

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: «Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.»

ΕΙΣΗΓΗΤΕΣ: Α. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ
Α. ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΡΙΖΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΦΡΟΥΖΑΚΗ ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ



ΠΑΤΡΑ, ΜΑΙΟΣ 2003

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6212
----------------------	------

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΙ Η ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1.1 EXECUTIVE SUMMARY.....	3
1.2 ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ.....	4
1.3 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	5
1.4 ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	6
1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ- ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	7
1.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	8
1.7 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	9
1.2.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	11
-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	
1.2.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ.....	14
1.2.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ	
ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 ΔΟΜΗ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	29
2.2 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ.....	32
2.3 ΚΥΡΙΟΙ & ΕΘΝΙΚΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ.....	34
2.4 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	37
2.5 EASYJET.....	39
2.6 ΙΑΤΑ.....	44
2.7 ICAO.....	53
2.8 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ΣΙΚΑΓΟ-ΒΑΡΣΟΒΙΑ).....	56
2.9 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ GALILEO-AMADEUS.....	59

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	71
3.2 ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	74
3.3 ΑΕΓΕΑΝ.....	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

4.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ –ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ WTO.....	87
4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ “ΙΑΤΑ” ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	93
4.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟ 2000.....	95
4.4 ΟΙ ΑΝΟΙΚΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ ΠΑΡΑΒΙΑΖΟΥΝ ... ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.....	96
4.5 ΟΙ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ, ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	97
4.6 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ & ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	106
4.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	112
4.8 11 ^η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ.....	114
4.9 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

6.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ... 120	120
6.2 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	123
6.3.1 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	125
6.3.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ.....	126
6.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΠΟΡΩΝ-ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	128

1.1 EXECUTIVE SUMMARY

Καθώς ο τουρισμός κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, ξεκινάμε στο πρώτο κεφάλαιο μια σύντομη αναφορά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του και την οικονομική του σημασία. Σήμερα με την ταχύρυθμη ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού, εμφανίζονται ολοένα και περισσότερες μορφές τουρισμού, οι λεγόμενοι εναλλακτικοί τύποι τουρισμού.

Στη δεύτερη ενότητα αναφερόμαστε στο τουριστικό προϊόν στα επιμέρους τμήματα της ταξιδιωτικής βιομηχανίας, δηλαδή τις μεταφορές, τα καταλύματα (ξενοδοχεία, camping κ.α.) και τα συστήματα διανομής του τουριστικού προϊόντος (tour operators, πρακτορεία) καθώς και στρατηγικές επέκτασης στην ταξιδιωτική βιομηχανία. Βλέπουμε πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος των μεταφορών για την μετακίνηση των τουριστών από αλλά και προς την χώρα μας, καθώς ο ρόλος των καταλλυμάτων και των λοιπών κλάδων του τουρισμού έρχεται μετέπειτα, και ειδικότερα των αερομεταφορών, που αποτελούν το βασικότερο μέσο μεταφοράς, καθώς είναι από τα πιο γρήγορα, άμεσα και ασφαλή μέσα μεταφοράς, παρόλα τα προσφατα γεγονότα. Όσο πιο εύκολη και άμεση πρόσβαση έχει μια χώρα, τόσο μεγαλύτερη είναι και η προσέλευση των τουριστών, επομένως αυξάνεται αντιστοίχα και το εισόδημα αυτής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η φύση του κλάδου των αερομεταφορών, οι εθνικοί και οι περιφερειακοί αερομεταφορείς καθώς και εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η EASYJET η οποία έχει αναπτυχθεί σημαντικά. Κατόπιν παρουσιάζονται οι διεθνείς αεροπορικοί οργανισμοί IATA & ICAO και η ισχύουσα νομοθεσία που καθιερώθηκε με τα συνέδρια του Σικάγου του 1944 και της Βαρσοβίας του 1929

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η παρούσα κατάσταση του τουρισμού και οι μελλοντικές εκτιμήσεις του WTO και στη συνέχεια ανατρέχουμε στις παλιότερες ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, αλλά και τις νέες δυνάμεις του κλάδου των αερομεταφορών της χώρας μας, την AEGEAN και φυσικά την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, τον εθνικό μας αερομεταφορέα, που καταφέρνει να αντεπεξέλθει στις οποιεσδήποτε δυσκολίες που προκύπτουν στον τομέα των μεταφορών.

Έπειτα βλέπουμε συνοπτικά τις εξελίξεις των αερομεταφορών και τις επιπτώσεις στον ελληνικό τουρισμό, πιθανές προτάσεις, στατιστικά στοιχεία, καθώς επίσης και μία αναφορά στην 11^η Σεπτεμβρίου, την ημέρα που... "προσγείωσε ανώμαλα" τις αεροπορικές εταιρείες όλου του πλανήτη.

Τέλος, έχουμε μια σύντομη παρουσίαση του ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ, του νέου διεθνούς αεροδρομίου που λειτουργεί στα Σπάτα από το 2001, τις υπηρεσίες που παρέχει, τους φορείς διαχείρισης του, την εμπορευματική πολιτική, την επιχειρηματική στρατηγική και το ρόλο του στην ανάπτυξη του εισερχόμενου και εξερχόμενου τουρισμού της χώρας μας σε διεθνές επίπεδο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.2 ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Η Διεθνής Ακαδημία του τουρισμού (A.I.T Monte Carlo) ορίζει ότι τουρισμός είναι το σύνολο των ανθρωπίνων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν από αυτές. Αυτές υποκινούνται, σε διαφορετικό βαθμό και ένταση, από τον πόθο της απόδρασης, που ενυπάρχει στα άτομα.

Ο Ν. Αιγινίτης αναφέρει ότι: « Τουρισμός καλείται η από χώρα σε χώρα ή από πόλη σε πόλη μετάβαση ατόμων ομαδικά ή μεμονωμένα για λόγους βραχείας ή μακράς, πάντως όχι μόνιμου διαμονής για αναψυχή, αποκλειόμενης της εργασίας επιφερούσης άμεσον όφελος, πλην εκείνης η οποία δύναται να έχει ως σκοπό ή αποτέλεσμα τη διαφήμιση της χώρας στην οποία κατευθύνεται ο επιχειρών μια τέτοια μετάβαση.»

Ο J Medecin αναφέρει ότι : « Τουρισμός είναι μια δραστηριότητα ευκαιρίας η οποία συνίσταται στο να παραμένει κάποιος μακριά από τον τόπο της μόνιμου διαμονής του, για λόγους διασκέδασης, ανάπαυσης, εμπλουτισμού της εμπειρίας του, ανύψωσης του μορφωτικού του επιπέδου από την παρουσία νέων μορφών της ανθρώπινης δράσης και από τις εικόνες μιας άγνωστης φύσης.»

Βαρβαρέσος,Σ;, (1998) «Τουρισμός έννοιες, μεγέθη, δομές» Εκδόσεις Προπομπός; pp 26

1.3 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ασφαλώς θα μπορούσε κανένας να αναφέρει και ορισμένες ακόμα ουσιαστικές διαφοροποιήσεις που επιτάχυναν και διόγκωσαν την τουριστική ανάπτυξη μεταπολεμικά. Αν σταματάμε σ' αυτές, είναι διότι, όπως προαναφέρθηκε, υπήρξαν μεταβολές πραγματικά ριζοσπαστικής σημασίας για τις εξελίξεις που επακολούθησαν.

Στα 1998 –τριάντα έξι χρόνια μετά τη Διάσκεψη της Ρώμης και μόλις δεκαοκτώ χρόνια μετά την υπογραφή της 'Διακήρυξης της Μανίλας'- ο διεθνής τουρισμός κυριαρχείται από μια σειρά δεδομένων, που παραθέτουμε στη συνέχεια συνοπτικά:

▣ Θεωρείται δραστηριότητα ουσιώδης για τη ζωή των λαών και έχει επιπτώσεις στο οικονομικό, κοινωνικό, μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο κάθε χώρας, ενώ σχετίζεται άμεσα και με τις διεθνείς σχέσεις.

▣ Γίνεται προσπάθεια για επέκταση του χρόνου πληρωμένων διακοπών από τις τέσσερις εβδομάδες στις έξι (που ήδη ισχύει για ορισμένες χώρες, λ.χ. Σουηδία, Γαλλία), ενώ συγχρόνως οδεύουμε ολοταχώς στην 7^η και 8^η εβδομάδα, γεγονός που αποδεικνύει το μέγεθος της ανάγκης του σύγχρονου ατόμου για περισσότερη αναψυχή.

■ Επιχειρείται μέσα από τις δραστηριότητες του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (World Tourism Organization) η εξασφάλιση της διεθνούς συνεργασίας στον χώρο του τουρισμού, ώστε να διασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση για όλους τους κατοίκους του κόσμου στις διακοπές.

■ Καταβάλλεται προσπάθεια για την εξάλειψη των περιορισμών στην τουριστική διακίνηση στο εξωτερικό (που υπάρχει ακόμα σε σημαντικό αριθμό χωρών) και για την επέκταση του εσωτερικού τουρισμού σε όλες ανεξαιρέτως τις χώρες.

■ Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη διαπίστωση ότι ο μέσος πολίτης πρέπει να αντιληφθεί πως ο τουρισμός δεν είναι αποκλειστικά οικονομική δραστηριότητα, αλλά δικαίωμα, ευκαιρία γνώσης και προσέγγισης του περιβάλλοντος, παράγοντας διεθνούς αλληλεγγύης και ειρήνης, τρόπος χρησιμοποίησης του ελεύθερου χρόνου και κοινωνική παροχή που συμβάλλει στη βιολογική και ψυχολογική ισορροπία.

■ Αποσκοπεί παράλληλα με τα άλλα στη δημιουργία νέων απασχολήσεων για τους άνεργους που κατακλύζουν τον βιομηχανικά αναπτυγμένο κόσμο και προσφέρει τη δυνατότητα ενθάρρυνσης των 'δύσκολων' κοινωνικών κατηγοριών (λ.χ. νεολαία, μαθητές, φοιτητές, πρόσφυγες, άνεργοι, εκπρόσωποι τρίτης ηλικίας) για έναν καινούργιο τρόπο απάμβλυνσης των επιβαρύνσεων που δέχονται μέσα στο κοινωνικό πλαίσιο.

■ Τέλος επιδιώκεται η κατανόηση των εθνικών κυβερνήσεων όλων των χωρών, ώστε σε οποιαδήποτε μακροπρόθεσμη ανάλυση της κοινωνικής, πολιτιστικής και οικονομικής ανάπτυξης της ανθρωπότητας να παίρνονται σοβαρά υπόψη οι εθνικές και διεθνείς τουριστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.

■ Όλα τα προαναφερθέντα για τον διεθνή τουρισμό δεν αποτελούν απλά ευχολόγια, αλλά έχουν γίνει (ή γίνονται) πράξη από διάφορες χώρες που έχουν ενστερνιστεί το πνεύμα των βασικών αρχών της Παγκόσμιας Οργάνωσης Τουρισμού. Οι μεταβολές που συντελούνται αυτή τη στιγμή, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο στο θέμα του τουρισμού, δεν έχουν προηγούμενο στη μακρόχρονη ιστορία του διαμέσου των αιώνων. Μια ιστορία, βέβαια, αρκετά στατική και ελιτίστική, που στις μέρες μας όμως αλλάζει χαρακτήρα και γίνεται ολοένα και πιο δημοκρατική (πιο προσιτή δηλαδή) σε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής στρωμάτωσης, και ειδικά σήμερα μετά την πτώση τα ν καθεστώτων των χωρών του πρώην 'υπαρκτού σοσιαλισμού'.

«Κοινωνιολογία του
Τουρισμού» Λυτράς Π. , 1998
β' έκδοση

1.4 ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η ανάλυση των επιμέρους κινήτρων που ενεργοποιούν τα άτομα να συμμετέχουν στις τουριστικές μετακινήσεις και να καταναλώνουν τα ετερογενή τουριστικά προϊόντα που τους προσφέρονται στο εσωτερικό μιας χώρας ή στο εξωτερικό, μας δίνει τη δυνατότητα να ταξινομήσουμε τον τουρισμό σε μεγάλες κατηγορίες. Έτσι, σύμφωνα με τα κίνητρα διακρίνουμε τρεις μεγάλες ομάδες:

A) Ο τουρισμός της αναψυχής: Σύμφωνα με μια σειρά αναλύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί σε έναν αριθμό προηγμένων τουριστικά χωρών, αυτός ο τύπος τουρισμού χαρακτηρίζεται αρκετά ετερογενής γιατί η επιλογή της συναφούς τουριστικής δραστηριότητας εξαρτάται από υποκειμενικά και μόνο κίνητρα. Συνήθως διακρίνουμε ένα μεγάλο αριθμό επιμέρους κατηγοριών του τουρισμού αναψυχής όπως :

- Τουρισμός αναζωογόνησης και ανάπαυσης
- Πολιτιστικός τουρισμός
- Αθλητικός τουρισμός
- Γαστρονομικός τουρισμός
- Κυνηγετικός τουρισμός
- Οικογενειακός τουρισμός
- Θρησκευτικός τουρισμός
- Τουρισμός των Φεστιβάλ

B) Ο επαγγελματικός τουρισμός: Αυτός ο τύπος τουρισμού περιλαμβάνει όλες εκείνες τις κατηγορίες ατόμων που μετακινούνται κυρίως για επαγγελματικούς λόγους. Διακρίνουμε τις παρακάτω επιμέρους κατηγορίες.

- Επιστημονικός τουρισμός
- Συνεδριακός τουρισμός
- Τεχνικός τουρισμός
- Τουρισμός εκθέσεων
- Τουρισμός σεμιναρίων

Γ) Ο Τουρισμός υγείας: Αυτός ο τύπος τουρισμού αφορά όλα τα άτομα που μετακινούνται για λόγους θεραπείας, αναζωογόνησης, υγιεινής διαβίωσης, σε χωρικά οριοθετημένες και άρτια οργανωμένες εγκαταστάσεις. Παραθέτουμε τις παρακάτω κατηγορίες:

- Τουρισμός ανάπαυσης
- Ιαματικός-Θεραπευτικός τουρισμός
- Τουρισμός υγιεινής και φυσικής διαβίωσης
- Τουρισμός θαλασσοθεραπείας
- Τουρισμός για άτομα με ειδικές ανάγκες

1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η ανάπτυξη του μαζικού οργανωμένου τουρισμού με όλες τις συνέπειες που συνεπάγονται οι χωρο-χρονικές συγκεντρώσεις του, τόσο στις χώρες υποδοχής όσο και στις χώρες προέλευσης των τουριστών ήρθε σε αντίθεση με τα αρχέγονα και βαθύτερα κίνητρα των τουριστών τα οποία αναλύσαμε πριν. Η αμφισβήτηση του μοντέλου του μαζικού οργανωμένου τουρισμού επήλθε με την ανάπτυξη των ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Εννοιολογικά οι ειδικές μορφές τουρισμού προσδιορίζονται από τα επιμέρους ειδικά κίνητρα που ωθούν τα άτομα στην τουριστική μετακίνηση, ενώ οι εναλλακτικές μορφές οι οποίες αποτελούν τμήμα των ειδικών, ερμηνεύονται από τα κίνητρα των ατόμων που σχετίζονται με τον τρόπο οργάνωσης του ταξιδιού και τον προσανατολισμό της τουριστικής κατανάλωσης σε περιβαλλοντικά προϊόντα.

Ουσιαστικά η ομάδα κινήτρων που προσδιορίζει τον τύπο του ταξιδιού και την καταναλωτική συμπεριφορά του τουρίστα καθορίζει και την επιλογή μιας ή περισσοτέρων ειδικών ή εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Ο συσχετισμός μεταξύ των τουριστικών προϊόντων του τόπου υποδοχής καθώς και της τουριστικής οργάνωσης των ζωνών προέλευσης, της τμηματοποίησης της πελατείας και του προφίλ των τουριστών αποδεικνύεται απαραίτητη όσο αφορά την ανάπτυξη και την εμπορικοποίηση αυτών των μορφών

Βαρβαρέσος, Σ ;(1998) «Τουρισμός, έννοιες μεγέθη δομές» εκδόσεις Προπομπός; ρρ72

ΕΙΔΗ

1. Κοινωνικός τουρισμός
2. Κοινωνικός τουρισμός επαγγελματιών ενώσεων
3. Αγροτουρισμός
4. Συμπλέγματα αγροτουρισμού σε σύγχρονους οικισμούς
5. Τουρισμός στην ύπαιθρο
6. Τουρισμός τρίτης ηλικίας
7. Αθλητικός τουρισμός
8. Περιηγητικός τουρισμός
9. Θαλάσσιος τουρισμός
10. Οικολογικός τουρισμός
11. Ιαματικός τουρισμός
12. Τουρισμός υγείας
13. Πολιτιστικός τουρισμός
14. Εκπαιδευτικός τουρισμός
15. Θρησκευτικός τουρισμός
16. Συνεδριακός τουρισμός
17. Εκθεσιακός τουρισμός
18. Τουρισμός κινήτρων
19. Επαγγελματικός τουρισμός

20. Ορεινός τουρισμός
21. Χειμερινός τουρισμός
22. Γυμνιστικός τουρισμός
23. Χρονομεριστική μίσθωση
24. Τουρισμός περιπέτειας
25. Τουρισμός σε οργανωμένα τουριστικά χωριά
26. Τουρισμός σε θεματικά πάρκα

Πηγή : Π. Τσάρτας (1996)

1.6 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η οικονομική σημασία του τουρισμού στη σύγχρονη εποχή έχει γενικά αναγνωριστεί σε όλα τα κράτη, μηδέ εξαιρουμένων εκείνων που για οποιοσδήποτε λόγους δεν έχουν κατορθώσει ακόμα να σπάσουν το φράγμα της υπανάπτυξης. Οι διαστάσεις που πήρε το τουριστικό φαινόμενο μεταπολεμικά και κυρίως η συνειδητοποίηση των ευεργετικών επιδράσεων του στις οικονομίες, οδήγησε πολλά κράτη λήψη μέτρων για την ανάπτυξη ή μεγέθυνση του τουρισμού σαν ιδιαίτερου κλάδου οικονομικής δραστηριότητας.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στην τουριστική οικονομία αρχίζει ουσιαστικά με τη λήψη μέτρων τουριστικής πολιτικής εξουσίας, εκδηλώνεται Δε είτε άμεσα με την εκτέλεση έργων τουριστικής υποδομής και ανωδομής είτε έμμεσα με το μηχανισμό των χρηματοδοτήσεων και των κινήτρων γενικότερα.

Η θεωρητική τουριστική οικονομία σίγουρα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την άσκηση μιας αποτελεσματικής τουριστικής πολιτικής με τη θετική εκ μέρους της ανάλυση των οικονομικών φαινομένων στον τουρισμό, η οποία επιτρέπει να γίνει κατανοητός ο μηχανισμός λειτουργίας του περιβάλλοντος της τουριστικής οικονομίας και ειδικότερα των οικονομικών σχέσεων που δημιουργούνται και αναπτύσσονται, καθώς επίσης της οικονομικής συμπεριφοράς που εκδηλώνεται τόσο κατά την παραγωγή όσο και κατά την κατανάλωση ή χρήση τουριστικών προϊόντων.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την άσκηση μιας αποτελεσματικής τουριστικής πολιτικής είναι η προσπάθεια εξακρίβωσης της πραγματικής λειτουργικής σχέσεις των οικονομικών φαινομένων στον τουρισμό. Η προσπάθεια αυτή ενισχύεται σημαντικά από την οικονομική έρευνα, που αποβλέπει κατά κύριο λόγο, στο να βρεθούν επιστημονικοί μέθοδοι, που να εξηγούν τη λειτουργική σχέση των οικονομικών φαινομένων για τα οποία ο λόγος.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στην τουριστική οικονομία βασίζεται στην αναγνώριση ενός συστήματος αξιών των καταναλωτών ή χρηστών των τουριστικών προϊόντων και στην έννοια της κατάταξης των αξιών αυτών. Έτσι, λοιπόν, οι τουριστικές ανάγκες και οι επιθυμίες προσδιορίζονται με βάση το σύστημα αξιών των τουριστών, αναφέρονται δε σε συγκεκριμένες βασικές

ελλείψεις τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών, που παρουσιάζονται στην τουριστική αγορά, η συμπλήρωση των οποίων κρίνεται επιτακτική άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο.

Τελικός σκοπός της τουριστικής πολιτικής είναι η εξασφάλιση σε ντόπιους και ξένους τουρίστες όσο το δυνατό περισσότερα και καλύτερα τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες. Με άλλα λόγια επιδιώκει στη διάρκεια του χρόνου τη μεγιστοποίηση της κατά κεφαλήν κατανάλωσης ή χρήσης τουριστικών προϊόντων και της ικανοποίησης που προέρχεται από αυτήν.

1.7 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός όπως όλες οι υπηρεσίες, παρουσιάζουν κάποιες ιδιαιτερότητες που θα ήταν χρήσιμο να παρουσιαστούν αναλυτικά:

- ✓ **Αδιαχωριστικότητα (Inseparability):** Αυτό πρακτικά σημαίνει πως είναι αδύνατο να διαχωρίσουμε την παραγωγή από την κατανάλωση, αφού αυτές οι δραστηριότητες πραγματοποιούνται ταυτόχρονα. 'Η παροχή μιας υπηρεσίας απαιτεί την ενεργή συμμετοχή τόσο του παραγωγού όσο και του καταναλωτή.'(V.Middleton,1994;p28) Θα πρέπει επίσης να τονίσουμε πως είναι χαρακτηριστικά δύσκολο να ξεχωρίσουμε τα κομμάτια του προϊόντος. Για παράδειγμα 'Το τουριστικό γραφείο που μας πουλά το πακέτο διακοπών, τα μέλη του πληρώματος των αερογραμμών που μας εξυπηρετούν , ο αντιπρόσωπος του καταλύματος που μας καλωσορίζει, ο υπάλληλος της υποδοχής- όλα αυτά αποτελούν στοιχεία του προϊόντος που αγοράζουμε...' (C.Holloway;C.Robinson,1995;p11)
- ✓ **Φθαρτότητα (Perishability):** Αυτή η ιδιότητα ουσιαστικά είναι αποτέλεσμα του πρώτου χαρακτηριστικού και της άυλης φύσης των υπηρεσιών. Πρέπει να κατανοήσουμε πως η παραγωγή και η κατανάλωση είναι ουσιαστικά ορισμένη στο χώρο και στο χρόνο. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως μια υπηρεσία δεν μπορεί να αποθηκευτεί, γεγονός που με τη σειρά του σημαίνει πως αν κάποια υπηρεσία δεν καταναλωθεί σε μια δεδομένη χρονική στιγμή τότε η απώλεια είναι οριστική. Κλασικό παράδειγμα είναι οι αεροπορικές θέσεις στα αεροσκάφη. Αν λοιπόν, το αεροπλάνο απογειωθεί χωρίς να έχει 100% πληρότητα τότε η φθορά από τα χαμένα εισιτήρια δεν μπορεί να αναπληρωθεί στο μέλλον. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που οι περισσότερες επιχειρήσεις καταφεύγουν σε overbooking που φυσικά δεν αντιπροσωπεύει την λύση.
- ✓ **Ανομοιογένεια του προϊόντος:** Το προϊόν αποτελείται από ένα συνδυασμό απτών και μη απτών υλικών. Αυτό προκαλεί ιδιαίτερες δυσκολίες στην επιλογή του κατάλληλου μίγματος του προϊόντος και πολύ περισσότερο στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.

- ✓ **Μη απτότητα (Intangibility):** Ένα βασικό χαρακτηριστικό των υπηρεσιών είναι ότι το προϊόν δεν είναι απτό. Αυτό σημαίνει πως δεν έχει υλική υπόσταση γεγονός που καμιά φορά οδηγεί τον καταναλωτή σε ανασφάλειες αφού δεν έχει την δυνατότητα να δοκιμάσει το προϊόν πριν ουσιαστικά να το καταναλώσει. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που διάφορες επιχειρήσεις που ανήκουν στο κλάδο των υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα οι τράπεζες, προσπαθούν να προσδώσουν υλικά χαρακτηριστικά στα προϊόντα τους (χρήση πλαστικού χρήματος).
- ✓ **Ιδιοκτησία:** Ο καταναλωτής-τουρίστας δεν έχει ουσιαστικά την ιδιοκτησία των προϊόντων που χρησιμοποιεί. Το μόνο που αγοράζει είναι το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τα μέσα που ο τουριστικός οργανισμός έχει συμφωνήσει να του παρέχει. Άρα το να πείσεις κάποιον να σπαταλήσει χρήματα σε ένα προϊόν που μετά το πέρας μιας σχετικά μικρής χρονικής περιόδου, θα είναι μια απλή ανάμνηση, έχει κάποιο αυξημένο συντελεστή δυσκολίας.
- ✓ **Εποχικότητα:** Ένα βασικό χαρακτηριστικό των τουριστικών δραστηριοτήτων είναι και οι μεταβολές της ζήτησης σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους. Αυτό σε συνδυασμό με την μη δυνατότητα αποθήκευσης του τουριστικού προϊόντος συνθέτουν μια δύσκολη κατάσταση για τους εμπλεκόμενους στην τουριστική προσφορά. Λαμβάνοντας τα παραπάνω υπόψη μπορούμε κάλλιστα να κατανοήσουμε, αλλά όχι και να δικαιολογήσουμε, την εμφάνιση φαινομένων αισχροκέρδειας στην ελληνική τουριστική αγορά.
- ✓ **Αλληλεξάρτηση των τουριστικών προϊόντων:** Οι περισσότεροι επισκέπτες συνδυάζουν στις αποφάσεις τους για αγορά, όχι μόνο τα οφέλη που προκύπτουν από μια υπηρεσία ή ένα προϊόν, αλλά αυτά που προκύπτουν από πολλά' (V.Middleton, 1994)

Μπενετατος Θ. ,»Τουριστικοί Οδηγοί» Πατρα 2000

1.2.1 Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η έννοια της ταξιδιωτικής βιομηχανίας αμφισβητείται συχνά γιατί σε αντίθεση με άλλου τύπου βιομηχανιών όπως π.χ οι βιομηχανίες χάλυβα, αυτοκινήτων δεν περιλαμβάνει επιχειρήσεις μεταποίησης και γενικότερα υλικών αγαθών. Ακόμα η ταξιδιωτική βιομηχανία σαν κλάδος δεν παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με άλλους γιατί περιλαμβάνει μια μεγάλη γκάμα επιμέρους βιομηχανιών που όλες παρέχουν ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Οι περισσότεροι άνθρωποι είναι περισσότερο εξοικειωμένοι με αυτές τις επιμέρους βιομηχανίες όπως η αεροπορική βιομηχανία, η ναυτιλιακή, η επισιτιστική κ.α, οι οποίες δεν λειτουργούν κατά ανάγκη σαν μια συνεκτική ομάδα αλλά πολλές φορές έχουν και συγκρουόμενες απόψεις.

Στην εποχή μας η ταξιδιωτική βιομηχανία περιλαμβάνει τόσο τον ιδιωτικό όσο και τον δημόσιο φορέα της οικονομίας σε ότι αφορά την ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του ταξιδιώτη. Σε αρκετές χώρες η παραγωγή των τουριστικών υπηρεσιών βρίσκεται υπό την επιρροή κι επίβλεψη της κυβέρνησης. Στα σύγχρονα αναπτυγμένα μάλιστα κράτη οι κυβερνήσεις επενδύουν σημαντικά ποσά για την ανάπτυξη του τουρισμού, αφού αποτελεί σημαντικό πλουτοπαραγωγικό κλάδο των οικονομιών τους.

Η ταξιδιωτική βιομηχανία μπορεί να οριστεί ως το σύνθετο των οργανισμών εκείνων, δημόσιων και ιδιωτικών που συμμετέχουν στην ανάπτυξη, στην παραγωγή και την προώθηση των προϊόντων και των υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των ταξιδιωτών.[Gee,et al,2001,σελ.29]

Όπως είναι φυσικό υπάρχει μεγάλη ποικιλία οργανώσεων κι επιχειρήσεων που συνθέτουν την τουριστική βιομηχανία όλες όμως έχουν το κοινό ότι συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην προσφορά τουριστικών υπηρεσιών στους καταναλωτές

Ο τουρισμός σήμερα παρουσιάζεται ως επιχειρηματική δραστηριότητα ιδιωτικής ή μη πρωτοβουλίας, σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο και αφορά στην μεταφορά, διανομή, εξυπηρέτηση και ψυχαγωγία των τουριστικώς μετακινούμενων ατόμων. Αποτελεί αναμφίβολα μια σημαντική «βιομηχανία» η οποία καθορίζεται από τα ακόλουθα συστατικά στοιχεία:

- Ταξιδιωτικά γραφεία.
- Ταξιδιωτικοί οργανισμοί, (tour operators).
- Ξενοδοχεία, μοτέλ και λοιπά τουριστικά καταλύματα.
- Κατασκηνώσεις αναψυχής κι αθλητισμού.
- Πάρκα διασκέδασης.
- Καταστήματα προσφοράς φαγητού και ποτών.
- Καταστήματα τουριστικών ειδών-δώρων.
- Καταστήματα ενοικιάσεως επιβατικών αυτοκινήτων.

Ο Leiper ορίζει την βιομηχανία του τουρισμού σαν αυτή η οποία «περιλαμβάνει όλες αυτές τις δομές, τους οργανισμούς και τις διευκολύνσεις που προορίζονται να εξυπηρετήσουν τις ειδικές ανάγκες και τις επιθυμίες των τουριστών ». (Cooper 1999). Επιπρόσθετα η τουριστική και ταξιδιωτική βιομηχανία περιλαμβάνει ένα μεγάλο δίκτυο από εμπορικούς και μη εμπορικούς οργανισμούς οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι μεταξύ τους προκειμένου να προσφέρουν υπηρεσίες για τις ανάγκες των μελλοντικών ταξιδιωτών.

Ειδικότερα σε ότι αφορά την ταξιδιωτική βιομηχανία διακρίνονται οι εξής βασικοί τύποι:

- Υπεραστικές κι επαρχιακές επιβατικές μεταφορές.
- Σιδηρόδρομος.
- Τοπικές και προαστιακές μεταφορές
- Πιστοποιημένοι αερομεταφορείς.
- Προγραμματισμένες αερομεταφορές.
- Ναυλωμένες υπηρεσίες τσάρτερ.
- Υπηρεσίες σχετικές με την αερομεταφορά.
- Πλοία περιηγήσεων, θαλάσσια ταξί κι εκδρομικά πλοία.
- Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών.
- Μαρίνες.
- Ενοικιάσεις θαλάσσιων σκαφών.

Εξαιρετικά σημαντικός κατά τη διαδικασία προσδιορισμού του εννοιολογικού περιεχομένου του τουρισμού είναι ο ορισμός των παραγόντων που συγκροτούν την τουριστική βιομηχανία και επηρεάζονται από αυτήν. Συχνά, ωστόσο κατά την ανάλυση της τουριστικής βιομηχανίας και της δυναμικής που ασκεί στους διάφορους τουριστικούς προορισμούς, παρουσιάζονται ορισμένα προβλήματα σημαντικότερο των οποίων θεωρείται ο σαφής καθορισμός των ορίων της .

Πολλοί τομείς που συνθέτουν την τουριστική βιομηχανία, όπως οι μεταφορές, παρέχουν τις υπηρεσίες τους και σε άτομα που δεν ταξιδεύουν για τουριστικούς λόγους. Με άλλα λόγια οι τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και οι προσφερόμενες από αυτούς υπηρεσίες, είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν με την ικανοποίηση επιθυμιών και για την κάλυψη αναγκών ανεξάρτητων προς τον τουρισμό .

Οι σπουδαιότεροι τομείς της τουριστικής βιομηχανίας μπορούν να συνοψισθούν στους εξής¹ :

- Μεταφορές (αεροπορικές, σιδηροδρομικές, ακτοπλοϊκές κ.λ.π)
- Ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, ενοικιαζόμενα δωμάτια, catering
- Tour Operators και ταξιδιωτικά γραφεία
- Πολιτιστικές εκδηλώσεις, μουσικά φεστιβάλ, θεάματα
- Δημοσιοοικονομικές επιχειρήσεις, τουριστικές πληροφορίες, τουριστικοί οδηγοί
- Τουριστικοί Οργανισμοί (τοπικοί και εθνικοί, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, Automobile Association (A.A.), Royal Automobile Club (R.A.C), τοπικά κυβερνητικά τμήματα)

¹ WARD – HILSON – CAMBEL, *Advanced Leisure and Tourism*, Εκδόσεις, Stanley Thomes, Geltenham, 1994, σελ.5

1.7 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Σκοπός της διανομής είναι να δημιουργήσει έναν σύνδεσμο ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση του τουριστικού οργανισμού και στον ταξιδιώτη. Το σύστημα διανομής διαφέρει από τις άλλες βιομηχανίες. Δεν υπάρχει φυσική διανομή διότι τα προς πώληση αγαθά είναι άυλα. Καθώς οι λειτουργίες και τα προβλήματα της μεταφοράς και αποθήκευσης είναι περιορισμένα, παρουσιάζονται διαφορετικού τύπου προκλήσεις στην τουριστική διανομή.

(Mill & Morrison, 1998)

Οι τουριστικές υπηρεσίες είναι φθαρτές. Όλες οι υπηρεσίες πρέπει να πουληθούν μέσα στην ίδια ημέρα διαφορετικά χάνονται. Οι μεσάζοντες της ταξιδιωτικής βιομηχανίας είναι πολυάριθμοι και ασκούν ισχυρή επιρροή στις αγοραστικές αποφάσεις και επιλογές των καταναλωτών. Η πώληση πολλών και επιμέρους ταξιδιωτικών προϊόντων και υπηρεσιών ως ένα και ενιαίο προϊόν (package) υφίσταται για να προμηθεύσει τον καταναλωτή με μια πιο ολοκληρωμένη και πιο ικανοποιητική ταξιδιωτική εμπειρία.

Οι μεταπωλητές ταξιδιωτικοί πράκτορες προβαίνουν σε κρατήσεις αεροπορικών θέσεων, δωματίων ξενοδοχείων, ξεναγήσεων, ενοικιάσεων αυτοκινήτων κ.α. και προμηθεύουν οργανωμένες διακοπές με την μορφή ανεξάρτητων tour (F.I.T).

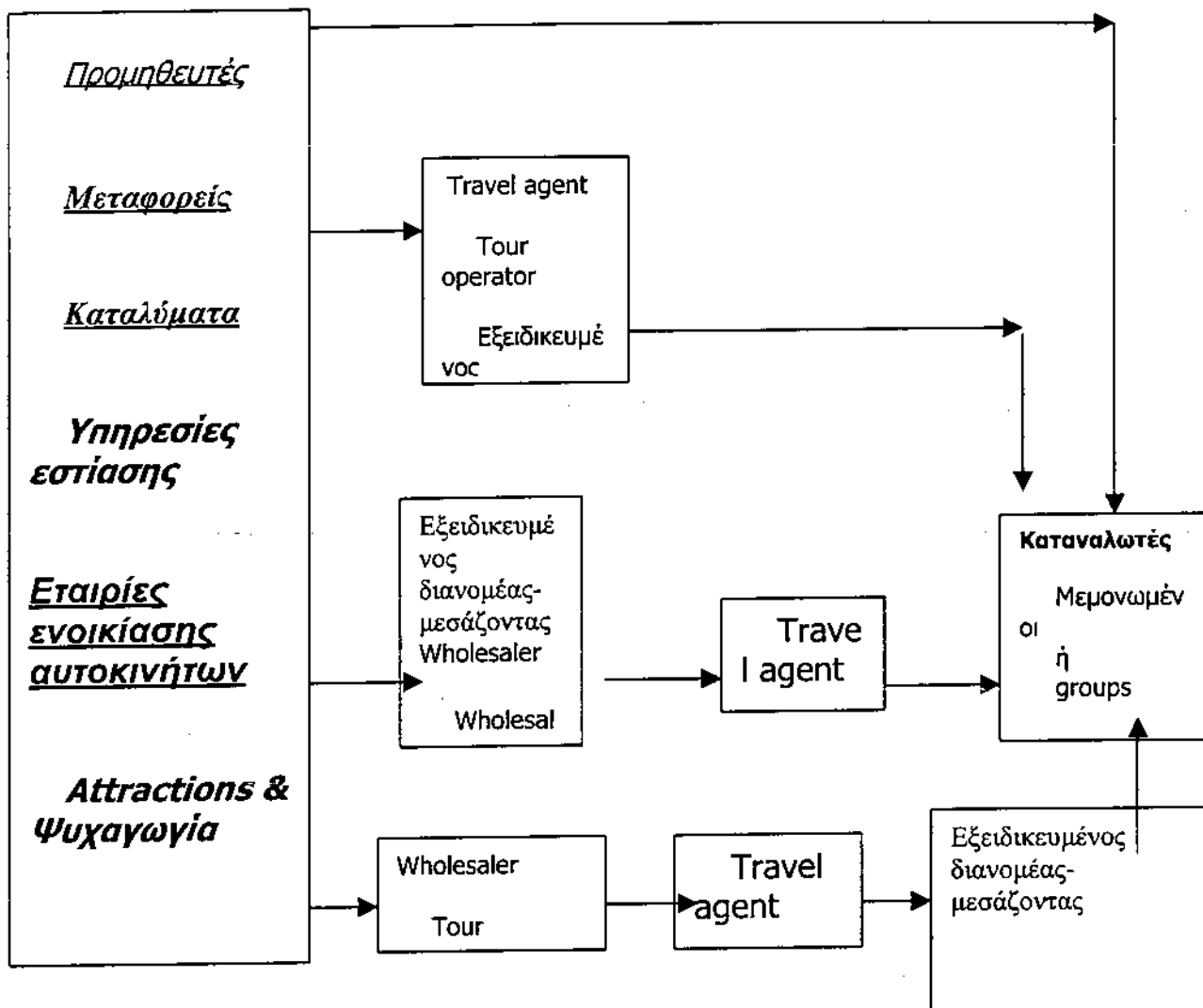
Τα πλεονεκτήματα της τεχνολογίας και η πληροφορική παρουσιάζουν μια διαρκώς αυξανόμενη επίδραση και συντείνουν στην διαμόρφωση νέων δομών αναφορικά με την διανομή των ταξιδιωτικών υπηρεσιών, κατά πολύ μεγαλύτερη απ' ότι στο παρελθόν. Ο κλάδος της ταξιδιωτικής πρακτόρευσης εκφράζει φόβους ότι οι εξελίξεις στην ηλεκτρονική διανομή των ταξιδιωτικών υπηρεσιών πιθανόν να συμβάλλει στον περιορισμό του ρόλου τους στην σύγχρονη ταξιδιωτική βιομηχανία καθώς οι προμηθευτές και οι wholesalers θα έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν τα μηνύματά τους – πληροφορίες απευθείας στους καταναλωτές οι οποίοι θα μπορούν με την σειρά τους να προβαίνουν στις ταξιδιωτικές τους επιλογές, να κάνουν κρατήσεις θέσεων και να πληρώνουν από το σπίτι ή το γραφείο τους.

Όπως και άλλοι βιομηχανικοί τομείς έτσι και η ταξιδιωτική βιομηχανία έχει το δικό της σύστημα διακίνησης προϊόντων και υπηρεσιών από τους προμηθευτές προς τους τελικούς καταναλωτές.

Το ύψος των δαπανών ανάμεσα στην συγκρότηση ενός δυναμικού συστήματος απευθείας πωλήσεων και στην αξιοποίηση της ισχύος των ενδιάμεσων, με την παροχή προμηθειών, αποτελεί πάγια διαμάχη στους εμπλεκόμενους φορείς της ταξιδιωτικής βιομηχανίας.

Για την κατανόηση της οικονομικής της ταξιδιωτικής βιομηχανίας είναι σημαντικό να έχουμε μια βασική κατανόηση της δομής και της αποτελεσματικότητας των συστημάτων διανομής αυτής της βιομηχανίας συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων οι οποίοι περιλαμβάνονται σε αυτό το σύστημα. Ο όρος σύστημα διανομής των πωλήσεων αναφέρεται στην μέθοδο μέσω της οποίας ένας προμηθευτής της ταξιδιωτικής βιομηχανίας πουλάει τα προϊόντα και τις υπηρεσίες του στους πελάτες. Μέσα στο σύστημα διανομής υπάρχουν ευρείες διαφοροποιήσεις, συνδυασμοί και αμφίδρομες σχέσεις. Οι αναλύσεις των επιχειρηματικών πρακτικών δείχνουν ότι υπάρχουν τέσσερις τύποι συστημάτων διανομής οι οποίοι υιοθετούνται ξεχωριστά ή ταυτόχρονα από τους προμηθευτές στην ταξιδιωτική βιομηχανία.

Gee Ch., Makens J., Choy D., The Travel Industry, 1997)



(τροποποιημένο από Gee Ch., Makens J., Choy D., *The Travel Industry*, 1997)

Σύστημα διανομής ενός επιπέδου

Το σύστημα διανομής ενός επιπέδου κατευθύνει τις πωλήσεις από τους αρχικούς προμηθευτές προς τους ταξιδιώτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αεροπορικές εταιρίες όταν αυτές πωλούν εισιτήρια απευθείας στους πελάτες μέσω του δικού τους τμήματος πωλήσεων και κρατήσεων.

Λίγοι προμηθευτές ταξιδιωτικών προϊόντων και υπηρεσιών επιλέγουν αυτό το σύστημα διανομής το οποίο είναι ακριβό καθώς απαιτεί ένα μόνιμο σύστημα πωλήσεων και κρατήσεων με ό,τι αυτό σημαίνει στα λειτουργικά κόστη ενός προμηθευτή ταξιδιωτικών υπηρεσιών.

Το σύστημα διανομής ενός επιπέδου προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα για προμηθευτές και αγοραστές, όπως:

- ***Απλότητα***

Ο αγοραστής και ο πωλητής μπορούν εύκολα να αποφασίσουν για τις κρατήσεις και τις όποιες αλλαγές αυτές απαιτούν, ενώ αποφεύγονται οι επαναληπτικές επικοινωνίες για διασταύρωση στοιχείων.

- ***Επιπρόσθετες ευκαιρίες πωλήσεων***

Η δυνατότητα του προμηθευτή για απευθείας επικοινωνία με τον πελάτη παρέχει την δυνατότητα προώθησης και άλλων προϊόντων και υπηρεσιών.

- ***Ευελιξία***

Οι ταξιδιώτες οι οποίοι δεν έχουν ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα ταξιδιού αξιολογούν θετικά την δυνατότητα που τους προσφέρει η απευθείας επικοινωνία με τον προμηθευτή να τροποποιήσουν το πρόγραμμά τους ακόμη και την τελευταία στιγμή.

- ***Μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους για τον προμηθευτή***

Ο μεμονωμένος ταξιδιώτης ο οποίος αγοράζει ταξιδιωτικές υπηρεσίες απευθείας από τον προμηθευτή προσφέρει (στον προμηθευτή) μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους απ' ό,τι αυτός που αγοράζει μέσω κάποιου ενδιάμεσου.

- **Προσωπικό έλεγχο πάνω στις πωλήσεις**

Ο ταξιδιώτης νοιώθει μεγαλύτερη ασφάλεια καθώς έχει προσωπικό έλεγχο των ταξιδιωτικών υπηρεσιών τις οποίες αγοράζει.

- **Διαχείριση των θεμελιωδών λογαριασμών**

Οι σημαντικοί πελάτες – λογαριασμοί, όπως στελέχη πολυεθνικών εταιριών ή κρατικοί παράγοντες, αποτελούν θεμελιώδες κεφάλαιο στις πωλήσεις ταξιδιωτικών υπηρεσιών για αυτό και αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για κάθε προμηθευτή να διαχειρίζεται απευθείας αυτούς τους πολύτιμους λογαριασμούς απ' ότι να τους προσφέρει υπηρεσίες μέσω των ενδιάμεσων της ταξιδιωτικής βιομηχανίας.

Σύστημα διανομής δύο επιπέδων

Το Σύστημα διανομής δύο επιπέδων περιλαμβάνει έναν ενδιάμεσο (πχ πρακτορείο ταξιδιών) ο οποίος μεσολαβεί ανάμεσα στον προμηθευτή και των ταξιδιώτη. Τα πλεονεκτήματα αυτού του τύπου διανομής είναι τα ακόλουθα:

- **κατάλληλη επαγγελματική εξυπηρέτηση**

Ο ταξιδιώτης εξυπηρετείται από επαγγελματίες του τουρισμού οι οποίοι μπορούν να προσφέρουν ειδικευμένη παροχή υπηρεσιών με βάση της ανάγκες των πελατών.

- **πολλαπλές επιλογές**

Σε αντίθεση με το απλό σύστημα διανομής όπου ο πελάτης, προκειμένου να αγοράσει περισσότερες από μια ταξιδιωτικές υπηρεσίες, απευθύνεται σε πολλούς προμηθευτές, με το σύστημα διανομής δύο επιπέδων και μέσω ενός ενδιάμεσου έχει το περιθώριο να επιλέξει προϊόντα και υπηρεσίες πολλών προμηθευτών κερδίζοντας χρόνο και χρήματα.

- **Δωρεάν ή χαμηλού κόστους παροχή υπηρεσιών**

Η παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών, από μέρους του ενδιάμεσου, γίνεται είτε δωρεάν είτε έναντι ενός χαμηλού αντιτίμου.

- **Συμφέρουσες τιμές**

Η δυνατότητα που έχουν οι ενδιάμεσοι να αγοράζουν σε καλύτερες τιμές λόγω του μεγάλου όγκου των πωλήσεων, τους παρέχει την δυνατότητα να πωλούν σε επίσης ανταγωνιστικές τιμές προς όφελος του τελικού καταναλωτή.

Σύστημα διανομής τριών επιπέδων

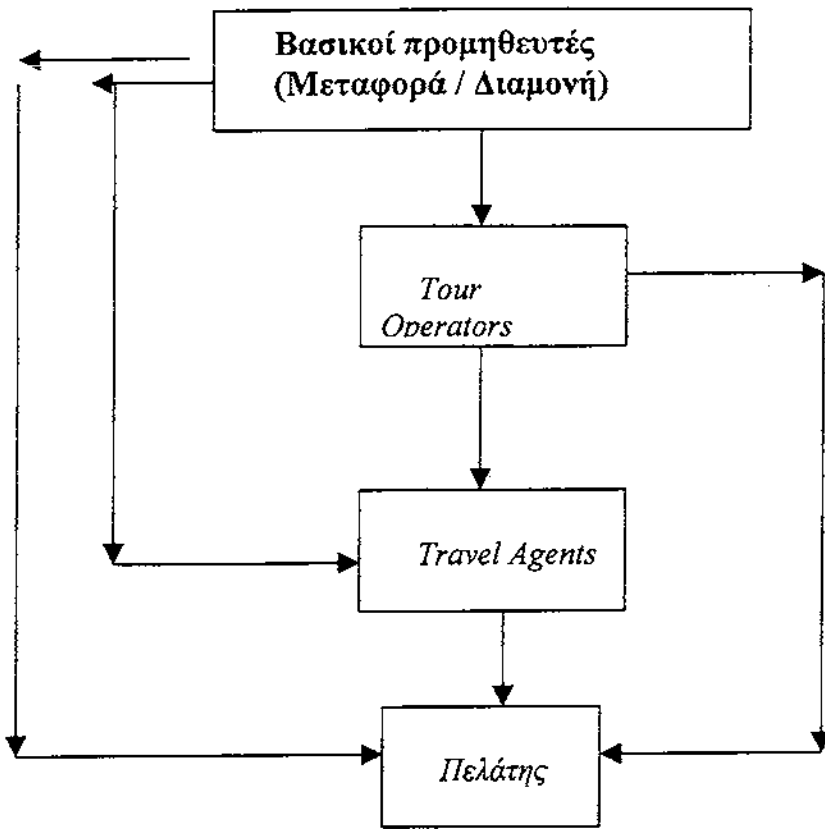
Ένα σύστημα διανομής τριών επιπέδων περιλαμβάνει δύο ενδιάμεσους, συνήθως έναν μεταπωλητή ταξιδιωτικό πράκτορα και έναν wholesaler ή Tour Operator.

Σε αυτό το σύστημα ο ταξιδιώτης έχει την δυνατότητα επιλογής Ready Made Package Tour ή Tailor Made Package Tour σε χαμηλές τιμές.

Σύστημα διανομής τεσσάρων επιπέδων

Το σύστημα διανομής τεσσάρων επιπέδων ακολουθεί το σύστημα διανομής των τριών επιπέδων όμως μεσολαβεί και ένας επιπλέον ενδιάμεσος. Για την κατανόηση αυτού του συστήματος διανομής ας δούμε το παράδειγμα ενός τμήματος κάποιου πανεπιστημίου το οποίο σκοπεύει να πραγματοποιήσει ένα εκπαιδευτικό ταξίδι σε χώρα του εξωτερικού. Η πρώτη ενέργεια είναι να απευθυνθεί στο αντίστοιχο τμήμα του πανεπιστημίου το οποίο ασχολείται με θέματα σπουδών σε χώρες της αλλοδαπής. Στην συνέχεια το εν λόγω τμήμα θα επικοινωνήσει με το συνεργαζόμενο πρακτορείο ταξιδιών ζητώντας τον σχεδιασμό ενός ταξιδιωτικού προγράμματος καθώς και τιμές. Το πρακτορείο ταξιδιών προκειμένου να πετύχει την καλύτερη δυνατή τιμή για Group θα προωθήσει το εν λόγω αίτημα σε κάποιον Tour Operator.

Μια άλλη πιο απλοποιημένη εκτίμηση περί των συστημάτων διανομής της ταξιδιωτικής βιομηχανίας παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί και βασίζεται στην παραδοχή της απευθείας πώλησης ή των πωλήσεων μέσω κάποιου ενδιάμεσου.



Πηγή Holloway, σελ. 77 (*The Business of Tourism*).

