ;

Μέχρι σήμερα, σε μια διμερή συμφωνία, το προτεινόμενο τιμολόγιο εθεωρείτο ισχύον εφόσον το ενέκριναν και οι δύο πλευρές. Αντίθετα, με το προτεινόμενο καθεστώς, σε μια διμερή συμφωνία, το προτεινόμενο τιμολόγιο θα απορρίπτεται μόνον εφόσον το αρνούνται και οι δύο πλευρές.

Όταν, δηλαδή, το ένα κράτος εγκρίνει το προτεινόμενο τιμολόγιο, τότε θεωρείται ισχύον. Είναι προφανείς οι επιπτώσεις μιας τέτοιας προοπτικής, οι οποίες οδηγούν, ουσιαστικά, σε ένα πλήρως αυτοματοποιημένο καθεστώς τιμολογιακής πολιτικής στις κοινοτικές αερομεταφορές.

Διασαφηνίστηκε, πριν ότι η διπλή άρνηση (Double Disapproval) δεν προβλέπεται να καθιερωθεί στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες πριν από το 1993.

Μέχρι τότε όλα θα ρυθμίζονται όπως σήμερα, δηλαδή με βάση τη φιλοσοφία των ζωνών ελαστικότητας. Η μόνη διαφορά είναι ότι προβλέπεται μια περαιτέρω διεύρυνση των ζωνών και προς τις δύο πλευρές του "κανονικού τιμολογίου". Μέχρι τη στιγμή που ολοκληρώνεται το παρόν κείμενο δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη πρόταση στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων



των 12 Κρατών-Μελών. Εξ όσων, όμως, συζητούνται φαίνεται ότι οι ζώνες ελαστικότητας δεν θα είναι πια μόνο δύο αλλά περισσότερες, πιθανότατα τέσσερις. Ας προσπαθήσουμε στην συνέχεια να αναλύσουμε τη νέα φιλοσοφία που, μάλλον, θα επικρατήσει στην ΕΟΚ.

Αν ονομάσουμε  $Y$  την τιμή του εισιτηρίου αναφοράς, τότε οι ζώνες θα συμφωνηθούν γύρω από τα εξής όρια :

- α. - 95% έως 120% του  $Y$ : κρίνεται σαν ζώνη ακίνδυνη.
- β. - 65% έως 95% του  $Y$  : κρίνεται σαν όχι ιδιαίτερα επικίνδυνη.
- γ. - 65% έως 95% του  $Y$  : κρίνεται σαν όχι ιδιαίτερα επικίνδυνη.
- δ. - 0% έως 25% του  $Y$  : κρίνεται σαν πολύ επικίνδυνη περιοχή.

Η περίπτωση (δ) προτείνεται να διατηρήσει το καθεστώς της διπλής έγκρισης. Οι περιπτώσεις (β) και (γ) είναι βάση του συστήματος των ζωνών. Μέσα στα όρια των ζωνών αυτών τα τιμολόγια θα εγκρίνονται αυτόματα, εφ'όσον βέβαια πληρούνται οι προϋποθέσεις των ζωνών αυτών. Τέλος για την περίπτωση (α) υπάρχει η πιθανότητα να ισχύσει η αρχή της διπλής άρνησης. Αυτό, κατά τις εκτιμήσεις των κρατών δεν φαίνεται ότι θα προκαλέσει προβλήματα λόγω του γεγονότος ότι η περίπτωση αίτησης εταιρείας για υψηλότερα τιμολόγια, δεν κρίνεται, ιδιαίτερα επικίνδυνη. Πάντως, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, (καθεστώς ζωνών και καθεστώς διπλής άρνησης), ο αυτοματισμός στην τιμολογιακή πολιτική της ΕΟΚ στις αερομεταφορές επεκτείνεται και μένει ένα μικρό ποσοστό του τιμολογίου αναφοράς, όπου θα παραμένει η αρχή της διπλής έγκρισης.

Όλα όσα αναφέρθηκαν γύρω από την τιμολογιακή πολιτική στις αερομεταφορές της Κοινότητας είναι εκτιμήσεις με βάση τις εξελίξεις, αλλά και τις θέσεις των κρατών και των

εταιρειών στις διάφορες συνεδριάσεις, που συμμετέχουν.

### 1.3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Σε γενικές γραμμές η πολιτική της Κοινότητας και σε αυτούς του τομείς ακολουθεί τους άξονες που χάραξε το πρώτο πακέτο μέτρων της. Δεν είναι πολλά τα νέα "επαναστατικά" μέτρα που προτείνονται.

Τα σημαντικότερα σημεία όπου είναι δυνατόν να επικεντρωθεί το ενδιαφέρον είναι :

#### α. Σχέσεις κράτους-εταιρείας

Μέσα από τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχεύεται η ανάμιξη της Κοινοτητας στα εσωτερικά του Κράτους-μέλους, όσον αφορά τις σχέσεις του με τους αερομεταφορείς που επιθυμούν να εγκατασταθούν και να αποκτήσουν άδεια λειτουργίας σε αυτό.

Η πρόταση της COMMISSION προβλέπει συγκεκριμένα τα εξής :

Τα κράτη-μέλη χορηγούν άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα σε εταιρείες εγκαταστημένες σε αυτά, υπό την προϋπόθεση ότι οι εταιρείες αυτές πληρούν τις προβλεπόμενες αποκτήσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται τεχνικές οικονομικές προδιαγραφές. Οποιο κράτος δεν έχει καθορίσει τέτοιες προδιαγραφές, υποχρεούται να το πράξει, κοινοποιώντας το ταυτόχρονα, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Είναι προφανείς οι στόχοι αυτού του κειμένου. Σε περίπτωση που μια τέτοια πρόταση γίνεται αποδεκτή, τα κράτη παύουν να είναι ανεξέλεγκτα, όσον αφορά τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σε αερομεταφορείς, οι οποίοι υποβάλλουν

σχετική αίτηση.

Τα κράτη της ΕΟΚ αντέδρασαν σε μεγάλη πλειοψηφία στην παραπάνω προοπτική. Λίγα ήταν τα κράτη που θεώρησαν ρεαλιστική την κοινοτική αυτή προοπτική. Έτσι, η πρόταση δεν φαίνεται να υιοθετείται, πριν από το 1993. Σίγουρα, όμως, η πρόταση δίνει το "στίγμα" της πολιτικής που θα ανατείλλει στις αερομεταφορές μέσα σε μία Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά, όπου όλοι θα ανταγωνίζονται υπό ίσους όρους.

#### β. Πολλαπλή ανάθεση

Ο αριθμός των συνδέσεων στις οποίες υπάρχει η δυνατότητα πολλαπλής ανάθεσης αυξήθηκαν μετά την ισχύ των διατάξεων του 1ου πακέτου. Το 1987 υπήρχαν 22 τέτοιες συνδέσεις, το 1988 ανήλθε σε 27 ενώ το 1989 οι πτήσεις έφθασαν τις 33.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις προτάσεις, τις οποίες υπέβαλλε, πρότεινε μείωση των ορίων για την πολλαπλή ανάθεση, έτσι ώστε να συνιστούν μια προστατευτική δικλείδα ασφαλείας στην περίοδο που πρωτολειτουργεί η σύνδεση, και παράλληλα, να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα και σε άλλες εταιρείες να συμμετέχουν, όταν η σύνδεση "ωριμάσει" από άποψη κίνησης και επιβατών. Έτσι, ενώ μέχρι τώρα, το όριο ήταν 180.000 ετήσιοι επιβάτες, τώρα προτείνεται όριο μόνο 100.000 επιβάτες.

Η εκτίμηση της COMMISSION φαίνεται, σε πρώτη θεώρηση της, λογική και ρεαλιστική μέσα σε μια ανταγωνιστική αγορά την οποία οραματίζεται.

Όμως, δεν θα πρέπει να αγνοούνται ορισμένοι κίνδυνοι που ελλοχεύουν και οι οποίοι εξαρτώνται από την οπτική γωνία υπό την οποία αντιμετωπίζονται οι προδιαγραφόμενες εξελίξεις και δυνατότητες.

Ας εξετάσουμε μια περίπτωση, σύμφωνα με την οποία μια νέα σύνδεση πρωτολειτουργεί μεταξύ δύο πόλεων στην Γαλλία και Γερμανία, αντίστοιχα.

Όπως είναι φυσικό, οι εταιρείες οι οποίες πρωτολειτουργούν ανοίγοντας μια "γραμμή" πρέπει να προσφέρουν πολλά, ώστε να προσελκύσουν επιβατική κίνηση σε αυτές. Οι εταιρείες, λοιπόν, ρισκάρουν, αντιμετωπίζοντας πολλά προβλήματα, που πολλές φορές αποδεικνύονται αξεπέραστα.

Όμως με το πέρασμα του χρόνου τα προβλήματα ξεπερνιούνται και οι εταιρείες "πιονέροι" δημιουργούν μια αγορά επιπέδου και αρχίζουν να αποκομίζουν κέρδη από την εν λόγω νέα γραμμή.

Τι συμβαίνει λοιπόν, τότε ; Οι εταιρείες αυτές θα δουν ξαφνικά να προσέρχονται ελεύθερα και άλλοι, οι οποίοι θα αρχίσουν να απαιτούν μερίδιο από την πίττα, που με τόσο κόπο αυτές προετοίμασαν.

Ο υγιείς ανταγωνισμός είναι σωστός και θα πρέπει να αποτελεί την πυξίδα της όποιας πολιτικής. Όμως, η εφαρμογή, απόλυτα, ίσων διατάξεων σε αυτόνομες συνθήκες, καταλήγει σε ένα στρεβλό περιβάλλον αθέμιτου ανταγωνισμού!

#### γ. Πέμπτη Ελευθερία

Οι συνδέσεις όπου εκτελείται η 5η ελευθερία δεν αυξήθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης της απελευθέρωσης. Μια μικρή αύξηση παρατηρήθηκε μόνο για τους μικρούς αερομεταφορείς.

Στις νέες της προτάσεις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει επέκταση της δυνατότητας εκτέλεσης της πέμπτης ελευθερίας. Σύμφωνα με αυτές θα επιτρέπεται η εκτέλεση 5ης ελευθερίας μεταξύ κάθε κατηγορίας αεροδρομίων, δηλαδή

καταργείται ο περιορισμός των συνδέσεων μόνο αεροδρομίων κατηγορίας 1 και 2. Εκτός αυτού, προβλέπεται αύξηση του ορίου της χρησιμοποιούμενης ετήσιας χωρητικότητας της εταιρείας από 30% (που ισχύει μέχρι σήμερα) σε 50%.

#### δ. CABOTAGE

Όπως και στους άλλους τομείς μεταφορών έτσι και στις αερομεταφορές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά την ισχύ του CABOTAGE (δηλαδή της δυνατότητας εκτέλεσης εθνικής αερομεταφοράς σε ένα κράτος μέλος από μεταφορείς μη εγκαταστημένους σε αυτό στις αερομεταφορές της ΕΟΚ. Προτείνεται με απλά λόγια, η δυνατότητα εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ π.χ. Αθήνας-Θεσσαλονίκης από ξένη εταιρεία, π.χ. την AIR FRANCE.

#### ε. Κατανομή Χωρητικότητας

Η κατανομή χωρητικότητας προτείνεται να φθάσει στα όρια του 75%-25% από το 60%-40% που ισχύει σήμερα. Το όριο αυτό, μετά το 1993 θα πάψει να ισχύει περιοριστικά και, έτσι, μια εταιρεία θα μπορεί σε μια ακραία βέβαια, περίπτωση, να κατέχει το 100% της προσφερόμενης χωρητικότητας.

#### 2. Προοπτικές - Συμπεράσματα

Είχαμε την ευκαιρία να εξετάσουμε ορισμένα από τα σημεία, πάνω στα οποία θα στηριχθεί η φιλελεύθερη πολιτική του 1993 στις κοινοτικές αερομεταφορές. Βέβαια, ορισμένες από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίνονται σαν ρηξικέλευθες για το σημερινό περιβάλλον που είναι "ανώριμο" ακόμα και

να αποδεχθεί διατάξεις σαν το CABOTAGE για παράδειγμα. Τα κράτη παρακολουθούν τις εξελίξεις και συμμετέχουν σε συζητήσεις, υπογραμμίζοντας, όμως σε κάθε ευκαιρία ότι ο πολιτικός και οι κοινωνικοοικονομικός ρεαλισμός απαιτεί σύνεση και υπομονή.

Ετσι, η δυνατότητα της διπλής άρνησης, η σαφής σχέση Κράτους-Μεταφορέα με βάση τεχνοοικονομικά κριτήρια, η πλήρης απελευθέρωση της 5ης Ελευθερίας, το CABOTAGE, παραμένουν στόχοι, που, όμως τοποθετούνται για μετά το 1993.

Όμως, το 1993 δεν είναι μακριά. Αυτό το διάστημα θα πρέπει να λειτουργήσει σαν ένας προθάλαμος προετοιμασίας, όπου όλοι, (κράτος, εταιρείες, καταναλωτές), θα κληθούν να παίξουν το παιχνίδι της ελεύθερης αγοράς σεβόμενοι τις επιταγές, τους κανόνες και τους τύπους του υγιούς ανταγωνισμού.

