

# Α.Τ.Ε.Ι ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

## «ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ » ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ/ CASE STUDY

**OLYMPIC**  
**AIRLINES**  
www.olympicairlines.com

Μέλος της IATA / Member of IATA

**Passenger Ticket & Baggage Check**

Ο επιβάτης πρέπει να εξετάσει με προσοχή το εισιτήριο και ιδιαίτερα τους όρους μεταφοράς.

Each passenger should carefully examine this ticket, particularly the conditions on the inside front cover hereof.

Έκδοτης του εισιτηρίου είναι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. όπου συνεπώς στο εσωτερικό του εισιτηρίου αυτού αναφέρεται ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ να είναι ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.

This ticket is issued by OLYMPIC AIRLINES S.A. and therefore wherever in that ticket is mentioned OLYMPIC AIRWAYS is meant OLYMPIC AIRLINES.



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: Κος Σακελλάριος Χρίστος  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: Καρφάκης Αλέξανδρος  
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ: 3406

ΝΟΕΜΒΡΗΣ 2004

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6473
----------------------	------

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχίζοντας αυτήν την εργασία αισθάνομαι την ανάγκη να γράψω μερικές λέξεις και να αναφερθώ στους ανθρώπους που συνέβαλαν για την εκπλήρωση της .

Πρώτα απ' όλα θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου που μου παρείχαν όλα τα κατάλληλα εφόδια για να εκπληρώσω τις σπουδές μου και τους καθηγητές μου που έδωσαν τις απαραίτητες γνώσεις , αλλά κυρίως τον κύριο Χρίστο Σακελλάριο που μου έδειξε τις κατευθύνσεις και τις πηγές για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας .

Επιπλέον θα πρέπει να μνημονεύσω την σημαντική βοήθεια που είχα από το πρακτορείο των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ της Ομονοίας και πιο συγκεκριμένα από την προϊσταμένη του γραφείου Κα Μειδάνη Φαλίτσα και την Κα Πιτσάκη Μαρίνα .Ενώ πρέπει να ευχαριστήσω και τον Κ. Πασχαλίδη Θανάση ,Διευθυντή Πωλήσεων των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ για την σύντομη συνέντευξη που μου παραχώρησε..

Σημαντική ήταν και η βοήθεια του Κου Δεσύπρη Αντώνη Υπάλληλου του Δήμου Αγίου Νικολάου Κρήτης στο τμήμα Διαφήμισης , που με προμήθευσε με κατάλληλα βιβλία και περιοδικά.

Τέλος θέλω να αναφερθώ και στην Δις Μακρή Δώρα, φοιτήτρια του Πάντειου Πανεπιστημίου Αθηνών του τμήματος Περιφερειακής Ανάπτυξης για τα βιβλία που μου δάνεισε.

Αυτή η πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε με την βοήθεια όλων των προαναφερθέντων , και χωρίς την συμβολή τους δεν θα είχε ολοκληρωθεί.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ:

#### ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- 1.1 Εξελίξεις στην αγορά των αερομεταφορών.....σελ 10
- 1.2 Ο ρόλος των εθνικών αερομεταφορέων..... σελ10
- 1.3 Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ε.Ε και τα αποτελέσματα .....σελ 11
- 1.4 Αερογραμμές χαμηλού κόστους.....σελ12

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:

#### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ

- Το Ιστορικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας .....σελ 16
- 2.1. Ολυμπιακές Αερογραμμές: η Νέα Ολυμπιακή..... σελ 19
- Olympic airlines – ο όμιλος τις Ολυμπιακής.....σελ 21
- 2.2 Συνοπτική περιγραφή θυγατρικών εταιρειών.....σελ 23
- A) Ολυμπιακή αεροπλοΐα.....σελ 24
- B) Μακεδονικές αερογραμμές.....σελ 26
- Γ) Olympic Catering.....σελ 28
- Δ) Galileo Hellas.....σελ 30
- E) Olympic Fuel Company.....σελ 31
- 2.3 Κύκλος Υπηρεσιών και κατηγορίες θέσεων.....σελ 32
- A) OLYMPIC CLUB.....σελ 33
- B) OLYMPIAN EXECUTIVE CLASS
- Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων .....σελ 35

<b>Γ) OLYMPIAN EXECUTIVE CLASS</b>	
Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων.....	σελ 37
<b>Δ) ECONOMY CLASS DOMESTIC.....</b>	σελ 39
<b>E) ECONOMY CLASS INTERNATIONAL</b>	
Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων.....	σελ 40
<b>ΣΤ) ECONOMY CLASS INTERNATIONAL</b>	
Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων .....	σελ 41
<b>Z) Icarus Frequent Flyer Program.....</b>	σελ 42
<b>Special Services.....</b>	σελ 44
<b>Υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης – Handling .....</b>	σελ 45
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ</b>	
<b>ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ</b>	
<b>3.1.1 Το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η Ο.Α.....</b>	σελ 47
<b>3.1.2 Πόλεμος τιμών και Ολυμπιακές Αερογραμμές.....</b>	σελ 47
<b>3.1.3 Ανταγωνισμός στην αγορά Charter.....</b>	σελ 48
<b>3.1.4 Αποτελέσματα ανταγωνισμού.....</b>	σελ 48
<b>3.2.1 Ανταγωνιστές τις Ο.Α στο Εσωτερικό</b>	
1) Aegean Airlines.....	σελ 49
2) Greece Airways.....	σελ 50
3) Cyprus Airways.....	σελ 51
4) Hellas Jet.....	σελ 52
<b>3.2.2 Ανταγωνιστές τις Ο.Α στο Εξωτερικό</b>	
1) Lufthansa.....	σελ 53
2) Iberia.....	σελ 54
3) British Airways.....	σελ 55
<b>3.3 Συμμαχίες – Strategic Alliances.....</b>	σελ 57

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ** **ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ**

### **4 S.W.O.T Analysis**

Πλεονεκτήματα.....	σελ 64
Αδυναμίες.....	σελ 66
Ευκαιρίες ...	σελ 68
Απειλές.....	σελ 69
4.1 Σχέδιο εξυγίανσης τις Ολυμπιακής .....	σελ 70
4.2 Επιχειρηματικό μοντέλο και προοπτικές .....	σελ 71
4.3 Ρεαλισμός ως προς την αποτίμηση των Ο.Α .....	σελ 71
4.5 Σχέδιο αποκατάστασης	
4.5.1 Οικονομική αναδόμηση .....	σελ 73
4.5.2 Διευθυντική αναδόμηση .....	σελ 73
4.5.3 Αναδόμηση προτερημάτων.....	σελ 74
4.5.4 Λειτουργική αναδόμηση.....	σελ 76

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ:** **Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΙΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ ΤΙΣ 11** **ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001 ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΔΙΟ**

Οι επιπτώσεις στην διεθνή οικονομία μετά τις 11/9/2001.....	σελ80
Το πλήγμα των τρομοκρατικών χτυπημάτων στον κλάδο.....	σελ81
Αντιτρομοκρατικά μέτρα τις αερομεταφορές.....	σελ83
Οι επιπτώσεις του πολέμου στο Ιράκ.....	σελ84

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1)**

Ο στόλος του ομίλου των Ολυμπιακών Αερογραμμών.....σελ 85

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2)**

Δίκτυο των Ολυμπιακών Αερογραμμών.....σελ 89

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3)**

Χαρτες .....σελ 93

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ 101**

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

## ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Flanorictures.net // Copyright by Ronnie Jaspers // 9-July-2004 // 003 // 10000000



## 1.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα τελευταία 30 χρόνια η βιομηχανία αερογραμμών έχει αλλάξει σημαντικά. Ειδικά στην Ευρώπη, η βιομηχανία άλλαξε εξ' ολοκλήρου από το 1987 και μετά, από τη στιγμή που εισήχθη το πρώτο πακέτο τις απελευθέρωσης των αερογραμμών.

Η τάση για την άρση των ελέγχων έχει διαδοθεί και έχει φέρει μαζί τις νέες μεθόδους και στρατηγικές. Οι αεροπορικές εταιρείες προσπάθησαν να εκμεταλλευθούν το νέο περιβάλλον με την επέκταση των οριζόντων τους. Τα μεγαλύτερα, αποδοτικότερα και πιο προηγμένα τεχνολογικά αεροπλάνα, καθώς και οι συμμαχίες βοήθησαν τη βιομηχανία αερογραμμών να φτάσει σε μεγαλύτερη ανάπτυξη στη μέση τις δεκαετίες του '90. Αλλά τα επόμενα 5 έτη πολλοί παράγοντες επέφεραν την κρίση τις βιομηχανίας.

Η οικονομική κρίση που άρχισε το 1998 στη Νοτιοανατολική Ασία ήταν η αρχή τις χειρότερης υποχώρησης τις βιομηχανίας αερογραμμών. Κατόπιν, οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 στη Ν. Υόρκη, ο πόλεμος στο Ιράκ, ο ιός SARS και η παγκόσμια οικονομική υποχώρηση οδήγησαν τις αερογραμμές για να σταματήσουν την λειτουργία τους. (SWISSAIR, SABENA).

Πολλές μελέτες έχουν στραφεί προς τα προβλήματα τις βιομηχανίας των αερογραμμών, αλλά λίγες μπορούν να προσφέρουν πολύτιμες λύσεις επειδή η βιομηχανία αερογραμμών είναι από τους πιο περίπλοκους και τρωτούς τομείς.

Σε αυτό το περιβάλλον Ολυμπιακή Αεροπορία, ο ελληνικός αερομεταφορέας, αντιμετωπίζει τα χειρότερα προβλήματά λόγω τις παγκόσμιας υποχώρησης αλλά και τις κακής διαχείρισης και τις στρατηγικής των τελευταίων ετών.

## 1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ

Είναι ευρέως γνωστό ότι οι κρατικές αερογραμμές, που είναι σήμερα περισσότεροι από 70 διεθνείς μεταφορείς σε όλο τον κόσμο, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα κυρίως στον οικονομικό τομέα. Με τον όρο εθνικός αερομεταφορέας ορίζουμε την αεροπορική εταιρία η οποία ανήκει στη κυβέρνηση σε ποσοστό άνω του 50%.

Υπάρχουν λοιπόν τέσσερις κατηγορίες αερογραμμών ανάλογα με το κυβερνητικό μερίδιο.

1. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις αεροπορικές εταιρείες που ανήκουν εξ' ολοκλήρου στην κυβέρνηση όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία.
2. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις αεροπορικές εταιρείες που ανήκουν στο κράτος κατά ποσοστό άνω του 50% όπως είναι οι αερογραμμές τις Κίνας.
3. Η Τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις αερογραμμές που ανήκουν στο κράτος σε ποσοστό λιγότερο από 50% αλλά περισσότερο από 10% π.χ η KLM
4. και τελικά τις 100% ιδιωτικές αερογραμμές όπως η Easyjet.

Στην αρχή τις δεκαετίας του 1980 η ευρωπαϊκή αεροπορία ρυθμίστηκε με τις διμερείς συμφωνίες υπηρεσιών αέρα μεταξύ των ενδιαφερόμενων χωρών. Κάθε διαδρομή εξυπηρετήθηκε από τους δύο εθνικούς αερομεταφορείς που θέτοντας από κοινού μια ενιαία τιμή χώριζαν στη μέση την ζήτηση. Με τις συμφωνίες τιμών και πληρότητας, ο ανταγωνισμός δεν ήταν δυνατός και έτσι δημιουργήθηκε μια έλλειψη κινήτρων για βελτίωση των υπηρεσιών. Η πλειοψηφία σημαντικών αεροπορικών εταιρειών της Ευρώπης στηρίχθηκαν οικονομικά από τα κράτη. Οι εθνικοί αερομεταφορείς θεωρήθηκαν ως σύμβολα της ανεξαρτησίας και εθνικού γοήτρου. Υπήρχαν οικονομικοί και κοινωνικοί λόγοι για τη χρήση των κρατικών αερογραμμών, όπως η προώθηση του εμπορίου, η προώθηση της απασχόλησης και η προσφορά των υπηρεσιών στις μικρές και απομακρυσμένες κοινότητες.