1.2.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τα κυρίαρχα στρατηγικά ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει μια τουριστική επιχείρηση σε μεγάλο βαθμό αντικατοπτρίζουν την φύση του περιβάλλοντος στο οποίο λειτουργεί. Ιδιαίτερα στο σύγχρονο παγκόσμιο επιχειρηματικό γίνεσθαι η ανάγκη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και στρατηγικών επιλογών είναι πιο επίκαιρη αλλά και πιο επιβεβλημένη από όσο ποτέ. Τα τελευταία χρόνια η ανάλυση του σχεδιασμού και της στρατηγικής έχει περάσει από μια γρήγορη διαδοχή φάσεων αρχίζοντας από τον «εταιρικό σχεδιασμό» (corporate planning), ακολουθεί ο «στρατηγικός σχεδιασμός» (strategic planning) και τέλος η «στρατηγική διαχείριση- διοίκηση» (strategic management). Το πρώτο έδινε έμφαση στην ανάγκη για ένα σοβαρό σχέδιο που κάλυπτε όλες τις πλευρές της επιχείρησης, ιδιαίτερα την οικονομική. Το δεύτερο ενέτεινε την σημασία της εξέλιξης στα πλαίσια μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής και τέλος το τρίτο έδωσε μεγαλύτερο βάρος στον σχεδιασμό της οργανωτικής δομής της επιχείρησης για να ανταποκριθεί σε ένα ταχύτατα εξελισσόμενο περιβάλλον. Το στρατηγικό μάνατζμεντ δεν είναι μόνο ένα θεωρητικό εργαλείο σχεδιασμού αλλά και μια πρακτικά εξελισσόμενη διαδικασία. Στην εποχή της πληροφορικής, των παγκόσμιων αγορών και των πολυεθνικών σχημάτων οι επιχειρήσεις αναζητούν εκείνες τις στρατηγικές επιλογές που θα τους διασφαλίσουν την επιβίωση αλλά και την κερδοφορία με το λιγότερο κόστος και τον χαμηλότερο επιχειρηματικό κίνδυνο. Οι στρατηγικές επιλογές επέκτασης και ανάπτυξης οποιασδήποτε μορφής, παρέχει στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις ισχύ καθώς και τους απαραίτητους αμυντικούς μηχανισμούς ώστε να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τις προκλήσεις του μέλλοντος. Η επιβίωση στο διεθνές τουριστικό πλαίσιο ανάγεται στην διαφοροποίηση η οποία προσδίδει ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα τουλάχιστον ως προς μια διάσταση.

Συγκεκριμένα στον τουριστικό τομέα, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των τουριστικών προϊόντων- υπηρεσιών αλλά και του περιβάλλοντος στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν, η ανάγκη συνένωσης δυνάμεων είναι ορατή και συχνά επιβεβλημένη. Σημαντικός αριθμός τουριστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμια κλίμακα, με ένα σύνολο ταξιδιωτικών υπηρεσιών και προϊόντων ολοκληρώνουν την μοναχική τους πορεία και περνούν στην φάση της συγχώνευσης, της εξαγοράς, των στρατηγικών συμμαχιών, του franchise, των συμβάσεων μάνατζμεντ, του Leverage ή του timesharing.

Επιχειρηματικές συμμετοχές (Join Ventures).

Πρόκειται για επιχειρηματική σύμπραξη συνένωσης των δυνάμεων δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων για την από κοινού ανάληψη συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας, με σκοπό την μεγέθυνση και την στρατηγική ανάπτυξη. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η πραγματοποίηση σημαντικών επενδύσεων.

Πλεονεκτήματα

Σε μια επιχειρηματική συμμετοχή οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις συνήθως καλύπτουν τα *minimum* εμπειρίας, δομών και *know how* ώστε να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν αποτελεσματικά στην νέα πρόκληση. Η τεχνογνωσία που διαθέτουν λειτουργεί αμφίδρομα συμπληρώνοντας η μία την άλλη και προσδίδουν στην επιχειρηματική μια συνολική τεχνολογική θεώρηση η οποία λειτουργεί θετικά στο εν λόγω εγχείρημα.

Μέσω των επιχειρηματικών συμμετοχών παρέχεται η δυνατότητα επέκτασης σε νέες αγορές οι οποίες, λόγω των ουσιαστικών δυσκολιών και πέρα από τις προκλήσεις που προσφέρουν, προϋποθέτουν συνένωση δυνάμεων. Οι νέες αγορές συχνά παρουσιάζουν εγγενείς δυσκολίες οι οποίες μπορούν να ξεπεραστούν μέσα από το *background* και την ισχύ του προϊόντος της κάθε επιχείρησης αλλά και από τις εμπειρίες και τις δεξιότητες των στελεχών τους.

Μειονεκτήματα

Οι επιχειρηματικές συμμετοχές προϋποθέτουν επένδυση σημαντικών κεφαλαίων για την υλοποίησή τους. Το άνοιγμα σε νέες αγορές απαιτεί την διάθεση κεφαλαίων για εγκαταστάσεις και δομές. Παράλληλα σημαντικά κεφάλαια διαθέτονται για την διείσδυση και την 'επιβίωση' στο νέο κοινωνικό, οικονομικό, και πολιτιστικό περιβάλλον. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που αφορά τα *Joint ventures* σε χώρες που βρίσκονται στην φάση της τουριστικής ανάπτυξης είναι οι προϋποθέσεις που θέτουν οι κυβερνήσεις τους ώστε να επιτρέψουν στις ενδιαφερόμενες εταιρίες να επενδύσουν τουριστικά σε αυτές. Δεν είναι λίγες οι χώρες- τουριστικοί προορισμοί που θέτουν *Minimum* που θέτουν δραστικούς περιορισμούς όσον αφορά το ύψος των προς επένδυση κεφαλαίων αποτρέποντας με αυτόν τον τρόπο την είσοδο, στην τουριστική τους αγορά, μικρών ή μεσαίων επιχειρήσεων. (π.χ. η Κούβα). Η διασταύρωση εργαζομένων με διαφορετική κουλτούρα σε επίπεδο έθνους καθώς επίσης και σε επίπεδο οργανισμών, οι οποίες περιορίζουν την κοινωνική αποτελεσματικότητα της εταιρίας. Πολλά από τα προβλήματα που συναντώνται στα διεθνή *joint ventures*, εστιάζονται σε συγκεκριμένους πολιτιστικούς παράγοντες. Στελέχη και εργαζόμενοι δαπανούν δυσανάλογο χρόνο ανησυχώντας και σχολιάζοντας σχετικά με το *joint venture*, για τις μητρικές εταιρίες και διαφωνώντας με τους συναδέλφους τους.

Αναφορές

Σύμφωνα με κοινή ανακοίνωση των αεροπορικών εταιριών Alitalia και KLM, οι δύο αεροπορικές εταιρίες ξεκινούν να λειτουργούν κάτω από κοινή διοίκηση δημιουργώντας την Global Joint Venture. Η Passenger Joint Venture, οποία θα είναι το αποτέλεσμα της πλήρους ένωσης των δύο αεροπορικών αερογραμμών, θα διαθέτει τρία κύρια (hub) αεροδρόμια, το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ (Schiphol), του Μιλάνου (Malpensa), και της Ρώμης (Fiumicino), θα είναι από πλευράς επιβατών η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία της Ευρώπης. Η Alitalia και η KLM εξυπηρετούν περισσότερους από 200 προορισμούς και μεταφέρουν περίπου 40.000.000 επιβάτες. Η Joint Venture θα διοικείται από μια Alliance Committee, η οποία θα διαμορφώσει κοινή πολιτική, και θα λειτουργεί σαν ενδιάμεσο κρίκο μεταξύ των διευθυντών των Joint Ventures και των δύο αεροπορικών εταιριών. (Travel Daily News)

Στρατηγικές Συμμαχίες (Strategic Alliances)

Οι στρατηγικές Συμμαχίες έκαναν έντονη την παρουσία τους στις αρχές της δεκαετίας του '90. Πρόκειται για επιχειρηματική διασύνδεση σε συνεταιριστική βάση. Με την μέθοδο αυτή μια εταιρία μπορεί να αναπτυχθεί και να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της, παρέχοντας την δυνατότητα για ταχεία επέκταση, ενώνοντας τις δυνάμεις της με άλλη εταιρία.

Η στρατηγική συμμαχία δύναται να εμπλέξει επένδυση δύο ή περισσότερων εταιριών σε ένα συγκεκριμένο επιχειρηματικό εγχείρημα. Μπορεί να διευρυνθεί περιλαμβάνοντας τύπους συνεργασίας στο Μάρκετινγκ, στην τεχνολογία, καθώς και σε άλλα πεδία από τα οποία θα αποκομίσουν οφέλη οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. (Husey D.) Αυτού του τύπου οι επιχειρηματικές διασυνδέσεις είναι ευρέως διαδεδομένες στον ευαίσθητο και πολυδάπανο τομέα των αερομεταφορών. Τα ψηλά πάγια έξοδα λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών (Δίκτυο, traffic fee, θέσεις εργασίας, συντήρηση και έξοδα πτήσεων αεροσκαφών, τέλη χρησιμοποίησης αεροδρομίων κ.α) αλλά και οι ιδιαιτερότητες του τουριστικού τομέα (high fixed costs, perishability) οδήγησαν πολλές αεροπορικές εταιρίες στο να συνάψουν Στρατηγικές συμμαχίες ώστε να διασφαλίσουν τον μέγιστο δυνατό βαθμό βιωσιμότητας. Το μανάτζμεντ των Στρατηγικών Συμμαχιών θα αποτελέσει σημαντική πρόκληση και στην τρέχουσα δεκαετία.

Πλεονεκτήματα

Οι στρατηγικές συμμαχίες καθώς αξιοποιούν, με νέο σχήμα, την υπάρχουσα δομή λειτουργίας των "στρατηγικών συμμάχων" δεν απαιτούν μεγάλα κεφάλαια για την υλοποίησή τους. Καθώς πρόκειται για καταξιωμένες επιχειρήσεις στον χώρο τον οποίο δραστηριοποιούνται δεν απαιτούν αναγνώριση του εμπορικού σήματός τους σε μια νέα αγορά.

Το ενιαίο Μάρκετινγκ που προωθούν οι στρατηγικές συμμαχίες έχει ως αποτέλεσμα και επιμερισμό των δαπανών Μάρκετινγκ καθώς αυτό πλέον αναλαμβάνεται από ενιαίο τμήμα και καλύπτει τις ανάγκες όλων των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

Καθώς δεν αλλοιώνονται οι δομές και η οντότητα της κάθε επιχείρησης περιορίζονται και τα προβλήματα σε θέματα μανάτζμεντ και διαχείρισης ανθρώπινων πόρων.

Με τις στρατηγικές συμμαχίες διευρύνονται οι δυνατότητες επέκτασης σε νέες αγορές με παράλληλη ελαχιστοποίηση των προβλημάτων που σχετίζονται με τις δραστηριότητές τους σε νέα περιοχή-χώρες.

Μειονεκτήματα

Η επιλογή των κατάλληλων συνεργατών και η κατανομή των ανάλογων οικονομικών πόρων αποτελεί ουσιαστικό ζήτημα στις στρατηγικές συμμαχίες. Σημαντική δυσκολία επίσης παρουσιάζει η κατάρτιση κάθε είδους γενική και επικοινωνιακών προγραμμάτων για την προβολή των επιδράσεων-αποτελεσμάτων του προγράμματος συμμαχίας καθώς και η εφαρμογή μεθόδων μέτρησης της αποτελεσματικότητάς της.

Συχνά οι στρατηγικές συμμαχίες κατηγορούνται ότι προκαλούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Σχολιασμός

Σε ορισμένες περιπτώσεις ο έλεγχος που ασκεί το κράτος καθώς και οι ύπαρξη προστατευτικών νόμων οδηγεί της <<στρατηγικής συμμαχίας>>ως την μόνη μέθοδο για την διείσδυση σε συγκεκριμένες αγορές. Οι στρατηγικές συμμαχίες ενώ εμφανίζονται πιο δελεαστικές εν τούτοις παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες ως προς το μανάτζμεντ. Σε μια εξαγορά ή σε μια συγχώνευση οι εταίροι ενοποιούνται. Στην περίπτωση των joint ventures δύναται να χτιστεί ένας (νέος)οργανισμός ώστε να ικανοποιηθεί η αρχική επιδίωξη των εμπλεκόμενων χωρίς την αποφυγή ορισμένων συγκρούσεων ως προς τους αντικειμενικούς σκοπούς του. Στις στρατηγικές συμμαχίες οι εταιρίες μπορούν να λειτουργούν μέσω των υπάρχοντων δομών τους κάνοντας δύσκολη και για τις δύο πλευρές την άσκηση του ελέγχου.

Αναφορές

Χαρακτηριστικό δείγμα των στρατηγικών συμμαχιών στον τουριστικό τομέα αποτελούν οι στρατηγικές συμμαχίες της Preussag. Με τον Όμιλο της TUI, τον Όμιλο του Thomson Travel τις και τις στρατηγικές συμμαχίες με του tour operators Nouvelles Frontieres στη Γαλλία και Alpitour στην Ιταλία, η Preussag κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια τουριστική αγορά καλύπτοντας το 80% της Ευρωπαϊκής αγοράς. Διαθέτει 3.658 ταξιδιωτικά γραφεία ,75 tour operators, 88 αεροσκάφη, 49 πρακτορεία εισερχόμενου τουρισμού και περίπου 270 ξενοδοχεία. Στο πελατολόγιο του Ομίλου περιλαμβάνονται φέτος 22 εκατ. τουρίστες.

Επιχειρηματικές κοινοπραξίες (consortia)

Η αναφορά της εργασίας μου για τις επιχειρηματικές κοινοπραξίες, σχετίζεται και με τα πρακτορεία ταξιδιών. Μια επιχειρηματική κοινοπραξία αυτού του τύπου απαρτίζεται από πρακτορεία ταξιδιών τα οποία εντασσόμενα σε ένα consortium μπορούν να αυξήσουν την ανταπόκρισή τους στις ανάγκες των πελατών τους προσφέροντας, για παράδειγμα ανταγωνιστικές τιμές ξενοδοχείων. Ένα consortium μπορεί να είναι ένα πρακτορείο ταξιδιών με πολλά σημεία πώλησης ανά τον κόσμο τα οποία να μοιράζονται την ίδια ονομασία (π.χ. American Express, BTI) ή μέλη του consortium μπορούν να διατηρούν την δική τους ονομασία αλλά να χρησιμοποιούν την ονομασία του consortium για να ξεχωρίζουν και να πιστοποιούν ότι αποτελούν τμήμα ενός μεγαλύτερου, συχνά παγκόσμιου, οργανισμού.

Πλεονεκτήματα

Κάθε κοινοπραξία γραφείων ταξιδιών προσφέρει στα μέλη της ολοκληρωμένο πρόγραμμα Μάρκετινγκ καθώς και διευρυμένες δυνατότητες προβολής μέσα από ένα ενιαίο προωθητικό πρόγραμμα όχι μόνο σε τοπικό αλλά σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Το κάθε μέλος παρουσιάζεται-προβάλλεται στον οδηγό της κοινοπραξίας και στους τουριστικούς οδηγούς. Επιπλέον ενισχύεται η διαπραγματευτική θέση τους έναντι των προμηθευτών με αποτέλεσμα να μπορούν να εξασφαλίσουν καλύτερες τιμές στα συνεργαζόμενα ξενοδοχεία αλλά και καλύτερους όρους πληρωμής. Αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα παρέχεται ως χαμηλότερη τιμή πώλησης προς τον πελάτη.

Τα consortia αξιοποιούν το πλεονέκτημα να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των πελατών τους προσφέροντας τους υποστήριξη σε κάθε σημείο του πλανήτη και παράλληλα επιτυγχάνουν αύξηση του κύκλου εργασιών τους. Ενώ τα μέλη της κοινοπραξίας λειτουργούν μέσω ενός συγκεκριμένου πλαισίου ταυτόχρονα διατηρούν της ανεξαρτησία τους. Τα αυστηρά κριτήρια

ένταξης μέλους είναι ο σημαντικότερος παράγοντας στην διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων τουριστικών- ταξιδιωτικών υπηρεσιών.

Μειονεκτήματα

Οι κοινοπραξίες εισπράττουν membership fee από τα μέλη ενώ παράλληλα παρακολουθούν την ποιότητά τους μέσω των αυστηρών κριτηρίων αποδοχής μέλους. Τα αυστηρά κριτήρια ένταξης μέλους είναι μεν θετικό στοιχείο ως προς την σταθερή ποιότητα αλλά συχνά αγνοούνται οι συνθήκες και το νομικό και κοινωνικό πλαίσιο των χωρών στις οποίες δραστηριοποιούνται τα μέλη.

Εξαγορά μικρών εταιριών- Συγχώνευση

Η εξαγορά άλλων επιχειρήσεων αποτελεί μια από τις πλέον 'γοητευτικές' περιοχές του μάνατζμεντ των σύγχρονων τουριστικών επιχειρήσεων. Θεωρητικά η εξαγορά προσφέρει ένα σημαντικό αριθμό πλεονεκτημάτων, όπου οι συνθήκες το επιτρέπουν.

Πλεονεκτήματα

Με την εξαγορά μιας υγιούς και κερδοφόρας επιχείρησης αυξάνεται το τμήμα που καταβάλλει ο αγοραστής αλλά παρέχεται το πλεονέκτημα της άμεσης κερδοφορίας.

Μέσα σε μια εξαγορά η συγχώνευση καταγράφεται η απόκτηση σημαντικών εταιριών και αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που αυτοί διαθέτουν.

Ο επιχειρηματικός κίνδυνος είναι μικρότερος από την ανάπτυξη μιας εντελώς νέας επιχείρησης.

Οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις επιχειρήσεων καταγράφεται ίσως ως ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος απόκτησης στελεχών με τα απαραίτητα τεχνικά και διοικητικά προσόντα.

Σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελεί και τον μοναδικό τρόπο διείσδυσης σε κερδοφόρες τουριστικές αγορές.

Στα οικονομικά πλεονεκτήματα εντοπίζεται η ικανότητα απόκτησης μιας επιχείρησης με υψηλή ρευστότητα μέσω ανταλλαγής μετοχών (Hussey D).

Μειονεκτήματα

Αναφορικά με τις εξαγορές και εφόσον οι προηγούμενοι ιδιοκτήτες έχουν προβεί στην πώληση της επιχείρησής τους οι όποιες μελλοντικές δυσκολίες και κίνδυνοι αφορούν τον αγοραστή. Η απόκλιση ταύτισης της στρατηγικής ανάμεσα στην εταιρία 'αγοραστή' και στην προς 'αγορά' επιχείρηση, η συχνή απόκλιση ανάμεσα σε αυτό που αναμένει ο αγοραστής πριν την υλοποίηση της αγοράς και σε αυτό που αντιμετωπίζει έπειτα από την εξαγορά, χαμηλός βαθμός υλοποίησης των προσδοκιών από την αξία της επένδυσης είναι ορισμένα από τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι επιχειρήσεις που προσβλέπουν στην εξαγορά άλλων εταιριών.

Σχολιασμός

Οι κατά καιρούς έρευνες αναδεικνύουν ότι ένα μεγάλο ποσοστό συγχωνεύσεων ή εξαγορών δεν επιτυγχάνουν να ανταποκριθούν στις προσδοκίες των μετόχων (KPMG). Σε πολλές μελέτες που έχουν εκπονηθεί καταγράφεται ότι πολλοί οργανισμοί είναι δυσαρεστημένοι με τα αποτελέσματα της πολιτικής των εξαγορών τους καθώς και ότι ανέμειναν επιπλέον κέρδη από την συνένωση δυνάμεων. Στην πραγματικότητα έρευνες 30 ετών κατέγραψαν υψηλό ποσοστό αποτυχίας το οποίο αγγίζει το 50% (Hussey D.).

Αναφορές

Σε συμφωνία για την εξαγορά του 55% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας 'Νεανικές Διακοπές Α.Ε.' κατέληξε ο κυπριακός τουριστικός οργανισμός 'Top KinisisTravelLtd'. Στη συμφωνία προβλέπονται εγγυημένα κέρδη της τάξης των 30 εκατ. Δρχ. για έκαστο από τα έτη 2001- 2002 με αναλογική αναπροσαρμογή του ανταλλάγματος σε περίπτωση αρνητικής απόκλισης. Με την κίνηση αυτή, τίθενται οι βάσεις τόσο για την υλοποίηση του στόχου για εγκαθίδρυση και ανάπτυξη ενός μεγάλου τουριστικού οργανισμού στην Ελλάδα, που θα ασχολείται με όλο το φάσμα του τουρισμού όσο και για την υλοποίηση μέρους των στρατηγικών σχεδίων της εταιρίας για διεθνοποίηση των εργασιών της.

Τρεις μεγάλοι αεροπορικοί όμιλοι θα δημιουργηθούν στην Κίνα μέσω συγχωνεύσεων των εταιριών Air China, China Eastern Airlines, China Southern Airlines με επτά άλλες μικρότερες εταιρίες. Η CAAC, από την πλευρά της, επιβεβαίωσε ότι η Air China θα συγχωνευθεί με την China Southwest Airlines και την China National Aviation Corp. Η τελευταία είναι μητρική της εισηγμένης στο Χονγκ Κονγκ CNAC, που ελέγχει την Dragon Airlines. Ο όμιλος θα έχει ενεργητικό 6,8 δις. δολαρίων, 118 αεροπλάνα και 20.300 υπαλλήλους. Η China Eastern θα συγχωνευθεί με τις Northwest Airlines και Yunnan Airlines. Η China Eastern θα συγχωνευθεί με τις

Northwest Airlines και Yunnan Airlines. Η China Eastern που εδρεύει στη Σαγκάη, έχει ήδη εξαγοράσει την Great Wall Airlines. Ο όμιλος της China Eastern θα έχει ενεργητικό ύψους 47,3 δις. γιουάν, 118 αεροσκάφη και πάνω από 25.000 υπαλλήλους. (Travel daily news).

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ (low cost carriers ή no-frills carriers).

Μια άλλη διάσταση στις σύγχρονες στρατηγικές ανάπτυξης και ανταγωνισμού στον τουριστικό τομέα αποτελούν οι εταιρίες χαμηλού κόστους οι οποίες έχουν ιδιαίτερη απήχηση στον τομέα των αερομεταφορών. Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρίες βασίζονται στην βιωσιμότητά τους στην παροχή υπηρεσιών χαμηλών απαιτήσεων με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς. Μετά την κρίση στις αερομεταφορές από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στην Ν. Υόρκη έγιναν πλέον ορατά τα σοβαρά προβλήματα που προϋπήρχαν στις αεροπορικές εταιρίες με αποτέλεσμα ορισμένες να αναστείλουν την λειτουργία τους, να περικόψουν θέσεις εργασίας και να περιορίσουν δραστικά τις πτήσεις τους. Σχεδόν αλώβητες από αυτήν την παγκόσμια και πρωτοφανή, στα παγκόσμια τουριστικά χρονικά, κρίση βγήκαν οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους όπως η Easyjet, η Ryanair και η βελγική DAT.

2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στο πρώτο κεφάλαιο, οι αεροπορικές εταιρείες αναφέρονται σαν τμήμα της γενικότερης βιομηχανίας των αερομεταφορών. Αυτό το κεφάλαιο ασχολείται με τις αεροπορικές εταιρείες σαν ξεχωριστό κλάδο. Για να αποφύγουμε τη σύγχυση σχετικά με τον όρο «κλάδο», είναι καλύτερα να τον ορίσουμε από την αρχή.

Ένας κλάδος μπορεί να οριστεί ως ένας αριθμός εταιρειών που παράγουν παρόμοια αγαθά και υπηρεσίες και συνεπώς βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών είναι τμήμα ή μέρος μιας ευρύτερης αερομεταφορικής βιομηχανίας. Ο όρος «βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών» υπόκειται σε ευρύ φάσμα ερμηνειών. Αρκετές εκατοντάδες αμερικανικές εταιρείες εμπλέκονται στη μεταφορά ατόμων ή αγαθών μέσω αέρος. Η μεγαλύτερη από αυτές, η American Airlines, έχει έσοδα που ξεπερνούν τα 12 δισ. δολάρια το χρόνο, ενώ η μικρότερη μπορεί να λειτουργεί ένα μόνο αεροπλάνο μερικούς μήνες το χρόνο.

Σε ευρύ ορισμό, ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών αποτελείται από ένα τεράστιο δίκτυο δρομολογίων, που συνδέουν πόλεις σ' όλη τη χώρα και σ' όλο τον κόσμο. Μέσα σ' αυτό το δίκτυο ένας μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιρειών μεταφέρει επιβάτες και φορτία σε προγραμματισμένες πτήσεις. Η εικόνα 5.1 δείχνει την παρούσα δομή του κλάδου των αεροπορικών εταιρειών.

Για να διευκρινίσουμε τη δομή του κλάδου είναι χρήσιμο να ορίσουμε τον ίδιο τον κλάδο. Όταν τέθηκε σε ισχύ ο νόμος πολιτικής αεροναυτιλίας του 1938, μόνο μια μικρή ομάδα αερομεταφορέων εκτελούσε τακτικές πτήσεις σε συγκεκριμένες διαδρομές και, όταν η πιστοποίησή τους ξεκίνησε από το συμβούλιο, έγιναν γνωστές ως τακτικοί αερομεταφορείς πιστοποιημένων διαδρομών. Ο όρος χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα. Έξι από αυτούς τους μεταφορείς που πήραν πιστοποιητικά (εγκρίσεις) τότε υπάρχουν ακόμη και σήμερα ως εθνικοί μεταφορείς (τώρα γνωστοί με τον όρο κύριοι αερομεταφορείς). Αυτοί είναι οι American, Continental, Delta, Northwest, TWA και άλλες εταιρείες. Οι μεταφορείς τώρα θεωρούνται ως μεγάλοι εάν τα ετήσια μεικτά εισοδήματά τους ξεπερνούν το 1 δισ. δολάρια.

Αρχικά υπήρχαν δύο γενικές τάξεις κοινών αερομεταφορέων. Οι αεροπορικές εταιρείες κορμού εκτελούσαν προγραμματισμένες πτήσεις σε συγκεκριμένες γραμμές και μια δεύτερη τάξη μικρών, μη τακτικών μεταφορέων, που λειτουργούσαν από μια σταθερή βάση σε δρομολόγια χωρίς πρόγραμμα ή κατόπιν εκκλήσεως. Για τους μη τακτικούς αερομεταφορείς, η αεροπορική εξυπηρέτηση ήταν τυχαία ως προς τη βασική επιχειρηματική δραστηριότητα πώλησης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών και παροχής εκπαίδευσης.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ένας σημαντικός αριθμός επιχειρηματιών αγόρασε πλεόνασμα υλικού πολέμου που ήταν αεροσκάφη DC3 και DC4 και άρχισε να μεταφέρει ανθρώπους και εμπορεύματα έναντι αμοιβών ή μισθώσεων σε μη προγραμματισμένα δρομολόγια. Αυτές οι επιχειρήσεις έγιναν στο κοινό γνωστές σαν μη προγραμματισμένοι μεταφορείς και σαν μεγάλοι μη τακτικοί μεταφορείς για την CAB, που δεν μπορούσε να τους επιβάλλει κανόνες παρά μόνο μετά την τροποποίηση του νόμου από το ίδιο το Κογκρέσο. Ο νόμος τροποποιήθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο για να δημιουργήσει τους συμπληρωματικούς αερομεταφορείς και στη

συμπληρωματική αερομεταφορά, έτσι ώστε αυτές οι λειτουργίες να χρειάζονται και πάλι πιστοποίηση από το ίδιο το κράτος.

Αρχικά σχεδιασμένοι για να συμπληρώνουν τη χωρητικότητα που παρείχαν οι μεταφορείς κορμού, μέχρι το 1960, οι συμπληρωματικοί αερομεταφορείς, στην πραγματικότητα, έγιναν ανταγωνιστικοί αερομεταφορείς και μέχρι το 1970 η λέξη συμπληρωματικός είχε χάσει κάθε έννοια. Μερικοί παρείχαν προγραμματισμένες επιβατικές και πτήσεις εμπορευμάτων (φορτίων), ενώ άλλες επικεντρώθηκαν μόνο στη μεταφορά φορτίου. Μεταφορείς όπως η Capital International, Energreen, Rich κ.ά. θεωρούνταν «συμπληρωματικοί μεταφορείς» μέχρι πρόσφατα. Ο αριθμός τους μειώθηκε τα τελευταία χρόνια σαν αποτέλεσμα των δύσκολων οικονομικών συνθηκών.

Στη μεταπολεμική περίοδο υπήρχαν επίσης πολλά τροφοδοτικά δρομολόγια για να δοθούν. Οι γραμμές κορμού ισχυρίζονταν ότι είχαν πατροπαράδοτα δικαιώματα (αρχικά πιστοποιητικά) για να παρέχουν τέτοια εξυπηρέτηση τροφοδότησης στα δρομολόγια κορμού, αλλά οι εκκλήσεις τους δεν βρήκαν καμία ανταπόκριση. Η CAB επέλεξε αντί γι' αυτό να πιστοποιήσει ένα νέο επίπεδο εξυπηρέτησης. Η CAB διαβεβαίωσε τις εταιρείες κορμού ότι οι τροφοδοτές θα παρακολουθούνται στενά και δεν θα τους επιτρεπόταν να παρέχουν εξυπηρέτηση μεταξύ των μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών. Δεκαεννέα νέες αεροπορικές εταιρείες πήραν άδεια από το Συμβούλιο μεταξύ 1945 και 1951 σαν μεταφορείς τοπικής εξυπηρέτησης.

Μια άλλη περίπτωση όπου ένα όνομα έζησε περισσότερο από τη χρησιμότητά του: μέχρι το 1981 όλοι αυτοί οι μεταφορείς είχαν αναπτυχθεί τόσο πολύ σε κυκλοφορία, εισοδήματα και δρομολόγια, ώστε δεν ήταν πλέον λογικό να αναφέρονται σαν «τοπικής εξυπηρέτησης» και έτσι έγιναν εθνικοί αερομεταφορείς. Οι μεταφορείς θεωρούνται εθνικοί, αν τα ετήσια μικτά έσοδά τους κυμαίνονται μεταξύ 100 εκατομμυρίων και 1 δισεκατομμυρίου δολαρίων.

Πριν το Κογκρέσο αναγνωρίσει την ανάγκη της πολιτικής αεροπορίας για κεντρικές νομοθετικές ρυθμίσεις, οι κοινοί αερομεταφορείς χρησιμοποιούσαν μια ευρεία ποικιλία αεροπλάνων. Τα Curtis Condor, το Ford Trimotor και το Boeing 247 και αργότερα τα DC-2 και τα DC-3 πετούσαν από μικρά αεροδρόμια σε μικρής απόστασης δρομολόγια, σπάνια άνω των 100 μιλίων. Ταυτόχρονα, πολλές μικρές επιχειρήσεις διεκπεραίωναν τις αερομεταφορές με μικρά ναυλωμένα αεροσκάφη, συνήθως μονοκινητήρια, είτε από σημείο σε σημείο, είτε για σύνδεση με τους τακτικούς αερομεταφορείς.

Κάτω από το βασικό ορισμό του όρου αερομεταφορέας, τέτοιες λειτουργίες μπορούσαν να περιλαμβάνονται στις απαιτήσεις πιστοποίησης του αρχικού νόμου για την πολιτική αεροναυτιλία κι έτσι ο ακόλουθος όρος περιλαμβανόταν στο νόμο: «Η Υπηρεσία (CAB) μπορεί από καιρό σε καιρό να καθιερώνει δίκαιες και λογικές ταξινομήσεις ή ομάδες αερομεταφορέων (όπως απαιτείται) και να τους εξαιρεί από τις απαιτήσεις του νόμου ή κάποιες άλλες (οικονομικές) ρυθμίσεις».

Κάτω από αυτή την εξουσιοδότηση του Κογκρέσου, το συμβούλιο δημιούργησε μια νέα κατηγορία κοινών αερομεταφορέων με το όνομα αεροταξί και κατόπιν θεσμοθέτησε μια ευρεία εξαίρεση ώστε να μην υπόκεινται στις απαιτήσεις πιστοποίησης του άρθρου 401 (α).

Το συμβούλιο όρισε τα αεροταξί με βάση τα πλαίσια του μεγέθους. Οι βασικές προδιαγραφές για τον αερομεταφορέα το 1938 ήταν το DC-3 και το μεγαλύτερο αεροσκάφος γενικής αεροπορίας ήταν το μοντέλο Beech 18, το οποίο έμοιαζε σαν μικρό DC-3. Το συμβούλιο καθιέρωσε τη γραμμή

διαχωρισμού στις 12.500 λίβρες ως ανώτατο μικτό βάρος, για να διαφοροποιήσει τα μεγάλα από τα μικρά αεροσκάφη.

Από την αρχή της ανάπτυξης, οι κατασκευαστές αεροταξί σχεδίαζαν προσεκτικά αεροπλάνα που θα κατατάσσονταν κάτω από το ονομαστικό όριο δώδεκα-πέντε, έτσι ώστε να θεωρούνται «μικρά» αεροσκάφη και να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις πιστοποίησης του συμβουλίου. Τα αεροταξί ήταν οι πρόδρομοι των τοπικών αεροπορικών εταιρειών.

Δεν ήταν παρά μόνο το 1969, που το συμβούλιο αναγνώρισε την αυξημένη ανάγκη να καθιερώσει μια τάξη μικρών, μη πιστοποιημένων τακτικών αεροπορικών εταιρειών. Έτσι γεννήθηκαν οι τοπικές αεροπορικές εταιρείες. Μια τοπική αεροπορική εταιρεία, σύμφωνα με τις τροποποιημένες διατάξεις, ήταν ένας αερομεταφορέας που εκτελούσε τουλάχιστον 5 δρομολόγια με επιστροφή την εβδομάδα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων και εξέδιδε προγράμματα πτήσεων που ορίζουν τις ώρες, τις ημέρες, τις εβδομάδες και τα αεροδρόμια γι' αυτές τις προκαθορισμένες πτήσεις ή ο μεταφορέας που μετέφερε ταχυδρομείο κατόπιν συμβάσεως με την Αμερικανική Υπηρεσία Ταχυδρομείων.

Οι άλλοι τακτικοί μεταφορείς, που το 1938 ονομάζονταν «μεταφορείς κορμού», υπόκειντο στο άρθρο 401 των κανονισμών του συμβουλίου κι έτσι μερικές φορές ονομάζονταν μεταφορείς 401. Για να εξαιρεθεί ένας μεταφορέας από την πιστοποίηση 401, δεν έπρεπε να ξεπερνά το σκάφος το μέγιστο βάρος απογειώσεως των 12.500 λιβρών, το οποίο ουσιαστικά περιόριζε το αεροσκάφος σε 19 επιβάτες.

Αυτοί οι περιορισμοί σε επιβάτες και φορτίο χαλάρωσαν με τα χρόνια και έφτασαν σε αεροσκάφη 30 θέσεων το 1970 και μέχρι 60 επιβάτες και ωφέλιμο φορτίο 18.000 λιβρών το 1978 με την άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων. Άλλες ρυθμίσεις το 1978 επέτρεπες στις αεροπορικές εταιρείες να λαμβάνουν πιστοποιήσεις 401 και να έχουν έτσι τη δυνατότητα να λειτουργούν οποιοδήποτε μέγεθος αεροσκάφους. Φυσικά αυτοί οι αερομεταφορείς υπόκειντο στις κυβερνητικές διατάξεις για τις πιστοποιημένες αεροπορικές εταιρείες.

Αυτοί οι μεταφορείς που έχουν πάρει πιστοποιητικά (εγκρίσεις) ονομάζονται αερομεταφορείς.

Ένας μεγάλος περιφερειακός αερομεταφορέας είναι αυτός του οποίου το μικτό ετήσιο εισόδημα κυμαίνεται μεταξύ 10 εκατομμυρίων δολαρίων και 99,9 εκατομμυρίων. Οι μεσαίου μεγέθους περιφερειακοί μεταφορείς είναι αυτοί των οποίων το ετήσιο μικτό εισόδημα είναι μικρότερο από 10 εκατομμύρια δολάρια.

Μεταξύ του 1978 και 1984, ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών που ανέφεραν οικονομικά στοιχεία στο DOT στο έντυπο 41 αυξήθηκε από 43 σε 87. Σαν αποτέλεσμα αυτής της νέας εισόδου πολλαπλασιάστηκαν οι εκπτώσεις στα εισιτήρια, άρχισε ο πόλεμος των εισιτηρίων και το σύνολο της κυκλοφορίας αυξήθηκε σημαντικά, καθώς οι επιβάτες επωφεληθήκαν από τις ασυνήθιστα χαμηλές τιμές. Ο αριθμός των εισοδηματικών επιβατομιλίων διπλασιάστηκε. Οι καθιερωμένες μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, με εξαίρεση αυτές που έφθιναν οικονομικά, μοιράστηκαν την κυκλοφορική ανάπτυξη, αλλά και οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά έλαβαν σημαντικό μερίδιο.

Μεταξύ του 1978 και 1985 το μερίδιο συνολικής κυκλοφορίας των αεροπορικών εταιρειών κορμού έπεσε από το 94% σε 77%. Οι τοπικές αερομεταφορές αυξήθηκαν επίσης σημαντικά στη διάρκεια αυτής της

περιόδου. Το 1981, 246 περιφερειακές εταιρείες προσέφεραν εξυπηρέτηση και πετούσαν περίπου 2,1 δισ. RPM. Το 1991 το σύνολο των περιφερειακών RPM αυξήθηκε σχεδόν στο τετραπλάσιο σε 7,8 δισ., αλλά ο αριθμός των μεταφορέων έπεσε σε 144. Οι 50 μεγαλύτερες περιφερειακές αεροπορικές εταιρείες μετέφεραν το 97% όλων των επιβατών το 1991.

Μέχρι το 1991 όμως από τους 148 νεοεισερχόμενους που αναφέρουν οικονομικά στοιχεία στο DOT μόνο 44 παρέμειναν, ενώ 14 από τους νεοεισερχόμενους που ταξινομούσαν ως μεγάλοι, εθνικοί και κύριοι περιφερειακοί λειτουργούσαν ακόμα προγραμματισμένα δρομολόγια. Ο αριθμός των εταιρειών που έμπαινε στον κλάδο κάθε χρόνο έπεσε από 22 το 1979 σε 5 μόνο το 1987 και σε 3 το 1988. Ο συρρικνούμενος αριθμός των μεταφορέων βελτίωσε το μερίδιο της αγοράς των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, έτσι ώστε οι μεγαλύτεροι μεταφορείς τώρα να έχουν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά από ό,τι πριν την άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων.

2.2 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Ταξινομούνται σαν μεγάλοι, μεσαίου και μικρού μεγέθους ανάλογα με τα ετήσια μικτά έσοδά τους και με το εάν έχουν πιστοποίηση από το DOT. Οι μεγάλοι περιφερειακοί μεταφορείς είναι αυτοί με ετήσια μικτά εισοδήματα μεταξύ 10 και 99,9 εκατομμυρίων δολαρίων. Οι μεσαίου μεγέθους είναι αυτοί των οποίων το εισόδημα ήταν μικρότερο από 10 εκατομμύρια δολάρια ετησίως. Οι μικροί μεταφορείς είναι μη πιστοποιημένοι μεταφορείς.

Η πρώτη ανάπτυξη

Από τις αρκετές χιλιάδες αεροταξί που λειτουργούσαν τον Ιανουάριο του 1964 μόνο 12 πρόσφεραν τακτικές πτήσεις σε διάφορα σημεία. Μέχρι το τέλος του 1968 υπήρχαν πάνω από 200 προγραμματισμένες εταιρείες αεροταξί. Αυτή η εκρηκτική πρώτη ανάπτυξη σε αυτό που έγινε αργότερα γνωστό σαν περιφερειακή αεροπορική βιομηχανία ήταν το αποτέλεσμα της οικονομικής ευκαιρίας που δημιουργήθηκε από το κενό εξυπηρέτησης που άφησαν πίσω οι μεταφορείς τοπικής εξυπηρέτησης που αποσύρθηκαν. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας ήταν η διαθεσιμότητα νέων αεροσκαφών που ήταν αρκετά μικρά για να εξαιρούνται από τις οικονομικές ρυθμίσεις της CAB και αρκετά μεγάλα για να μεταφέρουν οικονομικά φορτία σε προγραμματισμένα μικρά δρομολόγια.

Οι ρυθμιστικές και οικονομικές αλλαγές της δεκαετίας του 1960 βελτίωσαν το κλίμα για την ανάπτυξη των προγραμματισμένων αεροταξί. Το 1964, η FAA δημοσίευσε τον κανονισμό ομοσπονδιακής αεροπορίας μέρος 135, που όριζε τους κανόνες λειτουργίας και ασφάλειας στη βιομηχανία. Το 1965, η CAB τροποποίησε τους κανονισμούς και επέτρεψε στους μεταφορείς να μεταφέρουν το ταχυδρομείο και να παρέχουν εξυπηρέτηση μεταξύ πιστοποιημένων σημείων, συχνά σε αντικατάσταση των αεροπορικών εταιρειών τοπικής εξυπηρέτησης ή κορμού.

Η CAB επίσημα αναγνώρισε τον περιφερειακό κλάδο το 1969, ορίζοντας τον περιφερειακό αερομεταφορέα σαν αεροταξί, που είτε: 1) εκτελεί τουλάχιστον 5 δρομολόγια με επιστροφή την εβδομάδα ανάμεσα σε δύο ή περισσότερα σημεία και εκδίδει προγράμματα πτήσεων που ορίζουν τις ώρες ή ημέρες, προέλευση και προορισμό τέτοιων πτήσεων ή 2) μεταφέρει ταχυδρομείο δια αέρος σύμφωνα με την ισχύουσα σύμβαση με το Αμερικανικό Ταχυδρομείο.

Το Αύγουστο του 1978, 26 αεροπορικές εταιρείες παρείχαν εξυπηρέτηση σε αντικατάσταση πιστοποιημένων μεταφορέων σε 59 σημεία, χωρίς άμεση οικονομική βοήθεια. Στη διάρκεια του 1970, η επιβατική κίνηση των περιφερειακών μεταφορέων αυξήθηκε με ετήσιο ποσοστό άνω του 13% σε σύγκριση με το 7% για τις αεροπορικές εταιρείες τοπικής εξυπηρέτησης και κορμού και το 3% του πραγματικού ακαθάριστου εθνικού προϊόντος.

Σαν μέρος της άρσης των περιοριστικών ρυθμίσεων το 1979 οι μεταφορείς κορμού και τοπικής εξυπηρέτησης άρχισαν τη δεύτερη φάση απόσυρσης από τις μικρότερες κοινότητες. Οι περιφερειακοί μεταφορείς βρήκαν άλλη μια ευκαιρία να εξυπηρετήσουν το ταξιδιωτικό κοινό και πρόθυμα κινήθηκαν για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Σύμφωνα με το διάταγμα του Κογκρέσου, οι πόλεις που έχασαν την εξυπηρέτηση λόγω της άρσης των περιοριστικών ρυθμίσεων συμπεριλήφθηκαν στο πρόγραμμα «Βασική Αεροπορική Εξυπηρέτηση» (EAS). Το 1992, 508 κοινότητες πληρούσαν τα κριτήρια για βασική αερομεταφορική εξυπηρέτηση και 417 εξυπηρετούνταν αποκλειστικά από τα μικρά επιβατικά.

Ο ρόλος του περιφερειακού μεταφορέα

Σήμερα το τμήμα των περιφερειακών αερομεταφορέων είναι αναπόσπαστο μέρος του εθνικού αερομεταφορικού συστήματος. Οι τοπικοί αερομεταφορείς παρέχουν τακτικά προγραμματισμένη εξυπηρέτηση επιβατών ή φορτίου κυρίως με αεροσκάφη με λιγότερες από 60 θέσεις ή φορτίο (cargo) 18.000 λίμπρες ή μικρότερο.

Μια τυπική περιφερειακή πτήση λειτουργεί σε απόσταση 100-300 μιλίων και σε χαμηλότερο ύψος από ό,τι οι πτήσεις των μεγάλων μεταφορέων. Οι περιφερειακοί μεταφορείς είναι συγχρονισμένοι, έχουν συχνές πτήσεις από μακρινές κοινότητες και μπορούν να συνδέουν επιβάτες και φορτίο με άλλες προγραμματισμένες μεγάλες πτήσεις. Το 70% όλων των περιφερειακών επιβατών σχεδιάζουν τέτοιες συνδέσεις.

Αν και η περίοδος ανάπτυξης των περιφερειακών μεταφορέων είναι σχετικά βραχεία και όχι χωρίς προβλήματα, οι συνεχιζόμενες προσπάθειες από τις ηγεσίες του κλάδου παίζουν σημαντικό ρόλο στη βοήθεια που παρέχεται, ώστε να σχηματίσουν ένα πλήρες αεροπορικό μεταφορικό σύστημα. Σήμερα εννέα στα δέκα αεροδρόμια στις ΗΠΑ που έχουν προγραμματισμένες πτήσεις εξυπηρετούνται από έναν περιφερειακό μεταφορέα. Το 1961, οι περιφερειακοί αερομεταφορείς παρείχαν συχνή και έγκαιρη αεροπορική εξυπηρέτηση σε 811 αεροδρόμια με το 72% αυτών των πόλεων να εξαρτώνται αποκλειστικά από τις περιφερειακές αεροπορικές εταιρείες για τις προγραμματισμένες τους αερομεταφορές.

Αντίθετα, οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες εξυπηρετούσαν μόνο το 32% των αεροδρομίων.

Οι 144 περιφερειακοί μεταφορείς παρέχουν περιορισμένη εξυπηρέτηση μικρών αποστάσεων σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους πόλεις κατά μήκος όλης της χώρας, συνδέοντας αυτές τις πόλεις με το μεγάλο εθνικό αεροπορικό δίκτυο σε μεγαλύτερα αεροδρόμια. Αυτό το δίκτυο περιφερειακών αερομεταφορών συνδέει εσωτερικά κάθε πόλη με τις άλλες μέσα στο σύστημα και το τμήμα των περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών ενσωματώνεται όλο και περισσότερο μέσα στο ίδιο το σύστημα.

2.3 ΚΥΡΙΟΙ & ΕΘΝΙΚΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Στην κορυφή της πυραμίδας (εικόνα 5.1) και μεταξύ των κυριότερων αερομεταφορέων που αποτελούν την αερομεταφορική βιομηχανία βρίσκονται οι κύριοι και εθνικοί αερομεταφορείς. Οι 24 μεταφορείς που περιλαμβάνονταν σ' αυτές τις δύο κατηγορίες στην αρχή του 1922 είχαν πιστοποιητικά να εκτελούν τακτικές και όχι ναυλωμένες πτήσεις με μεσαία, μακρινά και διεθνή δρομολόγια ώστε να εξυπηρετούν μεγάλα πληθυσμιακά κέντρα. Με την ελεύθερη είσοδο στην αγορά μετά την άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων, μια σειρά μεγάλων αλλαγών επήλθε στη δομή του κλάδου.

Από τη στιγμή που τα δρομολόγια μεγαλύτερου κυκλοφοριακού φόρτου και οικονομικής ζήτησης ήταν αυτά που στην αρχή ανήκαν στο σύστημα κορμού, είναι φυσικό να έχουν και τη μεγαλύτερη ζήτηση από τους νεοεισερχόμενους μετά την απελευθέρωση της εισόδου. Οι ίδιοι οι μεταφορείς κορμού κινήθηκαν σε περιοχές άλλων μεταφορέων κορμού που προηγούμενα επιθυμούσαν, αλλά δεν μπορούσαν να αποκτήσουν. Οι μεταφορείς κορμού σαν ομάδα δεν κέρδισαν πολλά από την άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων, με την έννοια ότι ναι μεν μπήκαν σε άλλες αγορές, αλλά και άλλοι εισήλθαν στις δικές τους.

WELLS AL. , «Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών» pp293 γ' έκδοση
Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ

ΚΥΡΙΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ – MAJOR AIRLINES **Αεροπορικές Εταιρείες – Airlines**

- Adria Airlines – The Airline of Slovenia
- Aer Lingus – Ireland's International Airline
- Aeroflot – Russian International Airlines
- Air France – France International Airlines
- Air Liberte – French Airlines
- Air One
- Alitalia – Italian International Airlines
- Alitalia – Italia Tour
- Austrian Airlines

- Balkan Bulgarian Airlines
- Braathens – Norwegian International Airlines

- British Airways
- British Airways (USA Mirror)
- British Midland

- City Bird – Belgian Airline
- CSA – Czech Airlines

- Finnair – Finland International Airlines
- Finnair (United States)

- Iberia – Spain International Airlines
- Iberia (Denmark)
- Iberia (Swedish)
- Icelandair – Iceland Airlind

- JAT – Yugoslav Airlines

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ – REGIONAL AIRLINES

- Air Nostrum – Iberia Regional
- British European
- British Mediterranean Airways
- British Airways – Franchise Carriers
- Deutsche – BA
- Eurowings
- Futura International Airways
- Air Greenland – The National Airline of Greenland
- KLM Cityhopper
- British Airways – Loganair
- Maersk Air
- Manx Airlines
- Portugalia
- Quick Airways Holland
- Skyways
- Trygg-Flyg AB

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ CHARTER – CHARTER AIRLINES

- Aero Lloyd
- Air Atlanta
- Britannia Airways
- Classic Wings
- Condor
- Corsair
- Direct Air
- Era International

- Flight Director's Group
- Futura International Airways
- Hapag-Lloyd
- Irish Helicopters
- KLM Cityhopper
- Luxaviation
- Phoenix Air GmbH
- Pro Sky
- Spanair
- Swift Copters

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ CARGO – CARGO AIRLINES

- Air France Cargo
- AirFoyle
- Alitalia Cargo
- Cargolux
- Coyne Aviation
- DHL International
- Lufthansa Cargo
- SAS – Scandinavian Airlines Cargo
- Trygg-Flyg AB
- Volga-Dnepr Airlines

© 1997-2002 Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναερίου Κυκλοφορίας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

© 1997-2002 Air Traffic Safety Electronic Engineers Association of Hellenic Civil Aviation Authority

http://www.hcaa-eleng.gr/linkc_c.html

Τυπολογία αεροπορικών εταιρειών.

Οι αεροπορικές εταιρείες είναι ταξινομημένες σε δυο μεγάλες ομάδες βάσει του τύπου και της λειτουργίας τους, σε αυτές της προγραμματισμένης υπηρεσίας (scheduled service) και σε αυτές της υπηρεσίας τσάρτερ (charter service) ή συμπληρωματικής υπηρεσίας.

