

Τ. Ε. Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: κ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΜΠΕΝΟΒΙΑ ΜΑΡΙΑΝΝΑ

**ΘΕΜΑ:** Καταγραφή αεροπορικών εταιριών εσωτερικού και εξωτερικού. Πως γίνεται ο τρόπος κράτησης μέσω Internet. Σχόλια και συμπεράσματα.  
«11 Σεπτεμβρίου 2001»: Αναφορά σε γεγονότα και επιπτώσεις.



ΠΑΤΡΑ 2002

## Περιεχόμενα:

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ INTERNET	5 - 6
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	7 - 8
ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ ΤΗΣ 11 <sup>ΗΣ</sup> ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	9 - 13
Η επίθεση κατά των Η. Π. Α. θα αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο η Αμερική αντιμετωπίζει τον κόσμο	9
Ξυπνούν μνήμες	9 - 10
Υπό την απειλή πολέμου	10 - 11
Ασφάλεια αεροδρομίων	11
Διαπιστώθηκαν ελλείψεις	
Πάγωσε η παγκόσμια οικονομία	12
Βαρύ το πλήγμα	12 - 13
Μεγαλύτερος χαμένος ο τεχνολογικός τομέας	13
ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ ΤΗΣ 11 <sup>ΗΣ</sup> ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	14 - 21
Θωρακίζονται έναντι τρομοκρατών τα αεροσκάφη και τα πληρώματα	14
Lufthansa Κλείνει το γραφείο της Θεσσαλονίκης	15
Κέρδη για την Easy Jet	16
Έκλεισε και η Sabena	16 - 17
Αυξάνονται τα αεροπορικά εισιτήρια της British Airways	17
ΗΑΤΤΑ - ΣΑΕΕ: Μάχη για τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων	17 - 18
Alitalia «Μονάδα Φροντίδας Επιβατών» και ηλεκτρονικό εισιτήριο	18 - 19
Η παγκόσμια οικονομία σε φάση ανησυχητικής ύφεσης. Μπορεί να ανακάμψει;	19 - 20
Επιδείνωση των δεδομένων	20
Οι φοροαπαλλαγές δεν πείθουν	20

Η παγίδα της ρευστότητας	21
ΜΕΤΑ ΤΟ ΘΡΙΑΜΒΟ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΣΤΟ ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ ΤΙ ΑΝΑΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΤΟΥ ΤΟ ΝΙΚΗΤΗ;	22 - 39
Ενίσχυση μόνο των μεγάλων εταιριών	22
Επενδύσεις και κατανάλωση	23
Αύξηση του ελλείμματος	23
Ολυμπιακή Αεροπορία	24 - 25
Cropus και Aegean αποχωρούν	25
Μάρτιος 2001: Νέο αεροδρόμιο νέα προβλήματα	25 - 26
Απρίλιος 2001: Νέες ελπίδες για την Ολυμπιακή	26
Καλοκαίρι 2001: Οι προσφορές για την Ο. Α.	27
«Μαύρος Σεπτέμβριος» της Τρομοκρατίας	27 - 28
Οκτώβριος 2001: Περικοπές και αγωνία για συνέχιση λειτουργίας	28
Δεκέμβριος 2001: Ο δύσκολος	29 - 30
Δεκέμβριος της Ολυμπιακής	
Δεκέμβριος 2001: Κρίση στις ελληνικές αερομεταφορές	30
Δεκέμβριος 2001: Ολοκληρώνονται οι διαπραγματεύσεις με την IAS	30 - 31
Εκ βάρων ανακατατάξεις	31 - 32
Παρατάσεων συνέχεια για την Ολυμπιακή	33
Θυγατρική των Κυπριακών αερογραμμών στην Ελλάδα	34
Σαρώνει τα βραβεία η Singarore Airlines	34 - 35
Παραγγελία μαμούθ από την Ryanair	35 - 36
Επέκταση της Louis Catering και στην Αίγυπτο	36
Επιτυχής η συνεργασία Alitalia - Air France	36
Swiss ονομάζεται η νέα Swissair	37 - 38
Virgin Atlantic Παραγγελία 10 Airbus	39

ΦΟΡΜΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	40 - 60
Aegean Cronus Airlines	40 - 41
Alitalia	42
All seasons Holidays	43
Arrow Air	44 - 45
Atlantic Airways	46
Γενικά σχόλια	47
Cyprus Schedule και χάρτης	48 - 50
Easy Jet	51 - 52
LTU Reservations	53 - 56
Lufthansa	57
Olympic Airways	58
Virgin Blue Airways	59
Sabena	60
ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΦΟΡΜΕΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ	61
ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	62
Η.Π.Α. ΕΞΙ ΜΗΝΕΣ ΜΕΤΑ	63 - 66
ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2002	66
Παραγγελίες αεροσκαφών από KLM και Indian Airlines	66
Βραβείο για την CSA	66
ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΙΟΥΝΙΟΥ 2002	67
Alitalia Θετικά αποτελέσματα παρά την κρίση	67
Air France: Μείωση των κερδών	67
ΠΗΓΕΣ & ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	68

## Κρατήσεις με χρήση του Internet

Το Internet επιτρέπει το σχεδιασμό με μεγάλη λεπτομέρεια ενός αεροπορικού ταξιδιού, την επιλογή συγκεκριμένης ημέρας και ώρας της αναχώρησης και της επιστροφής, καθώς και της εταιρείας. Με τη χρήση έτοιμων και φιλικών φορμών, υπάρχει η δυνατότητα εμφάνισης των θέσεων που είναι διαθέσιμες, αλλαγής του δρομολογίου με την προσθήκη μιας ενδιάμεσης στάσης και τελικά να γίνει η κράτηση. Όλα αυτά μέσα από την οθόνη του υπολογιστή του χρήστη, χωρίς να χρειάζεται να τρέχει και να περιμένει στις ουρές των ταξιδιωτικών γραφείων.

Το Internet προσφέρει μια εναλλακτική λύση. Μπορεί κάποιος μόνος του να επιλέξει τον τρόπο, την ώρα και το ακριβές δρομολόγιο που θα ακολουθήσει. Αρκεί να αφιερώσει λίγο χρόνο για να βρει το δρομολόγιο που επιθυμεί, να το τυπώσει και να επισκεφθεί με αυτό τον τουριστικό πράκτορα.

Υπάρχουν δυο εναλλακτικές λύσεις για να βρει κανείς τα αεροπορικά δρομολόγια με τις ώρες των πτήσεων. Το Amadeus είναι ένα σύστημα που επιτρέπει την αναζήτηση δρομολογίων από όλο τον κόσμο. Διαθέτει καταχωρημένες τις πτήσεις από όλες τις γνωστές αεροπορικές εταιρείες και επιτρέπει μέσα από εύχρηστες σελίδες να αναζητήσει κάποιος την πληροφορία που θέλει, ακόμα και να κάνει μια κράτηση. Στη δεύτερη περίπτωση μπορεί κανείς να βρει τη συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία που επιθυμεί. Αν ενδιαφέρεται, για παράδειγμα, για ένα ταξίδι Αθήνα - Λονδίνο, θα πρέπει να κοιτάξει το Internet στους δυο τόπους της British Airways και της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για να βρει το δρομολόγιο που θέλει. Σε πολλές περιπτώσεις, όπου η αεροπορική εταιρεία παρουσιάζεται πλήρως στο Internet, μπορεί κανείς να βρει όλες τις πτήσεις μεταξύ δύο πόλεων.

## Οι Αεροπορικές Εταιρείες στο Internet

Οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν παρουσία στο Internet. Μέσα από τις ιστοσελίδες της κάθε εταιρείας μπορεί ο χρήστης να βρει πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με τα δρομολόγια και τον προγραμματισμό των πτήσεων. Σε πολλούς τόπους θα βρει ακόμα και τη δυνατότητα των κρατήσεων, πάντα μέσα από το Internet. Από τις ιστοσελίδες της British Airways, για παράδειγμα, μπορεί να κάνει την κράτηση που θέλει και στη συνέχεια να παραλάβει τα εισιτήρια, πληρώνοντας το αντίστοιχο ποσό στο πιο κοντινό τουριστικό γραφείο. Το σίγουρο είναι ότι θα βρει πληροφορίες για τα αεροπλάνα που αποτελούν το στόλο κάθε εταιρείας. Τις περισσότερες φορές αυτά συνοδεύονται από αναλυτικά τεχνικά στοιχεία και πλούσιο φωτογραφικό υλικό. Η πληρωμή είναι ένα από τα ζητήματα που αποτρέπουν τους περισσότερους από τη χρήση του Internet για παρόμοια θέματα, όπως αγορά προϊόντων και κράτηση θέσης σε αεροπλάνα, πλοία ή ακόμα και σε συναυλίες. Το ηλεκτρονικό όμως εμπόριο (e-commerce) είναι σε πολύ καλό δρόμο και επιτρέπει στο

χρήστη να αγοράσει οτιδήποτε θέλει με μια πιστωτική κάρτα. Αυτό πρόκειται σύντομα να βελτιωθεί με τις νέες υπηρεσίες που σύντομα θα προσφέρουν οι τράπεζες, δίνοντας τη δυνατότητα για εξόφληση μέσα από το λογαριασμό, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η ύπαρξη μιας πιστωτικής κάρτας. Προς το παρόν, η πιστωτική κάρτα κάνει το «θαύμα» και επιτρέπει να γίνονται οι κρατήσεις από το σπίτι. Αυτά αφορούν τις πιο εξελιγμένες χώρες στο Internet, ενώ οι Έλληνες χρήστες σήμερα περιορίζονται μόνο στην κράτηση της θέσης και όχι στην πληρωμή.

Ο χρήστης μέσα από τις ιστοσελίδες της εταιρείας, με την οποία έχει επιλέξει να πετάξει, μπορεί να δει τα δρομολόγια, τις ώρες αναχώρησης και άφιξης, αλλά και τον τύπο του αεροπλάνου. Οι περισσότερες εταιρείες διαθέτουν πρόσβαση στο Internet, δίνοντας τη δυνατότητα επιθεώρησης του προγράμματος των πτήσεων. Άλλες πάλι, επιτρέπουν να γίνονται ακόμα και κρατήσεις μέσα από το Internet με ή χωρίς πιστωτικές κάρτες.

Πιο κάτω αναφέρονται κάποιες αεροπορικές εταιρείες που έχουν εντυπωσιακή παρουσία στο Internet λόγω της πληθώρας των πληροφοριών που παρέχουν και του τρόπου που αντιμετωπίζουν τις πτήσεις.

Καταγραφή αεροπορικών εταιριών

Α/Α	Επιγραφή	Κωδικός	Χώρα	Site	Τι περιλαμβάνει
1	<a href="#">American Airlines</a>	AA	Αμερική	<a href="http://www.aa.com/">http://www.aa.com/</a>	includes travel planning, membership, news and specials information on our worldwide services for travel, cargo
2	<a href="#">KLM Royal Dutch Airlines</a>	KL	Ολλανδία	<a href="http://www.klm.com/">http://www.klm.com/</a>	air carrier engaged in the transportation of passengers
3	<a href="#">Continental Airlines</a>	CO	Αμερική	<a href="http://www.continental.com/">http://www.continental.com/</a>	engages in commercial air transportation of people, property and mail
4	<a href="#">United Airlines</a>	UA	Αμερική	<a href="http://www.ual.com/">http://www.ual.com/</a>	transports passengers, cargo and mail to 89 cities
5	<a href="#">TWA - Trans World Airlines Home Page</a>	TW	USA	<a href="http://www.twa.com/">http://www.twa.com/</a>	offering flights within Europe. With schedules, fares
6	<a href="#">Sabena Airlines</a>	SN	Βέλγιο	<a href="http://www.sabena.com">http://www.sabena.com</a>	offering flights schedules and mail
7	<a href="#">Iberia Airlines</a>	IB	Πορτογαλία	<a href="http://www.iberia.com">http://www.iberia.com</a>	air carrier for Austria, transports passengers
8	<a href="#">Austrian Airlines</a>	OS	Αυστρία	<a href="http://www.aua.com">http://www.aua.com</a>	is a holding company for two airlines, Alaska Airlines and Horizon Air
9	<a href="#">Alaska Airlines/Horizon Air</a>	AS	Αλάσκα	<a href="http://www.alaska-air.com/">http://www.alaska-air.com/</a>	offering flights schedules
10	<a href="#">Malaysia Airlines</a>	MH	Μαλαισία	<a href="http://www.malaysiaairlines.com.my">http://www.malaysiaairlines.com.my</a>	includes schedule and information
11	<a href="#">Philippine Airlines</a>	PR	Φιλιππίνες	<a href="http://www.philippineair.com/">http://www.philippineair.com/</a>	includes general information
12	<a href="#">Virgin Atlantic</a>	VS	Αμερική	<a href="http://www.virginatlantic.com/">http://www.virginatlantic.com/</a>	includes domestic and international flights
13	<a href="#">Indian Airlines</a>	IC	Ινδία	<a href="http://www.indian-airlines.nic.in/">http://www.indian-airlines.nic.in/</a>	provides cargo services by air transportation
14	<a href="#">Singapore Airlines Cargo</a>	SQ	Σιγκαπούρη	<a href="http://www.siacargo.com/">http://www.siacargo.com/</a>	schedules, special fare offers and information
15	<a href="#">US Airways</a>	US	Αμερική	<a href="http://www.usairways.com/">http://www.usairways.com/</a>	contains flight information, reservations, and schedules
16	<a href="#">Alitalia</a>	AZ	Ιταλία	<a href="http://www.alitalia.it/">http://www.alitalia.it/</a>	online booking arrival/departure times and route network
17	<a href="#">Crossair</a>	LX	Αμερική	<a href="http://www.crossair.com/">http://www.crossair.com/</a>	India's national flag carrier
18	<a href="#">Air India</a>	AI	Ινδία	<a href="http://www.airindia.com/">http://www.airindia.com/</a>	Greek airline. Site includes schedule, fleet information
19	<a href="#">Olympic Airways</a>	OA	Ελλάδα	<a href="http://www.olympic-airways.gr/">http://www.olympic-airways.gr/</a>	provides schedule and general information
20	<a href="#">Lufthansa UK/Ireland</a>	LH	Γερμανία	<a href="http://www.lufthansa.co.uk/">http://www.lufthansa.co.uk/</a>	serves international destinations. Site includes timetable
21	<a href="#">British Airways</a>	BA	Αγγλία	<a href="http://www.britishairways.com/">http://www.britishairways.com/</a>	localized version in Russian, features flight schedule and fares
22	<a href="#">Swissair/Russia</a>	SR	Ελβετία	<a href="http://www.swissair.ru/">http://www.swissair.ru/</a>	regional airline flying the five archipelagos of French Polynesia
23	<a href="#">Air Tahiti</a>	VT	Ταϊτή	<a href="http://www.airtahiti.pf/">http://www.airtahiti.pf/</a>	offers flights, holidays, tours, and travel to a variety of destinations
24	<a href="#">Air New Zealand</a>	NZ	Νιζελανδία	<a href="http://www.airnewzealand.co.uk/">http://www.airnewzealand.co.uk/</a>	offering tickets for travel
25	<a href="#">Air Zimbabwe</a>	UM	Ζιμπάμπουε	<a href="http://www.airzimbabwe.com/">http://www.airzimbabwe.com/</a>	offering flights throughout the Caribbean
26	<a href="#">Air Jamaica</a>	JM	Τζαμάικα	<a href="http://www.airjamaica.com/">http://www.airjamaica.com/</a>	includes online ticket purchase and special vacation
27	<a href="#">Delta Air Lines</a>	DL	Αμερική	<a href="http://www.delta.com/">http://www.delta.com/</a>	offers flight schedules, information about sales offices
28	<a href="#">Czechoslovak Turkish Airlines</a>	YK	Τσεχία	<a href="http://www.kthv.net/">http://www.kthv.net/</a>	offering scheduled service to a lot of destinations
29	<a href="#">Air Canada</a>	AC	Καναδάς	<a href="http://www.aircanada.ca">http://www.aircanada.ca</a>	services include passenger, cargo and charter flights
30	<a href="#">Air France</a>	AF	Γαλλία	<a href="http://www.airfrance.com/">http://www.airfrance.com/</a>	offers general information and schedules
31	<a href="#">Finnair</a>	AY	Φινλανδία	<a href="http://www.finnair.fi">http://www.finnair.fi</a>	includes schedules and offers tickets
32	<a href="#">Egypt Air</a>	MS	Αίγυπτος	<a href="http://www.egyptair.com/">http://www.egyptair.com/</a>	airline operating schedule and charter flights
33	<a href="#">Malev Hungarian Airlines</a>	MA	Ουγγαρία	<a href="http://www.malev.com/">http://www.malev.com/</a>	includes general information about flights
34	<a href="#">Ryan air</a>	XY	Λονδίνο	<a href="http://www.ryanair.com/">http://www.ryanair.com/</a>	includes flight schedule and online booking
35	<a href="#">Hawaiian Airlines</a>	HA	Χαόρη	<a href="http://www.hawaiianairlines.com/">http://www.hawaiianairlines.com/</a>	offers information about tours and flights
36	<a href="#">Arrow Air</a>	JW	Φινλανδία	<a href="http://www.arrowair.com/">http://www.arrowair.com/</a>	contains reservations and schedules
37	<a href="#">LOT Polish Airlines</a>	LO	Πολωνία	<a href="http://www.lot.com/">http://www.lot.com/</a>	offers information about flights
38	<a href="#">Polynesian Airlines</a>	PH	Πολυνησία	<a href="http://www.polynesianairlines.com/">http://www.polynesianairlines.com/</a>	offers information about schedules

Α/Α	Επιχειρηματία	Κωδικοί	Χώρα	Site	Τι περιλαμβάνει
39	Kenya Airways	KQ	Κένυα	<a href="http://www.kenyaairways.com/">http://www.kenyaairways.com/</a>	provides services and online booking information about travel and cargo
40	Eur Air	PC	Νησιά Φιτζ	<a href="http://www.fiji-air.com/">http://www.fiji-air.com/</a>	includes route maps frequent flyer program and news
41	Vietnam Airlines	VN	Βιετνάμ	<a href="http://www.vietnamairlines.com/">http://www.vietnamairlines.com/</a>	offers reservations, cargo services and includes fairs
42	Japan Airlines	JL	Ιαπωνία	<a href="http://www.jal.com/">http://www.jal.com/</a>	includes passengers service, domestic and international flights offering services and legal information
43	Alaska Airlines	AQ	Χαϊβόν	<a href="http://www.alaskaairlines.com/">http://www.alaskaairlines.com/</a>	contains information and news. Site is under construction
44	Air China	CA	Κίβη	<a href="http://www.airchina.com.cn">http://www.airchina.com.cn</a>	offers holidays and has schedule and flights
45	Cyprus Airways	CY	Κύπρος	<a href="http://www.cypusairways.com/">http://www.cypusairways.com/</a>	includes online booking and services
46	Aer Lingus	EI	Ιρλανδία	<a href="http://www.aerlingus.com/">http://www.aerlingus.com/</a>	offers Iran Air Cargo and news
47	Icelandair	FI	Καναδάς	<a href="http://www.icelandair.com/">http://www.icelandair.com/</a>	includes schedule and information
48	Air Pacific	FJ	Νησιά Φιτζ	<a href="http://www.airpacific.com/">http://www.airpacific.com/</a>	provides fleet and cargo services
49	Iran Air	IR	Ιράν	<a href="http://www.irair.com/">http://www.irair.com/</a>	site has timetable, news and online booking
50	Balkan Bulgarian Airlines	LZ	Βουλγαρία	<a href="http://www.bulgarianairlines.com/">http://www.bulgarianairlines.com/</a>	has information about Air Tanzania and reservations offering services and information
51	Kuwait Airlines	KU	Κουβέιτ	<a href="http://www.kuwaitairlines.com/">http://www.kuwaitairlines.com/</a>	includes flight schedule news and suggestions
52	Air Kenya	QP	Κένυα	<a href="http://www.airkenya.com/">http://www.airkenya.com/</a>	online booking special fares and flights
53	Air Tanzania Corporation	TC	Τανζανία	<a href="http://www.airtanzania.com/">http://www.airtanzania.com/</a>	offers information about flights
54	Turkish Airlines	TK	Τουρκία	<a href="http://www.turkishairlines.com/">http://www.turkishairlines.com/</a>	includes fares and rates booking and ticketing
55	Tunis Air	TU	Ιταλία	<a href="http://www.tunisair.com/">http://www.tunisair.com/</a>	has destinations, cargo and travel tips
56	Air Caledonie	TY	Γαλλία	<a href="http://www.aircaledonie.com/">http://www.aircaledonie.com/</a>	includes tour route maps and online reservations
57	Air Austral	UJ	Γαλλία	<a href="http://www.airaustral.com/">http://www.airaustral.com/</a>	
58	Solomon Airlines	IE	Αυστραλία	<a href="http://www.solomonairlines.com/">http://www.solomonairlines.com/</a>	
59	Bahamas Air	UP	Μπαχάμες	<a href="http://www.bahamasair.com/">http://www.bahamasair.com/</a>	
60	Grand Canyon Airlines	YE	Grand Canyon	<a href="http://www.grandcanyonairlines.com/">http://www.grandcanyonairlines.com/</a>	



## ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ

Η επίθεση κατά των Η.Π.Α θα αλλάξει για πάντα τον τρόπο με τον οποίο η Αμερική αντιμετωπίζει τον εαυτό της και τον κόσμο.

Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001 θα είναι μια ημερομηνία που η Αμερική δεν θα λησμονήσει ποτέ. Για τους Αμερικανούς, αυτά τα τρομερά γεγονότα είναι κοσμοϊστορικά και αλλάζουν το γεωπολιτικό τοπίο με τον ίδιο ανεξίτηλο τρόπο που παραμόρφωσαν τον ορίζοντα του Μανχάταν.

Οι δημόσιες συζητήσεις που διεξάγονταν μέχρι τώρα σχετικά με τα ελλείμματα του προϋπολογισμού και την άνθιση του Διαδικτύου φαντάζουν πλέον ασήμαντες. Η αμερικανική αίσθηση του άτρωτου, η οποία είχε οικοδομηθεί στην ιδιότητα της υπερδύναμης, έχει υποστεί μεγάλο πλήγμα.