### **1.3 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

Υπό την πίεση των ΗΠΑ και τη πολιτική των «ανοιχτών ουρανών» πραγματοποιήθηκαν διάφορες αλλαγές στην ευρωπαϊκή αγορά. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αερομεταφορών κατηγορούταν ότι είναι λιγότερο αποδοτική από τους αμερικανικούς αερομεταφορείς καθώς είχε υψηλότερο κόστος παραγωγής. Οι μελέτες είχαν συγκρίνει τις αποδοτικότητές τους και είχαν δείξει ότι οι αμερικανικές αερογραμμές είναι αποδοτικότερες από τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές. Η πολιτική των «ανοιχτών ουρανών» στις ΗΠΑ αύξησε τον ανταγωνισμό, χαμήλωσε τις τιμές και έφερε ουσιαστικά οφέλη για τους καταναλωτές αυξάνοντας την παραγωγικότητα στη βιομηχανία. Επομένως, οι κυβερνήσεις άρχισαν τις διευρωπαϊκές διμερείς συμφωνίες. Κατά συνέπεια οι μειώσεις τιμών ήταν δυνατές σε διάφορες ευρωπαϊκές και διεθνείς διαδρομές, κάνοντας τον ανταγωνισμό υψηλότερο.

Επιπλέον, μετά από διάφορες εκθέσεις υπέρ της φιλελευθεροποίησης που εγκρίθηκαν από την ευρωπαϊκή οικονομική Επιτροπή, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εισήγαγε ένα πακέτο μέτρων στο τέλος του 1987 που επέτρεψε τις λιγότερο περιοριστικές συμφωνίες διανομής επιβατών, και τις περιορισμένες μειώσεις τιμών. Αυτά τα μέτρα επεκτάθηκαν από ένα δεύτερο και τρίτο πακέτο αλλαγών το 1990 και το 1993, αντίστοιχα. Ειδικότερα, το πακέτο του 1993 επιτρέπει την ελεύθερη είσοδο από τους ευρωπαϊκούς μεταφορείς σε οποιαδήποτε διεθνή ευρωπαϊκή διαδρομή, και απαγορεύει τις συμφωνίες για τη συχνότητα, την ικανότητα, τις τιμές και την κυβερνητική επιχορήγηση. Μέχρι τον Απρίλιο του 1997, οι ίδιοι κανόνες έπρεπε να εφαρμοστούν στις εσωτερικές διαδρομές μέσα σε οποιαδήποτε χώρα τις Ε.Ε.

Η φιλελευθεροποίηση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας αερογραμμών ήταν το τέλος του μονοπωλίου και τις προστασίας που οι κρατικές αερογραμμές είχαν. Σε αυτό το νέο περιβάλλον οι κρατικοί μεταφορείς εκτέθηκαν στον αυστηρό ανταγωνισμό, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Παραδείγματος χάριν, οι επιπτώσεις της φιλελευθεροποίησης στην τιμολόγηση ήταν να αυξηθεί ο αριθμός των φθηνών εισιτηρίων και κατά συνέπεια να αυξηθεί ο αριθμός επιβατών που χρησιμοποιεί αυτές τις τιμές, από 57% το 1995 σε 71% το 2000.

## 1.4 ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Μια άλλη επίδραση της φιλελευθεροποίησης ήταν η δημιουργία των αερογραμμών χαμηλού κόστους. Οι Νοτιοδυτικές Αερογραμμές (Southwest) ήταν πρωτοπόρος των αερογραμμών χαμηλού κόστους εκμεταλλευόμενη την πολιτική των ανοικτών ουρανών στην Αμερική. Αυτή η εταιρεία με έδρα το Τέξας είχε ως κύρια ιδεολογία να μεταφέρει τους επιβάτες ακίνδυνα, στο χαμηλότερο δυνατό κόστος για την επιχείρηση αλλά και σε χαμηλές τιμές για τους επιβάτες.

Η περικοπή δαπανών περιελάμβανε τα ακόλουθα μέτρα:

- Καμία εν πτήσει υπηρεσία
- Από σημείο σε σημείο υπηρεσίες
- Μικρή απόσταση πτήσεων
- Χρήση των δευτεροβάθμιων αερολιμένων
- Ο στόλος περιλαμβάνει μόνο έναν τύπο αεροσκαφών
- Υψηλή χρησιμοποίηση αεροσκαφών
- Χαμηλές δαπάνες μάρκετινγκ
- Κυρίως άμεσες διανομή/ πωλήσεις

Μετά από τα πρώτα έτη λειτουργίας, οι χαμηλού κόστους αερογραμμές διαδραμάτισαν έναν σημαντικό ρόλο στη βιομηχανία αερογραμμών. Πραγματικά, η εταιρεία με τα υψηλότερα κέρδη στον κόσμο για το 2001 ήταν η χαμηλού κόστους Νοτιοδυτικές Αερογραμμές (Southwest) με \$511 εκατομμύρια. Ο μόνος ευρωπαϊκός εθνικός αερομεταφορέας στο top 10 των κερδοφόρων επιχειρήσεων για το 2001 ήταν η Air France στην 7<sup>η</sup> θέση (\$137 εκατομμύρια). Αυτό είναι μια απόδειξη για το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος που παίζουν οι αερογραμμές χαμηλότερου κόστους, ειδικά τις ΗΠΑ αλλά και στην Ευρώπη.

Ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει τις διαφορές μεταξύ των εθνικών αερομεταφορέων και των χαμηλού κόστους εταιρειών.

Σύγκριση για τη διαδρομή Λονδίνο-Παρίσι

<b>Euro ανά επιβάτη</b>	<b>Εθνικός αερομεταφορέας</b>	<b>Χαμηλού κόστους μεταφορείς</b>
Δαπάνες πωλήσεων εισιτηρίων	5.28	1.20
Εν πτήσει κόστος υπηρεσιών	1.95	0
Κόστος πιλότων & πληρώματος καμπίνων	6	2.25
Καύσιμα, συντήρηση & ασφάλεια	9	11.3
Καθ'οδόν δαπάνες	1.5	1.5
Δαπάνες αερολιμένων	14.3	10.5
Ενοίκια αεροσκαφών	11.7	4.5
Γενικά έξοδα	25.6	7.5
<b>Σύνολο</b>	<b>75.33</b>	<b>38.75</b>

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι οι χαμηλού κόστους υπηρεσίες μπορούν να μειώσουν τα κόστη ανά μονάδα για λογαριασμό του εθνικού αερομεταφορέα. Σε αυτό το περιβάλλον οι εθνικοί αερομεταφορείς αντεπιτίθενται με τη μείωση των εισιτηρίων τους (πολλές φορές πιο φθηνών από το σημείο εξισορρόπησης ), με τα προγράμματα συχνών πτήσεων , τη μείωση του αριθμού υπαλλήλων και την αύξηση του επιπέδου υπηρεσιών προκειμένου να επιτευχθεί η αξιοπιστία της επιχείρησης.

#### **Πηγές του κεφαλαίου 1**

- Airline business
- Οικονομική εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον (Ι.Σ Λαϊνός)
- Αεροπορικό Marketing (Γ.Φ. Πρίντζης )
- [www.traveldailynews.com](http://www.traveldailynews.com)
- [www.traveling.gr](http://www.traveling.gr)
- [www.money-tourism.gr](http://www.money-tourism.gr)

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ



PlanPintaren.net // Copyright by Elliott Kofalos // 16-August-2004 // HTH // 1003400007

## ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ( Ο.Α ) ιδρύθηκε τις 6 Απριλίου του 1957 από τον έλληνα επιχειρηματία Αριστοτέλη Ωνάση .Η εξέλιξη της ήταν ταχύτατη και θεαματική. Ξεκίνησε με έναν στόλο αποτελούμενο από 15 αεροπλάνα τύπου ΝΤΑΚΟΤΑ, ενώ στο ανθρώπινο δυναμικό της απασχολούσε μόλις 865 άτομα. Σήμερα δίνει δουλειά σε περίπου 7000 ανθρώπους καθώς αποτελεί μία από τις 50 μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο.

Η επιχειρηματικότητα του Ωνάση έδινε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη και εξέλιξη της εταιρίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η πρωτοβουλία του Ωνάση να καθιερώσει το 1957 τις «Αεροπορικές Ημέρες» κατά τις οποίες κάθε Κυριακή διέθετε ένα Ντακότα για να πάρουν το βάπτισμα του αέρος όσοι πολίτες το επιθυμούσαν .Στη συνέχεια μετά την πτήση, τους απένειμαν σχετική περγαμηνή με τον τίτλο «Βάπτισμα των Αιθέρων». Αυτή η κίνηση πέρα από την ικανοποίηση των ανθρώπων οι οποίοι πετούσαν για πρώτη φορά υπήρχε μια όχι και τόσο αθώα σκέψη. Αυτό το μικρό έξοδο της εταιρείας για τις κυριακάτικες πτήσεις θα επέστρεφε πολλαπλάσια έσοδα τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Η μεγάλη επέκταση της Ο.Α άρχισε το 1975 όταν η επιχείρηση έγινε κρατική. Η αγορά 20 νέων αεροπλάνων και η δημιουργία νέων προορισμών και στις πέντε ηπείρους είχε συνέπεια μια αύξηση στον αριθμό επιβατών από 11 εκατομμύρια στη δεκαετία του 1960 σε 35 εκατομμύρια στη δεκαετία του '70. Στη δεκαετία του '80 η ΟΑ συνέχισε την επέκταση της με την αγορά 13 νέων αεροπλάνων (2 Boeing 747-200 για την διεκπεραίωση τις υπερατλαντικής διαδρομής), με την εισαγωγή τις τεχνολογίας για το σύστημα κρατήσεων και με τον αριθμό επιβατών να αυξάνεται σε 64 εκατομμύρια (εσωτερικά και στο εξωτερικό).

Όπως όλες οι Ευρωπαϊκές εταιρείες έτσι και η Ολυμπιακή Αεροπορία πέρασε πολλά προβλήματα μετά την κρίση του Κόλπου το 1991. σε μία προσπάθεια αναχαίτισης λοιπόν αυτών των αυξανόμενων ζημιών η Ο.Α πραγματοποίησε μεγάλες περικοπές στις δαπάνες τις εταιρείας .

Το 1994 τέθηκε σε εφαρμογή το πρόγραμμα εξυγίανσης υποστηριζόμενο από την Κυβέρνηση αλλά και τους υπαλλήλους.

Το 1995 η Ολυμπιακή παρουσίασε κέρδη για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια ελλειμμάτων ενώ την ίδια χρονιά εφαρμόστηκε ένα καινούργιο σύστημα κρατήσεων «ΕΡΜΗΣ 2».

Η ίδια στρατηγική συνεχίστηκε στη δεκαετία του '90 με την αγορά των νέων αεροπλάνων, παρά το γεγονός ότι ο αριθμός επιβατών έπεφτε (από 64 εκατομμύρια επιβάτες στη δεκαετία του 1980 σε 55 εκατομμύρια στη δεκαετία του 1990).

## ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

- Το 1920 ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Ε. Βενιζέλος ίδρυσε το υπουργείο Αεροπορίας και ανέλαβε υπουργός του υπουργείου αυτού . Το έτος αυτό θεωρείται η αρχή για την ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα.
- Τις 4 Ιουλίου του 1930 με ενέργειες του Ελληνικού κράτους και ιδιωτών υπεγράφη σύμβαση για την ίδρυση της πρώτης ομόρρυθμης εταιρείας αερομεταφορών με την επωνυμία «Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ». Η αποστολή της εταιρείας ήταν η εκτέλεση δρομολογίων σε κάποια υποτυπώδη αεροδρόμια της χώρας. Τα μέσα που διέθετε αυτή η εταιρεία ήταν πενιχρά και έτσι οδηγήθηκε σε χρεοκοπία.
- Το 1931 η Ε.Ε.Ε.Σ (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών) ανέλαβε τις υποχρεώσεις του «ΙΚΑΡΟΥ». Το κράτος παραχώρησε γενναία προνόμια για να στηρίξει αυτή την προσπάθεια .
- Το 1935 εγκρίθηκε η Τ.Α.Ε (Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις ) η οποία από ομόρρυθμη και αμιγώς ιδιωτική μετατράπηκε σε ανώνυμη το 1939 με βάση το αεροδρόμιο του Ελληνικού.
- Το 1940 με την κήρυξη του πολέμου η πολιτική αεροπορία τίθεται στην υπηρεσία της εθνικής άμυνας .
- Το 1944 μετά από την απελευθέρωση άρχισε η προσπάθεια ανασυγκρότησης του έθνους, των κρατικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης και της πολιτικής αεροπορίας.
- Το 1947 ιδρύθηκε από το Μετοχικό Ταμείο Στρατού, Αεροπορίας ,Ναυτικού και πολιτικών Υπαλλήλων η ΕΛΛ.Α.Σ (Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες )
- Το 1947 ιδρύθηκε η εταιρεία ΔΑΙΔΑΛΟΣ και πέταξε για πρώτη φορά το 1949 άλλα μετά από ένα χρόνο της αφαιρέθηκε η άδεια λειτουργίας.
- Το 1935 ιδρύθηκε από τον Στέφανο Ζώτο η Τ.Α.Ε (Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις ) η οποία αποτελούσε την πρώτη μεταπολεμική εταιρεία. Κράτησε την κυριαρχία της πολιτικής Αεροπορίας μέχρι το 1957 που εμφανίστηκε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.

## ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ Ο.Α

- 1957 ΑΠΡΙΛΙΟΣ: υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού κράτους και Α. Ωνάση για την δημιουργία τις Ο.Α. Τον ίδιο χρόνο εγκαινιάζεται η πρώτη γραμμή εξωτερικού τις Ο.Α ΑΘΗΝΑ – ΠΑΡΙΣΙ – ΛΟΝΔΙΝΟ.
- Το 1958 ανοίγουν οι γραμμές ΑΘΗΝΑ – ΖΥΡΙΧΗ – ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤΗ και ΑΘΗΝΑ – ΤΕΛ ΑΒΙΒ .
- Το 1962 η Ολυμπιακή σπάει το ρεκόρ χρόνου (2 ώρες και 52 λεπτά) στην απόσταση Λονδίνο – Αθήνα εντάσσοντας στον στόλο της τα τρία πρώτα jet Comet 48
- Το 1965 εγκαινιάζεται η γραμμή ΑΘΗΝΑ – Ν. ΥΟΡΚΗ
- Το 1968 πραγματοποιείται η σύνδεση τις Ελλάδας με την Αφρική με τις πτήσεις ΑΘΗΝΑ –ΝΑΪΡΟΜΠΙ και ΑΘΗΝΑ – ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ
- Το 1972 με την πτήση ΑΘΗΝΑ – ΣΙΔΝΕΪ η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρεία των 5 Ηπείρων.

## ΩΡΕΣ ΠΟΥ ΠΕΤΑΞΑΝ ΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΤΙΣ Ο.Α

1<sup>η</sup> Δεκαετία 1957-1967 → 271.132 ώρες

2<sup>η</sup> Δεκαετία 1967-1977 → 620.421 ώρες

3<sup>η</sup> Δεκαετία 1977-1987 → 826.768 ώρες

4<sup>η</sup> Δεκαετία 1987-1997 → 1.151.776 ώρες

## ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

1<sup>η</sup> Δεκαετία 1957-1967 → 5.567.498 επιβάτες

2<sup>η</sup> Δεκαετία 1967-1977 → 21.344.525 επιβάτες

3<sup>η</sup> Δεκαετία 1977-1987 → 56.313.844 επιβάτες

4<sup>η</sup> Δεκαετία 1987-1997 → 61.158.221 επιβάτες



## 2.1.1 ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ : Η ΝΕΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Με την ανακοίνωση της κυβέρνησης το 2004 και με τη κατάθεση σχετικής τροπολογίας στη Βουλή, δημιουργήθηκε η Νέα Ολυμπιακή. Πρόκειται για ένα αποφασιστικό βήμα στην προσπάθεια για την εξυγίανση του Εθνικού Αερομεταφορέα, βασισμένο σε ένα δυναμικό επιχειρηματικό σχέδιο, με φιλόδοξο όραμα και στρατηγική.

Η νέα εταιρεία θα ονομάζεται Olympic Airlines (Ολυμπιακές Αερογραμμές), και θα έχει αποκλειστικά πτητικό έργο, το οποίο προκύπτει από την ενοποίηση των σχετικών τομέων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών. Η νέα εταιρία θα λειτουργεί με βάση σύγχρονο επιχειρηματικό μοντέλο, πλήρως εναρμονισμένο με τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς λειτουργίας. Οι υπηρεσίες για την υποστήριξη του πτητικού έργου της Olympic Airlines, οι υπηρεσίες εδάφους, οι υπηρεσίες cargo και τεχνικής υποστήριξης, θα παρέχονται από την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία με ανταγωνιστικούς όρους αγοράς.

Η Κυβέρνηση, γνωρίζοντας και τις αυξημένες ανάγκες εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, προχωρεί στην υλοποίηση της δημιουργίας μιας σύγχρονης, παραγωγικής και λειτουργικής αεροπορικής εταιρίας με τη διεθνή ακτινοβολία του ονόματος «Ολυμπιακή».

### Η νέα εταιρία

Η Olympic Airlines θα απασχολεί προσωπικό 1850 ατόμων. Η νέα εταιρία θα εξυπηρετεί το ίδιο σχεδόν δίκτυο με την Ολυμπιακή Αεροπορία, το οποίο θα περιλαμβάνει εθνικούς, διεθνείς και υπερατλαντικούς προορισμούς. Υπολογίζεται ότι, στον πρώτο χρόνο της λειτουργίας της, η Olympic Airlines θα εξυπηρετήσει περίπου 4.93 εκατομμύρια επιβάτες.

Με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της Εταιρίας, υπολογίζεται ότι θα επιτευχθεί σταθερή βελτίωση στα έσοδα ανά επιβάτη, γεγονός το οποίο θα έχει άμεσα αποτελέσματα στην οικονομική της απόδοση. Παράλληλα, οι προσπάθειές της θα ενισχυθούν από συντονισμένες εμπορικές ενέργειες (μάρκετινγκ), την μοναδική ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων τις Αθήνας το 2004 (η εταιρεία είναι επίσημος χορηγός των Αγώνων), την ευθύνη ανάπτυξης των οποίων θα έχουν οι διοικούντες ιδιαίτερα μετά την ιδιωτικοποίηση της εταιρίας. Θέμα της διοίκησης που θα προκύψει από την ιδιωτικοποίηση θα αποτελέσει και η αναδιάρθρωση του στόλου της εταιρίας μετά από σχετικούς διαγωνισμούς.

## Διαφάνεια του Νέου Νομικού Πλαισίου και Εξασφάλιση Εργασιακής Ειρήνης

Η επιχειρούμενη αναδιάρθρωση της ΟΑ γίνεται μέσα από το νομικό κέλυφος των Μακεδονικών Αερογραμμών. Η διαδικασία αυτή εμφανίζει ομοιότητες με τις περιπτώσεις της ελβετικής Swiss και της βελγικής SN Brussels. Η πρώτη αποτέλεσε τη μετεξέλιξη της χρεοκοπημένης Swissair μέσα από τον θυγατρικό περιφερειακό αερομεταφορέα Crosair ενώ η δεύτερη δημιουργήθηκε από την χρεοκοπημένη Sabena μέσα από τη θυγατρική περιφερειακή αεροπορική εταιρεία DAT.

Και στις δύο περιπτώσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντέδρασε εκφράζοντας αντιρρήσεις σχετικά με την εγκυρότητα της διαδικασίας. Επιπλέον, το επιχειρησιακό πρότυπο λειτουργίας των θυγατρικών αυτών ήταν αρκετά διαφορετικό από τις μητρικές εταιρείες με αποτέλεσμα να υπάρξει σύγκρουση και έντονα προβλήματα στο χώρο της διαχείρισης των ανθρωπίνων πόρων μετά τη δημιουργία των νέων εταιρειών. Στα πλαίσια αυτά, τυχόν απεργιακές κινητοποιήσεις στην ΟΑ θα είχαν ολέθρια συνέπεια. Η κυβέρνηση, πάντως, ισχυρίστηκε ότι το νομικό πλαίσιο των Ολυμπιακών Αερογραμμών είναι διαφανές και συμβατό με το πλαίσιο ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, πιστεύει ότι δεν θα παρουσιαστούν προβλήματα διατάραξης της εργασιακής ειρήνης δεδομένων των πολύμηνων σχετικών διαπραγματεύσεων.

## 2.1.2

## OLYMPIC AIRLINES

### Ο όμιλος τις Ολυμπιακής Αεροπορίας

Ο όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας αποτελείται από τις παρακάτω θυγατρικές εταιρίες οι οποίες συνεργάζονται αλλά και αλληλοσυμπληρώνονται.

Η «Ολυμπιακή Αεροπορία» μητρική εταιρία του ομίλου, μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα σε οποιαδήποτε ήπειρο ενώ ταυτόχρονα παρέχει υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης, τεχνικής συντήρησης, καθώς και πληροφορικής & επικοινωνιών με τις αεροπορικές και μη εταιρίες

Η «Ολυμπιακή Αεροπλοΐα» θυγατρική εταιρία του ομίλου τις Ολυμπιακής Αεροπορίας αποτελεί έναν περιφερειακό αερομετάφορέα καθώς συνδέει όλα τα αεροδρόμια τις Ελλάδας ενώ ανταποκρίνεται σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις αερομεταφορών.

Οι «Μακεδονικές Αερογραμμές» πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις ενώ οι δημιουργία της οφείλεται καθαρά σε λόγους εξωτερικής πολιτικής και διπλωματίας για λογαριασμό των ελληνικών συμφερόντων ενάντια στα Σκόπια –FYROM.

Η «Olympic Catering» είναι η θυγατρική εταιρεία που αναλαμβάνει την σίτιση των επιβατών με υψηλά standards ποιότητας λαμβάνοντας υπόψη τις διαιτητικές συνήθειες του κάθε επιβάτη αλλά και τις θρησκευτικές του ιδιαιτερότητες.

Η «Galileo Hellas» είναι η θυγατρική εταιρία του ομίλου τις Ολυμπιακής Αεροπορίας που διανέμει το σύστημα κρατήσεως θέσεων Galileo

Η «Olympic Fuel Company» είναι η θυγατρική που ολοκληρώνει των κύκλο υπηρεσιών που σχεδίασε ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η Olympic Fuel Company τροφοδοτεί με καύσιμα τα αεροσκάφη του ομίλου και ανταποκρίνεται σε κάθε άλλη ανάγκη του σχετικά με καύσιμα.

### Οι εμπορικοί συνεργάτες

Επιπλέον η O.A συνεργάζεται και με άλλες αεροπορικές εταιρίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών της αλλά και για την βελτίωση των υπηρεσιών της. Οι εμπορικοί συνεργάτες λοιπόν της O.A είναι :

- ALP I EAGLES στη γραμμή Αθήνα – Βενετία
- AEROSVIT AIRLINES τις γραμμές Αθήνα – Κίεβο και Αθήνα – Οδησσός
- KUWAIT AIRLINES στη γραμμή Αθήνα – Κουβέιτ
- TAP – AIR PORTUGAL στη γραμμή Αθήνα – Λισσαβόνα
- CSA (Czech Airlines) στη γραμμή Αθήνα – Πράγα

Η Ολυμπιακή Αεροπορία εκτός των άλλων έχει αναπτύξει και κάποιες παράλληλες δραστηριότητες :

- Τεχνική συντήρηση
- Εκπαίδευση Πληρωμάτων Cockpit σε Simulators
- Εκπαίδευση Πληρωμάτων καμπίνας
- Επίγεια Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών 170 ξένων εταιριών
- Δίκτυο Διανομής Πωλήσεων
- Πληροφορική και Επικοινωνίες

Η Ο.Α πετάει σε 87 πόλεις ,

- 35 στο εσωτερικό
- 21 στη Δυτική Ευρώπη
- 13 στην Κεντρική Ευρώπη
- 7 στη Μέση Ανατολή και τον Αραβικό κόλπο
- 4 τις Η.Π.Α και Καναδά
- 4 στην Αφρική
- 3 στην Ασία και Αυστραλία

ενώ ακόμα συνδέει 124 ζεύγη πόλεων 69 στην Ευρώπη και 55 στο εσωτερικό.

Το δίκτυο πτήσεων των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ παρατίθεται αναλυτικά στο παράρτημα 2.

## **2.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα ο όμιλος της πρώην Ολυμπιακής Αεροπορίας και πλέον Ολυμπιακών Αερογραμμών αποτελείται από τις εξής θυγατρικές :

A) Ολυμπιακή αεροπλοΐα

B) Μακεδονικές αερογραμμές

Γ) Olympic Catering

Δ) Galileo Hellas

Ε) Olympic Fuel Company

Στη συνέχεια ακολουθεί μια περιγραφική ανάλυση αυτών των εταιρειών

## 2.2 Α)

## ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε είναι μια από τις πιο αναγνωρισμένες εταιρίες στον χώρο των διεθνών περιφερειακών αερομεταφορών. Αποτελεί μέλος του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας ενώ εκτελεί πτήσεις από όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας σε προορισμούς τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού δικτύου.