Όλα κινούνται με μια μεγάλη ταχύτητα, την οποία η Ελλάδα και η Ολυμπιακή Εταιρεία οφείλουν να παρακολουθήσουν, ώστε να μην μείνουν πίσω από τις προκλήσεις του 1993 και του 2000.

### **3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Πριν ασχοληθούμε αναλυτικότερα με το σύστημα εναέριας κυκλοφορίας και τα προβλήματά του, κρίνουμε απαραίτητο να προτάξουμε ορισμένες σκέψεις αλλά και θέσεις γενικά αποδεκτές πάνω στο ζήτημα της ασφάλειας των πτήσεων, υπογραμμίζοντας ότι η ασφάλεια των πτήσεων είναι η βάση του τομέα της αεροπορικής πολιτικής. Η Ασφάλεια στις αερομεταφορές δεν μπορεί και δεν πρέπει να θεωρηθεί σαν κάτι το ξεχωριστό, σαν μια ανεξήγητη παραμετρος του

ζητήματος "αερομεταφορέας". Καθε άλλο μάλιστα. Η ασφάλεια αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο και διαδραματίζει τον κεντρικό ρόλο σαν σημείο εστίασης για μια ολοκληρωμένη αεροπορική πολιτική.

Θα μπορούσε κάποιος, ομολογουμένως, κάπως απλοποιημένα, να ισχυρισθεί ότι η ασφάλεια των πτήσεων εξαρτάται ουσιαστικά από τους εξής παράγοντες :

- Τον ανθρώπινο παράγοντα.
- Τον τεχνικό σχεδιασμό, την εξέλιξη και την συντήρηση των αεροσκαφών.
- Τη διενέργεια των πτήσεων.
- Τον Ε.Ε.Κ. (Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας) και την υποδομή των αεροδρομίων.
- Τις μετεωρολογικές συνθήκες.
- Το κανονιστικό πλαίσιο.
- Την οργανωτική αποτελεσματικότητα.

Μπορούμε ενδεικτικά να σκιαγραφήσουμε τις παραμέτρους που επηρεάζουν την ασφάλεια των πτήσεων.

Από τα προαναφερθέντα καθίσταται σαφές ότι η ασφάλεια δεν εξαρτάται μόνο από ένα παράγοντα. Εν πάσει περίπτωση, χαρακτηριστικό της φύσης των αερομεταφορέων είναι η μεγάλη αλληλεξάρτηση μεταξύ διαφόρων παραγόντων η οποία υπερβαίνει κάθε εθνικό σύνορο, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα του τομέα. Ούτε, βέβαια, η ασφάλεια είναι δυνατόν να στηρίζεται σε νομικές μόνο ρυθμίσεις και απαγορευτικές διατάξεις. Οι υπάρχοντες κανόνες πρέπει να συμπληρώνονται από την επικοινωνία, τη συνεργασία, το συντονισμό.

Το ζήτημα απασχολεί όλους. Τα κράτη, τους οργανισμούς, τις Εταιρείες, τους χρήστες. Το ουσιαστικό είναι ότι όλα καταλήγουν σε ένα δίδαγμα : "Μία πολιτική εναέριας ασφάλειας είναι αποτελεσματικής μόνο όταν έχει προληπτικό χαρακτήρα".

Στην ΕΟΚ η εναέρια ασφάλεια αποτελεί, σίγουρα μια βασική προτεραιότητα. Θεωρούμενη σαν ουσιαστική παράμετρος της κοινοτικής αεροπορικής πολιτικής. Όμως, τουλάχιστον επί του παρόντος, επιχειρείται μια προσεκτική και σταδιακή προσέγγιση του ζητήματος δεδομένου ότι τα κοινοτικά κράτη προτιμούν να αφήνουν τις πρωτοβουλίες στους εξειδικευμένους οργανισμούς (EUROCONTROL, κ.λ.π.).

Στην συνέχεια επιχειρείται μια αναλυτική προσέγγιση των προβλημάτων της λειτουργικής ικανότητας του συστήματος της εναέριας κυκλοφορίας.

Όπως είναι φυσικό, κάθε πολιτική επιλογή έχει τα αποτελέσματά της και, ορισμένες φορές, κάποιες αρνητικές συνέπειες οι οποίες, αν δεν αντιμετωπισθούν άμεσα και με δραστικά μέσα, είναι δυνατόν να προξενήσουν μεγάλα προβλήματα. Εν προκειμένω το σύστημα εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη προκαλεί αυξημένες ανησυχίες δεδομένου ότι η ζήτηση κυκλοφορίας, σε πολλές περιπτώσεις, ξεπερνά την υπάρχουσα λειτουργική ικανότητα στα αεροδρόμια και, όχι σπάνια, στον εναέριο χώρο.

Αυτό όμως, δεν πρέπει να θεωρείται έκπληξη. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας είχαν ειδοποιηθεί από την COMMISSION, με σχετική έκθεση μελέτης της τελευταίας από το 1983, γύρω από την ύπαρξη σημείων συμφόρησης πάνω από τους ευρωπαϊκούς αιθέρες. Παρόλα αυτά όμως, δεν πέρασε κανένα μέτρο ουσιαστικό για την αντιμετώπιση του προβλήματος το οποίο οξύνθηκε ακόμη περισσότερο τα τελευταία χρόνια μετά από τα πρώτα μέτρα της απελευθέρωσης των κοινοτικών αερομεταφορών.

Οι προοπτικές γίνονται ακόμη χειρότερες μπροστά στο ορόσημο του 1992 και στη μεγαλύτερη απελευθέρωση, που προβλέπεται. Η κατάσταση απειλεί, ήδη, των περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας της αεροπορικής μεταφοράς και του



τουρισμού, με προφανείς αρνητικές συνέπειες για την ιδέα της "Ενωμένης Ευρώπης των Πολιτών".

Τα Ευρωπαϊκά κράτη οφείλουν να κατανοήσουν την αναγκαιότητα ανάληψης άμεσης και συντονισμένης δράσης. Και τούτο διότι, οι επενδύσεις που απαιτούνται για την αντιμετώπιση της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης στους τομείς ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, δεν πρόκειται να αποδώσουν, παρά μόνο μετά από την πάροδο ορισμένων ετών.

Το θέμα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας είναι εξαιρετικά πολύπλοκο, όχι μόνο από τη φύση του, αλλά και από το γεγονός ότι τα κράτη, για ευνόητους λόγους, είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας επιδιώκοντας τη διατήρηση της αποκλειστικής ευθύνης για τον εθνικό εναέριο χώρο τους.

Παρόλο, όμως, που η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διάθεση των υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας αποτελούν εθνική ευθύνη, οι λειτουργικές ικανότητες κάθε μεμονωμένου "κρατικού" συστήματος επηρεάζουν τα γειτονικά συστήματα και, προφανώς, τη συνολική λειτουργικότητα της περιοχής.

Υπάρχει, λοιπόν, θέμα συμμόρφωσης των ευρωπαϊκών αιθέρων. Προτείνονται όμως λύσεις και αν και, είναι αυτές ρεαλιστικές ;

Από που ξεκινά το πρόβλημα ; Δύο είναι κατά την άποψη των αρμοδίων τα σημεία, όπου επικεντρώνεται το πρόβλημα :

1. Στη μεγαλύτερη του αναμενόμενου, αύξηση στις πτήσεις των αεροσκαφών από το 1984 και,

2. Στη βραδύτερη, σε σχέση με την επιβαλλόμενη, επέκταση της λειτουργικής ικανότητας των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Το δυσάρεστο είναι ότι σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, τα παραπάνω προβλήματα θα ενταθούν και υπάρχει έντονη

ανησυχία ότι το σύστημα ελέγχου θα περιέλθει σύντομα σε αδυναμία αντιμετώπισης της διογκούμενης ζήτησης και ότι θα παρουσιάσει σημεία κατάρρευσης. Η αδυναμία της λειτουργικής ικανότητας του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας να ανταποκριθεί στις ανάγκες της αεροπορικής ζήτησης, δεν είναι θεωρητική αναφορά αλλά αντίθετα, εκδηλώνεται κύρια μέσα από μια σειρά φαινομένων :

1. Ένας αυξανόμενος αριθμός πτήσεων αναχωρούν με καθυστέρηση και ο μέσος όρος καθυστέρησης αυξάνεται. Αυτό έχει σαν συνέπεια οι επιβάτες να σπαταλούν σημαντικό χρόνο αναμένοντας την αναχώρηση καθυστερημένων πτήσεων και να χάνουν τις πτήσεις ανταπόκρισης με αποτέλεσμα να ζημιώνεται η γενικότερη εικόνα ακρίβειας στην παροχή υπηρεσιών των αεροπορικών εταιρειών.

2. Τα αεροσκάφη υποχρεούνται να χρησιμοποιούν αντιοικονομικά επίπεδα πτήσεων ή, ακόμη, μακρύτερες εναλλακτικές πορείες, σπαταλώντας έτσι χρόνο και καύσιμα σε αναμονή προσγείωσης, λόγω υπερβολικής συμφόρησης που παρουσιάζεται στον εναέριο χώρο.

3. Δεν είναι δυνατόν να δημιουργηθούν νέες διαδρομές λόγω της έλλειψης λειτουργικής ικανότητας στα μεγαλύτερα αεροδρόμια.

4. Οι συνθήκες εργασίας και το ηθικό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας μαρτυρούν μια σαφή υποβάθμιση.

Στα παραπάνω να προστεθούν και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που αναφέρουν αυξημένο αριθμό "παραλίγο ατυχημάτων", δημιουργώντας στους καταναλωτές την εντύπωση ότι η ασφάλεια του εναέριου χώρου κινδυνεύει. Θα πρέπει, όμως, εδώ να υπογραμμισθεί ότι η ασφάλεια των πτήσεων δεν διατρέχει σοβαρό κίνδυνο από τον όγκο της συγκοινωνίας που εξυπηρετείται από τον έλεγχο, εναέριου χώρου, αν κρίνουμε από την ελάττωση "παραλίγο ατυχημάτων", που αναφέρονται

από πιλότους και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

5. Πολλά στοιχεία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας έχουν σημασία για την ικανότητα αντιμετώπισης της κίνησης αεροσκαφών και επιβατών. Τα σημαντικότερα είναι :

- Ο έλεγχος των αεροσκαφών "καθ'οδόν" μεταξύ αεροδρομίων.
- Ο έλεγχος των αεροσκαφών στους χώρους στάθμευσης και προσέγγισης των αεροδρομίων.
- Το σχέδιο και ο εξοπλισμός των διαδρόμων.
- Ο αριθμός θέσεων στάθμευσης.
- Η κλίμακα και η διάταξη των κτιρίων των αεροσταθμών.

6. Οι κύριοι παράγοντες που οδήγησαν στο πρόβλημα της συμφόρησης και στις καθυστερήσεις στο σύστημα εναέριας κυκλοφορίας είναι :

- Οι ανακρίβειες στην πρόβλεψη της αύξησης των κινήσεων των αεροσκαφών.
- Η έλλειψη πραγματικά διαθέσιμου εναέριου χώρου και τεχνικής λειτουργικής ικανότητας στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- Το γεγονός ότι οι διαδικασίες σχεδιασμού και συντονισμού για την εκμετάλλευση της διαθέσιμης λειτουργικής ικανότητας δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τις μεταβολές στο χρόνο των προγραμμάτων πτήσης.
- Η κίνηση στα όρια του κορεσμού σε ορισμένα μεγάλα αεροδρόμια και σε εκείνα τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως για πτήσεις κατά τις διακοπές ορισμένες αεροπορικές εταιρείες προγραμματίζουν την κίνηση των αεροσκαφών τους αφήνοντας ελάχιστο χρόνο ανάπαυλας.

#### 4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Ένα κύριο χαρακτηριστικό των τρέχοντων προβλημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας είναι η πολυπλοκότητα ενός μεγάλου τμήματος του εναέριου χώρου, που υποδιαιρείται σε πολλούς υποτομείς με ξεχωριστή αρμοδιότητα και δικαιοδοσία ο καθένας.

Σε γενικές γραμμές, υπάρχει έλλειψη σύγχρονου εξοπλισμού, έλλειψη συμβατότητας μεταξύ των συστημάτων που βρίσκονται εγκατεστημένα στα διάφορα κρατη-μέλη, ενώ υπάρχει άμεση ανάγκη για περισσότερους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Τέτοιας μορφής προβλήματα υπάρχουν σε όλες τις περιοχές της υδρογείου όπως στις ΗΠΑ, στον Καναδά, στην Σοβιετική Ένωση. Όμως στις περιοχές αυτές τα πράγματα είναι διαφορετικά. Οι χώρες αυτές παρουσιάζουν το πλεονέκτημα έναντι της Ευρώπης ότι έχουν ενιαίες εκτελεστικές αρχές με δικαιοδοσία επιτήρησης του συνόλου των απαιτήσεων και δυνατότητα προγραμματισμού και κατανομής των χώρων προς όφελος του συστήματος στο σύνολό του.