Η Αμερική δεν έμαθε απλώς ότι είναι ευάλωτη στην τρομοκρατία αλλά και ότι είναι πιο ευάλωτη από άλλες χώρες. Είναι η πιο ανοιχτή και η πιο εξαρτημένη από την τεχνολογία χώρα στον κόσμο και η ισχύς της προξενεί το μίσος των πανταχού εχθρών της ελευθερίας.

Η δυσάρεστη έκπληξη ήταν μεγάλη. Ο Υπουργός Εξωτερικών δήλωσε ότι δεν είχε υπάρξει αξιόπιστη προειδοποίηση. Ο εχθρός χτύπησε τα σύμβολα της αμερικανικής παντοδυναμίας: της οικονομικής, της στρατιωτικής και της πολιτικής ισχύος των Η.Π.Α. Η βασική διαφορά ήταν πως οι στόχοι βρισκόνταν στην ηπειρωτική χώρα και όχι σε υπεράκτια εδάφη χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά.

## ΞΥΠΝΟΥΝ ΜΝΗΜΕΣ

Στο Περλ Χάρμπορ η Αμερική μπορούσε να αναγνωρίσει άμεσα τον επιτιθέμενο. Η εμπειρία της βομβιστικής επίθεσης στην Οκλαχόμα - η ευθύνη της οποίας επερρίφθη αρχικά στη δράση αραβικών ομάδων, για να αποκαλυφθεί όμως αργότερα ότι ο δράστης ήταν Αμερικανός - επιβάλλει επιφυλακτικότητα. Ολοένα όμως αυξανόμενος αριθμός αποδεικτικών στοιχείων καταδεικνύει ισλαμιστές εξτρεμιστές. Σε αυτά τα στοιχεία περιλαμβάνεται ακόμη και η ίδια ημερομηνία. Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1922 ήταν η μέρα κατά την οποία ετέθη σε ισχύ η βρετανική διοίκηση της Παλαιστίνης, χωρίς η ανένδοτη αραβική αντίσταση να κατορθώσει τίποτε.

Ωστόσο η επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου φέρνει την Αμερική ενώπιον μιας στρατιωτικής πρόκλησης παλαιού αναγνωρίσιμου τύπου αλλά και ενός πρωτοφανούς διλήμματος. Οι επιθέσεις έπληξαν ουσιαστικά τον αμερικανικό τρόπο ζωής. Ο πειρασμός για το έθνος είναι να αφηφήσει αυτές τις επιθέσεις, συνεχίζοντας τις δουλειές του σαν να μην συνέβαινε τίποτε. Αυτό όμως δεν είναι βέβαια ούτε εφικτό ούτε επιθυμητό. Αν μη τι άλλο, θα επιβληθούν αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια. Το σημαντικότερο ερώτημα είναι πως θα μπορέσει η Αμερική να αμυνθεί

ενάντια σε έναν εχθρό με τάσεις αυτοκτονίας, ο οποίος χρησιμοποιεί την ίδια την υποδομή μιας ελεύθερης οικονομίας προκειμένου να διεξαγάγει πόλεμο, χωρίς να θέσει σε κίνδυνο τη δική της ανοιχτή κοινωνία.

Θα περάσουν χρόνια προτού γίνει σαφής η απάντηση, η οποία θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την έκβαση των πιθανών αμερικανικών αντιποίνων, τα οποία μπορεί να μην έχουν εκδηλωθεί ακόμη. Μπορούν όμως να γίνουν κάποιες εικασίες.

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΙΛΗ ΠΟΛΕΜΟΥ

Ο Τζόρτζ Μπους ανέφερε: « Δεν επρόκειτο για τρομοκρατικές πράξεις αλλά για πράξεις πολέμου». Με άλλα λόγια, δεν θα αντιμετωπίσει την επίθεση ως ζήτημα διεθνούς ποινικού δικαστηρίου ή ως ζήτημα βομβαρδισμού ακριβείας με πυραύλους Κρουζ (όπως έγινε μετά τις βομβιστικές επιθέσεις κατά των αμερικανικών πρεσβειών στην Κένυα και στην Τανζανία, το 1998), αλλά ως αιτία πολέμου. Ποιοι λοιπόν θα είναι οι στόχοι αυτού του πολέμου; Ο Τζόρτζ Μπους έδωσε την απάντηση: «Δεν θα κάνουμε καμιά διάκριση ανάμεσα στους τρομοκράτες που διέπραξαν αυτές τις πράξεις και σε εκείνους που τους προσφέρουν καταφύγιο».

Αυτό μάλλον σημαίνει ότι οι Η.Π.Α εξετάζουν το ενδεχόμενο επιθέσεων κατά των στρατιωτικών βάσεων και των κρατικών κτιρίων των χωρών, οι οποίες προσφέρουν ασφαλές καταφύγιο στον Μπιν Λάντεν και στους ομοίους του: του Αφγανιστάν, βέβαια, αλλά πιθανόν και του Ιράκ και του Ιράν, ενώ υπάρχει μικρότερη πιθανότητα για το Πακιστάν το Σουδάν και τη Συρία.

Μια τέτοια πολιτική θα αποτελέσει αναμφίβολα πρόκληση για τους συμμάχους των Η.Π.Α, μερικοί από τους οποίους, με πρώτη και κύρια τη Γαλλία, έχουν καταδικάσει κάποιες ήπιες επιθέσεις κατά τρομοκρατών στη Μέση Ανατολή. Ίσως όμως η κλίμακα της σφαγής να μεταστρέψει τα μυαλά των συμμάχων. Την επομένη του χτυπήματος, το ΝΑΤΟ επικαλέστηκε για πρώτη φορά το άρθρο 5 του Συμφώνου του: κατά το άρθρο αυτό, επίθεση εναντίον ενός μέλους αποτελεί επίθεση εναντίον όλων. Ο Μπιν Λάντεν έχει και κατά το παρελθόν επιδείξει ενδιαφέρον για την απόκτηση χημικών και πυρηνικών όπλων. Οι μαζικοί φόνοι της Νέας Υόρκης και της Ουάσιγκτον αποδεικνύουν τη σοβαρότητα του ενδεχομένου αυτού. Το ΝΑΤΟ μπορεί κάλλιστα να λάβει υπόψη ότι το επόμενο χτύπημα του Μπιν Λάντεν θα συνοδεύεται από πυρηνικό μανιτάρι.

Ο αντιτρομοκρατικός αγώνας θα πρέπει επίσης να αποκτήσει προεξάρχουσα θέση στο πλαίσιο της αναδιάταξης των αμυντικών προτεραιοτήτων των Η.Π.Α. Τον Μάρτιο, μια επιτροπή εθνικής ασφάλειας, με επικεφαλής τους πρώην γεροϋσιαστές Γκάρι Χαρτ και Γουόρεν Ράντμαν, υποστήριξε κατά προφητικό τρόπο: « Κατά τη διάρκεια του επόμενου τετάρτου του αιώνα είναι πιθανή μια ολέθρια επίθεση κατά Αμερικανών πολιτών επί αμερικανικού εδάφους. Ο κίνδυνος δεν αφορά μόνο

θάνατο και καταστροφή αλλά και κάμψη του ηθικού, η οποία θα μπορούσε να υπονομεύσει τον παγκόσμιο ηγετικό ρόλο των Η.Π.Α. Εν όψει αυτής της απειλής, το έθνος μας δεν διαθέτει συνεκτικές ή ολοκληρωμένες κρατικές δομές».

Τέλος, οι επιθέσεις φαίνεται πως δικαιώνουν όσους επέκριναν το προτεινόμενο από τον Τζόρτζ Μπους πρόγραμμα αντιπυραυλικής προστασίας και οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η μεγαλύτερη απειλή κατά των Η.Π.Α δεν προέρχεται από τα πυραυλικά προγράμματα «ανεξέλεγκτων κρατών» αλλά από τις «βόμβες βαλίτσας» των τρομοκρατών. Λογικά, ίσως η θέση τους είναι σωστή. Ίσως όμως μέσα στη νέα αίσθηση τρωτότητάς τους, οι Αμερικανοί να ζητήσουν άμυνες κάθε λογής και να είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν γι' αυτές. Κανείς δεν σκίζει την ασφάλεια πυρός του επειδή πλημμύρισε το σπίτι του.

**Ασφάλεια αεροδρομίων Διαπιστώθηκαν στα αμερικανικά αεροδρόμια ελλείψεις Απαιτείται δραστική αναδιοργάνωση**

Ιδού ένα από τα σαφή διδάγματα τούτης της τραγωδίας: η ασφάλεια στα αεροδρόμια ήταν τρομερά χαλαρή. Τρομοκράτες που δεν μετέφεραν τίποτε παραπάνω από μαχαίρια και χαρτοκόπτες κατόρθωσαν να καταλάβουν επιβατικά αεροπλάνα σε μερικά από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια των Η.Π.Α. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) ενισχύει τα μέτρα ασφαλείας αλλά κατόπιν εορτής. Είναι σαν να κλείνει κανείς την πόρτα του στάβλου αφού πρώτα ξεφύγει το άλογο.

Μολονότι η FAA εκδίδει κανονισμούς ασφαλείας, επαφίεται για την εφαρμογή των οδηγιών της στα αεροδρόμια, τα οποία επιβλέπουν τη δική τους ασφάλεια, και στις αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες ελέγχουν επιβάτες και αποσκευές. Έχοντας το νου τους στη μείωση του κόστους και τρέμοντας μην ενοχλήσουν τους επιβάτες με σωματικούς ελέγχους και ψαξίματα σε αποσκευές, οι αεροπορικές εταιρίες εμπιστεύονται τα ζητήματα ασφαλείας στα χέρια των εταιριών ασφαλείας που προσλαμβάνουν, οι οποίες με τη σειρά τους βασίζονται σε κακοπληρωμένο και πλημμελώς εκπαιδευμένο προσωπικό ασφαλείας.

Τα χειρότερα ίσως ρήγματα όσον αφορά στην ασφάλεια έχουν σημειωθεί στο αεροδρόμιο Λόγκαν της Βοστώνης, όπου έγιναν οι αεροπειρατείες στα δύο από τα τέσσερα αεροπλάνα. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, αξιωματούχοι της FAA μεταμφιεσμένοι σε επιβάτες κατάφεραν επανειλημμένως να περάσουν λαθραία όπλα και αυτοσχέδιες βόμβες σε αεροσκάφη στο Λόγκαν. Το αεροδρόμιο τιμωρήθηκε με επιβολή προστίμων που δεν ξεπέρασαν τα 200.000 δολάρια. Μόλις τον περασμένο μήνα, η FAA ανακοίνωσε ότι θα επιδίωκε την επιβολή αστικών κυρώσεων ύψους 99.000 δολαρίων κατά της American Airlines, επειδή πέρυσι είχε αμελήσει να εφαρμόσει κατάλληλα μέτρα ασφαλείας σε έξι πτήσεις.

Πάγωσε η παγκόσμια οικονομία

Ο κόσμος πλησίαζε ήδη επικίνδυνα την ύφεση. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις στην Αμερική αύξησαν επιπλέον τον κίνδυνο.

Η επίθεση κατά του World Trade Center έκανε συντρίμια ένα από τα πιο διάσημα σύμβολα του αμερικανικού καπιταλισμού. Μήπως όμως ενέτεινε και τον κίνδυνο να καταρρεύσει η ήδη εύθραυστη παγκόσμια οικονομία; Μπορεί την περασμένη εβδομάδα οι αμερικανικές αγορές μετοχών να έμειναν κλειστές, αλλά η άμεση απάντηση που έδωσαν οι υπόλοιπες αγορές του κόσμου ήταν ένα διστακτικό «ναι».

Πράγματι, για την παγκόσμια οικονομία η επίθεση δύσκολα θα μπορούσε να έχει σημειωθεί σε χειρότερη στιγμή. Έπεται ενός κύματος από κακές οικονομικές ειδήσεις, το οποίο είχε ήδη πλήξει αρκετές χρηματοπιστωτικές αγορές.

Στο δεύτερο τρίμηνο του έτους, το ΑΕΠ της Ιαπωνίας μειώθηκε με ετήσιο ρυθμό 3,2% ενώ το ποσοστό ανεργίας των Η.Π.Α εκτινάχθηκε τον Αύγουστο πολύ πάνω από το αναμενόμενο, φτάνοντας το 4,9% από 4,5% τον Ιούλιο.

Τα νέα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν στις 13 Σεπτεμβρίου επιβεβαίωσαν ότι το ΑΕΠ της ζώνης του ευρώ είχε ουσιαστικά παραμείνει αμετάβλητο κατά το δεύτερο τρίμηνο.

Τα στοιχεία αυτά σε συνδυασμό με την προηγουμένως ανακοινωθείσα ανάπτυξη της τάξης του 0,2% στις Η.Π.Α, υποδεικνύουν ότι το προϊόν στο σύνολο του πλούσιου κόσμου μειώθηκε κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου για πρώτη φορά από το 1990.

Κοντολογίς, καθώς χάραζε η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, τόσο οι Η.Π.Α όσο και ο κόσμος ολόκληρος πλησίαζαν επικίνδυνα σε ύφεση. Τώρα που η καθημερινή ζωή εκατομμυρίων Αμερικανών έχει κλονιστεί, φαίνεται πιθανότερο ότι κατά το τρίτο τρίμηνο το ΑΕΠ της χώρας θα σημειώσει πτώση. Την αμέσως επόμενη στιγμή της επίθεσης εργοστάσια και καταστήματα έκλεισαν. Κατά τη διάρκεια των επόμενων εβδομάδων φαίνεται βέβαιο ότι θα περιοριστούν τα αεροπορικά ταξίδια εντός των Η.Π.Α και η χρηματοπιστωτική δραστηριότητα στη Νέα Υόρκη.

Βαρύ το πλήγμα

Ωστόσο πολύ σημαντικότερες από τις άμεσες επιπτώσεις επί της παραγωγής θα είναι οι επιπτώσεις επί της οικονομικής δραστηριότητας και επί της καταναλωτικής εμπιστοσύνης, άρα και επί της δαπάνης.

Κανένα οικονομικό υπόδειγμα δεν μπορεί να προβλέψει ποιες θα είναι οι συνέπειες. Η εμπειρία από θεομηνίες του παρελθόντος όπως οι σεισμοί, υποδεικνύει ότι συχνά οι επιπτώσεις τους είναι πιο περιορισμένες από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Εδώ όμως δεν πρόκειται για θεομηνία. Και υπάρχει και η πρόσθετη

αβεβαιότητα που προκαλούν τόσο η πιθανότητα αμερικανικών αντιποίνων όσο και τα όσα θα συμβούν μόλις επαναλειτουργήσουν οι αγορές.

Βραχυχρόνια, μιας τέτοιας κλίμακας τρομοκρατική επίθεση μπορεί να κάνει τους Αμερικανούς να αντιμετωπίζουν με μεγαλύτερο φόβο τους δημόσιους χώρους και να δαπανούν λιγότερα. Οι μακροχρόνιες συνέπειες είναι πιο ασαφείς.

Οι περισσότεροι οικονομολόγοι που πίστευαν ότι οι Η.Π.Α θα μπορούσαν να αποφύγουν την ύφεση, είχαν βασίσει κατά κύριο λόγο τα επιχειρήματά τους στη διατήρηση των υψηλών επιπέδων καταναλωτικής δαπάνης.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου στον Περσικό Κόλπο, τότε που η οικονομία παρέπαιε ξανά στο χείλος της ύφεσης, η καταναλωτική δαπάνη στις Η.Π.Α μειωνόταν επί ένα εξάμηνο με ετήσιο ρυθμό 2,6%.

Τούτη τη φορά, που το μακελειό σημειώθηκε μες στο έδαφος τους και όχι στο εξωτερικό, οι συνέπειες ενδέχεται να είναι εκτενέστερες.

Επίσης τα νοικοκυριά σε ολόκληρο τον κόσμο υποφέρουν από πτώση της αξίας των μετοχών τους. Η αξία των μετοχών παγκοσμίως έχει χάσει ποσό περίπου ίσο με 11 τρις. Δολάρια ισοδύναμο με το ένα τρίτο του παγκόσμιου ΑΕΠ.

#### Μεγαλύτερος χαμένος ο τεχνολογικός τομέας

Η κατάρρευση του τεχνολογικού κλάδου στις Η.Π.Α έχει ήδη προξενήσει απώλειες στις εταιρίες παραγωγής ηλεκτρονικών προϊόντων της Ανατολικής Ασίας, βυθίζοντας στην ύφεση την Ταϊβάν, τη Σιγκαπούρη, τη Μαλαισία και το Χονγκ Κονγκ.

Οι περισσότερες οικονομίες της Λατινικής Αμερικής συρρικνώνονται επίσης. Έτσι αναδύεται ο κίνδυνος να δημιουργηθεί ένα φαινόμενο ντόμινο, στο πλαίσιο του οποίου η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας μιας χώρας την εξαναγκάζει να μειώσει τις εισαγωγές της από άλλες, πράγμα που συμπιέζει την παραγωγή τους, άρα και τις εισαγωγές τους, μεγεθύνοντας έτσι την αρχική μείωση της ζήτησης.

Εάν η Αμερική και ο υπόλοιπος κόσμος υποστούν σήμερα ύφεση, είναι σχεδόν βέβαιο ότι όλοι θα καταλογίσουν ευθύνη στους τρομοκράτες.

Οι οικονομολόγοι μπορεί ακόμη και να εκμεταλλευτούν αυτό το γεγονός, προκειμένου να εξηγήσουν για ποιο λόγο διαψεύστηκαν οι προηγούμενες προβλέψεις τους. Η αλήθεια, ωστόσο είναι πως ίσως ο κόσμος βιάδιζε ούτως ή άλλως προς την ύφεση.\*

---

\* Γεγονότα Οκτωβρίου 2001

Οι αεροπορικές εταιρίες μετά το χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001

### Θωρακίζονται έναντι των τρομοκρατών τα αεροσκάφη και τα πληρώματα

Οι πτήσεις όπως τις γνωρίζαμε μέχρι σήμερα πολύ σύντομα θα αποτελούν παρελθόν, καθώς το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου δημιούργησε νέα δεδομένα, στα οποία σπεύδουν να προσαρμοστούν οι αεροπορικές εταιρίες θωρακίζοντας ως αστακούς τα αεροσκάφη και εξοπλίζοντας τα πληρώματα. Η έλλειψη ασφαλείας στο εσωτερικό των αεροσκαφών αποτελεί πλέον σοβαρό εμπόδιο στις προσπάθειες για την προσέλκυση περισσότερων επιβατών και για τον λόγο αυτόν οι εταιρίες προσπαθούν να προσαρμοστούν, αποφεύγοντας, ωστόσο, τις μεγάλες επενδύσεις, καθώς δεν υπάρχει μέχρι σήμερα συμφωνία για το ασφαλές αεροσκάφος του μέλλοντος.

Τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας, στα οποία περιλαμβάνονται οι αλεξίσφαιρες πόρτες πιλοτηρίου, τοποθέτηση κάμερας παρακολούθησης και εξοπλισμός των πιλότων με περίστροφα βρίσκονται ακόμη σε στάδιο συζήτησης μεταξύ αεροπορικών εταιριών, κατασκευαστών και κυβερνήσεων.

Μέχρι στιγμής, το μόνο μέτρο που έχουν ολοκληρώσει οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες είναι η τοποθέτηση μπάρας ασφαλείας στις πόρτες του πιλοτηρίου. Επιπλέον, οι εταιρίες που ξεκίνησαν την εφαρμογή αλεξίσφαιρης και ανθεκτικής στα χτυπήματα πόρτας πιλοτηρίου είναι η Jet Blue Airways και η Alaska Airlines. Σημειώνεται ότι σχετικά με την κατασκευή ασφαλούς πόρτας υπάρχουν αναρίθμητες σχεδιαστικές προκλήσεις. Θα πρέπει να επιτρέπεται η έλευση του αέρα μέσα από τις πόρτες, εξισορροπώντας την πίεση και από τις δύο πλευρές, ειδάλλως, στην περίπτωση που σπάσει κάποιο παράθυρο, το πιλοτήριο μπορεί να ξεκολλήσει από το υπόλοιπο αεροσκάφος. Επίσης, οι πιλότοι δεν θα πρέπει να δυσκολεύονται να ανοίξουν τις πόρτες.

Η τοποθέτηση ανθεκτικότερων υλικών στις πόρτες του cockpit έχει πραγματοποιηθεί μόνο από ορισμένες αεροπορικές εταιρίες, κυρίως μικρού μεγέθους.

Το πρόβλημα που φαίνεται ότι έχει ανακύψει είναι ότι οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να καταλήξουν σε ομοφωνία, καθώς ορισμένες αεροπορικές εταιρίες προωθούν τα δικά τους σχέδια, ενώ άλλες στρέφονται προς κατασκευάστριες εταιρίες, όπως η Boeing για να λάβουν απαντήσεις. Πάντως οι εταιρίες είναι εν γένει επιφυλακτικές στο να προβούν σε μεγάλες επενδύσεις, χωρίς να εξασφαλίσουν εκ των προτέρων εγκρίσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας.

Τέλος το πλέον αμφιλεγόμενο ζήτημα είναι η οπλοφορία ή μη του εργαζόμενου προσωπικού. Τα συνδικάτα των πιλότων εμφανίζονται ένθερμοι υποστηρικτές της ιδέας, όμως οι αεροπορικές εταιρίες είναι διχασμένες πάνω στο θέμα αυτό.

## Lufthansa: Κλείνει το γραφείο της Θεσσαλονίκης

Σε κλείσιμο του γραφείου της στη Θεσσαλονίκη προχωράει η αεροπορική εταιρία Lufthansa. Το διοικητικό συμβούλιο του γερμανικού αερομεταφορέα αποφάσισε αρχικά να διακόψει το δρομολόγιο Θεσσαλονίκης - Μονάχου, το οποίο εξυπηρετούσε με δύο πτήσεις την ημέρα.