Παράλληλα, επιτελεί αναγνωρισμένο κοινωνικό έργο, καθώς συνδέει τα ακριτικά νησιά με το κέντρο και ανταποκρίνεται άμεσα σε οποιαδήποτε εξειδικευμένη επιχείρηση ανθρωπιστικού περιεχομένου όπως στη μεταφορά ασθενών ή στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Το προφίλ της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας είναι αρκετά ισχυρό καθώς διακινεί 1.500.000 επιβάτες ετησίως σε 55 γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Βασικός στόχος της εταιρίας αυτής είναι, να συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική Ελλάδα. Για αυτόν ακριβώς το σκοπό η εταιρία έχει ένα στόλο από μικρά regional αεροσκάφη με τα οποία μπορεί να προσεγγίσει σχεδόν κάθε αεροδρόμιο της Ελλάδος.

Στις αρχές 2000 η Αεροπλοΐα μίσθωσε και τα πρώτα της αεροσκάφη τύπου τζετ, δύο B717-200 με 102 θέσεις. Τον Ιανουάριο του 2001 ήρθε ένα επιπλέον B717-200. Με αυτά τα αεροσκάφη η Αεροπλοΐα άρχισε να εκτελεί και πτήσεις προς το εξωτερικό. Μέχρι τα τέλη Μαρτίου του 2002 η έδρα των αεροσκαφών αυτών ήταν η Θεσσαλονίκη. Πλέον τα δύο βρίσκονται στην Αθήνα και μονάχα ένα στο αεροδρόμιο «Μακεδονία». Σήμερα η Αεροπλοΐα μεταφέρει περίπου 2 εκατ. επιβάτες ετησίως με την πληρότητα των πτήσεων της να αγγίζει το 75%. Ακόμη η Αεροπλοΐα, εκτελεί και πτήσεις τσάρτερ εάν ζητηθεί. Κύρια αεροπορική της βάση από το 2001 ήταν ο νέος αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», σε νέες κτιριακές εγκαταστάσεις επιφάνειας 17.300 ενώ δευτερεύουσα αεροπορική βάση της ήταν το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης με ιδιόκτητο υπόστεγο τεχνικής συντήρησης συνολικής επιφάνειας εργασίας 3.024τ.μ

### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ

ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ
B 717 – 200	3	105
ATR –72	7	68
ATR –42	4	50
DO-228	6	18
ΣΥΝΟΛΟ	20	

## ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ

Η Ολυμπιακή αεροπλοΐα πέρα από τις καθημερινές πτήσεις που διενεργεί έχει αναλάβει και κάποιες άλλες δραστηριότητες. Αυτές είναι:

- Διαθέτει Σχολή Επαγγελματιών Χειριστών στην Αθήνα για την απόκτηση επαγγελματικού και ερασιτεχνικού πτυχίου αεροπλάνων και ελικοπτέρων
- Διαθέτει Εκπαιδευτικό Κέντρο με Εξομοιωτή πτήσεων (Flight Simulator, Level C) στη Θεσσαλονίκη για αεροπλάνα ATR-42-72; όπου εκπαιδεύονται οι ιπτάμενοι χειριστές της καθώς και ιπτάμενοι χειριστές ξένων αεροπορικών εταιριών.
- Διαθέτει πρόγραμμα Εκπαίδευσης «Ολοκληρωμένης Αξιοποίησης Πληρώματος» (C.R.M)
- Παρέχει υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους σε 14 αεροσταθμούς.
- Παρέχει υπηρεσίες τεχνικής συντήρησης αεροσκαφών προς τρίτους
- Διαθέτει Επισκευαστικό Κέντρο Συντήρησης Ελικοπτέρων για την Ελλάδα, την Κύπρο, και τα Βαλκάνια στην Τεχνική Βάση στη Αθήνα, με την εξουσιοδότηση της EURO COPTER
- Παρέχει Τεχνική συντήρηση στόλου από το προσωπικό των τεχνικών βάσεων της εταιρίας στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη
- Διενεργεί την τεχνική συντήρηση των αεροσκαφών, με έγκριση της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας και σύμφωνα με τις προδιαγραφές JAR 145 του φορέα J.A.A της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο στα αεροσκάφη της O.A όσο και προς τρίτους.
- Ενοικιάζει ελικόπτερα και αεροπλάνα για απλή μεταφορά, για μεταφορά ασθενών, για μεταφορά φορτίων, αλλά επιβλέπει και έργα από αέρος διενεργεί αεροφωτογραφήσεις και αεροκινηματογραφήσεις

## 2.2 B)

### **ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ** **Ναυλωμένες Πτήσεις Εσωτερικού – Εξωτερικού**

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές είναι μέλος του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ικανοποιούν ανάγκες ταξιδιού ή μεταφοράς εμπορευμάτων. Με ναυλωμένες πτήσεις διενεργούν πτήσεις από τα ελληνικά νησιά και τη ενδοχώρα στο εσωτερικό δίκτυο, την Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές καλύπτουν ένα μεγάλο φάσμα υπηρεσιών παραπλήσιο με αυτό τη Αεροπλοΐας. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές ιδρύθηκαν το 1992, αλλά οι πρώτες πτήσεις της εταιρείας έγιναν το 1998 με παλαιά αεροσκάφη τύπου B727-200 της Ολυμπιακής.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές απέκτησαν το 1999 τα πρώτα δικά τους αεροσκάφη, δύο B737-400, μισθωμένα. Με αυτά τα αεροσκάφη άρχισαν να εκτελούν πτήσεις τσάρτερ, ενώνοντας τα ελληνικά νησιά με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το 2000 η εταιρεία παρέλαβε ένα επιπλέον B737-400 με 167 θέσεις.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές είχαν συνάψει συμφωνίες με διάφορους μεγάλους τουριστικούς πράκτορες της Ευρώπης (οι συμφωνίες ισχύουν και μετά την ίδρυση των Ολυμπιακών Αερογραμμών). Την συντήρηση των αεροσκαφών της εταιρείας είχε αναλάβει η τεχνική βάση της Ολυμπιακής. Τα B737-400 της εταιρείας εκτελούν προς το παρόν πολλά τακτικά δρομολόγια της μητρικής εταιρείας. Γι' αυτό το λόγο, οι Μακεδονικές προχώρησαν σε μίσθωση δύο αεροσκαφών τύπου MD-82, μαζί με πλήρωμα. (βλ. και παρακάτω).

Από την 12 Δεκ. 03 οι Μακεδονικές Αερογραμμές μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και αυτή η νέα εταιρεία εκτελεί το πτητικό έργο των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία, Αεροπλοΐα και Μακεδονικές Αερογραμμές

#### Το προφίλ των Μακεδονικών Αερογραμμών

Το προφίλ των Μακεδονικών Αερογραμμών είναι πολύ δυναμικό καθώς κατέχει την 9<sup>η</sup> θέση σε διεθνές επίπεδο σε θέματα ανάπτυξης και απόδοσης ενώ διαδραματίζει αποφασιστικό ρόλο στο τρίγωνο Ανατολική Ευρώπη – Ελλάδα – Μέση Ανατολή. Ακόμα συνεργάζεται με τους μεγαλύτερους τουριστικούς οργανισμούς στη Ευρώπη ενώ προσφέρει ασφάλεια πτήσεων χάρη στην τεχνική υποστήριξη της Ο.Α. Επιπλέον αναπτύσσει εμπορικές δραστηριότητες υψηλών προδιαγραφών στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή και προωθεί την επέκταση του δικτύου της στην παγκόσμια αγορά.



## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ

ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ
B 737 – 400	3	167
ΣΥΝΟΛΟ	3	

### Πλεονεκτήματα εν πτήξει:

- Υπερσύγχρονα αεροσκάφη B 737-400 ,167 θέσεων με πρόσθετες δεξαμενές καυσίμων, κινητήρες τύπου CFM-56-3C1 με μέγιστο βάρος απογείωσης 68 τόνους
- Άρτια εκπαιδευμένο πιτάμενο προσωπικό
- Άνετα και ξεκούραστα καθίσματα
- Οθόνες TV με κινηματογραφικές ταινίες
- Χάρτης διανυόμενης περιοχής
- Εξειδικευμένα menus κατόπιν παραγγελίας
- Ειδικά kid menus

## 2.2 Γ)

## OLYMPIC CATERING

Η **Olympic Catering A.E** αποτελεί θυγατρική εταιρεία του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας καθώς και μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες catering στα Βαλκάνια. Διαθέτει καλούς Chefs ,με εξειδικευμένο προσωπικό και έχει τη δυνατότητα να ανταποκριθεί σε κάθε γαστρονομική απαίτηση. Τα γεύματα που προσφέρει καλύπτουν τις εθνικές και θρησκευτικές ιδιαιτερότητες του κάθε επιβάτη για ειδικά menus ,συγκεκριμένες δίαιτες ή εξειδικευμένα V.I.P menus.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι τον Νοέμβριο του 2002 η OLYMPIC CATERING μεταβίβασε το πλειοψηφικό πακέτων των μετοχών της στην εταιρεία EVEREST. Μετά από την έγκριση του Δ.Σ. της Ολυμπιακής Αεροπορίας πραγματοποιήθηκε η εξαγορά του **58% της Olympic Catering** , από τον όμιλο εταιριών Everest .

Η Everest είναι από της μεγαλύτερες εταιρείες στην Ελλάδα που δραστηριοποιείται στον επισιτιστικό τομέα και κυριότερα στον τομέα των fast food.

Όπως αναφέρει η ανακοίνωση της εταιρίας Everest A.E. το **40%** έχει εξαγορασθεί από την ίδια την εταιρία, ενώ το **18%** από δύο υψηλόβαθμα στελέχη του Ομίλου.

Με την συμφωνία ο αγοραστής δεσμεύεται να εφαρμόσει της ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και να χρηματοδοτήσει το συνολικό κόστος του προγράμματος εθελουσίας εξόδου των εργαζομένων που παραχωρήθηκε το έτος 1999. Στο κόστος αυτό θα συμμετέχει και η Ολυμπιακή Αεροπορία κατά τα έτη 2003 και 2004 με ποσοστό 20%.

Με την ίδια συμφωνία ο Όμιλος Everest δεσμεύεται να μην απολύσει και να μην θέσει σε διαθεσιμότητα κανέναν εργαζόμενο για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ετών από την υπογραφή της συμφωνίας

Το προφίλ της Olympic Catering A.E είναι πολύ δυναμικό καθώς έχει πολλά χαρακτηριστικά που την κάνουν μία από της μεγαλύτερες εταιρίες catering στην Ευρώπη.

Η Olympic Catering στεγάζεται σε εγκαταστάσεις 9.800 τμ. Έχει 2 μονάδες παραγωγής μια στην Αθήνα και μία στην Θεσσαλονίκη ενώ η ημερήσια παραγωγή φτάνει στις 16.000 μερίδες με μέγιστη δυνατότητα 22.000 μερίδες. Διαθέτει 66 φορτηγά τροφοδοσίας και έμπειρο εργατικό δυναμικό 1.300 υπαλλήλων (μόνιμων και εποχιακών).

Η Olympic Catering έχει αναλάβει την τροφοδοσία όλων των ελληνικών αεροδρομίων ,4 εστιατορίων και 47 bars , καθώς και την εξυπηρέτηση των αιθουσών επισήμων προσώπων (V.I.Ps) ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ και ΦΙΛΙΠΠΟΣ στο Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης με δωρεάν παροχή υπηρεσιών στα πληρώματα. Επίσης διαθέτει 66 φορτηγά τα οποία βοηθούν στην τροφοδοσία νοσοκομείων βιομηχανιών πανεπιστημίων εταιρειών , καθώς και δεξιώσεων έως και 2.500 ατόμων στην Αθήνα και στα προάστια στις πιο ανταγωνιστικές τιμές .

## ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗ

Η Olympic Catering είναι μια από τις λίγες εταιρίες catering στην Ελλάδα που διαθέτει πλήρως οργανωμένη υπηρεσία ποιοτικού ελέγχου και ελέγχου υγιεινής τροφίμων. Υπό αυτό το πνεύμα διαθέτει Επιτροπή Ελέγχου Ποιότητας Προϊόντων για κάθε παραλαβή πριν την αποθήκευση ενώ πραγματοποιεί συστηματικούς καθημερινούς δειγματοληπτικούς ελέγχους σε όλες τις φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας.

Ακόμα εφαρμόζει το σύστημα HACCP ενώ πληρεί προδιαγραφές για το ISO 9002.τέλος ακολουθεί αυστηρές διαδικασίες προμηθειών ενώ με συστηματικούς ελέγχους για τη σωστή εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεων και προμηθειών διασφαλίζει τη πολύ καλή ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει.