Τονίσαμε στις προηγούμενες σελίδες ότι στην Ευρώπη υπάρχουν πολλά "εθνικά" συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Τα συστήματα αυτά είναι αλληλοεξαρτώμενα σε μεγάλο βαθμό. Οπότε, είναι λογικό ότι το ασθενέστερο τμήμα του συνόλου προκαλεί αρνητικούς αντίκτυπους σε όλο το σύστημα. Τι σημαίνει αυτό ; Αν ο στόχος είναι η βελτίωση του συστήματος στο σύνολό του, τότε η διαθέσιμοι πόροι θα πρέπει να διοχετευθούν προς τα ασθενέστερα σημεία του.

Πως, όμως, εξετάζεται στην Ευρώπη η προοπτική βελτίωσης της αποδοτικότητας του τομέα ;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκανε πρόσφατα, στις αρχές του 1989, μια προσπάθεια να αποκτήσει αρμοδιότητες ώστε να

"υποχρεώσει" τα κράτη-μέλη της ΕΟΚ να ακολουθούν τις νομικές επιταγές των κοινοτικών ρυθμίσεων. Τα κράτη-μέλη της ΕΟΚ, στην εντυπωσιακή πλειοψηφία τους αρνήθηκαν μια προοπτική αποκλειστικής κοινοτικής αρμοδιότητας πάνω στους 12 εθνικούς χώρους, προτιμώντας να στηρίξουνε την λειτουργία του συστήματος σε συστάσεις των αρμοδίων εξειδικευμένων οργανισμών (EUROCONTROL, κ.λ.π.), που στερούνται όμως ουσιαστικής νομικής δέσμευσης.

Παρόλα αυτά, το πρώτο βήμα έγινε. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα έδειξε καθαρά τις προθέσεις της τονίζοντας ότι θα πρέπει να υπάρχει ένας ενιαίος φορέας ο οποίος θα θεσπίζει τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις, που θα ισχύουν δεσμευτικά για το σύνολο των κρατών-μελών της ΕΟΚ. Σ'αυτή την φάση των εξελίξεων, η Κοινότητα απέτυχε να αποκτήσει ουσιαστικές αρμοδιότητες, όμως, ο έλεγχος του Ευρωπαϊκού Εναέριου χώρου σε ενιαία βάση δεν βρίσκεται πολύ μακριά.

Τα κράτη-μέλη της ΕΟΚ έχουν αντιληφθεί τα μηνύματα των καιρών, και, ήδη, διαμορφώνουν την στάση τους πάνω σ'αυτήν την προοπτική εξέλιξης, ενώ οι προϋποθέσεις της Ελλάδας πάνω στην ανάγκη εκσυγχρονισμού του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας μένουν ακόμα στα χαρτιά υπό την μορφή μεγάλων προγραμμάτων. Τονίζεται εδώ ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (αρμόδια για τέτοια ζητήματα) έχει προετοιμάσει πλάνο δράσης, όπου προβλέπεται η προμήθεια και εγκατάσταση ραντάρ και λοιπών αυτοματισμών αξίας περίπου 12 δισ δραχμών σε τιμές του 1987.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

### ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

#### 1. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ

Ο ρόλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι τρισδιάστατος: εθνικός, κοινωνικός, εμπορικός. Με άλλα λόγια η εταιρεία λειτουργεί σήμερα με κριτήρια εθνικά, εμπορικά και κοινωνικά. Το περίπλοκο των παραπάνω κριτηρίων όμως, δεν δημιουργεί τόσο πρόβλημα όσο η ασάφεια που υπάρχει γύρω από τις επιλογές του κράτους για την προτεραιότητα μεταξύ των στόχων αυτών.

Για να λειτουργήσει η εταιρεία ανταποκρινόμενη στους παραπάνω στόχους οφείλει σαν πρώτη προτεραιότητα να "αποκεντρωθεί" και να απελευθερωθεί από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του κράτους, χωρίς αυτό να μεταφράζεται, κατ'ανάγκη, σαν ιδιωτικοποίησή της. Η Ολυμπιακή είναι δυνατόν ν'αναπτυχθεί παραμένοντας κρατική. Θα πρέπει όμως να της δωθεί η δυνατότητα να διαμορφώσει μια πολιτική την οποία θα προτείνει στο κράτος. Η πολιτική αυτή θα πρέπει να περιέχει όλες τις απαραίτητες παραμέτρους που οφείλουν να εξετάζονται από την εταιρεία, η οποία στοχεύει στο κέρδος και γενικότερα στο εμπορικό όφελος. Θα πρέπει, δηλαδή, να γίνει αναβάθμιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η εξυγίανσή της όμως πρέπει να ξεκινήσει από αυτήν, να προταθεί από αυτήν.

Ποιο είναι όμως το ιστορικό της Ολυμπιακής ; Τι ακριβώς συμβαίνει σ'αυτήν ;

Η Ολυμπιακή Αεροπορία σαν οικονομική μονάδα, από την δημοσιοποίησή της το 1975 μέχρι το 1981 ιδιαίτερα,

αντιμετώπισε κρίσημα προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά προήλθαν, κυρίως, από την έλλειψη ορθολογικού προγραμματισμού, τόσο στον επενδυτικό τομέα, όσο και στους τομείς της εμπορικής πολιτικής και οργάνωσης.

Αποτέλεσμα των αδυναμιών αυτών υπήρξε η ανεπαρκής αξιοποίηση των δυνατοτήτων της εταιρείας και του γεωγραφικού πλεονεκτήματος της Ελλάδος σαν "θύρα" της Ευρώπης προς Ασία, Αφρική και Αυστραλία.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, από την λειτουργία της, σαν δημόσια επιχείρηση, από το 1975 μέχρι σήμερα, πέρασε από δύο διακεκριμένες φάσεις, αναφορικά με τους στρατηγικούς της στόχους, αν μπορούσαν να χαρακτηριστούν έτσι οι επιλογές της εκείνης της περιόδου.

α. Στην περίοδο μέχρι το 1981, όπου λειτούργησε με ενισχυμένο στόλο και χωρίς έντονο ανταγωνισμό, περίπου στο ίδιο πλαίσιο όπως στο παρελθόν πριν από τη δημοσιοποίησή της, χωρίς την απόδοση ανάλογης σημασίας στον κοινωνικό της ρόλο και χαρακτήρα.

β. Στην περίοδο από το 1981 μέχρι τα τελευταία χρόνια, όπου δόθηκε έμφαση στον κοινωνικό της ρόλο, ενώ ταυτόχρονα, με την δημιουργία 30 επιπλέον περιφερειακών συνδέσεων, χρησιμοποιήθηκε στο εσωτερικό ένας βασικός μοχλός της περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά και τόνωσης της συνεχούς εθνικής παρουσίας σε ευαίσθητες γεωγραφικής περιοχές της χώρας. Σαφώς οι επιλογές αυτές, οι οποίες υπήρξαν αποτέλεσμα της επιλεγείσας εθνικής πολιτικής, είχαν άμεσες επιπτώσεις πάνω στην απόδοση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην περίοδο αυτή, το εσωτερικό δίκτυο της εταιρείας συμμετείχε κατά 25% στο σύνολο των εσόδων της ενώ προκαλούσε το 75% του ελλείμματος της εταιρείας.

Όλα αυτά ίσχυαν μέχρι σήμερα. Τώρα τα πράγματα είναι

πολύ διαφορετικά. Το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται η εταιρεία (οικονομικό και νομικό) είναι τελείως διαφορετικό απ'αυτά των δεκαετιών του 1970 και του 1980. Το μονοπωλιακό καθεστώς στο εσωτερικό και το ελεγχόμενο, ολιγοπωλιακό καθεστώς της διεθνούς αγοράς φθάνουν στην δύση τους. Ο άνεμος της απελευθέρωσης "σαρώνει" τα διεθνή οικονομικά συστήματα. Ωστόσο, όσον αφορά την Ολυμπιακή, και έλεγχος της αγοράς θα εξακολουθήσει να υφίσταται, και οι κοινωνικές ρυθμίσεις θα παραμένουν όπου οι πολιτικές επιλογές το επιδιώκουν και το θεωρούν απαραίτητο.

Όμως, ο προστατευτισμός πεθαίνει, και όχι μόν στον χώρο των αερομεταφορών. Οι αερομεταφορές είναι, απλά, μια παράμετρος του όλου, ταχύτατα μεταβαλλόμενου, παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Στον χώρο της ΕΟΚ οι ρυθμίσεις που ισχύουν οδηγούν στην εγκαθίδρυση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος όπου μόνο οι ικανοί θα επιβιώσουν και θ'αναπτυχθούν. Η Ολυμπιακή Αεροπορία επιβάλλεται ν'αντιληφθεί ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις στις αερομεταφορές είναι η μικρή χιονόμπαλα που θα καταλήξει σε χιονοστιβάδα αν δεν αντιμετωπισθεί προσεκτικά, ρεαλιστικά αλλά κυρίως έγκαιρα.

Ο προστατευτισμός ανήκει στο παρελθόν. Όλα, αργά μα σταθερά, αρχίζουν ν'ακολουθούν τις επιταγές της αγοράς. Τι θα κάνει η Ολυμπιακή Αεροπορία ;

Θα πρέπει ν'ασχοληθεί μόνο με τις διεθνείς συνδέσεις, αφήνοντας τις εσωτερικές γραμμές σ'άλλες θυγατρικές εταιρείες π.χ. στην Ολυμπιακή Αεροπλοία ; Μήπως η ίδρυση εταιρείας CHARTERS θα πρέπει να βρίσκεται μέσα στις προτεραιότητες της Ολυμπιακής ; Πως θ'ανταποκριθεί η εταιρεία στην πρόκληση του 2000 ; Προς ποιά κατεύθυνση προμήθειας αεροπλάνων θα πρέπει να κινηθεί ; Θα προτιμήσει τα μικρά αεροσκάφη μέχρι 100 θέσεων, που και ευκίνητα



είναι και οικονομικά με ένα συντελεστή πληρότητας περί τα 60% ; Ή μήπως θα πρέπει να επιμείνει στα μεγάλα αεροσκάφη, και γιατί ;

Όλα αυτά και πολλά άλλα ερωτηματικά θα πρέπει ν'απασχολούν τον εθνικό αερομεταφορέα. Υπάρχει, λοιπόν, ανάγκη επαναξέτασης του τρόπου λειτουργίας της Ολυμπιακής υπό το πρίσμα των προβλεπόμενων διεθνών εξελίξεων. Σε μια ανοικτή ευρωπαϊκή αγορά ο εθνικός αερομεταφορέας οφείλει να κάνει τις όποιες επιλογές του, όσον αφορά την πολιτική που θ'ακολουθήσει. Αλλά πολιτική σημαίνει τόσο επιλογή στόχων όσο και στρατηγικής. Θα έχει δε πιθανότητες επιτυχίας μόνο όταν στηρίζεται σε ρεαλιστικά δεδομένα. Η Ολυμπιακή πρέπει να διαμορφώνει προτάσεις για μια πολιτική αερομεταφορών, δυναμική και ανταγωνιστική με στόχο το εμπορικό όφελος. Από εκεί και πέρα η πολιτική κοινωνικού χαρακτήρα που θα της "επιβληθεί" από το κράτος, θα πρέπει να εξετάζεται στην συνέχεια.

Εδώ υπογραμμίζεται η ανάγκη επαναπροσδιορισμού της σχέσης κράτους-εταιρείας, ιδιαίτερα ενόψει των προβλεπόμενων κοινοτικών εξελίξεων. Κρίνουμε ότι είναι προτιμότερη η διαμόρφωση ενός πολιτικού και οικονομικοκοινωνικού πλαισίου-σχέσης, που θα υλοποιηθεί κατόπιν συναινετικών διαδικασιών μεταξύ των δύο πλευρών, από τις όποιες κοινοτικές ρυθμίσεις κληθούν να καλύψουν τυχόν υφιστάμενο νομικό κενό.

Η βάση της παραπάνω σχέσης θα είναι, ή τουλάχιστον, θα πρέπει να είναι, η αρχή ότι το κράτος δεν θα επιτρέπεται να "επιβάλλει" κοινωνικές υποχρεώσεις στις εταιρείες του, εφόσον δεν αντισταθμίζει τα ελλείμματα που προκύπτουν σε βάρος του αερομεταφορέα, εξαιτίας των "κοινωνικών υποχρεώσεων".

Ο αερομεταφορέας, οπωσδήποτε, επιδιώκει τέτοιες

ρυθμίσεις. Όμως και το κράτος, από την πλευρά του, δεν είναι αφελές. Χρειάζεται ένα υγιή και ανταγωνιστικό εθνικό αερομεταφορέα. Θα πρέπει λοιπόν, και αυτό με την σειρά του, να διαμορφώσει το υγιές περιβάλλον μέσα στο οποίο θ'αναπτυχθεί ο αερομεταφορέας του. Σε αντίθετη περίπτωση, κινδυνεύει να δει τους ξένους αερομεταφορείς να εγκαθίστανται στην επικράτειά του και να εκτοπίζουν την Ο.Α. επιλέγοντας τις αποδοτικότερες γραμμές στις αποδοτικότερες περιόδους.