Σύμφωνα με το διευθύνοντα σύμβουλο της Lufthansa, η εταιρία έφτασε σε αυτό το σημείο λόγω των συνεπειών από τις τρομοκρατικές επιθέσεις στη Νέα Υόρκη. Την απορία και τον προβληματισμό τους για την παραπάνω εξέλιξη εξέφρασαν ήδη έξι επαγγελματικές ενώσεις του τουρισμού. Σε επιστολή τους αναφέρουν ότι η διακοπή των πτήσεων από και προς Θεσσαλονίκη ζημιώνει και τις δύο χώρες στις ελληνο-γερμανικές συνεργασίες και ιδιαίτερα στον τουριστικό τομέα, έναν τομέα που επί πολλές δεκαετίες, τόσο οι ελληνικές όσο και οι γερμανικές επιχειρήσεις διεύρυναν με υπομονή και μεθοδικότητα.

Οι αρνητικές επιπτώσεις θα φανούν και στο Μόναχο, μια πόλη ιδιαίτερα σημαντική για τον επιχειρηματικό και επιστημονικό κόσμο (εξαγωγές, εμπόριο, βιομηχανία, υπηρεσίες, επιμόρφωση), αλλά και ιδιαίτερα φιλική στην αγορά, στη διασκέδαση και γενικά στον τουρισμό από τους κατοίκους της Βόρειας Ελλάδας.

Επίσης, επισημαίνουν ότι σήμερα περίπου 400.000 Έλληνες ζουν στην Γερμανία, προερχόμενοι κατά κύριο λόγο από τη Βόρεια Ελλάδα. Στη Θεσσαλονίκη η Γερμανική Κοινότητα αριθμεί περίπου 7.000 μέλη. Υπάρχει Γερμανική Σχολή με ιστορία άνω των 80ετών, καθώς και το Ινστιτούτο Goethe, που στεγάζονται σε επιβλητικά κτίρια, νεόδμητα ή ανακαινισμένα. Από τη διεθνή σκοπιά, η Θεσσαλονίκη αποτελεί έδρα του Cede for από το 1995, της Παρευξείνιας Τράπεζας (BSTDB), της Διοικητικής Μέριμνας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων, της Γραμματείας του επίσης Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου. Είναι γνωστό επίσης ότι η Σύνοδος Κορυφής των Αρχηγών Κρατών της Ε. Ε διεξάγεται το 2003 στη Θεσσαλονίκη.

Προσπάθειες για τη διατήρηση των γραφείων της αεροπορικής εταιρίας Lufthansa στη Θεσσαλονίκη κάνει και ο υφυπουργός Μεταφορών Σπύρος Βούγιας, ο οποίος έχει καταθέσει πρόταση στη γερμανική εταιρία για να εξαιρεθεί από τις περιοχές πτήσεώς της η γραμμή Θεσσαλονίκης - Μονάχου και να μην απολυθούν οι περίπου 50 εργαζόμενοι.

Πρόθεση της Κυβέρνησης σύμφωνα με τον κ. Βούγια είναι να μειώσει τα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» και έτσι να μειωθεί αντίστοιχα και το λειτουργικό κόστος της εταιρίας ώστε να μην κριθεί απαραίτητη η περικοπή του δρομολογίου για εξοικονόμηση κονδυλίων.

## Κέρδη για την Easy Jet

Κέρδη εν μέσω κρίσης ανακοίνωσε η αεροπορική εταιρία Easy Jet. Τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας περιλαμβάνουν: Κέρδη προ φόρων 40,1 εκατ. λίρες Αγγλίας (αύξηση 82% σε σχέση με το 2000), κύκλο εργασιών 356,9 εκατ. λίρες Αγγλίας (αύξηση 35% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά), επιβατική κίνηση 7,1 εκατ. επιβατών, αυξημένη κατά 26% έναντι του 2000, μέση πληρότητα 83%, αυξημένη κατά 2,2%, ποσοστό πωλήσεων στο Internet 86,5% (έναντι 65,1% του 2000). Η εταιρία προχώρησε στο παραπάνω διάστημα στην προσθήκη 9 νέων δρομολογίων στο στόλο της ο οποίος αυξάνεται με την παραλαβή 25 νέων Boeing 737-700 την περίοδο Οκτωβρίου 2001 - Μαΐου 2004.

Παρόλο που η παγκόσμια ζήτηση θα επηρεαστεί από τα πρόσφατα γεγονότα, η Easy Jet πιστεύει ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους μπορούν να αντισταθούν καλύτερα σε σχέση με τις παραδοσιακές εταιρείες και τους περισσότερους εθνικούς αερομεταφορείς. Η συρρίκνωση της βιομηχανίας των αερομεταφορέων ενδέχεται να προσφέρει στην Easy Jet μοναδικές ευκαιρίες επέκτασης σε σημαντικά αεροδρόμια. Η διαθεσιμότητα φθηνότερων αεροσκαφών και περισσότερων πιλότων μπορεί να βοηθήσει αυτές τις ευκαιρίες ανάπτυξης.

Παράλληλα, η Easy Jet προχώρησε στη σύναψη 20ετούς συμφωνίας με το αεροδρόμιο του Luton, μια από τις τρεις βάσεις της εταιρίας, που προβλέπει τα κόστη χρήσης του αεροδρομίου για όλη την περίοδο και κίνητρα για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Easy Jet από το αεροδρόμιο αυτό. Προβλέπει επίσης, έργα υποδομής και μέτρα για τη βελτίωση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας του αεροδρομίου, με αποτέλεσμα την παράλληλη μείωση της βάσης κόστους της Easy Jet.

## Εκλείσε και η Sabena

Λουκέτο μπήκε τελικώς και στη βελγική αεροπορική εταιρεία Sabena, μετά την αδυναμία της να εξεύρει χρήματα για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της.

Βελγικό δικαστήριο εξέδωσε σχετική απόφαση για τη χρεοκοπία της Sabena μετά την αδυναμία της Swissair να καταβάλει το ποσό που της αναλογεί για την εξυγίανση της εταιρείας. Η Swissair είναι κάτοχος 49,5% της Sabena.

Η κατάρρευση της Sabena, η οποία ανήκε κατά 50,5% στο κράτος και 49,5% στην υπερχρεωμένη Swissair, αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρική χρεοκοπία στο Βέλγιο. Ως γνωστόν τόσο η Sabena όσο και η Swissair βρίσκονταν σε δεινή οικονομική θέση πριν οι επιθέσεις στις Η. Π. Α στις 11 Σεπτεμβρίου βυθίσουν ολόκληρο τον κλάδο σε κρίση.

Ο Βέλγος πρωθυπουργός, Γκι Φερχόφστατ, ανακοίνωσε τη δημιουργία μιας νέας αεροπορικής με έδρα τις Βρυξέλλες, που δεν θα έχει πλέον καμιά σχέση με το



κράτος, ενώ η συνδικαλιστική ηγεσία της χώρας ζήτησε την παραίτηση του υπουργού δημοσίων επιχειρήσεων που είχε αρμοδιότητα για το φάκελο της Sabena.

### Αυξάνονται τα αεροπορικά εισιτήρια της British Airways

Σε επιβολή επιβάρυνσης στα αεροπορικά της εισιτήρια προχωράει η αεροπορική εταιρεία της Βρετανίας British Airways προκειμένου να ισοσκελίσει τις οικονομικές απώλειές της, εξαιτίας των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας που λήφθηκαν και της αύξησης ασφαλιστικών τελών που σημειώθηκε μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Ήδη και άλλες 125 εταιρείες έχουν προβεί στην αντίστοιχη ενέργεια.

Η επιβάρυνση όπως ανακοίνωσε η εταιρεία, ανέρχεται σε 4,49 ευρώ ανά εισιτήριο μονής διαδρομής και χρεώνεται από τις 9 Νοεμβρίου 2001 σε όλους ανεξαιρέτως τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων παιδιών και βρεφών, καθώς και σε όλες τις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. (σύμφωνα με στοιχεία Νοεμβρίου 2001).

Τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου περιλαμβάνουν εντατικότερους ελέγχους ασφαλείας στις αποσκευές, αυξημένες περιπολίες στους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών και ενισχυμένες πόρτες πιλοτηρίου, ενώ σημαντικά έχουν αυξηθεί και τα ασφαλιστικά τέλη.

«Η ασφάλεια παραμένει η υπ' αριθμόν ένα προτεραιότητα και ελπίζουμε πως οι επιβάτες μας κατανοούν τις συνθήκες κάτω από τις οποίες υποχρεωθήκαμε στην επιβολή της επιβάρυνσης», εξηγεί ο Dale Moss, διευθυντής πωλήσεων της εταιρείας. Και συνεχίζει «τα πρόσθετα μέτρα και τα αυξημένα τέλη έχουν πλήξει όλη την αεροπορική βιομηχανία, αλλά παραμένει εξίσου σημαντικό πως εμείς ανταποκρινόμαστε στις νέες συνθήκες της αγοράς, ώστε να διατηρήσουμε τα υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας των επιβατών μας».

### HATTA - ΣΑΕΕ: Μάχη για τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων

Ο Σύνδεσμος Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA) εκφράζει την έντονη δυσαρέσκειά του για την απαράδεκτη αύξηση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων. Μια τέτοια κίνηση, σε μια κρίσιμη περίοδο, που σε διεθνές επίπεδο πολλές αεροπορικές εταιρείες προβαίνουν σε προσφορές με στόχο την προσέλκυση του επιβατικού κοινού, ισοδυναμεί με σαμποτάζ για τον τουρισμό μας.

Ο HATTA αδυνατεί να κατανοήσει πως την ίδια στιγμή που, κατά γενική παραδοχή του τουριστικού κόσμου, αποτελεί άμεση προτεραιότητα η με κάθε μέσο αύξηση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού μας προϊόντος, με στόχο την προσαρμογή του ελληνικού τουρισμού στα διεθνή τουριστικά δεδομένα - όπως αυτά διαμορφώνονται μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στις Η. Π. Α - λαμβάνονται αυθαίρετα τέτοιες αποφάσεις.

Φυσικά, το κόστος αυτό, δεν μπορεί παρά να επηρεάσει αισθητά τις τιμές του τουριστικού προϊόντος μας με αρνητικές συνέπειες για την τουριστική ζήτηση της χώρας μας από το εξωτερικό, τον εσωτερικό τουρισμό αλλά και γενικότερα την επιβατική κίνηση μέσω αεροπλάνων, αφού όπως έχει αποδειχτεί από έγκυρες μελέτες, η τουριστική ζήτηση είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη στις μεταβολές σειράς παραμέτρων, μεταξύ των οποίων η τιμή κατέχει πρωτεύοντα ρόλο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, πέραν των αυτόνομων αρνητικών συνεπειών που προκύπτουν από την αύξηση του κόστους των αερομεταφορών, η - χωρίς προηγούμενη έγκαιρη ειδοποίηση - αύξηση των αεροπορικών ναύλων, δημιουργεί σειρά προβλημάτων τόσο στο κοινό, που έχει ήδη προγραμματίσει το κόστος του ταξιδιού του, όσο και στα τουριστικά γραφεία που σε αρκετές περιπτώσεις δεν μπορούν να μετακινήσουν το αυξημένο κόστος της μεταφοράς στην τιμή των τουριστικών πακέτων.

Ο ΗΑΤΤΑ καλεί το υπουργείο Μεταφορών να λάβει άμεσα θέση σε σχέση με το εν λόγω θέμα, το οποίο εν τέλει αφορά το σύνολο του τουριστικού κόσμου και των τουριστικών επιχειρήσεων στη χώρα μας και κατ' επέκταση την ελληνική οικονομία.

Ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΕΕ) αντέδρασε έντονα χαρακτηρίζοντας άδικη και ανακριβή την ανακοίνωση διαμαρτυρίας του ΗΑΤΤΑ. Σε επιστολή του συνδέσμου τονίζονται μεταξύ άλλων τα εξής: «Όλοι γνωρίζουμε ότι η κατάσταση για τις ευρωπαϊκές ειδικά εταιρείες είναι ζοφερή. Οι απολύσεις έχουν ήδη δρομολογηθεί και η ελληνική αγορά είναι στο στόχαστρο, γιατί απλούστατα, δεν έχουμε τις ανάλογες αποδόσεις σε πωλήσεις ναύλων business class που έχουν άλλες αγορές, ακόμα και στην περιοχή μας. Αν δεν είχαμε τη ναυτιλία θα είχαν κλείσει από καιρό...

Πιστεύουμε ότι η πληροφόρηση του ΗΑΤΤΑ είναι λάθος. Καλούμε τον ΗΑΤΤΑ να πιέσει και αυτός την κυβέρνηση να παγώσει το σπατόσημο άμεσα. Χαιρετίζουμε την ανακοίνωση του υπουργού Μεταφορών για μείωση χρεώσεων στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και αναμένουμε αναλυτική λίστα αυτών των μειώσεων, για να δούμε αν είναι ουσιαστικές».

### Alitalia «Μονάδα Φροντίδας Επιβατών» και ηλεκτρονικό εισιτήριο

Η Alitalia στη συνεχή προσπάθεια που καταβάλει για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των Ελλήνων επιβατών της, δημιούργησε τη Μονάδα Φροντίδας Πελατών (Customer Care Unit) με σκοπό να προσφέρει τις πιο σύγχρονες υπηρεσίες.

Μέσω της μονάδας αυτής, οι επιβάτες της εταιρείας μπορούν πλέον, χωρίς χρονοτριβή, να πάρουν πληροφορίες για τις πτήσεις της Alitalia και να κάνουν τηλεφωνική κράτηση και αγορά εισιτηρίων, ενώ η πληρωμή μπορεί να γίνει με όλες τις πιστωτικές κάρτες.

Η παράδοση των εισιτηρίων γίνεται στο αεροδρόμιο ή με άμεση δωρεάν αποστολή με courier στο σπίτι ή σε όποια διεύθυνση επιθυμεί ο κάθε πελάτης.

Το Customer Care Unit λειτουργεί Δευτέρα με Παρασκευή μεταξύ 9 το πρωί με 7 το απόγευμα και το Σάββατο από τις 9 το πρωί έως τη 1 μετά το μεσημέρι.

Το τηλέφωνο για την επικοινωνία με το Customer Care Unit είναι 010 9948900, ενώ για την περιοχή της Θεσσαλονίκης ισχύει το 0801 50055 με χρέωση μια αστική μονάδα.

Επίσης η Alitalia για να απλουστεύσει τις διαδικασίες και να διευκολύνει ακόμα περισσότερο τους επιβάτες της, προχώρησε στην εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου E-ticket, που δεν χάνεται αφού τα δεδομένα στοιχεία παραμένουν στους υπολογιστές της εταιρίας μέχρι την έκδοση της κάρτας επιβίβασης, κατευθείαν στο αεροδρόμιο.

Σημειώνεται ότι η Alitalia αποτελεί σήμερα στην Ελλάδα τον δεύτερο μεγαλύτερο αερομεταφορέα, μετά την Ολυμπιακή - τόσο σε αριθμό πτήσεων όσο και διαθέσιμων θέσεων - με συνολικά 10 καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας (4 δρομολόγια Αθήνα - Ρώμη, 4 Αθήνα - Μιλάνο και 2 Θεσσαλονίκη - Μιλάνο).

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από περίπου 158 αεροσκάφη νεότερης τεχνολογίας, με μέσο όρο ηλικίας τα 9 έτη, τα οποία πετούν για περισσότερο από 120 προορισμούς σε όλο τον κόσμο.

Η Παγκόσμια οικονομία με επικεφαλής την Αμερικανική βρίσκεται σε φάση ανησυχητικής ύφεσης. Μπορεί η οικονομία να ανακάμψει;

Η J.P. Morgan Chase δήλωσε μείωση του αμερικανικού ΑΕΠ κατά 1% στο τρίτο τρίμηνο του 2001, σε ετήσια βάση και κατά 1,5% στο τέταρτο. Η επιβράδυνση αποδίδεται στο τρομοκρατικό επεισόδιο της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Ωστόσο η επιβραδυντική πορεία προϋπήρχε από τα τέλη του 2000 και επιταχυνόταν μέχρι τη χαριστική βολή της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Ποιο ακριβώς στοιχείο προκαλεί τη γενικότερη επιβράδυνση; Στην περίπτωση αυτή υπάρχει ανεπάρκεια ζήτησης σε σχέση με την προσφορά.

Κατά τα προηγηθέντα έτη σημειώθηκε υπερκεφαλαιοποίηση στους κλάδους της νέας οικονομίας. Η διάρθρωση της προσφοράς παραμορφώθηκε, με αποτέλεσμα την αποσύνδεσή της από τη ζήτηση που υπό ομαλές συνθήκες θα έπρεπε να συμβαδίζουν. Η ύφεση διορθώνει τις ανισορροπίες, ώστε η οικονομία να ανακάμψει. Για την εξισορρόπηση θα πρέπει αφενός να ενισχυθούν διαρθρωτικά η εθνική δαπάνη και η ζήτηση, αφετέρου να τεθεί «εκτός λειτουργίας», ως πλεονάζον, ένα σοβαρό μέρος της ήδη εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας.

Με τον Κλίντον στην προεδρία, το 1992, άνοιξε νέος κύκλος ευημερίας. Ωστόσο σήμερα απαιτείται νέα διόρθωση των βασικών ισοζυγίων της οικονομίας. Όπως τόνιζε ο Σούμπετερ (1883 - 1950), άπαντες οι οικονομικοί συντελεστές συμβάλλουν στο «έργο της ύφεσης».

### Επιδείνωση των δεδομένων

Σύμφωνα με τη μακάβρια λογιστική του Κρούγκμαν μεγαλύτερες ζημιές στην οικονομία προκάλεσαν ο τυφώνας Άντριου στη Νότια Φλόριδα το 1991 και ο σεισμός στη Νότια Καλιφόρνια το 1994, από ό,τι το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη και στην Ουάσιγκτον. Οι δύο προηγούμενες περιπτώσεις όμως έδωσαν πρόσθετη ώθηση στην οικονομία, ενώ η σημερινή ερμηνεύεται ομόφωνα ως αιτία πρόσθετης επιβράδυνσης. Η διαφορά οφείλεται στο γεγονός ότι η οικονομία βρισκόταν τότε σε ανοδική δυναμική, ενώ σήμερα βρίσκεται σε καθοδική πορεία. Ακόμη εάν όλοι φοβούνται ότι το πρόσφατο χτύπημα επιτείνει την ύφεση, αυτή σίγουρα θα επιταθεί. Οι συντελεστές συρρικνώνουν τις συμπεριφορές τους, λόγω ανασφάλειας, εξ αυτού η ύφεση επιδεινώνεται και οι απαισιόδοξες προβλέψεις επαληθεύονται.

### Οι φοροαπαλλαγές δεν πείθουν

Ο πρόεδρος Μπους ανήγγειλε από τις 5 Οκτωβρίου πρόγραμμα «αντικυκλικής» πολιτικής, το οποίο όλος ο τύπος θεώρησε κείνσιανή στροφή. Χωρίς πρόσθετη αύξηση δημόσιων δαπανών, επιστρέφονται στην οικονομία 130 δις. Δολάρια μέσω φοροαπαλλαγών προς τις επιχειρήσεις. Είναι αμφίβολο όμως εάν οι φοροαπαλλαγές βοηθούν στην ανάκαμψη της οικονομίας στην παρούσα φάση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η βιομηχανία υπολογιστών. Αφού άντλησε τεράστιες ποσότητες κεφαλαίων από την υπόλοιπη οικονομία, παραμορφώνοντας την, ο κλάδος αυτός βρέθηκε αντιμέτωπος με ανεπάρκεια ζήτησης. Οι τιμές των υπολογιστών, ενώ αυξήθηκαν 25% το 2000, έπεσαν 35% το 2001. Τα νοικοκυριά, οι επιχειρήσεις, οι τράπεζες, το δημόσιο είναι σήμερα βαθύτατα υπερχρεωμένα. Οι δαπάνες τους συρρικνώθηκαν λόγω υπερκεφαλαιοποίησης και δεν συμβαδίζουν με τις προσδοκίες του επενδυμένου κεφαλαίου στη βιομηχανία υπολογιστών. Οι φοροαπαλλαγές του Μπους ουδόλως πείθουν τις επιχειρήσεις να επενδύσουν περαιτέρω σε αγορά κορεσμένη. Επιπλέον, οι φοροαπαλλαγές, ενόσω δεν μετατρέπονται σε νέες επενδύσεις αποταμιεύονται εξασφαλιστικά από τις επιχειρήσεις, με συνέπεια την επιδείνωση της ύφεσης.