Οι προγραμματισμένοι αερομεταφορείς αναφέρονται ως αεροπορικοί μεταφορείς πιστοποιημένων δρομολογίων εξουσιοδοτημένοι να προσφέρουν υπηρεσίες μεταξύ καθορισμένων σημείων. Οι αερογραμμές τσάρτερ ή συμπληρωματικές αερογραμμές προσφέρουν μη προγραμματισμένες αεροπορικές υπηρεσίες όπου οι πτήσεις μισθώνονται ή καλύπτονται

πλήρως απο ένα τουριστικό πράκτορα. Αρχικά οι αερογραμμές τσάρτερ δεν μπορούσαν να καθιερώσουν τακτικές προγραμματισμένες πτήσεις για μεμωνομένους πελάτες, με την απελευθέρωση της αγοράς όμως αργότερα ορισμένες εταιρείες τσάρτερ προσπάθησαν να προσφέρουν τακτικές πτήσεις.

Πτήσεις τσάρτερ μπορεί να προσφέρονται τόσο απο τις αερογραμμές με προγραμματισμένα δρομολόγια όσο και απο τις αερογραμμές τσάρτερ. Ακόμα σήμερα οι δύο αυτές υπηρεσίες μπορεί να προσφέρονται απο μια αεροπορική εταιρία στην ίδια πτήση. Όταν συμβαίνει αυτό σημαίνει οτι ένας αριθμός θέσεων μπορεί να πωλείται μέσω ενός τουριστικού πράκτορα χονδρικής πώλησης ενώ οι άλλες θέσεις μπορεί να πωλούνται ως προγραμματισμένες υπηρεσίες μεταφοράς. Οι πτήσεις τσάρτερ ανταγωνίζονται μεταξύ τους καθώς και με τις μειωμένες τιμές που προσφέρουν οι προγραμματισμένες πτήσεις.

2.4 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους «κατακτούν» τους αιθέρες

Ο Μάικλ Ο' Λήρι, ιδιοκτήτης της ιρλανδικής αεροπορικής εταιρείας Ryanair και βετεράνος της «φθηνίας» στην Ευρώπη, δεν έχει καμία αμφιβολία: οι εταιρίες χαμηλού κόστους θα κατακτήσουν τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές πριν από τη λήξη της τρέχουσας δεκαετίας. Και επικεφαλής αυτών θα είναι η Ryanair. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του, η διακίνηση επιβατών με τη Ryanair θα ξεπεράσει, τα επόμενα έξι χρόνια τη Lufthansa, η οποία σήμερα κατέχει τα πρωτεία στην Ευρώπη. Είναι, όμως, κάπως δύσκολο να το πιστέψουμε... Πάντως, με 10,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2001, η Ryanair πέρασε μέσα σε δέκα χρόνια το στάδιο της μικρής περιφερειακής εταιρείας, στην πέμπτη θέση των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών, που εκτελούν πτήσεις στον ευρωπαϊκό χώρο.

Η ανταγωνίστριά της, η βρετανική EasyJet, την οποία ίδρυσε το 1995 ο Στέλιος Χατζηγιάννου, από τον Μάρτιο του 2000 μέχρι και τον Μάρτιο του 2001 μετέφερε 8,3 εκατομμύρια επιβάτες. Με ρυθμό αναπτύξεως 36% κατά τους έξι τελευταίους μήνες, κατέκτησε τη δεύτερη θέση στη Βρετανία και προηγήθηκε της British Midland. Με την εξαγορά της Go και μέσω της φιλοδοξίας της να ξεπεράσει και την Deutsche BA η Easyjet διεκδικεί και τον τίτλο της πρώτης ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών, προηγούμενη της Air France, της οποίας το επιβατικό κοινό ξεπερνά τα 14 εκατομμύρια επιβάτες. Υπάρχουν, όμως, και άλλες πιο νεαρές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες και αυτές επιθυμούν να καταλάβουν ανώτατες θέσεις στην αρχή του καταλόγου, μαζί με την Ryanair και την Easyjet. Είναι η περίπτωση

της Buzz που την λανσάρισε η ολλανδική KLM τον Σεπτέμβριο του 1999, εκτελώντας αρχικώς το δρομολόγιο Λονδίνου- Στάνστεντ, στην τέφρα την Air UK. Η Buzz, η οποία κατόρθωσε να διπλασιάσει τον αριθμό των επιβατών της το 2002 (φθάνοντας τα δύο εκατομμύρια επιβάτες) σχεδιάζει να συγχωνευθεί τους προσεχείς μήνες με την Basia Air, μια άλλη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους του Ομίλου KLM, και να δημιουργήσει μια νέα εταιρεία ικανή να δώσει την απάντηση στους Βρετανούς. Άλλη πρόκληση: η Virgin Express, «η μικρή αδελφή» στο Βέλγιο της Virgin Atlantic. Ιδρυθείσα το 1996 μετά την επαναγορά της εταιρείας EBA, η Virgin Express κινδύνευσε να παρασυρθεί στην χρεοκοπία της Sabena, με την οποία είχε, απερίσκεπτος, συμπράξει. Εν μέσω πλήρους αναδιαρθρώσεως, η εταιρεία έπρεπε να ξαναβρεί εφέτος την οικονομική της ισορροπία και να ανακτήσει εκ νέου τον ρυθμό της προς τα εμπρός. Μεταξύ των νέων εταιρειών που έκαναν την εμφάνισή τους πρόσφατα είναι η Bmi- Baby «προϊόν» της British Midland, που είδε το φως τον περασμένο Απρίλιο και η οποία στοχεύει να αποκτήσει μισό εκατομμύριο επιβάτες μέχρι τα τέλη του χρόνου. Ακόμη, ο Όμιλος Mytravel (πρώην Airtours), ο οποίος γνωστοποίησε την πρόθεσή του να μετατρέψει ένα μέρος από τις πολλές πτήσεις «τάρτερς» σε πτήσεις χαμηλού κόστους, αρχής γινομένης από το ερχόμενο φθινόπωρο. Ο Όμιλος Mytravel, με παρουσία σε 21 αεροδρόμια διαθέτει έναν στόλο 70 αεροσκαφών, για μακρινά και μεσαία αποστάσεως δρομολόγια.

Στη Γαλλία υπάρχει η Air Lib, η οποία ιδρύθηκε τον περασμένο Μάρτιο και η οποία διεξάγει δρομολόγια μεταξύ του Παρισιού και έξι πόλεων και ονομαστικώς μεταξύ της Νίκαιας, της Τουλούζης, της Τουλόν, του Περπιγιάν και της Λούρδης.

Το φαινόμενο της παρουσίας των χαμηλού κόστους αεροπορικών εταιρειών θα ενταθεί εντός του 2002. σύμφωνα με τον οργανισμό Salon Smith Barney, η κίνηση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, η οποία σημείωσε ήδη άνοδο κατά 40% το 2001 θα μπορούσε να αυξηθεί ακόμη στο 60% το 2002. Για να μπορέσουμε να κάνουμε συγκρίσεις θα πρέπει να δούμε το ότι η αεροπορική κίνηση στα διευρωπαϊκά δρομολόγια της British Airways υπεχώρησε κατά 2% το διάστημα μεταξύ του Μαρτίου του 2001 και του Απριλίου του 2002.

Από απόψεως κερδοφορίας η κατάσταση είναι ακόμη πιο σκληρή για τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Η Ryanair επί παραδείγματι, η οποία βρίσκεται σε κερδοφορία επί επτά συνεχή χρόνια, στον τελευταίο ισολογισμό της παρουσίασε καθαρά κέρδη 104,5 εκατομμυρίων ευρώ, σε τζίρο 487,4 εκατομμυρίων ευρώ, ήτοι 21,4%. Η Easyjet το 2001 είχε καθαρά κέρδη 103,5 εκατομμυρίων ευρώ επί τζίρου 572,86 εκατομμυρίων ευρώ, ήτοι 18%. Οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες έχουν κέρδη μετά βίας 5%. Και εφέτος λίγες από αυτές αναμένεται να παρουσιάσουν ισοσκελισμένους προϋπολογισμούς. Επί παραδείγματι, ενώ η Ryanair υπολογίζει σε καθαρά κέρδη 100 εκατομμυρίων ευρώ το 2002, στα 70 ή στα 80 εκατομμύρια στερλίνες.

Παραδόξως, η κρίση της 11 Σεπτεμβρίου επιτάχυνε την ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Εάν όλες οι αεροπορικές εταιρείες αισθάνθηκαν τον δυσμενή αντίκτυπο της τρομοκρατικής δράσεων στις ΗΠΑ, οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρείες συνδέθηκαν με την ανάπτυξη από τον περασμένο Οκτώβριο σε αντίθεση με την κίνηση των επιβατών των αεροπορικών κολοσσών, η οποία εξακολουθεί να βρίσκεται μέχρι και σήμερα

σε υποχώρηση. Η αποτυχία της Sabena, της Swissair και της City Bird άνοιξε στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, τον δρόμο προς την ανάπτυξη και την κερδοφορία.

“ Η Καθημερινή ” , 14/07/2002)

2.5 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ EASY JET

Αυτή την εταιρεία την παρουσιάζουμε για δύο μόνο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι πρόκειται για μία «ελληνική» εταιρεία, αφού ανήκει σε γνωστή οικογένεια εφοπλιστών, άσχετα με το γεγονός ότι δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στην αγορά της Κεντρικής Ευρώπης, και ο δεύτερος γιατί αποτελεί παράδειγμα μοντέλου λειτουργίας, που θα μπορούσε εύκολα να εφαρμοστεί στην Ελλάδα με επιτυχία.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1995 στην ουσία από το μηδέν. Σε ελάχιστο όμως χρονικό διάστημα απέδειξε ότι ο τρόπος λειτουργίας της όχι μόνο ήταν επιτυχημένος, αλλά έφτασε να απειλήσει και τους κολοσσούς British Airways και KLM. Για την προσπάθεια αυτή η εταιρεία κέρδισε το 1997 το βραβείο μάρκετινγκ στη Μεγάλη Βρετανία.

Κύριο χαρακτηριστικό της εταιρείας είναι το πορτοκαλί χρώμα, που κυριαρχεί παντού, τα αεροσκάφη με τον αριθμό του τηλεφώνου για τις κρατήσεις θέσεων γραμμένο στην άτρακτό τους και η εκτεταμένη διαφημιστική εκστρατεία με έμφαση σε μία διαφορετική φιλοσοφία, σε ένα στόλο αεροσκαφών μικρής ηλικίας και σε πολύ χαμηλές τιμές εισιτηρίων.

Ο στόλος της Easy Jet αποτελείται από 6 Boeing 737-300 148 θέσεων, ενώ έχουν παραγγελθεί και αναμένονται άλλα 12 καινούργια αεροσκάφη ίδιου τύπου. Με το στόλο αυτό και με βάση το αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου εξυπηρετούνται σήμερα οι εξής προορισμοί: Εδιμβούργο, Αμπερντίν, Λίβερπουλ και Ίνβερνες στη Μεγάλη Βρετανία, καθώς και Νίκαια, Άμστερνταμ, Βαρκελώνη, Πάλμα (Μαγιόρκα), Γενεύη και Αθήνα.

Η συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία ακολουθεί το παράδειγμα της αμερικανικής Southwest, που πρώτη λανσάρισε το μοντέλο «no-frills carriers» και κατέχει το μοναδικό ρεκόρ συνεχούς κερδοφορίας για 21 χρόνια!! Από το Νοέμβριο του 1995, που πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση της Easy Jet, πολλοί είχαν δηλώσει ότι η Ευρώπη δεν ήταν έτοιμη για μια τέτοια αμερικανική ιδέα. Την ίδια περίοδο υπήρχαν ήδη στη Μεγάλη Βρετανία εταιρείες φθηνών εισιτηρίων, όπως οι Ryanair και η Virgin Express. Σήμερα υπάρχουν ακόμη η μικρή Debonair και η νεοϊδρυθείσα Go της British Airways.

Η Easy Jet σε σχέση με τις παλαιότερες εταιρείες αυτού του είδους έχει ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα:

– Σχεδιάστηκε από το μηδέν, παίρνοντας μόνο τα καλά στοιχεία των προηγούμενων προσπαθειών, ενώ παράλληλα εισήγαγε τη δική της ξεχωριστή φιλοσοφία.

– Η διοικητική οργάνωση της εταιρείας στηρίζεται στην άμεση επικοινωνία των διαφόρων τμημάτων, κάνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων μια πολύ γρήγορη υπόθεση. Δεν υπάρχει περιττό προσωπικό, ούτε καν γραμματείς,

ενώ το σύνολο των εργασιών γίνεται μέσω Η/Υ, χωρίς χαρτιά και τυπικές διαδικασίες.

– Η απλότητα κυριαρχεί ακόμα και στο προσωπικό των αεροσκαφών. Τους πρώτους μήνες λειτουργίας οι αεροσυνοδοί φορούσαν τζιν και μπλούζες, στη συνέχεια όμως επιλέχθηκε μία πιο επίσημη στολή, που όμως εξακολουθούσε να απέχει από τις συνηθισμένες στολές των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

– Ο τρόπος πώλησης των εισιτηρίων είναι εξίσου απλός. Όποιος θέλει να ταξιδέψει επικοινωνεί κατευθείαν με την εταιρεία μέσω τηλεφώνου ή Internet και χρεώνει το εισιτήριο στην πιστωτική του κάρτα. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγονται οι προμήθειες των ταξιδιωτικών πρακτόρων και οι τιμές των εισιτηρίων διατηρούνται χαμηλά.

– Οι διαδικασίες επιβίβασης είναι εξίσου απλές. Δεν υπάρχουν κάρτες επιβίβασης ούτε αριθμημένες θέσεις. Η επιλογή των θέσεων είναι στην ευχέρεια των επιβατών ανάλογα με τη σειρά προτεραιότητας. Με αυτό τον τρόπο περιορίζονται τόσο ο χρόνος επιβίβασης όσο και ο συνολικός χρόνος παραμονής του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο, ενώ ταυτόχρονα αποφεύγονται και τα έξοδα εκτύπωσης, καταμέτρησης και επεξεργασίας εισιτηρίων.

– Οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους επιβάτες είναι ελάχιστες. Δεν παρέχεται δωρεάν φαγητό ή ποτό. Όποιος θέλει μπορεί να αγοράσει σνακ, αναψυκτικά και ποτά από ειδικό χώρο του αεροσκάφους. Το μόνο αντικείμενο που προσφέρεται δωρεάν είναι το περιοδικό της εταιρείας.

Αποτέλεσμα της όλης φιλοσοφίας λειτουργίας είναι η επίτευξη υψηλών κερδών με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι σε κάθε πτήση με γεμάτο το αεροπλάνο οι 43 από τις 148 θέσεις του αεροσκάφους είναι καθαρό κέρδος για την εταιρεία. Με τις ίδιες τιμές εισιτηρίων καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν μπορεί να έχει κέρδος, μια και έχει υψηλότερο κόστος.

Η εταιρεία μετέφερε το 1997 2 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ προβλέπεται να φθάσει τα 6 εκατομμύρια μέχρι το τέλος του 1999. Τα κέρδη για το 1998 υπολογίζονται σε 100 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Οι συνολικές επενδύσεις της εταιρείας για αγορές αεροσκαφών έφθασαν τα 500 εκατομμύρια δολάρια για τα 12 καινούργια αεροσκάφη.

Αναφέραμε την εταιρεία Easy Jet γιατί αφορά ένα τελείως διαφορετικό τρόπο προσέγγισης του αεροπορικού προϊόντος. Χωρίς περιττές υπηρεσίες, η εταιρεία αυτή προσφέρει μόνο το καθαρό αεροπορικό προϊόν μεταφοράς, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες δρομολογημένες αεροπορικές εταιρείες, που στην ουσία «καλύπτουν» το βασικό προϊόν τους κάτω από ένα όγκο επιπλέον υπηρεσιών. Από την άλλη μεριά, η λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας με τα πρότυπα λειτουργίας των χερσαίων συγκοινωνιών αφαιρεί όλα τα άλλα στοιχεία της πτήσης που κάνουν το αεροπορικό ταξίδι τόσο γοητευτικό.

Η Easy Jet λοιπόν συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των δρομολογημένων εταιρειών (συγκεκριμένα δρομολόγια, ασφάλεια πτήσεων) με αυτά των εταιρειών τσάρτερ (αυξημένη χωρητικότητα, μειωμένο κόστος πτήσεων) με παράλληλη εισαγωγή ορισμένων επιπλέον πλεονεκτημάτων (άμεση επικοινωνία με τους επιβάτες, μειωμένο κόστος λειτουργίας).

Η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος στην Ελλάδα δεν είναι πάρα πολύ δύσκολη μιας και η αγορά υπάρχει, ενώ παράλληλα θα μπορεί να εξυπηρετεί διαδρομές εσωτερικού και εξωτερικού, υποκαθιστώντας σε μερικές και συμπληρώνοντας σε άλλες την Ολυμπιακή.

Η Easyjet εξαγοράζει και την Deutsche BA

Ο Στ. Χατζηιωάννου «κατακτά τους αιθέρες» της αγοράς φθηνών εισιτηρίων στην Ευρώπη.

Πλήρη για την κατάκτηση της ευρωπαϊκής αγοράς φθηνών αεροπορικών εισιτηρίων έχει βάλει ο Σ. Χατζηιωάννου. Ο κύπριος επιχειρηματίας, ο οποίος πριν από έξι χρόνια ίδρυσε τον αερομεταφορέα χαμηλού κόστους Easyjet, προχωρεί στην εξαγορά της Deutsche BA, της γερμανικής θυγατρικής αεροπορικής εταιρείας της British Airways καθώς και της Go- Fly. Η τελευταία ιδρύθηκε από την British Airways προκειμένου να ανταγωνιστεί την Easyjet και πωλήθηκε πέρυσι σε θεσμικούς επενδυτές. Η απόκτηση των δύο αυτών εταιρειών θα εξασφαλίσει στην Easyjet την πρώτη θέση στην ευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορέων χαμηλού κόστους αφήνοντας πίσω τη Ryanair του Μάικλ Ο' Λίاري. Ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες προσφέρουν ελάχιστες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της πτήσης με αντάλλαγμα τη διάθεση πολύ φθηνών εισιτηρίων, δεν επλήγη από την κρίση που μαστίζει τους άλλους αερομεταφορείς ύστερα από τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ. Η Easyjet πραγματοποίησε κέρδη 1 εκατ. Στερλινών το εξάμηνο που έληξε τον Μάρτιο αντί ζημιών 10,3 εκατ. Στερλινών την περυσινή περίοδο ενώ και η Go σημείωσε αύξηση κερδών 300% στα 17 εκατ. Στερλίνες το προηγούμενο οικονομικό έτος. Η εξαγορά της Go υπολογίζεται ότι θα κοστίσει περίπου 400 εκατ. Στερλίνες και θα δώσει στην Easyjet αρκετές θέσεις προσγείωσης και απογείωσης στα τέσσερα αεροδρόμια της Νοτιοανατολικής Αγγλίας από τα οποία διακινούνται εκατομμύρια επιβάτες και θεωρούνται εξαιρετικά σημαντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη των επιχειρήσεών της. Σχετικά με την Deutsche BA η διοίκηση της Easyjet τόνισε ότι η αγορά της Γερμανίας δεν διαθέτει πολλές υπηρεσίες φθηνών αεροπορικών εισιτηρίων οπότε η επικράτηση της εταιρείας θα είναι ευκολότερη.

Οι άλλες δραστηριότητες

Ωστόσο αμφίβολο παραμένει το κατά πόσον ο κ. Χατζηιωάννου θα συνεχίσει να <<γεύεται>> τους καρπούς της επιτυχίας του τουλάχιστον σε ότι αφορά την EasyJet. ο επιχειρηματίας έχει και στο παρελθόν δηλώσει ότι απολαμβάνει να ιδρύει επιχειρήσεις και να τις αναπτύσσει, από τη στιγμή όμως που αυτές εγκαθιδρυθούν και γίνουν επιτυχημένες τότε...χάνει γρήγορα το ενδιαφέρον του! Εξάλλου εκτός από την easyJet ο κ. Χατζηιωάννου έχει

ιδρύσει μία σειρά άλλων εταιρειών, μεταξύ των οποίων αλυσίδες INTERNET καφέ και ενοικίασης αυτοκινήτων. Το πιο πρόσφατο εγχείρημά του αφορά την παροχή πάμφθηνων εισιτηρίων κινηματογράφου για όσους κλείνουν θέση αρκετές ημέρες πριν από την προβολή των ταινιών.

Η easyJet έχει ήδη εγκαθιδρυθεί ως μία από τις κορυφαίες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, οπότε ο κ. Χατζηιωάννου είναι πολύ πιθανόν να αποχωρήσει θριαμβευτικά. Ο ίδιος έχει δηλώσει ότι προτίθεται να πωλήσει μεγάλο μέρος των μετοχών του της easyJet και ότι από τον Μάρτιο του επόμενου έτους θα αποχωρήσει από την θέση του προέδρου της εταιρείας. Επί του παρόντος ο επιχειρηματίας και η οικογένειά του διατηρούν το 60% του μετοχικού κεφαλαίου του αερομεταφορέα. Ωστόσο οι επενδυτές ενδέχεται να αποδειχθούν εξαιρετικά επιφυλακτικοί στην εξαγορά της Go αν ο κ. Χατζηιωάννου δεν είναι παρών τουλάχιστον ως την ολοκλήρωσή της.

Επιφυλάξεις υπάρχουν επίσης και σχετικά με τη δυνατότητα των δύο εταιρειών να προσχωρήσουν σε συνέργιες δεδομένου ότι και οι δύο έχουν ήδη προσανατολιστεί από τη φύση του επιχειρηματικού μοντέλου τους στο όσο το δυνατόν μικρότερο κόστος λειτουργίας. Από την πλευρά οι επενδυτές της Easyjet συνεχίζουν να ασπάζονται το «δόγμα» ότι όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος μιας εταιρείας τόσο το καλύτερο.

«ΤΟ ΒΗΜΑ», 12/05/2002)

Ο βασιλιάς των ουρανών

Λένε ότι οι τεράστιοι δεινόσαυροι εξαφανίστηκαν από το πρόσωπο της Γης γιατί μόνο τα μικρότερα ζώα κατάφεραν να προσαρμοστούν στις κλιματικές αλλαγές.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει σήμερα τους ουρανούς όλου του κόσμου, όπου ιδιαίτερα μετά την 11^η Σεπτεμβρίου πολλαπλασιάστηκαν τα οικονομικά προβλήματα των μεγάλων αεροπορικών μεταφορέων, ενώ οι μικροί και εύκαμπτοι ανταγωνιστές τους όχι μόνο αντέχουν τα πλήγματα τα της κρίσης αλλά βρίσκουν και περιθώρια να ενισχύουν την παρουσία τους στις αγορές. Η Easyjet του Στέλιου Χατζηιωάννου αποτελεί για τους επενδυτές ένα από τα καλύτερα παραδείγματα στην επιχειρηματική ιστορία, τόσο για την πρωτοποριακή της είσοδο στην αγορά όσο και για τη δυναμική της ανάπτυξη σε βαθμό να αποτελεί θανάσιμο ανταγωνιστή για τους πρώην εθνικούς μεταφορείς.

Εάν οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου έδωσαν στην Ευρώπη τη χαριστική βολή στη Sabena και τη Swiss Air, θέτοντας παράλληλα σε βαθιά κρίση όλους τους μεγάλους ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς, οι μικρές εταιρείες που προσφέρουν εισιτήρια έως και δέκα φορές φθηνότερα από τις μεγάλες εταιρείες κατάφεραν όχι μόνο να ιδιοποιηθούν ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς αλλά και να αυξήσουν τα κέρδη και τα περιουσιακά τους στοιχεία.

Οι επιθέσεις

Η Ιρλανδική Ryanair αποτελούσε έως χθες την πιο επιθετική από αυτές τις εταιρείες, οι οποίες έχουν την έδρα τους στη Βρετανία, όπως η Easyjet, η Virgin, η Go και η Buzz.

Οι επιθέσεις του Οσάμα στους Δίδυμους Πύργους επιτάχυναν την κατάρρευση του ελέγχου της αγοράς από τις μεγάλες εταιρείες, απελευθέρωσαν στην πράξη την ευρωπαϊκή αγορά και κατήργησαν κάθε δημόσια βοήθεια στους πρώην εθνικούς αερομεταφορείς.

Έτσι οι μικρές εταιρείες που προσφέρουν φθηνά εισιτήρια κατόρθωσαν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό, αφού έχουν την πολυτέλεια να λειτουργούν με τουλάχιστον 20% χαμηλότερο λειτουργικό κόστος!

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Credit Suisse First Boston μέσα στην επόμενη δεκαετία οι εταιρείες φθηνών αεροπορικών πτήσεων θα μεταφέρουν ετησίως 150 εκατομμύρια επιβάτες ελέγχοντας το 30% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Η Lehman Brothers εκτιμά από την πλευρά της ότι η ορθολογιστική διαχείριση των εταιρειών αυτών θα εκτινάξει ακόμη περισσότερο τα κέρδη τους, ενώ η Ryanair ετοιμάζεται να μετατραπεί σε μια μεγάλη αεροπορική εταιρεία με στόλο 140 αεροσκαφών. Η Easyjet πάντως έκλεψε την παράσταση στους ουρανούς ολόκληρου του κόσμου καταφέροντας να παράγει καθαρά κέρδη 37,9 εκατομμύρια στερλίνες το 2001, το μαύρο έτος του τομέα των αερομεταφορών. Η επιθετική της κίνηση να εξαγοράσει την Go από τη British Airways αποδείχθηκε στρατηγικής σημασίας, γιατί σήμερα η Easyjet καταφέρνει να μεταφέρει περισσότερους επιβάτες από την ανταγωνιστική Ryanair.

Η Easyjet του Χατζηιωάννου κατάφερε να κερδίσει και την τελευταία μάχη που της είχε απομείνει στο Σίτι του Λονδίνου καταφέροντας να αποκτήσει την εμπιστοσύνη της βρετανικής αγοράς και κατατροπώνοντας τους ανταγωνιστές της Ιρλανδικής Ryanair. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι ακόμη και η Credit Suisse First Boston, που θεωρεί τη μετοχή της Ryanair από τις καλύτερες στην αγορά, πραγματοποίησε μεγάλη στροφή εστιάζοντας το ενδιαφέρον της στη μετοχή της Easyjet, η οποία παρουσιάζει 30% περισσότερες πιθανότητες ανόδου σε σχέση με αυτή της Ryanair.

Το γεγονός όμως ότι η μετοχή της Easyjet υποχώρησε κατά 28% από τις αρχές του έτους δεν φαίνεται να απασχολεί κανέναν, αφού οι επενδυτές προεξόφλησαν τη συνολικότερη υποχώρηση του τομέα. Στο κάτω- κάτω οι απώλειες της Easyjet στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου είναι από τις μικρότερες σε ποσοστό σε ολόκληρο τον κόσμο!

“ Διεθνής Αγορά” , 14/09/2002)

2.6 IATA

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ IATA

Υπάρχουν σήμερα στον κόσμο περισσότερες από δύο χιλιάδες αεροπορικές εταιρείες, από τις οποίες μόνο το ένα δέκατο εξασφαλίζει τακτικές γραμμές και συνεπώς αεροπορικό δίκτυο. Από αυτές, 107, αντιπροσωπεύοντας 85 χώρες (1976), είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), η οποία ιδρύθηκε το 1919, με πρωτοβουλία των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, αναδιοργανώθηκε το 1945 και, στα πλαίσια των επτά περιφερειακών της διασκέψεων, ορίζει κυρίως τα κόμιστρα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Με βάση τη Συμφωνία της Βερμούδας (1946), που αφορούσε, όπως και η προγενέστερη Συμφωνία του Σικάγο, θέματα πολιτικής αεροπορίας και άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αναγνωρίστηκε στην IATA ρόλος ρυθμιστικός, για τον εκάστοτε καθορισμό των αεροπορικών ναύλων και κατ' επέκταση η άσκηση οικονομικού ελέγχου στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΣΣΔ, των κρατών της Ανατολικής Ευρώπης –με εξαίρεση της πολωνικής LOT– και της Κίνας δεν μετέχουν στην IATA.

Οι γρήγορα ανερχόμενες αγορές, οι αλλαγές στον τεχνολογικό τομέα, η υπερίσχυση των διεθνών ελεύθερων οικονομικών αγορών αποτέλεσαν μία μοναδική πρόκληση για την αεροπορική βιομηχανία. Τα σημερινά εκτελεστικά όργανα απαιτείται να είναι διορατικά σε στρατηγικές, δυναμικοί μάνατζερ και πρωτοπόροι του υπαλληλικού προσωπικού, για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις αλλαγές που θα επέλθουν στο μέλλον. Επίσης, όταν οι επιχειρήσεις είναι ισοπεδωμένες, είναι καθήκον τους να συνεργάζονται για την άμεση επίλυση των προβλημάτων.

Η αεροπορική βιομηχανία ανταποκρίνεται στις διαδεδομένες καινοτομίες μέσα στην επιχείρηση και στη διοργάνωση της εργασίας, με ουσιώδεις αλλαγές στο ρόλο των μάνατζερ και στο φόρτο εργασίας γενικότερα. Απαιτεί διοικητικό και υπαλληλικό προσωπικό με διεθνείς ορίζοντες, πολλές δεξιότητες, εκτελεστικές ικανότητες, ευκαμψία και παραγωγικότητα παρά ποτέ.

Οι αεροπορικές εκπαιδευτικές υπηρεσίες της IATA είναι πλήρως εναρμονιζόμενες με τις σύγχρονες προκλήσεις, δημιουργώντας ένα νέο επιχειρησιακό περιβάλλον. Εσωτερικά, η πλειοψηφία των ενεργειών έχει επαναπροσδιοριστεί και είναι ευέλικτες. Εξωτερικά, περιμένουν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των μελών και των πελατών τους με προϊόντα και υπηρεσίες που θα βοηθήσουν τις εταιρείες να ζυγίσουν τα μελλοντικά τους σχέδια, αντανakλώντας μια πλήρη αναθεώρηση και αναδιάρθρωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ο κεντρικός στόχος της IATA είναι να βοηθήσει τα μέλη της στην επιθυμία τους να αυξήσουν την επαγγελματικότητα των ανθρώπων προσφέροντας υψηλής ποιότητας βιομηχανία, η οποία βασίζεται στην εκπαίδευση κατά

περιοχή σε κόστος οικονομικό. Παράλληλα, οι εκπαιδευτικές υπηρεσίες μέσα σε τάξη γίνονται στο Μαϊάμι, στη Γενεύη, στη Σιγκαπούρη και τώρα στο Αμάν, σε συνεργασία με τον ACCAO. Πάνω από 50 εσωτερικά σεμινάρια έχουν γίνει το 1995 στα αεροπορικά επιτελεία, με ελαφρά σκεπτόμενα οικονομικά ανταλλάγματα. Εταιρείες που θα είναι πολύ δυνατές στην αγορά τον 21ο αιώνα είναι εκείνες που θέλουν να αναδιοργανωθούν κι ενθαρρύνουν την ανεξάρτητη μάθηση. Η γνώση της αλλαγής μπορεί να είναι οδυνηρή αλλά πάντα αποδοτική.

Τα διάφορα συνέδρια της IATA για προβλήματα τεχνικά, οικονομικά και μεταφορών βοήθησαν αποφασιστικά τη διεθνή συνεργασία πάνω σε κατασκευαστικά θέματα και στη δημιουργία κοινών τύπων αεροπλάνων, ανέβασαν το επίπεδο κατάρτισης των μελών του ιπτάμενου και μη προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών και των αεροδρομίων και γενικότερα συνέβαλαν στην ανά τον κόσμο επέκταση αλλά και στη βελτίωση των αεροπορικών συγκοινωνιών.

"ΓΙΑ ΝΑ ΠΡΩΘΗΣΟΥΝ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΣ, ΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ"

Η ασφάλεια, οι διαδικασίες & το τμήμα υποδομής (SO&I) αντιπροσωπεύουν τη διεθνή βιομηχανία αερογραμμών σε θέματα μιας τεχνικής και λειτουργικής φύσης. Ο στόχος μας είναι να προωθήσουμε τις ασφαλείς, αποδοτικές και οικονομικές αεροπορικές μεταφορές.

SO&I οδηγείται κοντά Günther Matschnigg, ανώτερος αντιπρόεδρος, ασφάλεια, διαδικασίες & υποδομή.

SO&I επεκτείνει σε σας μια εγκάρδια υποδοχή στον ιστοχώρο μας. Προσφέρει πολλές πληροφορίες ενδιαφέροντος:

- Περιγραφή των μεμονωμένων τμημάτων
- Στιγμιαία πρόσβαση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις βασικές επαφές
- Συνδέσεις με τους ιστοχώρους Επιτροπής που περιέχουν τις ημερήσιες διατάξεις και την τεκμηρίωση συνεδρίασης
- Ενημερωτικά δελτία
- Συνδέσεις με τις περιφερειακές σελίδες γραφείων SO&I

SO&I οι ευθύνες περιλαμβάνουν ασφάλεια, και διευκόλυνση, διαδικασίες (διαδικασίες, εφαρμοσμένη μηχανική & συντήρηση πτήσης), υποδομή, περιβαλλοντικά ζητήματα, και ανάπτυξη αερολιμένων και υπηρεσίες γνωμοδότησης υποδομής.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ SO&I

Οι ακόλουθες προτεραιότητες βιομηχανίας IATA 2003 οδηγούν τα προγράμματα εργασίας SO&I:

Ασφάλεια

- Διεθνής αναγνώριση κέρδους μεταξύ των αερογραμμών και των ρυθμιστικών αρχών για τους λειτουργικούς λογιστικούς ελέγχους ασφάλειας IATA ως υποκατάστατο των υπάρχοντων προγραμμάτων λογιστικού ελέγχου ασφάλειας συμμαχίας και κώδικας-μεριδίου αερογραμμών.

Ασφάλεια

- Προσπάθειες βιομηχανίας μολύβδου να εξασφαλίσει ότι τα νέα μέτρα είναι οικονομικώς αποδοτικά, συνολικά συντονισμένοι και ελάχιστα αποδιοργανωτικοί στις διαδικασίες αερογραμμών και τον επιβάτη/την επεξεργασία φορτίου.
- Προωθήστε την εφαρμογή των σφαιρικών βιομετρικών τεχνικών που ενισχύουν την εναέρια ασφάλεια και την ευκολία επιβατών.
- Εξασφαλίστε ότι οι νέοι κανονισμοί που έχουν επιπτώσεις στις πληροφορίες επιβατών προόδου είναι διεθνώς εναρμονισμένοι και ελάχιστα αποδιοργανωτικοί στις δαπάνες και τις διαδικασίες αερογραμμών.

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

- Διατυπώστε μια θέση βιομηχανίας στην αλλαγή κλίματος, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών κάνοντας εμπόριο και των εθελοντικών συμφωνιών.

Υποδομή

- Αναπτύξτε σημαντικά προγράμματα μείωσης αυξήσεων και καθυστέρησης ικανότητας.

- Εξασφαλίστε ότι οι αεροναυτικές ραδιο ανάγκες της αεροπορίας προστατεύονται στην ITU/\$I*WRC 2003,
- Εξασφαλίστε την έγκριση του προγράμματος IATA ATM_cns στη διάσκεψη αεροπλοΐα^{θωρίου} 2003.11 του διεθνούς αστικού οργανισμού αεροπορίας (ICAO).

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Η SO&I διατηρεί τα περιφερειακά γραφεία στο Αμμάν, το Πεκίνο, τις Βρυξέλλες, το Μαϊάμι, το Ναϊρόμπι και Σιγκαπούρη για να εξετάσει τα ζητήματα που έχουν επιπτώσεις στις καθημερινές διαδικασίες των αερογραμμών μελών. Μια περιγραφή της εργασίας των περιφερειακών γραφείων βρίσκεται Βάση δεδομένων επιτευγμάτων και οφελών. (Σημείωση: αυτή η περιοχή είναι κωδικός πρόσβασης που προστατεύεται. Για περισσότερο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο πληροφοριών παρακαλώ kneeland@iata.org).

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

"Για να οδηγήσει τις σφαιρικές προσπάθειες αερογραμμών να επιτύχουν τη συνεχή βελτίωση στην ασφάλεια"

Η στρατηγική το 2000 ασφάλειας + υποστηρίζεται από οκτώ στρατηγικές, οι οποίες τώρα καλά καθιερώνονται μέσα στη βιομηχανία αεροπορίας. Αυτά τα στοιχεία είναι το ίδρυμα του σχεδίου ασφάλειας IATA και έχουν οδηγήσει σε τέσσερις κύριες δραστηριότητες ασφάλειας, που περιγράφονται εν συντομία κατωτέρω.

Περιφερειακές πρωτοβουλίες ασφάλειας

Το IATA, με την υποστήριξη του ιδρύματος ασφάλειας πτήσης (FSF) και άλλων συνεργατών συμμαχίας ασφάλειας, έχει σημειώσει άριστη πρόοδο με τις περιφερειακές πρωτοβουλίες ασφάλειάς του. Η παναμερικανική ομάδα ασφάλειας αεροπορίας (PAAST) στη λατινική Αμερική και τις Καραϊβικές Θάλασσες ήταν η πρώτη και συνεχίζει να θέτει ένα μεγάλο παράδειγμα για τη βιομηχανία. Περαιτέρω προσπάθειες να προωθηθούν οι παρόμοιες περιφερειακές πρωτοβουλίες έχουν καταβληθεί τώρα στις ειρηνικοασιατικές και περιοχές της Αφρικής.

Λειτουργικός λογιστικός έλεγχος ασφάλειας IATA (IOSA)

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι ευκαιρίες να τυποποιήσει, να εναρμονίσει και να οργανώσουν ορθολογικά τους υπάρχοντες λογιστικούς ελέγχους αερογραμμών και τους κανόνες ελέγχου, η έννοια ενός λειτουργικού λογιστικού ελέγχου ασφάλειας IATA, κάτω από την ομπρέλα του τυποποιημένου προγράμματος λογιστικού ελέγχου IATA (ISAP), προωθήθηκε. IOSA διατυπώνει και εφαρμόζει ένα διεθνώς αναγνωρισμένο σύστημα αξιολόγησης.

Αξιολόγηση τάσης ασφάλειας, ανάλυση & σύστημα ανταλλαγής στοιχείων(STEADES)

STEADES ιδρύεται στο καλά αποδεδειγμένο λογισμικό ΒΑΣΗΣ British Airways και θα επιτρέψει στα μέλη αερογραμμών του IATA για να μοιραστεί τα μαθήματα ασφάλειας και προστασίας που προκύπτουν από τα συναφή στοιχεία. Η συνεργασία και η διασύνδεση με άλλους προμηθευτές και οργανώσεις βάσεων δεδομένων ακολουθούνται.

Έκθεση ασφάλειας IATA

Το IATA έχει αναπτύξει μια έκθεση ασφάλειας που καλύπτει τα στοιχεία για τα ατυχήματα και τα σοβαρά γεγονότα όσον αφορά τα αεροσκάφη αεριωθούμενων αεροπλάνων και turboprop. Περιλαμβάνεται ένα CD-*ROM με την υποστήριξη του υλικού, ενός κουτιού εργαλείων ασφάλειας και της σύνοψης CEO.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

"Για να συντονίσει τις εισαγωγές της σφαιρικής βιομηχανίας αεροπορίας για να επιτύχει ένα αποτελεσματικό, παγκόσμιο σύστημα ασφάλειας και να εξασφαλίσει δημόσια εμπιστοσύνη στην πολιτική αεροπορία".

Τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, 2001, έχουν αλλάξει για πάντα τον τρόπο η εναέρια ασφάλεια απόψεων βιομηχανίας αεροπορίας. Η ασφάλεια και η προστασία είναι πάντα οι κορυφαίες προτεραιότητες της βιομηχανίας. Εντούτοις, αυτά τα πρωτοφανή γεγονότα αποκαλύπτουν μια απειλή που προβλέπεται όχι προηγουμένως από τους επαγγελματίες εναέριας ασφάλειας.

Εξ ονόματος των μελών του, το IATA έχει συνεργαστεί με τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία partners για να εξασφαλίσει ότι τα νέα μέτρα ασφάλειας είναι αποτελεσματικά, συνολικά εναρμονισμένοι και λειτουργικά εύχρηστος.

Ασφάλεια αεροσκαφών.

Το ΙΑΤΑ έχει δημιουργήσει έναν ιδιωτικό, προστατευμένο από τον κωδικό πρόσβασης εργοτάξιο για τις αερογραμμές μελών που συμμετέχουν στα ζητήματα ασφάλειας αεροσκαφών, ιδιαίτερα προγράμματα για να ενισχυθούν οι πόρτες πιλοτηρίων αεροσκαφών.

Υπηρεσίες διευκόλυνσης.

Αυτό το τμήμα ενδιαφέρεται για τη μείωση του περιττού κανονισμού και τη βελτίωση των διαδικασιών επιθεώρησης για να επισπεύσει την κυκλοφορία των ατόμων και των εμπορευμάτων στα διεθνή όρια. Ο στόχος του είναι να ενθαρρύνει την καθολική αποδοχή του παραρτήματος 9 του ICAO πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

Απλούστευση του ταξιδιού επιβατών (SPT)

Αυτή η πρωτοβουλία βιομηχανίας καθιερώθηκε ακίνδυνα και ασφαλώς στις νέες τεχνολογίες χρήσης για να απλοποιήσει την εμπειρία ταξιδιού επιβατών. Η εργασία αναλαμβάνεται από τους αερολιμένες, το τελωνείο και τις αρχές μετανάστευσης, τους προμηθευτές βιομηχανίας, τους ολοκληρωτές συστημάτων και τους συμβούλους. Το ΙΑΤΑ παρέχει τη διοικητική υποστήριξη.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

"Για να αναπτύξουν και να προωθήσουν τις πολιτικές και τις δημόσιες σχέσεις actices for the safe and effective operation and maintenance of aircraft"

Οι δραστηριότητες επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των διεθνών πολιτικών και των πρακτικών, οι οποίες προωθούν τα με συνέπεια υψηλά επίπεδα λειτουργικών ασφάλειας και απόδοσης.

Αυτό το τμήμα διευκολύνει μια διεπιστημονική και διαλογική προσέγγιση στην εξυπηρέτηση των τεχνικών ενδιαφερόντων των μελών. Επίσης δυνάμεις αφαιρεί τον πυρήνα τις ικανότητες στα προστιθεμένης αξίας προϊόντα και τις υπηρεσίες για τη βιομηχανία αερογραμμών, συμπεριλαμβανομένου ενός ευρέος φάσματος των τεχνικών δημοσιεύσεων.

Διαδικασίες πτήσης

Αυτό το τμήμα διατυπώνει και προωθεί τις λειτουργικές στρατηγικές του ΙΑΤΑ. Διαχειρίζεται την παραγωγή των σχετικών δημοσιεύσεων, διατηρεί την ανταλλαγή πληροφοριών διαδικασιών πτήσης, και αντιπροσωπεύει το ΙΑΤΑ στις διάφορες (παγκόσμια μετεωρολογική οργάνωση) τεχνικές επιτροπές ICAO και WMO και τις ομάδες μελέτης.

Λειτουργικά ποιοτικά πρότυπα (OQS)

Από την 1η Ιανουαρίου 2000, όλες οι αερογραμμές που προσχωρούν στο IATA έχουν πρέπει για να καταδείξουν (ως τμήμα της διαδικασίας επιλεξιμότητας ιδιότητας μέλους) ότι έχουν επιτύχει τα απαραίτητα πρότυπα. Αυτό το τμήμα είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των λειτουργικών ποιοτικών προτύπων του IATA (OQS).

Εφαρμοσμένη μηχανική και συντήρηση

Αυτό το τμήμα προωθεί τις βέλτιστες πρακτικές συντήρησης να βελτιωθεί η ασφάλεια, η αξιοπιστία και η παραγωγικότητα στην εφαρμοσμένη μηχανική αερογραμμών και διαδικασίες συντήρησης. Διαχειρίζεται επίσης την παραγωγή των τεχνικών προτύπων και του υλικού καθοδήγησης, συμμετέχει στα διεθνή φόρουμ και επιτηρεί τη συντήρηση αεροσκαφών και τις διασκέψεις αποκατάστασης αεροσκαφών.

Αεροναυτικές υπηρεσίες πληροφοριών IATA (aias)

Αυτό το τμήμα περιλαμβάνει την τεχνική βιβλιοθήκη, τη αip βιβλιοθήκη και τη βάση δεδομένων εμποδίων αερολιμένων (AODB). Το τελευταίο είναι μια περιεκτική, σε απευθείας σύνδεση βιβλιοθήκη των τρεχουσών και υψηλής ποιότητας πληροφοριών για τους αερολιμένες και τα εμπόδια.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

"Το όραμα της αεροπορικής βιομηχανίας μεταφορών είναι ενός μελλοντικού σφαιρικού συστήματος αεροπλοΐα που προσφέρει την ενισχυμένη ασφάλεια και θα προσαρμόσει την παγκόσμια αύξηση κυκλοφορίας σε άνευ ραφής και οικονομικές διαδικασίες"

Το IATA πιέζει για τη δημιουργία μιας συνολικά εναρμονισμένης, διαλειτουργικής διοικητικής έννοιας εναέριας κυκλοφορίας. Τα ζητήματα της ασφάλειας, της προστασίας, της αποδοτικότητας και της ικανότητας οδηγούν τη σφαιρική στρατηγική υποδομής του IATA.

Η τεχνική και λειτουργική στρατηγική είναι βασισμένη σε μια σφαιρική διαχείριση Roadmap εναέριας κυκλοφορίας. Μια ακολουθία των πολιτικών και των θέσεων υποστηρίζει το Roadmap.

Ράδιο φάσμα

Οι "επενδύσεις αερογραμμών στο ραδιο εξοπλισμό πρέπει να προστατευθούν"

Με την αγορά για τις ασύρματες επικοινωνίες που αυξάνονται γρήγορα, το χρησιμοποιήσιμο ραδιο φάσμα τελικά θα μειωθεί. Για να στηρίξουν την ασφάλεια και την αύξηση κυκλοφορίας, οι απαραίτητες βελτιώσεις στην επικοινωνία και τις υπηρεσίες ναυσιπλοΐας θα μπορούσαν να περιοριστούν σημαντικά από μια έλλειψη του φάσματος.

Ο IATA και οι συνεργάτες του προετοιμάζονται για τη διάσκεψη παγκόσμιας ραδιοεπικοινωνίας (αρθ- 03) της διεθνούς ένωσης τηλεπικοινωνιών (ITU), να εξασφαλίσουν το επαρκές φάσμα για την αεροπορία.

Ραδιο εργαστήριο φάσματος αεροπορίας

Για να συγκεντρώσει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη αεροπορίας που θα μπορούσαν θετικά να επηρεάσουν την έκβαση αρθ- 03, το IATA στο συντονισμό με το AEA και ATA θα φιλοξενήσει ένα ραδιο εργαστήριο φάσματος αεροπορίας στο Μόντρεαλ στις 29 και 30 Απριλίου. Το εργαστήριο θα εξετάσει το στρατηγικό προγραμματισμό για αρθ- 03 και πέρα.

Επαφή: itu@iata.org ή επίσκεψη <http://www.iata.org/itu/>

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

"Για να αναπτύξει τις έγκαιρες απαντήσεις που απαιτούνται για να αντιμετωπίσουν τις γνωστές και προσδοκώμενες περιβαλλοντικές προκλήσεις που απασχολούν τη βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών".

Το **IATA** επιδιώκει να αναπτύξει και να ενθαρρύνει τις στρατηγικές βιομηχανίες για την περιβαλλοντική απόδοση των αεροπορικών μεταφορών, ταυτόχρονα ενισχύοντας το ρόλο του στη βιώσιμη ανάπτυξη της κοινωνίας.

Επιπλέον, αξιολογεί τον πιθανό αντίκτυπο των ρυθμιστικών μέτρων στη βιομηχανία, διατυπώνει τις πολιτικές και τις συντεταγμένες πιέζοντας τις προσπάθειες.

Η ομάδα εργασίας περιβάλλοντος του **IATA (ENTAF)** συμβουλεύει την επιτροπή των κυβερνητών για τις αερογραμμή-σχετικές με τον περιβαλλοντικές εξελίξεις και τις πολιτικές. **ENTAF** είναι πρώτιστα αρμόδιο για:

- σύσταση των στρατηγικών και ανάλυση των επιπτώσεων των εξελίξεων
- ενισχυτικός το **ICAO** ως κατάλληλο φόρουμ για την ανάπτυξη των σφαιρικών περιβαλλοντικών προτύπων βιομηχανίας

- ανάπτυξη των κοινών θέσεων να προωθηθεί ο ρόλος της αεροπορίας στη βιώσιμη ανάπτυξη της κοινωνίας
- βοηθώντας τα μέλη στη διαχείριση του αντίκτυπού τους στο περιβάλλον και την προώθηση της δέσμευσης της βιομηχανίας για συνεχώς να ενισχύσει την περιβαλλοντική απόδοσή του και να δώσει έμφαση στα επιτεύγματα.

Το **IATA** είναι παρατηρητής στην Επιτροπή του διεθνούς αστικού οργανισμού αεροπορίας της προστασίας του περιβάλλοντος αεροπορίας (CAEP). Υπό αυτήν τη μορφή, παρέχει την εισαγωγή και την υποστήριξη ομάδες εργασίας του CAEP σε έξι, οι οποίες καλύπτουν τα ζητήματα όπως ο θόρυβος αερολιμένας και διαδικασίες τεχνικά και λειτουργικά ζητήματα εκπομπών βασισμένες στην αγορά επιλογές και πρόβλεψη και οικονομική ανάλυση.