Οι στόχοι που έχει θέσει η Olympic Catering για τα επόμενα χρόνια είναι :

- Η λειτουργία νέας υπερσύγχρονη μονάδας αεροτροφοδοσίας στο διεθνές αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» στα Σπάτα
- Ανάπτυξη μονάδων τροφοδοσίας στα περιφερειακά αεροδρόμια με στόχο την αγορά αεροτροφοδοσίας και υπηρεσιών In-flight Ramp Handling των αεροπορικών εταιριών
- Αύξηση παραγωγή και διάθεσης κατεψυγμένων γευμάτων
- Εκμετάλλευση bars και εστιατορίων σε σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινητόδρομων

## 2.2 Δ)

### GALILEO HELLAS

#### Εταιρία Διανομής Προηγμένων Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κρατήσεων Θέσεων

Η Galileo Hellas A.E αποτελεί μέλος του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας αλλά είναι και εθνική εταιρεία διανομής της Galileo International, μίας από τις πρωτοπόρες πολυεθνικές εταιρίες στον τομέα των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κρατήσεων Θέσεων με παρουσία σε 107 χώρες στον κόσμο. Με το σύστημα Galileo που διανέμει στην Ελλάδα απασχολεί στην κάλυψη των αναγκών των ταξιδιωτικών γραφείων ώστε να εξυπηρετούν άμεσα και έγκυρα τους επιβάτες που επιθυμούν να οργανώσουν το ταξίδι τους από την κράτηση θέσης μέχρι τη διαμονή σε ξενοδοχείο ή την ενοικίαση αυτοκινήτου.

Το προφίλ της Galileo Hellas επίσης δυναμικό καθώς είναι μία από τις πλέον κερδοφόρες αλλά και δυναμικά αναπτυσσόμενες εταιρείες του Ομίλου της O.A.. Κατέχει την πρώτη θέση στον τομέα της στην Ελλάδα και την Κύπρο έχοντας συνδέσει περισσότερα από 1.900 τερματικά ενώ επεκτείνει τις δραστηριότητες της στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων. Οι δυνατότητες που παρέχει το Σύστημα Κρατήσεων Galileo είναι μεγάλες. Κάθε χρήστης μπορεί με την πληκτρολόγηση μιας εντολής να έχει πρόσβαση σε :

- Περισσότερες από 500 αεροπορικές εταιρίες
- 225 διεθνείς αλυσίδες ξενοδοχείων (με 45000 ξενοδοχεία σε όλο τον κόσμο)
- 38 εταιρίες ενοικίασεως αυτοκινήτου (17000 γραφεία )

Επιπλέον η Galileo Hellas διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα υπηρεσιών πληροφόρησης που σχεδιάστηκε για να υπηρετήσει το ζωτικό τομέα του Ελληνικού Τουρισμού. Αυτό είναι το Εθνικό Σύστημα Κρατήσεων NVS

Το NVS παρέχει τη δυνατότητα κρατήσεων σε

- Charter αεροπορικές εταιρείες
- Ακτοπλοϊκές εταιρείες
- Intercity τραίνα του ΟΣΕ
- Ξενοδοχεία
- Πακέτα εκδρομών
- Εταιρίες ενοικίασεως αυτοκινήτων

Τέλος η Galileo Hellas είναι η μοναδική εταιρία στον τομέα της με ιδιωτικό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο μεταγωγής δεδομένων. Με 44 κόμβους σε λειτουργία στην Ελλάδα και στην Κύπρο παρέχει στους πελάτες της συμπληρωματικές υπηρεσίες όπως on-line συνδέσεις υποκαταστημάτων, κρατήσεις μέσω dial-up και internet, κατασκευή ιστοσελίδων για χρήση από πελάτες τουριστικών γραφείων.

## 2.2 Ε)

### **OLYMPIC FUEL COMPANY** **Εταιρεία Διανομής Καυσίμων Αεροσκαφών**

Η Olympic Fuel Company, είναι η νεότερη θυγατρική εταιρεία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δημιουργήθηκε με σκοπό να τροφοδοτεί τα αεροσκάφη όλων των αεροπορικών εταιρειών με καύσιμα. Ελέγχει και διατηρεί ανταγωνιστικές τις τιμές της δίνοντας έτσι ένα πραγματικό πλεονέκτημα στο νέο Διεθνή αερολιμένα Αθηνών όπου και δραστηριοποιείται.

Η Olympic Fuel Company είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας 5 διεθνώς αναγνωρισμένων εταιρειών στον χώρο των καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα σε ποσοστά στην Olympic Fuel Company συμμετέχουν :

- Olympic Airways- 66%
- Motor Oil -14%
- Avinoil – 14%
- Belgian Fueling Services Company –5%
- Hansaconsult, GMBH-1%

Πέρα από τη τροφοδοσία με καύσιμα η Olympic Fuel Company έχει αναλάβει και άλλες δραστηριότητες .

Η χρηματοδότηση ,κατασκευή και λειτουργία για τα επόμενα 23 χρόνια της κεντρικής μονάδας διανομής καυσίμων του νέου διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που περιλαμβάνει :

- 4 δεξαμενές καυσίμων ,συνολικής χωρητικότητας 24.000 κμ
- υπόγειο δίκτυο διανομής καυσίμων συνολικού μήκους 15 χμ που καταλήγει σε 126 σημεία τροφοδοσίας δίνοντας τη δυνατότητα να μετακινούνται 16.000000 επιβάτες ετησίως

Το συνολικό κόστος έργου ανέρχεται στα 38.142.000 Euro

## **2.3 ΚΥΚΛΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΘΕΣΕΩΝ**

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ περιλαμβάνει μια μεγάλη γκάμα υπηρεσιών αλλά και διάφορες κατηγορίες θέσεων παρέχοντας τη δυνατότητα στον επιβάτη να διαλέξει αυτή που του αρμόζει ή να μπει σε κάποιο από τα παρακάτω προγράμματα .

Αναλυτικότερα υπάρχουν :

A) Olympic club

B) Olympian Executive Class

Γ) Economy Class Domestic

Δ) Economy Class International

E) Icarus Frequent Flyer Program

ΣΤ) Special Services

Z) Υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης – Handling

## A)

### **OLYMPIC CLUB** **Πτήσεις Εσωτερικού**

Η ολυμπιακή Αεροπορία δημιούργησε την Olympic Club η οποία είναι η μόνη Business στην Ελλάδα με bonus του εξωτερικού.

Οι υπηρεσίες της Olympic Club χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήξει
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

#### 1) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Οι υπηρεσίες εδάφους της Olympic Club περιλαμβάνουν:

- Προεπιλογή θέσης
- Προτεραιότητα στην κράτηση και στην λίστα αναμονής του αεροδρομίου
- 24ωρο δωρεάν parking
- Ειδικό check-in desk
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών
- Αίθουσα V.I.P σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη
- Ρόφημα και αναψυκτικά στα αεροδρόμια χωρίς αίθουσα V.I.P
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών

#### 2) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

Αυτές αναφέρονται στις διευκολύνσεις που γίνονται στους επιβάτες της Olympic Club μέσα στο αεροσκάφος. Πιο συγκεκριμένα αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν :

- Στα αεροσκάφη τύπου B737-200 –300-400, το μεσαίο κάθισμα παραμένει πάντοτε κενό για μεγαλύτερη άνεση με 35 ίντσες pitch ενώ υπάρχουν και καθίσματα νέου τύπου πιο φαρδιά και άνετα με ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά με μεγάλη ανάκλιση πλάτης ενώ επιτρέπει να διαχωρίζεται ο επιβάτης από τον διπλανό του με ένα πλατύ τραπεζάκι ποτού.
- Σε αεροσκάφη τύπου A 300-600 καθίσματα Business Class με 40 ίντσες pitch ,μεγάλη ανάκλιση πλάτης ,αναπαυτήρα ποδιών, ρύθμιση μέσης ,ατομικό τραπεζάκι φαγητού.
- Βεσιτάριο στα αεροσκάφη τύπου A300-600
- Προσφορά γλυκίσματος πριν την απογείωση
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες
- Μπύρες ,αναψυκτικά, ρόφημα, snacks.

### 3) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Τέλος το Olympic club προσφέρει 1040 μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program για ταξίδια μετ' επιστροφής ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις εξωτερικού δικτύου με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών.



## B)

### OLYMPIAN EXECUTIVE CLASS

#### Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων

Η Olympic Executive Class αντιπροσωπεύει τη διακεκριμένη θέση της O.A για πτήσεις εξωτερικού ενώ καλύπτει μικρές και μεσαίες αποστάσεις προς Ευρώπη, Μέση Ανατολή Αραβικό κόλπο και Βόρειο Αφρική.

Οι υπηρεσίες της Olympic Executive Class χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήση
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

#### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Οι υπηρεσίες εδάφους της Olympic Executive Class περιλαμβάνουν:

- Προεπιλογή θέσης
- Προτεραιότητα στην κράτηση και στην λίστα αναμονής του αεροδρομίου
- 72 ώρες δωρεάν parking
- Ειδικό check-in desk
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών
- Αίθουσα V.I.P σε Αθήνα Θεσσαλονίκη και στο εξωτερικό
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών
- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος

#### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

Αυτές αναφέρονται στις διευκολύνσεις που γίνονται στους επιβάτες της Olympic Executive Class μέσα στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πιο συγκεκριμένα αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν.

- Στα αεροσκάφη τύπου B737-200 –300-400, το μεσαίο κάθισμα παραμένει πάντοτε κενό για μεγαλύτερη άνεση με 35 ίντσες pitch ενώ υπάρχουν και καθίσματα νέου τύπου πιο φαρδιά και άνετα με ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά με μεγάλη ανάκληση πλάτης ενώ επιτρέπει να διαχωρίζεται ο επιβάτης από τον διπλανό του με ένα πλατύ τραπεζάκι ποτού.
- Σε αεροσκάφη τύπου A 300-600 καθίσματα Business Class με 40 ίντσες pitch ,μεγάλη ανάκληση πλάτης ,αναπαυτήρα ποδιών, ρύθμιση μέσης ,ατομικό τραπεζάκι φαγητού.
- Βεστιάριο στα αεροσκάφη τύπου A300-600
- Προσφορά Γαλλικής σαμπάνιας ή χυμού φρούτων πριν την απογείωση
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά
- Ζεστά επιθέματα για τα χέρια
- Επιλογή γεύματος
- Εξειδικευμένα menu (κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση
- Επιδόρπιο ,καφές ή τσάι επιλεγμένα liqueur

- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα, ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ
- Πωλήσεις αφορολογήτων ειδών για χώρες εκτός της Ε.Ε

### ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Ακόμα η Olympic Executive Class προσφέρει επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flying Program ανάλογα με την διαδρομή ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις εξωτερικού δικτύου με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών.

Γ)

## OLYMPIAN EXECUTIVE CLASS Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων

Η Olympic Executive Class αντιπροσωπεύει τη διακεκριμένη θέση της O.A για πτήσεις εξωτερικού ενώ καλύπτει και μεγάλες αποστάσεις προς Καναδά, ΗΠΑ, Αυστραλία Ταϊλάνδη και Νότιο Αφρική.

Οι υπηρεσίες της Olympic Executive Class χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήξει
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

### 1) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Οι υπηρεσίες εδάφους της Olympic Executive Class περιλαμβάνουν:

- Προεπιλογή θέσης
- Προτεραιότητα στην κράτηση και στην λίστα αναμονής του αεροδρομίου
- 72 ώρες δωρεάν parking
- Ειδικό check-in desk
- 40 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών προς Ταϊλάνδη ,Αυστραλία, Ν .Αφρική και 7- κιλά (2τεμ \*35)προς Η.Π.Α και Καναδά
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών
- Αίθουσα V.I.P σε Αθήνα Θεσσαλονίκη και στο εξωτερικό
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών
- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος

### 2) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

Αυτές αναφέρονται στις διευκολύνσεις που γίνονται στους επιβάτες της Olympic Executive Class μέσα στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης . Πιο συγκεκριμένα αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν.

- Υπερσύγχρονα αεροσκάφη A340-300
- Ειδικά καθίσματα- κρεβάτια με 58 ίντσες pitch ,ατομικό φως ατομικό τραπεζάκι φαγητού ατομική οθόνη τηλεόρασης τηλεχειριστήριο, δορυφορικό τηλέφωνο, ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά, πτυσσόμενο αναπαυτήρα ποδιών και πνευματική ρύθμιση μέσης
- Φαξ
- Προσφορά Γαλλικής σαμπάνιας ή χυμού φρούτων πριν την απογείωση
- Δωρεάν ακουστικά απομόνωσης θορύβου
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά
- Ζεστά επιθέματα για τα χέρια
- Επιλογή γεύματος
- Εξειδικευμένα menu (κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση
- Προετοιμασία φαγητού σε ειδικούς φούρνους ατμού
- Επιπλέον ελαφρύ γεύμα ή πρωινό κατά την άφιξη

- Επιδόρπιο ,καφές ή τσάι επιλεγμένα liqueur
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ
- Πωλήσεις αφορολογήτων ειδών
- Χάρτης διανυόμενης διαδρομής

### 3) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Ακόμα η Olympic Executive Class προσφέρει επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flying Program ανάλογα με την διαδρομή ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις εξωτερικού δικτύου με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών. Τέλος προσφέρεται Amenity Kit (είδη καλλωπισμού).