## Η παγίδα της ρευστότητας

Ενώ παραμένει αμφίβολο ότι ο κείνσιανισμός επανέρχεται ως θεραπευτική αγωγή, εντούτοις η οικονομία ανταποκρίνεται σταδιακά στην παθολογία που ακόμη και ο Κέινς φοβόταν: στην παγίδα ρευστότητας. Παρά τη διολίσθηση επιτοκίων, από 6,5% μειώθηκαν ήδη σε 2,5%, οι επιχειρήσεις δεν επενδύουν, λόγω κορεσμού των αγορών αλλά κρατούν τα ρευστά τους: οι αποδόσεις δεν είναι ικανοποιητικές ούτε στην παραγωγική οικονομία ούτε στα χρεόγραφα. Η παγίδα ρευστότητας ολοκληρώνεται όταν επαληθευθεί ότι η διολίσθηση τιμών και η ύφεση δραστηριότητας αλληλοτροφοδοτούνται. Οι φθίνουσες τιμές αποθαρρύνουν την παραγωγή, ενώ η κάμψη παραγωγής υπονομεύει το εισόδημα, τη ζήτηση και συνεπώς τις τιμές. Βεβαίως η οικονομία ανακάμπτει. Ωστόσο το αιώνιο ζήτημα είναι: σε πόσο χρόνο και με τι ανθρώπινο και οικονομικό κόστος; Θα μπορούσε μια πρόσφορη οικονομική πολιτική να μειώσει τη διάρκεια της ύφεσης, το ανθρώπινο και το οικονομικό κόστος της;\*

---

\* Γεγονότα Νοεμβρίου 2001

Μετά το στρατιωτικό θρίαμβο της Αμερικής και του Δυτικού Πολιτισμού στο Αφγανιστάν, τι αναμένει στην πατρίδα του το νικητή;

Ο πρόεδρος Μπους είναι αντιμέτωπος με τη μέγιστη μεταπολεμική ύφεση της αμερικανικής οικονομίας. Όσες ευθύνες και να αποδοθούν γι' αυτό στον Μπιν Λάντεν, είναι βέβαιο ότι η τρομοκρατική δράση δεν είναι η αιτία της σημερινής ύφεσης, αλλά απλώς ένα συντελεστής που την επιτάχυνε. Τα βαθύτερα αίτια της αμερικανικής πτώσης θα πρέπει να αναζητηθούν στον επίπλαστο χαρακτήρα της προηγηθείσας επεκτατικής φάσης. Όσο περισσότερο η οικονομία απογειώνεται από τα πραγματικά δεδομένα της τόσο σκληρότερη είναι στη συνέχεια η πτώση. Αυτό επιβεβαιώνεται άμεσα με τις εξελίξεις των χρηματιστηρίων, όμως ισχύει και με τις κυκλικές διακυμάνσεις της πραγματικής οικονομίας. Εφόσον από την αγορά του χρήματος και των πιστώσεων εξαρτάται σήμερα η πορεία της πραγματικής οικονομίας, έπεται ότι παρόλο που πρόκειται για δυο διακριτές σφαίρες, εν τούτοις λειτουργεί υψηλού βαθμού αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο. Μόνο ο Μπους φαντάζεται ότι η οικονομία διατηρείται ανέπαφη από τη χρηματιστηριακή πτώση, επειδή «τα θεμελιώδη δεδομένα της παραμένουν υγιή». Ωστόσο το ζήτημα σήμερα δεν είναι πλέον η πιθανότητα της ύφεσης αλλά η πραγματικότητά της. Εξάλλου όπως σημειώνει ο νομπελίστας Στίγκλιτς από την στιγμή που η Αμερική διέχυσε την ύφεση στην Ιαπωνία, στην Ασία, στην Ευρώπη και στη Λατινική Αμερική, αποβαίνει δυσκολότερη η έξοδος από αυτή σε διεθνές περιβάλλον ύφεσης.

#### Ενίσχυση μόνο των μεγάλων εταιριών

Ενώ οι βόμβες έπεφταν στην Καμπούλ, η Βουλή των Αντιπροσώπων ενέκρινε το βραδυφλεγές πρόγραμμα «αντικυκλικής» πολιτικής του Μπους, με πρόσθετες μαζικές εκπτώσεις φόρων για την υποθετική αναθέρμανση της αμερικανικής οικονομίας. Ωστόσο σύμφωνα με τα τρομερά παιδιά της αμερικανικής οικονομικής επιστήμης, Κρούγκμαν, Στίγκλιτς και Μπλίντερ, το πρόγραμμα αυτό αντί να ενισχύει την αμερικανική οικονομία, την αποδυναμώνει ακόμα περισσότερο. Η εξήγηση συνίσταται στο γεγονός ότι ο Τζόρτζ Μπους παρά τα όσα διαβεβαιώνει, δεν επιδιώκει τόσο την έξοδο από την ύφεση όσο κυρίως την εξυπηρέτηση των προσωπικών και των πολιτικών φίλων του. Η οργάνωση Πολίτες για Φορολογική Δικαιοσύνη και οι Τάιμς της Νέας Υόρκης επεσήμαναν ότι το πρόγραμμα Μπους επιστρέφει αναδρομικά φόρους που έχουν καταβληθεί από το 1986, αποκλειστικά και μόνο στις κορυφαίες σε μέγεθος επιχειρήσεις. Υπολογίζεται ότι οι φοροεπιστροφές ανέρχονται κατά μέσο όρο σε 500.000 δολάρια επί τετραετία, ήτοι 2 εκατ δολάρια και αφορούν αποκλειστικά επιχειρήσεις με ετήσιο εισόδημα ανώτερο των 5 εκατ δολαρίων. Αντιθέτως όπως τονίζει ο Στίγκλιτς για οικογένειες με εισόδημα 50.000 δολαρίων ουδείς φόρος εκπίπτει ούτε επιστρέφεται.

## Επενδύσεις και κατανάλωση

Και οι τρεις ανωτέρω οικονομολόγοι συμφωνούν ότι οι επιστροφές φόρων δεν θα τονώσουν τις επενδύσεις, σε μια ήδη κορεσμένη αγορά, ούτε την κατανάλωση υπερχρεωμένων καταναλωτών, αλλά θα οδηγηθούν κατευθείαν στα θησαυροφυλάκια των πολύ μεγάλων επιχειρήσεων. Ως γνωστόν σε περίοδο ύφεσης, τα υψηλά εισοδήματα αποταμιεύουν εξασφαλιστικά και μόνο τα χαμηλά εισοδήματα διατηρούν υψηλή ροπή προς κατανάλωση. Ο Τζόρτζ Μπους, με πρόσχημα την ανεπάρκεια κατανάλωσης επιδοτεί αυτούς που καταναλώνουν ακόμη μικρότερο μέρος τους εισοδήματός τους.

Τι κοινό συνδέει μεταξύ τους τις ευεργετούμενες κολοσσιαίες επιχειρήσεις; Σύμφωνα με τον Κρούγκμαν, πρόκειται σχεδόν αποκλειστικά για επιχειρήσεις στους τομείς ενέργειας και ορυκτού πλούτου, εγκατεστημένες στην περιοχή του Τέξας. Πέραν της προσωπικής σχέσης που διατηρούν με τον πρόεδρο, το σύνολο αυτών είναι γνωστές ως βασικοί χρηματοδότες της προεκλογικής εκστρατείας του Μπους και των Ρεπουμπλικάνων. «Τι θα εμπόδιζε κάποιον κυνικό να συμπεράνει ότι ο Μπους παραμένει ο άνθρωπος των εταιριών αυτών;» σαρκάζει ο Κρούγκμαν.

## Αύξηση του ελλείμματος

Υποστηριζόταν μέχρι σήμερα ότι όταν η Αμερική φτερνίζεται, η παγκόσμια οικονομία αρρωσταίνει. Σήμερα η Αμερική δεν φτερνίζεται απλώς, αλλά έχει πέσει σε άσχημη γρίπη. Ο υπόλοιπος κόσμος πληρώνει τα σπασμένα, τονίζει ο Στίγκλιτς. Υπολογίζεται ότι με τους σημερινούς ρυθμούς, η Αμερική υφίσταται απώλεια δυνητικού εισοδήματος άνω των 350 δις. Δολαρίων ετησίως. Αυτό υπονομεύει τη δυνατότητα χρηματοδότησης της αμερικανικής οικονομίας από το εξωτερικό.

Τα βραχυπρόθεσμα επιτόκια αφορούν κεφάλαια κίνησης, ενώ οι επενδύσεις και η κατανάλωση διαρκών καταναλωτικών αγαθών εξαρτώνται από τα μακροπρόθεσμα επιτόκια. Αυτό που δεν κατανόησε ποτέ ο Μπους είναι ότι για την ανάκαμψη καθοριστικό στοιχείο είναι όχι το κόστος του βραχυχρόνιου χρήματος αλλά το διαφορικό κόστος ανάμεσα στη βραχυχρόνια και στη μακροχρόνια πίστη.

Στο άμεσο μέλλον η πολιτική του Μπους εφόσον μειώνει περαιτέρω τους φόρους θα αυξήσει το δημόσιο έλλειμμα και αυτό με τη σειρά του δεν θα παραλείψει να ασκήσει ανοδική πίεση στα επιτόκια. Η Αμερική οδηγείται σε πλήρες αδιέξοδο, ενώ η ανώτατη τάξη συνεχίζει να σωρεύει όλο και περισσότερα κέρδη.

«Ενώ υποσχθήκαμε στον κόσμο απεριόριστη ευημερία με την ένταξη στην παγκοσμιοποίηση, σήμερα έχουμε φέρει την παγκόσμια οικονομία στο σκοτεινότερο σημείο» τονίζει ο πρώην σύμβουλος του Μπιλ Κλίντον. Ο Μπιν Λάντεν δεν ευθύνεται για όλα τα δεινά μας...<sup>ο</sup>

<sup>ο</sup> Γεγονότα Δεκεμβρίου 2001

## Ολυμπιακή Αεροπορία

Ο Ιανουάριος είναι τελικώς ο μήνας που θα ξεκαθαρίσει η υπόθεση «Ολυμπιακή», ύστερα από πολλά χρόνια αναμονής. Είναι γεγονός ότι τόσο οι εξελίξεις στον διεθνή χώρο των αερομεταφορών που ακολούθησαν τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου όσο και οι εγχώριες εξελίξεις σε σχέση με την Ολυμπιακή και την πώληση της έκαναν την Κυβέρνηση ιδιαίτερα διστακτική να αποφασίσει αν ο διαγωνισμός για την ολυμπιακή κρίνεται τελικώς άγονος ή αν θα προχωρήσει στην υπογραφή συμφωνητικού πώλησης με κάποιο ενδιαφερόμενο, που στην παρούσα περίπτωση είναι η Αυστραλιανή Κοινοπραξία Integrated Airlines Solutions.

Για τον λόγο αυτό τα συναρμόδια υπουργεία Οικονομίας και Μεταφορών αποδέχθηκαν με ανακούφιση την πρόταση του συμβούλου ιδιωτικοποίησης Credit Suisse First Boston για παράταση των διαπραγματεύσεων με την IAS.

Η Credit Suisse First Boston στη γνωμοδότησή της θεωρεί ότι οι διαπραγματεύσεις με την Αυστραλιανή κοινοπραξία σημειώνουν πρόοδο, ενώ παράλληλα και οι Αυστραλοί αποφάσισαν να κάνουν κίνηση καλής θέλησης, αυξάνοντας την εγγυητική τους επιστολή σε 10 δις. Δρχ. Από τα τέσσερα κρίσιμα θέματα τα οποία είχαν να επιλύσουν οι δύο πλευρές, τα τρία παρέμειναν ανοικτά μέχρι τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές ( ο στόλος, το επιχειρησιακό σχέδιο και το προσωπικό). Το ένα που επιλύθηκε με κατηγορηματική δήλωση της ελληνικής πλευράς είναι ότι δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση να υπάρξει ρήτρα για επιστροφή της Ολυμπιακής στο δημόσιο μετά από κάποιο χρονικό διάστημα. Ως γνωστόν αυτή η ρήτρα υπήρχε στην περίπτωση της Αχον και επέτρεπε στον αγοραστή να «πειραματιστεί» με την Ολυμπιακή και σε περίπτωση που οι προσπάθειες του να την καταστούν κερδοφόρα αποτύχουν, η εταιρία επέστρεφε στο Δημόσιο μετά από κάποια χρόνια. Η ρήτρα αυτή στην παρούσα φάση καταργείται, πράγμα που δείχνει καθαρά την πρόθεση της κυβέρνησης να ξεφορτωθεί το βάρος της Ολυμπιακής μια για πάντα.

Όσο για τα παραπάνω τρία ανοικτά θέματα είναι πράγματι «φλέγοντα», ιδίως το ζήτημα του στόλου, καθώς οι νέοι κοινοτικοί κανονισμοί που αφορούν τους ρύπους των αεροσκαφών και η λήξη της μίσθωσης των αεροσκαφών θα αποδυναμώσουν το στόλο της Ολυμπιακής, ο οποίος πολύ σύντομα θα αποτελείται μόλις από τρία αεροσκάφη μεγάλης χωρητικότητας, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εκτελέσει ούτε το περιορισμένο έργο που προβλέπεται στο νέο επιχειρησιακό της σχέδιο.

Ο υπουργός Μεταφορών υποστήριξε πρόσφατα ότι η υπόθεση της Ο.Α. θα κλείσει οριστικά μέσα σε δύο προσεχείς μήνες, δίνοντας την εντύπωση ότι μπορεί να ζητηθεί και νέα παράταση ισχύος της εγγυητικής επιστολής της IAS.



Σε περίπτωση που οι διαπραγματεύσεις δεν καταλήξουν θετικά, ο διαγωνισμός θα κηρυχθεί άγονος και θα τεθεί άμεσα σε εφαρμογή ένα εναλλακτικό σχέδιο για την επιβίωση του αερομεταφορέα, που αφορά τη δημιουργία μιας νέας εταιρίας απαλλαγμένης από τα συσσωρευμένα χρέη της σημερινής Ολυμπιακής, στην οποία νέα εταιρία θα συμμετέχουν και ιδιώτες επιχειρηματίες.

Τέλος η κυβέρνηση ευελπιστεί για την είσοδο ιδιωτών στη νέα υγιή εταιρία η οποία θα λειτουργεί πλέον με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, καθώς έχει ήδη εκδηλωθεί τέτοιο ενδιαφέρον.

### Cronus και Aegean αποχωρούν

Οι αεροπορικές εταιρίες Cronus και Aegean που είχαν αρχικά εκδηλώσει ενδιαφέρον, αποσύρθηκαν από τον διαγωνισμό με την αιτιολογία ότι οι επενδύσεις στο δίκτυό τους και στον στόλο τους θα είναι περισσότερο αποδοτικές για τους μετόχους τους και το επιβατικό κοινό.

Όπως ανακοίνωσαν επίσημα οι δύο εταιρίες, σημαντικό ρόλο στην απόφασή τους έπαιξε και το υψηλό κόστος των τελών χρήσης του νέου αεροδρομίου των Σπάτων που θα επιβαρύνει σημαντικά τα αποτελέσματα της Ολυμπιακής, αλλά και των υπόλοιπων αεροπορικών εταιριών. Σύμφωνα με την ανακοίνωσή τους οι δύο εταιρίες θεωρούν ότι ο σημερινός τρόπος λειτουργίας της Ο.Α. έχει δημιουργήσει συνθήκες που αποτρέπουν τις ιδιωτικές επενδύσεις στον κλάδο, ενώ ζημιώνουν τους Έλληνες φορολογούμενους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δύο εταιρίες είχαν προσφύγει στο παρελθόν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά της Ο.Α. και του τρόπου λειτουργίας της και πρόκειται να επαναλάβουν την προσφυγή τους εάν το δημόσιο επιχειρήσει κάποιες μορφές χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της ιδιωτικοποίησής της.

### Μάρτιος 2001: Νέο αεροδρόμιο νέα προβλήματα

Η έναρξη της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου και η έγκαιρη παράδοση του πρώτου τμήματος της Αττικής Οδού έκαναν το επιτελείο της Κυβέρνησης και κυρίως τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ να πανηγυρίζουν και την αντιπολίτευση να παραδέχεται, παρά τις αντιρρήσεις της, ότι το αεροδρόμιο ήταν πράγματι ένα έργο πνοής για την Αττική και την Ελλάδα γενικότερα. Πράγματι όλα ή σχεδόν όλα πήγαιναν ιδιαίτερα καλά την πρώτη ημέρα της λειτουργίας του «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η επόμενη μέρα, όμως διέψευσε τις αρχικές προσδοκίες και μας επανέφερε στη γνωστή... ελληνική πραγματικότητα. Οι καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των πτήσεων έφθαναν την μία ώρα, ενώ και η Ολυμπιακή Αεροπορία, ανέστειλε πέντε πτήσεις της, λόγω έλλειψης προσωπικού. Όσοι επιβάτες κατόρθωσαν τελικώς να επιβιβασθούν στα αεροπλάνα έχασαν τις αποσκευές τους, καθώς το υπερσύγχρονο μηχάνημα που

συνδεδεμένο με ηλεκτρονικό υπολογιστή φροντίζει για τη διανομή των αποσκευών στα αεροσκάφη, μάλλον δεν δούλεψε καλά, στέλνοντας τις βαλίτσες αυτών που ταξίδευαν στο εσωτερικό... σε χώρες του Ειρηνικού!

Οι ιμάντες μεταφοράς των αποσκευών κατάφεραν να μπλοκάρουν, γιατί δεν έχουν προβλεφθεί μέτρα για τις αποσκευές που έχουν προεξοχές ή λουριά. Κάποιες λοιπόν προεξοχές των αποσκευών πιάστηκαν στους ιμάντες και η συνέχεια μπορεί να προβλεφθεί...

Οι Αθηναίοι συνειδητοποιούν ξαφνικά ότι χρειάζονται πάνω από 100 λεπτά από το κέντρο της Αθήνας μέχρι το αεροδρόμιο. Το πρόβλημα οξύνεται τις ώρες αιχμής και τη θερινή περίοδο, όπου υπάρχει ροή ΙΧ και λεωφορείων και προς τις παραλίες της Αττικής.

Τέλος αεροπορικές εταιρίες και τουριστικοί επιχειρηματίες συνειδητοποιούν ότι το αεροδρόμιο των Σπάτων είναι ένα από τα ακριβότερα της Ευρώπης, με τέλη τριπλάσια από αυτά του Ελληνικού!

#### Απρίλιος 2001: Νέες ελπίδες για την Ολυμπιακή

Σύμφωνα με δήλωση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων φέρεται διατεθειμένη να χρηματοδοτήσει την ανανέωση του στόλου της Ολυμπιακής με ιδιαίτερα ελκυστικό δάνειο και επιτόκιο που θα κυμαίνεται μεταξύ 4 με 5%, εφόσον βέβαια προχωρήσουν οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης της εταιρίας.

Η είδηση αυτή αναμένεται να λειτουργήσει υποβοηθητικά στην όλη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής, καθώς η ανανέωση του στόλου της Ο.Α. αποτελεί ένα από τα πλέον δύσκολα οικονομικά προβλήματα που έχει να λάβει υπόψη του ο υποψήφιος επενδυτής. Από τον υπάρχοντα στόλο που αποτελείται από 32 αεροσκάφη, τα έντεκα B737-200 θα πρέπει ακριβώς σε ένα χρόνο να αποσυρθούν εξαιτίας των νέων προδιαγραφών για τον θόρυβο, ενώ επιπλέον, η παλαιότητα του στόλου τον κάνει ασύμφορο οικονομικά λόγω της διάρθρωσής του σε σχέση με το δίκτυο των δρομολογίων.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η μεγάλη αύξηση του ετήσιου κόστους λειτουργίας της Ο.Α. στο νέο αεροδρόμιο θα επηρεάσει δυσμενώς τους υποψήφιους επενδυτές. Το ετήσιο κόστος λειτουργίας το οποίο έφθανε τα 2,5 δις δραχμές στο «Ελληνικό», θα φθάσει τα 25 δις δραχμές στο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Το κόστος αυτό θα πρέπει άμεσα να μετακυλιστεί στις τιμές των εισιτηρίων, τα οποία θα ακριβύνουν κατά 10 - 15% στις πτήσεις του εσωτερικού. Ήδη η Ο.Α. προχωρεί σε αυξήσεις των τιμών των εισιτηρίων εξωτερικού κατά 5,5% ενόψει της θερινής περιόδου.

Καλοκαίρι 2001: Οι προσφορές για την Ο.Α.

Η Κυβέρνηση δηλώνει ότι μέσα στον Αύγουστο θα έχουν ολοκληρωθεί οι διαπραγματεύσεις με τους ενδιαφερομένους, ενώ παράλληλα όλοι σιγοψιθυρίζουν ότι καμία απόφαση δεν πρόκειται να ληφθεί πριν το συνέδριο του κυβερνώντος κόμματος. Με δεδομένο α) ότι οι προσφορές που κατατέθηκαν σε πρώτη φάση κάθε άλλο παρά ικανοποιητικές μπορούν να θεωρηθούν και β) ότι η Ολυμπιακή έχει ήδη αποδειχθεί «θανατηφόρα» για τουλάχιστον δυο υπουργούς Μεταφορών και μια Κυβέρνηση, κανείς στην πραγματικότητα δεν μπορεί να νιώθει ήσυχος με την απόφαση που θα ληφθεί, όποια και να είναι αυτή. Δεν είναι τυχαίο ότι το προϊόν της αξιολόγησης των προσφορών των τεσσάρων υποψηφίων (Αxon Airlines 17 βαθμοί, Κυπριακές Αερογραμμές 14, IAS 9) από τη σύμβουλο CSFB αποτέλεσε αντικείμενο υπόγειας σύγκρουσης μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και του ΥΠΕΘΟ, καθώς εικάζεται ότι δεν συμφωνούσαν με την προτεινόμενη από τη CSFB σειρά κατάταξης. Ο υπουργός Μεταφορών και ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας αρνούνται οποιαδήποτε πρόβλεψη, γνωρίζοντας ότι θα δυσκολευθούν να επιλέξουν έναν υποψήφιο που είτε θα προσφέρει χαμηλό τίμημα είτε δεν θα εξασφαλίζει εχέγγυα για την επιβίωση της Ολυμπιακής, είτε θα ζητεί απομάκρυνση της πλειονότητας των εργαζομένων.

«Μαύρος Σεπτέμβριος» της Τρομοκρατίας

Ενώ η Ολυμπιακή βρίσκεται εν μέσω ιδιωτικοποίησης δέχεται σοβαρότατο πλήγμα εξαιτίας των τρομοκρατικών επιθέσεων στις Η.Π.Α καθώς η μείωση των πτήσεων περιορίζει ακόμη περισσότερο τις πιθανότητες επιβίωσης της εταιρίας. Την ίδια στιγμή που η διεθνής αεροπορική αγορά εισέρχεται σε φάση οξύτατης ύφεσης και οι αερομεταφορείς απευθύνονται στις κυβερνήσεις, εγείροντας αιτήματα για πακέτα οικονομικής βοήθειας, η Ολυμπιακή Αεροπορία ετοιμάζεται να θεσπίσει μέτρα περικοπών στις δαπάνες της, οι οποίες όπως εκτιμάται θα επιβαρυνθούν κατά 15% έως 20%, μόνο εξαιτίας των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας.