Η Κοινωνική πολιτική είναι ορθή και σωστά ακολουθείται. Ας προσπαθήσουμε να δούμε τι επιφυλάσσει η Κοινοτική απελευθέρωση για το μέλλον των εσωτερικών πτήσεων στην χώρα μας και το καθεστώς που θα επικρατήσει. Η Ολυμπιακή Αεροπορία θα πάψει να έχει το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των εσωτερικών πτήσεων. Πέρα αυτού το σύστημα των εθνικών πτήσεων, αργά ή γρήγορα, θ'αποκεντρωθεί και θα πάψει να είναι ακτινωτό με μόνο κέντρο το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Η ανάπτυξη των διαπεριφερειακών ευρωπαϊκών αεροδρομίων και η προβλεπόμενη ουσιαστική απελευθέρωση των πτήσεων προς κάθε αεροδρόμιο θα έχει σαν συνέπεια την ανακούφιση του αεροδρομίου της Αθήνας από τον φόρτο που παρουσιάζει σήμερα. Κύρια αιτία αυτού του φόρτου είναι η περιοριστική πολιτική που ακολουθεί η χώρα μας, η οποία "επιτρέπει", κατά κανόνα, την πρόσβαση των ξένων εταιρειών μόνο στο Ελληνικό. Αυτό, βέβαια, εξυπηρετεί μέχρι σήμερα την Ολυμπιακή, διότι της προσφέρει έργο στο εσωτερικό σε μονοπωλιακή βάση, αλλά οδηγεί μοιραία στον κορεσμό του Ελληνικού. Όμως, η διακριτική ευχέρεια της Ελλάδας να "αρνείται" στους ξένους τακτικούς αερομεταφορείς την πρόσβασή τους σε άλλες σημαντικές πόλεις-κλειδιά, αναμένεται να καταργηθεί από τις κοινοτικές ρυθμίσεις.

Αυτή η προοπτική έχει ήδη απασχολήσει την Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία προσανατολίζεται στον περιορισμό της λειτουργίας της αεριωθούμενα αεροσκάφη σε 10 μόνο κύριες γραμμές εσωτερικού, ήτοι :

Αθήνα - Αλεξανδρούπολη

Θεσσαλονίκη

Μυτιλήνη

Χίος

Σάμος

Αθήνα - Κως

Ρόδος

Χανιά

Ηράκλειο

Κέρκυρα

Για τις υπόλοιπες συνδέσεις (κυρίως με τα ελληνικά νησιά αλλά και μεταξύ των νησιών σε μορφή καθαρά τοπικών πτήσεων) η Ολυμπιακή Αεροπλοία θα μπορούσε, (σως, να παίξει κάποιο ρόλο που θα εξυπηρετούσε, από την μια πλευρά τα συμφέροντά της, ενώ, από την άλλη, θα συνεισέφερε στην ουσιαστική ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας. Άλλωστε η Ολυμπιακή Αεροπλοία φαίνεται ότι έχει αντιληφθεί τις τάσεις που επικρατούν διεθνώς, δεδομένου ότι το πενταετές της πρόγραμμα που καλύπτει την περίοδο 1989-1993, έχει λάβει σοβαρά υπόψη την προβλεπόμενη εξέλιξη των διαπεριφερειακών συνδέσεων με μικρά αεροσκάφη. Μέσα στους στόχους της εταιρείας αυτής βρίσκεται η δημιουργία 4 κεντρικών αεροδρομίων - πόλεων σε Θεσ/νίκη-Ρόδο-Ηράκλειο και Κέρκυρα, απ'όπου θ'αναχωρούν μικρα αεροσκάφη 30 θέσεων για μικρές τοπικές πτήσεις στα γύρω νησιωτικά αεροδρόμια. Προβλέπεται, εξάλλου, πάντοτε, η δυνατότητα σύνδεσης της Αθήνας με τα υπόλοιπα αεροδρόμια (ακόμα και με τα προαναφερθέντα 4) με αεροσκάφη των 50 και 70 θέσεων.

Στο σημείο αυτό, αξίζει, πιστεύουμε, να υπογραμμισθεί ότι, με καλή και στενή συνεργασία η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Ολυμπιακή Αεροπλοία είναι δυνατόν να καλύψουν πλήρως τον εθνικό εναέριο χώρο και ν'ανταπεξέλθουν χωρίς απώλειες στις προκλήσεις της απελευθέρωσης του 1993.

## **2. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Είναι πλέον, κοινό μυστικό ότι παρατηρείται έντονη κινητικότητα διαπραγματεύσεων, μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών του Δυτικοευρωπαϊκού χώρου, και όχι μόνο. Οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες εισέρχονται και στον αμερικάνικο εναέριο χώρο. Πρόκειται, σίγουρα, για μια εξέλιξη την οποία δεν υποπτευόταν ο Πρόεδρος Κάρτερ όταν υπέγραφε την Προεδρική απόφαση θέτοντας τις βάσεις για τους "ανοικτούς ουρανούς". Οι ευρωπαϊκές εταιρείες δεν αρκούνται πια στο στενό χώρο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Συγκεκριμένα, θα παραθέσουμε ενδεικτικά στοιχεία των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροπορικών επιχειρήσεων.

Η Ολλανδική KLM, χαρακτηριστικός τύπος μικρής σχετικά και "εύρωστης" επιθετικής εταιρείας, λειτουργεί από το 1919 και το κράτος συμμετέχει σ'αυτήν κατά το 39%. Η κύρια δραστηριότητα της KLM είναι η μεταφορά επιβατών, προϊόντων και ταχυδρομίου τόσο στο εσωτερικό της Ολλανδίας όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Η εταιρεία λειτουργεί χωρισμένη σε τρεις κύριους κλάδους : KLM-επιβάτες-πωλήσεις και υπηρεσίες, KLM-φορτίων αεροπλάνου και KLM-διοίκησης. Το δίκτυο των πτήσεών της είναι ένα από τα μεγαλύτερα διεθνώς και καλύπτει 463.948 χιλιόμετρα και εξυπηρετεί 148 πόλεις

και 77 χώρες. Η KLM συμμετέχει επίσης στην αμερικανική NORTHWEST AIRLINES με κεφάλαια που αντιστοιχούν στο 25% του συνολικού κεφαλαίου της αεροπορικής εταιρείας. Τονίζεται ότι αυτή η "εξόρμηση" προς την Αμερική, για την οποία υπερηφανεύεται η ολλανδική εταιρεία γίνεται, αφού προηγουμένως, το 1990, εξασφάλισε το 20% της SABENA.

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ KLM (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)

---

	ΜΑΡΤΙΟΣ 1987	ΜΑΡΤΙΟΣ 1988	ΜΑΡΤΙΟΣ 1989	ΜΑΡΤΙΟΣ 1990
Χωρητικότητα (μίλι/τόνο)	3.582	3.880	4.117	4.243
Χωρητικότητα (μίλι/θέση)	18.843	20.397	21.510	22.213
Ωρες πτήσεως	188	206	223	231
Μέσος όρος αποστάσεων ανά ώρα	408	403	406	408
Επιβάτες (ανά μίλι)	1.234	1.421	1.500	1.591
Βάρος προϊόντων (ανά μίλι)	1.086	1.230	1.339	1.379
Βάρος ταχυδρομίου (ανά μίλι)	59	60	60	57
Σύνολο επιβατών	2.180	2.140	2.170	2.200
Σύνολο μεταφορικών προϊόντων	2.890	2.900	2.870	3.700
Σύνολο ταχυδρομίου	2.910	2.830	2.680	2.830

---

ΠΗΓΗ : EXTEL FINANCIAL EUROPEAN COMANIES SERVICE CARD

ISSUED FEBRUARY 1991.

---

Η γερμανική LUFTHANSA ιδρύθηκε το 1926 με την επωνυμία DEUTSCHE LUFT HANSA AG ενώ τη σημερινή της επωνυμία την έχει από το 1954. Η κρατική συμμετοχή σ'αυτήν είναι 77%. Από το 1987 συνεργάζεται με την γαλλική AIR FRANCE. Βάση της συμφωνίας τους ήταν, ο από κοινού προγραμματισμός της "εισβολής" τους στον αμερικάνικο εναέριο χώρο. Σήμερα η LUFTHANSA συζητά την αγορά του 35% δύο μικρών εταιρειών των ΗΠΑ, ενώ κάνει κρούσεις για συνεργασία με την υπό πτώχευση EASTERN, στην οποία και έχει κάνει προσφορές για εξαγορά του 40% των μετοχών της.

---

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 -ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ DEUTSCHE LUFTHANSA AG  
(ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)**

---

	ΔΕΚΕΜΒ. 1987	ΔΕΚΕΜΒ. 1988	ΔΕΚΕΜΒ. 1989	ΔΕΚΕΜΒ. 1990
Επιβάτες ανά τόνο ανά μίλι	3.814,7	4.109	4.206	4.360
Βάρος προϊόντων ανά τόνο ανά μίλι	3.543,1	3.747	3.950	4.100
Βάρος ταχυδρομίου ανά τόνο ανά μίλι	139,1	148	148	151
Σύνολο επιβατών	21.462,5	22.546	23.400	26.600
Σύνολο βάρους προϊό- ντων (σε τόνους)	769.694	825.579	909.413	955.400
Σύνολο ταχυδρομίου (σε τόνους)	84.773	93.500	95.200	101.100

---

ΠΗΓΗ : EXTEL FINANCIAL EUROPEAN COMPANIES SERVICE CARD  
ISSUED AUGUST 1991.

---

Η Γαλλική AIR FRANCE ιδρύθηκε το 1933 και είναι αποτέλεσμα της συγχώνευσης πέντε γαλλικών αεροπορικών μεταφορικών επιχειρήσεων. Δημοσιοποιήθηκε μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, και έχει το μονοπώλιο στην εγχώρια γαλλική εναέρια μεταφορική αγορά. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη παγκοσμίως εταιρεία μεταφοράς επιβατών και σαν μεταφορέας προϊόντων είναι μια από τις μεγαλύτερες στην Γαλλία.

Κατά το 1988 η AIR FRANCE μετέφερε 16.099.836 επιβάτες και το δίκτυο πτήσεων της σ'όλο τον κόσμο επεκτείνεται σε 1.072.390 χιλιόμετρα, σε 195 πόλεις και 78 χώρες.

Η Ιταλική ALITALIA ιδρύθηκε το 1946 και το όνομά της το πήρε το 1957. Η εταιρεία λειτουργεί τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στην διεθνή και διηπειρωτική ενώ το κράτος συμμετέχει σ'αυτήν κατά 76%.

---

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3 - ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ALITALIA**

---

	ΔΕΚΕΜ.	ΔΕΚΕΜ.	ΔΕΚΕΜ.	ΔΕΚΕΜ.
	1986	1987	1988	1989
Προσφερόμενες θέσεις ανά χιλ/τρο	26.671	27.796	28.820	32.563
Επιβάτες που μεταφέρ- θηκαν	12.969.761	14.253.480	14.502.548	16.205.240
Προϊόντα-ταχυδρομίο σε τόνους/χιλ/τρα	870	938	1.054	1.144

---

ΠΗΓΗ : EXTEL FINANCIAL EUROPEAN COMPANIES SERVICE CARD

ISSUED MARCH 1991.

---

Τέλος, η Βρεταννική BRITISH AIRWAYS είναι καθαρά ιδιωτική επιχείρηση αφού το κράτος δεν έχει καμμία συμμετοχή στο κεφάλαιό της. Αυτή την περίοδο, διαπραγματεύεται την αγορά του 15% της δεύτερης σε μέγεθος αμερικάνικης εταιρείας, της UNITED AIRLINES, ενώ έχει ήδη υπό την κατοχή της το 20% της βελγικής SABENA.

Ανάλογη επιθετική πολιτική ακολουθεί και η σκανδιναβική SAS, που φαίνεται ότι έχει θέσει σαν πρώτιστο στόχο της την "οικουμενικότητα μέσω την ΗΠΑ"! Πιστεύεται ότι η εταιρεία θα στραφεί προς την Μεσόγειο, ζητώντας συνεργασία με μεσογειακές εταιρείες, αναζητώντας, μεταξύ άλλων, μεσογειακό αεροδρόμιο σαν "βάση-κλειδί" για κέντρο των επιχειρήσεών της.

Ποιο είναι, λοιπόν, το αποτέλεσμα από όλα όσα εξετάθησαν παραπάνω ;

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες κινούνται προς συμπήξεις συγκροτημάτων (CONSORTIA) για την ευχερέστερη εκμετάλλευση των νέων προοπτικών στους φιλελεύθερους ανοικτούς ουρανούς. Θεωρείται ότι οι εταιρείες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας θα επιδιώξουν (εκτός από την μεταξύ τους συνεργασία) συνεργασία με εταιρείες από τρίτες χώρες (SWISSAIR, AUSTRIAN AIRLINES, τουριστικές αερογραμμές, κυπριακές αερογραμμές).