## **Δ) ECONOMY CLASS DOMESTIC**

### **Πτήσεις εσωτερικού**

Η Economy class domestic αντιπροσωπεύει την οικονομική θέση στις πτήσεις εσωτερικού των Ολυμπιακών αερογραμμών.

Οι υπηρεσίες της Economy class domestic χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήξει
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

### **1) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ για πτήσεις με αεροσκάφη τύπου**

jet

- Προεπιλογή θέσης
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check-in
- 15 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών

### **2) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ με αεροσκάφη τύπου jet**

- Αεροσκάφη jet B 737 - 200 - 300 - 400, A 300 - 600 με αναβαθμισμένη αισθητική καμπίνας επιβατών
- Αναπαυτικά καθίσματα Economy Class με 32 ίντσες pitch αναπαυτήρα ποδιών (πλην των B 737,-200,- 300) και ανάκληση πλάτης .
- Ζεστό ρόφημα ,χυμός πορτοκάλι ,μεταλλικό νερό

### **3) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ**

Τέλος το Economy Class Domestic προσφέρει 800 μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program για ταξίδια μετ' επιστροφής ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις εξωτερικού δικτύου με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών.

## **E) ECONOMY CLASS INTERNATIONAL** **Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων**

Η Economy Class International αντιπροσωπεύει την οικονομική θέση της O.A για πτήσεις εξωτερικού ενώ καλύπτει μικρές και μεσαίες αποστάσεις προς Ευρώπη, Μέση Ανατολή Αραβικό κόλπο και Βόρειο Αφρική.

Οι υπηρεσίες της Economy Class International χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήξει
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

### 1) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Οι υπηρεσίες εδάφους της οικονομικής θέσης περιλαμβάνουν:

- Προεπιλογή θέσης
- Άμεση εξυπηρέτηση στη check-in
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών

### 2) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

- Αεροσκάφη jet B 737 – 200 – 300 – 400, A 300 – 600 με αναβαθμισμένη αισθητική καμπίνας επιβατών
- Αναπαυτικά καθίσματα Economy Class με 32 ίντσες pitch αναπαυτήρα ποδιών (πλην των B 737, -200, - 300) και ανάκληση πλάτης .
- Προσφορά σαμπάνιας ή χυμού φρούτων πριν την απογείωση
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά
- Ζεστά επιθέματα για τὰ χέρια
- Εξειδικευμένα menu (κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση
- Επιδόρπιο ,καφές ή τσάι επιλεγμένα liqueur
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ
- Πωλήσεις αφορολογητών ειδών για χώρες εκτός της E.E

### 3) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Ακόμα η Economy Class International προσφέρει επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flying Program ανάλογα με την διαδρομή ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών.

## **ΣΤ) ECONOMY CLASS INTERNATIONAL** **Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων**

Η Economy Class International αντιπροσωπεύει την οικονομική θέση της O.A για πτήσεις εξωτερικού ενώ καλύπτει και μεγάλες αποστάσεις προς Καναδά, ΗΠΑ, Αυστραλία Ταϊλάνδη και Νότιο Αφρική.

Οι υπηρεσίες της Economy Class International χωρίζονται σε τρία είδη:

1. Υπηρεσίες στο έδαφος
2. Υπηρεσίες εν πτήξει
3. Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.

### **1) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ**

Οι υπηρεσίες εδάφους της οικονομικής θέσης περιλαμβάνουν:

- Προεπιλογή θέσης
- Άμεση εξυπηρέτηση στο check –in
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών

### **2) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ**

Αυτές αναφέρονται στις διευκολύνσεις που γίνονται στους επιβάτες της Economy Class International μέσα στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πιο συγκεκριμένα αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν:

- Σε αεροσκάφη τύπου A 300-600 καθίσματα Business Class με 40 ίντσες pitch ,μεγάλη ανάκλιση πλάτης ,αναπαυτήρα ποδιών, ρύθμιση μέσης ,ατομικό τραπέζακι φαγητού.
- Προσφορά αναψυκτικών ή χυμού φρούτων
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά
- Εξειδικευμένα menu (κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση)
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική ταινίες και ντοκιμαντέρ
- Πωλήσεις αφορολογητών ειδών
- Χάρτης διανυόμενης διαδρομής

### **3) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ**

Τέλος το Economy Class International προσφέρει επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program ανάλογα με τη διαδρομή ενώ ακόμα προσφέρει φιλοξενία σε ξενοδοχείο πολυτελείας με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο για ανταποκρίσεις με πτήσεις της O.A και χρόνο αναμονής άνω των 6 ωρών.

**Z)**

## **ICARUS FREQUENT FLYER PROGRAM**

### **Πρόγραμμα Επιδοτούμενων Μιλίων**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία δημιούργησε το Frequent Flyer Program με σκοπό να ανταποδώσει την προτίμηση που της δείχνουν οι επιβάτες της. Το πρόγραμμα αυτό της O.A παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες και προνόμια που αυξάνονται ανάλογα με τα μίλια που διανύει ο κάθε επιβάτης και την θέση στην οποία ταξιδεύει. Το άθροισμα των μιλίων από τις πτήσεις 12 μηνών κατατάσσει κάθε επιβάτη σε μια από τις τρεις βαθμίδες προνομίων. Για να γίνει κανείς μέλος του προγράμματος πρέπει να συμπληρώσει σχετική αίτηση

Το Icarus Frequent Flyer Program περιλαμβάνει τρεις βαθμίδες :

1. JOIN & FLY ICARUS
2. SILVER ICARUS
3. GOLD ICARUS

Πιο συγκεκριμένα ...

#### 1) JOIN & FLY ICARUS

Η πρώτη βαθμίδα περιλαμβάνει :

- 500 μίλια bonus
- Δωρεάν εισιτήρια
- Δικαίωμα επιλογής γεύματος
- Δικαίωμα κράτησης συγκεκριμένης θέσης στο αεροσκάφος
- Αυτόματη μετάβαση στη Silver Icarus μετά από 30.000 μίλια ή στην Gold Icarus μετά από 60.000 μίλια σε 12 μήνες

#### 2) SILVER ICARUS

Αυτή η βαθμίδα περιλαμβάνει:

- Δωρεάν εισιτήρια
- Δικαίωμα επιλογής γεύματος
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής των κρατήσεων
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής του αεροδρομίου
- Έλεγχος εισιτηρίων και παράδοση αποσκευών στα αντίστοιχα σημεία διακεκριμένης θέσης ανεξάρτητα από τον τύπο εισιτηρίου
- Προτεραιότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών
- Δωρεάν επιπλέον βάρος 5 κιλών για τις πτήσεις εσωτερικού, 10 κιλών για τις πτήσεις εξωτερικού και μίας επιπλέον αποσκευής για τις πτήσεις Βορείου Ατλαντικού
- Δωρεάν parking στο Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για 48ώρες.
- Δικαίωμα κράτησης συγκεκριμένης θέσης στο αεροσκάφος
- Αυτόματη μετάβαση στην Gold Icarus μετά από 60.000 μίλια σε 12 μήνες



### 3) GOLD ICARUS

Η Τρίτη και πιο υψηλή βαθμίδα περιλαμβάνει:

- Δωρεάν εισιτήρια
- Δικαίωμα επιλογής γεύματος
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής των κρατήσεων
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής του αεροδρομίου
- Έλεγχος εισιτηρίων και παράδοση αποσκευών στα αντίστοιχα σημεία διακεκριμένης θέσης ανεξάρτητα από τον τύπο εισιτηρίου
- Προτεραιότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών
- Δωρεάν επιπλέον βάρος 5 κιλών για τις πτήσεις εσωτερικού, 15 κιλών για τις πτήσεις εξωτερικού και μίας επιπλέον αποσκευής για τις πτήσεις Βορείου Ατλαντικού
- Δωρεάν parking στο Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για 3 μέρες.
- Δικαίωμα κράτησης συγκεκριμένης θέσης στο αεροσκάφος
- Πρόσβαση στις αίθουσες V.I.P της O.A
- Ειδικό όχημα της O.A διατίθεται για τη μεταφορά σας προς και από το αεροσκάφος

**\* Τα παραπάνω προγράμματα ισχύουν για πτήσεις της O.A και με έναρξη την ημερομηνία αίτησης συμμετοχής.**

## **SPECIAL SERVICES**

### **Υπηρεσίες για παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία δημιούργησε αυτό το πρόγραμμα για να ανταπεξέλθει στις ιδιαίτερες απαιτήσεις των παιδιών αλλά και των ατόμων με ειδικές ανάγκες προσφέροντας τις παρακάτω εξειδικευμένες υπηρεσίες.

#### **ΓΙΑ ΠΑΙΔΙΑ ΕΩΣ 12 ΜΗΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ :**

- Βρεφική τροφή σε βαζάκι, στις πτήσεις εξωτερικού (για τις μικρές και μεσαίες αποστάσεις κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση θέσης )
- Καλαθάκια ανάπαυσης στη διακεκριμένη θέση των A-300 –340- 600 και στη διακεκριμένη θέση των B-737
- Ειδικό στήριγμα αλλαγής πάνας ( A340 –300 –600, B 737-400, B737-300)
- Ειδικές ζώνες ασφαλείας για παιδιά έως 2 ετών

#### **ΓΙΑ ΑΠΙΔΙΑ ΑΠΟ 1-10 ΕΤΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ:**

- Ειδικό παιδικό μενού , για πτήσεις εξωτερικού δικτύου, κατόπιν παραγγελίας του συνοδού κατά την κράτηση θέσης
- Παιδικό περιοδικό ποικίλης ύλης «Τα μαγικά φτερά» στην Ελληνική και στην Αγγλική γλώσσα

#### **ΓΙΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ:**

- Φροντίδα και παρακολούθηση κατά την πτήση και ασφαλή παράδοση στους κηδεμόνες
- Αποκλειστική συνοδός, εφόσον ζητηθεί με επιπρόσθετη χρέωση

#### **ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ :**

- Δωρεάν παροχή αναπηρικής καρέκλας προς και από το αεροσκάφος εφόσον ζητηθεί κατά την κράτηση θέσης
- Ειδικά ανυψωτικά οχήματα, για την μεταφορά και επιβίβαση ασθενών
- Παροχή φορείου εν πτήσει εφόσον ζητηθεί κατά την κράτηση θέσης με υπόδειξη αντιστοίχων ιατρικών εγγράφων
- Παροχή θεραπευτικού οξυγόνου και μάσκας ,εν πτήσει, κατόπιν συνεννόησης
- Ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες (A-340-300 .B737- 300, -400, A 300-600
- Δυνατότητα μετακίνησης με ειδική αναπηρική καρέκλα (A340-300)
- Αρθρωτά εξωτερικά προσάγκωνα στα καθίσματα(A340-300 .B737-400, A300- 600, B737-300)
- Ειδικές παροχές ηλεκτρικού ρεύματος για ιατρικούς σκοπούς όπως για θερμοκοιτίδες αναπνευστικές συσκευές κ.α (A340-300)

## ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Η Ολυμπιακή Αεροπορία μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Εξυπηρέτησης Πελατών, παρέχει εκτός των άλλων και Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης. Αυτή η μονάδα είναι η παλαιότερη και μεγαλύτερη στον τομέα της στην Ελλάδα καθώς ακολουθεί τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από την I.A.T.A και την A.E.A (Ένωση Ευρωπαϊκών Αερομεταφορών).

Η Ο.Α παρέχει Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης σε περισσότερες από 170 αεροπορικές εταιρίες που πραγματοποιούν τακτικά ή έκτακτα εμπορευματικά, ιδιωτικά και στρατιωτικά δρομολόγια καθώς καλύπτει το 95% της επίγειας εξυπηρέτησης στην ελληνική αγορά.

Το On Time Performance αγγίζει το 99,78% την στιγμή που εξυπηρετεί κάθε χρόνο 420.000 αφίξεις και αναχωρήσεις με συνολικά 35.000.000 επιβάτες ενώ οι τόνοι που μεταφέρει ως εμπορεύματα και ταχυδρομείο αγγίζει του 144.000

### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Οι Υπηρεσίες που παρέχονται από την επίγεια εξυπηρέτηση της Ο.Α είναι οι ακόλουθες .