Σενάρια περικοπής δρομολογίων, πιθανώς και μισθών, ήδη εξετάζονται σοβαρά στην Ο.Α. που προσπαθεί με κάθε τρόπο να αποφύγει τα χειρότερα. Παράλληλα η αβεβαιότητα σε σχέση με τη διεθνή κατάσταση επιδεινώνει τη διαπραγματευτική θέση της εταιρίας, η οποία ως γνωστόν βρίσκεται υπό το καθεστώς ιδιωτικοποίησης. Πάντως ανεξαρτήτως της ύφεσης της αεροπορικής αγοράς που καταγράφεται από την αρχή του έτους και ανεξάρτητα από την κακοδιοίκησή της και το χαμηλό ηθικό των εργαζομένων της, η Ολυμπιακή Αεροπορία εμφανίζει αξιοθαύμαστη ανθεκτικότητα στις επιδόσεις της στις διεθνείς πτήσεις της.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που επεξεργάστηκαν οι υπηρεσίες της η Ο.Α. κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2001 εμφάνισε αύξηση της κίνησης

προς τους προορισμούς του εξωτερικού κατά 2,3% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα! Βελτιωμένος στο 65,75% είναι και ο συντελεστής πληρότητας των αεροσκαφών της που κάνουν διεθνείς πτήσεις αλλά και τα έσοδα της.

Το οκτάμηνο που πέρασε η Ολυμπιακή Αεροπορία μετέφερε από και προς το εξωτερικό πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες με ελαφρώς μικρότερο αριθμό πτήσεων από τον περσινό, αλλά και με αδιάθετες θέσεις που ξεπερνούν το 1 εκατομμύριο. Ωστόσο από τα διαθέσιμα στοιχεία της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού Ιανουαρίου - Ιουλίου 2001 καταγράφεται μια δραματική μείωση των επιβατών εσωτερικού κατά 11,9% και του συντελεστή πληρότητας κατά 6%. Περίπου 303.000 επιβάτες του 2000 «χάθηκαν» μέχρι τον Αύγουστο από τις πτήσεις εσωτερικού, εκ των οποίων 137.600 από την Ο.Α. και 165.382 από τις πτήσεις των άλλων ελληνικών ιδιωτικών εταιριών, εξαιτίας των υψηλών τελών αλλά και του πρόσθετου χρόνου μετάβασης στο νέο αεροδρόμιο.

Τα αεροσκάφη των ιδιωτών αερομεταφορέων μέχρι το τέλος Αυγούστου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία, πετούσαν μισογεμάτα ενώ πάνω από 1.400.000 θέσεις εσωτερικού από το σύνολο των προσφερθεισών έμειναν άδειες...

Σε ποσοστό 10 με 15% μειώνεται η επιβατική κίνηση από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου που χτυπήθηκαν οι δίδυμοι πύργοι στη Νέα Υόρκη. Παράλληλα το κόστος των ασφαλίσεων της εταιρίας φθάνει τα έξι δις. δρχ ετησίως έναντι 700 εκατ. Δρχ.

#### Οκτώβριος 2001: Περικοπές και αγωνία για συνέχιση λειτουργίας

Γενναίες περικοπές ετοιμάζει η Ολυμπιακή Αεροπορία στο χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων στην προσπάθειά της να περιορίσει σημαντικά το λειτουργικό κόστος της. Το χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων, το οποίο εφαρμόζεται από τις 29 Οκτωβρίου είναι περιορισμένο κατά 15% έως 18%, σε σχέση με το 2000. Οι μεγαλύτερες περικοπές αφορούν το δίκτυο εξωτερικού και ιδιαίτερα τις υπερατλαντικές πτήσεις (προς ΗΠΑ Καναδά), όπου η ζήτηση των εισιτηρίων έχει μειωθεί δραματικά. Οι πτήσεις προς τη Νέα Υόρκη μειώνονται σε 5 την εβδομάδα έναντι 7 που ήταν πέρσι ενώ και η συχνότητα των πτήσεων προς τον Καναδά να μειωθεί κατά μία. Επίσης εξετάζεται η περικοπή της πτήσης προς το Μόντρεαλ και η διατήρηση μόνο του δρομολογίου προς το Τορόντο. Από τις περικοπές αυτές η εταιρία θα μειώσει το ετήσιο λειτουργικό κόστος της κατά 4 - 5 δις. Δρχ.

Επίσης στα σχέδια της εταιρίας είναι η αναστολή των δρομολογίων προς την Κοπεγχάγη, την Αλεξάνδρεια και την Τζέντα.

Συνολικά σε διάφορους προορισμούς της Ευρώπης οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας μειώνονται κατά 40 την εβδομάδα, ενώ άλλες περίπου 40 είναι οι πτήσεις που περικόπτονται και στο εσωτερικό. Μειώσεις συχνοτήτων κάνει και η Αεροπλοΐα.

## Δεκέμβριος 2001: Ο δύσκολος Δεκέμβριος της Ολυμπιακής

Η αιφνίδια διακοπή λειτουργίας της Αχον Airlines, της εταιρίας που διεκδικούσε μερίδιο του εθνικού αερομεταφορέα, λόγω οικονομικών προβλημάτων, ήταν η εξέλιξη που ανέτρεψε τα μέχρι σήμερα δεδομένα, πιέζοντας τις καταστάσεις προς άλλες κατευθύνσεις. Η Αχον που σύμφωνα με την έκθεση της Credit Suisse First Boston, της συμβούλου της κυβέρνησης για το θέμα της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής ήταν ο προτιμητέος αγοραστής της Ο.Α., χρεοκόπησε αιφνιδίως αφήνοντας σε πλήρη αμηχανία τον υπουργό Μεταφορών που ήταν προ και μετά του ανασχηματισμού ο κύριος αρμόδιος για την εξέλιξη της όλης υπόθεσης.

Μετά το κλείσιμο της Αχον αλλάζει πλήρως το τοπίο και στις ελληνικές αερομεταφορές. Η εταιρία του κ. Λιακουνάκου είναι η πρώτη μεγάλη ελληνική αεροπορική εταιρία που βάζει λουκέτο μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, αφήνοντας πίσω της στην ουσία ένα μόνο ισχυρό σχήμα, την Aegean - Cronus και μια Ολυμπιακή που καταρρέει. Παράγοντες του τουρισμού εκφράζουν έντονη ανησυχία για τις εξελίξεις, τονίζοντας ότι δεν αποκλείεται η Ελλάδα να φτάσει στους Ολυμπιακούς, χωρίς ... Ολυμπιακή, δηλαδή χωρίς κάποιο εθνικό αερομεταφορέα που να μπορεί να σηκώσει στους ώμους του το βάρος της μεταφοράς αθλητών και επισκεπτών.

Η αιφνίδια πτώχευση της Αχον έφερε σε δύσκολη θέση την Κυβέρνηση, που είχε μεν διακόψει τις διαπραγματεύσεις με την εταιρία, αλλά πεισματικά την κρατούσε στο παιχνίδι - ουδείς γνωρίζει για ποιο λόγο. Από όλες τις πλευρές εκφράζεται η απορία με ποια κριτήρια αναδείχτηκε η εν λόγω εταιρία πρώτη σε προτίμηση αγοραστής για την Ο.Α. και για ποιο λόγο ούτε η CSFB ούτε η Κυβέρνηση δεν αντελήφθησαν ότι η Αχον όδευε προς πτώχευση. Η CSFB, σε ανακοίνωσή της, αναφέρει ότι οι διαπραγματεύσεις με την Αχον τελείωσαν στις 9 Νοεμβρίου όταν αυτή δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι διαθέτει τα 100 εκατομμύρια ευρώ που είχε υποσχεθεί στην πρότασή της. Επίσης αναφέρει ότι ο ιδιοκτήτης της Αχον κ. Λιακουνάκος βρισκόταν καθόλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων σε στενή συνεργασία με τη CSFB και είχε δώσει διαβεβαιώσεις ότι θα κατέβαλε ο ίδιος προσωπικά τα χρήματα για την Ολυμπιακή σε περίπτωση που η εταιρία του δεν μπορούσε να τα δώσει. Ωστόσο αυτή η ανακοίνωση δεν εξηγεί γιατί η CSFB κράτησε επί τόσους μήνες την Αχον στο παιχνίδι βασιζόμενη απλώς στις διαβεβαιώσεις ενός επιχειρηματία και γιατί δεν μελέτησε προσεκτικότερα την οικονομική κατάσταση της αεροπορικής εταιρίας, η οποία ... μιλούσε από μόνη της. Ειδικότερα η Αχον το 2000 εμφάνιζε ζημιές ύψους 5 δις δρχ επί του συνολικού τζίρου 5,9 δις δρχ.

Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση που εξέδωσε ο όμιλος Αχον: «Η αξιοπιστία ενός Ομίλου η επιχειρηματική του πορεία και η αξιοπρέπεια των στελεχών που τον διοικούν, περνούν ορισμένες φορές μέσα από οδυνηρές αποφάσεις. Η Αχον Airlines, μέλος του Ομίλου επιχειρήσεων Αχον που αριθμεί 12 κερδοφόρες επιχειρήσεις ανακοινώνει σήμερα τη διακοπή της λειτουργίας της.

Η διεθνής κρίση στις αερομεταφορές που πλήττει όλες τις εταιρίες του χώρου μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου στις Ηνωμένες Πολιτείες, επιδεινώνεται ραγδαία, οι ζημιές αυξάνονται εντυπωσιακά και ο ορίζοντας ανάκαμψης δεν είναι ορατός στο προσεχές μέλλον.

Το 1999, η Axon Airlines με σαφές αναπτυξιακό επιχειρηματικό σχέδιο επένδυσε σε νέα σύγχρονα αεροπλάνα και ειδικά εκπαιδευμένο άρτια καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό για την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια του πολίτη - επιβάτη. Η ριζική όμως και εκ βάθρων ανατροπή των συνθηκών στην αγορά ήρθε να ακυρώσει τους σχεδιασμούς και να μας οδηγήσει στη δυσάρεστη απόφαση διακοπής της λειτουργίας της εταιρίας.

Εάν και εφόσον οι διεθνείς και εγχώριες συνθήκες στις αερομεταφορές μεταβληθούν, η Axon Airlines θα επανεξετάσει τόσο την πιθανότητα επαναλειτουργίας της όσο και αυτήν της υλοποίησης των αναπτυξιακών της σχεδιασμών».

#### Δεκέμβριος 2001: Κρίση στις ελληνικές αερομεταφορές

Η πτώχευση της Axon Airlines δημιουργεί ανησυχίες σε όλη την αεροπορική αγορά, δείχνοντας με τον πλέον απτό τρόπο την πραγματική κατάσταση των εταιριών του κλάδου. Η κρίση λόγω της παγκόσμιας αναταραχής συνεχίζεται και οι Έλληνες επιχειρηματίες, που έχουν παράλληλα να αντιμετωπίσουν και το αυξημένο κόστος του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου. Η μείωση της αεροπορικής κίνησης τον περασμένο Νοέμβριο έφτασε το 30% και οι επιχειρηματίες βλέπουν τα ελλείμματα των εταιριών τους να αυξάνονται κατακόρυφα.

Η ζημιά της Ολυμπιακής το 2001 αναμένεται να φτάσει τα 40 δις δραχμές και της Aegean - Cronus Airlines στα 10 δις δραχμές. Οι μέτοχοι της Aegean - Cronus για να αντιμετωπίσουν τη δραματική απώλεια εσόδων αναγκάζονται να προχωρήσουν σε αύξηση κατά 8 δις δραχμές του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας.

#### Δεκέμβριος 2001: Ολοκληρώνονται οι διαπραγματεύσεις με την Integrated Airlines Solutions (IAS)

Ολοκληρώνεται ο πρώτος κύκλος των διαπραγματεύσεων με την κοινοπραξία της IAS για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και τα υπουργεία Οικονομίας και Μεταφορών συσκέπτονται για να αποφασίσουν είτε την παράταση των διαπραγματεύσεων με την κοινοπραξία, είτε την κήρυξη του διαγωνισμού ως άγονου.

Η τελική οικονομική πρόταση της κοινοπραξίας αναφέρει ότι η συμμετοχή της στην αύξηση του κεφαλαίου της νέας Ο.Α. στην οποία θα κατέχει το 51%, θα είναι με

το ποσό των 102 εκατ. Ευρώ. Στο δημόσιο και ως πληρωμή των περιουσιακών στοιχείων που θα μεταφερθούν στη νέα Ολυμπιακή θα καταβάλει το ποσό των 150 εκατ ευρώ μετά από 18 μήνες από την εξαγορά και σε τρεις ισόποσες δόσεις. Αν τελικά η Κυβέρνηση δεν ικανοποιηθεί από την πρόταση της κοινοπραξίας θα θέσει σε εφαρμογή εναλλακτικό σχέδιο για την επιβίωση του αερομεταφορέα μέχρι να δημιουργηθούν οι συνθήκες για μια νέα διαδικασία πώλησής του.

### Εκ βάθρων ανακατατάξεις

Με μεγάλες απώλειες στην επιβατική κίνηση που ξεπερνούν το 20% υποδέχεται το νέο έτος η διεθνής αεροπορική βιομηχανία. Μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, οι αεροπορικές εταιρίες, που διένυαν ήδη περίοδο κρίσης, είδαν τα έσοδά τους να συρρικνώνονται σημαντικά, ενώ πάλαι ποτέ κραταιές αεροπορικές εταιρίες, όπως η Swissair κατέληξαν να βάζουν λουκέτο.

Σήμερα από την παγκόσμια βιομηχανία αερομεταφορών έχουν χαθεί πάνω από 150.000 θέσεις εργασίας και οι αναλυτές του κλάδου προβλέπουν ότι φέτος οι αεροπορικές εταιρίες σε όλο τον κόσμο θα πραγματοποιήσουν ζημιές 10 έως 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων περίπου το σύνολο των κερδών που αποκόμισαν τα τελευταία δέκα χρόνια!

Όλες οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού, έχουν περικόψει τα δρομολόγια τους, στο πλαίσιο των προσπαθειών που καταβάλλονται να μην απολυθεί το σύνολο των εργαζομένων τους.

Ως αποτέλεσμα της κρίσης, πολλές ευρωπαϊκές εταιρίες που εκτελούσαν δρομολόγια προς την Ελλάδα στο πλαίσιο των περικοπών που έκαναν, αφαίρεσαν από τους προορισμούς τους την Αθήνα. Η βρετανική εταιρία Virgin Atlantic από τις 28 Οκτωβρίου σταμάτησε τα δρομολόγια της προς την Αθήνα, ενώ οι επιβάτες της θα εξυπηρετούνται πλέον από τις πτήσεις της O.A. Η Virgin προχώρησε ένα βήμα ακόμη, κλείνοντας τα γραφεία της στην Ελλάδα. Παράλληλα η θυγατρική εταιρία της British Airways που εκτελούσε καθημερινά δρομολόγια από την Αθήνα προς τη Ρώμη, αποχώρησε από την Ελλάδα.

Η Swissair και η Sabena διέκοψαν τα δρομολόγια τους προς την Ελλάδα, με αποτέλεσμα η σύνδεση Αθήνας - Βρυξελλών να γίνεται μόνο μέσω Ολυμπιακής και οι δεκάδες Έλληνες που υπηρετούν στην Ε.Ε. να μην βρίσκουν θέσεις. (Σημειώνεται ότι πτήσεις προς Βρυξέλλες πραγματοποιούσε και η Αχον η οποία χρεοκόπησε).

Ακόμα περικοπές σχεδιάζουν και οι ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες. Η Cronus Airlines εξετάζει το ενδεχόμενο να καταργήσει το δρομολόγιο προς το Παρίσι, ενώ η Aegean Airlines προχώρησε στην αναδιοργάνωση του προγράμματος των δρομολογίων εσωτερικού. Όλες οι αεροπορικές εταιρίες κατήργησαν τις προσφορές και τις ειδικές τιμές που παραδοσιακά ισχύουν την περίοδο αυτή.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία αντιμετωπίζει οξύ οικονομικό πρόβλημα, προσπάθησε να μειώσει το λειτουργικό κόστος της, περικόπτοντας το 12% - 15% των δρομολογίων που περιελάμβανε το περσινό χειμερινό πρόγραμμα πτήσεων εσωτερικού-εξωτερικού. Οι μεγαλύτερες περικοπές αφορούν τις υπερατλαντικές πτήσεις (προς Καναδά, Η.Π.Α.) όπου η ζήτηση των εισιτηρίων έχει μειωθεί δραματικά. Η διοίκηση της Ο.Α. εκτιμά ότι από τις περικοπές αυτές η εταιρία θα μειώσει το ετήσιο λειτουργικό κόστος της κατά 4-5 δις δρχ., χωρίς στο ποσό αυτό να υπολογίζεται η οικονομία που θα γίνει σε πληρώματα και σε υπερωρίες.

Τους υπεύθυνους της εταιρίας απασχολεί και το δρομολόγιο προς την Αυστραλία, το οποίο σε ετήσια βάση προκαλεί ζημιές ύψους 11 δις δρχ. Πάντως οποιαδήποτε απόφαση για την τύχη του συγκεκριμένου δρομολογίου θα πρέπει να έχει την έγκριση και του υπουργείου Μεταφορών.

Τον κίνδυνο να μην υπάρχει καμιά ελληνική αεροπορική εταιρία έως το 2004 αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα στήριξης του κλάδου των αερομεταφορών, ο οποίος υπέστη σοβαρό πλήγμα μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, επεσήμανε σε χθεσινή συνέντευξη Τύπου η διοίκηση του Συνδέσμου Ελληνικών τουριστικών Επιχειρήσεων.

Όπως τόνισε ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου και ο πρόεδρος της Aegean Cronus Airlines κ. Θ. Βασιλάκης, απαιτούνται μέτρα που πρέπει να κινηθούν στην κατεύθυνση του περιορισμού των επιβαρύνσεων στο αεροπορικό εισιτήριο τουλάχιστον κατά 50%. Σύμφωνα με τον κ. Βασιλάκη, οι αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούν για πολύ καιρό ακόμη να «επιδοτούν» τα εισιτήρια στις πτήσεις των εσωτερικών δρομολογίων. Όπως υπογράμμισε ο κ. Βασιλάκης το αεροδρόμιο των Σπάτων είναι μεταξύ των 3 ακριβότερων αεροδρομίων στην Ευρώπη.

Τα τέλη αναχωρήσεων ανά επιβάτη είναι τα ακριβότερα που ισχύουν σε σχέση με άλλα αεροδρόμια στην Ευρώπη (22,5 ευρώ). Όσον αφορά στην αεροπορική κίνηση, η μείωση σε ετήσια βάση μέχρι σήμερα στην Ελλάδα κυμαίνεται σε ποσοστό μεταξύ 15%-20%.

Εξάλλου ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου κ. Γκολέμης, με αφορμή την κρίση που υφίστανται ο κλάδος των αερομεταφορών διεθνώς, υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ότι θα σημειωθούν σοβαρές επιχειρηματικές ανακατατάξεις σε όλο το φάσμα της τουριστικής βιομηχανίας.



## Παρατάσεων συνέχεια για την Ολυμπιακή

Την έκτη κατά σειρά παράταση παίρνει η υπόθεση της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, μετά την απόφαση της Κυβέρνησης να δώσει παράταση στις διαπραγματεύσεις με την κοινοπραξία της IASC μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του συμβούλου ιδιωτικοποίησης (CSFB) η IASC προέβλεπε ως επιχείρημα τη δυνατότητα ενίσχυσης του σχήματος με νέους μετόχους, καθώς και τις καθυστερήσεις που παρουσιάστηκαν στη λήψη των εγγυητικών επιστολών που απαιτούνται. Ωστόσο τουλάχιστον μέχρι σήμερα Φεβρουαρίου που γράφονται αυτές οι γραμμές, ασφαλείς πληροφορίες μιλούν για σοβαρά προβλήματα στη διαμόρφωση του τελικού μετοχικού σχήματος.

Παράλληλα για άλλη μια φορά δεν φαίνεται να υπάρχει συμφωνία μεταξύ των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών, καθώς ο κ. Νίκος Χριστοδουλάκης φέρεται να επιμένει να τελειώνει η υπόθεση χωρίς άλλες καθυστερήσεις, ενώ ο κ. Χρίστος Βερελής δείχνει να επιμένει στη λύση της IAS.

Πηγές του υπουργείου Οικονομίας δήλωναν ότι τρία είναι τα επίμαχα θέματα, τα οποία εξακολουθούν να βρίσκονται στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων.

Το πρώτο αφορά την επιταγή των 102 εκατομμυρίων ευρώ, που έχει ζητήσει από την κοινοπραξία το ελληνικό Δημόσιο, δεύτερο το επιχειρησιακό σχέδιο της Ολυμπιακής και συγκεκριμένα οι υπερατλαντικές πτήσεις, κυρίως σε προορισμούς όπου υπάρχει έντονο το ελληνικό στοιχείο και τρίτον το μέλλον των εργαζομένων.

Χαρακτηριστική της αμηχανίας της Κυβέρνησης είναι η δήλωση του κυβερνητικού εκπροσώπου Χρήστου Πρωτόπαπα ότι «δεν είναι σκόπιμο να εγκλωβίζουμε την προσπάθεια σε ημερομηνίες», καθώς «πρόθεση της κυβέρνησης είναι να βρεθεί μια σίγουρη λύση που δεν θα επιβαρύνει τον ελληνικό λαό και θα διευκολύνει τη βιωσιμότητα του εθνικού αερομεταφορέα».

Εάν τελικώς η IAS δεν πείσει την κυβέρνηση, ο διαγωνισμός θα κηρυχθεί άγονος και η κυβέρνηση θα αναζητήσει τις γνωστές εναλλακτικές λύσεις.

«Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν είναι δυνατόν να περιλαμβάνει καμία κρατική ενίσχυση», επισημαίνει η αρμόδια για θέματα μεταφορών αντιπρόεδρος της Κομισιόν, Λογιόλα ντε Παλάθιο, απαντώντας σε ερώτηση που υπέβαλε ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Αντώνης Τρακατέλλης με αφορμή πρόσφατα δημοσιεύματα που κάνουν λόγο για ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. με τη βοήθεια κρατικών ενισχύσεων και με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Παρέμβαση στο θέμα της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής έκανε και η Νέα Δημοκρατία. Σε ανακοίνωση του εκπροσώπου της κ. Θ. Ρουσόπουλου αναφέρεται ότι «οι συνεχείς παλινωδίες της κυβέρνησης έχουν οδηγήσει τον αερομεταφορέα σε απαξίωση».