Στόχος του CONSORTIUM θα είναι, προφανώς, η αποφυγή του παράλογου ανταγωνισμού, και η επιλογή συμπληρωματικών δρομολογίων μεταξύ των εταιρειών, που το αποτελούν. Πολλά είναι τα πλεονεκτήματα που θα μπορούσαν να προκύψουν εφόσον αποφευχθούν, τυχόν, περιπτώσεις στρέβλωσης των όρων ανταγωνισμού, σε μια τέτοια περίπτωση. Έτσι, αναφέρονται :

- Πολλαπλασιασμός προσφοράς προορισμών στο επιβατικό κοινό με τη μέθοδο των μετεπιβιβάσεων σε "κομβικά" σημεία.

- Καλύτερες τιμές προμηθειών κάθε είδους, αφού οι



προμήθειες θα γίνονται για μεγαλύτερες ποσότητες και η κάθε εταιρεία θα εκμεταλλεύεται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της αγοράς για το συμφέρον του CONSORTIUM.

- Αναδιάρθρωση των δρομολογίων με αμοιβαίες εγκαταλείψεις των λιγότερο επικερδών δρομολογίων υπέρ του άλλου συνεταιίρου.

- Ενοποιημένα προγράμματα διαφήμισης-δημοσίων σχέσεων-εκπαίδευσης προσωπικού, τεχνικής συντήρησης, τα οποία έχουν σαν άμεσο αποτέλεσμα οικονομίες κλίμακας.

Είναι πλέον σαφές ότι ο τομέας των αερομεταφορών αποβάλλει, σιγά σιγά, το εθνικό του χρώμα και κινείται με στόχο την απόκτηση περισσότερου διεθνικού χαρακτήρα. Οι περισσότερες από τις αεροπορικές εταιρείες δείχνουν ότι έχουν αντιληφθεί αυτή την προοπτική και είναι ελάχιστες εκείνες που παραμένουν "εθνικές" κλείνοντας τα μάτια στις επερχόμενες εξελίξεις. Δεν είναι λίγοι εκείνοι οι οποίοι θεωρούν ότι μέχρι το 2000 θα έχει διαμορφωθεί ένα ολιγοπωλιακό καθεστώς όπου οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες θα έχουν συνενωθεί σε 3 ή 4, μέσα σ'ένα καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού.

Πριν κλείσουμε αυτό το θέμα της συνεργασίας των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ τους, υπενθυμίζουμε ότι στην συνεργασία τους αυτή οι εταιρείες οφείλουν να είναι ιδιαίτερα προσεκτικές όσον αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού και την πιστή εφαρμογή τους διότι η COM πιστή στον ρόλο της σαν θεματοφύλακας της Συνθήκης, "αγρυπνά" ελέγχοντας κάθε μορφής συμφωνία των αερομεταφορέων.

Και η Ολυμπιακή Αεροπορία ; Τι στάση κρατάει ο αερομεταφορέας της χώρας μας μπροστά σ'όλα αυτά ; Τουλάχιστον μέχρι σήμερα παρακολουθεί τις εξελίξεις από μακριά, χωρίς να συμμετέχει σ'αυτό το έντονο κινητικό περιβάλλον. Η Ολυμπιακή έχει καθυστερήσει σημαντικά, χωρίς

αυτό να σημαίνει ότι τίποτα δεν διορθώνεται. Την ώρα που όλες οι εταιρείες ανανεώνουν τον στόλο τους, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας δεν πρέπει να αδρανει. Οφείλει ν'αποφασίσει την πολιτική του.

Οι επενδύσεις, ίσως, θα πρέπει ν'αποτελέσει το πρώτο μέλημά της. Όταν οι άλλες εταιρείες ανανεώνουν τον στόλο τους, η ελληνική εταιρεία τον ελλαττώνει μέσα σε μια αγορά συνεχώς πιο μεγάλη και πιο απαιτητική. Τα 707 έχουν αποσυρθεί, το ίδιο και τα 727. Ποιά αεροσκάφη θα πάρουν την θέση τους ; Η Ολυμπιακή Αεροπορία προετοιμάζει διάφορα σενάρια για τις μελλοντικές αποφάσεις της και τα εναλλακτικά προγράμματα ανάπτυξης της. Ποιο είναι όμως το αναπτυξιακό πρόγραμμα της εταιρείας ;

Υπάρχουν διάφορες σκέψεις γι'αυτό, και φαίνεται ότι οι αποφασίζοντες για το μέλλον της εταιρείας δεν θέτουν την αγορά νέων αεροσκαφών μεταξύ των άμεσως προτεραιοτήτων της.

Όμως, η ανάπτυξη και εξάπλωση της εταιρείας μέσα σε έντονα ανταγωνιστικό και συνεχώς απελευθερούμενο περιβάλλον, χωρίς ανανέωση και αύξηση του αριθμού αεροσκαφών είναι δύσκολα εφικτή.

### 3. ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των πτήσεων αυτών είναι προσφέρονται για συγκεκριμένη μεταφορά και συνεπώς δεν είναι ανοικτές προς χρήση από το κοινό.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι οι πτήσεις CHARTER, κατά την εποχή που υπογράφηκε η σύμβαση του Σικάγου, αντιπροσώπευαν ένα ελάχιστο ποσοστό του συνόλου των αεροπορικών μεταφορών και γι'αυτό είχαν τότε θεωρηθεί σαν ήσσονος σημασίας, τυχαίνοντας ειδικής μεταχείρισης.

Το άρθρο 5 της Σύμβασης του Σικάγο αναφέρεται αναλυτικά στην παραπάνω μορφή των πτήσεων.

#### ΑΡΘΡΟ 5

Δικαίωμα μη τακτικών πτήσεων (CHARTER). Κάθε συμβαλλόμενο κράτος συμφωνεί ώστε όλα τα αεροσκάφη των άλλων συμβαλλόμενων κρατών, που δεν χρησιμοποιούνται για τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, δικαιούνται, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των άρθρων της παρούσας Σύμβασης, να εκτελούν πτήσεις προς το έδαφός του για πτήσεις σε διαμετακόμιση χωρίς στάθμευση ή και να σταθμεύουν για μη εμπορικούς σκοπούς χωρίς άδεια και υπό την επιφύλαξη του κράτους πάνω στο οποίο ίπτανται, να απαιτήσει στάθμευση.

Κάθε συμβαλλόμενο κράτος δύναται, για λόγους ασφάλειας των πτήσεων να απαιτήσει από τα αεροσκάφη που προτίθενται να διέλθουν πάνω από περιοχές διασπρόσιτες ή χωρίς κατάλληλες διευκολύνσεις για τη ναυπηγία, να ακολουθήσουν καθορισμένες γραμμές ή να τύχουν ειδικής άδειας για τέτοιες πτήσεις.

Τέτοια αεροσκάφη, εφόσον χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομίου επί πληρωμή ή ενοικίω σε μη τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, θα απολαμβάνουν επίσης, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 (αναφορά σε CABOTAGE) του προνομίου της παραλαβής και αποβίβασης επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομίου, επιφυλασσόμενου του δικαιώματος παντός κράτους, όπου πραγματοποιούνται τέτοιες παραλαβές και επιβιβάσεις να επιβάλει όρους, κανονισμούς ή περιορισμούς, τους οποίους κρίνει αναγκαίους.

Σήμερα, παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για

ρύθμιση του καθεστώτος των έκτακτων πτήσεων (Παρίσι 1957), η κατάσταση δεν έχει αλλάξει σημαντικά.

Υπάρχει βέβαια μια τρέχουσα πρακτική την οποία ακολουθούν οι εταιρείες. Όμως, γενικά, δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο θεσμοθετημένο πλαίσιο βάσει του οποίου θα λειτουργούν οι εταιρείες.

Γεγονός, πάντως, είναι ότι, μέχρι τώρα, οι πτήσεις CHARTER και οι τακτικές πτήσεις δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους δεδομένου ότι χαρακτηρίζονταν από τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά. Έτσι το 75% των παγκοσμίων πτήσεων διενεργούνταν με τακτικές πτήσεις. Απ'αυτές οι μισές εκτελούνται με αερομεταφορείς των ΗΠΑ και το 26% από αερομεταφορείς της Ευρώπης. Αν όμως αυτή είναι η κατάσταση στον παγκόσμιο χάρτη, δεν συμβαίνει το ίδιο στην Ευρώπη όπου πάνω από το 50% των αερομεταφορών (σε επιβατοχιλιόμετρα) εκτελείται από έκτακτες πτήσεις. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα υπάρχουν 19 εταιρείες με 439 αεροσκάφη που μεταφέρουν 35 εκατ. επιβάτες ετησίως που αποτελούν (σε επιβάτες/χλμ) το 65% των αερομεταφορών της ΕΟΚ. Στην ΕΚΑΧ υπάρχουν 37 εταιρείες με 658 αεροσκάφη που μεταφέρουν 52 εκατ. επιβάτες τον χρόνο.

Τα περισσότερα εισιτήρια περιλαμβάνουν κρατήσεις σε ξενοδοχεία (PACKAGE TOURS) και προέρχονται κυρίως από το Ην.Βασίλειο, Γερμανία, χώρες της BENELUX και σκανδιναβικές χώρες προς την Ν.Ευρώπη και κυρίως προς την Ισπανία. Ειδικά για την χώρα αυτή οι επιβάτες CHARTER αποτελούν το 88% της συνολικής αεροπορικής κίνησης, ενώ οι ξένες εταιρείες μεταφέρουν το 88% της κίνησης αυτής.

Σ'αυτό το υψηλό ποσοστό της κίνησης CHARTER συνέτεινε και το DEREGULATION δηλ. η φιλελεύθερη πολιτική "ανοικτών ουρανών" που εφαρμόστηκε στις ΗΠΑ στις εταιρείες τακτικών

πτήσεων. Έτσι οι εταιρείες CHARTER της Ευρώπης συγκεντρώθηκαν, σχεδόν, αποκλειστικά στις ευρωπαϊκές οδούς.

Ενώ οι αερομεταφορείς CHARTER του Βορρά παρουσιάζουν μια αξιοζήλευτη δραστηριότητα, οι αερομεταφορείς CHARTER των κρατών προορισμού μεταφέρουν ένα πολύ μικρό ποσοστό της έκτακτης κίνησης. Παρ'όλα αυτά όμως, όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι προβλέπεται (για το μέλλον) μια σημαντική αύξηση της κίνησης από τον Νότο προς τον Βορρά γεγονός που οπωσδήποτε αναμένεται να βελτιώσει την θέση των αερομεταφορέων του Νότου μέσα στην Ευρωπαϊκή αγορά.

Σ'αυτό το σημείο υπογραμμίζεται ότι, τουλάχιστον, επί του παρόντος, η αγορά ελέγχεται από τους "TOUR OPERATORS" των βορείων κρατών της Ευρώπης. Και τούτο διότι, στις περισσότερες των περιπτώσεων, δεν επιτρέπεται στους αερομεταφορείς να πωλούν από μόνοι τους.

Τι είναι όμως ακριβώς το σύστημα που ισχύει σήμερα ;

Ένα σημείο είναι ουσιαστικό. Ακόμα και αν η αγορά αποτελείται από υπηρεσίες τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, οι ρυθμίσεις που ισχύουν εμπίπτουν μέσα στην σφαίρα του διμερισμού. Ειδικότερα, η λειτουργία του συστήματος βασίζεται σε προϋποθέσεις οι οποίες προσδιορίζονται από το κράτος υποδοχής.

Εδώ ακριβώς είναι το ζήτημα, το οποίο θα πρέπει να αναλυθεί, δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις διαφέρουν ακόμα και μεταξύ κρατους προέλευσης και κρατους προορισμού. Ο λόγος που κάθε κράτος στην ουσία ασκεί διαφορετική πολιτική στις CHARTER πτήσεις οφείλεται στην επιθυμία του να αποφύγει τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στις τακτικές αεροπορικές συνδέσεις του που, γενικά, τα κράτη επιθυμούν να προστατεύουν για λόγους τόσο πολιτικούς όσο και κοινωνικούς.

Οι όροι και οι προϋποθέσεις που ισχύουν αφορούν ειδικά :

1. Την ανάγκη για χορήγηση άδειας.
2. Την πιθανότητα συνύπαρξης διαφόρων γκρουπ ταξιδίων
3. Η δυνατότητα ανάμιξης γκρουπ επιβατών που :
  - Αφικνούνται ή αναχωρούν
  - Εκτελούν ταξίδια διαφορετικού μήκους
4. Η δυνατότητα κατάτμησης της χωρητικότητας ενός αεροσκάφους μεταξύ των διαφόρων TOUR OPERATORS.
5. Ο καθορισμός ελάχιστων τιμών.
6. Η δυνατότητα ένα εισιτήριο να καλύπτει μόνο την μεταφορά (SEAT ONLY).
7. Η υποχρέωση για ελάχιστη παραμονή.