Το 2001, το **IATA** ανάθεσε τη μελέτη για τη δυνατότητα για τις εκπομπές αερίου θερμοκηπίου που ανταλλάσσουν τα σχέδια που περιλαμβάνουν τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Διάφορες δημοσιεύσεις έχουν παραχθεί από το τμήμα περιβάλλοντος αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένου. Πορεία πτήσης στην περιβαλλοντική τελειότητα, η οποία παρέχει τα πρακτικά παραδείγματα της περιβαλλοντικής διαχείρισης αερογραμμών κατά τη διάρκεια μιας χαρακτηριστικής πτήσης.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ & ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

"Για να πάρουν έναν ρόλο ηγεσίας να επηρεάσει τον προγραμματισμό και την ανάπτυξη αερολιμένων προκειμένου να επιτευχθούν παγκοσμίως οι ασφαλείς και αποδοτικοί, ικανότητα-ισορροπημένοι, οικονομικώς αποδοτικοί, λειτουργικοί και φιλικόι προς το χρήστη αερολιμένες.

Ο στόχος του **IATA** - για να εξασφαλίσουν ικανοποιητικές, έγκαιρες, αρμόδιες και οικονομικώς αποδοτικές εγκαταστάσεις αερολιμένων - επιτυγχάνεται μέσω ποικίλων δραστηριοτήτων τομέων. Αυτοί κυμαίνονται από τις απλές αποστολές ως τις παραδοσιακές συμβουλευτικές επιτροπές αερολιμένων ως τα περιεκτικά εμπορικά προγράμματα γνωμοδότησης.

Υπηρεσίες γνωμοδότησης υποδομής

Η σφαιρική διαδικασία συστημάτων ναυσιπλοΐας δορυφορική (GNSS) παρέχει τη βελτιωμένη ασφάλεια και την αξιοπιστία για τις αερογραμμές που λειτουργούν στους αερολιμένες που έχουν περιορίσει, επίγεια navaids ή όπου η αξιοπιστία τέτοιων ενισχύσεων μπορεί να θεωρηθεί SU spect. GNSS-based

approach and departure procedures have been developed for the Southern African Development Community (SADC). The project has been extended to Kenya, Cape Verde and Uganda.

www.iata.org

2.7 ICAO

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου προέκυψε για στρατιωτικούς λόγους ,η ανάγκη ειρηνικής παγκόσμιας αεροπορίας ,που υιοθετήθηκε πρώτα από τη Γαλλία και μετά από τις άλλες Συμμαχικές Δυνάμεις. Έτσι συγκροτήθηκε το Διεθνές Αεροσυμβούλιο που υπογράφηκε από 26 από τις 32 Συμ.Δυνάμεις που αντιπροσωπεύονταν στο Συμβούλιο Ειρήνης του Παρισιού και τελικά επικυρώθηκε από 38 πολιτείες .Το Συμβούλιο αποτελούνταν από 43 άρθρα που είχαν να κάνουν με τεχνικές λειτουργίες και οργανωτικές απόψεις πολιτικής αεροπορίας και προέβλεπαν τη δημιουργία του ICAN(International Commission Air Navigation)για να επιβλέπει τις εξελίξεις στην πολιτική αεροπορία. Η Σύμβαση του Σικάγο ουσιαστικά αντικατέστησε τη συνθήκη της Αβάνας και του Παρισιού του 1919.

ΙΔΡΥΣΗ

Η συνέπεια μελετών που ξεκίνησαν στις ΗΠΑ και επακόλουθα συμβούλια μεταξύ των κυρίων συμμαχιών ,ήταν να επεκτείνει η κυβέρνηση των ΗΠΑ μια πρόσκληση σε 55 πολιτείες να παρακολουθήσουν το Νοέμβριο του 1944 ένα διεθνές συμβούλιο πολιτικής αεροπορίας στο Σικάγο. 44 το παρακολούθησαν, 32 από τις οποίες καθιέρωσαν τον ICAO (International Civil Aviation Organisation) σαν μέσω για να ασφαλίσουν τη διεθνή συνεργασία στο μέγιστο δυνατό βαθμό της επιστημότητας σε κανόνες και standards, διαδικασίες και οργάνωση αφορώντας θέματα πολιτικής αεροπορίας.

Το πιο σημαντικό έργο του συμβουλίου του Σικάγο ήταν στο τεχνικό πεδίο ,καθώς καθιερώθηκε ένα σύνολο νόμων και κανόνων που αφορούσε την αεροπορία σαν σύνολο προώθησε την ασφάλεια στην πτήση και άνοιξε το δρόμο για ένα παγκόσμιο κοινό σύστημα αεροπορίας.

Λόγω αναπόφευκτων καθυστερήσεων της επικύρωσης της Σύμβασης του Σικάγο υπογράφηκε ένα προσύμφωνο και η ίδρυση του PICAΟ (Provisional ICAO) τεχνικής και συμβουλευτικής φύσεως με το σκοπό συνεργασίας στα πλαίσια της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας. Αυτός λειτούργησε από τον Αύγουστο του 1945 ,όπου ιδρύθηκε ο ICAO, με έδρα το Μόντρεαλ του Καναδά και η αλλαγή του από PICAΟ σε ICAO δεν ήταν τίποτα παραπάνω από τυπικότητα. Έτσι , οι πολιτείες-μέλη του ICAN αποφάσισαν τη λύση αυτού με την επίσημη πλέον λειτουργία του ICAO.

Στο τεχνικό πεδίο θα καλύπτονταν 2 βασικές δραστηριότητες:

Α) αυτοί που κάλυπταν γενικά αποδεκτούς κανόνες και νόμους που αφορούσαν εκπαίδευση και άδειες αεροναυτικού προσωπικού στον αέρα και το έδαφος, συστήματα και διαδικασίες επικοινωνίας, κανόνες, πράξεις και συστήματα εναέριας κυκλοφορίας, απαιτήσεις αεροσκαφών σχετικά με διεθνή αεροπλοΐα καθώς και την εγγραφή και πιστοποίηση τους, αεροναυτική μετεωρολογία, χάρτες και πίνακες. Για προφανείς λόγους, αυτές οι απόψεις απαιτούσαν ανεπισημότητα σε παγκόσμια κλίμακα εάν πραγματικά παγκόσμια αεροπορία θα γινόταν πραγματικότητα. Δραστηριότητες σε αυτούς τους τομείς έπρεπε παρ' όλα αυτά να χειρίζεται από ένα κεντρικό γραφείο, π.χ. αρχηγείο του ICAO, για να αποφευχθούν τοπικές αναπτύξεις.

Β) αυτοί που αφορούσαν πρακτική υπηρεσιών αεροπορίας και δυνατότητες των πολιτειών καθώς και τη συγχρονισμένη τους εφαρμογή σε συγκεκριμένες περιοχές όπου λειτουργικές συνθήκες και άλλες σχετικές παράμετροι ήταν συγκρίσιμες.

ΣΤΟΧΟΙ

- Standardization
- CNS/ATM
- Regional planning/Σχεδιασμός κατά νομό
- Facilitation
- Law/Νομικά
- Economics/Οικονομικά
- Technical co-operation for development/Τεχνική συνεργασία ανάπτυξης

1) **standardization.** Η βασική δραστηριότητα του ICAO είναι η καθιέρωση κάποιων διεθνών standards, προτεινόμενων διαδικασιών και ενεργειών που καλύπτουν τους τεχνικούς τομείς της αεροπορίας (μονάδες μέτρησης, χειρισμός αεροσκάφους, έρευνες ατυχημάτων, θόρυβο αεροσκαφών, ασφάλεια και ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων)

Αφού υιοθετείται ένα standard, εφαρμόζεται από κάθε συμβαλλόμενη πολιτεία.

2) **CNS/ATM.** Το CNS/ATM, παλιότερα γνωστό ως FANS (future air navigation system) εφαρμόζει τη σημερινή τεχνολογία με δορυφόρους και υπολογιστές, το οποίο θα παράγει οικονομία, αποτελεσματικότητα και ασφάλεια. Αλλά δεν είναι αυτά τα χαρακτηριστικά που το κάνουν νέο σύνορο στην αεροπορία. Θα είναι η επιρροή του σαν ένα αναβαθμισμένο παγκόσμιο σύστημα με συνέπειες στον τρόπο που οι αερ. Υπηρεσίες λειτουργούν και οργανώνονται, αν και βρίσκεται ακόμα σε δοκιμαστική φάση.

3) **regional planning.** Καθώς δε μπορούν όλα τα προβλήματα της αεροπορίας να αντιμετωπιστούν σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά ξεχωριστά, ο ICAO αναγνωρίζει 9 γεωγραφικούς νομούς. Απαιτείται προσεκτικός σχεδιασμός ο οποίος πραγματοποιείται σε συνεδριάσεις ανά νομό που λαμβάνουν χώρα κατά διαστήματα. 7 γραφεία αντιστοιχούν σε μια ομάδα νομών το καθένα, τα οποία έχουν ως κύρια αρμοδιότητα την ενθάρρυνση και την ενημέρωση σχεδίων αεροπορίας.

4)facilitation. Τις τελευταίες 2 δεκαετίες ο ICAO προσπάθησε να πείσει τις συμβαλλόμενες του πολιτείες να μειώσουν 'κόκκινη ταινία' και διεθνή standards εγκαταστάσεων υιοθετήθηκαν για να ανεβάσουν το ,όριο των απαιτήσεων των πολιτειών. Αντίθετα με τη μείωση τυπικών διαδικασιών ,οι προσπάθειες του ICAO σκοπεύουν να παρέχουν επαρκή κτίρια αεροδρομίων για επιβάτες –αποσκευές καθώς και εμπορεύματα με όλες τις σχετικές υπηρεσίες.

5)οικονομικά Ο ICAO στοχεύοντας στην ασφαλή και οικονομική αερομεταφορά συλλέγει και δημοσιεύει στατιστικά στοιχεία και επιπλέον παράγει εγχειρίδια για την καθοδήγηση των πολιτειών σε τέτοια πεδία όπως της στατιστικής , ταρίφες και προγνωστικά. Συμβούλια μεταξύ των πολιτειών διεξάγονται με στόχο την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών.

6)τεχνική συνεργασία ανάπτυξης. Τονίζεται η υπεροχή του αεροπλάνου ως μέσο μεταφοράς σε σημεία όπου το οδικό δίκτυο είναι ανεπαρκές ή ανύπαρκτο. Σημαντικό όργανο είναι το Πρόγραμμα Ανάπτυξης Ηνωμένων Εθνών (UNDP) για την ανάπτυξη υπηρεσιών εδάφους. Ο ICAO επίσης παρέχει βοήθεια στις πολιτείες για να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες ασφαλείας. Επίσης πολλά εκπαιδευτικά κέντρα δημιουργήθηκαν από τον ICAO (Αίγυπτος, Ινδία, Ινδονησία, Κένυα, Μαρόκο, Νιγηρία, Πακιστάν, Τυνησία) όπου οι τοπικές κυβερνήσεις αναλαμβάνουν μέρος του κόστους. Οι αποστολές τεχνικής υποστήριξης ειδικών του ICAO έχουν επισκεφτεί πάνω από 100 πολιτείες και περισσότεροι από 100.000 μαθητές έχουν παρακολουθήσει εκπ. Μαθήματα εγγεγραμμένοι με τον ICAO.

7)Νομικά . Ανάμεσα στις περισσότερες από 180 συμβαλλόμενες πολιτείες του ICAO υπάρχουν διάφορες νομικές φιλοσοφίες και συστήματα .Υπάρχει όμως μια ενωτική επιρροή ,σε ορισμένα πεδία για την ανάπτυξη ενός παγκοσμίου αεροκώδικα και την αποδοχή του. Αυτός αφορά τα δικαιώματα ιδιοκτησίας αεροσκάφους , ζημιά αυτού προς τρίτους, αξιοπιστία του προς τους επιβάτες, εγκλήματα διαπράττονται εντός αυτού κ.α.

www.icao.org

2.8 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ(ΣΙΚΑΓΟ – ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ)

ΣΙΚΑΓΟ

Ο σχηματισμός του διεθνούς οργανισμού πολιτικής αεροπορίας. Η διάσκεψη του Σικάγο ίδρυσε το διεθνή οργανισμό πολιτικής αεροπορίας (ICAO)για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών σύμφωνα με συγκεκριμένες αρχές. Ο διεθνής οργανισμός πολιτικής αεροπορίας με έδρα το Κεμπέκ του Καναδά έχει χρεωθεί με τη διοίκηση της διάσκεψης.

Η Σύμβαση του Σικάγο το 1944 ιδιαίτερα ανέφερε πως αντικαθιστούσε τα συνέδρια της Αβάνας και του Παρισιού. Επίσης, ανέφερε πως όλες οι

υπάρχουσες αεροναυτικές συμφωνίες και αυτές που θα ακολουθούσαν θα έπρεπε να εγγράφονται στο συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, και όσες δε συμβάδιζαν με τους όρους της Σύμβασης θα έπρεπε να ακυρωθούν.

Οι οποιοσδήποτε διαφορές θα μπορούσαν να επιλυθούν στο Μόνιμο Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης ή σε ειδικές δίκες. Η διάσκεψη έχει την ισχύ να σταματήσει τις διεθνείς λειτουργίες μιας εταιρείας ή να καταργήσει το δικαίωμα της ψήφου ενός κράτους. Η διάσκεψη δε στερεί την ελευθερία ενός κράτους να δράσει ανάλογα σε περίπτωση πολέμου.

Οι συμφωνίες των δυο και πέντε ελευθεριών. Η διάσκεψη του Σικάγο κατέληξε και σε άλλες δυο σημαντικές συμφωνίες : τη συμφωνία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών διέλευσης, η οποία έγινε γνωστή ως η συμφωνία των δυο ελευθεριών και τη διεθνή συμφωνία των αερομεταφορών ή τη συμφωνία των πέντε ελευθεριών.

Η συμφωνία των δύο ελευθεριών προέβλεπε ότι το κάθε κράτος –μέλος παρείχε στα άλλα κράτη τις ακόλουθες ελευθερίες του εναέριου χώρου σχετικά με τις τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες: (1) το δικαίωμα της υπέρπτησης χωρίς προσγείωση, (2) το δικαίωμα προσγείωσης για λόγους μη κυκλοφοριακούς. Οι πρόσθετες ελευθερίες που καθορίστηκαν με τη διεθνή συμφωνία αερομεταφορών ήταν (3) το δικαίωμα αποβίβασης επιβατών , ταχυδρομείου και φορτίου που παρελήφθησαν στο κράτος του οποίου το αεροσκάφος έχει την εθνικότητα, (4) το δικαίωμα επιβίβασης επιβατών , ταχυδρομείου και φορτίου με προορισμό το κράτος του οποίου το αεροσκάφος έχει την εθνικότητα, (5) το δικαίωμα της επιβίβασης επιβατών , ταχυδρομείου και φορτίου με προορισμό οποιοδήποτε άλλο κράτος και το δικαίωμα αποβίβασης επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου προερχόμενων από οποιοδήποτε άλλο κράτος.

Μια σημαντική επιτυχία της διάσκεψης του Σικάγο ήταν η υιοθέτηση μιας πρότυπης μορφής συμφωνίας για τις αερομεταφορές που έχει επηρεάσει όλες τις διμερείς διαπραγματεύσεις που έχουν υπογραφεί από τότε. Από τη διάσκεψη του Σικάγο, οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν συμφωνήσει με έναν αριθμό κρατών για διεθνείς πτήσεις αμερικανικών εταιρειών. Οι περισσότερες απ' αυτές τις συμφωνίες είναι διμερείς μερικές βασιζόμενες στην πρότυπη μορφή συμφωνίας της διάσκεψης του Σικάγο και άλλες στις ονομαζόμενες αρχές των Βερμούδων.

Διμερείς συμφωνίες . Η διάσκεψη του Σικάγο είχε ως αποτέλεσμα διάφορες συμφωνίες και προτάσεις για τη διευκόλυνση της επέκτασης των παγκόσμιων αεροπορικών διαδρομών (δρομολογίων) μέσω διακρατικών συμφωνιών. Ανάμεσα στα ντοκουμέντα ήταν και το πρότυπο έντυπο συμφωνίας του Σικάγο που υιοθετήθηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες και πολλές άλλες χώρες ως βάση για τους διακανονισμούς. Επιπλέον, με βάση τη διεθνή συμφωνία για τις αερομεταφορικές υπηρεσίες διέλευσης, οι αμερικανικές εταιρείες έχουν δικαίωμα διέλευσης και τεχνικής προσγείωσης σε ορισμένες χώρες με τις οποίες δεν υπογράφηκαν διμερείς συμφωνίες.

Οι διμερείς συμφωνίες που διαπραγματεύεται η Αμερική επιτυγχάνουν τον κύριο στόχο για ικανοποιητικά λειτουργικά και κυκλοφοριακά δικαιώματα για τις πιστοποιημένες αμερικανικές εταιρείες στις διεθνείς διαδρομές. Απ' αυτές τις συμφωνίες καμία δεν είναι ίδια με μία άλλη, αλλά οι βασικές τους

ομοιότητες συνοψίζονται στις προβλέψεις των τύπων συμφωνιών του Σικάγο ή των Βερμούδων.

*‘Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών’ WELLS,AL εκδόσεις ΕΛΛΗΝ γ’
έκδοση , pp 193*

ΒΑΡΣΟΒΙΑ

ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Αν το ταξίδι του επιβάτη περιλαμβάνει τελικό προορισμό ή σταθμό σε άλλο κράτος από αυτό της αναχώρησης εφαρμόζεται η σύμβαση της **Βαρσοβίας** όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα σε πολλές περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού προσώπων και απώλειας ή ζημιάς στις αποσκευές.

ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σαν “Σύμβαση **Βαρσοβίας**” οπουδήποτε αν εφαρμοσθεί, εννοείται η σύμβαση για την ενοποίηση των διατάξεων των σχετικών με τις διεθνείς αερομεταφορές που υπογράφηκε στην Βαρσοβία στις 12 του Οκτώβρη 1929 και τροποποιήθηκε στην Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 στην Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971 και στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975.

Για την μεταφορά εφαρμόζονται οι όροι και οι περιορισμοί της ευθύνης που προβλέπονται από τη Σύμβαση της **Βαρσοβίας**, εκτός αν δεν πρόκειται για “Διεθνή Μεταφορά” όπως την προσδιορίζει η Σύμβαση.

Ανακοίνωση στους Επιβάτες Εξωτερικού Σχετικά με τον Περιορισμό Ευθύνης.

Γίνεται γνωστό στους επιβάτες που ταξιδεύουν με προορισμό ή που έχουν σταθμό σε κράτος διαφορετικό από αυτό της αναχώρησης, ότι οι διατάξεις της διεθνούς σύμβασης, γνωστής σαν Σύμβασης **Βαρσοβίας**, εφαρμόζεται σε ολόκληρο το ταξίδι και σε κάθε τμήμα που ολοκληρώνεται είτε μέσα στο κράτος αναχώρησης ή προορισμού. Γι’ αυτούς τους επιβάτες που ταξιδεύουν προς ή από ή με ενδιάμεσο σταθμό στις ΗΠΑ, η Σύμβαση και οι ειδικές συμβάσεις μεταφοράς που έχουν ενσωματωθεί στα ισχύοντα τιμολόγια ορίζουν ότι η ευθύνη ορισμένων μεταφορέων που έχουν συμβληθεί σ’ αυτές τις ειδικές συμβάσεις είναι περιορισμένη και δεν ξεπερνάει τις 75.000 Δολάρια ΗΠΑ ανά επιβάτη για περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού και ότι τα όρια αυτά δεν θα ισχύουν αν αποδειχθεί ότι η ζημιά προήλθε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα που έγινε είτε με την πρόθεση να προξενήσει ζημιά είτε απερίσκεπτα και με επίγνωση ότι πιθανόν να προκύψει ζημιά. Για τους επιβάτες που ταξιδεύουν με μεταφορείς που δεν έχουν συμβληθεί σ’ αυτές τις ειδικές συμβάσεις ή που δεν ταξιδεύουν σε διαδρομή προς, από ή με ενδιάμεσο σταθμό στις ΗΠΑ, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου

ή τραυματισμού επιβατών περιορίζεται τις περισσότερες φορές στο ποσό των 10.000 Δολαρίων ΗΠΑ ή 20.000 Δολαρίων ΗΠΑ.

Τα ονόματα των μεταφορέων που έχουν συμβληθεί σ' αυτές τις ειδικές συμβάσεις βρίσκονται σε όλα τα γραφεία έκδοσης εισιτηρίων των μεταφορέων αυτών και επιτρέπεται η εξέτασή τους μετά από αίτηση. Επιβάτης που επιθυμεί συμπληρωματική ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να ασφαλιστεί σε Ασφαλιστική Εταιρεία. Η ασφάλιση αυτή δεν επιδρά στο περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα όπως καθορίζεται στην Σύμβαση της Βαρσοβίας ή στις ειδικές συμβάσεις μεταφοράς.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ)

Εάν το ταξίδι σας περιλαμβάνει προορισμό ή σταθμό σε χώρα άλλη από εκείνη της αναχώρησής σας, η Σύμβαση της Βαρσοβίας, δύναται να διέπει την ευθύνη όλων των αερομεταφορέων που εμπλέκονται στο ταξίδι σας, συμπεριλαμβανομένου και κάθε σημείου αυτού εντός μίας μεμονωμένης χώρας. Η Σύμβαση αυτή περιορίζει την ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών για θάνατο ή σωματικές βλάβες προσώπων, ως και για απώλεια, καθυστέρηση ή ζημία αποσκευών.

www.aegeanair.gr

2.9 ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ GALILEO και AMADEUS

GALILEO INTERNATIONAL – <http://www.galileo.com>

Η Galileo International είναι ένας από τους επικεφαλής σε παγκόσμιο επίπεδο παροχής ηλεκτρονικής διανομής υπηρεσιών και προϊόντων για την τουριστική βιομηχανία. Το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων που διαθέτει δίνει την δυνατότητα σε αεροπορικές εταιρείες και συνδρομητές να έχουν πρόσβαση σε προγράμματα πτήσεων, σε πληροφορίες για ναύλους, να κάνουν κρατήσεις και να εκδίδουν εισιτήρια σε περισσότερες από 500 αεροπορικές εταιρείες σε 107 χώρες.

Η Galileo International είναι μια κοινοπραξία 11 αεροπορικών εταιρειών, ιδρύθηκε το 1993, η οποία ανέπτυξε ένα πρόγραμμα, το Galileo, με τη συμμετοχή και της δικής μας Ολυμπιακής. Η κοινοπραξία περιλαμβάνει εταιρείες όπως την Aer Lingus, την Air Canada, την Alitalia, την Austrian

Airlines, την British Airways, την KLM Royal Dutch Airlines, τη Swissair, την TAP Air Portugal, την United Airlines και την US Airways. Στόχος αυτού του κοινού προγράμματος ήταν η δημιουργία μιας βάσης δεδομένων on-line, η οποία θα περιελάμβανε, στην πρώτη της μορφή, τα αεροπορικά δρομολόγια. Απευθύνεται μόνο στα πρακτορεία ταξιδιών και σε άλλες παρόμοιες εταιρείες και όχι στον ιδιώτη που θέλει να μάθει για ένα δρομολόγιο ή να βρει πληροφορίες για κάποιο ταξίδι. Βρίσκεται σε πολλά ταξιδιωτικά γραφεία και της Ελλάδος τα οποία μπορούν να κλείσουν αμέσως τα αεροπορικά εισιτήρια που κάποιος επιθυμεί. Τα τελευταία χρόνια η σύνδεση του ταξιδιωτικού γραφείου με το Galileo γίνεται με ένα PC εφοδιασμένο με τον κατάλληλο εξοπλισμό. Τα κεντρικά γραφεία βρίσκονται στο Illinois των ΗΠΑ και στο Swindon της Ν. Αγγλίας που αντιπροσωπεύει την Ευρώπη. Το κέντρο διαχείρισης των δεδομένων βρίσκεται και αυτό στην Αμερική, στο Englewood του Κολοράντο. Αυτή η κοινοπραξία εξελίχθηκε σε μία πολυεθνική εταιρεία που διαθέτει πάνω από 2.500 υπαλλήλους, και έχει εισαχθεί από το 1997 στο χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης.

Το Galileo προσφέρει πρόσβαση από 40.000 περίπου διαφορετικές τοποθεσίες στα στοιχεία μιας τεράστιας βάσης δεδομένων που περιλαμβάνει πληροφορίες για αεροπορικά δρομολόγια, ξενοδοχεία, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και κρουαζιέρες σε ολόκληρο τον κόσμο. Φυσικά υπάρχουν οι αντίστοιχες τιμές και η δυνατότητα κράτησης. Οι πληροφορίες προέρχονται από τα στοιχεία περισσότερων από 500 αεροπορικών εταιρειών και 40.000 ξενοδοχείων, με το Galileo να εξυπηρετεί 160.000 τερματικούς σταθμούς σε ολόκληρο τον κόσμο, μεταξύ των οποίων και στην Ελλάδα. Η ιδέα είναι απλή και στηρίζεται στην παροχή και τη σωστή διανομή των δεδομένων. Οι εταιρείες παροχής των πληροφοριών, όπως είναι οι αεροπορικές εταιρείες και τα ξενοδοχεία, συνδέονται με το σύστημα και στέλνουν τα δρομολόγια, τις θέσεις και τα δωμάτια στο Galileo. Τα πρακτορεία ταξιδιών μπορούν να χρησιμοποιούν αυτές τις πληροφορίες για να κρατούν θέσεις στα αεροπλάνα και δωμάτια σε ξενοδοχεία. Η διαθεσιμότητα της θέσης ή του δωματίου εξασφαλίζεται από την άμεση προσπέλαση και το σύστημα on-line. Φυσικά οι εταιρείες παροχής πληροφοριών, όπως τα ξενοδοχεία. Μπορούν επιλεκτικά να δίνουν τα στοιχεία που θέλουν. Στην περίπτωση του Galileo ο χρήστης είναι ο υπάλληλος του ταξιδιωτικού γραφείου, που έχει επίσης τη δυνατότητα να δει τη διαθεσιμότητα και να κρατήσει ένα δωμάτιο σε κάποιο ξενοδοχείο, ανάλογα με τις επιθυμίες και την οικονομική δυνατότητα του πελάτη. Έτσι, ο πελάτης του ταξιδιωτικού γραφείου μπορεί με μία επίσκεψη να κλείσει τα εισιτήρια, το ξενοδοχείο και να νοικιάσει το αυτοκίνητο που θα τον περιμένει έξω από την πόρτα του αεροδρομίου. Φυσικά το Galileo δεν απευθύνεται σε μαζικές κρατήσεις και σε πακέτα καλοκαιρινών διακοπών, αν και υπάρχει η δυνατότητα της διαπραγμάτευσης των τιμών μέσα από τις νέες υπηρεσίες του Galileo όπως είναι το Private Fares, το Global Fares και το View Point.

Η μηχανογράφηση του Galileo στηρίζεται στα μεγάλα υπολογιστικά συστήματα (mainframes) και τις γρήγορες γραμμές που εξασφαλίζουν την άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες της κεντρικής βάσης δεδομένων. Τα μεγέθη μιλούν από μόνα τους, καθώς το κεντρικό υπολογιστικό σύστημα έχει τη δυνατότητα να επεξεργάζεται 200 εκατομμύρια αιτήσεις την ημέρα και 5.000 μηνύματα το δευτερόλεπτο. Η βάση δεδομένων απλώνεται σε 15TB (terabyte), χώρο που εξασφαλίζει συστοιχίες σκληρών δίσκων, δημιουργώντας έτσι μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές βάσεις δεδομένων.

Δυστυχώς, το Galileo δεν εξυπηρετεί τον απλό χρήστη. Στον τόπο του Internet δεν υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης στη βάση δεδομένων ή τουλάχιστον στα αεροπορικά δρομολόγια. Αντίθετα, υπάρχουν πολλές πληροφορίες για τις δυνατότητες που προσφέρει το Galileo στους επαγγελματίες, τα ταξιδιωτικά γραφεία και όποιες εταιρείες ασχολούνται με τον τουρισμό. Το Galileo είναι, επίσης, συνδεδεμένο με το αντίστοιχο δίκτυο της Αμερικής, το Apollo –<http://www.apollo.com/>, το οποίο ξεκίνησε πρόσφατα τη μεταφορά του στο Internet.

AMADEUS.NET –<http://www.Amadeus.net/>

Το Amadeus ιδρύθηκε το 1987 από έναν όμιλο αεροπορικών εταιρειών, με σκοπό να συνδέσει και να απλοποιήσει τα αεροπορικά ταξίδια και τις κρατήσεις (booking). Η ιδέα ήταν απλή, αλλά και ιδιαίτερα λειτουργική για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Βασίστηκε στη δημιουργία μιας μεγάλης και άμεσα προσπελάσιμης βάσης δεδομένων, η οποία θα περιελάμβανε όλα τα αεροπορικά δρομολόγια σε ολόκληρο τον κόσμο. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν και οι προϋποθέσεις για την υποστήριξη του αυτοματισμού των εισιτηρίων, καθώς η βάση δεδομένων εμπλουτίστηκε με τις τιμές και το πλάνο των θέσεων, ώστε να μπορεί να αποφασίζει το σύστημα αν μπορεί να γίνει η κράτηση. Σήμερα αποτελεί μία αυτοτελή επιχείρηση που ανήκει στις αεροπορικές εταιρείες Air France, Continental Airlines, Iberian και Lufthansa. Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας βρίσκονται στη Μαδρίτη και το γιγαντιαίο κέντρο Erding, σε μία μικρή πόλη κοντά στο Μόναχο της Γερμανίας.

Το Amadeus αποτελεί έναν οργανισμό που απευθύνεται κυρίως στα ταξιδιωτικά γραφεία και τις εταιρείες που προσφέρουν τουριστικές υπηρεσίες, όπως είναι τα γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων και τα ξενοδοχεία. Ανήκει στην κατηγορία εφαρμογών που ονομάζεται GDS (Global Distribution System), καθώς προσφέρει άμεση (on-line) διαμονή, μάρκετινγκ και εργαλεία για πωλήσεις σε ολόκληρο τον κόσμο. Μπορεί κανείς να το χρησιμοποιήσει για να πληροφορηθεί σχετικά με τα δρομολόγια των πτήσεων, τη διαθεσιμότητα των εισιτηρίων, τα δωμάτια και τις ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκαφών αναψυχής. Από τις 750 αεροπορικές εταιρείες των οποίων υπάρχουν τα αναλυτικά δρομολόγια, το Amadeus μπορεί να κάνει κρατήσεις σε 500, να επιλέξει πληροφορίες για πάνω από 50.000 ξενοδοχεία και αρκετά γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων. Ο χρήστης μπορεί να εξυπηρετηθεί από 130.000 τερματικά που βρίσκονται σε ολόκληρο τον κόσμο, αλλά και μέσα από το Internet. Οι κρατήσεις μέσα από το Internet ξεκίνησαν το 1997. δύο χρόνια αργότερα ήταν η σειρά του ευρώ, με τα πρακτορεία να μπορούν να εκδίδουν το λογαριασμό και να κάνουν τις κρατήσεις στο νέο αυτό νόμισμα.

Η μηχανογράφηση του Amadeus στηρίζεται σε μία σειρά από μεγάλα υπολογιστικά συστήματα (mainframes) και γρήγορες γραμμές που

εξασφαλίζουν την άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες της κεντρικής βάσης δεδομένων. Υπάρχουν εννέα συστήματα IBM, εννέα Unisys και ένα Amdahl, τα οποία διαθέτουν συνολικά πάνω από 100 κεντρικούς επεξεργαστές. Τα μεγέθη μιλούν από μόνα τους, καθώς το κεντρικό υπολογιστικό σύστημα μπορεί να επεξεργάζεται 60 εκατομμύρια αιτήσεις την ημέρα και 2.500 μηνύματα το δευτερόλεπτο. Η βάση δεδομένων απλώνεται σε 16TB (terabyte), που εξασφαλίζουν συστοιχίες σκληρών δίσκων, δημιουργώντας έτσι μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές βάσεις δεδομένων στην Ευρώπη. Το υπολογιστικό κέντρο στη Γερμανία μαζί με το υπόλοιπο δίκτυο είναι από τα μεγαλύτερα ιδιωτικά επιχειρησιακά κέντρα στην Ευρώπη.

Φυσικά υπάρχει και η παρουσία στο Internet, από όπου μπορεί κανείς, ως ιδιώτης, να βρει το δικό του αεροπορικό δρομολόγιο, επιλέγοντας την πόλη, το αεροδρόμιο, ακόμα και την εταιρεία με την οποία θέλει να ταξιδέψει. Μπορεί επίσης να το χρησιμοποιήσει κανείς για να κλείσει τα αεροπορικά εισιτήρια, το δωμάτιο στο ξενοδοχείο και για να νοικιάσει το αυτοκίνητο που θα τον περιμένει στο αεροδρόμιο, χωρίς να χρειαστεί να 'κουνηθεί' από την καρέκλα του. Οι κρατήσεις προϋποθέτουν να υπάρχει κάποιο πρακτορείο στη συγκεκριμένη χώρα. Ένα, επίσης, ενδιαφέρον στοιχείο που μπορεί κανείς να βρει μέσα από το Internet είναι τα ξενοδοχεία. Μπορεί ο ιδιώτης, για παράδειγμα, να ψάξει για τα ξενοδοχεία στον τόπο του προορισμού του που βρίσκονται κοντά στο αεροδρόμιο και η τιμή τους δεν υπερβαίνει τα 100 δολάρια. Το Amadeus, πάντα μέσα από το Internet και την οθόνη του υπολογιστή του χρήστη, θα βρει και θα εμφανίσει τα στοιχεία των ξενοδοχείων. Μεταξύ των άλλων, μπορεί να βρεθούν η διεύθυνση και τα τηλέφωνα του συγκεκριμένου ξενοδοχείου. Οι τιμές και η διαθεσιμότητα των δωματίων. Παρόμοιος είναι και ο τρόπος αναζήτησης των αυτοκινήτων για ενοικίαση, με το σύστημα όμως να παρουσιάζει λιγότερες πληροφορίες.

Ο τόπος του Amadeus στο Internet διαθέτει επίσης τουριστικές πληροφορίες για πολλά μέρη στον κόσμο. Επιλέγοντας το 'Explore the World', ο χρήστης μπορεί να οδηγηθεί οπτικά με τη βοήθεια ενός χάρτη στο μέρος που θέλει. Στην Ελλάδα, για παράδειγμα, υπάρχουν πληροφορίες για τον πληθυσμό, τους χώρους διακοπών, το κλίμα και μία σειρά από φωτογραφίες από διάφορα μέρη της Ελλάδας.

GALILEO HELLAS

Η Galileo Hellas S.A είναι θυγατρική εταιρία της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, η οποία ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 1991. Από την 1^η Απριλίου του 1996 λειτουργούν και τα υποκαταστήματά της στην Θεσσαλονίκη και την Κύπρο.

Η Galileo Hellas S.A αποτελεί το NDC (National Distribution Company) της Galileo International και είναι ο αποκλειστικός διανομέας των προϊόντων της τελευταίας στο χώρο της Ελληνικής Ταξιδιωτικής Αγοράς. Σήμερα βρίσκεται στην πρώτη θέση μεταξύ των ηλεκτρονικών συστημάτων κρατήσεων (CRSs) στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Η Galileo Hellas S.A το 1997 είχε ήδη συνδέσει περισσότερα από 750 ταξιδιωτικά γραφεία σε όλη την Ελλάδα με 1300 εγκαταστάσεις τερματικών που χρησιμοποιούν το σύστημα Galileo, ενώ συνεχίζει να επεκτείνεται. Αντίστοιχα στην Κύπρο έχουν συνδεθεί περισσότερα από 50 ταξιδιωτικά γραφεία με 90 εγκαταστάσεις τερματικών που χρησιμοποιούν τα συστήματα Galileo & NVS.

Η εταιρεία στοχεύοντας στην δημιουργία ενός ολοκληρωμένου Συστήματος Υπηρεσιών Πληροφόρησης στον ζωτικό τομέα του Ελληνικού Τουρισμού, καλύπτει ποικίλους τομείς της τουριστικής αγοράς και σήμερα είναι σε θέση να προσφέρει τις εξής τρεις βασικές υπηρεσίες:

Galileo Focalpoint
National Vendor System
Galileo Packet Switching Exchange Network

Τα Προϊόντα – Υπηρεσίες

Galileo Focalpoint

Αποτελεί το κύριο προϊόν της Galileo International, που η Galileo Hellas S.A διανέμει στην Ελλάδα κατά αποκλειστικότητα. Πρόκειται για ένα προηγμένο σύστημα κρατήσεων θέσεων σε:

Περισσότερες από 600 Αεροπορικές Εταιρίες
Διεθνείς αλυσίδες Ξενοδοχείων (29.000 Ξενοδοχεία) &
13.000 εταιρίες ενοικιάσεως αυτοκινήτων.

Η Galileo Hellas S.A παρέχει στην τουριστική αγορά την δυνατότητα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων για δρομολόγια διεθνών πτήσεων και ταυτόχρονα παρέχει τα εξής συμπληρωματικά προϊόντα:

- Domestic Ticket Printer: είναι η μόνη εταιρία που από το 1994 διαθέτει στην ελληνική αγορά εκτυπωτές για την έκδοση αυτόματου εισιτηρίου για τα δρομολόγια εσωτερικού (Domestic Printer).
- Back Office: η εταιρία συνεργάζεται με συγκεκριμένες εταιρίες (soft houses) στην Ελλάδα και παρέχει δυνατότητα λειτουργίας Back Office σε όλα τα πρακτορεία, για την κάλυψη αναγκών του Λογιστηρίου τους.
- Spectrum: αποκλειστικό προϊόν που προβάλλει και εκτυπώνει 1.400 χάρτες πόλεων ανά τον κόσμο και συνδέεται άμεσα με το Room Master για την κράτηση ξενοδοχείων.
- Travelpoint: είναι ένα αποκλειστικό προϊόν, ειδικά σχεδιασμένο για τα ταξιδιωτικά πρακτορεία που θέλουν να το διανέμουν σε Business Accounts, παρέχοντας την δυνατότητα να προγραμματίζουν μόνοι τους τις κρατήσεις τους.
- Δυνατότητα επικοινωνίας μέσω Fax Modem & E-Mail.

National Vendor System (NVS)

Το Εθνικό Σύστημα Κρατήσεων NVS (National Vendor System), είναι το μοναδικό σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων προσαρμοσμένο στις ανάγκες της Ελληνικής αγοράς και παρέχει την δυνατότητα κρατήσεων σε:

- Charter αεροπορικές εταιρίες
- Ξενοδοχεία
- Ακτοπλοϊκές εταιρίες
- Πακέτα εκδρομών
- Intercity τρένα του Ο.Σ.Ε
- Εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων

Το σύστημα προσφέρει την δυνατότητα κρατήσεων ταυτόχρονα σε πολλούς Φορείς Παροχής Υπηρεσιών από την ίδια οθόνη (multi-vendor) και είναι ιδιαίτερα φιλικό στον χρήστη.

“Συστήματα κρατήσεων”, Σημ. Α. Παναγόπουλος Πατρα 2000

Τα συστήματα κρατήσεων (CRS) στην ταξιδιωτική πρακτόρευση

Οι τελευταίες δεκαετίες σημαδεύτηκαν από την ανάπτυξη , με ιλιγγιώδεις ρυθμούς, των δικτύων διαμεταγωγής δεδομένων. Γρήγορα επιβλήθηκε η παρουσία τους σε κάθε είδους εμπορικές δραστηριότητες. Οι επιπτώσεις στην εργασία, στην παραγωγή αλλά κυρίως στην εξυπηρέτηση των πελατών , είναι τόσο μεγάλες και τόσο ριζικές που δεν θα ήταν δυνατό να αφήσουν ανεπηρέαστη τη βιομηχανία των ταξιδιών. Η αγορά του τουρισμού συγχρονίστηκε άμεσα με τα νέα δεδομένα, επιβεβαιώνοντας την καλή σχέση της με τη νέα τεχνολογία. Μία από τις πρώτες επιχειρηματικές χρήσεις του δικτύου αφορούσε στην επικοινωνία αμερικανικής αεροπορικής εταιρείας με ταξιδιωτικούς πράκτορες. Την πρώτη αυτή καλωδιακή σύνδεση, η οποία στην ουσία αποτελούσε ένα εσωτερικό σύστημα επικοινωνίας, διαδέχτηκε η γενικευμένη χρήση του δικτύου που έχει αναβαθμίσει δραστικά τις σχέσεις των τουριστικών πρακτόρων με τους πελάτες τους. Η δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας και ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των τουριστικών και ταξιδιωτικών εταιρειών έχει ως αποτέλεσμα την ταχύτερη και φθηνότερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών. Η χρήση του εξειδικευμένου software, σε συνδυασμό με τη χρήση της άμεσα παρεχόμενης πληροφορίας, βοηθούν στη χάραξη της κατάλληλης στρατηγικής και στη γρήγορη εξεύρεση λύσεων για κάθε πρόβλημα μετακίνησης.

Τα CRS (Computer Reservation Systems) είναι ένα σύστημα αμφίδρομης επικοινωνίας των ταξιδιωτικών πρακτόρων με τις επιχειρήσεις ταξιδιών και τουρισμού. Συνιστούν έναν επαναστατικό τρόπο διαχείρισης των αναγκών του καταναλωτή. Με φυσικό φορέα μία απλή τηλεφωνική γραμμή, είναι δυνατή η άμεση ενημέρωση από τις διαρκώς ανανεούμενες βάσεις δεδομένων των εταιριών. Με τα αυτοματοποιημένα εργαλεία, που παρέχει η εκάστοτε εταιρία ανάπτυξης του software, διευκολύνεται η διαδικασία της ταξιδιωτικής σχεδίασης και επιταχύνεται η λήψη των σωστών αποφάσεων. Τα CRS αποτελούν <<ευφυή>> συστήματα που δεν παρέχουν μόνο απλές υπηρεσίες όπως κρατήσεις , αλλά συνεργάζονται μαζί μας και προτείνουν επιλογές δράσεων μέσα από << έξυπνες >> κινήσεις όπως είναι η ανίχνευση ευκαιριών. Έχουν κυριαρχήσει στην παγκόσμια όπως και την ελληνική αγορά. Η γενίκευση της χρήσης τους στην Ελλάδα οφείλεται στην ανάγκη συγχρονισμού με την παγκόσμια αγορά αλλά και στην εξοικείωση των

ταξιδιωτικών πρακτόρων με την τεχνολογία των ηλεκτρονικών υπολογιστών. Τα προβλήματα του παρελθόντος που είχαν προξενήσει φόβο σε πολλούς έχουν ξεπεραστεί. Όλα τα δίκτυα CRS χρησιμοποιούν ως κύρια πλατφόρμα επικοινωνίας τα Windows , κάτι που συνεπάγεται ευκολία εκμάθησης, ικανοποιητική αξιοπιστία και λειτουργικότητα και παράλληλη λειτουργία με άλλα προγράμματα όπως databases, επεξεργαστές κειμένων κ.λπ. Επίσης, επειδή τα CRS χρησιμοποιούν την τεχνολογία του internet δεν είναι αναγκαία η συνεχής σύνδεση με αυτά. Προσφέρεται η επιλογή οι συμβεβλημένοι να εισέρχονται κατά βούληση όποτε κρίνεται απαραίτητο από τους ρυθμούς της δουλειάς. Πιο κάτω και με αλφαβητική σειρά σας παραθέτουμε τα στοιχεία για τα τέσσερα κυριότερα συστήματα ηλεκτρονικών κρατήσεων που υπάρχουν στην παγκόσμια ταξιδιωτική βιομηχανία:

AMADEUS

Το σύστημα Amadeus ιδρύθηκε το 1987 από τις αεροπορικές εταιρίες Lufthansa , Iberia, Air France και SAS. Σήμερα έχει παρουσία σε 133 χώρες με 43.000 ταξιδιωτικά πρακτορεία. Όπως ισχυρίζεται η εταιρία περισσότερα από τα 2/3 των ταξιδιωτικών πρακτορείων στην Ευρώπη είναι χρήστες του συστήματος Amadeus. Το σύστημα Amadeus προσφέρει μια σειρά προϊόντων και υπηρεσιών όπως το Amadeus Air, Amadeus PNR, Amadeus Fare Quote & Ticketing, Amadeus Hotels, Amadeus Cars, Amadeus Service και το Amadeus Customer Profiles. Σήμερα η Amadeus είναι μια ανώνυμη εταιρία εισηγμένη στο χρηματιστήριο και το 25% των μετοχών της είναι εισηγμένο στα χρηματιστήρια της Μαδρίτης, της Βαρκελώνης, του Παρισιού και της Φρανκφούρτης.

GALILEO

Το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων Galileo είναι το σύστημα με την παρουσία σε 107 χώρες στο κόσμο. Παρέχει την δυνατότητα πρόσβασης σε περισσότερες από 500 αεροπορικές εταιρίες, σε 45.000 ξενοδοχεία και σε 14.000 γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων.

SABRE

Το Sabre πρωτοεμφανίστηκε ως το εσωτερικό σύστημα αυτοματοποίησης της American Airlines κατά την δεκαετία του 1960. Ταξιδιωτικοί πράκτορες στις Η.Π.Α. αναγνώρισαν πολύ γρήγορα τα οφέλη που θα μπορούσε να προσφέρει ένα τέτοιο αυτοματοποιημένο σύστημα κρατήσεων. Με τα χρόνια το Sabre έχει αναπτυχθεί σε ένα τεράστιο Σύστημα Παγκόσμια Διανομής (GDS) εγκατεστημένο σε 75 χώρες, εξυπηρετώντας τις ανάγκες των πελατών σε πάνω από 29.500 ταξιδιωτικά πρακτορεία.

Μέσω του Sabre παρέχεται πρόσβαση σε πάνω από 700 αεροπορικές εταιρίες, 55 εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων και πάνω από 35.000 ξενοδοχεία.

WORLDSPAN

Το WORLDSPAN είναι ένα σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων, το οποίο παρέχει την δυνατότητα παγκόσμιας διανομής πληροφοριών στους πάνω από 8.000 εγγεγραμμένους του στην Ευρώπη, την Αφρική, την Μέση Ανατολή και την Ασία. Συνολικά, χρησιμοποιείται από 18.000 εγγεγραμμένους σε όλο τον κόσμο σε παραπάνω από 45 χώρες και σε περιοχές της Αμερικής και της Καραϊβικής.

Βασικές λειτουργίες

Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες χρησιμοποιώντας τα παγκόσμια συστήματα CRS μπορούν να κάνουν κρατήσεις απευθείας από τους υπολογιστές τους με οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία σε όλες τις ηπείρους χωρίς να πρέπει να πραγματοποιήσουν διαδικασία συντονισμού ή συμφωνία διαπραγμάτευσης. Όλα τα CRS παρέχουν βασικές λειτουργίες για την διαδικασία της κράτησης όπως για παράδειγμα παρουσίαση του προϊόντος, κράτηση θέσεων, υπολογισμό του ναύλου, έκδοση του εισιτηρίου και άλλες πολλές.

- **Παρουσίαση του προϊόντος**

Για τα συστήματα CRS η σημαντικότερη πηγή πληροφοριών είναι η προσφορά των προϊόντων και υπηρεσιών από τους παροχείς που συνδέονται με την τουριστική βιομηχανία. Κάθε μία ομάδα από τους παροχείς υπηρεσιών έχει την δική της οθόνη με κατηγορίες, οι οποίες παρουσιάζουν τις διάφορες προσφορές και τα ειδικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών τους. Το προϊόν «πτήση» (flight), για παράδειγμα δεν χρειάζεται παρατεταμένη περιγραφή μια και η παρουσίαση του προϊόντος εννοείται η ώρα αναχώρησης και άφιξης, η διαδρομή, η διαθεσιμότητα των θέσεων και πολύ πιθανόν ο ναύλος. Υπάρχει περίπτωση όμως να είναι αρκετά δύσκολο να περιγραφούν κατάλληλα μερικά προϊόντα με περιορισμένη πληροφορία. Τα ξενοδοχεία για παράδειγμα μπορούν να παρέχουν πληροφορίες για την τιμή, το μέγεθος του κρεβατιού και την περιοχή που βρίσκονται, οι οποίες δεν είναι σημαντικές για ένα πελάτη πολύ απαιτητικό. Για τον λόγο αυτόν είναι απαραίτητο να συνδέουν τις ειδικές προσφορές με την τεχνολογία των πολυμέσων για να μπορούν να παρέχουν πιο λεπτομερείς πληροφορίες στους πελάτες,

- **Κράτηση**

Η βασική λειτουργία των συστημάτων κράτησης και ο κύριος λόγος ανάπτυξης τους είναι οι προσφερόμενες υπηρεσίες κράτησης στην τουριστική βιομηχανία. Κατά την διαδικασία της κράτησης δημιουργείται ένα PNR (Passenger Name Record) ή GNR (Guest Name Record) για κάθε επιβάτη ή ομάδα από επιβάτες. Αυτές οι εγγραφές περιέχουν όλες τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τα δεδομένα του πελάτη. Ταυτόχρονα η πληροφορία μεταφέρεται στο εσωτερικό σύστημα όλων των παροχέων υπηρεσιών οι οποίοι κατά αυτόν τον τρόπο έχουν τις πρόσφατες πληροφορίες για την διαθεσιμότητα σε κάθε χρονική στιγμή και μπορούν επίσης να τις χρησιμοποιήσουν σαν βάση για νέες προσφορές. Ακόμα το σύστημα μπορεί να αποθηκεύσει πληροφορίες που σχετίζονται με ένα πελάτη όπως οι παρεχόμενες υπηρεσίες για κάποιον πελάτη «ιδιαίτερο», ο τρόπος πληρωμής και άλλα πολλά.

- **Υπολογισμός ναύλου και έκδοση εισιτηρίου**

Ακριβώς όπως στην παρουσίαση του προϊόντος έτσι και στον καθορισμό των τιμών, στην έκδοση του εισιτηρίου και αποδείξεων η διαδικασία εξαρτάται από τον τύπο και από το πόσο πολύπλοκες είναι οι παρεχόμενες υπηρεσίες.