## Θυγατρική των Κυπριακών αερογραμμών στην Ελλάδα

Το κενό της Ολυμπιακής και της Αχοπ στην ελληνική αγορά φιλοδοξούν να καταλάβουν τώρα οι Κυπριακές Αερογραμμές, οι οποίες, με έδρα το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, πρόκειται να δημιουργήσουν μια νέα αεροπορική εταιρία, θυγατρική τους.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις της διοίκησης των Κυπριακών Αερογραμμών, η ελληνική αγορά χρειάζεται ακόμα μια εταιρία για να καλύψει το αεροπορικό προϊόν της χώρας και ειδικά εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων.

Ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι με έδρα την Αθήνα, οι Κυπριακές Αερογραμμές σχεδιάζουν να επεκταθούν και σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο για να το πετύχουν αυτό χρειάζονται συνεργάτη από την Ελλάδα, ώστε να καλύψουν την προϋπόθεση του κοινοτικού συνεταιρίου και να μπορέσει η εταιρία να συσταθεί και να αποκτήσει όλα τα δικαιώματα μιας ευρωπαϊκής εταιρίας. Σύμφωνα με πληροφορίες, συζητήσεις έχουν γίνει με αρκετές αεροπορικές εταιρίες, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει προκύψει κάποιο ανακοινώσιμο αποτέλεσμα.

Σημειώνεται ότι οι Κυπριακές Αερογραμμές είχαν αρχικώς προσπαθήσει να εξαγοράσουν μερίδιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά η προσφορά τους δεν κρίθηκε ικανοποιητική από τον σύμβουλο αξιολόγησης, με αποτέλεσμα σε δεύτερη φάση να αποχωρήσουν.

Στο μεταξύ μεγάλη αύξηση του μεριδίου αγοράς σημείωσε η Ολυμπιακή Αεροπορία για το 2001 φθάνοντας στο 62%. Σύμφωνα με τα στοιχεία Δεκεμβρίου 2001 που δημοσιοποίησε η εταιρία και τα οποία δεν περιλαμβάνουν το μερίδιο αγοράς της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, η αύξηση ήταν πολύ μεγάλη αφού την περσινή χρονιά η εταιρία είχε το 50% της αγοράς.

Στην ανακοίνωσή της η Ο.Α. δηλώνει ότι η κρίση στη διεθνή αγορά, κυρίως μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου καθώς και η συνακόλουθη μείωση της επιβατικής κίνησης αντιμετωπίστηκε επιτυχώς μέσα από την ορθολογικοποίηση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της πληρότητας των αεροσκαφών από 55,2% σε 60,5%.

## Σαρώνει τα βραβεία η Singapore Airlines

Η Singapore Airlines συνεχίζει να αναγνωρίζεται ως μια από τις προτιμητέες αεροπορικές εταιρίες σε όλη την υφήλιο, σύμφωνα με τη σταχυολόγηση των πρόσφατων βραβείων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συγκεκριμένα στην ετήσια έκδοση «Review 200» της οικονομικής επιθεώρησης «Far Eastern Economic Review» για τις κορυφαίες εταιρίες της Ασίας, που εκδόθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2001, η Singapore Airlines απέσπασε την πρώτη ανάμεσα από

34 εταιρίες που έχουν ως βάση τη Σιγκαπούρη. Οι εταιρίες αυτές κατατάχθηκαν σύμφωνα με την ποιότητα του προϊόντος και των υπηρεσιών τους, τη μακροπρόθεσμη διορατικότητα της διοίκησής τους, τις καινοτομίες που παρουσιάζουν για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πελατών τους, την οικονομική ευρωστία τους, και το γόητρο που έχουν το οποίο άλλοι προσπαθούν να φτάσουν. Η Singapore Airlines κατέχει τη θέση αυτή από την πρώτη έκδοση του «Review 200», το 1993.

Στην επιθεώρηση των «Financial Times» που κυκλοφόρησε το Δεκέμβριο για τις πιο αξιολογούμενες εταιρίες παγκοσμίως, η Singapore κατέταξε 50<sup>η</sup> και ήταν η μόνη εκπρόσωπος της Σιγκαπούρης σε αυτή τη λίστα. Το ίδιο μήνα η Singapore Airlines τιμήθηκε με το βραβείο «2001 Kalakday award» για τη διεθνή αεροπορική εταιρία του έτους, από τον πρόεδρο Αρόγιο, ως αναγνώριση για τη συνεισφορά της στην προώθηση του τουρισμού στις Φιλιππίνες. Αυτή είναι η δεύτερη φορά, μετά το 1992, που η Singapore κερδίζει αυτό το βραβείο.

Επίσης οι αναγνώστες του Conte Nast Traveler ανέδειξαν την Singapore για 13<sup>η</sup> φορά σε 14 χρόνια, ως τον «καλύτερο διεθνή αερομεταφορέα» κατά την απονομή των ετήσιων βραβείων του περιοδικού.

Τον Νοέμβριο 2001 η SIA απέσπασε τέσσερα βραβεία κατά την απονομή των Business Traveler International (U.S) Travel Awards: «καλύτερης πρώτης θέσης» (Best First Class), «καλύτερης επιχειρηματικής θέσης διεθνών πτήσεων» (Best Business Class- International Flights), «καλύτερης επιχειρηματικής θέσης στις υπέρ του Ειρηνικού πτήσεις» (Best Trans-Pacific Business Class), διατηρώντας έτσι την κορυφαία θέση σε όλες τις κατηγορίες. Το ίδιο χρονικό διάστημα η Ένωση Ταξιδιωτικών Πρακτόρων Σκοτίας για 7<sup>η</sup> συνεχόμενη χρονιά την επέλεξε ως την καλύτερη ξένη αεροπορική εταιρία, ενώ η Singapore διακρίθηκε και ως καλύτερη εταιρία μακρινών αποστάσεων Travel Magazine (Βέλγιο) και κορυφαία αεροπορική εταιρία.

#### Παραγγελία μαμούθ από τη Ryanair

Η αεροπορική εταιρία χαμηλών ναύλων Ryanair κατάφερε να ξεπεράσει την Easy Jet σε παραγγελίες νέων αεροσκαφών. Συγκεκριμένα η Ryanair αποφάσισε την αγορά 100 αεροσκαφών Boeing 737 - 800 ενώ η Easy Jet διαπραγματεύεται εδώ και αρκετές βδομάδες με την Boeing και την Airbus την αγορά 75 νέων αεροσκαφών.

Η Ryanair ζήτησε παράλληλα δικαίωμα αγοράς (option) και για 50 αεροσκάφη τύπου 737 και εκτιμά ότι η συνολική αξία του συμβολαίου ανέρχεται σε 9,7 δις. Δολάρια.

Σημειώνεται ότι ο στόλος της εταιρίας αποτελείται αποκλειστικά από αεροσκάφη της Boeing. Αναλυτές εκτιμούν ότι η Ryanair εξασφάλισε ιδιαίτερα ελκυστική τιμή, με έκπτωση ίσως και 30%, ποσοστό το οποίο υπερβαίνει τις συνηθισμένες μειώσεις που προσφέρουν οι αεροναυπηγικές βιομηχανίες.

Η Ryanair είναι ένας από τους λίγους αερομεταφορείς που είναι σε θέση αυτή τη στιγμή να προχωρήσουν σε αγορές αεροσκαφών, καθώς μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου και δεδομένης της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης, η βιομηχανία αερομεταφορών διέρχεται περίοδο ύφεσης.

### Επέκταση της Louis Catering και στην Αίγυπτο

Δύο πολύ σημαντικές συμφωνίες υπέγραψε πρόσφατα στην Αίγυπτο η Louis Catering επεκτείνοντας περαιτέρω τις δραστηριότητες της στη χώρα του Νείλου. Με βάση τις συμφωνίες αυτές η Louis Catering αναλαμβάνει τη διαχείριση των χώρων εστίασης για 10 χρόνια, σε ακόμα δύο διεθνή αεροδρόμια της χώρας, το Sharm El Sheikh και το Aswan.

Στα δύο αυτά αεροδρόμια η Louis Catering θα έχει το αποκλειστικό δικαίωμα λειτουργίας τριών χώρων εστίασης στο καθένα. Συγκεκριμένα θα λειτουργήσει ένα εστιατόριο ένα καφέ και ένα μπαρ. Θα έχει επίσης το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των αιθουσών των επισήμων και στα δύο αεροδρόμια. Υπολογίζεται ότι από κάθε αεροδρόμιο διακινούνται 2 εκατ επιβάτες ετησίως, με καλές προοπτικές αύξησης του αριθμού, κυρίως τους χειμερινούς μήνες.

### Επιτυχής η συνεργασία Alitalia - Air France

Με ιδιαίτερη ανταπόκριση στο επιβατικό κοινό, συνεχίζεται η συνεργασία στις πτήσεις με κοινούς κωδικούς που πραγματοποιούν οι αεροπορικές εταιρίες Alitalia και Air France μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας στο πλαίσιο της συμμαχίας Sky Team.

Συγκεκριμένα από τις 12 του περασμένου Νοεμβρίου, οι δύο εταιρίες από τα αεροδρόμια «Μαλπένσα» του Μιλάνου, «Φιουμιτσίνο» της Ρώμης και «CDG» του Παρισιού, με τα οποία επιθυμούν να δημιουργήσουν έναν πολύ-κόμβο εξυπηρέτησης ταξιδιωτών, προσφέρουν στους επιβάτες τους συνολικά 82 καθημερινές πτήσεις μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας, ενώ παρέχουν τη δυνατότητα για περισσότερο από 64.000 ανταποκρίσεις προς διάφορους προορισμούς σε όλο τον κόσμο.

Η Alitalia έχει υπογράψει ανάλογη συμφωνία και με τη Delta Airlines που δίνει τη δυνατότητα στις δύο εταιρίες να προσφέρουν συνολικά 72 πτήσεις μεταξύ Ιταλίας και Η. Π. Α.

Ιδιαίτερα η έγκριση της συμμαχίας Sky Team από την επιτροπή ανταγωνισμού των Η. Π. Α. στις 18 Ιανουαρίου 2002 ενίσχυσε την προσπάθεια των τεσσάρων αερομεταφορέων (Delta Airlines, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines) να προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο παγκόσμιο δίκτυο, το οποίο ανταποκρίνεται για την πληθώρα των επιλογών, όσον αφορά τις πτήσεις, τη μεγιστοποίηση των ωφελειών που απολαμβάνουν οι επιβάτες και τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

## Swiss ονομάζεται η νέα Swissair

Ο νέος διηπειρωτικός αερομεταφορέας της Ελβετίας που προέκυψε από την συγχώνευση της Crossair και ενός τμήματος της Swissair θα ονομάζεται Swiss. Η Swiss θα αρχίσει να λειτουργεί στις 31 Μαρτίου 2002 και θα καλύπτει 123 προορισμούς σε 60 χώρες με στόλο 128 αεροσκαφών.

Η νέα εταιρία, η πλήρης επίσημη ονομασία της οποίας θα είναι Swiss Air Lines LTD, φιλοδοξεί να γίνει η καλύτερη στην Ευρώπη και έχει την έδρα της στη Βασιλεία και στη Ζυρίχη. Το επιχειρηματικό της σχέδιο βασίζεται σε μια συμφωνία η οποία προβλέπει ότι η Crossair θα προσθέσει στο μικρό της στόλο που αποτελείται από αεροπλάνα κοντινών πτήσεων, τα 26 περιφερειακά αεροπλάνα της Swissair, όπως και τα υπόλοιπα 26 μακρινών πτήσεων της ίδιας εταιρίας.

Μέχρι τον Μάρτιο του 2002, το σχέδιο προβλέπει την απορρόφηση των 2/3 των δραστηριοτήτων της Swissair. Η πρόταση της ομοσπονδιακής κυβέρνησης με στόχο τη δημιουργία ενός πακέτου διάσωσης και τη συμμετοχή άλλων τοπικών κυβερνήσεων για τη συγκέντρωση των 4,26 δις φράγκων βρήκε σύμφωνο το 55,5% του εκλογικού σώματος του δημοψηφίσματος. Αυτή η απόφαση θα ενθαρρύνει και τους ψηφοφόρους να υπερψηφίσουν το πακέτο διάσωσης του εθνικού αερομεταφορέα τους.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Γεγονότα Φεβρουαρίου 2002

Η Swissair θα προβεί σε νομικές ενέργειες για να εμποδίσει την πρώην θυγατρική της αεροπορική εταιρία, Crossair, να χρησιμοποιήσει το νέο εμπορικό σήμα «Swiss».

Ο νέος αερομεταφορέας της Ελβετίας, ο οποίος θα αποκαλείται «Swiss», έχει βασιστεί στην Crossair και θα αναλάβει το 70% των πτήσεων που πραγματοποιούσε η Swissair. Οι νομικές ενέργειες δεν αναμένεται να σταθούν εμπόδιο στην έναρξη δραστηριοτήτων της νέας ελβετικής αεροπορικής εταιρίας την 1<sup>η</sup> Απριλίου, το ενδεχόμενο όμως δικαστικής διαμάχης ίσως επισκιάσει ένα ομαλό ξεκίνημα. Σε ανακοίνωσή του ο όμιλος Swissair τόνισε ότι η Crossair εμφανίστηκε απρόθυμη στην εξερεύνηση φιλικού συμβιβασμού και αποφάσισε να μην αγοράσει το εμπορικό σήμα της Swissair, η αξία του οποίου τον Νοέμβριο του 2001 ανερχόταν σε 660 εκατ. Ελβετικά φράγκα (389 εκατ δολάρια).

Virgin Atlantic

Παραγγελία 10 Airbus

Δέκα αεροσκάφη τύπου Airbus 340-600, και 50 κινητήρες Rolls-Royce παρήγγειλε η Virgin Atlantic Airways, συμβάλλοντας στην εξασφάλιση περίπου 3.000 θέσεων εργασίας στο εργοστάσιο της Rolls-Royce στο Ντέρμπι και στο εργοστάσιο της Airbus στη Βόρεια Ουαλία.

Αρχικά υπήρχαν φόβοι ότι η παραγγελία της Virgin θα ακυρωνόταν εξαιτίας των αρνητικών συνεπειών της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Στο πλαίσιο όμως σχεδίου μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης της Airbus, ο αερομεταφορέας θα προμηθευτεί τα αεροσκάφη με καλύτερους οικονομικούς όρους. Η διατήρηση της παραγγελίας της Virgin ήταν ζωτικής σημασίας για την Airbus καθώς η ευρωπαϊκή κατασκευαστική κοινοπραξία, μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις έχασε παραγγελίες για 90 αεροσκάφη.

Τα νέα αεροσκάφη θα αντικαταστήσουν το στόλο αεροσκαφών τύπου A340-300 της Virgin, ενώ προορίζονται για υπερατλαντικές πτήσεις προς Η. Π. Α και Ασία.

Παράλληλα συγκρατημένη αισιοδοξία εξέφρασε η Airbus για την παράδοση 300 αεροσκαφών τις χρονιές 2002 και 2003, καθώς η πρόσφατη κρίση στις αερομεταφορές οδήγησε την εταιρία να ματαιώσει σχέδια για ενίσχυση της παραγωγής.

Έκλεισε τελικώς η αεροπορική εταιρία Ansett Australia ο πάλαι πότε μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Αυστραλίας. Η Ansett η οποία ιδρύθηκε πριν από 70 χρόνια και κήρυξε πτώχευση στα μέσα Σεπτεμβρίου, προετοιμάζεται να προβεί σε εκποίηση των περιουσιακών της στοιχείων. Ο Βρετανός δισεκατομμυριούχος Ρίτσαρντ Μπράνσον δήλωσε ότι θα καταβληθούν προσπάθειες ώστε το 1/3 των 3.000 εργαζομένων της Ansett να απασχοληθούν στην εταιρία χαμηλού κόστους Virgin Blue.

Νέα αεροπορική εταιρία ναυλωμένων πτήσεων με έδρα τη Μεγάλη Βρετανία δημιουργήθηκε πρόσφατα. Ονομάζεται Astraeus και έχει ήδη εξασφαλίσει απογειώσεις και προσγειώσεις στο αεροδρόμιο του Gatwick. Το πρώτο αεροσκάφος παρελήφθη στις 18 Μαρτίου και θα αρχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες της 10 ημέρες αργότερα. Η εταιρία θα χρησιμοποιήσει 2 Boeing 737-300s και 2 Boeing 737-700s, ενώ ακόμα ενοικιασμένα αεροσκάφη θα παραληφθούν τον Απρίλιο και τον Μάιο. Η Astraeus θα λειτουργεί στη βόρεια πτέρυγα του Gatwick.

Στο σημείο αυτό θα προσθέσω και κάποιες φόρμες συμπλήρωσης αεροπορικών εταιριών.



**AEGEAN CRONUS AIRLINES**



Νέα



Επιλέξτε τη Business Class της Aegean Cronus Airlines και για τις πτήσεις σας στο εξωτερικό **Περισσότερα...**

**Κάντε την κράτησή σας ΤΩΡΑ!**

ΒΕΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ 2002

ΑΘΗΝΑ 12/ 5/2002

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛ 12/ 5/2002



**Δρομολόγια**



 [Εταιρική Παρουσίαση](#)

 [Περιοδικό Blue fly smart](#)

 [Υπηρεσίες](#)  
Τις υπηρεσίες μας μπορείτε να βρείτε

 [Ελευθέριος Βενιζέλος](#)

 [Εταιρικά Νέα](#)

 [Επικοινωνία με την AEGEANCRONUS](#)

[Ασφάλεια Δεδομένων](#) [Νομικές Πληροφορίες](#) [Credits](#)  
[SiteMap](#) [Συχνές Ερωτήσεις](#)

[WAP Help](#)



AEGEAN AIRLINES, Copyright  
© 2000

Σ' αυτήν την φόρμα συμπλήρωσης βλέπουμε ότι ο χρήστης έχει τη δυνατότητα να κάνει κράτηση χρησιμοποιώντας τα προσωπικά του στοιχεία και δίνοντας τόπο προορισμού να πραγματοποιήσει το ταξίδι που επιθυμεί. Συνήθως τα εισιτήρια τα παραλαμβάνει στα κατά τόπους γραφεία της αεροπορικής εταιρίας. Είναι λοιπόν πολύ απλό για τον ενδιαφερόμενο να διαλέξει το ταξίδι που του ταιριάζει.



[Home page](#)

[Travelling with Alitalia](#)

[The World of Alitalia](#)

[MilleMiglia Club](#)

αυτή τη φόρμα συμπλήρωσης λέπουμε ότι δίνεται η δυνατότητα στο χρήστη να επιλέξει αυτό που τον ενδιαφέρει να σχεδιάσει το ταξίδι του. μπορεί μάλιστα να διαλέξει πως να παραλάβει και το εισιτήριο ου.

**Travelling with Alitalia**

[Before Departing](#)

[At the Airport](#)

[In Flight](#)

**the World of Alitalia**

[Getting to know](#)

[Alitalia in the world](#)

[Alitalia and tourism](#)

[Skymaster](#)

**Club MilleMiglia**

[MilleMiglia Club](#)

[The partners](#)

[Exclusive Club](#)

**Timetable flights**

Departure from:

Accra

Arrival at:

Accra

**Mailing list**

To receive updates on [Alitalia and MilleMiglia promotions via e-mail](#), [click here](#). From April 29 until June 29, you can earn **500 miles**.

**MilleMiglia members**

Last name:

Code:


**Reservations**

[Internet ticket](#)

[MilleMiglia Online](#)

[@z ticket on line](#)

[Electronic Ticket](#)

[Ticket by Mail](#)

**Flight Information**

[Real-time](#)

[Availability](#)

**Alitalia news**

[Make you ideas fly!](#)  
[Choose Media Alitalia](#)  
[for your advertising](#)

[Enroll online:](#)  
[welcome bonus: 3000 miles](#)

Αν έχετε οποιαδήποτε ερώτηση ή σχόλιο ή αν θέλετε να κάνετε μια κράτηση σε κάποιο από το διαθέσιμο δρομολόγιο, συμπληρώστε τη παρακάτω φόρμα και πατήστε το πλήκτρο "Αποστολή".

Για την καλύτερη εξυπηρέτησή σας, παρακαλούμε, εισάγετε όλα τα ζητούμενα στοιχεία σας.

Όνομα:

Επώνυμο:

Διεύθυνση:

Τηλέφωνο επικοινωνίας:

Email:

Σε τι μπορούμε να σας βοηθήσουμε:

Θα ήθελα να.....:

Στην απλή φόρμα της εταιρίας «All season holidays» ο ενδιαφερόμενος μπορεί να συμπληρώσει τα στοιχεία του και στέλνοντας την να κάνει την κράτηση που τον ενδιαφέρει. Με τα σύγχρονα μέσα του Διαδικτύου είναι πολύ απλό να πραγματοποιήσει κάποιος ένα ταξίδι.

ARROW AIR



*Out Line*

Your cargo solution

- HOME
- ABOUT
- NEWS
- OFFICES
- SCHEDULE & RATES
- EMPLOYMENT
- LINKS

Ancillary Charges Table

Rate Table

**Flight Schedule ex Miami to Latin America and the Caribbean**

COUNTRY	CITY	FLT #	FREQUENCY	DEPARTURE (ETD)
Colombia	Bogota (BOG)	431	M Tu We Th Fr Sa on e d u i t	1800
Costa Rica	San Jose (SJO)	615	M Tu We Th Fri Sa on e d u t	2000
Dom. Republic	Sto Domingo (SDQ)	111	Tu Th e u	Sun 0500
	Puerto Plata (POP)	113		Sun 0500
Ecuador	Guayaquil (GYE)	627	Tu Th e u	Sun 0800
	Quito (UIO)	363	M Tu We Th Fri Sa on e d u t Sun	0300 / Sun 0800
El Salvador	San Salvador (SAL)	557	M Tu We Th Fr Sat Sun on e d u i	2000
Guatemala	Guatemala City (GUA)	573	M Tu We Th Fr Sat on e d u i	2200
Honduras	San Pedro Sula (SAP)	541	Tu Th e u	Sat 2000
	Tegucigalpa (TGU)		Tu Th e u	Sat 2000
Nicaragua	Managua (MGA)	535	M Tu We Th Fri Sat on e d u	2000
Panama	Panama City (PTY)	517	M Tu We Th Fri on e d u	2000
Peru	Lima (LIM)	619	M We on d	Fri 0500
	Iquitos (IQT)	619	We d	0500
Puerto Rico and	San Juan (SJU)	601 2102	Tu W Th e ed u	Fri Sat 0100
	St Thomas (SFT)*		M Tu W Th on e ed u	Fri Twice Daily

	(SIX)* Fortola (EIS)*		M on	Tu e	W ed	Th u	Fri	
Trinidad	Port of Spain (POS)	617		Tu e			Fri	0400
Venezuela	Caracas (CCS)	447	M on	Tu e	W ed	Th u	Fri Sat	0300
	Maracaibo (MAR)	445	M on		W ed		Fri	0600
	Valencia (VLN)	441			W ed		Sat	2300

Notes

1) Inland Venezuelan Points: Barcelona (BLA), Las Piedras (LSP), Barquisimeto (BQM), Portamar (PLM), Maturin (MUN) & Puerto Ordaz (PZO) served via CCS/daily RFS movement.