### 3.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τα τελευταία χρόνια με την ανάπτυξη της ζήτησης και την αύξηση του μεγέθους του αεροπλάνου, οι μεταφορείς CHARTER μεταφέρουν ολοένα και περισσότερους επιβάτες, οι οποίοι ζητούν μόνο υπηρεσίες μεταφοράς και τίποτα περισσότερο.

Από την άλλη πλευρά, οι τακτικοί αερομεταφορείς στοχεύουν ολοένα και περισσότερο στην μεταφορά τουριστών προσφέροντας "υπηρεσίες πακέτου" και φτηνά εισιτήρια.

Είναι λοιπόν, προφανές ότι οι δύο τύποι μεταφοράς πλησιάζουν συνεχώς, όσον αφορά το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρουν και προβλέπεται ότι στο μέλλον θα υπάρχει μια ενιαία αγορά, τόσο για τους αερομεταφορείς CHARTER όσο και για τους τακτικούς αερομεταφορείς.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κατανοήσει αυτές τις προοπτικές και ήδη, από το πρώτο της Μνημόνιο του 1984 επιχείρησε να προτείνει ορισμένα μέτρα για τις έκτακτες

αερομεταφορές στο πλαίσιο μιας ευρύτερης σφαιρικής αεροπορικής πολιτικής μεταφορών στην Κοινότητα.

Η COMMISSION πρότεινε, κυρίως, ότι ένα ποσοστό θέσεων στις πτήσεις CHARTER θα έπρεπε να προσφέρεται στους επιβάτες, οι οποίοι, επιθυμούν ν'αγοράσουν μόνο υπηρεσίες μεταφοράς. Όμως κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων πλευρών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πείστηκε να αποσύρει τις προτάσεις της, διότι το περιβάλλον δεν είχε, τότε, θεωρηθεί ώριμο για μια άμεση αντιπαράθεση των τακτικών πτήσεων με τις έκτακτες.

Με την πάροδο του χρόνου και μετά την εφαρμογή του πρώτου πακέτου για τις τακτικές αεροπορικές συνδέσεις στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, τα πράγματα δείχνουν να αλλάζουν. Οι εξελίξεις υποχρέωσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συνειδητοποιήσει ότι στην πράξη οι εταιρείες CHARTER ανταγωνίζονται τις τακτικές αεροπορικές εταιρείες. Ο ανταγωνισμός, όμως, αυτός κινδυνεύει, ή μάλλον απειλεί να οδηγήσει το όλο σύστημα εναέριων μεταφορών σε επικίνδυνα αδιέξοδα, όπου θα υπάρξουν άνισοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς.

Θα υπάρξουν λοιπόν προτάσεις για μια πολιτική μεταφορών που οι πτήσεις CHARTER θα εξετάζονται με τρόπο που θα εξασφαλίζει την ομοιόμορφη ανάπτυξη του τομέα πάνω στις βάσεις και προοπτικές ενός υγιούς ανταγωνισμού απαλλαγμένου στρεβλώσεων, που θα οδηγούσαν στην απορρύθμιση του συστήματος.

Σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, το αργότερο μέχρι το 1993 θα υπάρχουν συγκεκριμένες ρυθμίσεις στην ΕΟΚ για το καθεστώς των έκτακτων πτήσεων.

### 3.2 ΕΛΛΑΔΑ - CHARTER

Αναφέρθηκαν παραπάνω οι βασικές συνθήκες γύρω από το καθεστώς των έκτακτων πτήσεων. Τι, όμως, ισχύει σήμερα στην χώρα μας ;

Κατ'αρχήν, η σύσταση αεροπορικής εταιρείας για εκτέλεση έκτακτων πτήσεων δεν είναι δυνατή από την σύμβαση που συνδέει το Ελληνικό δημόσιο και την Ολυμπιακή Αεροπορία. Σύμφωνα με την Σύμβαση, το δικαίωμα της δραστηριότητας CHARTER πτήσεων διαφυλάσσεται, ουσιαστικά, στην Ολυμπιακή Αεροπορία ή σε άλλες εταιρείες των οποίων έλεγχο διατηρεί η Ο.Α. (τουλάχιστον 51% των μετοχών τους).

Ποια είναι όμως η πολιτική που η Ελλάδα ακολουθεί στις έκτακτες πτήσεις ;

Κατ'αρχήν, τονίζεται ότι η χώρα μας εξετάζοντας τόσο την γεωγραφική θέση όσο και τα οικονομικά της δεδομένα, θεωρείται χώρα υποδοχής τουρισμού, άρα χώρα υποδοχής πτήσεων CHARTER. Οποίες, περιορισμένες πάντα, ανάγκες για έκτακτες πτήσεις εντοπίζονται (προς εσωτερικό), αντιμετωπίζονται σε έκτακτη βάση.

Οι όροι που διέπουν τις πτήσεις αυτές προς Ελλάδα (προέλευσης εξωτερικού) ποικίλουν ανάλογα με την κατηγορία της πτήσης. Από Ευρώπη, συνήθως, έχουμε τις ακόλουθες δύο βασικές κατηγορίες πτήσεων :

- α. Κλειστού κυκλώματος (INCLUSIVE TOUR CHARTERS).
- β. Φοιτητικές (STUDENT CHARTER PLIGHTS).



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΩΝ ΤΥΠΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό, θα παρουσιάσουμε ορισμένα στατιστικά στοιχεία που αφορούν τις ευρωπαϊκές αεροπορικές επιχειρήσεις καθώς επίσης και σχόλια του τύπου (εφημερίδες, περιοδικά) που αφορούν μεμονωμένες αεροπορικές επιχειρήσεις καθώς και σχόλια που αφορούν το σύνολο των αερομεταφορέων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 - ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ  
ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (σε παγκόσμια κλίμακα)  
ΜΟΝΑΔΑ : εκατ. δολ. \$ ΗΠΑ

Αεροπορική εταιρεία	1986	1987	1988	86/87	87/88
Aer Lingus	277	331	427	+19,5	+29,0
Air France	2.985	3.586	3.978	+20,1	+10,9
Alitalia	1.695	2.053	2.151	+21,1	+ 4,5
British AW	3.836	4.790	6.415	+24,9	+33,9
Iberia	1.657	2.043	2.339	+23,3	+14,5
KLM	1.892	2.365	2.704	+25,0	+14,3
Lufthansa	3.531	4.516	5.066	+27,9	+12,2
Luxair	25	30	39	+20,0	+30,0
Olympic	481	621	701	+29,1	+13,0
Sabena	673	805	945	+19,6	+17,4
SAS	1.832	2.137	2.455	+16,7	+14,9
TAP	481	464	556	- 3,5	+19,8
UTA	567	637	638	+12,4	+ 0,2

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ

ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ "ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΟΚ" - ΤΕΥΧΟΣ ΝΟΕΜΒ. '90

ΛΟΥΦΤΧΑΝΣΑ : ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ Α'ΕΞΑΜΗΝΟ '90

Η δυτικογερμανική Λουφτχάνσα εξακολουθεί να παρουσιάζει αύξηση στην κίνησή της. Όπως αναφέρεται στην έκθεση προς τους μετόχους για το Α'εξάμηνο 1990, από 1 Ιανουαρίου 1990 μέχρι 30 Ιουνίου 1990 η Λουφτχάνσα μετέφερε με τα αεροπλάνα της περισσότερους από ένα εκατομμύριο επιβάτες παραπάνω από εκείνους που είχε μεταφέρει στο αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους. Ο συνολικός αριθμός επιβατών στο Α'εξάμηνο του τρέχοντος έτους (1990) παρουσίασε αύξηση μεγαλύτερη του 10% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους που έφτασε τα 10,5 εκατομμύρια. Τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν από την Λουφτχάνσα, παρά τις δυσμενείς συνθήκες της διεθνούς αγοράς, ήταν κατά 3% περισσότερα και ξεπέρασαν τους 438.000 τόνους.

Η μεγάλη ζήτηση είχε ως συνέπεια την αύξηση του στόλου της εταιρείας. Τους τελευταίους 12 μήνες, προστέθηκαν 24 νέα αεροπλάνα στον στόλο της, ο οποίος σήμερα αριθμεί 161 αεροσκάφη. Στους τελευταίους 6 μήνες η Λουφτχάνσα επένδυσε 1,1 δισ. μάρκα στην αγορά αεροπλάνων, και δρομολόγησε τρία νέα Μπόϊνγκ Β-737, τέσσερα Μπόϊνγκ Β-747 και 13 Αίαρμπας.

Για να μπορεί ν'ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη αύξηση του μέλλοντος, η Λουφτχάνσα αύξησε την προσφορά της στο Α' εξάμηνο της χρονιάς (1990) κατά 15%. Το μεγαλύτερο βάρος αυτής της αύξησης δόθηκε στον τομέα των επιβατων και κυρίως στην περιοχή Ασίας και Ειρηνικού Ωκεανού. Για τους υπόλοιπους μήνες αυτής της χρονιάς η Λουφτχάνσα περιμένει

να συνεχιστεί αυτή η ανοδική τάση, με την βεβαιότητα, ότι αυτός ο χρόνος θα κλείσει, όπως και ο προηγούμενος (1989), με πολύ καλά γι'αυτήν αποτελέσματα.

## ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΟ ΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ "ΚΕΦΑΛΑΙΟ"

ΤΕΥΧΟΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1990

### Η ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΗΣ LUFTHANSA

Ο πρόεδρος της Lufthansa κ.Χάιντς Ρουνάου, στην εκδήλωση που έγινε στο ξενοδοχείο sheraton στην Φρανκφούρτη, αναφέρθηκε στην επιτυχή ανάπτυξη της Luft, γενικά, και τόνισε τη σκληρή δουλεία όλων για την αντιμετώπιση κάθε απαίτησης της αγοράς. Υπενθύμισε πως από 1.1.1993 για Ενωμένη Ευρώπη, ενωμένη Κοινή Αγορά και στις αερογραμμές, ότι η ΕΟΚ θα ρυθμίζει πλέον τις πτήσεις, ότι οι ξένες εταιρείες θα ενώνουν και στο εσωτερικό άλλων χωρών τις πόλεις, ότι δεν αποκλείεται η απελευθέρωση της τιμής των εισιτηρίων, ότι η Luft (π.χ.) θα προσφέρει τα περισσότερα, ώστε οι πελάτες θα έχουν ελευθερία και δυνατότητα επιλογής, ότι η Luft θα ξεπεράσει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες που θέλει να εισάγει η ΕΟΚ και θ'αυξήσει το αεροπορικό προσωπικό κατά 25%, ότι θ'αναβαθμίσει το αεροδρόμιο Κολονίας-Βόννης που συνδέθηκε ήδη με 9 νέες αεροπορικές πτήσεις, ενώ από 1 Νοεμβρίου 1990 δρομολογούνται άλλες 13 Non-stop πτήσεις με ευρωπαϊκές πόλεις.

Και ο κ.Ρουνάου κατέλειξε :

"Θα πουλάμε γνώσεις τεχνικού επιπέδου, σχέδια κατασκευής αεροδρομίων, γνώσεις μανατζμεντ, γνώσεις οργάνωσης και διαχείρισης, θα προσφέρουμε ασφάλεια στις πτήσεις μας, παράλληλα με την εξασφάλιση που προσφέρουν και οι

θυγατρικές εταιρείες μας. Η ποιότητά μας, και των θυγατρικών, θα είναι η εγγύησή μας. Η υποδομή υπάρχει. Θα τη βελτιώσουμε για να ήμαστε μεταξύ των πρώτων στον κόσμο, ενώπιον της ευρωπαϊκής αγοράς. Η επιτυχία συνοδεύεται και από προβλήματα. Εμείς θα τα ξεπεράσουμε".

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 2- ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΥΣ  
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (σε παγκόσμια  
κλ(μακα)

ΜΟΝΑΔΑ : 1.000 ΡΑΧ

---

Αεροπορική Εταιρεία	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ				
	1986	1987	1988	86/87	87/88
Aer Lingus	1.972	2.279	3.045	+15,6	+33,6
Air France	12.025	13.361	14.709	+11,1	+10,5
Alitalia	8.383	9.149	9.154	+ 9,1	+ 0,1
British AW	16.998	19.100	22.516	+12,4	+17,9
Iberia	13.593	14.102	14.466	+ 3,7	+ 2,6
KLM	5.074	5.899	6.219	+16,3	+ 5,4
Lufthansa	15.173	16.865	17.791	+11,3	+ 5,5
Luxair	248	273	298	+10,1	+ 9,2
Olympic	6.480	6.568	6.660	+ 1,4	+ 1,4
Sabena	2.233	2.362	2.605	+ 5,8	+10,3
SAS	11.870	12.633	13.320	+ 6,4	+ 5,4
TAP	2.132	2.439	2.635	+14,4	+ 8,0
UTA	891	883	7	- 0,9	- 9,9

---

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ

---

ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
"ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΟΚ" - ΤΕΥΧΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1990

ΘΩΝΕΣ ΒΙΝΤΕΟ ΓΙΑ ΠΤΗΣΕΙΣ

Επένδυση 4 εκατ. στερλινών πραγματοποιούν οι Βρεταννικές Αερογραμμές για τον εφοδιασμό της Α' θέσης στις υπερατλαντικές πτήσεις, με οθόνες βίντεο, από τον ερχόμενο Ιανουάριο (1991). Αναλυτικότερα η εταιρεία έχει παραγγείλει στην Fieldch Heathrow Ltd - τμήμα της Hunting Aviation Division - 1.500 συσκευές βίντεο για την πρώτη θέση όλων των αεροσκαφών που θα εκτελούν υπερατλαντικά δρομολόγια.