Προσφέρονται πολλαπλές τιμές για τις πτήσεις και αυτό οφείλεται στην διαφορά των κατηγοριών των θέσεων, την ημέρα της διαδρομής, την ημέρα που έγινε η κράτηση, από την διαδρομή καθώς και τη διάρκεια των ενδιάμεσων πιθανών στάσεων. Με λίγα λόγια αυτό σημαίνει ότι ο κάθε ναύλος πρέπει να υπολογίζεται μοναδικά. Επιπροσθέτως οι τιμές αλλάζουν καθημερινά. Οι τιμές των υπόλοιπων παρεχόμενων υπηρεσιών παραμένουν σχετικά σταθερές έτσι ώστε στις περισσότερες περιπτώσεις να παραμένει ένα μέρος τις προσφοράς αμετάβλητο. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες για την έκδοση ενός εισιτηρίου λαμβάνουν ένα σταθερό αριθμό εισιτηρίων (μηχανογραφημένα έντυπα) τα οποία μπορούν μόνο να χρησιμοποιήσουν μετά από επιβεβαίωση που έχουν λάβει από τον αντίστοιχο τομέα.

- **Άλλες υπηρεσίες**

Λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού στην αγορά οι διαχειριστές των συστημάτων αναγκάζονται να προσφέρουν όχι μόνο τα τρία βασικά συστατικά ενός συστήματος αλλά και επιπρόσθετες υπηρεσίες. Στις μέρες μας ο χρήστης έχει κατευθείαν πρόσβαση στις βασικές ταξιδιωτικές πληροφορίες και μπορεί να βρει πληροφορίες σε όλα τα CRS για εκθέσεις εμπορευμάτων, ρυθμίσεις για την θεώρηση διαβατηρίων κτλ. Ακόμα έχουν αναπτυχθεί προγράμματα και περιβάλλοντα διασύνδεσης τα οποία διευκολύνουν την διαχείριση των πληροφοριών από τον τουριστικό πράκτορα. Επίσης οι διαδικασίες τιμολόγησης και τήρησης των λογιστικών βιβλίων, τα πελατολόγια και γενικά οι λειτουργίες διαχείρισης εξαρτώνται με αυξανόμενο ρυθμό από τα αντίστοιχα CRS. Με την παρακίνηση των χρηστών έχουν αναπτυχθεί τα συστήματα, έτσι ώστε οι χρήστες χωρίς εμπειρία να μπορούν εύκολα να μάθουν πώς να εργάζονται με την διαδικασία κράτησης. Επίσης, επειδή σε αυτό το χώρο συνεχώς αυξάνεται ο αριθμός των προσωπικών υπολογιστών που χρησιμοποιούνται, έχουν εισαχθεί σύγχρονα περιβάλλοντα διασύνδεσης χρηστών.

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

CRONUS AIRLINES

Η Cronus Airlines κλείνει φέτος 5 χρόνια παρουσίας στο χώρο των αερομεταφορών, εκτελώντας τακτικές πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού.

Ο στόλος της Cronus αποτελείται από 5 υπερσύγχρονα αεροσκάφη.

Με 210 πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού την εβδομάδα η εταιρεία εκτελεί καθημερινά πτήσεις από Αθήνα και Θεσσαλονίκη με προορισμούς το Λονδίνο, το Παρίσι, τη Ρώμη, την Κολωνία, το Ντίσελντορφ, τη Φραγκφούρτη, τη Στουτγάρδη και το Μόναχο. Επίσης πραγματοποιεί πτήσεις από Καβάλα προς Στουτγάρδη.

Στο εσωτερικό δίκτυο συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά και τη Ρόδο.

Τους πρώτους επτά μήνες του '99 με την εταιρεία ταξίδεψαν 635,000 επιβάτες με πρόβλεψη για 1,000,000 μέχρι το τέλος του έτους.

Χαρακτηριστικά εταιρείας

Αεροσκάφη: πέντε υπερσύγχρονα BOEING 737- 300/400. Μέση ηλικία αεροσκαφών 7 χρόνια.

Προορισμοί: Λονδίνο, Ρώμη, Παρίσι, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Στουτγάρδη, Φραγκφούρτη, Κολωνία, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο, Χανιά. Παράλληλα διαθέτει σε πλήρη ανάπτυξη τμήμα charter.

Μέτοχοι: Όμιλος Λασκαρίδη (55%), Ι. Μανέτας (45%).

Service: Υψηλού επιπέδου σέρβις, προσφορά οικονομικών ναύλων.

Μελλοντικά σχέδια: Επέκταση εσωτερικού δικτύου με προοπτική την κάλυψη του μεγαλύτερου μέρους των εσωτερικών προορισμών κατά την τρέχουσα περίοδο. Άμεση δρομολόγηση δύο νέων προορισμών προς Κω και Μυτιλήνη. Επέκταση του δικτύου του εξωτερικού. Ένταξη στο στόλο της εταιρείας δύο Boeing 737.

AEGEAN AIRLINES

Τρεις μόλις μήνες στους ελληνικούς ουρανούς, η Aegean Airlines ξεπέρασε τους στόχους της μεταφέροντας πάνω από 100.000 επιβάτες στους τέσσερις μέχρι σήμερα προορισμούς της, στην Ελλάδα. Στις αρχές του μήνα όπου και η εταιρεία συμπλήρωσε το πρώτο τρίμηνο πτήσεων προς την Θεσσαλονίκη, τα Χανιά, το Ηράκλειο και Ρόδο, κλήρωσε μεταξύ των επιβατών της σε όλες τις πτήσεις της, εισιτήρια για όποιο προορισμό εκείνοι επιθυμούν. Τις προσεχείς ημέρες παραλαμβάνει 3^ο νέο αεροσκάφος και εγκαινιάζει τρεις νέους προορισμούς.

Χαρακτηριστικά εταιρείας

Αεροσκάφη: Τρία καινούρια ιδιόκτητα τετρακινητήρια AVRO RJ 100
Προορισμοί: Θεσσαλονίκη, Χανιά, Ηράκλειο, Ρόδος και από 1^{ης} Οκτωβρίου
Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα.

Μέτοχοι: Όμιλος

Βασιλάκη, Β. Κωνσταντακόπουλος, Δ. Ιωάννου, Μ. Παπακαλιάτης, Ν&Α. Συμιγδα
λάς, Όμιλος Λεβέντη, Τράπεζα Πειραιώς ventures.

Service: Προσφορά υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, επιλογή Business
Economy class. Πρόγραμμα για frequent flyers και πληροφοριακό site στο
internet.

Μελλοντικά σχέδια: Παραλαβή 4^{ου} αεροσκάφους το Δεκέμβριο του 1999.
Δύο νέοι προορισμοί στην Ελλάδα και τακτικές πτήσεις στο εξωτερικό μετά το
καλοκαίρι του 2000.

AXON AIRLINES

Στα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης «πετάει» εδώ και δύο μήνες
περίπου η Axon Airlines. Με δύο καινούργια αεροσκάφη νέας τεχνολογίας
πραγματοποιεί τακτικές πτήσεις προς Ρώμη, Μιλάνο, Βρυξέλλες και Παρίσι.

Οι πληρότητες στις πτήσεις της κινήθηκαν στα επίπεδα τους 65%- 70%,
αριθμός ιδιαίτερα εντυπωσιακός για τον πρώτο 1,5 μήνα ολοκληρωμένης
πτητικής δραστηριότητας.

Η εταιρεία έχει δρομολογήσει τη σύσταση «Ιπτάμενης βιβλιοθήκης» στα
αεροσκάφη, όπου μέσα από συγκεκριμένο κατάλογο έργων των ποιητών, θα
μπορούν οι επιβάτες να διαβάζουν ποίηση και Ελληνική Λογοτεχνία εν
πτήξει, στα Ελληνικά καθώς και σε κύριες Ευρωπαϊκές γλώσσες όπου έχουν
μεταφραστεί.

Χαρακτηριστικά εταιρείας

Αεροσκάφη: Δύο καινούργια ιδιόκτητα νέας τεχνολογίας BOEING 737-700.

Προορισμοί: Ρώμη, Μιλάνο, Βρυξέλλες (και μέσω Θεσσαλονίκης) και Παρίσι.

Μέτοχοι: Θ. Λιακουνάκος.

Service: ποιότητα υπηρεσιών, Business & Economy Class

Μελλοντικά σχέδια: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας μέχρι το
τέλος του 1999. Ένταξη στο στόλο της εταιρείας ενός Boeing 737-700 και
τριών BOEING 717-200 μέχρι το Μάιο του 2000.

AIR MANOS

Εδώ και 10 χρόνια η αεροπορική εταιρεία AIR MANOS συνδέει την
Ελλάδα με το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πιο συγκεκριμένα την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο με το
Λονδίνο και το Μάντσεστερ. Από τον Απρίλιο του 1999 η εταιρεία επεκτάθηκε
σε δρομολόγια εσωτερικού, συνδέοντας την Αθήνα με τη Σύρο, τη Μύκονο, τη
Σαντορίνη, τη Σάμο, τη Χίο και την Κάρπαθο. Άμεσος στόχος της εταιρείας
είναι να αποκτήσει ιδιόκτητα αεροσκάφη.

Χαρακτηριστικά εταιρείας

Αεροσκάφη:Οι πτήσεις εξωτερικού εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Boeing και Air Bus, ενώ οι πτήσεις εσωτερικού εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου SHORT 39.

Προορισμοί:Λονδίνο, Μάντσεστερ, Σύρο, Μύκονο, Σαντορίνη, Σάμο, Χίο, Κάρπαθο.

Μέτοχοι:Όμιλος Εταιρειών Μάνος.

Service:Υψηλού επιπέδου σέρβις, προσφορά οικονομικών ναύλων.

Μελλοντικά σχέδια:Επέκταση των δρομολογίων και σε άλλους προορισμούς του εσωτερικού.

AIR GREECE

Με 40 πτήσεις ημερησίως σε 11 προορισμούς στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, η αεροπορική εταιρεία Air Greece διανύει τον 5^ο χρόνο λειτουργίας της, έχοντας ξεπεράσει τους αρχικούς στόχους και προσδοκίες συνεχίζει την ανοδική της πορεία.Το Μάρτιο του 1999 οι Μινωικές Γραμμές απέκτησαν το 51% των μετοχών της εταιρείας δημιουργώντας νέα δεδομένα περαιτέρω ανάπτυξης της εταιρείας. Οι πληρότητες των πτήσεων της εταιρείας κινούνται στα επίπεδα του 80%, ενώ η επιβατική κίνηση έφτασε το 1998 τους 401.840 επιβάτες και ενώ έχοντας ήδη παραλάβει τα δύο νέα jet αεροσκάφη, έχει τεθεί από την εταιρεία σαν στόχος για το 1999,όσον αναφορά την επιβατική κίνηση οι 560.000 επιβάτες.

Χαρακτηριστικά εταιρείας

Αεροσκάφη:Τρία αεροσκάφη ATR-72 και δύο αεροσκάφη τύπου FOKKER-100.

Προορισμοί:Ηράκλειο, Χανιά, Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σαντορίνη, Κολωνία, Ντίσελντορφ, Στουτγάρδη.

Service:Υψηλού επιπέδου σέρβις, προσφορά οικονομικών ναύλων.

Μελλοντικά σχέδια:Επέκταση των δρομολογίων και σε άλλους προορισμούς του εσωτερικού και του εξωτερικού.

(Παραπομπή:BUSINESS & TOURISM)

3.2 ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

Ήταν Οκτώβριος του 1967, όταν η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ – μητρική εταιρεία, δημιούργησε τη Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών με κύριο έργο της τις ναυλώσεις προς τρίτους.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1971, έληξαν οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής και στη θέση της ιδρύθηκε η Α.Ε. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ.

Σήμερα η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ διαθέτει 21 σύγχρονα αεροπλάνα από 18 ως 105 θέσεων και εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού έργου των εσωτερικών δρομολογίων του Ομίλου.

Παράλληλα με τα τακτικά δρομολόγια η εταιρεία εκτελεί πτήσεις Charter, αεροδιακομιδές ασθενών, μεταφορές φορτίων κ.ά.

Πέραν του καθαρά πτητικού έργου, η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ έχει δραστηριοποιηθεί και στον τομέα της αεροπορικής εκπαίδευσης.

1. Είκοσι τρεις ξένες αεροπορικές εταιρείες εμπιστεύονται την εκπαίδευση των πληρωμάτων τους στους κυβερνήτες εκπαιδευτές της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ στο ιδιόκτητο εκπαιδευτικό κέντρο, όπου είναι εγκατεστημένος εξομοιωτής πτήσεων αεροσκάφους ATR 72/42.

2. Στις εγκαταστάσεις του Δ. Αεροδρομίου λειτουργεί επαγγελματική Σχολή Χειριστών Ελικοπτέρων και Αεροσκαφών.

Τέλος, δημιούργησε επισκευαστικό κέντρο ελικοπτέρων της κατασκευάστριας εταιρείας Eurocopter και αναλαμβάνει τη συντήρηση όλων των ελικοπτέρων της που βρίσκονται στον ελλαδικό χώρο καθώς και αυτών στην Αλβανία, Βουλγαρία, Κύπρο, ΠΓΔΜ και Μάλτα.

Σήμερα κατέχουμε ηγετική θέση στο χώρο των Βαλκανίων, ως η μεγαλύτερη, ασφαλέστερη και αρτιότερα εξοπλισμένη και εκπαιδευμένη αεροπορική εταιρεία Regional.

Ίδρυση: 6 Απριλίου 1957

Η ιστορία μας

1957-1970

- Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου COMET 4B
- Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου BOEING B707-320
- Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 10.880.000
- Εργαζόμενοι: 3.300
- Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εξωτερικού: σε 76 πόλεις
- Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εσωτερικού: σε 80 πόλεις

1971-1980

- Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B720B
- Αγορά 1 αεροσκάφους τύπου BOEING B747B-284B
- Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου AIRBUS 1300-B4
- Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200
- Το ελληνικό κράτος είναι από το 1975 ο ιδιοκτήτης της O.A.
- Η O.A. πετά σε 30 διεθνείς προορισμούς στις 5 ηπείρους
- Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 34.780.000

1981-1990

- Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4
- Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου BOEING B747-212B
- Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200
- Εγκατάσταση αυτομάτου συστήματος ελέγχου αποσκευών και εισιτηρίων (check-in)
- Ξεκινούν δρομολόγια μόνο για εμπορεύματα (cargo)
- Νέο σύστημα κρατήσεων EPMHΣ που εξοικονομεί \$2.500.000 ετησίως στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
- Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 63.934.000

1991-1999

- Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-400
- Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-600R
- Αγορά 4 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A340-300
- Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 55.545.000

Η Αποστολή μας

- Η ασφαλής μεταφορά ελληνικής, διεθνούς και ομογενειακής επιβατικής κίνησης
- Η προσφορά υπηρεσιών διεθνούς επιπέδου σε ανταγωνιστικές τιμές
- Η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας

Ο Όμιλός μας

- Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε με σκοπό να καλύψει απόλυτα οποιαδήποτε ανάγκη σας για φιλόξενες και ασφαλείς πτήσεις εντός και εκτός Ελλάδας. Οι υπηρεσίες που προσφέρει εγγυώνται άψογη εξυπηρέτηση και εξαιρετικά προνόμια σε όλους εσάς

που τον επιλέγετε. Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας αποτελείται από τις πιο κάτω εταιρείες:

- Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε., μητρική εταιρεία του Ομίλου, μεταφέρει εσάς ή/και τα εμπορεύματά σας σε οποιαδήποτε ήπειρο κι αν ταξιδεύετε, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, τεχνικής συντήρησης, καθώς και πληροφορικής και επικοινωνιών σε άλλες εταιρείες.
- Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. είναι μία από τις κορυφαίες εταιρείες στο χώρο των διεθνών περιφερειακών αερομεταφορέων. Μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, σας ταξιδεύει με ασφάλεια απ' όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας σε προορισμούς τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού δικτύου. Παράλληλα, επιτελεί αναγνωρισμένο κοινωνικό έργο, καθώς συνδέει τ' ακριτικά νησιά με το κέντρο κι ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε εξειδικευμένη επιχείρηση ανθρωπιστικού περιεχομένου, όπως στη μεταφορά ασθενών ή στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.
- Olympic Catering Α.Ε., θυγατρική του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία catering στα Βαλκάνια. Με τους καλύτερους chefs, με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και υπερσύγχρονο εξοπλισμό, ανταποκρίνεται σε κάθε γαστρονομική απαίτηση με ποιότητα, ασφάλεια και συνέπεια. Τα γεύματα που προσφέρει καλύπτουν τις εθνικές και θρησκευτικές ιδιαιτερότητές σας ή τις ανάγκες σας για ειδικά menus, συγκεκριμένες δίαιτες ή εξειδικευμένα V.I.P. menus.
- Μακεδονικές Αερογραμμές Α.Ε., μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ικανοποιούν απόλυτα την ανάγκη σας να ταξιδεύετε –ή να μεταφέρετε εμπορεύματα– όπου και όποτε εσείς επιθυμείτε. Με ναυλωμένες πτήσεις, πετάξετε από τα ελληνικά νησιά και την ενδοχώρα στο εσωτερικό δίκτυο, την Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές σας καλύπτουν με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και σας προσφέρουν ένα ευχάριστο και άνετο ταξίδι!
- Olympic Fuel Company Α.Ε., η νεότερη θυγατρική εταιρεία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε με σκοπό να τροφοδοτεί τα αεροσκάφη όλων των αεροπορικών εταιρειών με καύσιμα κορυφαίας ποιότητας. Ελέγχει και διατηρεί ανταγωνιστικές τις τιμές της, δίνοντας έτσι ένα πραγματικό πλεονέκτημα στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπου και δραστηριοποιείται.
- Galileo Hellas Α.Ε., μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποτελεί εθνική εταιρεία διανομής της Galileo International, μιας από τις πρωτοπόρες πολυεθνικές εταιρείες στον τομέα των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κρατήσεων Θέσεων με παρουσία σε 107 χώρες στον κόσμο. Με το σύστημα Galileo, που διανέμει στην Ελλάδα, αποσκοπεί στην κάλυψη των αναγκών των ταξιδιωτικών γραφείων, ώστε να εξυπηρετούν άμεσα και έγκυρα εσάς, που θέλετε να οργανώσετε το ταξίδι σας, από την κράτηση θέσης μέχρι τη διαμονή σε ξενοδοχείο ή την ενοικίαση αυτοκινήτου.
- Olympic Into-Plane Company Α.Ε., θυγατρική της O.A. και της Total Raffinage Distribution. Εταιρεία παροχής υπηρεσιών ανεφοδιασμού

αεροσκαφών με αεροπορικά καύσιμα στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η εικόνα του Ομίλου μας

- 7.000.000 επιβάτες
- 10.000.000 θέσεις
- 100.000 πτήσεις (το 34% διεθνείς)
- 83 προορισμοί (οι 48 στο εξωτερικό)
- Σύνδεση 31 χωρών με την Ελλάδα
- 73.000.000 kg μεταφερθέντα εμπορεύματα
- 20.000 τουριστικά πακέτα
- 310 δισ. δρχ. συνολικός τζίρος
- Δύναμη προσωπικού: 9.000

Παράλληλες Υπηρεσίες

Πώληση υπηρεσιών:

- Τεχνικής συντήρησης
- Εκπαίδευσης πληρωμάτων cockpit (simulators)
- Εκπαίδευσης πληρωμάτων καμπίνας
- Πληροφορική
- Επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών 165 ξένων εταιρειών
- Δικτύου διανομής (Galileo Hellas)

Δίκτυο Προορισμών

	Ελλάδα	Ευρώπη	Αμερική	Αυστραλία	Μ. Ανατολή	Αφρική	Ασία
Προορισμοί	35	31	4	-	9	4	-

Ο Στόλος μας

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Σύνολο: 33 + 15)

Τύπος	Μονάδες	Θέσεις	Υπό παραγγελία
αεροσκάφους			
A340-300	4	295	
A300-600R	3	269	
B737-200	11	117	
B737-300	2	138	
B737-400	13	150	
B737-700		163	11
B737-800		163	4

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ (Σύνολο: 21)

Τύπος	Μονάδες	Θέσεις
αεροσκάφους		
B817-200	3	105
ATR-72	7	68
ATR-42	4	50
DO-228	7	18

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ (Σύνολο: 3)

Τύπος	Μονάδες	Θέσεις
αεροσκάφους		
B737-400	3	167

Οι στόχοι μας...

- Ανάδειξη του Αεροδρομίου των Αθηνών σε ισχυρό περιφερειακό HUB της Ευρώπης.
- Ανάδειξη του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης ως του δεύτερου σημαντικότερου κόμβου (HUB) της Ο.Α.
- Τόνωση των δραστηριοτήτων της Ο.Α. στις αγορές Β. Ατλαντικού & Ασίας.
- Ενίσχυση της θέσης της Ο.Α. στις κυριότερες ευρωπαϊκές αγορές.
- Επέκταση της δραστηριότητας της Ο.Α. στις χώρες της Μέσης Ανατολής.
- Διεύρυνση των εμπορικών συνεργασιών με άλλες αεροπορικές εταιρείες.
- Ένταξη της Ο.Α. σε ένα από τα παγκόσμια groups συμμαχιών.

...και πώς θα τους πετύχουμε

- **Με αναβάθμιση των υπηρεσιών μας:**
 - Νέα αεροσκάφη Αίρμπας Α340-300 με ατομικές οθόνες και επιλογή από 8 κανάλια τηλεοπτικά και 12 μουσικά, προβολή airshow, τηλέφωνα και fax εν πτήση, καθίσματα που γίνονται σχεδόν κρεβάτια στη Διακεκριμένη Θέση.
 - Ταχύτερη εξυπηρέτηση των πελατών μας στη Ν. Υόρκη σε νέο κτίριο, στο Terminal 1.
 - Το μεσαίο κάθισμα της Διακεκριμένης Θέσης σε όλα τα αεροσκάφη μας τύπου Boeing B737 παραμένει κενό, προσφέροντας έτσι περισσότερη άνεση στους επιβάτες μας.
 - **Με δυναμικό πρόγραμμα τακτικών πελατών ICAPUS (Frequent Flyer Program):**
 - Για μεμονωμένους επιβάτες, οικογένειες, επιχειρήσεις.
 - Καλύπτει ταξίδια στο εξωτερικό και στο εσωτερικό.
 - Προσφέρει πλεονεκτήματα και με τη χρήση άλλων υπηρεσιών.
 - **Με ευέλικτη εμπορική πολιτική:**
 - Ανάπτυξη και προώθηση ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων για όλο μας το δίκτυο.
 - Ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική σε όλο το δίκτυο.
 - **Με ωράρια προσαρμοσμένα στις ανάγκες των πελατών μας.**
 - **Με περισσότερες συχνότητες εξυπηρέτησης για προορισμούς με έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα.**
 - **Με νέο σχεδιασμό ανταποκρίσεων πτήσεων στην Αθήνα.**
 - **Με αξιοποίηση των δυνατοτήτων του νέου αεροδρομίου των Σπάτων.**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Δελτίο Τύπου

Για την Ο.Α., όπως και για τις περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, το cargo τείνει σήμερα να αναδειχθεί σαν μια σημαντική πηγή εσόδων.

Αν μάλιστα συγκρίνουμε τις απαιτήσεις που έχουν τα εμπορεύματα σαν αντικείμενο μεταφοράς με αυτές του επιβάτη, καθώς επίσης και το κέρδος που προσπορίζει καθένα από αυτά, τότε αυτό και μόνο είναι αρκετό για να μας εξηγήσει γιατί οι αεροπορικές εταιρείες έχουν ρίξει το βάρος τους στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών.

Έχει γίνει πλέον φανερό ότι το πνεύμα που επικρατεί στις αεροπορικές εταιρείες είναι ότι η ανάπτυξη των αερομεταφορών cargo βασίζεται κατά πρώτο και κύριο λόγο στην ενοποίηση όλων των συναφών με τη λειτουργία του υπηρεσιών κάτω από μία ενιαία και ανεξάρτητη διοίκηση και κατά δεύτερο

λόγο στην επέκταση των δραστηριοτήτων σε door-to-door και σε trucking μεταφορές.

Τέλος, για το σκοπό αυτό κατασκευάζονται μοντέρνοι Εμπορευματικοί Σταθμοί με έντονη την παρουσία της αυτοματοποίησης και της ελαχιστοποίησης της χρήσης επίγειων μέσων στην εξυπηρέτηση του cargo.

Η Ο.Α. με τη συγκρότηση της ΓΔΕΜ είχε ακριβώς σαν στόχο τη βελτίωση και την προσπόριση κερδών μέσα από την ενοποίηση των διαφόρων δραστηριοτήτων που συνδέονταν με την εξυπηρέτηση του cargo.

Το γεγονός ότι το cargo είναι μια κερδοφόρα μονάδα ή στη χειρότερη περίπτωση μια μονάδα που καλύπτει το κόστος λειτουργίας της και έχει προοπτικές ανάπτυξης καθιστά φανερό ότι η σκέψη συγκρότησης της ΓΔΕΜ υπήρξε επιτυχής.

Σήμερα η ΓΔΕΜ έχει προχωρήσει στη μεταβολή του οργανογράμματός της δίνοντας σ' αυτό μια πιο ευέλικτη μορφή και πιστεύει ότι είναι δυνατή η παραπέρα ανάπτυξή της μέσα από την εγκατάσταση ενός συστήματος παρακολούθησης του εμπορεύματος –από τη στιγμή που φθάνει στην Ο.Α. έως τη στιγμή που παραδίδεται στον πελάτη– καθώς και μέσα από το σχεδιασμό και την άσκηση μιας περισσότερο επιθετικής εμπορευματικής πολιτικής, εάν και εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες λειτουργίας της Ο.Α.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Δελτίο Τύπου 9/12/99, Δελτίο Τύπου 5/04/00

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ παρέχει επίγειες υπηρεσίες (Ground Handling) υψηλών προδιαγραφών στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού για περισσότερο από 40 χρόνια.

Το πελατολόγιό της περιλαμβάνει περισσότερες από 70 αεροπορικές εταιρείες (εμπορικές, τσάρτερς και εμπορευματικές), μεταξύ των οποίων είναι μερικές από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, οι οποίες έχουν συνηθίσει στη συνεχή παροχή των επίγειων υπηρεσιών με υψηλές προδιαγραφές της Ετ. Μονάδας Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανανεώνει καθημερινά και προσαρμόζει τις επίγειες υπηρεσίες της σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών της, θέτοντας κύριο στόχο της την ασφάλεια, την άμεση εξυπηρέτηση με επαγγελματισμό και μεθοδικότητα και την υψηλή ποιότητα των επίγειων υπηρεσιών της, με αποτέλεσμα ο αριθμός των ικανοποιημένων πελατών να αυξάνεται συνεχώς.

Θεωρούμε αναγκαίο αλλά συνάμα και περιττό να τονίσουμε το γεγονός ότι οι Ετ. Μονάδα Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α. ακολουθεί και εφαρμόζει αυστηρά τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από την IATA και την A.E.A. (Association of European Airlines) με το άριστα εξειδικευμένο προσωπικό της.

Η Ετ. Μονάδα Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α. πέτυχε για το 1999 το εκπληκτικό ποσοστό του 99,78% σε «On Time Performance» για το Αεροδρόμιο του Ελληνικού και θεωρείται η καλύτερη στον τομέα της στην Ελλάδα.

Οι πελάτες μας είναι:

AIR FRANCE, MAERSK AIR, ALITALIA, EMIRATES, SABENA, IBERIA, BRITISH AIRWAYS, DELTA AIRLINES, C.S.A., BALKAN, EL-AL, CYPRUS

AIRWAYS, SINGAPORE AIRLINES, THAI, AEROFLOT, GULF AIR, LUXAIR, FINNAIR, TURKISH, HAPAG-LLOYD, L.T.U., CONDOR, BRITANNIA, MONARCH, CALEDONIAN, AEROLLOYD, WORLD AIRWAYS, T.N.T., TRANSAVIA, AMERICAN INTL AIRWAYS, BRITISH MIDLAND, CONTINENTAL AIRLINES, AIRTOURS, TRANSAER INTL AIRWAYS, BRAATHENS, TOWER AIR, AMERICAN TRANSAIR, AIR TRANSAT, AIR TOULOUSE, AIR LIBERTE, AEROLYON, AERO LLOYD, AIR EUROPA και πολλές άλλες.

Η Ετ. Μονάδα Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α. παρέχει επίγεια εξυπηρέτηση υψηλών προδιαγραφών στα αεροσκάφη γενικής αεροπλοΐας (General Aviation Aircraft) καθώς και στις κρατικές πτήσεις (State Flights), διασφαλίζοντας έτσι τις ειδικές ανάγκες του κοινού που ταξιδεύει.

Αναστολή πτήσεων από-προς Αυστραλία

Δελτίο Τύπου

Αθήνα, 23 Οκτωβρίου 2002 – Από τη Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ανακοινώνεται ότι μετά από λεπτομερή έλεγχο όλων των οικονομικών στοιχείων που αφορούν τη γραμμή προς και από Αυστραλία, προχωρά από 1η Νοεμβρίου 2002 στην αναστολή των προγραμματισμένων πτήσεων της.

Η Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, σε μια ακόμη προσπάθειά της για δραστική περιστολή των σημαντικών ελλειμμάτων που για πολλά χρόνια δημιουργούσε η γραμμή προς και από Αυστραλία, εξάντλησε όλες τις δυνατότητες που θα επέτρεπαν τη διατήρησή της, κινούμενη και προς την κατεύθυνση της εμπορικής της συνεκμετάλλευσης με άλλες αεροπορικές εταιρείες της ευρύτερης περιοχής, χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Με δεδομένη την οριστική απόφαση για αναστολή λειτουργίας της γραμμής προς και από Αυστραλία, η Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ευχαριστεί την ομογένεια, τους τουριστικούς πράκτορες και το επιβατικό της κοινό για τη στήριξη και την εμπιστοσύνη που έδειξαν μέχρι σήμερα στην προσπάθεια της Εταιρείας για διατήρηση της γραμμής.

Τέλος, η Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας διαβεβαιώνει το επιβατικό της κοινό ότι έχει λάβει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα για την εκπλήρωση με ακρίβεια των συμβατικά ανειλημμένων υποχρεώσεων απέναντί τους προγραμματίζοντας περιορισμένο αριθμό έκτακτων πτήσεων εντός του πρώτου δεκαπενθημέρου του Νοεμβρίου 2002 προς και από Αυστραλία.

Αποτελέσματα Α' τριμήνου 2002

Δελτίο Τύπου

Αθήνα, 9 Απριλίου 2002 – Το πρόγραμμα το οποίο εφαρμόζεται εδώ και ένα χρόνο από την Ο.Α. έχει ήδη αποφέρει τα πρώτα θετικά αποτελέσματα.

Για τη Διοίκηση του Ομίλου της Ο.Α. η εφαρμογή αυτού του προγράμματος θεωρήθηκε απαραίτητη, ώστε να αντεπεξέλθει ο Όμιλος στη μάχη «κρίση αγοράς», από την οποία βγήκε κερδισμένος αυξάνοντας μέσα από εύστοχους χειρισμούς το μερίδιο αγοράς από 49% σε 58% το πρώτο τρίμηνο του 2002 σε σχέση με αυτό του 2001.

Τα αποτελέσματα αυτά, παρά τη συνεχή μείωση της επιβατικής κίνησης στην παγκόσμια αγορά των αερομεταφορών, είναι απόρροια βελτίωσης του δείκτη πληρότητας κατά 7,14\$, αύξησης των μέσων εσόδων (28,57% εσωτερικό και 11,7% εξωτερικό) ανά εισιτήριο επιβάτη, μείωση του προσωπικού 9,20%, κατάργηση κατά 18% έντονα ζημιογόνων δρομολογίων με αντίστοιχη αναλογική μείωση δαπανών.

Η βελτίωση των δεικτών του Ομίλου φαίνεται και από το γεγονός ότι η Ο.Α. για πρώτη φορά στην 50χρονη ιστορία της παρουσιάζει αποτελέσματα σαφώς καλύτερα από το μέσο όρο των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (Ε.Α.Ε.):

ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ 2001-2002		
ΠΕΡΙΟΧΕΣ	Ο. Α.	Ε.Α.Ε.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ	Ο. Α.	Ε.Α.Ε.
ΕΥΡΩΠΗ	76%	72.6%	ΕΥΡΩΠΗ	+17	+8
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	90.10%	90.00%	Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	+31.10	+10.8

Δήλωση Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών σχετικά με την απόφαση της Ε.Ε.

Δελτίο Τύπου

Από το Γραφείο Τύπου του
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Τετάρτη, 11 Δεκεμβρίου 2002 – Ο Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής, σχετικά με την Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ολυμπιακή Αεροπορία, δήλωσε τα εξής:

Η Ένωση Αερομεταφορέων Ελλάδος κατέθεσε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στις 12 Οκτωβρίου 2000 και 14 Ιουλίου 2001, καταγγελίες κατά του Ελληνικού Δημοσίου και της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κατά τις οποίες το Ελληνικό Δημόσιο συνεχίζει παράνομα τη χορήγηση κρατικής βοήθειας στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Με αφορμή τις καταγγελίες αυτές η Επιτροπή διενήργησε έρευνα με ευθύνη της αρμόδιας Επιτρόπου Loyola de Palacio.

Η απόφαση που προωθήθηκε προς έγκριση στην Επιτροπή δεν δικαιώνει όλους εκείνους που προσπάθησαν μέσα απ' αυτή τη διαδικασία να οδηγήσουν την Ολυμπιακή Αεροπορία σε πτώχευση, προκειμένου να καρπωθούν το μερίδιο της αγοράς που της ανήκει τόσο στα εσωτερικά δρομολόγια όσο και στο εξωτερικό. Μέχρι τελευταία στιγμή με δημοσιεύματα και πιέσεις προς τα αρμόδια τμήματα της Επιτροπής έγινε προσπάθεια να υποχρεωθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία σε επιστροφή του συνόλου της κρατικής βοήθειας που είχε χορηγηθεί από το 1994.

Τελικά η απόφαση προβλέπει την επιστροφή 41.000.000, ποσό που είναι η τελευταία οικονομική ενίσχυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας το έτος 1998 και όχι 300.000.000 ή 200.000.000 που διαδίδονται μέχρι τώρα. Επίσης το

Ελληνικό Δημόσιο καλείται και θα ερευνήσει σε ποιους τομείς και εάν υπήρξε προνομιακή μεταχείριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε θέματα καταβολής ΦΠΑ, ασφαλιστικών εισφορών, αγοράς εξαρτημάτων, τελών αεροδρομίου κλπ. έναντι της μεταχείρισης άλλων αερομεταφορέων και να επιδιώξει την είσπραξη των ποσών που θα διαπιστωθεί ότι χαριστικά δεν εισπράχθηκαν τα δύο τελευταία έτη, αφού προφανώς ληφθεί υπόψη τι προβλέπει η ελληνική έννομη τάξη.

Η ποσοτικοποίηση που παρουσιάζεται από την Επιτροπή και αναφέρεται στο Άρθρο 2 της Απόφασης είναι αυθαίρετη και περιλαμβάνει ακόμη και συναλλαγές της Ο.Α. με τον ιδιωτικό τομέα. Θεωρείται ότι οι ποσοτικοποιήσεις αυτές θα αποδειχθούν κατά την προσφυγή της Ο.Α. στα αρμόδια δικαστήρια ότι διαφέρουν απολύτως. Άλλωστε είναι αξιοσημείωτο ότι στο διατακτικό της απόφασης δεν υπάρχει ποσοτικοποίηση.

Την απόφαση αυτή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα αντιμετωπίσει η Ολυμπιακή Αεροπορία στα αρμόδια Ευρωπαϊκά Δικαστήρια με όλα τα νόμιμα ένδικα μέσα, ειδικότερα με Αίτηση Αναστολής και Προσφυγή. Πρέπει επίσης να γίνει γνωστό ότι α τελευταία χρόνια πολλές παρόμοιες αποφάσεις της Επιτροπής ακυρώθηκαν από το Αρμόδιο Δικαστήριο, και αυτό αναμένεται να συμβεί με την υπόθεση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Εκείνο που είναι σημαντικό να τονισθεί είναι ότι η απόφαση αυτής της Επιτροπής δεν θα εμποδίσει τη διαδικασία αποκρατικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας που εξελίσσεται και δεν απειλεί τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που θα συνεχίσει να λειτουργεί μέχρι την πλήρη αποκρατικοποίηση.

Η Ελληνική Κυβέρνηση τέλος σέβεται την απόφαση, αλλά θα την εφαρμόσει όπως προβλέπει η ελληνική έννομη τάξη, στην οποία η απόφαση παραπέμπει για την εφαρμογή της.

Είναι λοιπόν με την απόφαση αυτή σαφές ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία θα εξακολουθήσει να λειτουργεί, παρά τις λανθασμένες προβλέψεις διαφόρων που διέδιδαν ότι θα κατέρρεε με την έκδοση της Απόφασης.

Είναι ακόμη σαφές ότι τα όποια χρήματα κληθεί να επιστρέψει η Ο.Α., αυτά θα εισπραχθούν μόνον από το Ελληνικό Δημόσιο και δεν θα υπάρξει επιστροφή χρημάτων υπό την οιαδήποτε μορφή (πρόστιμο κτλ.) προς την Ε.Ε., δηλαδή ο Έλληνας φορολογούμενος δεν θα επιβαρυνθεί.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Από το 1992 δειλά-δειλά άρχισαν να εμφανίζονται μικρές ιδιωτικές εταιρείες αεροπορικών υπηρεσιών. Οι πρώτες εταιρείες που σχηματίστηκαν απείχαν πολύ από το τυπικό μοντέλο μιας αεροπορικής εταιρείας. Έμοιαζαν περισσότερο σαν εταιρείες αεροταξί, αφού παρείχαν υπηρεσίες σε μία μικρή ομάδα καταναλωτών, ενώ διέθεταν στην πλειοψηφία τους μικρά μονοκινητήρια αεροσκάφη 4-8 θέσεων. Αυτές οι εταιρείες, αρκετές από τις οποίες λειτουργούν μέχρι σήμερα, αποτέλεσαν την πρώτη μορφή ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην ελληνική αεροπορική αγορά. Όμως, όπως είναι φανερό, δεν ήταν σε θέση να ανταγωνιστούν την πανίσχυρη τότε Ολυμπιακή.

Τα πράγματα άρχισαν να αλλάζουν το 1993, όταν ιδρύθηκαν οι πρώτες ελληνικές ιδιωτικές εταιρείες. Αυτές βασίστηκαν στην παροχή ναυλωμένων

υπηρεσιών, κατά κύριο λόγο, και συνεργάζονταν άμεσα με ξένους tour operators. Κλασικό παράδειγμα η Apollo, που δημιουργήθηκε για να καλύψει τις ανάγκες αερομεταφοράς τουριστών από τη Σκανδιναβία για λογαριασμό τοπικών tour operators ελληνικών συμφερόντων. Η εταιρεία είχε σύγχρονο στόλο με σημαντική χωρητικότητα, ενώ παράλληλα με τις ναυλωμένες πτήσεις προς το εξωτερικό εξυπηρετούσε και την εσωτερική διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Δυστυχώς, η εταιρεία αυτή, μετά τη διακοπή της συμφωνίας της με τους tour operators, βρέθηκε σε δεινή οικονομική κατάσταση, με τελικό αποτέλεσμα το κλείσιμό της. Την ίδια πορεία είχαν και άλλες παρόμοιες εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, όπως οι Cretan Airlines, SEEA και η Venus (που όμως ξανάρχισε να λειτουργεί, αν και υπερχρεωμένη, με το νέο όνομα Princess).

Η περίπτωση της SEEA είναι εξίσου ενδιαφέρουσα, μιας και αυτή η εταιρεία ξεκίνησε πολύ σωστά. Είχε εξοπλιστεί με αεροσκάφη μικρής χωρητικότητας (Fokker-50, 50 θέσεων), κατάλληλα για τις πρώτες υπηρεσίες της, ενώ παράλληλα είχε συνάψει συμφωνία με την Virgin Atlantic για τη διαχείριση κοινού δρομολογίου Αθήνας-Λονδίνου (το οποίο σημειωτέον η Virgin Atlantic διατηρεί μέχρι σήμερα, ακόμα και μετά το κλείσιμο της SEEA). Οι λόγοι αποτυχίας της SEEA είναι αρκετοί, κακή οικονομική διαχείριση, περιορισμένο δίκτυο πωλήσεων καθώς και εχθρική αντιμετώπιση από την Ολυμπιακή και τις κρατικές υπηρεσίες.

Στην παρουσίαση των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών δεν θα ασχοληθούμε με τις μικρότερες αεροπορικές εταιρείες αεροταξί ή ναυλώσεως αεροσκαφών, όπως οι Αεροπορία Αιγαίου, η Aviator, η Interjet, η Avionic και η KAL Αεροπλοΐα. Ο λόγος για αυτό είναι όχι γιατί δεν είναι άξιες αναφοράς λόγω μεγέθους, αλλά γιατί οι εταιρείες αυτές απευθύνονται σε μια τελείως διαφορετική ομάδα πελατών. Έτσι σε αυτή την παρουσίαση θα ασχοληθούμε με τρεις μεσαίου τύπου ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, την Air Greece, την Cronus Airlines και μια ξένη (ελληνικών συμφερόντων όμως), την Easyjet. Οι δύο πρώτες αεροπορικές εταιρείες είναι οι μόνες που μπορούμε να πούμε ότι ανταγωνίζονται με αξιώσεις την Ολυμπιακή στις εσωτερική και εν μέρει στις εξωτερικές πτήσεις. Η τρίτη μάς προσφέρει το παράδειγμα μιας νέας νοοτροπίας στις αεροπορικές υπηρεσίες, που πολύ εύκολα θα μπορούσε να υιοθετηθεί και από άλλες ελληνικές εταιρείες—αλλά και από την Ολυμπιακή—ενισχύοντας ακόμη περισσότερο την ελληνική αεροπορική αγορά.

3.3 AEGEAN AIRLINES – Εταιρική Παρουσίαση – Ιστορική Αναδρομή

1997 Ίδρυση της Aegean Aviation από τους κ. Αντώνη και Νικόλαο Συμιγδαλά.

1992 Η Aegean Aviation γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που αποκτά άδεια αερομεταφορών.

1994 Είσοδος της Aegean Aviation στον Όμιλο Εταιρειών Βασιλάκη. Επένδυση σε ιδιόκτητα learjet για πτήσεις VIP από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο.

ΜΑΡΤΙΟΣ 1999 Ίδρυση της Aegean Airlines.

ΜΑΪΟΣ 1999 Πραγματοποιούνται οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με 2 ολοκαίνουργια ιδιόκτητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems (British Aerospace). Κάθε αεροσκάφος έχει τέσσερις αθόρυβους κινητήρες που εξασφαλίζουν άνεση και ταχύτητα μεταφοράς.

ΙΟΥΝΙΟΣ 1999 Η Aegean πετάει στη Ρόδο και στα Χανιά.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1999 Παραλαβή ενός τρίτου RJ και η Aegean μεγαλώνει, πετώντας τώρα σε 3 νέους προορισμούς: Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1999 Η Aegean Airlines ενσωματώνει στις δυνάμεις της την Air Greece. Ο στόλος αυξάνεται με την παραλαβή ενός τέταρτου RJ και των 3 ATR 72 και 2 FOKKER της Air Greece. Η Μυτιλήνη και τα Ιωάννινα αποτελούν 2 νέους προορισμούς.

ΜΑΪΟΣ 2000 Η Aegean επεκτείνεται και πάλι, αποκτώντας τον 11ο προορισμό της, τη Σαντορίνη.

ΙΟΥΛΙΟΣ 2000 Παραλαβή δύο ολοκαίνουργιων AVRO RJ 100. Τώρα η Aegean πετάει σε 11 προορισμούς σε όλη την Ελλάδα με περισσότερες από 80 πτήσεις καθημερινά, με 6 ολοκαίνουργια τετρακινητήρια JET AVRO RJ 100 και 3 ATR 72.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2000 Η Aegean Airlines βραβεύεται ως η τρίτη καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη από το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών ERA. Μέλη της ERA είναι 83 αεροπορικές εταιρείες, 43 αεροδρόμια και 110 εταιρείες από τον ευρύτερο αεροπορικό και κατασκευαστικό χώρο.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001 Η Aegean Airlines ενώνει τις δυνάμεις της με την Cronus Airlines, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2001 Η Aegean Airlines εγκαινιάζει την παροχή της υπηρεσίας Business Class και στις πτήσεις εξωτερικού.

ON LINE ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Η Aegean Airlines μένοντας πιστή στη υπόσχεσή της για παροχή πρωτοποριακών υπηρεσιών, εγκαινίασε στις 10/07/02 την υπηρεσία των on line κρατήσεων και στις πτήσεις εξωτερικού.

Έτσι σας παρέχει τη δυνατότητα να κλείνετε το εισιτήριό σας για οποιονδήποτε προορισμό του δικτύου της (εσωτερικού-εξωτερικού), γρήγορα και εύκολα από το Internet.

Επισκεφθείτε τη σελίδα Κρατήσεις Εισιτηρίων, επιλέξτε έναν από τους έξι προορισμούς μας στην Ευρώπη και δώδεκα στην Ελλάδα και «δώστε φτερά στο ποντίκι σας»!!!

BUSINESS CLASS ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Με στόχο πάντα τη συνεχή προσφορά νέων, ποιοτικών υπηρεσιών, στις 28 Οκτωβρίου 2001 εγκαινιάσαμε την παροχή της Business Class και στις πτήσεις εξωτερικού.

Επιλέγοντας την Business Class της Aegean Airlines και για τις πτήσεις σας στο εξωτερικό, απολαμβάνετε όχι μόνο την υψηλή ποιότητα στις υπηρεσίες μας αλλά την άνεση και την ιδιαίτερη φροντίδα στην εξυπηρέτησή σας.

Θα χαρούμε να σας δούμε σε μία από τις πτήσεις μας για να εγκαινιάσουμε μαζί τη νέα αυτή υπηρεσία που σχεδιάσαμε με γνώμονα την ποιότητα και την αξιοπιστία, αρχές άλλωστε που χαρακτηρίζουν κάθε δραστηριότητά μας!

AEGEAN AIRLINES: BRONZE AWARD – AIRLINE OF THE YEAR 2000/1

Η ποιότητα των υπηρεσιών της Aegean Airlines έχει ήδη γίνει γνωστή και πέρα από τα ελληνικά σύνορα. Η βράβειυσή της από τον ERA (Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών) ήταν το σημάδι της αναγνώρισης.

Η Aegean Airlines τιμήθηκε με το χάλκινο μετάλλιο του διαγωνισμού που διοργανώνει κάθε χρόνο ο ERA ως η αεροπορική εταιρεία της χρονιάς 2000/1.

Η αξία της διάκρισης φανερώνεται από το γεγονός ότι ο ERA εκπροσωπεί 83 αεροπορικές εταιρείες, 43 αεροδρόμια και άλλες 110 εταιρείες που ασχολούνται με τις αερομεταφορές στην Ευρώπη.

Η AEGEAN AIRLINES ΤΙΜΑ ΤΟΥΣ ΟΛΥΜΠΙΟΝΙΚΕΣ ΜΑΣ

Ως ελάχιστο δείγμα τιμής και ευγνωμοσύνης προς τους Έλληνες Ολυμπιονίκες, η Aegean Airlines αναλαμβάνει όλες τις μετακινήσεις εντός Ελλάδος των αθλητών που διακρίθηκαν μέχρι και στην 8η θέση στην Ολυμπιάδα του Σίδνεϊ.

Οι Ολυμπιονίκες μας θα μπορούν να ταξιδεύουν Business Class σε όλους τους προορισμούς της Aegean μέχρι την Ολυμπιάδα του 2004 με την ευχή για ακόμη μεγαλύτερες και περισσότερες διακρίσεις.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ: <http://www.aegeanair.com/aegeangr/news/>

4.1 ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΟΥ W.T.O. ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΤΟ 2002

Σε φάση 'ανάρρωσης' ο τουρισμός

- * Σε προνομιακή θέση οι μικρότερες αεροπορικές εταιρίες
- * Η επιλογή πακέτων 'last minute', ταξιδιών μικρότερης διάρκειας και ταξιδιών σε κοντινούς προορισμούς, συνθέτουν το 'προφίλ' της κίνησης

Το δεύτερο τρίμηνο του 2002 ήταν πολύ καλύτερο από το πρώτο, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού για την εξέλιξη του τουρισμού και την πορεία γενικά της τουριστικής/ξενοδοχειακής βιομηχανίας. Αυτό δημιουργεί ένα αισιόδοξο κλίμα στους κόλπους της τουριστικής βιομηχανίας, για την εξέλιξη του τουρισμού από εδώ και στο εξής. Όμως, ο αργός ρυθμός ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και οι αρνητικές εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών, επιβραδύνουν την 'ανάρρωση' του τουρισμού.

Στον ξενοδοχειακό τομέα τα οικονομικά αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου του 2002 αντικατοπτρίζουν τη γενικότερη κρίση που διέπει τον τουριστικό κλάδο. Η αλλαγή στο οικονομικό τοπίο πιστεύεται ότι θα επέλθει σταδιακά με 'πρωταγωνιστή' τις Η.Π.Α.

Στον τομέα των αερομεταφορών, οικονομικές απώλειες σημειώνουν κορυφαίες εταιρίες, ενώ σε προνομιακή θέση βρίσκονται οι μικρότερες αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες λόγω των τιμών τους, προτιμούνται από το καταναλωτικό κοινό. Σε γενικές γραμμές, ο ρυθμός ανάπτυξης των μικρότερων αεροπορικών εταιριών αναμένεται να ξεπεράσει το 25%. Αντίθετα, τα στοιχεία των αεροπορικών εταιριών-μελών της IATA παρουσιάζουν μειωμένη ταξιδιωτική κίνηση κατά το διάστημα Ιανουάριος-Μάιος 2002 (-7,3%).

Ανασκόπηση

Χρονιές τουρισμού' θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν τα έτη 2000 και 2001. Ιδιαίτερα, το 2000 ήταν από τις καλύτερες χρονιές που έχει βιώσει ο τουρισμός σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ και το 2001, εάν δεν είχαν συμβεί τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, θα ήταν εξίσου καλή χρονιά.

Συγκεκριμένα, κατά το 2000 σημειώθηκαν επιπλέον 45 εκατ. αφίξεις, ενώ το 2001 οι διεθνείς αφίξεις μειώθηκαν κατά 0,6%, αποτελώντας το πρώτο αρνητικό σημάδι στον 'τουριστικό ορίζοντα'.