2) \* Connecting with Four Star Aviation in Puerto Rico.

Collect Shipments

Accepted to all destinations *except* for Honduras & Virgin Island points. Collect accepted to Ecuador & Venezuela if paid in USD\$.  
Dated Printed Matter. **PREPAID** only

Cargo Sales Reports

Mandatory. Agents to submit CSR's every 15 days to ARROW AIR, INC. P.O. Box 523726 Miami, FL 33152

Cut-off

Cargo & documents for flights must be tendered 5 hours prior to ETD.

Security Fee

Please include \$0.10 / K (\$10.00 min) based on chargeable weight in the due carrier box.

Fuel Surcharge

Please include \$0.10 / K (\$5.00 min) based on chargeable weight in the due carrier box.

ARROW AIR, INC. SERVICES, CORP.

P.O. Box 523726

Miami, FL 33152

Tel (305) 871-3116 Sales/Administration

Fax (305) 871-7357 Sales

Effective April 15,  
2002

Tel (305) 871-3370 Reservations / Fax (305) 871-7257

Στην αεροπορική εταιρία «Arrow Air» βλέπουμε ότι μας δίνει έναν αναλυτικό πίνακα με όλα τα δρομολόγια που μπορεί να πραγματοποιήσει κάποιος. Αρκεί να διαλέξει αυτό της αρεσκείας του. Δίνει επίσης τον τόπο προορισμού, τη συχνότητα των δρομολογίων και την ώρα αναχώρησης. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό για τον χρήστη να διαλέξει μόνος του αυτό που τον ενδιαφέρει.



TICKETS

OFFICE HOURS

Monday – Friday

FO-380 Soervag

08.00 – 16.00

Faroe Islands

Tel.: (+298) 34 10 00

Fax: (+298) 34 10 11

E-mail: [booking@atlantic.fo](mailto:booking@atlantic.fo)

Also you may complete the form below and we will handle your enquiry as soon as possible.

Name:

Address:

City Code:  City:

Country:

Tlf.:  Fax.:

E-mail:

Remarks:

Send

Σ' αυτήν την αεροπορική εταιρία η φόρμα συμπλήρωσης είναι πολύ σαφής για τον χρήστη.

Μέχρι εδώ βλέπουμε ότι ο χρήστης μέσα από τις σελίδες του Internet βρίσκει αναλυτικά στοιχεία για τις πτήσεις τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Η αναζήτηση των δρομολογίων γίνεται εύκολα μέσα από το μενού επιλογών. Ο χρήστης δεν χρειάζεται παρά να επιλέξει την πόλη της αναχώρησης και του προορισμού, καθώς και την ημερομηνία.

Ο προγραμματισμός των πτήσεων και η αναζήτηση του συγκεκριμένου δρομολογίου γίνεται μέσα από μια φόρμα. Σε αυτήν υπάρχουν τα στοιχεία του τόπου αναχώρησης και του προορισμού και ο χρήστης μπορεί να επιλέξει μέσα από μια λίστα με τα πιο πολυσύχναστα δρομολόγια. Μπορεί επίσης να επιλέξει τη συγκεκριμένη ημέρα αναχώρησης και επιστροφής.

Σε κάποιες φόρμες αεροπορικών εταιριών υπάρχει και η επιλογή για τον καιρό από όπου μπορεί κάποιος να διαβάσει τα στοιχεία για το κλίμα της χώρας που τον ενδιαφέρει και να δει τις παρούσες καιρικές συνθήκες και τις προβλέψεις για 18 διαφορετικούς προορισμούς. Δυστυχώς δεν θα βρει κάποιο χάρτη. Το μόνο που θα εμφανιστεί στην οθόνη του υπολογιστή του είναι ένας πίνακας με απλωμένες τις πόλεις και ένα σημάδι με τη θερμοκρασία και την παρούσα κατάσταση. Τα στοιχεία προέρχονται από έναν ηλεκτρονικό τόπο όπου θα παραπέμψει τον χρήστη αν ζητήσει να μάθει για την πρόγνωση του καιρού. Οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι όλες στα αγγλικά.

## Your guide to the Schedule/Timetable

### Period Covering the Schedule/Timetable

(dates covered)

[Link to this page](#)

#### BASE

Days	Dep	Arr	Flt no	Stops	A/c	Days	Dep	Arr	Flt no	Stops	A/c
------	-----	-----	--------	-------	-----	------	-----	-----	--------	-------	-----

To **DESTINATION**

From **ORIGIN**

-2-5--	2235	2355	CY 402	0	320	--3--6-	0635	0800	CY 403	0	320
--------	------	------	--------	---	-----	---------	------	------	--------	---	-----

Miscellaneous Notes

#### DAYS

- 1 = Monday
- 2 = Tuesday
- 3 = Wednesday
- 4 = Thursday
- 5 = Friday
- 6 = Saturday
- 7 = Sunday

#### AIRLINES

- CY = Cyprus Airways
- LY = EL-AL
- GF = Gulf Air
- RB = Syrian Arab Airlines
- SU = Aeroflot

#### AIRCRAFT TYPES

- 310 = Airbus 310
- 319 = Airbus 319
- 320 = Airbus 320
- 737 = Boeing 737
- 757 = Boeing 757
- 767 = Boeing 767
- 722 = Boeing 727-200
- ILW = Ilyushin IL86
- TU5 = Tupolev TU 154

#### ALL TIMES LOCAL

Schedules are subject to Government approval and changes without notice.

Issued by Cyprus Airways Ltd.

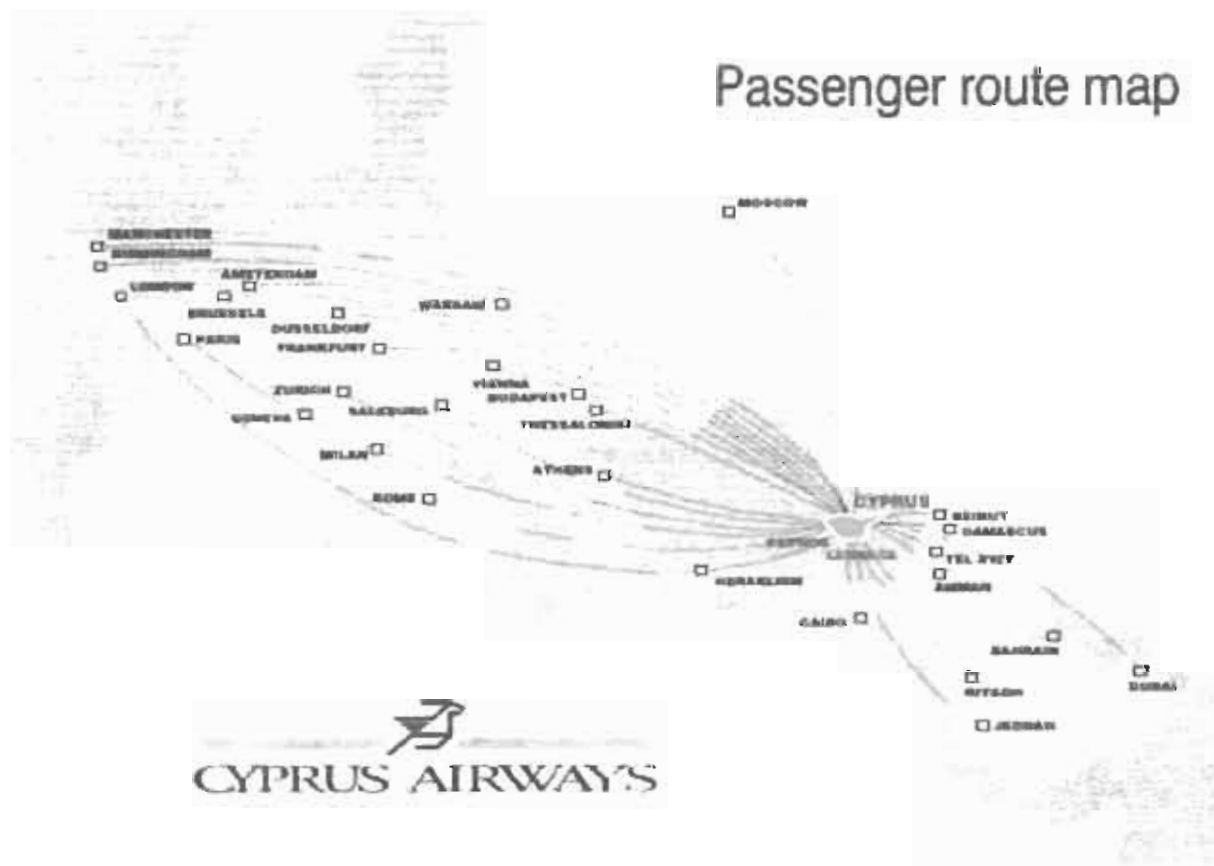


## Abbreviations and Definitions:

<b>BASE</b>	Country/Point of Operation
<b>DESTINATION</b>	The ultimate stopping place of the journey as shown on the passenger ticket.
<b>ORIGIN</b>	The Airport from which travel on the first international sector takes place.
<b>Days</b>	Days on which the specified flight is to be operated.
	Departure time (Local)
<b>Dep</b>	The day/time of the flight on which the passenger is booked/ticketed to travel
<b>Arr</b>	Arrival time (Local) The ultimate stopping time of the journey as shown on the passenger ticket.
<b>Flt no</b>	Flight Number
<b>Stops</b>	Number of intermediate points from Origin to Destination
<b>A/c</b>	Aircraft Type

Στην φόρμα συμπλήρωσης της αεροπορικής εταιρίας «Cyrus» βλέπουμε ότι ο χρήστης μπορεί εύκολα να επιλέξει το ταξίδι του, αρκεί να διαλέξει ημέρα και ημερομηνία. Στη συνέχεια βλέπουμε ότι υπάρχει και ένα πίνακας που του εξηγεί κάποια σύμβολα ώστε να γίνεται ευκολότερα η επιλογή του.

## Passenger route map

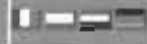


Εδώ υπάρχει ένας χάρτης για τον χρήστη ο οποίος είναι για να τον διευκολύνει ακόμα περισσότερο. Βλέπουμε ότι υπάρχουν οι χώρες τις οποίες μπορεί να επιλέξει με ένα μόνο κλικ. Δίνονται οι προορισμοί που μπορεί κάποιος να πραγματοποιήσει. Όλα λοιπόν έχουν απλουστευτεί για αυτόν που επιλέγει να προγραμματίσει το ταξίδι του μέσα από τις σελίδες του Internet.



**easyJet.com**  
the web's favourite airline

**Book online** [news](#) [flight information](#) [where you fly](#) [about us](#)  
[jobs](#) [contact us](#) [travel services](#) [register](#) [magazine](#)



[Book online](#) | [a quick guide to easyJet.com](#) | [conditions of carriage](#) | [carrier's regulations](#) | [credit card security online](#) | [privacy policy](#) | [important notes](#)

### **Book online step 1**

You can now search for availability and buy flights for travel up to 26 October 2002.

To check availability and fares, simply tell us where you want to fly and when. Today's flights can be booked up to 2 hours before departure. If you're booking online with easyJet for the first time, please read these [important notes](#) before proceeding.



JAVASCRIPT does not appear to be enabled on your browser, or your browser is not fully compatible with our site. You will not be able to use the form below, or complete an online booking, without a javascript-capable browser with javascript enabled.

Internet Explorer 4.x or Netscape Navigator 3.x compatible browsers or above are needed for online sales. If you have one of these browsers but are seeing this message, you need to enable javascript (sometimes called 'active scripting') - consult your browser's help file for instructions.

<b>From</b>	<b>To</b>
Aberdeen (ABZ) ▲	Aberdeen (ABZ) ▲
Amsterdam (AMS) ▲	Amsterdam (AMS) ▲
Athens (ATH) ▲	Athens (ATH) ▲
Barcelona (BCN) ▼	Barcelona (BCN) ▼

<b>Flying out on</b>	<b>returning on</b>
17 ▼ June 2002 ▼	no. ▼ just one way ▼

### No. Of passengers

Adults	0 ▼	Children (2 to 13 years)	0 ▼	Infants (under 2 years)	0 ▼
--------	-----	--------------------------------	-----	-------------------------------	-----

Στην αεροπορική εταιρεία «Easy Jet» βλέπουμε ότι η φόρμα συμπλήρωσης δίνει στον χρήστη βήμα - βήμα τον τρόπο που θα μπορέσει να πραγματοποιήσει την κράτηση του. Όλα λοιπόν βλέπουμε ότι έχουν απλουστευθεί. Διαλέγοντας τόπο αναχώρησης και προορισμού, ημερομηνία και όλα τα σχετικά που χρειάζονται είναι πολύ απλό να γίνει η κράτηση.

## LTU Reservations

Use this form to create your travel plans. Select the **to** and **from** arrival and departure points from the form below and then select the **Reservations** button.

If the desired date is not available for your selected cities, please contact LTU reservations at 1-866-266-5588.

Reservations

Reset

US to Germany

**From Ft Myers Eastbound To...**

**To Ft Myers Westbound From...**

Frankfurt

Frankfurt

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Dusseldorf

Dusseldorf

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Zurich

Zurich

Leave: On This Day

**From Miami Eastbound To...**

**To Miami Westbound From...**

Frankfurt

Frankfurt

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Dusseldorf

Dusseldorf

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Zurich

Zurich

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Munich

Munich

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Hanover

Hanover

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Leave: On This Day

Munich

Munich

**From Orlando Eastbound To**

**To Orlando Westbound From**

Leave:

On This Day

**From Orlando Eastbound To...**

Dusseldorf

Leave:

Zurich

Leave:

Frankfurt

Leave:

Hanover

Leave:

Leave:

Hanover

Leave:

**To Oriando Westbound From...**

Dusseldorf

Leave:

Zurich

Leave:

Frankfurt

Leave:

Hanover

Leave:

Hanover

Leave:

**From Los Angeles Eastbound To...**

Dusseldorf

Leave:

Hanover

Leave:

Frankfurt

**To Los Angeles Westbound From...**

Dusseldorf

Leave:

Hanover

Leave:

Frankfurt

Leave:

Leave:

Munich

Munich

Leave:

Leave:

**From Anchorage Eastbound To...**

**To Anchorage Westbound From...**

Dusseldorf

Dusseldorf

Leave:

Leave:

Zurich

Zurich

Leave:

Leave:

Hanover

Hanover

Leave:

Leave:

Frankfurt

Frankfurt

Leave:

Leave:

Munich

Munich

Leave:

Leave:







- [Flight Booking](#)
- [Award booking](#)
- [Check-in](#)
- [Timetable](#)
- [Arrivals/Departures](#)
- [Miles & More](#)
- [Products & Services](#)
- [Special Deals](#)
- [My Profile](#)

## Timetable

[My Bookings](#) | [Conditions](#) | [Help](#)

Please enter either the city names or 3 letter codes.  
Alternatively you can use our Airport Atlas

### Login

User-ID  
(or Miles & More  
number)

Password  
(or 5-digit Miles &  
More)

[Flight Booking](#)

[Forgotten Password?](#)

### New Registration

[New Registration](#)  
[Why sign-up?](#)

**Outbound**

**Return**



**FLIGHTS -**  
Schedules and data are subject to alteration without notice  
Date range: from      to 14/05/03. Last update:    LT

Timetable for selected city pair & date

All year timetable for selected city pair

**Departure Airport/Origin**

ATHENS, Greece (ATH) ▼

**Departure Airport/Origin**

ATHENS, Greece (ATH) ▼

**Arrival Airport/Destination**

ALEXANDRIA, Egypt (ALY) ▼

**Arrival Airport/Destination**

ALEXANDRIA, Egypt (ALY) ▼

**Month**

**Day**

**Year**

June ▼

7 ▼

2002 ▼

Timetable

Timetable


For reservations please call **080-111-44444** (for calls within Greece only) or **+30 10 9666666** or your local **QA office**.

Olympic Airways' website. All contents ©OLYMPIC AIRWAYS.

Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο μέσα στις σελίδες του Internet είναι η αναφορά στο στόλο της Ο.Α. Ο χρήστης θα βρει όλα τα μοντέλα που διαθέτει η Ο.Α. σε μια σελίδα συνοδευόμενα από μια μικρή φωτογραφία. Θα βρει επίσης πληροφορίες για τα προγράμματα που παρέχει η Ο.Α. στους συχνούς ταξιδιώτες.

This service may require a Java-enabled browser. If you are unable to view this page, click here to learn how to activate it.

## Online Booking Virgin Blue Airways

 <b>Find Your Flight</b>			
Where are you going?	Origin <input type="text"/>	Destination <input type="text"/>	
Date to fly out?	23 <input type="text"/>	June 2002 <input type="text"/>	<input type="button" value="Calendar"/>
Date to come back?	23 <input type="text"/>	June 2002 <input type="text"/>	
Number of passengers? *	1 Adult <input type="text"/>	0 Children <input type="text"/>	10+ years <input type="text"/>
Any fare preference?	Find Lowest Price <input type="text"/>		
<input type="button" value="Search"/>			

Και στην φόρμα κράτησης της αεροπορικής εταιρείας «Virgin Blue» βλέπουμε ότι είναι πολύ απλή η συμπλήρωση των στοιχείων του χρήστη. Το μόνο που του μένει είναι να πάει στο αντίστοιχο γραφείο της εταιρείας και να παραλάβει το εισιτήριο του.



Please do not press the Back button

1

Choose a price

Departure flight

Return flight

Booking details

Finalize booking

Passengers & itinerary

### ONLINE BOOKING

Please enter the number of passengers and fill in your itinerary.

From (city / airport)

Cities

To (city / airport)

Departure Date

Calendar

Return Date

Adults:

Children:

2 to 11 years

Infants:

up to 2 years

OR Youth:

12 to 25 years

## Σχόλια και συμπεράσματα σχετικά με τις φόρμες κράτησης

Μέσα λοιπόν από τις ενδεικτικές φόρμες των αεροπορικών εταιριών, βλέπουμε ότι ο χρήστης μπορεί να βρει τα αναλυτικά δρομολόγια που τον ενδιαφέρουν, αλλά και τις λεπτομέρειες για τις αναχωρήσεις και τις αφίξεις των πτήσεων. Αν επιλέξει το «Arrivals - Departures», θα εμφανιστεί μια φόρμα, στην οποία θα πρέπει να συμπληρώσει τον κωδικό της πτήσης για να του εμφανίσει το σύστημα την κατάσταση της on line ή, καλύτερα με απόκλιση ενός λεπτού. Μπορεί δηλαδή να δει, αν υπάρχει καθυστέρηση και πότε αναμένεται η άφιξη της συγκεκριμένης πτήσης. Περιλαμβάνονται πληροφορίες για τις πτήσεις τριών ημερών, της ίδιας της ημέρας, της προηγούμενης και της επόμενης. Μπορεί δηλαδή να δει αν η χθεσινή πτήση είχε καθυστέρηση και για πότε έχει προγραμματιστεί η πτήση της επόμενης ημέρας, ανεξάρτητα από τον υπάρχοντα προγραμματισμό. Αν πάλι δεν θυμάται το νούμερο της πτήσης, το Internet θα τον βοηθήσει να το βρει επιλέγοντας το αεροδρόμιο ή την πόλη της αναχώρησης και του προορισμού του. Εδώ δεν χρειάζεται να επιλέξει συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Το πρόγραμμα θα εμφανίσει τις επιλογές που έχει κανείς. Αν για παράδειγμα δώσει Αθήνα και Λονδίνο το πρόγραμμα θα εμφανίσει τα δρομολόγια στα αντίστοιχα αεροδρόμια, το Gatwick και το Heathrow. Κάνοντας κλικ σε ένα από αυτά θα δει τα σχετικά δρομολόγια και τις λεπτομέρειες των πτήσεων.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος κράτησης μέσα από το Internet. Μπορεί κανείς από το σπίτι του να επιλέξει το αεροδρόμιο αναχώρησης, το αεροδρόμιο προορισμού, τις ημερομηνίες και τα υπόλοιπα στοιχεία για την πτήση. Αν θέλει ένα συγκεκριμένο ενδιάμεσο σταθμό ή ακόμη να επιστρέψει σε κάποιο άλλο αεροδρόμιο, το πρόγραμμα θα του επιτρέψει να συμπληρώσει με λεπτομέρεια τη διαδρομή που επιθυμεί. Αν η πόλη που συμπλήρωσε έχει περισσότερα από ένα αεροδρόμια το πρόγραμμα θα τον ειδοποιήσει να επιλέξει ένα από αυτά. Η διαδικασία της κράτησης μέσα από το Internet αποτελείται από κάποια βήματα. Αμέσως μετά την επιλογή της πτήσης εμφανίζεται η οθόνη με τις τιμές. Εδώ ο χρήστης πληροφορείται για την τιμή του εισιτηρίου. Οι τιμές που εμφανίζονται είναι χωρίς καμία έκπτωση και αποτελούν τις τιμές του τιμοκαταλόγου. Παράλληλα, στο πάνω μέρος της οθόνης όπως και σε όλες τις προηγούμενες, υπάρχει η ένδειξη για το στάδιο που βρίσκεται κανείς και αυτά που υπολείπονται για να ολοκληρωθεί η κράτηση. Μετά την πληροφωρία για την τιμή θα πρέπει ο χρήστης να συμπληρώσει τα στοιχεία του και τον τρόπο πληρωμής. Η πιο εύκολη λύση είναι η κράτηση της θέσης, η πληρωμή στο πιο κοντινό γραφείο της εταιρείας και η παραλαβή του εισιτηρίου. Σε ορισμένες όμως χώρες όπου η ηλεκτρονική τιμολόγηση έχει εξελιχθεί θα βρει την κράτηση on line μέσα από πιστωτική κάρτα.