Η παραγγελία αυτή θεωρείται από τις μεγαλύτερες στο είδος της και αποτελεί μέρος του προγράμματος βελτίωσης της πρώτης θέσης της εταιρείας, αξίας 24 εκατ. στερλινών, το οποίο εγκαινιάστηκε την άνοιξη του 1989.

Τα προσωπικά βίντεο και οθόνες LCD υψηλής απόδοσης 5 ιντσών έχουν σχεδιαστεί ειδικά, ώστε να εφαρμόζουν πλήρως στο πλάι των καθισμάτων της πρώτης θέσης. Μέχρι το φθινόπωρο το 1991, οι Βρεταννικές Αερογραμμές σκοπεύουν να εφοδιάσουν με οθόνες Skyview 74 αεροσκάφη υπερατλαντικών διαδρομών.

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 - ΜΕΡΙΔΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ  
ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΙΑ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΑ ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ

---

	Ιούνιος '87	Ιούνιος '88	Ιούνιος '89
Βέλγιο	47,6	45,8	48,5
Δανία	54,4	50,4	48,2
Γαλλία	49,0	50,8	51,3
Γερμανία	45,6	45,2	48,4
Ελλάδα	47,9	48,8	49,1
Ιρλανδία	70,6	77,1	74,7
Ην.Βασίλειο	48,1	47,9	47,7
Ιταλία	47,8	46,2	45,5
Λουξεμβούργο	75,6	77,8	77,5
Κάτω Χώρες	53,0	52,3	49,7
Πορτογαλλία	52,2	50,3	51,8
Ισπανία	52,8	49,1	48,9

---

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ

---

ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
"ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΟΚ" - ΤΕΥΧΟΣ ΜΑΡΤΙΟΣ 1990

ΠΡΟΣΤΗΜΑ ΓΙΑ ΜΗ ΠΤΗΣΕΙΣ

Η ταλαιπωρία των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών που φθάνουν στ'αεροδρόμιο μ'ένα εισιτήριο και επιβεβαίωση της κράτησης της θέσης τους, αλλά τελικά δεν πετάνε, γιατί το αεροπλάνο είναι "πλήρες" θα βρει ένα οριστικό τέλος. Η Επιτροπή της ΕΟΚ υιοθέτησε πρόταση κανονισμού, με την οποία προβλέπεται υποχρεωτική αποζημίωση των επιβατών, που, ενώ έχουν εισιτήριο δεν ταξιδεύουν, εξ'αιτίας του γεγονότος ότι η αεροπορική εταιρεία είχε πωλήσει περισσότερα εισιτήρια γι'αυτή την πτήση απ'ότι ήταν η χωρητικότητα του σκάφους σε θέσεις. Στόχος αυτής της πρότασης είναι να προστατευθούν οι επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών με εισιτήρια ΡΕΧ και ΑΡΕΧ - όπως επίσης και της πρώτης θέσης - από τα συχνά "over booking" που κάνουν στις πτήσεις τους οι αερομεταφορείς (συχνό φαινόμενο και στην "Ολυμπιακή").

Στην περίπτωση που ένας επιβάτης φτάσει στο αεροδρόμιο και δεν μπορεί να πετάξει λόγω "overbooking", ο αερομεταφορέας θα πρέπει - σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής της ΕΟΚ - να βρει κάποια άλλη άμεση λύση. Όπως, π.χ. να στείλει τον επιβάτη με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό του, είτε απ'ευθείας με πτήση τρίτης ευκαιρίας, είτε μέσω ενδιάμεσου σταθμού. Επίσης, θα πρέπει να μην επιτρέπει να ταξιδεύουν σε αεροσκάφη που είναι πλήρη και δεν μπορούν να δεχθούν επιβάτες με κανονικά εισιτήρια, υπάλληλοι αεροπορικών εταιρειών που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ειδικό εισιτήριο. Η αεροπορική εταιρεία που δεν κατάφερε να συμπεριλάβει στην πτήση έναν επιβάτη με

κανονικό εισιτήριο, είναι υποχρεωμένη να τον στείλει στον τελικό προορισμό του με μια καθυστέρηση που δεν πρέπει να ξεπερνά τις δύο ώρες.

Σε αντίθετη περίπτωση, η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει ότι οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες ως εξής :

- Με την καταβολή του 25% της αξίας του πιο φθηνού εισιτηρίου για αυτή την πτήση, σε περίπτωση καθυστέρησης άνω των 30 λεπτών της ώρας.
- Με την καταβολή του 50% της αξίας του πιο φθηνού εισιτηρίου, αν η καθυστέρηση ξεπεράσει τις 2 ώρες για ενδοκοινοτικές πτήσεις και τις 4 για τις τρίτες χώρες.
- Με την καταβολή του 100% της αξίας του εισιτηρίου, εάν η αεροπορική εταιρεία δεν μπορεί να βρει εντός της ημέρας άλλη εναλλακτική λύση.

---

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 - ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ  
ΓΙΑ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ (%)**

---

	Ιούνιος '87	Ιούνιος '88	Ιούνιος '89
Βέλγιο	47,6	45,8	48,5
Δανία	54,4	50,4	48,2
Γαλλία	49,0	50,8	51,3
Γερμανία	45,6	45,2	48,4
Ελλάδα	47,9	48,8	49,1
Ιρλανδία	70,6	77,1	74,7
Ην. Βασίλειο	48,1	47,9	47,4



Ιταλία	47,8	46,2	45,5
Λουξεμβούργο	75,6	77,8	77,5
Ολλανδία	53,0	52,3	49,7
Πορτογαλλία	52,2	50,3	51,8
Ισπανία	52,8	49,1	48,9

---

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ

---

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 - ΝΕΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΑΝ ΤΟ 1988 ΚΑΙ  
ΕΞΑΦΑΝΙΣΤΗΚΑΝ ΤΟ 1989

---

Ostende-Southend	British Air Ferries
Bastia-Pisa-Florence	Transavio
Bastia-Linate	TAT Export
(Ajaccio)-Figari-Fiumicio	TAT Export
Marseille-Turin	Air Littoral
Nice-Turin	Air Littoral
Orly-Malpensa	Air France
Orly-(Lisbon)-Faro	Air Portugal
Cologne -(Amsterdam-Birmingham)- Belfast	British Airways
Frankfurt-Eindhoven	Lufthansa
Dublin-Belfast	Iona National Airways
Birmingham-Alicante	(Orion Airways)
Fiumicio-(Malaga) Tenerife Sur	Iberia

---

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ

---

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 - ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ 1975 ΜΕΧΡΙ  
ΤΟ 1988 ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
(Ποσά σε εκατ.δραχμές)

Ετος	Εσοδα	Δαπάνες	Αποτ/τα	Τόκοι	Δαπάνες προ τόκων	Απο/τα προ τόκων
1975	6.118	6.156	38	68	6.088	30
1976	9.364	9.097	+267	106	8.991	373
1977	9.947	9.911	+ 36	152	9.759	188
1978	11.798	12.196	398	197	11.999	201
1979	15.850	16.355	505	460	15.895	45
1980	20.933	23.764	2.831	1.341	22.423	1.490
1981	28.050	33.020	4.972	3.055	29.965	1.915
1982	32.979	38.948	6.661	4.596	34.344	2.065
1983	43.689	48.675	4.986	5.062	42.773	916
1984	56.021	64.979	8.959	8.440	56.539	518
1985	74.217	90.242	16.052	11.691	78.551	4.334
1986	76.500	96.362	19.862	14.377	81.985	5.485
1987	97.026	104.645	7.622	16.666	87.979	9.044
1988	113.035	124.986	11.951	17.865	107.121	5.914

ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ "ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ" -

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : Τετάρτη 24 Ιουλίου 1991

#### ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η "ελευθερία στους ουρανούς" προκαλεί φόβο στις αεροπορικές εταιρείες. Τα τρία νέα μέτρα που ανακοίνωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την απελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών δημιούργησαν φόβους, ότι η Ευρώπη θα κυριαρχηθεί από λίγους μεγάλους μεταφορείς και ότι οι καταναλωτές θα βρίσκονται σε ελάχιστα καλύτερη θέση απ'αυτήν που είναι σήμερα. Σύμφωνα με σχετικό δημοσίευμα της εφημερίδας "FIG-ECO" τα τρία μέτρα που υιοθετήθηκαν "ομόφωνα" από την επιτροπή, θα ισχύσουν από την 1η Ιανουαρίου 1993 αφού υποβληθούν στους υπουργούς Μεταφορών των Δώδεκα. Οι τρεις κανονισμοί αφορούν τα κριτήρια παραχώρησης άδειας στις αεροπορικές εταιρείες, στην ελευθερία πρόσβασης στους κοινοτικούς δρόμους και στις τιμές των εισιτηρίων. Κάθε αεροπορική εταιρεία που ανταποκρίνεται σ'ένα συγκεκριμένο αριθμό οικονομικών και τεχνικών συνθηκών (κεφάλαιο εκκίνησης 114.000 δολάρια, κύριος τόπος δραστηριότητας σ'ένα κράτος-μέλος, υπαγόμενο στην διαδικασία ελέγχου της Κοινότητας) θα μπορεί στο εξής να επιτύχει μια άδεια εκμετάλλευσης, που θα της επιτρέπει την πρόσβαση στους κοινοτικούς δρόμους. Οι κυβερνήσεις που θ'αρνούνται την χορήγηση άδειας σε νέες εταιρείες, θα αντιμετωπίζουν τις έννομες συνέπειες από τις Βρυξέλλες. Η Επιτροπή προβλέπει επίσης την παραχώρηση, "χωρίς περιορισμούς", της ελευθερίας στις εταιρείες να επιβιβάζουν επιβάτες σε κράτος που δεν είναι το κράτος ίδρυσής τους, για να τους αποβιβάσουν σ'ένα τρίτο κράτος. Για παράδειγμα, η Air France στην πτήση Παρίσι-Αθήνα, δε

μπορεί να επιβιβάσει επιβάτες στην Ρώμη. Η τρίτη ρύθμιση προβλέπει ότι τα νέα αεροπορικά εισιτήρια για ταξίδια εξωτερικού, που προτείνονται από μία εταιρεία, δεν μπορούν στο εξής να απορρίπτονται παρά μόνο εάν και τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη τ'απορρίπτουν. Η Επιτροπή, πάντως, αποφάσισε ότι η αποδοχή των εισιτηρίων θα είναι αυτόματη μετά το 1996 στους δρόμους με αρκετό ανταγωνισμό.

Οπως αναφέρει, πάντως, η εφημερίδα "THE EUROPEAN", η Επιτροπή επανέλαβε την εξασφάλιση ότι η επελευθέρωση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών δεν θα μιμηθεί τις αμερικανικές διαδικασίες. Και ο Επίτροπος Μεταφορών, κ. Κάρελ Βαν Μίσερτ, είπε ότι η Κοινότητα θα υπερασπισθεί "την έννοια μιας δημόσιας υπηρεσίας" - ιδιαίτερα στους λιγότερο φορτωμένους περιφερειακούς δρόμους. Οι μικρές εταιρείες, που χρησιμοποιούν αεροσκάφη με λιγότερες των 80 θέσεων, θα έχουν την εγγύηση διετούς προστασίας έναντι των ανταγωνιστών που χρησιμοποιούν μεγαλύτερα αεροσκάφη σε περιφερειακούς δρόμους. Πάντως οι επιβάτες που πιστεύουν ότι το νέο πρόγραμμα μείωση των τιμών των εισιτηρίων, θα απογοητευτούν. Ο γενικός γραμματέας του Συνδέσμου των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών κ. Karl Heinz Neumeister, είπε "Η ιστορία των φτηνών εισιτηρίων είναι το μεγαλύτερο πολιτικό ψέμα που έχω ακούσει ποτέ. Δεν έχω δει ούτε ένα τμήμα της Κοινοτικής Νομοθεσίας που να βοηθά τις αεροπορικές εταιρείες να μειώσουν ή να ελέγξουν το κόστος".

Η απάντηση του κ. Βαν Μίσερτ ήταν : "Αυτό δεν είναι ψέμα, είναι λογικό. Οι προτάσεις θα πρέπει να οδηγήσουν σε χαμηλότερες τιμές εισιτηρίων τουλάχιστον σε ορισμένους δρόμους που τα εισιτήρια είναι πραγματικά πολύ ακριβά".