- Εξυπηρέτηση επιβατών
- Εξυπηρέτηση επιβατών με ειδικές ανάγκες
- Έκδοση εισιτηρίων
- Εξυπηρέτηση αποσκευών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου
- Έλεγχος φορτίου
- Παρακολούθηση της διακίνησης εφοδίων φόρτωσης
- Επιμελητεία πτήσεων
- Εξυπηρέτηση αεροσκαφών
- Εξυπηρέτηση V.I.P και ιδιωτικών αεροσκαφών
- Τεχνική συντήρηση αεροσκαφών
- Μηχανογραφική υποστήριξη συστημάτων
- Αντιπροσώπευση και εγκατάσταση
- Επίβλεψη και διοίκηση
- Επίγεια μεταφορά

### **Πηγές του κεφαλαίου 2**

- Ενημερωτικό έντυπο των Ολυμπιακών Αερογραμμών του τμήματος Διαφήμισης
- Κίνηση / Motion Το περιοδικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας
- [www.airliners.com](http://www.airliners.com)
- [www.olympicairlines.com](http://www.olympicairlines.com)
- Συνέντευξη από τον κύριο Θ .Πασχαλίδη, διευθυντή πωλήσεων των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

## ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ



### 3.1.1 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η Ο.Α

Το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς των αερομεταφορών παγκοσμίως αποτελεί η μεταφορά επιβατών (σχεδόν το 70%), ενώ το υπόλοιπο αποτελεί η μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Στη χώρα μας η συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού στο χρονικό διάστημα 1978-1995 παρουσίασε συνεχή άνοδο, με μόνη εξαίρεση τα έτη 1986 και 1991. Από την κίνηση αυτή το 65% περίπου αποτελούν οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) και το 35% οι τακτικές πτήσεις. Στην κίνηση charter η παρουσία της Ολυμπιακής είναι ασήμαντη με μερίδιο κάτω από το 1%. Στην τακτική κίνηση η Ολυμπιακή έχει μερίδιο 13.7%. Η κυριαρχία των πτήσεων charter φανερώνει τον κατεξοχήν τουριστικό προσανατολισμό των αερομεταφορών στη χώρα μας και συγχρόνως υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα του ρόλου των αερομεταφορών για την τουριστική ανάπτυξη και την οικονομία της Ελλάδας.

### 3.1.2 ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

Η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) δραστηριοποιείται σε ένα περιβάλλον όπου λειτουργούν δύο είδη εταιριών και πιο συγκεκριμένα τα είδη των εταιριών είναι:

A) Οι εταιρίες μέλη της IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - Διεθνής Ένωση Αερομεταφορέων που μέσω ενός συστήματος συνεδρίων και ερευνών διαμορφώνει τις απόψεις και τις θέσεις των εταιριών-μελών της επί κοινής πολιτικής κομίστρων, συστημάτων κράτησης θέσεων, νομικών θεμάτων, στάθμης εξυπηρέτησης κλπ.) που διενεργούν προγραμματισμένες πτήσεις

B) Οι εταιρίες CHARTER που πραγματοποιούν μη προγραμματισμένες ναυλωμένες πτήσεις.

Οι ναύλοι των αεροπορικών εταιριών διακρίνονται:

- A) Σε κανονικούς ναύλους που προσδιορίζονται από την IATA και,
- B) Σε ελεύθερους ναύλους που ισχύουν CHARTER πτήσεις.

Η Ο.Α δεν ενδιαφέρεται να συμμετάσχει, και δεν συμμετέχει, στον πόλεμο τιμών της αγοράς των CHARTERS αφού έχει αποφασίσει ότι δεν είναι ένα τμήμα της αγοράς που την ενδιαφέρει άμεσα αλλά και διότι το επίπεδο των τιμών σε αυτήν την αγορά είναι τέτοιο που δεν επιτρέπει τιμολόγηση που να καλύπτει τα κόστη. Άρα, δεν είναι οικονομικά λογικό να δραστηριοποιηθεί σε αυτήν την αγορά, αφού αυτό θα είχε μόνον αρνητικά αποτελέσματα για την εταιρία.

### 3.1.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ CHARTER

Παραπάνω αναφέρθηκε ο λόγος για τον οποίο η Ο.Α δεν συμμετέχει στον πόλεμο της αγοράς των CHARTER. Οι μεγάλες εταιρίες CHARTERS όμως με την δυναμική τους είσοδο σε μερικές αγορές (δρομολόγια), προκαλούν την Ο.Α.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η Ο.Α δραστηριοποιείται στον χώρο των αερομεταφορών και είναι μέλος της IATA, μέσω της οποίας ορίζονται και δημοσιεύονται οι κανονικοί ναύλοι οι οποίοι υπάρχουν στα συστήματα κράτησης (H/Y) και βάσει αυτών διατίθενται εισιτήρια. Αυτοί οι ναύλοι είναι οι 'καλοί' ναύλοι, οι ακριβοί ναύλοι και βάσει αυτών υπολογίζονται οι προσφορές τα "net fares"

Το 90% του επιβατικού κοινού πετάει με τα net fares δηλαδή τους εκπτώτικους ναύλους. Η αγορά, ήτοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι συνεχώς σε επαγρύπνηση και περιμένουν μέχρι τελευταία στιγμή να δουν εάν έβγαλε κάποια προσφορά κάποια αεροπορική εταιρεία για κάθε προορισμό που τους ενδιαφέρει. Όταν κάποιος πελάτης πηγαίνει σε έναν ταξιδιωτικό πράκτορα αυτός δεν θα του αναφέρει καν τον κανονικό ναύλο που έχει το σύστημα. Θα κοιτάξει τα χαρτιά του για να δει την συγκεκριμένη στιγμή και για τον προορισμό που ενδιαφέρει τον πελάτη ποιες εταιρείες έχουν ποιες προσφορές και βάσει αυτών θα γίνει η συζήτηση, για αυτόν τον λόγο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι σε συνεχή επικοινωνία με όλες τις αεροπορικές εταιρίες, προκειμένου να μάθουν τις τελευταίες τους προσφορές. Αυτό υποχρεώνει όλες τις αεροπορικές εταιρείες να μπουν σε αυτόν τον πόλεμο τιμών μέσω προσφορών.

### 3.1.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η αγορά των διεθνών αερομεταφορών βρίσκεται μάλλον στην περίοδο της πλήρους ωρίμανσης και ως εκ τούτου υπάρχει τέτοιος ανταγωνισμός που οδηγεί σε έναν συνεχή πόλεμο τιμών κεκαλυμμένο, κάτω από το πέπλο των « ΑΙΑΤΙΚΩΝ » ναύλων. Μία εταιρεία για να έχει προοπτικές να επιζήσει σε αυτό το περιβάλλον, θα πρέπει να διαφοροποιήσει τις υπηρεσίες της και να προσπαθήσει να αναπτύξει συμφωνίες με άλλες εταιρίες έτσι ώστε να αντεπεξέλθει στις πιθανές επιθέσεις από γίγαντες του κλάδου, ή να παραμείνει τόσο μικρή που το μέγεθος της θα την κάνει να έχει μεγαλύτερη ευελιξία και να μην είναι ενδιαφέρουσα για τις μεγάλες, αφού στην πραγματικότητα το προϊόν που θα προσφέρει θα είναι διαφορετικό από αυτό των μεγάλων εταιριών.

Όσον αφορά την Ο.Α θα πρέπει όπως και άλλες υπό κρατικό έλεγχο εταιρείες π.χ ο Ο.Τ.Ε να στελεχωθεί και με ανθρώπους που αποδεδειγμένα έχουν σύγχρονη χρηματοοικονομική αντίληψη για να μπορούν να κάνουν αποτελεσματική κοστολόγηση των υπηρεσιών της και επομένως σε περίπτωση πολέμου τιμών (που όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι θα είναι το μόνιμο καθεστώς και των αεροπορικών μεταφορών στο μέλλον να) αντιδρούν με τον καλύτερο τρόπο.

Ο ανταγωνισμός αυτός ακόμα και στον τομέα των τιμών οδήγησε τις αεροπορικές εταιρείες στην έρευνα για να βρουν νέους τρόπους έτσι ώστε να

μεγαλώσουν το μερίδιο αγοράς που τους αναλογεί. Αυτή η κατάσταση έστρεψε της εταιρείες στη σύναψη συμμαχιών.

### **3.2.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΗΣ Ο.Α ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ**

#### **1) AEGEAN AIRLINES**

Το 1987 οι Αντώνιος και Νικόλαος Σιμιγδαλάς ίδρυσαν την αεροπορική εταιρεία Aegean Aviation. Στις 17/2/92 η εταιρεία πήρε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) την άδεια εκμετάλλευσης και ήταν έτσι η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της χώρας. Τα πρώτα αεροσκάφη, δύο Learjet τα οποία παρέλαβε η Aegean το 1994, μετά την είσοδο της εταιρίας στον Όμιλο Εταιριών Βασιλάκη Autohellas, Technocar, VACAR, εκτελούσαν πτήσεις VIP σε όλο τον κόσμο. Το Μάρτιο του 1999 ιδρύθηκε η Aegean Airlines και στις 28 Μαΐου του ίδιου έτους εκτελέστηκαν οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο. Τον Ιούνιο του 1999 δρομολογήθηκαν και πτήσεις προς Ρόδο και Χανιά ενώ τον Οκτώβριο του ίδιου έτους άρχισαν και δρομολόγια προς Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.

Το Δεκέμβριο 1999 η AEGEAN εξαγοράζει την Air Greece και αυξάνει το στόλο της κατά 3 ATR 72. Ταυτόχρονα ενσωματώνεται ένα επιπλέον AVRO στο στόλο της εταιρείας και λανσάρει και την γραμμή προς Μυτιλήνη και το Μάιο του 2000 την γραμμή προς Σαντορίνη. Τον Ιούλιο του 2000 έφτασαν ακόμη δύο αεροσκάφη στην εταιρεία ενώ το Μάρτιο 2001 η AEGEAN υπογράφει συνεργασία με την Cronus Airlines. Η συμφωνία προβλέπει πως όλες οι πτήσεις των δύο εταιρειών θα έχουν πλέον και τους δύο κωδικούς (A3 και X5) και, πως η Aegean θα δραστηριοποιηθεί περισσότερο στις εσωτερικές πτήσεις και η Cronus περισσότερο στις πτήσεις εξωτερικού και τις ναυλωμένες (τσάρτερ).

Στις 28 Οκτωβρίου του 2001 η Cronus ενσωματώθηκε πλήρως στην Aegean και τα δρομολόγια εκτελούνταν πλέον με την κοινή ονομασία AEGEAN Cronus Airlines. Αυτή η ονομασία δεν ήταν όμως η τελική, διότι, όπως και μετά την εξαγορά της Air Greece από την Aegean (όπου κι εκεί επικράτησε μόνο το όνομα Aegean), έτσι και σε αυτή τη περίπτωση επικράτησε το όνομα Aegean.

Οι κύριοι μέτοχοι της Αεροπορίας Αιγαίου Α.Ε. είναι: α) Όμιλος εταιριών Βασιλάκη, β) Όμιλος Λασκαρίδη, γ) κκ. Α. & Ν. Σιμιγδαλάς, δ) Μινωικές Γραμμές ANE, ε) Πειραιώς Venture Capital, στ) Όμιλος Δαυίδ, ζ) Όμιλος Ιωάννου, η) Όμιλος Κωνσταντακόπουλου. Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας είναι ο κ. Θ. Βασιλάκης, Γενικός Διευθυντής ο κ. Δ. Γερογιάννης, Επιχειρησιακός Διευθυντής ο κ. Α. Σιμιγδαλάς και Εμπορικός Διευθυντής ο κ. Σ. Δαλιάκας.

Έτος	Επιβάτες	Εργαζόμενοι	Κύκλος εργασιών σε.€	Κέρδος σε.€
05/99-12/99	517/993	=	=	=
2000	1.600.000	=	70.000.000	=
2001	2.300.000	1.200	147.000.000	=
2002	2.420.000	1.305	205.070.000	67.000.000
2003	2.854.000	1.400	223.000.000	6.100.000
01/04-05/04	1.284.154	=	=	=

## Ο στόλος της AEGEAN Airlines

Η AEGEAN Airlines διαθέτει 21 αεροσκάφη (εφτά B737-400, έξι AVRO RJ 100, έξι B737-300 και από ένα Learjet 35A-228 και Learjet 55 για πτήσεις VIP).

Εσωτερικό δίκτυο: Αθήνα, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Καβάλα, Κέρκυρα, Κω, Μύκονο, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σαντορίνη, Χανιά, Χίο.