Τι προβλέπεται στο μέλλον

ΑΝ Η ΣΥΝΤΡΙΒΗ του μικρού αεροπλάνου στον ουρανοξύστη του Μιλάνου δεν ήταν δυστύχημα ή αυτοκτονία του πιλότου, αλλά ήταν καθαρή τρομοκρατική ενέργεια, η ανθρωπότητα θα ξαναζούσε τον εφιάλητη της 11ης Σεπτεμβρίου, αλλά και θα υπήρχε μία ακόμη απόδειξη ότι ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας δεν αποδίδει απολύτως τίποτε.

ΚΑΜΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ μηχανή, όσο καλά εξοπλισμένη και αν είναι και όσα μέσα της σύγχρονης τεχνολογίας κι αν διαθέτει, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει και να εξουδετερώσει τον αποφασισμένο να θυσιάσει τη ζωή του πραγματοποιώντας μια πράξη αυτοκτονίας, για να πλήξει τον αντίπαλο αδιαφορώντας για τα θύματα.

ΤΟ ΙΔΙΟ ΔΕΝ μπορεί να αποτραπούν και πράξεις αυτοθυσίας καταπιεσμένων, απελπισμένων και εξαθλιωμένων, ιδιαίτερα μάλιστα όταν δέχονται μια πολεμική επίθεση, όταν εναντίον τους εξαπολύεται κρατική τρομοκρατία. Με τον πόλεμο που εξαπέλυσε ο Αριέλ Σαρόν κατά των Παλαιστινίων, προκάλεσε τις επιχειρήσεις αυτοκτονίας, τις οποίες δεν μπορούσε να αποτρέψει ο Γιάσερ Αραφάτ, ούτε άλλος.

ΕΙΝΑΙ, ΛΟΙΠΟΝ, το πρόσχημα η «καταπολέμηση της τρομοκρατίας» για να εξαπολύεται πόλεμος και να ασκείται πλανητική τρομοκρατία από την υπερδύναμη, ώστε να επιβεβαιώνεται η κυριαρχία της με την αστυνόμευση της παγκόσμιας τάξης.

ΤΟ ΠΡΟΣΧΗΜΑ, όμως, δεν προβάλλεται μόνο από τις Ηνωμένες Πολιτείες, αλλά και από φίλους και συμμάχους τους, πιστούς στο «δόγμα Μπους». Έτσι κάθε επιχείρηση εξόντωσης και αφανισμού ολόκληρων λαών, που βαφτίζεται «πόλεμος κατά της τρομοκρατίας», έχει την πλήρη και ανοιχτή υποστήριξη των Ηνωμένων Πολιτειών, όποιες αγριότητες και όποια εγκλήματα κι αν γίνουν.

ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ το αβίαστο συμπέρασμα από την προκλητική και κυνική στάση του Τζόρτζ Μπους στο παλαιστινιακό δράμα. Έφθασε ο αμερικανός πρόεδρος να χαρακτηρίσει τον Αριέλ Σαρόν «άνθρωπο της ειρήνης», ακριβώς επειδή ο ισραηλινός πρωθυπουργός κήρυξε και συνεχίζει τον πόλεμο «κατά του κακού», δηλαδή κατά των «παλαιστινίων».

ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΤΩΡΑ και ο Τζόρτζ Μπους και ο Αριέλ Σαρόν όχι μόνο σε αδιέξοδο, αλλά και αντιμέτωποι με την παγκόσμια κατακραυγή, μετά μάλιστα την αποκάλυψη του φρικιαστικού εγκλήματος πολέμου στην Τζενίν, το οποίο δεν καλύπτεται.

ΕΥΤΥΧΩΣ Ο πιλότος που προσέκρουσε στον ουρανοξύστη του Μιλάνου - αναπαράγοντας σε σμίκρυνση την εικόνα της 11ης Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη- ήταν Ιταλός. Αν, κατά τύχη ήταν Παλαιστίνιος, θα ισοπεδωνόταν η Ίταλαιστίνη, στο όνομα της «καταπολέμησης της τρομοκρατίας».

## ΗΠΑ, 6 μήνες μετά

Σκέψεις από τη Ν. Υόρκη για τις αλλαγές στην πολιτική της υπερδύναμης αλλά και στην καθημερινότητα των απλών πολιτών.

Στην πρώτη του συνέντευξη μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου ο Νόαμ Τσόμσκι είχε απαντήσει θετικά στο ερώτημα εάν ο κόσμος θα είναι στο μέλλον διαφορετικός: «επειδή πρώτη φορά από το 1812 οι ΗΠΑ δέχθηκαν επίθεση στο έδαφός τους».

Μερικοί μάλιστα προχώρησαν περισσότερο, υποστηρίζοντας πως η αίσθηση της τρωτότητας θα σηματοδοτήσει ουσιαστικές αλλαγές στην εξωτερική πολιτική της υπερδύναμης καθιστώντας την πιο ευαίσθητη απέναντι σε χρονίζοντα περιφερειακά και παγκόσμια προβλήματα. Τέλος, κάποιοι άλλοι, στους οποίους περιλαμβάνεται και ο γράφων, είχαν αξιολογήσει ως πιθανότερο φορέα αυτής της αλλαγής την αμερικανική κοινή γνώμη και την πρωτοπορία της, τους ανθρώπους του πνεύματος και της τέχνης.



Τα γεγονότα των 6 μηνών που ακολούθησαν δεν προσφέρουν έρεισμα σε καμία από τις εκτιμήσεις αυτές. Η αίσθηση της τρωτότητας αποδείχθηκε φενάκη. Η ολοκλήρωση του κύριου όγκου των επιχειρήσεων στο Αφγανιστάν, σε ελάχιστο χρόνο, κατέστησε ευρύτερα γνωστό ότι η στρατιωτική υπεροχή των ΗΠΑ σε συμβατικά όπλα, όχι μόνο δεν έχει προηγούμενο στην ιστορία αλλά αναμένεται να διευρυνθεί. Ήδη ο αμυντικός προϋπολογισμός του έτους 2002 επιτρέπει στην υπερδύναμη να δαπανά διπλάσια απ' ό,τι όλοι οι άλλοι εταίροι της στο ΝΑΤΟ μαζί και ανεβάζει τις δαπάνες.

Η ποιοτική διαφορά είναι επίσης καταλυτική, καθώς τα 24.000 δολάρια ανά στρατιώτη που δαπανούν οι ΗΠΑ για την ανάπτυξη νέων συμβατικών οπλικών συστημάτων είναι εξαπλάσια του μέσου όρου των ευρωπαϊκών κρατών. Το 95% των οπλικών συστημάτων που χρησιμοποιήθηκαν στο Αφγανιστάν ήταν «όπλα ακριβείας».

Η αμερικανική τεχνολογική υπεροχή καθιστά δύσκολη, έως αδύνατη, τη συνεργασία με τους ευρωπαίους συμμάχους σε αεροπορικές επιχειρήσεις. Εξάλλου, η συλλογικές δράσεις του ΝΑΤΟ, τύπου Κοσσυφοπεδίου, δύσκολα θα επαναληφθούν στο μέλλον και για πολιτικούς λόγους, αφού στην ηγεσία της υπερδύναμης δεν αρέσει να εμπλέκεται σε χρονοβόρες διαδικασίες και να αντιμετωπίζει βέτο.

Την παραμονή και την ίδια την ημερομηνία της εξάμηνης επετείου η ηγεμονική μονομέρεια των ΗΠΑ προσέλαβε νέες διαστάσεις με τη διαρροή της είδησης για ανάπτυξη νέου προγράμματος πυρηνικών όπλων αλλά και την πιθανή χρησιμοποίησή τους σε αντιτρομοκρατικές επιχειρήσεις. Ο ευρωπαϊκός σκεπτικισμός ή η ανοιχτή αντίδραση στην πολιτική αυτή αντιμετωπίστηκαν στην αρχή με κάποια αμηχανία και, στη συνέχεια, με ειρωνική συγκατάβαση. Ο «σκληρός» υφυπουργός Άμυνας Γούλφοβιτς δεν δίστασε να αποδώσει την ευρωπαϊκή αντίδραση για τον «άξονα του κακού» (Ιράκ, Ιράν, Β. Κορέα) σε εμπορικά συμφέροντα ενώ, καθημερινά, «πολεμικά προγράμματα» τηλεοπτικών ή λαϊκές εφημερίδες εθνικής κυκλοφορίας έχουν απροσχημάτιστα αναφερθεί με περιφρόνηση στους ευρωπαίους συμμάχους: «... είναι αιχμάλωτοι των 12-15 εκατομμυρίων μουσουλμάνων που κατοικούν στις χώρες τους» («USA Today»: 5 Μαρτίου 2002, σελ. 15Α).

Είναι, επίσης, περισσότερο από προφανές ότι καμία «κοινωνικοποίηση» ή παγκοσμιοποίηση των συμφερόντων που προωθεί η αμερικανική εξωτερική πολιτική δεν παρατηρείται. Αντίθετα, παρά τη συχνά σκληρή κριτική αρκετών από τα ΜΜΕ για την πολιτική Σαρόν, χρειάστηκαν εκατόμβες θυμάτων επί ένα ολόκληρο εξάμηνο.

Όπως παρατηρείται η «New York Times» (9/3/2002), η αντίληψη ότι η σιωπηρή ενθάρρυνση του Σαρόν οδήγησαν σε μια παταγώδη αποτυχία, την κύρια ευθύνη της οποίας έχουν οι αντίπαλοι του υπουργού Εξωτερικών.

Τι απέγινε, όμως, η αμερικανική διανόηση και ο αμερικανικός τρόπος ζωής στενά συνδεδεμένος στην κοινή συνείδηση με το κράτος δικαίου και τις ατομικές ελευθερίες; Τον τόνο δίνει το νέο «αμερικανικό τοπίο» με τις σημαίες και τα συνθήματα του τύπου «είμαστε ενωμένοι», που διακοσμούν φτωχικές και πλούσιες μονοκατοικίες, ουρανοξύστες, καταστήματα και κάθε είδους οχήματα.

Η στρωκτικότητα με την οποία αντιμετωπίζουν καθημερινά εκατομμύρια Αμερικανοί την παραβίαση της ιδιωτικής τους ζωής στο βωμό της ασφάλειας, ιδίως κατά τις αεροπορικές τους μετακινήσεις, την εισοδό τους σε πολυσύχναστους χώρους, κτίρια κ.λπ. δεν μπορούν να χαρακτηριστούν μη φυσιολογικά φαινόμενα εάν αναλογισθεί κανείς πόσο πρόσφατα είναι τα γεγονότα.

Εκείνο που ξαφνιάζει, όμως, και ενοχλεί είναι η απουσία κάθε κριτικής σε κυβερνητικές αποφάσεις σχετικές με την τρομοκρατία. Οι Δημοκρατικοί έχουν αποφύγει επιμελώς να αμφισβητήσουν την πολιτική Μπους στον τομέα αυτό και όταν, προ ημερών, ο Δημοκρατικός αρχηγός της πλειοψηφίας στη Βουλή των Αντιπροσώπων κάτι ψέλλισε, έσπευσε την επομένη να διαψεύσει τη σχετική είδηση, αμέσως μόλις ο κυβερνητικός εκπρόσωπος τον κατακεραύνωσε «... για υπονόμηση του αγώνα την ώρα που οι στρατιώτες μας βρίσκονται στο πεδίο της μάχης».



Προφανής είναι η αμηχανία της αριστεράς, τους προβληματισμούς της οποία εκφράζει, το περιοδικό «The Nation», ο εκδότης του οποίου, συγκρουστηκε σκληρά από τις σελίδες του με τον Τσόμσκι, όταν ο τελευταίος παρομοίωσε τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου με αμερικανικές ενέργειες σε άλλα μέρη του κόσμου.

Όσο για τα ανθρώπινα δικαιώματα των κρατουμένων μουσουλμάνων υπόπτων, τα θυμούνται, κυρίως, «εναλλακτικά» έντυπα, όπως το «Village Voice» της Νέας Υόρκης, ή, ακόμη σπανιότερα, οι «μέσα σελίδες» των «New York Times» που, ωστόσο, δεν παύουν να καυτηριάζουν από τις στήλες τους πολιτικές ή δικαστικές αποφάσεις που, χωρίς να έχουν σχέση με την τρομοκρατία, είναι ενδεικτικές του κύματος συντηρητισμού που διατρέχει σήμερα ολόκληρη την αμερικανική κοινωνία.

Όμως στη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων εβδομάδων, χώροι καθημερινής μου επικοινωνίας υπήρξαν εκείνοι τεσσάρων πανεπιστημίων, σε διαφορετικά σημεία της χώρας. Δύο μήνες μετά την 11η Σεπτεμβρίου, το Αμερικανικό Συμβούλιο Διοικήσεων και Αποφοίτων Πανεπιστημίων, ακαδημαϊκός οργανισμός που ίδρυσε η Lynne Cheney, σύζυγος του αμερικανού αντιπροέδρου, έδωσε στη δημοσιότητα ένα κείμενο-καταγγελία για «αντιαμερικανικές ενέργειες 110 αμερικανών πανεπιστημιακών» που τους χαρακτήριζε «αδύναμο κρίκο» στον αγώνα κατά της τρομοκρατίας. Η επιστροφή αυτή του μακαρθισμού ξεσήκωσε αντίδραση αρκετή να απαλειφθούν τα ονόματα, όχι όμως και το κείμενο από την ιστοσελίδα της οργάνωσης.

Πάντως, τις δημόσιες διαλέξεις μου για τις ευρωπαϊκές αντιδράσεις απέναντι στη νέα φάση της αμερικανικής και διεθνούς πολιτικής παρακολούθησαν πολυπληθή ακροατήρια και η συζήτηση έγινε σε συνθήκες πλήρους ακαδημαϊκής ελευθερίας. Ίδιωτικά, πάντως, πολλοί συνομιλητές μου εξέφρασαν έντονη ανησυχία για την αδυναμία των πανεπιστημίων να επηρεάσουν την πορεία των πραγμάτων.

Έντονη είναι η εντύπωση πως μόνο ο αρνητικός αντίκτυπος στην οικονομία από τα κολοοσιαία αμυντικά προγράμματα θα μπορούσε να οδηγήσει σε αμφισβήτηση της ακολουθούμενης πολιτικής και την υιοθέτηση μιας διαφορετικής προσέγγισης της τρομοκρατίας και των συνθηκών που την υποθαλπουν.

Και η Νέα Υόρκη, ο κατ' εξοχήν χώρος της ανθρώπινης τραγωδίας της 11ης Σεπτεμβρίου; Αυτή, η πολυεθνικότερη των πόλεων, όπου η κατάρρευση των διδύμων πύργων στοιχίσε ζωές σε όλα σχεδόν τα κράτη της Γης -μέχρι και σε μικροπωλητές από την γεμενή που πουλούσαν τηνπραματεια τους κοντα στο χωρο της καταστροφής-, δείχνει να αντιμετωπίζει σήμερα τα γεγονότα.

Κι όμως, οι σκληροί επιχειρηματίες της μεγαλούπολης είχαν επί μήνες, μερικοί ακόμη και σήμερα, ανοιχτά τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια για τους συγγενείς των θυμάτων και τα συνεργεία διάσωσης. Από τους συγγενείς αυτούς αρκετοί περιμένουν ακόμη το χτύπημα στην πόρτα και την ανακοίνωση ότι οι εκσκαφείς στο «έδαφος μηδέν» (ground zero) εντόπισαν ανθρώπινα υπολείμματα που αντιστοιχούν στο DNA τουδικούτουςαγνοουμένου.

Περιμένοντας έτσι, σαν τον πρωταγωνιστή της αρχαίας ελληνικής τραγωδίας, τη λύτρωση του οριστικού τέλους για να συνεχίσουν τη ζωή τους σε έναν κόσμο, στον οποίο το προσωπικό τους δράμα πυροδοτεί αλλαγές που η έκτασή τους είναι ακόμη δύσκολοναεκτιμηθεί.

### Γεγονότα Απριλίου 2002

#### Παραγγελίες αεροσκαφών από KLM και Indian Airlines

Δύο αεροπορικές εταιρείες, η ολλανδική KLM και η ινδική Indian Airlines, αναπτέρωσαν τις ελπίδες των κατασκευαστικών εταιρειών για ανάκαμψη, με τις πρόσφατες παραγγελίες που απηύθυναν προς τις Boeing και Airbus συνολικού ύψους 4 δις δολαρίων. Συγκεκριμένα η KLM έδωσε παραγγελία στην Boeing ύψους 2,1 δις δολαρίων για μερική ανανέωση του στόλου της που εκτελεί διεθνή δρομολόγια. Η KLM παράγγειλε συνολικά 11 αεροσκάφη για να αντικαταστήσει τα γερασμένα Jumbo, ενώ όπως εκτιμούν αναλυτές της αγοράς σταδιακά θα αντικατασταθούν άλλα 25 περίπου αεροσκάφη είτε με Boeings είτε με Airbus. Από την πλευρά της η Indian Airlines που εκτελεί τα εσωτερικά δρομολόγια στην Ινδία, έδωσε παραγγελία στην Airbus ύψους 2 δις δολαρίων για 43 αεροσκάφη τύπου A320. Σημαντικό ρόλο στις παραγγελίες αυτές έπαιξαν και οι ανταγωνιστικές τιμές, καθώς και οι μεγάλες εκπτώσεις που πρότειναν οι κατασκευαστικές εταιρείες προκειμένου να τις πείσουν. Ως γνωστόν η αεροπορική βιομηχανία περνάει σοβαρή κρίση.

#### Βραβείο για την CSA

Η τσέχικη εταιρεία CSA-Czech Airlines ψηφίστηκε ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία του 2002 για την Ανατολική Ευρώπη. Τα βραβεία Airlines of the year 2002 Awards αφορούν την περίοδο λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών από τον Αύγουστο του 2001 μέχρι και τον Μάρτιο του 2002.

Σημειώνεται ότι η CSA-Czech Airlines συνδέει καθημερινά την Αθήνα, και τέσσερις φορές την εβδομάδα τη Θεσσαλονίκη με την Πράγα και άλλους 50 προορισμούς σε Ευρώπη, Αμερική και Καναδά. Επίσης η CSA-Czech Airlines, μαζί με τις αεροπορικές εταιρείες Aero Mexico, Air France, Alitalia, Delta Airlines και Korean αποτελούν την αεροπορική συμμαχία Sky team και εξυπηρετούν 550 προορισμούς με 7.000 πτήσεις ημερησίως.

## Γεγονότα Ιουνίου 2002

### Alitalia Θετικά αποτελέσματα παρά την κρίση

Θετικά αποτελέσματα ανέφερε η Alitalia για τους τρεις πρώτους μήνες του 2002 διάστημα κατά το οποίο μεταφέρθηκαν 5 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ σημειώθηκε μέση αύξηση στα έσοδα κατά 7,1%. Βασική προτεραιότητα του ιταλικού αερομεταφορέα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός του στόλου, ο οποίος πολύ σύντομα θα ενισχυθεί με 5 νέα A319, πιο αναπαυτικά και αποδοτικά αεροσκάφη, για τις μεσαίες αποστάσεις και 4 αεροσκάφη B777 για τις μακρινές αποστάσεις. Δύο ακόμη B777 θα ενταχθούν στον στόλο της Alitalia το 2003. Επιπλέον εισάγονται επωφελείς για τους επιβάτες υπηρεσίες τόσο στα διηπειρωτικά όσο και στα διεθνή δρομολόγια.

### Air France: Μείωση των κερδών

Όπως αναμενόταν τα κέρδη της αεροπορικής εταιρείας Air France για την προηγούμενη χρονιά θα παρουσίαζαν μείωση, όμως η μείωση αυτή ήταν αρκετά μικρότερη από εκείνη που περίμεναν αναλυτές του χώρου. Τα λειτουργικά κέρδη της Air France συρρικνώθηκαν κατά 47%, φθάνοντας τα 235 εκατομμύρια ευρώ, ενώ σύμφωνα με τις προβλέψεις των αναλυτών δεν θα ξεπερνούσαν τα 157 εκατομμύρια ευρώ. Η Air France σε σχέση με πολλούς ανταγωνιστές της, εξαρτάται λιγότερο από υπερατλαντικές πτήσεις ενώ παράλληλα επωφελήθηκε από την κατάρρευση της ελβετικής Swissair και της βελγικής Sabena.

## ΠΗΓΕΣ & ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ▶ Περιοδικό Οικονομική - Βιομηχανική Επιθεώρηση  
Τόμος 68 Τεύχος 771 Οκτώβριος 2001
- ▶ Περιοδικό Οικονομική - Βιομηχανική Επιθεώρηση  
Τόμος 68 Τεύχος 772 Νοέμβριος 2001
- ▶ Περιοδικό Οικονομική - Βιομηχανική Επιθεώρηση  
Τόμος 68 Τεύχος 773 Δεκέμβριος 2001
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Νοέμβριος 2001 Τεύχος 268
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Ιανουάριος 2002 Τεύχος 270
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Φεβρουάριος 2002 Τεύχος 271
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Μάρτιος 2002 Τεύχος 272
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Απρίλιος 2002 Τεύχος 273
- ▶ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία  
Ιούνιος 2002 Τεύχος 275
- ▶ Σελίδες του Internet
- ▶ Σημειώσεις του μαθήματος « Συστήματα Κρατήσεων με Η/Υ»  
Υπεύθυνος Καθηγητής Αλκιβιάδης Παναγόπουλος
- ▶ Οδηγός GTP «Greek Travel Pages»