Βέβαια, στην εξέλιξη του τουρισμού διεθνώς κατά το 2001, καθοριστικό ρόλο έπαιξαν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου. Δεν ήταν, όμως, μόνο οι τρομοκρατικές επιθέσεις στις Η.Π.Α. που ανέκοψαν την ανοδική πορεία του τουρισμού. Η ύφεση της οικονομίας, σε παγκόσμιο επίπεδο, είχε αρχίσει νωρίτερα να κάνει αισθητή την παρουσία της και να επηρεάζει τη βιομηχανία του τουρισμού.

Όσον αφορά τα δυτικά κράτη, η ύφεση στην πορεία του τουρισμού είχε αρχίσει να γίνεται εμφανής από τα τέλη του 2000, ενώ σε ορισμένες πόλεις της Ασίας, τα προβλήματα είχαν παρουσιαστεί ακόμα νωρίτερα. Στην Αμερική, στη Νότια Ασία και τη Μέση Ανατολή η πτώση του εισερχόμενου τουρισμού έγινε αισθητή κατά τη διάρκεια του πρώτου οκτάμηνου του 2001.

Η τουριστική βιομηχανία κατά το πρώτο εξάμηνο του 2002

Ασφαλείς συμπεράσματα και εκτιμήσεις για την πορεία του τουρισμού και της τουριστικής βιομηχανία κατά το πρώτο εξάμηνο του 2002 δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν ακόμη, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού. Αφενός οι τουριστικοί πράκτορες δεν επιθυμούν τη γνωστοποίησή τους, χωρίς να έχει περάσει αρκετός καιρός από τη λήξη της σεζόν, αφετέρου η απουσία, προς το παρόν, στοιχείων για τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, προξενεί προβλήματα στη διαμόρφωση τελικής εικόνας για την εξέλιξη του τουρισμού. Αρνητικό παράγοντα, πάλι, στη διεξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, αποτελεί το γεγονός ότι δεν υφίσταται μια ενιαία στατιστική μέθοδος που να περιλαμβάνει τα ίδια σημεία αναφοράς για όλες τις περιοχές (τουρίστες, διανυκτερεύσεις, κ.ο.κ.).

Ωστόσο, και λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, το δεύτερο τρίμηνο του 2002 ήταν πολύ καλύτερο από το πρώτο τρίμηνο του ίδιου έτους, γεγονός το οποίο δημιουργεί κλίμα αισιοδοξίας για τα τελικά αποτελέσματα στο κλείσιμο του έτους και την τουριστική ανάκαμψη σημαντικών προορισμών. Βέβαια, οι τουρίστες εξακολουθούν να επιλέγουν για τις διακοπές τους πακέτα 'last minute' και να πραγματοποιούν ταξίδια σε κοντινά με τον τόπο διαμονής τους μέρη, όπως και στην ίδια τους τη χώρα. Αυτός, άλλωστε, είναι και ο βασικός λόγος που ο εγχώριος τουρισμός σημειώνει αύξηση. Επίσης, τα μικρότερης διάρκειας ταξίδια (short-stay travel,) με ιδιαίτερη έμφαση στα Σαββατοκύριακα και τις μικρές αποδράσεις από την πόλη, και η επιλογή για τη μεταφορά τους, άλλων μέσων εκτός του αεροπλάνου, κυριάρχησαν και το δεύτερο τρίμηνο του 2002.

Αξίζει, βέβαια, όσον αφορά στο τελευταίο, να σημειωθεί ότι οι τουρίστες σταδιακά αρχίζουν να εμπιστεύονται και πάλι ως μέσο μεταφοράς το αεροπλάνο.

Είναι γεγονός ότι, ο παράγοντας 'τιμή' επηρεάζει σημαντικά την απόφαση του καταναλωτή για την πραγματοποίηση ή όχι ενός ταξιδιού. Στο πλαίσιο αυτό και για την αντιμετώπιση της κρίσης, στο σύνολό τους σχεδόν οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην τουριστική αγορά προχώρησαν σε μείωση των τιμών, είτε σε προσφορές. Ωστόσο, αποτέλεσμα των αναπόφευκτων αυτών ενεργειών ήταν να μειωθούν τα έσοδα και να ευνοηθούν οι tour operators.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό στοιχείο της τουριστικής βιομηχανίας, είναι ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα των εταιριών του κλάδου στρέφεται σε συμμαχίες, συγχωνεύσεις και εξαγορές με σκοπό τη μείωση των δαπανών και τη διασφάλιση των, όσο το δυνατόν, καλύτερων αποτελεσμάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, τροχοπέδη στην πορεία του τουρισμού ήταν οι πλημμύρες που έπληξαν το καλοκαίρι την Κεντρική Ευρώπη, όπως και οι φήμες για στρατιωτικές ενέργειες στο Ιράκ.

Ο εξερχόμενος τουρισμός σε διεθνές επίπεδο

Ο εξερχόμενος τουρισμός της Δυτικής Ευρώπης στράφηκε προς τη Βουλγαρία, την Κροατία, τη Ρουμανία, την Ελλάδα και την Τουρκία, ενώ πτώση σημείωσε προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Παράλληλα, οι κάτοικοι χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και ιδιαίτερα της Ρώσικης Ομοσπονδίας, έδειξαν προτίμηση σε κοντινούς προορισμούς, συμπεριλαμβανόμενης της Μέσης Ανατολής και της Ευρώπης, και πιο συγκεκριμένα σε χώρες όπως η Κροατία όπου δεν απαιτείται visa.

Στο πρώτο εξάμηνο του 2002, μειώμένος κατά 8% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2001, ήταν ο αριθμός των Γερμανών που ταξίδεψε στο εξωτερικό. Αντίθετα, από την αγγλική αγορά δεν υπήρχε μείωση εξερχόμενου τουρισμού κατά την ίδια περίοδο.

Ο εξερχόμενος τουρισμός της Βόρειας Αμερικής στράφηκε προς την Καραϊβική, προς συγκεκριμένους δυτικοευρωπαϊκούς προορισμούς, τη Βόρεια Αφρική και τη μέση Ανατολή, ενώ της Ασίας προς την ευρύτερη περιοχή (Κίνα, Αυστραλία).

Η δυσχερής οικονομική κατάσταση της Αργεντινής είχε αρνητικές επιπτώσεις στην τουριστική κίνηση της Ουρουγουάης, τη Χιλή, τη Βραζιλία, της Παραγουάης και της Βολιβίας.

Τέλος, ο εξερχόμενος τουρισμός των χωρών-μελών του Κόλπου (Gulf Cooperation Council-GCC), στράφηκε προς τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική. Παράλληλα, ένα 29% ταξίδεψε στην Ευρώπη, ένα 12% στην ευρύτερη Ασία και ένα 6% στις Η.Π.Α.

Ο εισερχόμενος τουρισμός σε διεθνές επίπεδο

Οι διεθνείς αναχωρήσεις στην Ιταλία αυξήθηκαν κατά 12,9%, κατά την περίοδο Ιανουάριος-Μάιος 2002 και ο εισερχόμενος τουρισμός αυξήθηκε κατά 0,1% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους.

Σημαντική αύξηση παρουσίασε και ο εισερχόμενος τουρισμός στη Σουηδία από γειτονικές χώρες (+1,8%), όπως και στην Ισπανία (+0,1%).

Σε αντίθεση με τα παραπάνω οι καταμετρημένες αφίξεις στον Καναδά ήταν μειωμένες κατά 2% σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2001.

Η προσέλκυση επισκεπτών στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώθηκε κατά 12%, παρόλα ταύτα 6 από τους κυριότερους τουριστικούς προορισμούς έχουν αρχίσει να φανερώνουν σημάδια ανάκαμψης. Αξίζει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με έρευνα του Αμερικανικού Οργανισμού Βιομηχανίας Τουρισμού, αναμένεται αύξηση στα ταξίδια των Αμερικανών κατά την καλοκαιρινή περίοδο του 2002, ύψους 2%. Αναλυτικότερα, σε ποσοστό 88%, τα ταξίδια των Αμερικανών αφορούν αναψυχή, 76% πραγματοποιήθηκαν με αυτοκίνητο και 19% με αεροπλάνο, ποσοστό μειωμένο κατά 3% από τα αποτελέσματα της αντίστοιχης περιόδου του 2001.

Όσον αφορά στην Ασία, η απελευθέρωση των αερομεταφορών ενδυναμώνει την τουριστική κίνηση στην ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα, η περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, με εξαίρεση τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη, παρουσίασε αυξημένη τουριστική κίνηση.

Επίσης, η Κίνα φιλοξένησε κατά 16% περισσότερους επισκέπτες κατά το διάστημα Ιανουάριος-Ιούνιος 2002.

Από την άλλη, η επισκεψιμότητα της Αυστραλίας μειώθηκε κατά 5,3%.

Όσον αφορά στην Καραϊβική κατά το πρώτο εξάμηνο του 2002 υπήρξε μείωση του εισερχόμενου τουρισμού στις εξής χώρες: -14,4% στην Κούβα, -13,8% στη Δομινικανή Δημοκρατία, -11,7% στη Τζαμάικα, -7,6% στις Μπαχάμες και -3,2% στο Πουέρτο Ρίκο.

Για την Κεντρική Αμερική σχεδιάζονται οργανωμένες διαφημιστικές ενέργειες, με σκοπό την αύξηση του εισερχόμενου τουρισμού, ο οποίος σε ορισμένες περιοχές όπως η Γουατεμάλα αυξήθηκε κατά 3,3%, ενώ σε περιοχές όπως η Κόστα Ρίκα μειώθηκε κατά 6,2%.

Επίσης, η επισκεψιμότητα στη Βόρεια Αφρική μειώθηκε σε ποσοστό περίπου 13%, ενώ στη νότια μεριά της ηπείρου αυξήθηκε σε ποσοστό 6,7% εξαιτίας των Ευρωπαίων και Αυστραλών τουριστών.

Δημοφιλείς προορισμοί στο μέλλον

Δημοφιλείς προορισμοί για την επόμενη τριετία θεωρούνται η Αίγυπτος, το Λίβανο, το Μαρόκο και η Κένυα. Στην Ευρώπη υπερισχύει η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Τουρκία και η Ισπανία και σε γενικό επίπεδο το προβάδισμα έχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Αυστραλία, και η Νότια Ασία.

Σχετικά με προορισμούς για επαγγελματικά ταξίδια, στην επόμενη τριετία, την πρωτοκαθεδρία θα έχουν προορισμοί στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια, την Ανατολική και τη Νότια Ασία.

Οικονομία και αερομεταφορές καθυστερούν την ανάκαμψη

Ο αργός ρυθμός 'ανάτασης' της παγκόσμιας οικονομίας και οι αρνητικές εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών, αποτελούν τους βασικότερους ανασταλτικούς παράγοντες στην ανάκαμψη του τουριστικού κλάδου.

Ωστόσο, σύμφωνα με προβλέψεις του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης (OECD) για το έτος 2002, αναμένεται ανάκαμψη 2,5% στην αμερικάνικη οικονομία, 1,5% στην Ευρωπαϊκή Ένωση και 1,3% στην ευρύτερη ζώνη του ευρώ. Αντίθετα, οι προβλέψεις για την οικονομία της Ιαπωνίας κάνουν λόγο για πτώση της τάξης του 0,7%.

Όσον αφορά τις Ηνωμένες Πολιτείες, παρατηρήθηκε ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της παραγωγής κατά τον μήνα Ιούλιο αυξήθηκε σε ποσοστό 0,2%.

Σύμφωνα, όμως, με Αμερικανούς αναλυτές, η προαναφερόμενη αύξηση θα επηρεαστεί αρνητικά από τη χρηματιστηριακή κρίση. Επίσημες πηγές τονίζουν ότι σε περίπτωση που επιτευχθεί ισορροπία στο δείκτη του εμπορικού ελλείμματος, η παραγωγή θα έχει τη δυνατότητα να αυξηθεί σε ποσοστό 3,5%.

Για την υλοποίηση των παραπάνω απαιτούνται σταθεροί δείκτες πληθωρισμού, παραγωγικότητας και επιτοκίων. Επίσης, απαιτείται η ανάπτυξη του κατασκευαστικού κλάδου.

Στον τομέα των αερομεταφορών επικρατεί αναστάτωση. Οικονομικές απώλειες σημειώνουν κορυφαίες εταιρίες, οι οποίες για να αντεπεξέλθουν μειώνουν τις δαπάνες τους, τόσο σε προσωπικό, όσο και σε συχνότητα δρομολογίων. Από το κλίμα αυτό δεν εξαιρούνται εταιρίες όπως: US Airways, United Airlines, Sabena, Air Afrique και Swiss Air.

Σε προνομιακή θέση βρίσκονται οι μικρότερες αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες λόγω των τιμών τους, προτιμούνται από το καταναλωτικό κοινό. Η ανοδική πορεία των μικρότερων αεροπορικών εταιριών οφείλεται κυρίως στην εφαρμογή νέων μεθόδων marketing και εταιρικού σχεδιασμού που τους επέτρεψε την επιτυχή επαφή με την αγορά και το καταναλωτικό κοινό.

Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του 2001 η αεροπορική εταιρία Ryanair μετέφερε 9,7 εκατ. πελάτες, ποσοστό 44% υψηλότερο, σε σχέση με το 2000. Παράλληλα, η Easyjet μετέφερε 7,1 εκατ. πελάτες, ποσοστό 42% υψηλότερο από το προηγούμενο έτος. Σε γενικές γραμμές, ο ρυθμός ανάπτυξης των μικρότερων αεροπορικών εταιριών αναμένεται να ξεπεράσει το 25%.

Παράλληλα, όσον αφορά τις πτήσεις charter σε ευρωπαϊκούς προορισμούς, δεν παρουσιάζεται -σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής αποτελέσματα- αύξηση στον αριθμό των πελατών.

Πιο αναλυτικά, τα δεδομένα στον τομέα των αερομεταφορών έχουν ως εξής:

- Σύμφωνα με την Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (ΑΕΑ), κατά την περίοδο Ιανουάριος-Ιούνιος 2002, τα υπερατλαντικά ταξίδια μειώθηκαν κατά 17,2%.
- Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Αμερικανικών Αερογραμμών (ΑΤΑ), οι μεγαλύτερες μειώσεις δρομολογίων παρουσιάζονται σε προορισμούς του Ειρηνικού (-15,9%) και του Ατλαντικού (-12,8%). Όσον αφορά τη Λατινική Αμερική, η μείωση περιορίστηκε στο 4,5%.
- Σύμφωνα με την Ένωση Ασιατικών Αερογραμμών (ΑΑΡΑ), μέχρι το Μάιο του 2002 η τουριστική κίνηση μειώθηκε κατά 0,7%, ποσοστό το οποίο σημείωσε σταδιακή άνοδο με την πάροδο των μηνών, με εξαίρεση τον Ιανουάριο όπου το ποσοστό έφτασε το -7,9%.
- Τα στοιχεία των αεροπορικών εταιριών-μελών της ΙΑΤΑ παρουσιάζουν μειωμένη ταξιδιωτική κίνηση κατά το διάστημα Ιανουάριος-Μάιος 2002 (-7,3%).

Σε αντίθεση με τα παραπάνω, οι αεροπορικές εταιρίες της Άπω Ανατολής, της Μέσης Ανατολής και της Νότιας Αμερικής σημείωσαν οικονομική ανάπτυξη.

Σχετικό δημοσίευμα στους Times της Νέας Υόρκης (21 Αυγούστου 2002), αναφέρει την Ασία ως 'παράδεισο' για τις αεροπορικές εταιρίες. Αυτό, άλλωστε, αποδεικνύεται από το γεγονός ότι, σε αντίθεση με το υπόλοιπο τοπίο της αγοράς, οι ασιατικές αεροπορικές εταιρίες σημείωσαν αύξηση στα κέρδη τους κατά το πρώτο εξάμηνο του 2002.

Η ξενοδοχειακή αγορά

Τα δεδομένα και οι εξελίξεις στην ξενοδοχειακή βιομηχανία, σύμφωνα με την International Hotel & Restaurant Association (IH&RA) και το Hotel Investor Sentiment Survey (HISS), έχουν ως εξής:

Στον ξενοδοχειακό τομέα τα οικονομικά αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου του 2002 αντικατοπτρίζουν την γενικότερη κρίση που διέπει τον τουριστικό κλάδο. Η αλλαγή στο οικονομικό τοπίο πιστεύεται ότι θα επέλθει σταδιακά με πρωταγωνιστές τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, τον Καναδά ή την Ισλανδία. Τα πρώτα αισιόδοξα μηνύματα έρχονται από την Ένωση

Ξενοδοχείων της Νέας Υόρκης, σύμφωνα με την οποία σημειώθηκαν αυξημένες πληρότητες εμφάνισαν τα ξενοδοχεία της πόλης.

Στη Νορβηγία, η επισκεψιμότητα αυξήθηκε, αλλά η υπερπληθώρα ξενοδοχειακών κλινών αποτελεί αρνητικό παράγοντα στην ανάκαμψη. Ακόμη, στη Μεγάλη Βρετανία, παρατηρήθηκαν αυξημένες πληρότητες στα ξενοδοχεία της επαρχίας και όχι στο Λονδίνο.

Στην ευρωπαϊκή αγορά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου αρχίζουν να ξεπερνιούνται και επικρατεί κλίμα αισιοδοξίας, το οποίο ενισχύεται από την καθιέρωση του ευρώ και την τάση για νέες επενδύσεις.

Σε Ασία και Ειρηνικό επικρατεί έντονη επενδυτική κίνηση, ιδιαίτερα στην Ταϊλάνδη και την Κίνα. Μάλιστα, η τελευταία χαρακτηρίζεται από την αύξηση, τόσο του εισερχόμενου τουρισμού, όσο και του εγχώριου.

Η εξέλιξη του τουρισμού διεθνώς

Έτος	Αφίξεις (σε εκατ.)	Αύξηση	Μεταβολή %
1996	586	34	6,2
1997	610	24	4,1
1998	629	19	3,1
1999	652	23	3,7
2000	697	45	6,9
2001	692	-5	-0,6

«χρημα και τουρισμος» τευχος Δεκεμβριος 2002

4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 'ΙΑΤΑ' ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

«Για να βοηθήσουμε στην επιστροφή της βιομηχανίας στην κερδοφορία, χρειάστηκε να αντιμετωπίσουμε έναν αριθμό από σημαντικά ζητήματα κατά πολύ εκτός του πεδίου των δυνατοτήτων μας», επεσήμανε χαρακτηριστικά ο κ. Pierre J. Jeannerot, Γενικός Διευθυντής και CEO του 'ΙΑΤΑ', κατά τον χαιρετισμό του στην 58^η Ετήσια Γενική Συνάντηση και Παγκόσμια Σύνοδο Κορυφής για τις Αερομεταφορές που πραγματοποίησε ο 'ΙΑΤΑ' στη Σαγκάη. Ο κ. Jeannerot αναφέρονταν στις ζημιές ύψους 12 δις. δολαρίων Η.Π.Α. που σημείωσε η βιομηχανία κατά το 2001, στη φύση και το κόστος των νέων μέτρων, στη διαθεσιμότητα και στο επιπλέον κόστος της ασφάλισης, κυρίως για τον κίνδυνο πολέμου, και στον εφοδιασμό και στο κόστος των υποδομών αεροδρομίων και αεροπορίας.

«Αυτές οι τρεις προτεραιότητες δεν σημαίνουν πως χαλαρώνουμε τις προσπάθειες για ασφάλεια», τόνισε ο κ. Jeannerot και συμπλήρωσε, «αντίθετα με την άποψη κάποιων, το 2001 ήταν το καλύτερο έτος από την άποψη της πρόληψης ατυχημάτων την τελευταία δεκαετία, αλλά επιδιώκουμε να τα πάμε ακόμη καλύτερα». Ως βιομηχανία περνάμε δια πυρός και σιδήρου από την προσπάθεια για επιβίωση στην διαδικασία της ανάκαμψης. Καθώς αναδυόμαστε σε ένα, όπως ελπίζουμε, πιο ήρεμο, αλλά ακόμη απαιτητικό μέλλον, κοινά αποδεκτά μέτρα θα χρειαστούν για να είναι ακίνδυνο, ασφαλές και επικερδές. Αεροπορικές εταιρείες, κυβερνήσεις, αεροδρόμια και παροχές αεροπορικών υπηρεσιών, όλοι θα πρέπει να παίξουν το ρόλο τους. Θα χρειαστούμε κανονισμούς που να διέπονται από την κοινή λογική, καθώς και τη χρήση της τεχνολογίας με τρόπο τυποποιημένο, στις μελλοντικές μας ανάγκες», επισήμανε ο Γενικός Διευθυντής και CEO του 'ΙΑΤΑ'.

Ειδικότερα, πρότεινε τα εξής:

- Υιοθέτηση μιας νοοτροπίας που να αποκλείει τις ατέλειες, καθώς θα εφαρμόζεται στην ασφάλεια με την χρήση μεθοδικών και λεπτομερών εξετάσεων για όλες τις αεροπορικές εταιρείες.
- Εφαρμογή ελέγχου δεδομένων βασικών αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω δορυφόρων σε πραγματικό χρόνο για την εξάλειψη της ανάγκης εύρεσης του «μαύρου κουτιού».
- Υλοποίηση συστημάτων πλοήγησης σε παγκόσμια κλίμακα, βασισμένων στη χρήση δορυφόρων.
- Απελευθέρωση της αγοράς, αρχικά τοπικά και στη συνέχεια παγκόσμια, σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας των αερομεταφορών, ώστε να περιλαμβάνει 20 με 30 'περιφερειακούς ανοιχτούς ουρανούς'.
- Βελτιστοποίηση της δυναμικότητας κάθε σημαντικού κομβικού αεροδρομίου και δημιουργία νέων κομβικών αεροδρομίων από δευτερεύοντα.
- Δυνατότητα συναλλαγών των αεροπορικών εταιρειών με 'carbon credits' για την ελαχιστοποίηση μελλοντικού περιβαλλοντικού αντίκτυπου.
- Υιοθέτηση ασφαλών, μιας στάσης, διαδικασιών άφιξης και επιβίβασης που βασίζονται σε παγκόσμια αναγνωρισμένες και τυποποιημένες

μεθόδους βιομετρικής. Σημειώνεται πως ο κ. Jeannot κατέληξε στον χαιρετισμό του με τη διαπίστωση, «καθώς αντικρίζουμε τις υποσχέσεις και τις προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας, θα πρέπει να έχουμε πεισθεί πως το μέλλον είναι ενδεχομένως πιο συναρπαστικό από ποτέ».

Πτώση κίνησης στα αεροδρόμια της Β. Ελλάδας

Αισθητά μειωμένος ήταν ο αριθμός των επιβατών που υποδέχτηκαν τα αεροδρόμια της Μακεδονίας και της Θράκης κατά το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους σε σχέση με το αντίστοιχο του προηγούμενου. Συνολικά, κατά το διάστημα Ιανουαρίου- Απριλίου του 2002, οι επιβάτες που διακινήθηκαν μέσω των πέντε αεροδρομίων της Β. Ελλάδας ήτα 824.465, έναντι 1.008.464 στην αντίστοιχη περίοδο του 2001. ειδικότερα, πτώση σημείωσε ο αριθμός των επιβατών που αφίχθησαν ή αναχώρησαν από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, καθώς μειώθηκε σε 695.700 από 831.900 που ήταν πέρυσι, ενώ υποτονική ήταν η κίνηση και στον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, ο οποίος εξυπηρέτησε 74.811 επιβάτες, έναντι 100.422 πέρυσι. Αντίστοιχη εικόνα παρουσίασε και το αεροδρόμιο της Καβάλας, στο οποίο διακινήθηκαν 51.400 άτομα, έναντι 72.600 του προηγούμενου έτους, καθώς και το αεροδρόμιο της Κοζάνης που δέχτηκε 1.407 επιβάτες, σε σύγκριση με 1.735 πέρυσι. Τέλος αξιοσημείωτο είναι ότι στο αεροδρόμιο της Καστοριάς, στο οποίο κατεγράφησαν 1.147 επιβάτες, σε σύγκριση με 1.807 πέρυσι, διακινήθηκαν μόλις 195 επιβάτες τον περασμένο Απρίλιο.

« Travel & Tourism news» Jul 2002

4.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000

Ο κ. Διακάκης εκτιμά ότι το 2000 η τουριστική κίνηση θα είναι ιδιαίτερα αυξημένη όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αφενός λόγω του καθολικισμού, πάρα πολύς κόσμος θα ταξιδέψει στην Ιταλία και το Ισραήλ και αναμένεται να ωφεληθεί πολύ και η Ελλάδα.

Για την Ελλάδα, ο νούμερο ένα επιβάτης στα κρουαζιερόπλοια θα είναι πάντα ο Αμερικανός. Η Αμερική είναι μεγάλη αγορά. Είναι μια χώρα 250- 260 εκατομμυρίων κατοίκων και από αυτούς μόνο 15 εκατομμύρια έχουν διαβατήριο, ενώ οι υπόλοιποι δεν έχουν διασχίσει ποτέ τα σύνορα της χώρας τους. Άρα υπάρχει ακόμα πολύ μεγάλο εν δυνάμει αγοραστικό κοινό. Όσον αφορά τους Έλληνες, ο κ. Διακάκης πιστεύει ότι χρειάζονται λίγη βοήθεια, ώστε να μάθουν τι είναι η κρουαζιέρα γιατί, όπως λέει, «όταν μάθει, του αρέσει και ξαναέρχεται». Δυστυχώς όμως οι εταιρείες κάνουν λάθος και θυμούνται τον Έλληνα όταν υπάρχει κρίση και τότε ρίχνουν τις τιμές. Πιστεύει ότι είναι λάθος τη χρονιά που ο τουρισμός αντιμετωπίζει κρίση οι εταιρείες να κατεβάζουν τις τιμές και έτσι να έχουν τουλάχιστον 5.000 Έλληνες και την επόμενη χρονιά να ανεβάζουν τις τιμές και να έχουν μόνο 1.000 Έλληνες. «Στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης ο επιβάτης της εθνικότητας της χώρας που έχει το πλοίο είναι ο πρώτος παραγωγός. Εδώ θυμόμαστε τους Έλληνες όποτε μας εξυπηρετεί», αναφέρει χαρακτηριστικά. Ο Έλληνας βέβαια έχει κάποιες ιδιομορφίες, καθώς ταξιδεύει πάρα πολύ κατά τη θερινή περίοδο και καθόλου στη χειμερινή. Προτιμά τα τριήμερα και όχι τετράημερα γιατί είναι από Δευτέρα έως Παρασκευή. Όποιος Έλληνας αποφασίσει να περάσει τις διακοπές του κάνοντας κρουαζιέρα, συνήθως προτιμά να γυρίσει σε διάφορα μέρη στη Μεσόγειο, όπως Ισπανία, ή Ιταλία ή Τυνησία. Βλέπει την κρουαζιέρα ως μια εναλλακτική λύση για τις διακοπές του, καθώς βλέπει διάφορα μέρη με μικρό κόστος (10.000 με 12.000 το άτομο σε καμπίνα, με πλήρη διατροφή και τα μεταφορικά πληρωμένα). Παράλληλα, είναι μια πολύ καλή λύση και για τα παιδιά, καθώς υπάρχουν πολλά παιχνίδια και πισίνα πάνω στο πλοίο.

Ο κ. Διακάκης παραδέχεται ότι την ελληνική ναυτιλία και την ελληνική κρουαζιέρα φέτος την έσωσε ο Έλληνας. Επειδή υπήρχαν πολλές ακυρώσεις λόγω του πολέμου στο Κόσοβο, οι ξένοι απέφυγαν τη χώρα μας. «Οι Αμερικανοί δυστυχώς φοβούνται επειδή δεν ξέρουν απόλυτα τη θέση των κρατών».

Άκουσαν ένα Κόσοβο και είπαν: «δεν θα πάμε στον πόλεμο», λέει ο κ. Διακάκης. Και συνεχίζει: «Φέτος υπήρχε σημαντική μείωση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας, τουλάχιστον κατά 40% στην ηπειρωτική Ελλάδα, ενώ ευτυχώς μόνο 5% στα νησιά. Έτσι κατά μέσο όρο υπολογίζω μείωση κατά 20% με 22%». Πάντως είναι αισιόδοξος για την επόμενη χρονιά.

“ Business & Τουρισμός ”, Σεπτέμβριος 1999

4.4 ΟΙ «ΑΝΟΙΚΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ» ΠΑΡΑΒΙΑΖΟΥΝ... ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.

Οι συμφωνίες οι οποίες έχουν υπογραφεί από τη Δανία, τη Φινλανδία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, την Αυστρία και τη Γερμανία, παραβιάζουν το δίκαιο της Ένωσης με τις διευθετήσεις τους για τον καθορισμό των αεροπορικών δασμών στις αεροπορικές συνδέσεις ανάμεσα σε χώρες της Ένωσης και τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, σύμφωνα με την απόφαση.

Οι συμφωνίες, οι οποίες έχουν υπογραφεί από τις προαναφερθείσες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη Βρετανία, που έχει υπογράψει με τις ΗΠΑ μια συμφωνία η οποία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί «Ανοικτών Ουρανών» με τη στενή έννοια του όρου, παραβιάζουν επίσης τη νομοθεσία της Ε.Ε., διότι επιφυλάσσουν προνομιακή μεταχείριση στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλόμενων χωρών, σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επελήφθη του θέματος έπειτα από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1998, η οποία ζητάει εδώ και αρκετά χρόνια μια εντολή από τα δεκαπέντε μέλη της Ε.Ε. προκειμένου να διαπραγματευθεί με τις Ηνωμένες Πολιτείες μια ενιαία συμφωνία η οποία θα ισχύει για το σύνολο των χωρών της Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε χθες πως η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για τις διμερείς συμφωνίες «Ανοικτοί Ουρανοί» υπογραμμίζει την επιτακτική ανάγκη για συνομιλίες με τις Ηνωμένες Πολιτείες για σύναψη μιας ενιαίας συμφωνίας η οποία θα ισχύει για το σύνολο των χωρών της Ε.Ε.

Επώδυνη η ανάκαμψη για τις αεροπορικές

Οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να μειώσουν τις δαπάνες τους πολύ περισσότερο προκειμένου να επιβιώσουν, η προσπάθεια όμως αυτή αναμένεται να είναι επώδυνη, σύμφωνα με δύο έρευνες που αναμένεται να δημοσιευθούν σήμερα.

Με τους επιχειρηματίες να ταξιδεύουν πολύ λιγότερο συγκριτικά με πέρυσι, οι περισσότεροι αερομεταφορείς δεν έχουν πολλές ελπίδες για μία ανάκαμψη πυροδοτούμενη από την αύξηση των εσόδων. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνουν περισσότερες από τις προγραμματισμένες περικοπές. Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) θα παρουσιάσει σήμερα τα αποτελέσματα έρευνας σχετικά με τις προοπτικές των μελών της, περίπου 120 διεθνών αεροπορικών εταιρειών, σύμφωνα με τα οποία οι εφετινές ζημιές του τομέα θα φθάσουν τα 9 δις. δολάρια. Επίσης, η επιβατική και η εμπορευματική κίνηση αυξήθηκε στην Ασία, εξακολουθεί όμως να είναι μειωμένη στις ΗΠΑ, ενώ στην Ευρώπη σταθεροποιείται τοπικά.

Ξεχωριστή έρευνα από τον όμιλο αεροπορικών τηλεπικοινωνιακών συστημάτων και πληροφορικής SITA αναφέρει μερικές από τις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν οι εταιρείες στην περικοπή των δαπανών. Στην

έρευνα αναφέρεται ότι ο μόνος λόγος για τον οποίο οι αερομεταφορείς επενδύουν τώρα στην τεχνολογία, όπως συστήματα κράτησης εισιτηρίων μέσω Διαδικτύου, είναι η μείωση των δαπανών. Όμως, η εξεύρεση των χρημάτων για τις επενδύσεις αυτές έχει γίνει δύσκολη, με αποτέλεσμα οι επενδύσεις να μειωθούν πέρυσι για πρώτη φορά από το 1999.

«Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ» 16/09/2002

4.5 ΟΙ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ, ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η ΑΠΟΥΣΙΑ ανταγωνισμού από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, τους αφήνει μεγαλύτερα περιθώρια κερδών.

Παρά την προοπτική ενός πολέμου, που σίγουρα θα περιορίσει δραστικά τα μακρινά ταξίδια, οι αεροπορικές εταιρείες όλου του κόσμου αυξάνουν τις υπηρεσίες τους από και προς τις, ΗΠΑ ιδιαίτερα πάνω από τον Ατλαντικό, σ' ένα απελπισμένο κυνήγι κερδών για τη χειμαζόμενη βιομηχανία.

Οι μεγάλοι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν περιορισμένο ανταγωνισμό από τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους στα υπερατλαντικά δρομολόγια κι έτσι δεν ήταν υποχρεωμένοι να μειώσουν τον ναύλο τόσο όσο στις εγχώριες αγορές τους. Είναι αλήθεια ότι οι αερομεταφορείς προσφέρουν τις παραδοσιακές εκπτώσεις της χειμερινής περιόδου στα ταξίδια αναψυχής. Ο ναύλος αυτός, όμως, καθώς και εκείνος που καταβάλουν οι επιβάτες επιχειρηματικής θέσης της τελευταίας στιγμής, εξακολουθούν να προσφέρουν περισσότερο κέρδη από αυτά των εγχώριων πτήσεων.

Κατά συνέπεια, πολλοί αερομεταφορείς που εξακολουθούν να περιορίζουν τα δρομολόγια τους πλησιέστερα στη χώρα προέλευσής τους αυξάνουν τις διεθνείς υπηρεσίες σε αμερικανικές πόλεις σε επίπεδα κοντά σ' εκείνα του 2000, όταν η βιομηχανία βρισκόταν σε ραγδαία ανάπτυξη.

<<Πρέπει να κατευθυνθούμε εκεί που βρίσκεται η ζήτηση>>τονίζει ο Τζον Λαμπλ, εκπρόσωπος της British Airways, που τώρα πραγματοποιεί ελαφρώς περισσότερες πτήσεις από και προς τις ΗΠΑ σε σύγκριση μ' εκείνες που πραγματοποιούμε στα τέλη του 2000. Ο κ. Λαμπλ υπογραμμίζει ότι οι θέσεις επιβατών που θα διαθέτει η εταιρεία αυτό το καλοκαίρι θα είναι κατά 8% περισσότερες από εκείνες του περασμένου καλοκαιριού. Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της εταιρείας, οι πλέον επικερδείς επιχειρήσεις είναι εκείνες των υπερατλαντικών δρομολογίων. Ένας πόλεμος με το Ιράκ, όμως, θα προσγείωνε τις φιλοδοξίες της βιομηχανίας. Η Ένωση Αερομεταφορέων, η κύρια ένωση των εγχώριων αερογραμμών, προβλέπει ότι η διεθνής κίνηση θα υποχωρήσει κατά τουλάχιστον 10% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του περασμένου έτους και στη υπερατλαντικά δρομολόγια θα περιορισθεί κατά τουλάχιστον 20%, σε περίπτωση πολέμου.

Η Ένωση αναφέρει, επίσης, ότι τον Φεβρουάριο του 1991, ακριβώς μόλις ξέσπασε ο Πόλεμος του Κόλπου, η κίνηση στα υπερατλαντικά δρομολόγια υποχώρησε κατά 44% σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα του

περασμένου έτους και η κίνηση στον Ειρηνικό κατά 21%. Τα στελέχη πιστεύουν ότι η μείωση θα είναι πιο περιορισμένη αυτήν τη φορά επειδή η αναιμική οικονομία πλήττει ήδη τα ταξίδια εδώ και περισσότερο από δύο χρόνια και επειδή το επιβατικό κοινό έχει αρχίσει να συνηθίζει στην ιδέα του κινδύνου μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001.

Τα ανώτατα στελέχη, πάντως, ισχυρίζονται ότι η αναμονή της αμερικανικής επίθεσης στο Ιράκ έχει ήδη προκαλέσει μείωση των κρατήσεων στις διεθνείς πτήσεις. Οι αερομεταφορείς, άλλωστε, παραδέχονται ότι τα σχέδιά τους για την αντιμετώπιση έκτακτων συνθηκών σε περίπτωση πολέμου θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από το πώς θα εξελιχθούν τα πράγματα. Υπάρχουν ήδη ενδείξεις ότι οι επιθετικές αυξήσεις τις χωρητικότητας ενδέχεται να περιορισθούν μέσα σ' αυτό το απρόβλεπτο κλίμα. Προσφάτως, ο ολλανδικός αερομεταφορέας KLM που έχει συνάψει συμφωνία κοινών πτήσεων (code-sharing) με τη Northwest Airlines προκάλεσε έκπληξη στους ανταγωνιστές της όταν ανακοίνωσε ότι δεν θα εμφάνιζε λειτουργικά κέρδη αυτό το οικονομικό έτος και ότι θα αναγκαζόταν να περιορίσει τις επιχειρήσεις της εν μέρει εξαιτίας του ενδεχομένου πολέμου. Άλλες αεροπορικές εταιρείες, όμως, δεν αποθαρρύνονται από την αβεβαιότητα. Σύμφωνα με τον Τζέφρι Κάμπελ, γενικό οικονομικό διευθυντή της AMR, μητρικής της American Airlines, μέσα σ' αυτό το τρίμηνο, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία του κόσμου θα αυξήσει τη διεθνή της χωρητικότητα κατά 7% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του περασμένου έτους μολονότι η εγχώρια χωρητικότητά της παραμένει στάσιμη. Παράλληλα, ο Τόμας Βίνκελμαν, αντιπρόεδρος της γερμανικής Lufthansa για τη Βόρεια και Νότια Αμερική, αναφέρει ότι αυτό το καλοκαίρι τα υπερατλαντικά δρομολόγια του αερομεταφορέα θα εμφανίζουν αύξηση χωρητικότητας κατά 7% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000.

Στο μεταξύ, η Lufthansa αποσύρει εννέα αεροσκάφη από την κυκλοφορία της Ευρώπης εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης. <<Είμαστε αισιόδοξοι για το 2003>>, τονίζει ο κ. Βίνκελμαν αλλά διευκρινίζει ότι <<δεν παύουμε να είμαστε και προσεκτικοί επιχειρηματίες>>.

Η κίνηση στα υπερατλαντικά δρομολόγια αντιπροσωπεύει μερίδια του συνόλου των εσόδων για τους ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς επειδή οι εγχώριες πτήσεις είναι τόσο σύντομες, αλλά και επειδή οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair, έχουν διαβρώσει το παλαιότερο μερίδιο αγοράς που είχαν οι αεροπορικές εταιρείες στην Ευρώπη. Οι επιβάτες υπερατλαντικών πτήσεων αντιπροσωπεύουν το 22% των εσόδων της Lufthansa και το 19% των εσόδων της British Airways. Για τους αερομεταφορείς που έχουν την έδρα τους στις ΗΠΑ, οι διεθνείς πτήσεις αντιπροσωπεύουν περί το 1/5 των εσόδων τους από την κίνηση επιβατών, σύμφωνα με τον Τζον Χάιμλιχ, οικονομικό αναλυτή της Air Transport Association. Η Northwest βασίζεται στις πτήσεις αυτές για το 35% των εσόδων της που προέρχεται από την κίνηση επιβατών και η United Airlines της UAL για σχεδόν ισόποση μερίδα του συνόλου των εσόδων της.

Χαμηλότερο κόστος

Ακόμη μεγαλύτερης σημασίας για τις αεροπορικές εταιρείες είναι τα διεθνή δρομολόγια που τους δίνουν τη δυνατότητα να αυξήσουν τα κέρδη τους ή τουλάχιστον να περιορίσουν τη ζημιά τους. Όσο μεγαλύτερης διάρκειας είναι μία πτήση, τόσο χαμηλότερο είναι το κόστος για μια επιβατική θέση ανά μίλι. Εξάλλου, η απουσία του ανταγωνισμού από πλευράς των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους προσφέρει στους μεγάλους αερομεταφορείς μεγαλύτερα περιθώρια αύξησης των τιμών τους στα δρομολόγια αυτά. Σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες του κλάδου, το πλεόνασμα παραγωγής είναι μικρότερο στις υπερατλαντικές αγορές γι' αυτό και τα αεροσκάφη πετούν συχνότερα πλήρη και στα διεθνή δρομολόγια.

Σύμφωνα με την Back Aviation, τα πρώτα τρία τρίμηνα του περασμένου έτους, οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ σημείωσαν συνολικά λειτουργικές ζημιές ύψους 5,9 δισ. δολαρίων στις εγχώριες πτήσεις, ενώ στις διεθνείς μόνον 905 εκατομμυρίων δολαρίων. Οι αερομεταφορείς αυτοί, όμως, σημείωσαν κέρδη στα υπερατλαντικά δρομολόγια κατά το δεύτερο και το τρίμηνο ύψους 5,7 εκατομμυρίων και 75,4 εκατομμυρίων δολαρίων αντιστοίχως.

Η σύντομη ιστορία των παγκόσμιων αεροπορικών ταξιδιών έχει δείξει αξιοσημείωτη πρόοδο. Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι όσο αναπτυσσόταν η αεροπορική βιομηχανία τόσο αύξανε και η εξάρτηση της από την ταξιδιωτική βιομηχανία.

Η αερομεταφορά αποτελεί τον πιο σύντομο και γρήγορο τρόπο μετακίνησης, κι αυτό είναι μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. όπως π.χ ο σιδηρόδρομος, η ακτοπλοοία κλπ. Ακριβώς αυτό το πλεονέκτημα της αερομεταφοράς την καθιστά πολύ δημοφιλή στον τομέα του τουρισμού.

Ο κόσμος έχει συνειδητοποιηθεί σχετικά με τον τουρισμό και τα ταξίδια και πολλές χώρες αναπτύσσουν τώρα νέους τουριστικούς προορισμούς για την προσέλκυση του διεθνούς τουρίστα. Στην σημερινή εποχή ο διεθνής τουρισμός και οι μετακινήσεις των τουριστών και των επιχειρηματικών στελεχών είναι συνδεδεμένες κυρίως με τις τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες, (scheduled air service) οι οποίες λειτουργούν βάσει ενός γνωστοποιημένου προγράμματος πτήσεων.

Αν και αρχικά το κόστος των αεροπορικών εισιτηρίων ήταν σχετικά ψηλό ο ολοένα αυξανόμενος ανταγωνισμός των αεροπορικών εταιρειών ιδιαίτερα μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών το 1993 έκανε την

αερομεταφορά πιο προσιτή ακόμα και στις εισοδηματικά χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις.

Οι αερομεταφορές βοηθώντας τον τουρισμό συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη. Η αγορά του διεθνούς τουρισμού είναι πολύ σημαντική για τις περισσότερες χώρες που χρειάζονται το εξαγωγικό συνάλλαγμα για την εσωτερική τους ανάπτυξη. Το συνάλλαγμα παίζει εξάλλου καθοριστικό ρόλο στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Ακόμα με την διάδοση των αερομεταφορών εμφανίζονται νέες θέσεις εργασίας στον τομέα του τουρισμού πλήρους αλλά και μερικής απασχόλησης, έτσι δημιουργούνται κύρια και συμπληρωματικά έσοδα για τους πληθυσμούς.

Οι αναταράξεις στις αερομεταφορές φέρνουν τρικυμία στον τουρισμό καθώς πρόκειται για δύο κλάδους συκοινωνούντα δοχεία της παγκόσμιας οικονομίας όπου ο ένας στηρίζεται στον άλλο. Η πρόσφατη κρίση που ξέσπασε στον χώρο των αερομεταφορών με το πρωτοφανές χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στις Η.Π.Α επηρεάζει άμεσα τον τουρισμό, δεδομένου ότι το 80% των τουριστών μετακινείται διεθνώς με αεροπλάνα είτε των τακτικών αερογραμμών είτε των τσάρτερ.

Όσο μειώνονται οι αεροπορικές εταιρείες τόσο μεγαλύτερα είναι τα προβλήματα για τον διεθνή τουρισμό καθώς πέρα των δυσκολιών στις μετακινήσεις των τουριστών αυξάνεται και το κόστος των τουριστικών πακέτων.

Οι αερομεταφορές είναι ο κλάδος εκείνος που συμβάλλει τα μέγιστα για την προσφορά ενός νέου και ταχύτερου μηχανισμού διανομής αγαθών κι εμπορευμάτων καθώς κι επιβατικών υπηρεσιών σε όλο τον κόσμο. Ο ελληνικός τουρισμός σύμφωνα με τους εκπροσώπους του κλάδου θα είχε καταφέρει πολλά περισσότερα αν η χώρα μας διέθετε υγιείς αεροπορικές εταιρείες που να μπορούσαν να ανταγωνιστούν τις ξένες σε όλα τα επίπεδα, (ποιότητα υπηρεσιών, εκτεταμένο δίκτυο, πτήσεις τσάρτερ).

A.T.E.I. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Η συμβολή των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού.

Ιδιαίτερα στοιχεία του ελληνικού τουρισμού όπως τα πολλά νησιά κατέστησαν επιβεβλημένη την ανάγκη αεροπορικών συνδέσεων, με απαραίτητη προϋπόθεση την ύπαρξη αεροδρομίων σε πολλά μέρη της Ελλάδας. Η κατασκευή αεροδρομίων στην χώρα μας ολοένα και επεκτείνεται, ειδικότερα μετά την λειτουργία του Ελ. Βενιζέλος, που αποτελεί κόμβο επικοινωνίας ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ανατολή.

Τα αεροδρόμια της χώρας αποτελούν σημαντικούς σταθμούς εισόδου τουριστών κατά τη διάρκεια ολου του χρόνου, και ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο.

Σε γενικές γραμμές οι ξένοι Tour operators διακινούν την πελατεία τους κυρίως με ναυλωμένες πτήσεις (CHARTERS) ένα φαινόμενο που σιγα σιγα αναπτύσσεται και στην χώρα μας. Το χαμηλό πλέον κόστος αερομεταφοράς (CHARTERS) και το κέρδος σε χρόνο ενίσχυσαν τον εισερχόμενο τουρισμό μέσω αεροπορικής μεταφοράς, σε παγκοσμιο επίπεδο, αλλά ακόμη και στην χώρα μας. Το γεγονός, ασφαλώς ότι η χώρα μας αποτελείται από πολλά νησιά, ευνοεί και την ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής μεταφοράς, αλλά παρ'όλα αυτά, η αερομεταφορά δεν παύει ποτέ να αποτελεί το πιο σύγχρονο, άνετο και γρήγορο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Οι κυριότερες ξένες τουριστικές αγορές ως χώρες αποστολής τουριστών (incoming)

Με βάση τα μέχρι τώρα ανεπίσημα ακόμη στατιστικά στοιχεία των αφίξεων αλλοδαπών τουριστών στη χώρα κατά το 2001, εκτιμάται ότι η ζήτηση των περισσότερων τουριστικών αγορών κυμάνθηκε σε σταθερά επίπεδα σε σχέση με το 2000, τάση που αποδίδεται αφενός στην επίπτωση της πετρελαϊκής κρίσης στο κόστος των ταξιδιών και στο διαθέσιμο εισόδημα

των κατοίκων στις χώρες πηγές και αφετέρου στις ανακατατάξεις που σημειώνονται στη διεθνή τουριστική αγορά μέσω των εξαγορών και συγχωνεύσεων μεταξύ των μεγάλων τουριστικών οργανισμών και την τάση επικράτησης τους έναντι των μικρότερων ειδικευμένων.

Δίνονται παρακάτω οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης αλλοδαπών τουριστών προς την Ελλάδα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2001 σε σχέση με το προηγούμενο εξάμηνο του 2000, καθώς και οι εκτιμήσεις για το σύνολο του έτους 2001. Τα παρακάτω στοιχεία προέρχονται από τις αναφορές των κατά τόπους γραφείων του Ε.Ο.Τ. σε χώρες του εξωτερικού και δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι πιθανές επιδράσεις του τρομοκρατικού κτυπήματος στις Η.Π.Α. το Σεπτέμβριο του 2001. Ειδικότερα ανά χώρα σημειώνονται τα εξής:

Γερμανία: Μείωση της τάξης του 6,5% σημειώνουν οι αφίξεις Γερμανών τουριστών στη χώρα το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Χαρακτηριστικό της χρονιάς ήταν η απομάκρυνση από τους παραδοσιακούς προορισμούς όπως η Κέρκυρα, η Κρήτη, αλλά και η Μαγιόρκα, προς όφελος της Τουρκίας και της Αιγύπτου. Οι ανατιμήσεις των καυσίμων σε συνδυασμό με τα υψηλά τέλη του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, ίσως τελικά να επέδρασαν ανασταλτικά στην επιλογή της Ελλάδας ως τόπος διακοπών για αρκετούς Γερμανούς το 2001.

Βρετανία: Αύξηση της τάξης του 7,5% παρουσιάζει η κίνηση των Βρετανών τουριστών προς την Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 1999. Κυριότεροι προορισμοί για τους Βρετανούς υπήρξαν η Ρόδος, η Κρήτη, η Χαλκιδική, η Κως και η Κέρκυρα. Σημειώνεται ότι το 70% περίπου των Βρετανών τουριστών ελέγχεται από 4 μεγάλους τουριστικούς οργανισμούς (Thomson, Thomas Cook, First Choice group). Ιδιαίτερα ελπιδοφόρες είναι οι προβλέψεις για το 2001 δείχνοντας αύξηση της τάξης του 7%, καθότι οι αφίξεις των Βρετανών τουριστών στη χώρα εκτιμάται ότι θα φθάσουν τα 3 εκατομμύρια. Ο σημαντικότερος παράγοντας που συνέβαλε στην αύξηση αυτή είναι η σημαντική βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών στη χώρα μας σύμφωνα με τις

απαντήσεις των Βρετανών στα ερωτηματολόγια των τουριστικών πρακτόρων.