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 - ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Εταιρεία	Μερίδιο στην εταιρεία %	Συμμετοχή σε άλλες αεροπορικές εταιρείες %
Aer Lingus	κρατική 100	Aer Lingus Lungotanla max
Air France	κρατική 99,38	Air Charter 80
		Air Inter 36
		Air Guadeloupe 45
		Euskal Air
		(Via Air Charter) 29
Air Malta	κρατική 96,4	
	ιδ. τομέας 3,6	
Alitalia	κρατική 67	ATI 100
	ιδ. τομέας 33	
Austrian Airlines	κρατική 99	Austrian Air Service 100
	ιδιωτική 1	Austrian Air Transport 100
		Tytolean Airways
British Airways	ιδ. τομέας 100	British Caledonian Aw 100
		British Airtours 100
		Cal Air International 100
Cyprus Airways	κρατική 68,96	
	ιδ. τομέας 31,04	
Finnair	κρατική 76,1	Finnaviation 60
	ιδ. τομέας 23,9	Karair 35,1
Iberia	κρατική 99,8	Aviaco 67
Icelandair	ιδ. τομέας 100	Eagle Air, North Air,
		East Air
		Cargolux min
KLM	κρατική 36,9	Martinair 25

	ιδ.τομέας 63,1	Transavia	40
		NLM Cityhopper	100
		Netherlines	100
		Air UK	14,9
Lufthansa	κρατική 74,31	Condor	100
	ιδ.τομέας 17,84	DLT	40
	δημ.οργ/σμοί 7,85	Cargolux	24,5
Luxair	κρατική 100	Luxair Commuter SA	100
	ιδ.τομέας 19,09	Cargolux	33
Olympic AW	κρατική 100		
Sabena	κρατική 54,72	Sobelair	71,08
	ιδ.τομέας 45,28		
SAS	κράτη		
	(2:2:3) 50	Linjeflyg	50
	50	Greenlandair	25
		Windex	22
		Scanair	max
Swissair	δημ.οργανισ. 23,1	Balair	57
	ιδ.τομέας 76,9	CTA	57
		Crossair	40
TAP Air Portugal	κρατική 100	Air Atlantis	100
		LAR	
UTA	ιδ.τομέας 100	Air Inter	28,33

ΠΗΓΗ : IFAPA

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τελειώνοντας την ανάλυσή μας σχετικά με τις αερομεταφορές στον κοινοτικό χώρο, θέτουμε τον προβληματισμό μας αν η απελευθέρωση της αγοράς, το 1993, αποτελεί για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς απειλή ή ευκαιρία. Η "συνετή" φιλελευθεροποίηση προβλέπεται ότι αρχικά θα έχει περιορισμένα αποτελέσματα· ο τομέας απαιτεί χρόνο για την προσαρμογή του στα νέα μέτρα και στα δεδομένα της ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Οι εξελίξεις δείχνουν μία επιτάχυνση των διαδικασιών απελευθέρωσης της αγοράς αερομεταφορέων από το 1990 και εκείθεν με τον περιορισμό ή και την κατάργηση των δεσμευτικών συμφωνιών σχετικά με την χωρητικότητα και τον προγραμματισμό των πτήσεων.

Στους κόλπους των ειδικών της Κοινότητας επικρατεί η άποψη της διατήρησης των αεροπορικών ναύλων στις ενδοκοινοτικές πτήσεις στα ίδια επίπεδα ή και της μείωσης τους μέχρι και 20% για τα ερχόμενα τρία χρόνια.

Προβλέπεται ότι ο ευρωπαϊκός καταναλωτής θα επωφεληθεί από την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών λόγω του επικείμενου ανταγωνισμού.

Εγκειροι εμπειρογνώμονες διαβλέπουν επίσης ότι οι σημερινές εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (charter) - που εξυπηρετούν το ήμισυ της ζήτησης εντός της Ευρώπης - θα επεκταθούν σε παραδοσιακές αερογραμμές, σαν εναλλακτικές λύσεις για τους ταξιδιώτες.

Η εμπειρία άρσεως των περιορισμών στις ΗΠΑ και των χωρών που ακολούθησαν την deregulation (Καναδάς, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία) όπως και η περίπτωση

φιλελευθεροποίησης των γραμμών μεταξύ Βρεταννίας και Ολλανδίας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι εταιρείες θα αναζητήσουν συγχωνεύσεις ή άλλους τρόπους συνεργασίας που μπορεί να κυμανθούν από πιστωτικές κάρτες μέχρι και συγχωνεύσεις εμπορικών δικτύων.

Αναμένεται επίσης ότι η ελεύθερη προσφορά υπηρεσιών θα προκαλέσει σταδιακή εξαφάνιση των κρατικών μονοπωλίων, πράγμα που αποτελεί στόχο της Επιτροπής της Κοινότητας στα πλαίσια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Η ιδιωτικοποίηση ή η μείωση της κρατικής συμμετοχής είναι η πιο πιθανή εξέλιξη για τους εθνικούς αερομεταφορείς, με συμπεριφορά στα πρότυπα διεθνών επιχειρήσεων για την βελτίωσή τους σε ένα περιβάλλον οξύτατου ανταγωνισμού.

Αν και στο πρώτο χρόνο ισχύος της δέσμης μέτρων, του πρώτου πακέτου της ΕΟΚ για απελευθέρωση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι αεροπορικές εταιρείες της κοινοτικής Ευρώπης ακολούθησαν μια τακτική αναμονής, είναι εμφανές ότι με την πρώτη εφαρμογή των διατάξεων για χωρητικότητα και ναύλους η ανταγωνίστρια εταιρεία θα προβεί σε ανάλογα μέτρα, από ένα αερομεταφορέα σε συγκεκριμένη γραμμή δημιουργώντας μια νέα δυναμική.

Είναι φανερό ότι οι εθνικοί αερομεταφορείς των χωρών μελών, στην προσπάθειά τους να ανταπεξέλθουν στις νέες εξελίξεις μέσα στον κοινοτικό χώρο όσο και διεθνώς αναδιοργανώνονται για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε διεθνείς-κοινοτικές συνδέσεις και να αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο στις εσωτερικές τους αγορές. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι πολλές από τις 12 χώρες διαθέτουν περισσότερους του ενός αερομεταφορείς, περιφερειακές κυρίως εταιρείες, που είναι αβέβαιο ότι θα ανταπεξέλθουν στο νέο κλίμα.

Το ερώτημα, όμως, που γεννάται είναι πως θα σταθούν



και πως θα αντιδράσουν οι "μικρες" σχετικά Αεροπορικές εταιρείες όπως η Alitalia, η Iberia, η TAP ή η SAS και το σημαντικότερο η Ολυμπιακή, στο νέο ανταγωνιστικό και μελλοντικά όλο και "επιθετικότερο" πλαίσιο ;

Είνα εμφανές ότι για να ανταπεξέλθει ο εθνικός μας αερομεταφορέας, η "Ολυμπιακή" στο νέο περιβάλλον και να κερδίσει την θέση της στην ευρωπαϊκής αγορά είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός της και η εξυγίανση της με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Βέβαια η ιδέα της ριζικής αναδιάρθρωσης της εταιρείας δεν είναι ούτε πρόσφατη, ούτε αποτελεί ανακάλυψη. Αλλά η αναγκαιότητα αυτή εν'όψει της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και του επικείμενου ανταγωνισμού στις διακρατικές πτήσεις εντός της Κοινότητας, γίνεται πλέον επιτακτική. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι η Ολυμπιακή πρέπει σταδιακά αλλά σταθερά να "ξεφύγει" από την κρατική "κηδεμονία", έτσι, ώστε να ανταπεξέλθει στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που απαιτεί ευελιξία και γρήγορες αποφάσεις χωρίς υπερβολικές γραφειοκρατικές διαδικασίες. Εξάλλου, η αποκρατικοποίηση των Εταιρειών θα γίνει πραγματικότητα, αργά ή γρήγορα, αφού αποτελεί ξεκάθαρη πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ειδικότερα πρέπει να επισημανθεί, ότι εκτός του κοινοτικού πλαισίου, το μέλλον της Ολυμπιακής περνάει :

- Από την οικονομική της εξυγίανση και χάραξη στρατηγικής για την επίλυση του προβλήματος του χρέους των 150 δισ. δρχ. που υπονομεύει όλη την προσπάθεια εκσυγχρονισμού του στόλου και την περαιτέρω ανάπτυξή της.

- Από την διοικητική επανοργάνωση της εταιρείας. Το πρόβλημα του πλεονάζοντος προσωπικού, απόρροια του "σφουγγαριού για την απασχόληση" που της δόθηκε τα τελευταία χρόνια εμποδίζει κάθε προσπάθεια για δημοσιονομική ισορροπία και αυτονομία.

- Από την οργανωτική της αναδιάρθρωση. Το παρόν σχήμα σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα προβλήματα, εμποδίζει την πλήρη εκμετάλλευση του ελλαδικού χώρου.

Επιτακτική είναι επομένως η ανάγκη να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα καθώς επίσης επιτακτική είναι η ανάγκη για σχεδιασμό και περαιτέρω επέκταση της Ολυμπιακής στον Ευρωπαϊκό κοινοτικό χώρο από όπου και σημαντικό μερίδιο των κερδών της προέρχεται ως σήμερα.

Γιατί η πρόκληση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς μεταφορών θα πρέπει να εξετασθεί από τους αρμόδιους της Ολυμπιακής υπό το πρίσμα της αξιοποίησης των νέων δυνατοτήτων που προσφέρει το σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου χωρίς σύμπλεγμα "περιφερειακότητας" και να χαράξει πολιτική για να κερδιθεί η αγορά 320 εκατομμυρίων καταναλωτών, όπως άλλωστε κάνουν οι ανταγωνιστές της, στα πρότυπα της ιδιωτικής επιχείρησης, και με γνώμονα πάντα το κοινωνικό συμφέρον, ώστε το μέλλον να καταστεί για την Ολυμπιακή Αεροπορία, αφετηρία νέων ευκαιριών στους Ευρωπαϊκούς ουρανούς.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΟΥ 2000 - Χρ. Πολυδωρόπουλος - Καλ. Διονέλης - Θ. Μπαρμαρούσης. Αθήνα 1990 - ΕΚΔΟΣΗ ΦΩΤΟΠΛΑΝΟ ΕΠΕ.
2. COMPLETING THE INTERNAL MARKET: Λευκή βίβλος της COMISSION.
3. CIVIL AVIATION MEMORANDUM No 1 : Προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο.
4. ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ  
Εκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου και συμπεράσματα του Συμβουλίου.
5. C.A.A. (CIVIL AVIATION AUTHORITY) : 19588 "Γιατί τόσες καθυστερήσεις" ;
6. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡ.ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ : Προβλήματα λειτουργικής ικανότητας του Συστήματος Εναέριας Κυκλοφορίας.
7. CIVIL AVIATION MEMORANDUM No 2 PROGRESS TOWARDS THE DEVELOPMENT OF A COMMUNITY AIR TRANSPORT POLICY : Ανακοίνωση και προτάσεις από την Ευρ.Επιτροπή προς το Συμβούλιο.
8. ΕΚΘΕΣΕΙΣ για το Πρόγραμμα 1988-1992  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ : ΚΕΠΕ
9. Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 1992 - Η ΕΛΛΑΣ ΣΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.

10. Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ  
Εξελικτική πορεία και προοπτικές εν όψει του 1992 -  
Σταύρος Χρ. Τσέτσος.
11. Εικοστή δεύτερη Γενική Έκθεση επί της δραστηριότητας  
των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1988).
12. Συνθήκες περί ιδρύσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων  
(1987).
13. Μεταφορές και ένταξη - Π. Μπερνίτσας (1985).
14. ΕΟΚ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
Ν. Σ. Μούσης (ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗΣ).
15. "ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΟΚ" - ΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΤΕΥΧΗ : Φεβρουάριος '90  
Μάρτιος '90  
Απρίλιος '90  
Μάιος '90  
Ιούνιος '90  
Νοέμβριος '90
16. "ΚΕΦΑΛΑΙΟ" - ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ  
ΤΕΥΧΟΣ : ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ '90
17. "ΔΕΛΤΙΟΝ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ  
ΤΟΜΕΑ - ΔΕΛΤΙΟΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ"  
ΤΕΥΧΟΣ : Απρίλιος - Μάιος 1990.

18. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗ : ΠΡΟΣ ΤΗΝ  
ΕΥΡΩΠΗ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ  
(Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων - Ιανουάριος -  
Φεβρουάριος 1989).
19. CATALOGUE EUROSTAT -Publications et services e'lectro-  
niques (EUROSTAT - 1991).
20. EEC TRANSPORT POLICY - ECONOMIC AND SOCIAL CONSULTATI-  
VE ASSEMBLY  
(EUROPEAN COMMUNITY - ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE -  
Brussels, October 1985).
21. ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ - Προτάσει για το μέλλον της  
Ευρώπης.  
(ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟ-  
ΒΟΥΛΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1989).
22. ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ "ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ" - (ΤΕΤΑΡΤΗ 24 Ιουλίου 1991).