Ιταλία: Σχετικά στάσιμες εμφανίζονται οι αφίξεις των Ιταλών τουριστών το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1999 (αύξηση 1,6%). Δύο σημαντικά στοιχεία για τον ιταλικό τουρισμό είναι η εποχικότητα που τον διακρίνει, αφού το 60% των αφίξεων ετησίως πραγματοποιείται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, αλλά και η προτίμηση των Ιταλών στα ελληνικά πακέτα έστω και αν είναι ακριβότερα των ισπανικών. Η προτίμηση των Ιταλών τουριστών εντοπίζεται στα νησιά των Κυκλάδων, στην Κρήτη, στη Ρόδο αλλά και στην Αθήνα και το Βόρειο Αιγαίο. Θετικές διαγράφονται οι προβλέψεις για το 2001.

Ολλανδία: Αύξηση της τάξης του 6% σημειώνουν οι αφίξεις Ολλανδών τουριστών στη χώρα το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Προτίμηση δείχνουν οι Ολλανδοί τουρίστες στην Τουρκία, στην Αίγυπτο και στο Ισραήλ. Για το 2001 εμφανής είναι η επιφύλαξη, ενώ ορατό είναι και το ενδεχόμενο της μείωσης. Σημαντικό ρόλο θεωρείται ότι διαδραμάτισαν οι πυρκαγιές του καλοκαιριού, αλλά και η δημοσιότητα που έλαβαν στη χώρα τα ναυτικά ατυχήματα.

Γαλλία: Η κίνηση των Γάλλων τουριστών προς την Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 3% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Για το 2001 η κίνηση παρέμεινε στα ίδια επίπεδα. Επιπλέον, οι ανακατατάξεις στους τουριστικούς οργανισμούς ενδέχεται να επιφέρει αρνητικές συνέπειες για την Ελλάδα, με απειλή εξαφάνισης των μικρότερων ειδικευμένων οργανισμών. Τα προβλήματα δε που παρουσιάζει η ελληνική ακτοπλοΐα καθώς επίσης και η άνοδος των τιμών εισόδου στα μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους -δημοφιλείς για τους Γάλλους - ίσως να λειτουργήσουν ανασταλτικά για τη γαλλική αγορά.

Αυστρία: Σημαντικότερη μείωση παρουσιάζουν οι αφίξεις των Αυστριακών τουριστών το πρώτο εξάμηνο του 2001 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000 (12,3%). Η τουρκική αγορά εκτιμάται ότι απορρόφησε μεγάλο μέρος

του εξερχόμενου αυστριακού τουρισμού. Προβλέψεις για το 2001 δεν υπάρχουν προς το παρόν.

Δανία: Στάσιμες εμφανίζονται οι αφίξεις των Δανών τουριστών το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1999. Για το 2001 αναμένεται αύξηση της τάξης του 3%.

Βέλγιο - Λουξεμβούργο: Μείωση της τάξης του 6% σημειώνουν οι αφίξεις τουριστών από τις συγκεκριμένες χώρες το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Η άνοδος των αεροπορικών εισιτηρίων charters σε συνδυασμό με τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των κατοίκων των δύο χωρών, αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά την κίνηση προς την Ελλάδα και το 2001.

Ελβετία: Η κίνηση των Ελβετών τουριστών στην Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 5% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Οι εκτιμήσεις για το 2001 παραμένουν θετικές, καθώς η καλή οικονομική κατάσταση της χώρας και το ισχυρό της νόμισμα αναμένεται να επιδράσουν θετικά.

Νορβηγία: Σημαντικότερη αύξηση παρουσιάζουν οι αφίξεις των Νορβηγών τουριστών το πρώτο εξάμηνο του 2001 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000 (34,3%). Η ισχυρή θέση της νορβηγικής οικονομίας αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα για την αύξηση του εξερχόμενου τουρισμού.

Η.Π.Α.: Μείωση της τάξης του 9% παρουσιάζουν οι Αμερικανοί τουρίστες που επισκέφθηκαν την Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Κυρίαρχο ρόλο στις προτιμήσεις των Αμερικανών παίζουν οι κρουαζιέρες και τα γαμήλια ταξίδια. Περισσότερο θετικές είναι οι εκτιμήσεις για την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης κατά το 2001. Διατύπώνεται ωστόσο η επιφύλαξη για την επίδραση των εξελίξεων στη Μέση Ανατολή και της πετρελαϊκής κρίσης.

Ισραήλ: Οι αφίξεις των Ισραηλινών τουριστών στην Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 παρουσιάζουν μείωση της τάξης του 26% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999.

Κύριοι προορισμοί των Ισραηλινών τουριστών είναι η Ρόδος, η Κρήτη, η Σαντορίνη, η Κως, η Λέσβος και η Μύκονος. Οι δυσμενείς πολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη Μέση Ανατολή, δεν εξασφαλίζουν τη δυνατότητα προβλέψεων για το 2001.

Ισπανία: Αύξηση της τάξης του 29% παρουσίασε η κίνηση από την Ισπανία το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Σημαντικό στοιχείο είναι ότι το 2000 ο γαλλικός τουριστικός οργανισμός NOUVELLES FRONTIERES δρομολόγησε για πρώτη φορά πτήσεις charter για Ελλάδα. Ανοδική πορεία αναμένεται και για το 2001, ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία προγραμμάτισε αύξηση του αριθμού των εβδομαδιαίων πτήσεων από 7 σε 14 και η IBEBIA από 7 σε 12.

Ιαπωνία: Μείωση της τάξης του 25% παρουσιάζει η τουριστική κίνηση από την Ιαπωνία προς την Ελλάδα το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Το σημαντικότερο πρόβλημα για την ιαπωνική αγορά παραμένει η έλλειψη αεροπορικών θέσεων. Για το 2001 η κίνηση αναμένεται να παραμείνει στα ίδια επίπεδα.

Αυστραλία: Η τουριστική κίνηση από την Αυστραλία σημείωσε αύξηση της τάξης του 18% το πρώτο εξάμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999. Για το 2001 αναμένεται να κυμανθεί στα ίδια επίπεδα με το 2000.

Αναφορικά με το τρομοκρατικό χτύπημα στις Η.Π.Α. τον Σεπτέμβριο του 2001, οι παράγοντες της τουριστικής αγοράς δεν είναι ακόμη σε θέση να αποτιμήσουν τις συνέπειες που πιθανόν να έχει ως γεγονός στην εξέλιξη της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας. Ωστόσο, φαίνεται ότι τα ξενοδοχεία πολυτελείας, οι κρουαζιέρες, ο συνεδριακός και ο θαλάσσιος τουρισμός, τα ταξίδια κινήτρων και τα επαγγελματικά ταξίδια, να μην μένουν ανεπηρέαστα από τις διεθνείς εξελίξεις. Συγκεκριμένα, αρκετές ήταν οι ακυρώσεις κυρίως σε ξενοδοχεία πολυτελείας και ιδιαίτερα από αμερικανούς τουρίστες για τους οποίους το δίμηνο Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου είναι παραδοσιακά περίοδος αιχμής. Σημαντικές είναι και οι ακυρώσεις σε γιοτ με πλήρωμα, καθώς οι αμερικανοί αντιπροσωπεύουν πάνω από το 50% της

πελατείας του θαλάσσιου τουρισμού. Ζημιά υπέστησαν και τα ταξίδια κινήτρων καθώς είναι οι πρώτες δαπάνες που περιέκοψαν οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες. Από την άλλη πλευρά, η κρίση στον κλάδο των αερομεταφορών έχει οδηγήσει ήδη αρκετές αεροπορικές εταιρίες στην περικοπή των δρομολογίων τους.

(Πηγή ICAP 2001)

4.6 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.

1) Ανάλυση της εξέλιξης της αεροπορικής κίνησης και των αερομεταφορών στον τομέα του τουρισμού.

1.1. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας, των Ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διάρθρωση και τις εξελίξεις του τομέα των αερομεταφορών. Το κυριότερο μέσο μεταφοράς, με το οποίο οι τουρίστες από το εξωτερικό επισκέπτονται τη χώρα μας, είναι το αεροπλάνο.

1.2. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας σε σχέση με τις κυριότερες πηγές προέλευσης τουριστικών ρευμάτων, το στοιχείο της αερομεταφοράς αποτελεί σημαντικό συντελεστή του συνολικού κόστους των διακοπών των αλλοδαπών τουριστών στην χώρα μας. Γι' αυτό το λόγο, η εξέλιξη της τουριστικής ανάπτυξης συνδέεται άρρηκτα με τις εξελίξεις στον τομέα των αεροπορικών ταξιδιών και ειδικότερα, με την διακίνηση των ταξιδιωτών προς τους τουριστικούς προορισμούς.

1.3. Η αναδιάρθρωση του τομέα, οι αλληπάλληλες κρίσεις των επιχειρηματικών φορέων, οι εξαγορές και οι συμμαχίες, ο αριθμός των πτήσεων, η χωρητικότητα θέσεων, η διαθεσιμότητα αεροσκαφών και θέσεων, οι τιμές των ναύλων, η αερολιμενική υποδομή και ο εξοπλισμός των αεροδρομίων, η κατάσταση των αεροσταθμών, η επίγεια εξυπηρέτηση των αεροσκαφών αποτελούν αποφασιστικούς παράγοντες στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος και συνθέτουν το περιβάλλον στο οποίο η τουριστική βιομηχανία καλείται να αναπτύξει τις δραστηριότητες της.

1.4 Η πορεία των διεθνών αερομεταφορών και η διακίνηση τουριστών. Από την ανάλυση των στοιχείων των διεθνών οργανισμών προκύπτουν οι παρακάτω διαπιστώσεις και εκτιμήσεις:

1.4.1 Σε παγκόσμιο επίπεδο, το μερίδιο των αερομεταφορών στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών αυξάνεται διαρκώς τις τελευταίες δεκαετίες. Σχεδόν το ήμισυ του διεθνούς τουρισμού διακινείται σήμερα αεροπορικά. Η αύξηση αυτή οφείλεται αφενός στην απελευθέρωση των αερομεταφορών και τη συνακόλουθη μείωση των ναύλων, και αφετέρου στις τάσεις να πραγματοποιούνται ταξίδια σε μακρινότερους προορισμούς και σε συχνότερες και συντομότερες διακοπές. Για το λόγο αυτό, η αύξηση της αεροπορικής κίνησης γενικά υπερβαίνει την αύξηση σε αφίξεις διεθνούς τουρισμού

Ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν παγκόσμια με προγραμματισμένες πτήσεις έφτασε το 2000 το 1,6δισ άτομα. Στις διεθνείς πτήσεις, ο αριθμός των επιβατών-χιλιόμετρα το 2000 αυξήθηκε κατά 8%, έναντι του προηγούμενου έτους σύμφωνα με στοιχεία του ICAO. Η μέση πληρότητα, την ίδια χρονιά, έφθασε το 72% στις διεθνείς πτήσεις. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Airports council πραγματοποιήθηκαν 60,48 εκατομμύρια προς/απογειώσεις αεροσκαφών.

1.4.2 Οι διεθνείς τάσεις έχουν οδηγήσει στο συνασπισμό επιχειρηματικών συμφερόντων και λειτουργιών, με τη συγκρότηση 4 μεγάλων συμμαχιών: oneworld, Star Alliance, Skyteam, Qualiflyer. Η τάση συγκέντρωσης των τουριστικών επιχειρηματικών οργανισμών έχει οδηγήσει επίσης στο φαινόμενο όπου οι 4 μεγαλύτεροι όμιλοι τους ελέγχουν τα ταξίδια πάνω από 50 εκατομμυρίων τουριστών (το 2000).

1.4.3 Οι εξελίξεις στον τομέα έχουν άμεσες επιπτώσεις στο σύνολο σχεδόν των επιχειρήσεων του τουριστικού τομέα, όπως φάνηκε χαρακτηριστικά πρόσφατα. Τα γεγονότα της 11/9 του 2001 βρήκαν βέβαια τον τομέα των διεθνών αερομεταφορών σε φάση πλήρους εξέλιξης μιας ευρύτερης κρίσης που σοβούσε επί αρκετά χρόνια. Η απελευθέρωση των ουρανών, η απορύθμιση, η μείωση των ναύλων ως απόρροια του οξυμένου ανταγωνισμού ιδιαίτερα στις υπερατλαντικές πτήσεις, η δυναμική εμφάνιση αερομεταφορέων χαμηλών ναύλων, η αναδιάταξη συμμαχιών, είχαν ήδη δημιουργήσει ένα τοπίο επιχειρηματικής ανασφάλειας και κλαδικής κρίσης, αρχικά στην Αμερική και στην συνέχεια και στην Ευρώπη. Η εξέλιξη αυτή μάλιστα συνέβαινε παράλληλα με μια

γενικότερη οικονομική ύφεση, που επηρέασε σημαντικά τα αεροπορικά ταξίδια (ιδιαίτερα τα επιχειρηματικά) και τις αεροπορικές εταιρείες. Αρκετές επιχειρήσεις βρισκόταν ήδη σε προβληματική κατάσταση και μετά κλονίστηκαν από το χτύπημα μέχρι καταρρεύσεως, άλλες μετά την απώλεια ναύλων και θέσεων οδηγήθηκαν στη μαζική κατάργηση θέσεων εργασίας, το μέλλον ορισμένων άλλων είναι αρκετά αβέβαιο και κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός αγοράς αν δεν υποστηριχθούν με γενναία δημόσια ενίσχυση, συμμαχίες διαταράχθηκαν, βιομηχανίες αεροναυπηγικής απολύουν χιλιάδες προσωπικό. Υπολογίζεται ότι χάθηκαν συνολικά 140.000 θέσεις εργασίας μόνο στις Η.Π.Α.

1.4.4 Η I.A.T.A. υπολογίζει ότι οι συνολικές απώλειες των αερομεταφορών αυτή τη χρονιά φθάνουν τα 10 έως τα 12δισ δολάρια, από τα οποία τα περί 7 δισ στις διεθνείς γραμμές και τα περί τα 3 έως 5δισ στις εσωτερικές γραμμές των Η.Π.Α. Το WTTC εκτίμησε ότι οι διεθνείς αερομεταφορές θα παρουσίαζαν μείωση 10% το 2001 σε σχέση με το 2000.

1.4.5 Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής επιτροπής της 13.11.2001 προς το συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωκοινοβούλιο για τον Ευρωπαϊκό τουριστικό τομέα, το 80% των αεροπορικών εισιτηρίων στην Ευρώπη πωλούνται μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων, αντιπροσωπεύοντας το 40% του κύκλου εργασιών τους. Μετά τις 11/9, σημειώθηκε σημαντική πτώση στις άμεσες κρατήσεις και ιδιαίτερα στα πιο προσοδοφόρα τμήματα της αγοράς, δηλαδή τους επιβάτες πρώτης θέσης και business class, τις μακρινές πτήσεις και τους αερομεταφορείς κανονικής τιμής. Η κατάσταση αυτή είχε ως αντίκτυπο τη σημαντική ζημίωση των ταξιδιωτικών γραφείων. Ιδιαίτερα μεγάλες απώλειες έχουν υποστεί οι επιχειρήσεις που ειδικεύονται στους προορισμούς που σημείωσαν έντονη μείωση (Η.Π.Α. Μέση Ανατολή κ.α.). Οι Ευρωπαϊκές μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις τουριστικών γραφείων δεν διαθέτουν χρηματοδοτικά αποθέματα για να καλύψουν τις άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στις εργασίες τους και ορισμένες απειλούνται να τεθούν εκτός αγοράς. Επιπλέον, φαίνεται ότι θα αυξηθεί η τάση προς τη συγκέντρωση που ήδη προϋπήρχε πριν τα γεγονότα του Σεπτεμβρίου.

1.4.6 Με τη μείωση των αεροπορικών ταξιδιών, ιδιαίτερα τους δύο πρώτους μήνες μετά την 11/9, παρουσιάστηκαν σημάδια μείωσης της πληρότητας στα μεγάλα ξενοδοχεία των ευρωπαϊκών πρωτευουσών και μεγάλων πόλεων, που σε μερικές περιπτώσεις έφθασαν το 20% έως το 30%.

Αντίστοιχες μειώσεις σημειώνονται και στις επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων και τα θεματικά πάρκα αναψυχής, δεδομένης της γεωγραφικής προέλευσης της συνήθους πελατείας τους.

1.4.7 Από τις εξελίξεις αυτές, οι αερομεταφορείς που διακινούν τουρίστες προς τους λεγόμενους <<ασφαλείς>> προορισμούς εμφανίζονται να έχουν σχετικά λιγότερο δυσμενείς προοπτικές, στο μέτρο που οι τουριστικές αγορές, σύμφωνα με αρκετές ενδείξεις, έχουν ήδη αρχίσει να εμφανίζουν σημάδια ανάκαμψης. Η συγκρατημένη αισιοδοξία σχετικά με τις προοπτικές για το 2000 αναμένεται ότι θα αρχίσει να επιβεβαιώνεται κυρίως στο δεύτερο εξάμηνο του έτους.

1.5 Στον Ελληνικό χώρο, από τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΣΥΕ, που έχει επεξεργαστεί ο ΕΟΤ, σχετικά με την εξέλιξη της αεροπορικής κίνησης των τουριστών κατά τα τελευταία χρόνια, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1.5.1. Οι τέσσερις στους πέντε τουρίστες, που έρχονται στην Ελλάδα με οποιαδήποτε μέσο μεταφοράς, φθάνουν με αεροπλάνο. Με μέσο το αεροπλάνο φθάνει περίπου το 79% έως το 84% των αλλοδαπών τουριστών στην Ελλάδα (για τα έτη 1993 έως και 1999). Το 1999 (έτος για το οποίο διαθέτουμε στατιστικά στοιχεία για το σύνολο των δώδεκα μηνών), το ποσοστό αυτό ήταν 79%.

1.5.2. Από αυτούς, οι τρεις (στους τέσσερις αλλοδαπούς που φθάνουν στη χώρα μας αεροπορικώς) έρχονται με ναυλωμένες πτήσεις. Το ποσοστό αυτό από το 1995 και μετά, τείνει να αυξάνεται. Τα έξι τελευταία χρόνια, το ποσοστό αυτό, κυμάνθηκε από 72% έως 77%, δηλαδή το 59% έως 61% του συνόλου των αφίξεων αλλοδαπών. Το 1999 το ποσοστό αυτό ήταν 61% του γενικού συνόλου ή 77,1% του συνόλου των αεροπορικών αφίξεων.

1.5.3. Πρέπει ωστόσο να λάβουμε υπόψη, στη διαμόρφωση συμπερασμάτων από τα παραπάνω μεγέθη, το γεγονός της συμμετοχής των προγραμματισμένων πτήσεων που πωλούν θέσεις με ομαδικούς ναύλους, καθώς και το γεγονός ότι πολλές ναυλωμένες πτήσεις περιλαμβάνουν ναύλους <<seat only>>, χωρίς πώληση λοιπών τουριστικών υπηρεσιών (όπως π.χ. διαμονή). Έτσι, δεν μπορεί κανείς να διαπιστώσει με ακρίβεια με ποιο τρόπο μεταβάλλεται η σύνθεση των πτήσεων τουριστών, υπέρ ή σε βάρος π.χ. των προγραμματισμένων πτήσεων έναντι των εκτάκτων ή των ναυλωμένων.

1.5.4. Οι τάσεις των αεροπορικών αφίξεων ακολουθούν, σε γενικές γραμμές, τις τάσεις του συνόλου των αφίξεων αλλοδαπών. Εξαρτώνται δηλαδή,

σε τελευταία ανάλυση, περισσότερο από τη γενική ελκυστικότητα της Ελλάδος ως τουριστικού προορισμού, παρά από την εξέλιξη της ειδικής προτίμησης προς το αεροπλάνο ως μέσο μετακίνησης.

1.5.5. Ο κύριος όγκος της πελατείας που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις προς Ελληνικούς τουριστικούς προορισμούς προέρχεται από τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Περισσότεροι από το ήμισυ των αλλοδαπών τουριστών που έρχονται στη χώρα μας με Charter ξεκινούν από τις δυο χώρες. Το μερίδιο του αεροδρομίου της Αθήνας ως πύλης εισόδου τουριστών τείνει να μειώνονται. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, που στηρίζονται στην ΥΠΑ, ενώ το 1989 στο αεροδρόμιο της Αθήνας έφθανε ο ένας στους τρεις τουρίστες που ταξίδευαν αεροπορικά προς τη χώρα μας (το 32,8% του συνόλου), το 1999 το ποσοστό αυτό ήταν μόνο το 24,8% του συνόλου των αλλοδαπών τουριστών που έρχονταν αεροπορικά στην Ελλάδα. Την ίδια χρονιά στα μεγάλα αεροδρόμια της Κρήτης (Ηράκλειο και Χανιά) έφθασε αντίστοιχα ο 20,8% και 4,7% του συνόλου, στη Ρόδο το 13,7%, στην Κέρκυρα το 9%, στη Θεσσαλονίκη το 6,4%, κλπ.

1.5.6. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την αεροπορική διακίνηση τουριστών στην ελληνική επικράτεια είναι οι εξελίξεις στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Ειδικότερα, η χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών στα μέσα θαλάσσιας μεταφοράς (ταχύπλοα οχηματαγωγά, ιπτάμενα δελφίνια, κλπ) και τα συνακόλουθα έργα λιμενικών υποδομών έχουν καταστήσει σε αρκετές περιπτώσεις τη θαλάσσια μεταφορά ανταγωνιστική. Αυτό συμβαίνει τόσο στις εξωτερικές γραμμές (Αδριατικές) όσο και στο εσωτερικό, ιδιαίτερα σε δημοφιλείς νησιωτικούς προορισμούς (π.χ. Πάρος, Μύκονος, Σαντορίνη, Σκιάθος, κλπ.). Το γεγονός αυτό επιβάλλει αναθεώρηση ορισμένων επιλογών ως προς την εξέλιξη και τη διάταξη του εσωτερικού δικτύου αερομεταφορών.

1.6. Η ανάπτυξη ξενοδοχειακής και λοιπής τουριστικής υποδομής στους περιφερειακούς προορισμούς, ιδιαίτερα στους νησιωτικούς, έχει συνεπιφέρει και αύξηση της ζήτησης σε αεροπορική εξυπηρέτηση. Ο σχεδιασμός του δικτύου των αναγκαίων υποδομών οφείλει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις εξελίξεις αυτές σε μέσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική διασπορά των πηγών της ζήτησης, όπως αυτό διαπιστώνεται ιδιαίτερα στις μεγάλες πηγές προέλευσης (Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία), οδηγεί σε δρομολόγηση ναυλωμένων πτήσεων από πολλές πόλεις του εξωτερικού κατευθείαν προς τους τελικούς περιφερειακούς προορισμούς. Η

ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων επιδιώκει να καλύψει αυτές τις νέες ανάγκες ώστε να εξυπηρετηθούν οι καταναλωτές των υπηρεσιών που παρέχουν οι τοπικές επιχειρήσεις, πρώτιστα του τουριστικού τομέα, αλλά και εκείνες που συνδέονται ή εξαρτώνται από αυτές.

1.7. Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών επηρεάζει ιδιαίτερα το επιχειρηματικό περιβάλλον των αεροπορικών ταξιδιών. Οι κρατήσεις εισιτηρίων μέσω του διαδικτύου αποτελεί για ορισμένες αεροπορικές εταιρείες το κύριο μέσο πωλήσεων. Αυτό συνεπάγεται αναδιάταξη του δικτύου διανομής και νέες δυνατότητες αξιοποίησης των νέων μέσων τόσο από τους μεγάλους ομίλους πώλησης τουριστικών πακέτων όσο και από τους περιφερειακές τουριστικές επιχειρήσεις.

1.8. Η Ελλάδα θεωρείται ασφαλής τουριστικός προορισμός, όπως προκύπτει από όλες τις πρόσφατες σχετικές έρευνες που έχουν διεξαχθεί διεθνώς, και έχει τη δυνατότητα να επωφεληθεί από τη σχετικά δυσμενή θέση αρκετών ανταγωνιστών της στη Μεσόγειο. Αναμένεται ότι το 2002 η προνομιούχος θέση της χώρας μας στη διεθνή τουριστική αγορά θα μεταφραστεί σε αύξηση της συνολικής τουριστικής κίνησης, έστω και σε συγκεκριμένα επίπεδα.

4.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

2.1 Οι εξελίξεις που περιγράφηκαν προηγουμένως βρίσκονται στη βάση των προβλημάτων που έχουν εμφανιστεί στον τομέα των αερομεταφορών και επηρεάζουν την τουριστική βιομηχανία της χώρας μας. Οι υποδομές για την υποδοχή και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών δυσκολεύονται να παρακολουθήσουν την αύξηση της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μέσω αεροπλάνου.

2.2 Ειδικότερα, τα προβλήματα συμφόρησης των αεροδρομίων που μπορεί να προκύψουν από την αυξημένη τουριστική κίνηση, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στην επίγεια εξυπηρέτηση, επιτείνονται από το γεγονός της συσσώρευσης πτήσεων σε περιορισμένες χρονικές ζώνες λόγω ευνοϊκότερης τιμολόγησης, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής της κίνησης.

2.3 Το επίπεδο της ποιότητας του συνολικού προϊόντος είναι συνάρτηση της ποιότητας των επιμέρους στοιχείων που το συνθέτουν. Είναι γεγονός ότι οι ποικίλες υπηρεσίες που παρέχονται προς τους τουρίστες στα αεροδρόμια αλλά επίσης και στη διαδρομή από τα αεροδρόμια έως την πόρτα των τουριστικών καταλυμάτων συχνά δεν ανταποκρίνονται στις προσδοκίες των επισκεπτών μας. Η κατάσταση στις αίθουσες αναμονής, το handling των αποσκευών, η συμπεριφορά των οδηγών ταξί, η αισθητική ρύπανση, η κατάσταση του οδικού δικτύου, κοκ. αρκετές φορές ακυρώνουν τις θετικές εντυπώσεις που επιδιώκουμε να προσφέρουμε στους τουρίστες με συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε μεμονωμένους τομείς. Παρά τα θετικά βήματα που έχουν γίνει προς αυτήν την κατεύθυνση, οι επιτακτικές απαιτήσεις του ανταγωνισμού δεν επιτρέπουν εφησυχασμούς, πολύ περισσότερο όταν γνωρίζουμε πως η προσπάθεια για την ποιότητα πρέπει να είναι διαρκής, γιατί οι ανάγκες της ζήτησης διαφοροποιούνται και αναβαθμίζονται διαρκώς σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

2.4 Η μεγάλη προσπάθεια που έχει καταβληθεί τα τελευταία χρόνια για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων των αερολιμένων, σε κτίρια, διαδρόμους, εξοπλισμούς, κλπ. Δεν είναι σε θέση να ανταποκρίνεται πάντοτε με επιτυχία στις απαιτήσεις της ζήτησης. Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα χρειάζεται να επιτυγχάνεται καλύτερα συντονισμένη συνεργασία όχι μόνο των συναρμόδιων

δημοσίων φορέων μεταξύ τους, αλλά και μεταξύ των φορέων και των τουριστικών επιχειρήσεων, ώστε οι ατέλειες και ανεπάρκειες, οι τριβές και τα προβλήματα να προλαμβάνονται εγκαίρως με κατάλληλο σχεδιασμό και με συμφωνημένο και μακρόπνοο προγραμματισμό.

2.5 Το κόστος των υπηρεσιών των αεροδρομίων θεωρείται από την πλευρά της ζήτησης αρκετά υψηλό (σπατόσημο, τέλη προσγείωσης, αμοιβές handling, γενικά υψηλό ανά επιβάτη κόστος), σε σχέση με το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών και την κατάσταση στην διεθνή αγορά. Το γεγονός αυτό επιβαρύνει το συνολικό κόστος μεταφοράς και εντέλει την τιμή του πακέτου, με αποτέλεσμα να δημιουργείται πίεση προς μείωση του κόστους των υπολοίπων συντελεστών, με το συνακόλουθο κίνδυνο υποβάθμισης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών

2.6 Τα γνωστά προβλήματα του εθνικού αερομεταφορέα δεν διευκολύνουν τη χρησιμοποίηση του ως εργαλείου άσκησης τουριστικής πολιτικής, που θα είχε στόχο να στηρίξει τη διείδυση σε νέες αγορές (π.χ. Κίνα, Ανατολική Ευρώπη), να βελτιώσει την εξυπηρέτηση παραδοσιακών αγορών (Δυτικής Ευρώπης), να ξεπεραστούν τα προβλήματα, η Ο.Α θα μπορέσει να αναλάβει και πάλι σημαντικό ρόλο στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

2.7 Η λειτουργία του αεροδρομίου << Ελευθέριος Βενιζέλος>> στα Σπάτα προσθέτει ασφαλώς νέα ελκυστικότητα στον τουριστικό προορισμό Αθήνα. Αλλά το γεγονός αυτό από μόνο δεν αρκεί.

Παράλληλα με την ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεων, την επέκταση του μετρό και άλλα έργα υποδομής, είναι αναγκαίο να γίνει συντονισμένη προβολή βάσει γενικότερης στρατηγικής μάρκετινγκ για την Αττική, ώστε οι νέοι εξοπλισμοί της πρωτεύουσας (μετρό, ολυμπιακά έργα, Αττική οδός, προαστιακός σιδηρόδρομος, κ.α.) να την αναδείξουν σε σημαντικό τουριστικό πόλο, σε νέο κέντρο αστικού, επιχειρηματικού και πολιτιστικού τουρισμού.

4.8 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΚΡΙΣΗ

Η ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΗΣ 11^{ΗΣ} ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ ΠΡΟΣΓΕΙΩΝΕΙ ΑΝΩΜΑΛΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

Η ανακοίνωση της διακοπής λειτουργίας της Axon Airlines στις 30 Νοεμβρίου προκάλεσε μικρή έκπληξη στους γνωρίζοντες τα τεκταινόμενα διεθνώς στον κλάδο των αερομεταφορών μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Μολονότι ήταν η πρώτη εκδήλωση της κρίσης των αεροπορικών εταιρειών επί ελληνικού εδάφους, κανείς δεν μπορούσε να μιλήσει με βεβαιότητα για την πορεία του κλάδου μετά την τραγωδία που είχε πλήξει τις Η.Π.Α. Μόνο στην Ελληνική αγορά (βάσει των στοιχείων του Οκτωβρίου) η επιβατική κίνηση είχε μειωθεί κατά 28% στις εσωτερικές πτήσεις και κατά 20% στα διεθνή δρομολόγια.

Τα αίτια είναι γνωστά σε όλους: η επίθεση στις Η.Π.Α. έπληξε το αίσθημα ασφάλειας των ταξιδιωτών, που πλέον προτιμούσαν άλλα μέσα για τις μετακινήσεις τους. Αποτέλεσμα, οι αεροπορικές εταιρείες ήλθαν αντιμέτωπες με τη δραστική μείωση του τζίρου τους και με την άρνηση των τραπεζών να προσφέρουν την απαραίτητη ρευστότητα.

Η καχυποψία των τραπεζών και οι καθυστερημένες αντιδράσεις των κυβερνήσεων οδήγησαν ακόμα και ισχυρές εταιρείες όπως η ελβετική swiss Air στη χρεοκοπία. Οι περικοπές θέσεων εργασίας ξεπέρασαν τις 100,000 μόνο στις Η.Π.Α, ενώ στην Ευρώπη η κατάσταση δεν είναι καλύτερη.

Πέρα από τη χρεοκοπία της Swiss Air και της Βελγικής Sabena, μεγάλες εταιρείες προχωρούσαν σε μαζικές απολύσεις και έντονες πιέσεις προς τις κυβερνήσεις για την οικονομική τους ενίσχυση. Μολονότι όμως οι Η.Π.Α έσπευσαν να ενισχύσουν τις αμερικάνικες εταιρείες με 15δισ δολάρια, η Κομισιόν ήταν αρνητική στο ενδεχόμενο κρατικής υποστήριξης.

Οι αποζημιώσεις υποστήριζε θα πρέπει να περιοριστούν μόνο για τις ζημιές που σημείωσαν οι ευρωπαϊκές εταιρείες στο διάστημα 11-14 Σεπτεμβρίου, όταν ο αμερικάνικος εναέριος χώρος ήταν κλειστός

Οι αντιδράσεις όμως των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων στην <<αδιαλλαξία>> της Κομισιόν σε συνδυασμό με τα έντονα προβλήματα που

αντιμετωπίζουν οι αερομεταφορείς, αυξάνουν τις πιθανότητες υποχώρησης της Ε.Ε. στο σενάριο που κάνει λόγο για την επέκταση της οικονομικής βοήθειας, καθώς ο κλάδος απειλείται με κατάρρευση.

Σύγκριση Α' τριμήνου 2001 – Α' τριμήνου 2002

	2001	2002	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	49%	58%	+18,30%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ	56	60	+7,14%
ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΟ)	13.950	11.500	-17,56%
ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	6.548	5.209	-20,44%
ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	7.402	6.291	-15,00%
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	486.579	403.634	-17,66%
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	602.620	545.703	-9,40%
ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ*	20.922.89	22.216.68	+6,18%
ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ*	7	2	-0,65%
ΜΕΣΟ ΕΣΟΔΟ/ΕΠΙΒΑΤΗ ΕΣΩΤ.*	91.721.12	91.117.99	+28,57%
ΜΕΣΟ ΕΣΟΔΟ/ΕΠΙΒΑΤΗ ΕΞΩΤ.*	3	0	+11,70%
ΑΡΙΘΜΟΣ Α/ΦΩΝ	42,99	55,04	-15,62%
ΩΡΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ	152,50	170,00	+8,12%
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ/Α/ΦΟΣ ΕΤΗΣΙΩΣ	32	27	
ΜΟΝΙΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	2.894	3.129	-9,20%
	6.580	5.974	

Σε ευρώ

ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

DOMESTIC	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
ΟΑ	2.380.1	64%	2.826.43	57%	3.075.4	62%	2.852.4	65%
	1		8		61		13	
COMPETITORS	1.352.4	36%	2.1509.7	43%	1.922.5	38%	1.545.8	35%
	64		46		41		12	
TTL	3.732.6		4.977.18		4.998.0		4.398.2	
	35		4		02		25	

INTERNATIONAL	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
ΟΑ	2.694.5	41%	3.342.1	46%	3.049.8	47%	2.721.2	41%
	44		47		80		53	
COMPETITORS	3.805.9	59%	3.882.0	54%	3.421.5	53%	3.991.6	59%
	43		62		64		44	
TTL	6.500.4		7.224.2		6.471.4		6.712.8	
	87		09		44		97	

Η ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	kg	
2001	Απρίλιος	5.891.172	
	Μάιος	10.699.453	
	Ιούνιος	10.028.776	
	Ιούλιος	8.654.059	
	Αύγουστος	9.277.597	
	Σεπτέμβριος	9.281.082	
	Οκτώβριος	10.444.932	
	Νοέμβριος	9.578.664	
	Δεκέμβριος	8.470.626	
	2002	Ιανουάριος	7.345.704
		Φεβρουάριος	8.071.489
		Μάρτιος	8.288.130
Απρίλιος		8.868.438	
Μάιος		8.527.907	
Ιούνιος		9.034.620	
Ιούλιος	9.426.610		
Αύγουστος	8.910.588		
Σεπτέμβριος	9.978.751		

4.9 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ-ΙΑΤΑ

Σύμφωνα με στοιχεία του ΙΑΤΑ, το 2001 θεωρείται το χειρότερο στην ιστορία των αερομεταφορών:

- Οι αεροπορικές εταιρείες μέλη μετέφεραν 1,35 δις προγραμματισμένους επιβάτες κατά τη διάρκεια του 2001, μια πτώση της τάξης του 3,3 % από το 2000 και η πρώτη πτώση μέσα σε ένα έτος από το 1991 (year-on-year). Οι διεθνείς προγραμματισμένοι επιβάτες μειώθηκαν κατά 2,2 %. Ο μέσος όρος επιβατών σ' αυτές τις υπηρεσίες έπεσε από 2,2 % σε σημεία 70,3 %.
- Η πτώση της αγοράς freight ήταν πιο σοβαρή : οι τόνοι που μεταφέρθηκαν από μέλη ΙΑΤΑ σε διεθνείς προγραμματισμένες υπηρεσίες έπεσε σχεδόν κατά 7 %.
- Ο συνδυασμός της μειωμένης κίνησης, μειωμένων yields και αυξανόμενου κόστους μονάδων με δυνατότητα marginally μειωμένη, επέφερε απώλεια κατά 12 δις δολάρια σε διεθνείς προγραμματισμένες υπηρεσίες.

- Το Δεκέμβριο του 2002 η κίνηση επιβατών αυξήθηκε κατά 12,7 % από το 2001. η κίνηση εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 6,6 % συνεχίζοντας την θετική τάση που παρατηρήθηκε κατά το δεύτερο μισό του 2002.

Αποτελέσματα του 2002 :

Συνολικά το 2002 επήλθε αύξηση 0,06 % στους μεταφορείς ΙΑΤΑ σε σχέση με το 2001. η δυνατότητα όμως επιβατών έπεσε 4,3 %, αποφέροντας βελτίωση 3,3 % στο συνολικό επιβατικό μέσο όρο της χρονιάς. Η εμπορευματική κίνηση αυξήθηκε κατά 6,5 %. Η συνολική κίνηση έπεσε 2,5 % (επιβάτες και φορτίο)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ	Μηνιαία Δεκέμβριος				% ΠΤΩΣΗ ΣΤΟ 2001			
	RPK	ASK	FTK	ATK	Ιαν-Δεκ 2002			
CARRIER					-4,9			
Europe	10,7	7,1	3,7	6,5	-4,9	-8,9	0,1	-8,4
N. America	11,1	6,9	16,1	9,3	0,9	-6,0	4,7	-3,8
S. America	19,6	7,1	16,2	-16,2	6,4	4,6	4,7	1,1
Asia Pasific	16,7	12,6	11,3	13,1	5,0	1,1	13,3	3,7
Overall	12,7	8,0	6,6	8,5	0,1	-4,3	6,5	-2,5

RPK: Revenue Passenger kilometres
ASK: Available Seat Kilometres

FTK: Freight Tonne Kilometres
ATK: Available Tonne Kilometres

Ο Giovanni Bisignani, ο CEO και γενικός διευθυντής του IATA, έδωσε φως στην συνεχή ανάπτυξη της Asia. Η κίνηση επιβατών ανέβηκε 5,8 % και η εμπορευματική 13,3 %, σε αντίθεση με τα αποτελέσματα της Β. Αμερικής και των Ευρωπαϊκών μεταφορέων.

Συγκρίσεις με 2000:

Τα επίπεδα τρέχουσας κίνησης επιβατών έχουν κατά μέσο όρο πτώση 4,0 % και της εμπορευματικής πτώση 2,0 %.

Η IATA επιβεβαιώνει τις συνέπειες της 11^{ης} Σεπτεμβρίου

Οι υπηρεσίες IATA airlines έπεσαν κατά 17 % τον Σεπτέμβρη του 2001 σε σύγκριση με το Σεπτέμβρη του 2000, μηνιαία πτώση που δεν παρατηρήθηκε ούτε κατά τον Πόλεμο του Κόλπου ενώ δεν υπήρχε καθόλου ανάπτυξη τους πρώτους 9 μήνες. Ο μέσος όρος επιβατών από 78 % τον Αύγουστο έπεσε σε 69 % το Σεπτέμβρη.

Οι αερομεταφορείς στη Β. Αμερική πλήγηκαν περισσότερο με πτώση κίνησης πάνω από 30 % τον Σεπτέμβρη.

Σε Ευρώπη και Αμερική η πτώση ήταν της τάξης του 12 % και πολύ περισσότερη σε εταιρείες οι οποίες συνεργάζονταν με αμερικάνικες εταιρείες.

M.O. IATA ΜΕΛΗ Διεθνής Προγραμματισμός Υπηρεσιών	Sep. 2001	Jan.-Sep. 2001
% αλλαγή στο 2000 στην Κίνηση Επιβατών (Revenue Passenger Klm)	-17	-
% αλλαγή στο 2000 στις Διαθέσιμες Θέσεις (Available Seat Klm)	-7	+2
% μονάδες Passenger Load Factor	69	73
Αλλαγή στο 2000 στη freight κίνηση (Revenue Tonne Klm)	-9	-7

IATA Monthly Intern. Statist.
Patrick Folley
Aviatron Information & Research Dprtm
stats @ iata. org

Σε μια σύντομη ανασκόπηση θα λέγαμε ότι τα έτη 2000 και 2001 θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν «χρονιές τουρισμού». Ιδιαίτερα το 2000 ήταν απο τις καλύτερες χρονιές που έχει βιώσει ο τουρισμός σε παγκόσμια κλίμακα ενώ το 2001 θα ήταν εξίσου καλή χρονιά αν δεν είχαν συμβεί τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου. Συγκεκριμένα κατά το 2000 σημειώθηκαν επιπλέον 45 εκατ. αφίξεις ενώ το 2001 οι διεθνείς αφίξεις μειώθηκαν κατά 0,6% αποτελώντας το πρώτο αρνητικό σημάδι στον «τουριστικό ορίζοντα».

Στην εξέλιξη του τουρισμού διεθνώς κατά το 2001 καθοριστικό ρόλο έπαιξαν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου. Δεν ήταν μόνο οι τρομοκρατικές επιθέσεις στις Η.Π.Α που ανέκοψαν την ανοδική πορεία του τουρισμού, η ύφεση της οικονομίας σε παγκόσμιο επίπεδο είχε αρχίσει νωρίτερα να κάνει αισθητή την παρουσία της και να επηρεάζει την βιομηχανία του τουρισμού. Όσον αφορά τα δυτικά κράτη η ύφεση είχε αρχίσει να γίνεται εμφανής απο τα τέλη του 2000.

Ο αργός ρυθμός ανάτασης της παγκόσμιας οικονομίας και οι αρνητικές εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών αποτελούν τους βασικότερους ανασταλτικούς παράγοντες στην ανάκαμψη του τουριστικού κλάδου. Στον τομέα των αερομεταφορών επικρατεί αναστάτωση. Οικονομικές απώλειες σημειώνουν κορυφαίες εταιρείες οι οποίες για να ανταπεξέλθουν μειώνουν τις δαπάνες τους τόσο σε προσωπικό όσο και σε συχνότητα δρομολογίων.

Σε προνομιακή θέση βρίσκονται οι μικρότερες αεροπορικές οι οποίες λόγω των τιμών τους προτιμούνται απο το καταναλωτικό κοινό. Η ανοδική πορεία των μικρότερων αεροπορικών εταιρειών οφείλεται κυρίως στην εφαρμογή νέων μεθόδων marketing που τους επέτρεψε την επιτυχή επαφή με την αγορά και το καταναλωτικό κοινό. Όσον αφορά τις πτήσεις charter σε ευρωπαϊκούς προορισμούς δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερη αύξηση στον αριθμό των πελατών. Οικονομική ανάπτυξη σημείωσαν οι αεροπορικές της Άπω Ανατολής και της Ν.Αμερικής. Σχετικό δημοσίευμα στους Times της Ν.Υόρκης αναφέρει την Ασία ως «παράδεισο» για τις αεροπορικές εταιρείες αφού έχουν σημειώσει σημαντική αύξηση στα κέρδη τους.

“Χρήμα & Τουρισμός” Δεκ.2002

«ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ- ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Το διεθνές αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος λειτουργεί εδώ και 2 περίπου χρόνια στην χώρα μας ,εξυπηρετώντας τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες της μαζικής μεταφοράς από και προς την Ελλάδα ,συνδέοντας την Ευρώπη με την Ανατολή ,την Αμερική, την Αυστραλία και όλον τον υπόλοιπο πλανήτη.Οι ανάγκες που καλύπτει το διεθνές αεροδρόμιο είναι σαφέστατα ανώτερης ποιότητας από αυτές του παλαιότερου αερολιμένα των Αθηνών, παρέχοντας υπηρεσίες ανώτερης τεχνολογίας και αποφεύγοντας παλαιότερες μετακινήσεις του τύπου Ανατολικό και Δυτικό αεροδρόμιο, ενσωματώνοντας κυλιόμενους διαδρομους,χωρους σταθμεύσεως κλπ. Μέσω του Ελ.Βενιζέλος ο ελληνικός τουρισμός προωθείται σε παγκόσμια κλίμακα προβάλλοντας ταυτόχρονα και την χώρα μας και προσελκύοντας ολοένα και μεγαλύτερα τουριστικά ρεύματα από περισσότερες χώρες, που ενδεχομένως, υπό διαφορετικές συνθήκες να μην επισκέπτονταν καν την χώρα μας. Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων που θα λάβουν χώρα στην Ελλάδα, οι περισσότεροι σταθμοί έχουν ανάλογα προετοιμαστεί για την καλύτερη διακόμιση του τουρισμού ,έτσι ώστε να ωφεληθεί παράλληλα και ο τουρισμός της χώρας μας ,αποφέροντας και μελλοντικά οφέλη(μελλοντικές επισκέψεις).

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών και το αεροδρόμιο του Ντουμπάι (Ασία), ήταν τα δύο κορυφαία αεροδρόμια στον κόσμο, στην κατηγορία αεροδρομίων με επιβατική κίνηση 5-15 εκατομμύρια επιβάτες για το 2001.

Επιπλέον του απενεμήθη τιμητικό βραβείο στον τομέα του μάρκετινγκ απέναντι στις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετώπισε από την έναρξη λειτουργίας του τον Μάρτιο του 2001.

Όμως έχει αυξημένο κόστος λειτουργίας σε σχέση με ανταγωνιστές (Μαγιόρκα, Κων/πόλη, Μαδρίτη) και αυτό οδηγεί τους Tours Operators του εξωτερικού να μειώσουν τις ναυλωμένες πτήσεις, γεγονός που έχει σημαντική επίπτωση στον Ελληνικό τουρισμό.

Η μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα επιβάρυνε δυσανάλογα το κόστος των αερομεταφορών, κυρίως στο εσωτερικό. Επιβάρυνση η οποία σε πολλές διαδρομές φθάνει μέχρι και 40% στις τιμές των εισιτηρίων.

Όσο αφορά το προσωπικό του αεροδρομίου, παρ' όλο που είναι καλύτερα εκπαιδευμένο συγκριτικά με αυτό του παλιού αεροδρομίου, προσφέρει κακή εξυπηρέτηση και δεν χαμογελάει.

Ιστορικό

Μία πρωτοποριακή συνεργασία μεταξύ του δημόσιου τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ο «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για μια συνολική περίοδο 30 χρόνων.

Η συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας (55%) και της ιδιωτικής κοινοπραξίας (45%), που αποτελείται από τις:

Hochtief Airport GmbH

ABB Calor Emag Schaltanlagen AG

H. Krantz – TKT GmbH και

Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft mBH,

ένωσε τις δυνάμεις της για την πραγματοποίηση ενός έργου κόστους 4.110 δισεκατομμυρίων γερμ. μάρκων. Η άψογη και συνεπής ολοκλήρωση του μεγάλου και πολύπλοκου αυτού έργου δικαιώνει την πρωτοποριακή αυτή συνεργασία και την καθιερώνει ως ένα επιτυχημένο μοντέλο συνεργασίας, ανοίγοντας το δρόμο για την εφαρμογή μελλοντικών έργων.

Λειτουργικό πλαίσιο

Ο ΔΑΑ έχει εισαγάγει ένα μοντέρνο και απόλυτα ανταγωνιστικό λειτουργικό πλαίσιο των εμπορευματικών διαδικασιών, το οποίο συνοψίζεται ως εξής:

Τέσσερις ανεξάρτητοι φορείς (cargo handlers) λειτουργούν ισάριθμους Εμπορευματικούς Σταθμούς (cargo terminals). Ο ΔΑΑ έχει αναπτύξει τρεις εξ αυτών (κτίρια 15α, 15β και 24, συνολικής επιφάνειας 16.000 τετραγωνικών μέτρων), ενώ η ΟΑ έχει κατασκευάσει και λειτουργεί το δικό της σταθμό (συνολικής επιφάνειας 14.000 τετραγωνικών μέτρων).

Οι τέσσερις Εμπορευματικοί Σταθμοί έχουν τη δυνατότητα διαχείρισης μέχρι και 275.000 τόνων το χρόνο, ενώ υπάρχει πρόβλεψη για σημαντικές μελλοντικές επεκτάσεις.

Οι εκπρόσωποι των αερογραμμών που εξυπηρετούνται από τους ανωτέρω φορείς στεγάζονται στον ημιόροφο του κάθε Εμπορευματικού Σταθμού. Οι τέσσερις Εμπορευματικοί Σταθμοί, το κτίριο των ΕΛΤΑ καθώς και ο Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου (τα δύο τελευταία κτίρια έχουν επιφάνεια 4.500 και 650 τετραγωνικά μέτρα αντίστοιχα και έχουν στελεχωθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες) έχουν άμεση πρόσβαση στην πίστα του αεροδρομίου (airside facilities).

Η λειτουργία των εν λόγω σταθμών υποστηρίζεται από κτίριο γραφείων (επιφάνειας 7.000 τετραγωνικών μέτρων), στο οποίο έχουν εγκατασταθεί οι Τελωνειακές Αρχές, το Γενικό Χημείο του Κράτους, οι εκτελωνιστές, οι ενδιαφερόμενοι διαμεταφορείς, η Τράπεζα της Ελλάδος καθώς και μία εμπορική τράπεζα.

Οι εν λόγω σταθμοί λειτουργούν σε 24ωρη βάση.

Κάθε Διαχειριστής Εμπορευματικού Σταθμού φέρει την ευθύνη για τη φυσική διαχείριση, αποθήκευση, παράδοση, καθώς επίσης και για την ασφάλεια και προστασία της αποστολής εντός του Εμπορευματικού Σταθμού.

Οι Εμπορευματικοί Σταθμοί λογίζονται ως σταθμοί υπό τελωνειακό έλεγχο (bonded terminals). Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, τα όρια καθενός

Εμπορευματικού Σταθμού θεωρούνται ως τα όρια της αντίστοιχης αποθήκης...

...υπό τελωνειακό έλεγχο.

Η Τελωνειακή Αρχή δεν εμπλέκεται πλέον στη διαχείριση των Εμπορευματικών Σταθμών, καθώς έχει εκχωρήσει στους φορείς Άδειες Λειτουργίας Τελωνειακής Αποθήκης. Οι εκπρόσωποι των τελωνείων επικεντρώνονται στην πραγματοποίηση δειγματοληπτικών ελέγχων και στον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων.

Οι απλουστευμένες διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής που προκύπτουν οδηγούν σε ταχεία αλλά ελεγχόμενη και ασφαλή ροή φορτίων μέσω των Εμπορευματικών Σταθμών.

Η χρήση πληροφορικών συστημάτων από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς αποτελεί βασική προϋπόθεση στην ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος.

Το έργο σε αριθμούς

Έναρξη λειτουργίας:	Μάρτιος 2001
Κατασκευαστική περίοδος:	51 μήνες και 5μηνη περίοδος δοκιμών
Αριθμός επιβατών:	Έως 16 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως κατά την πρώτη φάση
Κίνηση εμπορευμάτων:	Σχεδιασμένο για 220.000 τόνους το χρόνο
Μήκος διαδρόμων:	Περίπου 4 χλμ. ο καθένας
Κινήσεις αεροσκαφών:	65 προσγειώσεις και απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 140.000 m ²
Κτίριο δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός)
Θυρίδες εισιτηρίων:	157
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών:	11

Γενικά Στοιχεία

- Τέσσερις (4) ανεξάρτητοι Σταθμοί Προσωρινής Εναπόθεσης Εμπορευμάτων
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 30.000 m²
- Συνολικό εμβαδόν γραφειακών χώρων: 7.000 m²
- Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας
- Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου
- Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

- Αποθήκευση και διαχείριση εντός υποκείμενου χώρου σε θερμοκρασία ψύξης και κατάψυξης ραδιενεργών υλικών, επικίνδυνων υλικών (DGR), τιμαλφών, εμπορευμάτων που χρήζουν ειδικής διαχείρισης
- Εξυπηρέτηση Ταχυμεταφορών
- Έλεγχος Ασφαλείας Εξαγωγών μέσω μηχανημάτων X-rays
- Συνοριακός Σταθμός Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καραντίνα ζώων, έλεγχος ζώντων ζώων, φυτών και νωπών προϊόντων
- Υγειονομικός Έλεγχος
- 24ωρη Λειτουργία Τελωνείων

5.2 ΑΛΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

- Εστιατόριο στο κτίριο διοίκησης εμπορευματικής κοινότητας (κτίριο 27)
- Διασύνδεση του κτιρίου 27 με τους εμπορευματικούς σταθμούς με εσωτερικό λεωφορείο (καθημερινές από 7 πμ - 4 μμ)
- Υποκατάστημα της Τραπέζης της Ελλάδος (πληρώμή δασμών)
- Υποκατάστημα Τράπεζας Πειραιώς
- Χώρος στάθμευσης για φορτηγά και ΙΧ

Δελτίο Σεπτέμβριος 2002

Η Διεύθυνση Εμπορευματικής Ανάπτυξης στα πλαίσια των προωθητικών ενεργειών της για την ανάπτυξη του Αεροδρομίου ως εμπορευματικού κόμβου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης έλαβε μέρος σε δύο σημαντικές εκθέσεις:

- Στη Διεθνή Έκθεση Αερομεταφοράς Εμπορευμάτων (Air Cargo Forum & Exhibition), που έλαβε χώρα στο Hong Kong από τις 17 έως τις 20 Σεπτεμβρίου 2002, ως εκθέτης (περίπτερο No 930). Η έκθεση αυτή αποτελεί το σημαντικότερο γεγονός στο χώρο της αερομεταφοράς, διοργανώνεται από την TIACA (The International Air Cargo Association) κάθε δύο χρόνια και προσελκύει τους σημαντικότερους παράγοντες του χώρου από όλο τον κόσμο. Ο αριθμός των συμμετεχόντων ανέρχεται περίπου σε 300 εκθέτες και 3.000 επισκέπτες. Το ενδιαφέρον των επισκεπτών στο περίπτερό μας προκάλεσαν αφενός το καινούργιο μας έντυπο για το Cargo, το οποίο είχε ιδιαίτερα μεγάλη απήχηση, και αφετέρου ο διαγωνισμός μας με δώρο διακοπές στο ξενοδοχείο «Grand Resort Lagonissi». Κατά τη διάρκεια της έκθεσης έγιναν σημαντικές και ελπιδοφόρες επαγγελματικές συναντήσεις. Αεροπορικές εταιρείες καθώς και πράκτορες αυτών ενημερώθηκαν για τα πλεονεκτήματα που προσφέρει ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών.
- Στο Συνέδριο Routes 2002, το οποίο διοργανώθηκε στην Αθήνα 22-24 Σεπτεμβρίου 2002. Κατά τη διάρκεια του Συνεδρίου η Διεύθυνση Εμπορευματικής Ανάπτυξης είχε συναντήσεις με 10 αεροπορικές εταιρείες (που λειτουργούν κυρίως εμπορικά αεροσκάφη), οι εννέα από τις οποίες δεν συμπεριλαμβάνουν ακόμη την Αθήνα στο δίκτυό τους. Οι συζητήσεις, οι οποίες είχαν πολύ θετικό χαρακτήρα, είχαν ως θέμα τα πιθανά μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα σχέδια των εταιρειών αυτών.

Ιούνιος 2002

Η Διεύθυνση Εμπορευματικής Ανάπτυξης στην προσπάθειά της να προωθήσει όχι μόνο την εμπορευματική υποδομή του Αεροδρομίου αλλά και την αποτελεσματικότητα όλων των μελών της εμπορευματικής κοινότητας, παρευρέθη στο Παγκόσμιο Συνέδριο για την εμπορευματική κίνηση, που διοργανώθηκε στα μέσα Ιουνίου στο Λονδίνο. Οι επαγγελματικές συναντήσεις κατά τη διάρκεια του συνεδρίου είχαν ως αποτέλεσμα την εκδήλωση ενδιαφέροντος από πλευράς διαφόρων αεροπορικών εταιρειών, ιδιαίτερα για την περίπτωση άμεσων μεταφορτώσεων στην πίστα.

Τη νύχτα της 30ης Ιουνίου προς 1η Ιουλίου πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στο αεροδρόμιό μας μία απευθείας μεταφόρτωση στην πίστα, μεταξύ δύο εμπορικών αεροσκαφών DC-8 της αεροπορικής εταιρείας Intavia A.E., 40 τόνων ευπαθών ειδών. Η μεταφόρτωση ολοκληρώθηκε στο χρονικό διάστημα

90 λεπτών μόλις. Η συνδυασμένη προσπάθεια και το επιτυχές αποτέλεσμα αποδεικνύουν την ικανότητα και αποτελεσματικότητα όλων των μελών της εμπορευματικής κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των τελωνειακών αρχών, των εκπροσώπων της Κτηνιατρικής Υπηρεσίας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των φορέων Παροχής Υπηρεσιών Φορτίου και Ταχυδρομείου (στη συγκεκριμένη περίπτωση της εταιρείας Goldair Handling S.A.) καθώς και της ίδιας της Εταιρείας του Αεροδρομίου (ΑΙΑ), και δημιουργούν τις καλύτερες συνθήκες για αντίστοιχες μελλοντικές μεταφορτώσεις.

Επισκεφθείτε μας στη μεγαλύτερη έκθεση στο χώρο της Αερομεταφοράς Εμπορευμάτων στο Air Cargo Forum 2002, που διοργανώνεται από 17 έως 20 Σεπτεμβρίου στο Hong Kong

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» – Περίπτερο 930

www.tiaca.org/ACG2002.asp

5.3.1 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η εμπορευματική πολιτική του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. (Δ.Α.Α.) έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη του αεροδρομίου σε εμπορευματικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής ο Δ.Α.Α. έχει προβεί στις ακόλουθες ενέργειες:

- Έχει εξασφαλίσει ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον προσφερόμενων υπηρεσιών Φορτίου και Ταχυδρομείου (Cargo) με βάση το ισχύον εθνικό και κοινοτικό νομικό πλαίσιο και τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον διασφαλίζεται μέσω της χορήγησης πολλαπλών αδειών επίγειας εξυπηρέτησης cargo σε εξειδικευμένες εταιρείες, τους cargo handlers, δηλαδή την Ολυμπιακή Αεροπορία (Εμπορευματικός Σταθμός 23), την Goldair Handling (Εμπορευματικός Σταθμός 24), τη Swissport Cargo Hellas (Εμπορευματικός Σταθμός 15a) και την European Air Transport (EAT, DHL, Εμπορευματικός Σταθμός 15b)
- Έχει κατασκευάσει και είναι κύριος της υπάρχουσας υποδομής (τριών εμπορευματικών σταθμών) εκτός του Εμπορευματικού Σταθμού της Ο.Α.
- Ενεργοποιείται ο ίδιος ως θεματοφύλακας ποιότητας, ασφάλειας και ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών προς όφελος του χρήστη (αεροπορικές εταιρείες, παραλήπτες και αποστολείς).

Το λειτουργικό πλαίσιο εμπορευματικών διαδικασιών στο νέο αεροδρόμιο αναπτύχθηκε από το Δ.Α.Α. σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δηλαδή τους φορείς διαχείρισης εμπορευματικών σταθμών, τη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων, τους φορείς εκπροσώπησης των εκτελωνιστών και διαμεταφορέων, καθώς και τους εκπρόσωπους του Υπουργείου Γεωργίας.

Σε σχέση με τις ροές εμπορευμάτων στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, το πλαίσιο εμπορευματικών διαδικασιών στο νέο αεροδρόμιο εισάγει μεταξύ άλλων την εξής καινοτόμο διαφορά: η διαχείριση των εμπορευματικών σταθμών, όσον αφορά εμπορεύματα κοινοτικής αλλά και μη κοινοτικής προέλευσης, περνά αποκλειστικά στα χέρια των τεσσάρων ανεξάρτητων cargo handlers.

5.3.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η επιχειρηματική στρατηγική της Εταιρείας του Αεροδρομίου περιστρέφεται γύρω από δύο βασικούς άξονες:

α) Την ανάπτυξη του νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών σε πρωτεύον κομβικό σημείο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, προσφέροντας ανταγωνιστικές ανταποκρίσεις μεταξύ των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, της Ανατολικής Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής, αλλά και την Ασία και την Αμερική. Η υλοποίηση αυτού του στρατηγικού στόχου προϋποθέτει την επέκταση του σημερινού δικτύου, με την προσέλκυση νέων προορισμών για επιβάτες και εμπορεύματα, καθώς και την αύξηση των δρομολογίων προς τους προορισμούς που ήδη εξυπηρετούνται.

β) Την εφαρμογή του ρόλου της Εταιρείας του Αεροδρομίου ως «Διαχειριστή Υποδομής», ο οποίος περιλαμβάνει:

- Τη διαχείριση των έργων υποδομής του αεροδρομίου με την παροχή «φυσικών υπηρεσιών» από ένα «δίκτυο ειδικών».
- Την παροχή υποδομής και υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών με σκοπό τον έλεγχο των διαδικασιών και την εκμετάλλευση επιχειρηματικών ευκαιριών
- Το σχεδιασμό και την υλοποίηση του marketing του Αεροδρομίου.

Με τον τρόπο αυτό η Εταιρεία του Αεροδρομίου εξασφαλίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εξυπηρέτησης, λειτουργεί ως «θεματοφύλακας διαδικασιών», διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, ποιότητα και ασφάλεια προς όφελος των χρηστών του αεροδρομίου, συμμετέχει επιλεκτικά στην ανάπτυξη υποδομής ή την παροχή υπηρεσιών και τέλος οργανώνει και προωθεί το marketing του Αεροδρομίου.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλώ επικοινωνήστε:

Διεύθυνση Επιχειρηματικής Ανάπτυξης

Όνομα: κα Σοφία Ζούρα

Τηλ.: (+30) 210 3537236

Τηλεμοιτυπία: (+30) 210 3537738

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: business_info@aia.gr

5.4 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους και Αυτοεξυπηρέτηση
- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 14.000 m²
- Εμβαδόν γραφειακού χώρων: περίπου 10.000 m²
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών

- Υψηλός βαθμός αυτοματοποίησης
- Κύριοι Πελάτες (Φεβρουάριος 2002)
 - Alitalia
 - British Airways
 - Singapore Airlines
 - Thai Airways International
 - Goldair Handling S.A.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους
- Κύριοι μέτοχοι: Goldair, Globeground, Fraport & Aegean Airlines
- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 6.000 m²
- Εμβαδόν γραφειακού χώρων: περίπου 2.000 m²
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών
- Μέσος βαθμός αυτοματοποίησης
- Κύριοι Πελάτες (Φεβρουάριος 2002)
 - Lufthansa Cargo
 - TNT
 - UPS
 - Ver-Avia
 - Swissport Hellas Cargo S.A.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου προς Τρίτους
- Κύριοι μέτοχοι: Swissport Hellas S.A. και Freight Plus
- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 5.000 m²
- Εμβαδόν γραφειακού χώρων: περίπου 1.000 m²
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών
- Χαμηλός προς μέσος βαθμός αυτοματοποίησης
- Κύριοι Πελάτες (Φεβρουάριος 2002)
 - Aegean Airlines
 - Air France
 - Delta Airlines
 - Emirates
 - KLM – Royal Dutch Airlines
 - Swiss Airlines
 - European Air Transport S.A.

Γενικές Πληροφορίες

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Φορτίου & Ταχυδρομείου μόνο Αυτοεξυπηρέτηση
- Διάρκεια Παραχώρησης Δικαιώματος: Επτά (7) χρόνια
- Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου: 5.000 m²
- Εμβαδόν γραφειακού χώρων: περίπου 1.000 m²
- Προσφέρεται όλο το φάσμα υπηρεσιών (express mail και γενικό φορτίο)
- Προβλέπεται η δυνατότητα διαχείρισης ραδιενεργών εμπορευμάτων από τα μέσα του 2002
- Κύριος Πελάτης: DHL International

Στάθμευση Αεροσκαφών Cargo

Οι συνολικές θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών στο ΔΑΑ ανέρχονται σε 89.

Ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών Cargo σε ειδικά οριοθετημένο σημείο της πίστας μπορεί να φιλοξενήσει:

4 Boeing 747 Cargo ή συνδυασμό των κάτωθι αεροσκαφών Cargo:

2 B722

2 B737

2 A300

1 Convaair

1 AN-12 and

1 AN-124.

Σε περίπτωση αυξημένης κίνησης υπάρχει η δυνατότητα και νέας τροποποίησης ώστε να καλυφθούν οι νέες απαιτήσεις.

5.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΠΟΡΩΝ- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει ξεκινήσει ένα Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης σχετικά με «Καταγραφή εκπομπών στο χώρο του Αεροδρομίου – Προετοιμασία για Ανταλλαγή Εκπομπών». Αυτό το πρόγραμμα είναι σε συμμόρφωση με την περιβαλλοντική πολιτική της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος, η οποία βασίζεται στις αρχές της αιεφόρου ανάπτυξης και με τη σχετική νομοθεσία που αφορά την ενεργειακή αποδοτικότητα και την κλιματική αλλαγή. Στόχος του προγράμματος είναι η συνεχής παρακολούθηση της κατανάλωσης ενέργειας, καυσίμου και νερού και η σχετική συμβολή στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και τη χρήση των πόρων.

Κατά το 2001 προσδιορίστηκαν οι σχετικοί Περιβαλλοντικοί Δείκτες για την αποτελεσματική παρακολούθηση πόρων. Η παρακολούθηση αυτών των δεικτών θα συνεχίσει για δύο χρόνια τουλάχιστον, προκειμένου να γίνει αναγνώριση των τάσεων και προτάσεις για εξοικονόμηση ενέργειας και

αποδοτική χρήση των πόρων. Επιπλέον δημιουργείται ένα αρχείο εκπομπών (που αποδίδονται στην κατανάλωση ενέργειας και καυσίμων), το οποίο βασίζεται σε δεδομένα παρακολούθησης, προετοιμαζόμενοι για μελλοντικά σχήματα ανταλλαγής εκπομπών.

Υπηρεσία Περιβάλλοντος

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί μέρος της Διεύθυνσης Αεροπορικών Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε από την πρώτη μέρα λειτουργίας της εταιρείας, τον Ιούνιο του 1996. Το τμήμα απασχολεί αυτή τη στιγμή δώδεκα επιστήμονες και ειδικούς σε διάφορους περιβαλλοντικούς τομείς. Η ομάδα μας συνεχίζει τη δουλειά που ξεκίνησε κατά τη φάση κατασκευής του αεροδρομίου, διασφαλίζοντας ότι όλες οι σημαντικές πλευρές της λειτουργίας του αεροδρομίου διαχειρίζονται με υπευθυνότητα.

Η φιλοσοφία της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος:

- Συνεχής ανανέωση της γνώσης μας πάνω στις τελευταίες εξελίξεις στους τομείς της προστασίας του περιβάλλοντος και αναθεώρηση των πρακτικών αντίστοιχα.
- Προώθηση μιας περιβαλλοντικά φιλικής νοοτροπίας μέσα στην αεροπορική κοινότητα μέσω προγραμμάτων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης για το προσωπικό της εταιρείας και των τρίτων μερών, ενημερωτικών συναντήσεων, ομάδων εργασίας, δημοσιεύσεων κλπ.
- Εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς.
- Μετάδοση πληροφορίας σε αρμόδιες αρχές.
- Τακτική ενημέρωση του κοινού σε περιβαλλοντικά θέματα.

Ακολουθεί μία σύντομη περιγραφή των δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος για την προστασία και περαιτέρω βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 14001 για τις ακόλουθες δραστηριότητες.

Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης

Το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ) θέτει το πλαίσιο για την επίτευξη των ετήσιων στόχων του τμήματος και εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικών υπηρεσιών στο αεροδρόμιο. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι το πρώτο ελληνικό αεροδρόμιο στο οποίο η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 14001. Η πιστοποίηση αυτή περιλαμβάνει τις «Περιβαλλοντική Διαχείριση και Υπηρεσίες». Το ΣΠΔ επιθεωρείται ετησίως.

Παρακολούθηση Ποιότητας Αέρα και Μετεωρολογία

Από τον Οκτώβριο του 1998, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων ένα Δίκτυο Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα (ΔΠΠΑ), προκειμένου να εκτιμήσει το ατμοσφαιρικό περιβάλλον στη περιοχή του αεροδρομίου. Το ΔΠΠΑ αποτελείται από πέντε (5) σταθερούς και ένα (1) κινητό σταθμό μέτρησης.

Οι σταθεροί σταθμοί βρίσκονται στα Γλυκά Νερά, στο Κορωπί, στο Μαρκόπουλο, στην Παλλήνη και στα Σπάτα. Ο κινητός σταθμός είχε αρχικά τοποθετηθεί εντός του χώρου του αεροδρομίου και από τον Ιούλιο του 2000 λειτουργεί στην Αρτέμιδα.

Μείωση Θορύβου

Ο ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι το πρώτο αεροδρόμιο στην Ελλάδα που έχει εγκαταστήσει σταθερό σύστημα παρακολούθησης θορύβου. Το σύστημα χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση επιπέδων θορύβου και το συσχετισμό περιστατικών θορύβου με κινήσεις αεροσκαφών. Αποτελείται από δέκα (10) σταθερούς Σταθμούς Μέτρησης Θορύβου και μια κινητή μονάδα. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση των επιπέδων θορύβου στην περιοχή του αεροδρομίου, την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου και τη διερεύνηση παραπόνων από το κοινό, την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας των νέων πρωτοβουλιών και γενικούς σκοπούς σχεδιασμού.

Διαχείριση Απορριμμάτων

Ο ΔΑΑ έχει ευθύνη για τη διαχείριση των απορριμμάτων σε όλο το χώρο του αεροδρομίου. Έχει αναπτύξει πλήρως αναλυτικό πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου. Η διαχείριση απορριμμάτων στο ΔΑΑ περιλαμβάνει στα εξής ρεύματα:

- Υπολειμματικά απορρίμματα
- Ανακυκλώσιμα (χαρτιά, κουτιά αλουμινίου/μεταλλικά, πλαστικό και γυαλί)
- Επικίνδυνα απορρίμματα
- Περιβαλλοντική επιθεώρηση

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος είναι επίσης υπεύθυνη για την παρακολούθηση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς των τρίτων μερών. Η Υπηρεσία πραγματοποιεί ένα εντατικό πρόγραμμα περιβαλλοντικών επιθεωρήσεων που στοχεύει στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την περιβαλλοντική νομοθεσία, τις οδηγίες και κανονισμούς της και τα σχέδια Περιβαλλοντικής Διαχείρισης των τρίτων μερών. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει αναπτύξει

επίσης ένα Πρόγραμμα Απόκρισης και Καθαρισμού Διαρροών Καυσίμου στο χώρο του αεροδρομίου.

Έλεγχος Ποιότητας Νερού

Από το 1998, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος εφαρμόζει ένα συστηματικό πρόγραμμα παρακολούθησης των υπόγειων νερών. Το πρόγραμμα παρακολούθησης επιφανειακών νερών ισχύει από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, προκειμένου να παρακολουθούνται οι απορροές σε ευαίσθητους αποδέκτες. Για να εξασφαλιστεί η υψηλότερη ποιότητα πόσιμου νερού για την αεροπορική κοινότητα, πραγματοποιούνται τακτικοί έλεγχοι στο σύστημα πόσιμου νερού. Ο ΔΑΑ είναι ένα από τα λίγα αεροδρόμια στον κόσμο που έχει δική Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων.

Βιοπαρακολούθηση/Έλεγχος Πτηνών

Οι δραστηριότητες του ΔΑΑ που σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον αναφέρονται σε τρεις τομείς: Φυσικά Οικοσυστήματα, Διαμόρφωση τοπίου στο αεροδρόμιο και Πρόγραμμα Μείωσης και Ελέγχου Πτηνών

Διαχείριση Πόρων

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει ξεκινήσει, σε συμμόρφωση με την περιβαλλοντική της πολιτική, η οποία βασίζεται στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και με τη σχετική νομοθεσία σχετικά με την ενεργειακή αποδοτικότητα και την κλιματική αλλαγή, μια σειρά περιβαλλοντικών προγραμμάτων σχετικά με την καταγραφή πόρων στο χώρο του αεροδρομίου.

Στόχος είναι η συνεχής παρακολούθηση της κατανάλωσης ενέργειας, καυσίμων και νερού και η πιθανή συνεισφορά στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και την υπερβολική κατανάλωση πόρων.

Έργα στην ευρύτερη περιοχή

Ως μέρος της δέσμευσης για τη συμμετοχή στη διατήρηση του περιβάλλοντος στην τοπική κοινωνία, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος δημιουργεί περιοχές αστικού πρασίνου σε διάφορες κοινότητες της περιοχής στην οποία βρίσκεται το αεροδρόμιο (Μαρκόπουλο, Παλλήνη, Γλυκά Νερά, Σπάτα, Κορωπί).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

- 1.ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
- 2.ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΟΑ
- 3.ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟ

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. WELLS AL. , "ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ"
1996 (Γ' ΕΚΔΟΣΗ) ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑ "Π. ΛΥΤΡΑΣ". 1998 Β' ΕΚΔΟΣΗ
2. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Θ. , ΛΟΙΖΙΔΗΣ Ι. , «Ελληνική οικονομία» Ευγενιδείου
Ιδρυματος, Αθήνα, 1994
3. ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ Σ. , «Τουρισμός, εννοιες, μεγέθη, δομές. Η ελληνική
πραγματικότητα» Προπομπός, Αθήνα 1998 (β έκδοση)
4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΑΚΕΤΟΥ σημειώσεις
"ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ" Πατρα 1996
5. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΗΓΟΙ σημειώσεις "Θ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ" Πατρα, 2000
6. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ σημειώσεις "ΣΠ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ" Πατρα 199

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

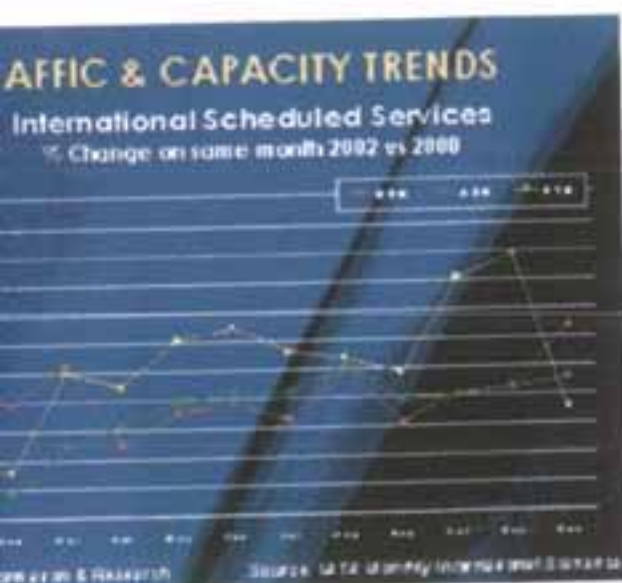
1. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ , 09/02/2002
2. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 16/09/2002
3. ΤΟ ΒΗΜΑ, 12/05/2002

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

1. "ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ" ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2002
2. »ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ» 14/09/2002
3. "TRAVEL AND TOURISM NEWS" JUL 2002

INTERNET

1. www.aia.gr
2. www.olympic-airways.gr
3. www.aegean-air.com
4. www.in.gr/news
5. www.iata.org
6. www.icao.org



son to our last full year of normal operations shows that we have started the recovery process for traffic growth to be matched with revenue growth and a return to profitability. If the political environment is stable and military conflict is avoided, a 6.4% increase in total passenger traffic could be expected in 2003," said Mr. Bisignani.

Στην αρχή του έργου



Αρχική εγκατάσταση (Ιούνιος '97)



Λόφος Ζάγανη (Νοέμβριος '96)
περισσότερα...



Μετεγκατάσταση εκκλησίας Πέτρου & Παύλου (Ιουλίου '97) *περισσότερα...*

Περίοδος κατασκευής



Πύργος ελέγχου & κτίριο Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας (Σεπτέμβριος '97)



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού (Φεβρουάριος '98)



Πύργος ελέγχου & κτίριο Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας (Αύγουστος '98)



Σύνδεση από το κτίριο κεντρικού αεροσταθμού (Ιούλιος '00)



Σύνδεση προς το κτίριο κεντρικού αεροσταθμού (Αύγουστος '00)



Επίπεδο αφίξεων προς το πάρκινγκ μακρός διαρκείας (Απρίλιος '00)



Δυτικός διάδρομος (Σεπτέμβριος '99)



Ανατολικός διάδρομος (Απρίλιος '00)



Ανατολικός διάδρομος (Απρίλιος '00)

Ολοκλήρωση αεροδρομίου



Πύργος Ελέγχου & κτίριο τηλεπικοινωνιών



Πύργος Ελέγχου & κτίριο τηλεπικοινωνιών



Δυτικός διόδρος



Πύργος Ελέγχου & κτίριο τηλεπικοινωνιών



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού έλεγχος ειστηρίων



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού ανελκυστήρες



Κτίριο κεντρικού αεροσταθμού

Το αεροδρόμιο σήμερα



Σύνδεση προς το κτίριο κεντρικού αεροσταθμού



Κτίριο πύργου ελέγχου & γέφυρας επιβίβασης επιβατών



Κτίριο πύργου ελέγχου & κτίριο τηλεπικοινωνιών



Ανατολικός διόδρος



Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών



Αεροσκάφη



Γέφυρες επιβίβασης επιβατών



Γέφυρες επιβίβασης επιβατών



Γέφυρες επιβίβασης επιβατών



Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών



Κεντρικός αεροσταθμός
επίπεδο αναχωρήσεων



Κεντρικός Αεροσταθμός
εμπορικό κατάστημα



Κεντρικός αεροσταθμός
εμπορικό κατάστημα Αθήνα 2004



Κεντρικός αεροσταθμός
εμπορικό κατάστημα



Κεντρικός αεροσταθμός
κύρια είσοδος



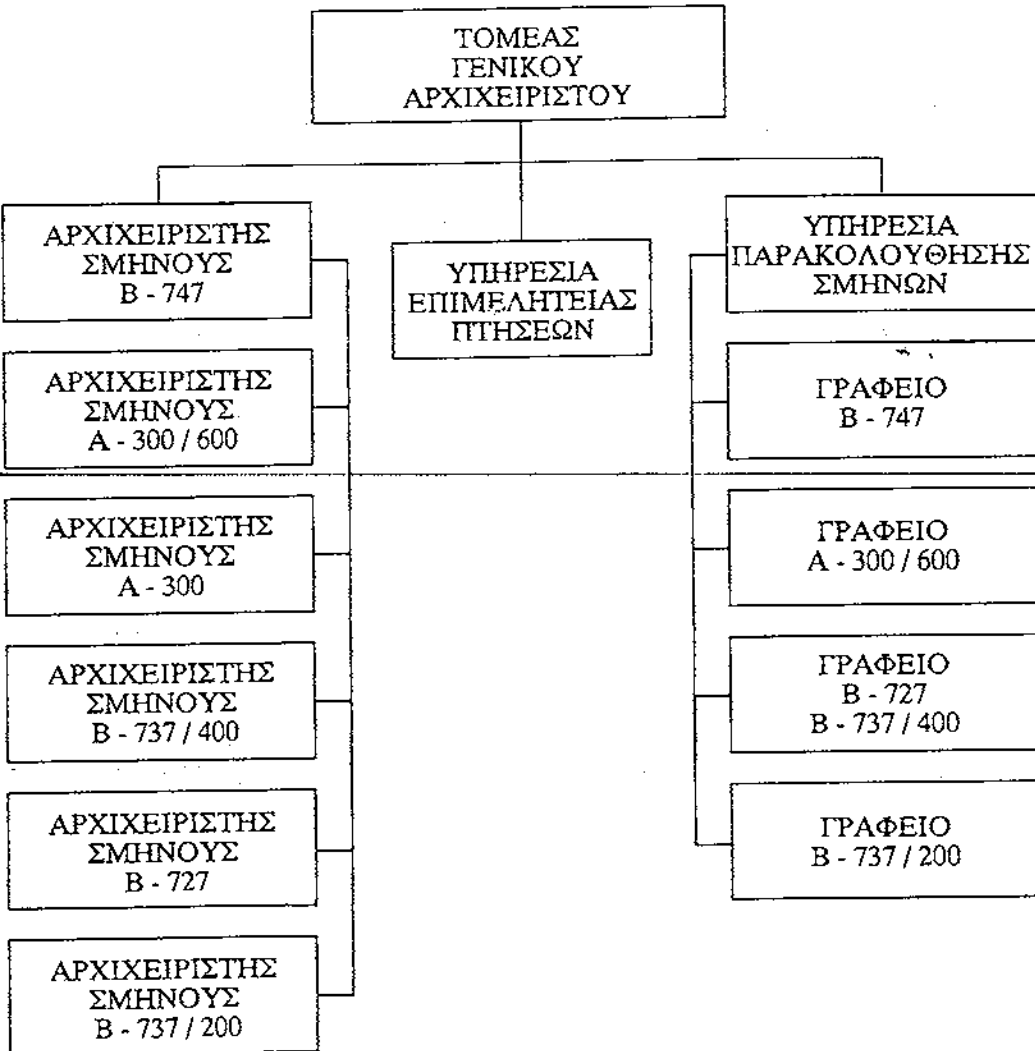
Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών

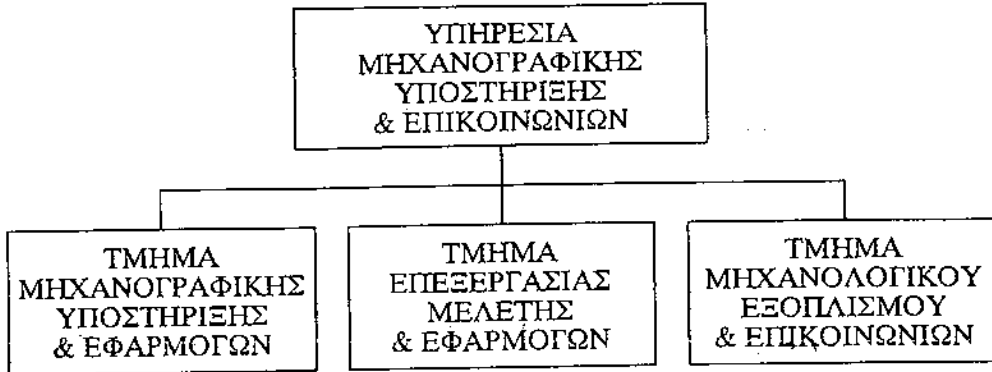


Κεντρικός αεροσταθμός
έλεγχος εισιτηρίων



Αεροσκάφη





ORGANIZATION MANUAL

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

ORM

VOLUME / ΤΟΜΟΣ : II

ΤΟΜΕΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
FLIGHT
SIMULATOR

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
Ξ.Α.Ε

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
FLT. SIMUL

ΓΡΑΦΕΙΟ
B-747

ΓΡΑΦΕΙΟ
A-600

ΓΡΑΦΕΙΟ
A-300

ΓΡΑΦΕΙΟ
B-727

ΓΡΑΦΕΙΟ
B-734

ΓΡΑΦΕΙΟ
B-732

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ
ΜΕΛΕΤΩΝ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ
ΤΥΠΟΠΟΙΗ-
ΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ
ΟΠΤΙΚΟΑΣΤ.
ΜΕΣΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΔΙΟΙΚ/ΚΗΣ
ΥΠΟΣΤ/ΕΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΤΕΧΝ/ΚΗΣ
ΥΠΟΣΤ/ΕΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΦΩΤ/ΚΟΥ
ΥΛΙΚΟΥ

ΓΡΑΦΕΙΟ
VIDEO

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΕΝΤΥΠΩΝ

ΤΜΗΜΑ
C.B.T.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΕΔΑΦΟΥΣ

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
B-747

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
A-600

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
A-300

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
B-727

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
B-734

ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
B-732

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΠΤ. ΜΗΧ/ΚΩΝ

ΤΜΗΜΑ
I/M
B-747

ΤΜΗΜΑ
I/M
A-300

ΤΜΗΜΑ
I/M
B-727

ΤΜΗΜΑ
ΔΙΕΚΠΕΡ/ΣΗΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ
B-747

ΓΡΑΦΕΙΟ
A-600

ΓΡΑΦΕΙΟ
A-300

ΓΡΑΦΕΙΟ
A-727

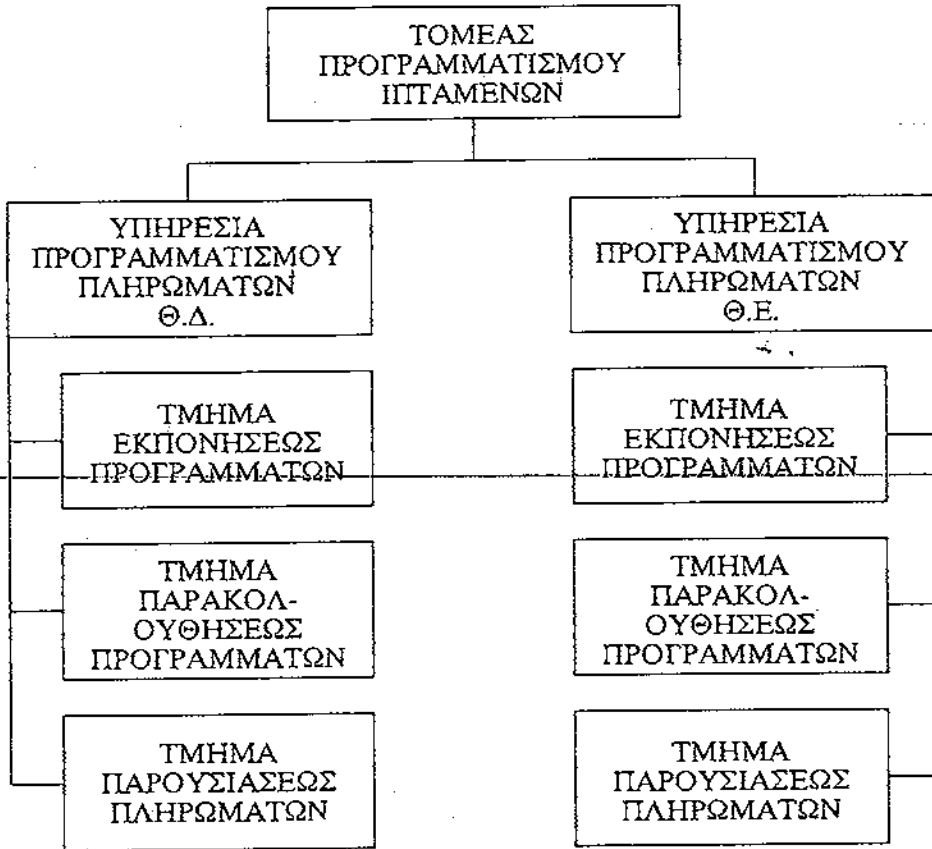
ΓΡΑΦΕΙΟ
A-734

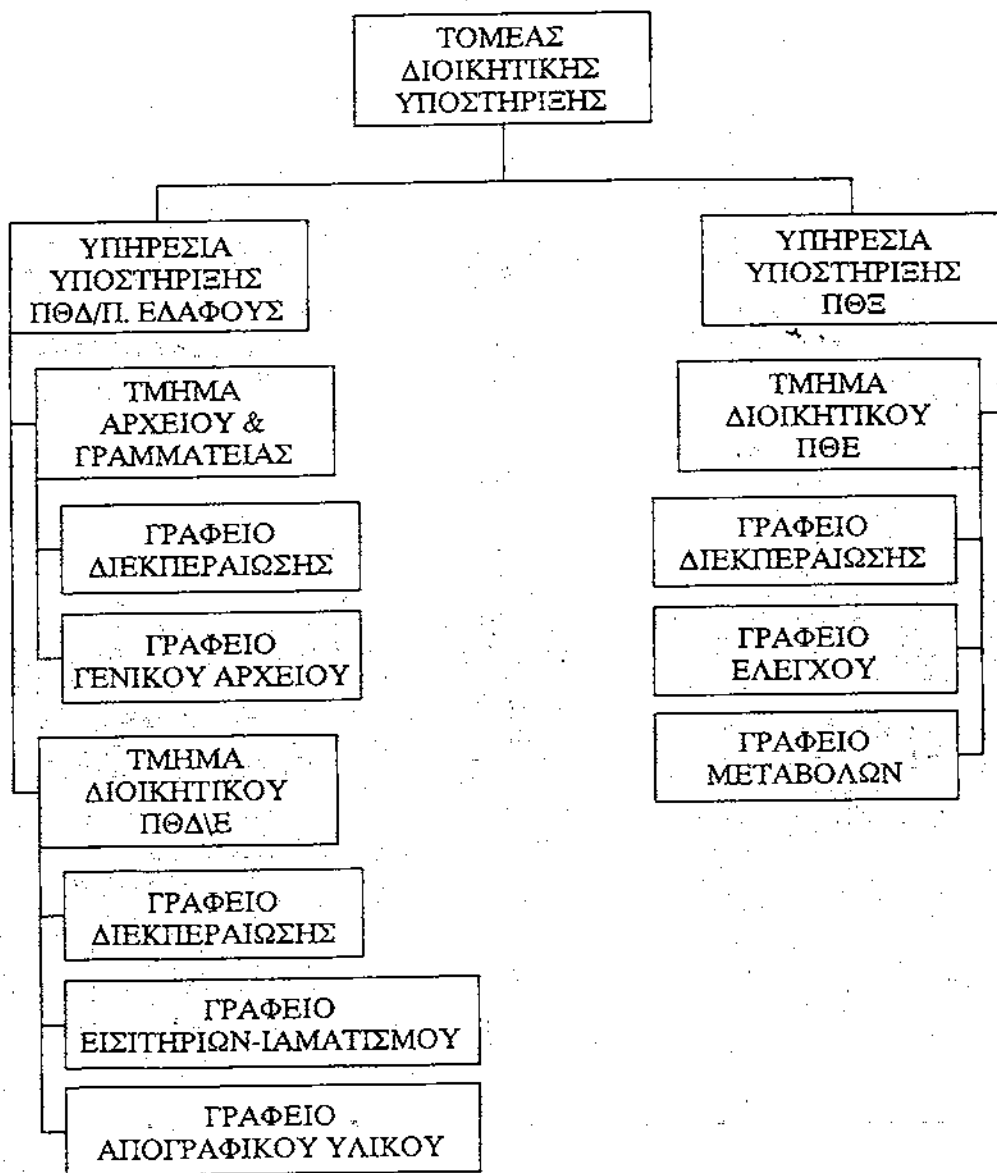
ΓΡΑΦΕΙΟ
A-732

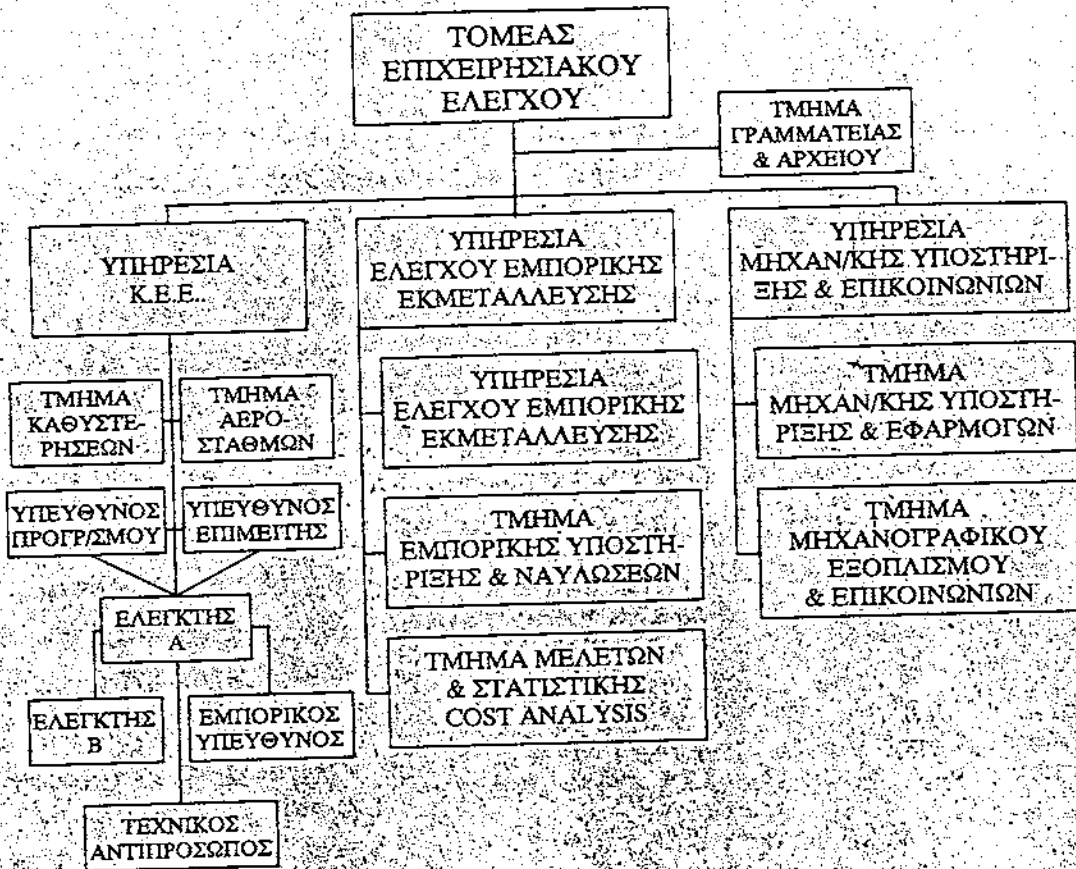
ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΣΩΣΤΙΚ. ΜΕΣΩΝ

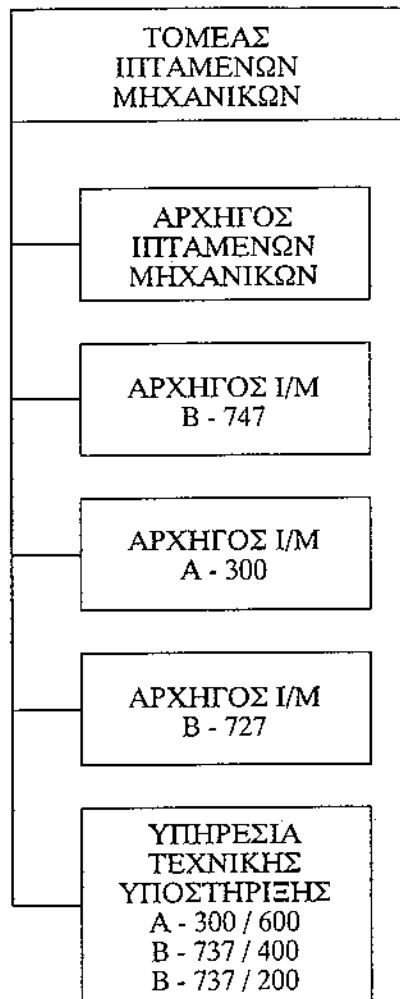
ΤΜΗΜΑ
Π.Θ.Δ

ΤΜΗΜΑ
Π.Θ.Ε









ORGANIZATION MANUAL

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

ORM

VOLUME / ΤΟΜΟΣ : II

ΤΟΜΕΑΣ
ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Α' ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
Π.Θ.Ε.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Β' ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
Π.Θ.Ε.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΕΠΙΒΑΤΩΝ IN FLT
SERVICE

ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
& ΕΛΕΓΧΟΥ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

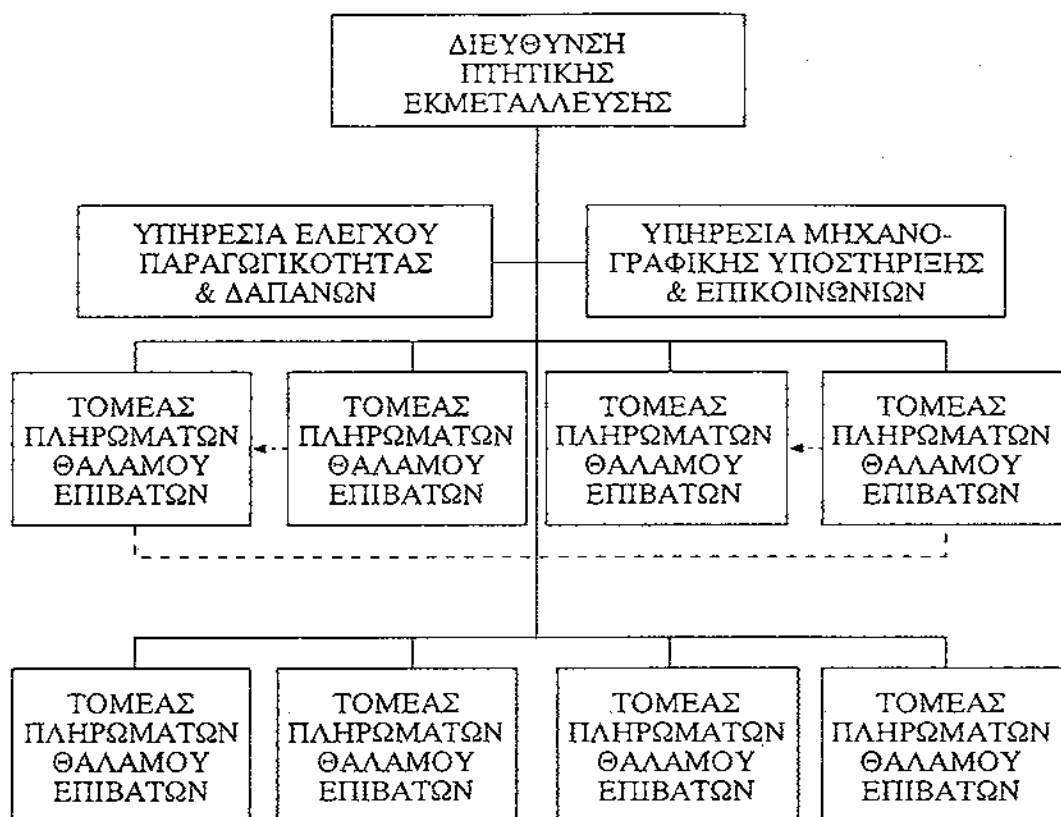
ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ
Π.Θ.Ε.

ORGANIZATION MANUAL

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

ORM

VOLUME / ΤΟΜΟΣ : II



* Ο ΤΟΜΕΑΣ ΠΤΑΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ αναφέρεται:

1. Διοικητικώς στον Δ.Π.Ε. (_____).
2. Επιχειρησιακώς στον Τ.Γ.Α. (<-----).

** Ο ΤΟΜΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜ/ΣΜΟΥ ΠΤΑΜΕΝΩΝ αναφέρεται:

1. Διοικητικώς στον Δ.Π.Ε. (_____).
2. Επιχειρησιακώς στον Τ.Γ.Α. και στον Τ.Π.Θ.Ε. (<-----).



Chicago Convention

Convention on International Civil Aviation (also known as *Chicago Convention*), was signed on 7 December 1944 by 52 States. Pending ^{approval} ratification of the Convention by 26 States, the Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) was established. It functioned from 6 June 1945 until 4 April 1947. By 5 April 1947, the 26th ratification was received. ICAO came into being on 4 April 1947. In October of the same year, it became a specialized agency of the United Nations linked to Economic and Social Council.

Convention on International Civil Aviation set forth the purpose of ICAO:

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid ^{CP134}friction and to promote that co-operation between nations and peoples upon which the peace and well-being of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

have accordingly concluded this Convention to that end."

ICAO Assembly Duties

Extract from the Convention on International Civil Aviation (Doc. 7300/8)

Chapter VIII - The Assembly Article 48

Meetings of Assembly and voting

The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable place. An extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary (see Note 1).

All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes.

Article 49

Powers and duties of Assembly

The powers and duties of the Assembly shall be to:

elect at each meeting its President and other officers;

elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;

receive and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;

adopt its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;

approve the annual budgets and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII (see Note 2);

authorize expenditures and approve the accounts of the Organization;

refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its competence for its action;

delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

authorize, in accordance with the appropriate provisions of Chapter XIII;



Proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves them, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

of Article 48 as amended by the 14th Session of the Assembly on 14 September 1962; it entered into force on 11 December 1962. Under Article 94 a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amended text of this Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954 and which entered into force on 11 December 1956 read as follows:

The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General."

The amended text of the Convention read as follows:

The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General."

of Article 49 as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1954. Under Article 94 a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. For those States which have not ratified the amendment, the original text is still in force and, therefore, that text is reproduced

annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XXI.