Εξωτερικό δίκτυο: Λάρνακα, Μιλάνο, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Ρώμη, Στουτγάρδη, Φρανκφούρτη.

Προορισμοί Code-Share: Βενετία, Γένοβα, Τορίνο, Μιλάνο (Λινάτε) και Παλέρμο (με Air One & ALPI EAGLES)

Προορισμοί που πλέον δεν εξυπηρετούνται: Λονδίνο, Παρίσι, Σκόπια.

Η εταιρεία εκτελεί και ναυλωμένες πτήσεις (charter) με τέσσερα αεροσκάφη για tour operator των χωρών Αυστρίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελβετίας, Ισραήλ, Ιταλίας, Πολωνίας κ.ά.

## 2) GREECE AIRWAYS

Η αεροπορική εταιρεία Greece Airways ιδρύθηκε το 2003 από τους κκ. Dhia Al Ani (πρόεδρος της Air Scotland με 20χρονη πορεία στο χώρο των tour operator) και Μάνο Λαδόπουλο. Η εταιρεία πήρε το AOC (Aircraft Operator's Certificate) στις 30 Νοε 2003 και την άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης στις 16 Δεκ. 2003. Τρεις μέρες αργότερα απογειώθηκε και η πρώτη πτήση της Greece Airways.

Η Greece Airways μίσθωσε ένα αεροσκάφος τύπου B757 και τέσσερις μήνες αργότερα (Απρίλιο 2004) πρόσθεσε ένα επιπλέον αεροσκάφος ίδιου τύπου στο στόλο της. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι: α) κατά 70% σκωτσέζος επιχειρηματίας (κ. Dhia Al Ani) και ισπανοί μεγαλοξενοδόχοι και β) κατά 30% έλληνας επιχειρηματίας από το χώρο της ναυτιλίας (κ. Μάνος Λαδόπουλος). Επίσης ο κ. Λαδόπουλος είναι Δ/νων σύμβουλος και accountable manager της εταιρείας.

Η εταιρεία θα διαθέσει τα 2/3 του στόλου της για τις ανάγκες της Air Scotland (με βάση τη Γλασκόβη) ενώ το 1/3 θα καλύψει τις ανάγκες τις ελληνικής αγοράς.

Η εταιρεία μίσθωσε ένα αεροσκάφος τύπου B757-200 από την Thomas Cook στα μέσα Δεκεμβρίου 2003. Το αεροσκάφος αυτό αντικαταστάθηκε από ένα ίδιου τύπου, τον Απρίλιο 2004.



Οι προορισμοί της Greece Airways

Η αεροπορική εταιρεία Greece Airways εκτελεί τα δρομολόγια της Air Scotland.

Δίκτυο: Αθήνα, Alicante, Edinburgh, Gerona, Glasgow, Malaga, Newcastle, Palma.

### 3) CYPRUS AIRWAYS

Οι Κυπριακές Αερογραμμές (ΚΑ) ιδρύθηκαν την 24η Σεπτεμβρίου 1947.

Μέτοχοι ήταν η British European Airlines (ποσοστό 44,9%) το Δημόσιο (22,4%) και επιχειρηματίες της Κύπρου (32,65%). Τα πρώτα αεροσκάφη της εταιρείας ήταν 3 Dacotas και εκτελούσαν δρομολόγια προς Ευρώπη και Μέση Ανατολή. Στις αρχές της δεκαετίας του '70, οι ΚΑ ίδρυσαν την Cyprair Tour Limited. Ο στόλος της εταιρείας όλο και μεγάλωνε. Η εισβολή των Τούρκων όμως, το 1974, καθήλωσε την εταιρεία. Το αεροδρόμιο πέρασε υπό τον έλεγχο του ΟΗΕ, όμως οι ΚΑ δεν το «έβαλαν κάτω» και ξανάρχισαν να πετούν (με μικρά πλέον αεροσκάφη) το '75 από το μικρότερο αεροδρόμιο της Λάρνακας. Το '79 η εταιρεία αγόρασε και πάλι μεγαλύτερα αεροπλάνα τύπου B707.

Το Νοέμβριο του '81 η British πούλησε το 39,9% στο Δημόσιο και κράτησε ένα 5%. Δύο χρόνια αργότερα άνοιξε το αεροδρόμιο της Πάφου, το οποίο έγινε η δεύτερη βάση της εταιρείας. Αγοράστηκαν αεροσκάφη τύπου Αιρμπάς, με τα οποία οι Κ.Α. επέκτειναν τα δρομολόγια τους.

Σήμερα το Δημόσιο κατέχει 80,46% της εταιρείας και τα υπόλοιπα 19,54% ανήκουν σε Κύπριους και ξένους επενδυτές. Θυγατρικές εταιρίες των ΚΑ είναι Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd., η Cyprair Tours Ltd., η Eurocypria Airlines Ltd. και η Zenon NDC Ltd. Η εταιρεία ίδρυσε την Άνοιξη του 2002 μία επιπλέον θυγατρική με έδρα στην Αθήνα. Είναι η αεροπορική εταιρεία Hellas Jet.

#### Ο στόλος της Cyprus Airways

Η εταιρεία εκτελεί πτήσεις με αεροσκάφη τύπου A320-200, A319-202 και A330-200. Τα A330 έχουν αποκτηθεί με μίσθωση και θα εκτελούν πτήσεις προς Λονδίνο, Παρίσι και Άμστερνταμ, αλλά και σε κοντινές αποστάσεις, ανάλογα με την πληρότητα των θέσεων. Μέχρι την άφιξη των αεροσκαφών αυτών οι Κ.Α. είχαν τέσσερα A310, τα οποία πωλήθηκαν στην ILFC.

Η Κυπριακές Αερογραμμές εκτελούν πτήσεις από Λάρνακα και Πάφο προς: Αμάν, Άμστερνταμ, Αθήνα, Bahrain, Beirut, Μπίρμινγκχαμ, Βρυξέλλες, Βουδαπέστη, Δαμασκό, Ντουμπάι, Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη, Γενεύη, Ηράκλειο, Κάιρο, Λονδίνο (Heathrow, Gatwick και Stansted), Μαντσεστέρ, Μιλάνο, Μόσχα, Παρίσι, Ριάντ, Ρώμη, Τελ Αβίβ, Θεσσαλονίκη, Βιέννη, Βαρσοβία και Ζυρίχη.

#### 4) HELLAS JET

Η Hellas Jet είναι η θυγατρική αεροπορική εταιρεία των Κυπριακών Αερογραμμών στην Ελλάδα. Η εταιρεία αυτή έχει την έδρα της στην Αθήνα και άρχισε να εκτελεί πτήσεις την 24η Ιουνίου 2003. Η τυπική απόφαση πάρθηκε στις 13 Μαΐου 02 από το Δ.Σ. των Κυπριακών Αερογραμμών. Το 49% των μετοχών της εταιρείας ανήκει στις Κ.Α., το 26% στην Omega Bank και το υπόλοιπο 25% στην Alpha Bank.

Η νέα εταιρεία, παρόλο που έχει ξεχωριστή διοίκηση και προσωπικό, στις πλείστες των περιπτώσεων συστεγάζεται τόσο στην Ελλάδα όσο και στα γραφεία του εξωτερικού μαζί με τις αντιπροσωπείες και το προσωπικό της μητρικής εταιρείας των Κυπριακών Αερογραμμών.

«Στόχος μας είναι να δημιουργήσουμε μια χαμηλού κόστους αεροπορική εταιρεία, που θα μας δώσει τη δυνατότητα να ενταχθούμε στην ελλαδική αγορά κερδοφόροι», ανέφερε ο κ. Λοιζίδης στα μέσα του 2002. Τελικά η Hellas Jet δεν είναι εταιρεία χαμηλού κόστους αλλά προσφέρει οικονομική και ασφαλή μεταφορά.

Η Hellas Jet ένταξε το 2003 τα ακόλουθα αεροσκάφη στο στόλο της:  
3 Airbus A320-200 (μισθωμένα) με 148 θέσεις επιβατών (16 bussinnes και 132 economy).

Η εταιρεία επέλεξε αυτά τα αεροσκάφη στις αρχές Ιουνίου 2002, ενώ είχε την επιλογή για ενοικίαση τριών B737. Τα αεροσκάφη αυτά προέρχονται από την C.I.T. Τα δύο είναι καινούργια και το ένα μεταχειρισμένο ('92).

Εξωτερικό δίκτυο: Βρυξέλλες, Λονδίνο (Heathrow & Gatwick), Παρίσι, Μάντσεστερ.

Προορισμοί που πλέον δεν εξυπηρετούνται : Ζυρίχη (μέχρι 31/10/03).

## 3.2.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΗΣ Ο.Α ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

### 1) LUFTHANSA

Η LUFTHANSA που ιδρύθηκε στις 6 Ιανουαρίου του 1926 στο Βερολίνο είναι το αποτέλεσμα από την ένωση δύο αερογραμμών της DEUTSHE AERO LLOYD JUNKERS LYFTVERKHER AG. Σταμάτησε να λειτουργεί το 1945 με το τέλος του Β Παγκοσμίου πολέμου και το 1953 ιδρύθηκε η σημερινή LUFTHANSA GERMAN AIRLINES. Απασχολεί σχεδόν 50000 υπαλλήλους απ' τους οποίους 11500 είναι προσωπικό πτήσεων (2900 πιλότοι και ιπτάμενοι μηχανικοί και 8600 ιπτάμενοι συνοδοί). Ο στόλος είναι από τους πιο μοντέρνους του κόσμου, αποτελείται από 225 αεροσκάφη. Περιλαμβάνει 201 προορισμούς σε 87 χώρες. Το 1991 η LUFTHANSA μετέφερε περισσότερους από 25000000 επιβάτες και 952000 τόνους εμπορεύματα. Σημαντική είναι η προσφορά της για την εκπαίδευση αφού από το 1956 περισσότεροι από 4200 άνδρες και γυναίκες εκπαιδεύτηκαν ως πιλότοι και περίπου 9000 άνδρες και γυναίκες είναι στη LUFTHANSA ως ιπτάμενοι συνοδοί. Κατά τη διάρκεια της εξάμηνης εκπαίδευσης τους οι μαθητευόμενοι παρακολουθούν θεωρία αλλά και εξασκούνται πετώντας σε πτήσεις. Επίσης η LUFTHANSA φροντίζει για την εκπαίδευση και του ίδιου της του προσωπικού οργανώνοντας εκπαιδευτικά και ενημερωτικά σεμινάρια έχοντας έτσι τη δυνατότητα το προσωπικό της να γίνεται καλύτερο και να παρέχει καλύτερες υπηρεσίες σ' όλες τις ειδικότητες.

#### **CLASS OF SERVICE**

Κατά τη διάρκεια των πτήσεων υπάρχουν οι εξής θέσεις:

**ECONOMY CLASS:** Σ' αυτή τη θέση ο επιβάτης έχει δικαίωμα επιλογής ανάμεσα σε δυο ειδών γεύματα και ένα επιπλέον ζεστό πιάτο σε μακρινές Βορειοατλαντικές πτήσεις. Για την ψυχαγωγία των επιβατών της economy class προβάλλεται φιλμ, πρόγραμμα της LUFTHANSA και βίντεο με πληροφορίες για τους δυνατούς προορισμούς. Για ακουστική ψυχαγωγία υπάρχει περιθώριο επιλογής ανάμεσα σε 16 κανάλια με μουσική, νέα, λογοτεχνία, γυναικεία περιοδικά, μαθήματα αγγλικών και ισπανικών, παιδικό πρόγραμμα. Επιπλέον υπάρχει μουσική από τη Ν. Αμερική, Ιαπωνία, Κορέα και Κίνα.

**BUSINESS CLASS:** Σ' αυτή τη θέση οι συνθήκες είναι σαφώς καλύτερες. Ο κάθε επιβάτης έχει δωρεάν ποτό πριν την απογείωση του αεροπλάνου, επιλογή ανάμεσα σε τρία γεύματα, τυριά και επιδόρπια και θέσεις πιο αναπαυτικές. Για την ψυχαγωγία υπάρχει νιά.βο-3v3t, Θίη με επιλογή ανάμεσα σε έξι προγράμματα και AIR SHOW.

**FIRST CLASS:** Ο επιβάτης που ταξιδεύει μ' αυτή τη θέση απορεί και απολαμβάνει ειδικά γεύματα, μπουφέ πρωινού, άνετες για ύπνο θέσεις και γενικά περισσότερη φροντίδα και εξυπηρέτηση για τον κάθε επιβάτη ξεχωριστά. Μερικές από τις επιπλέον εξυπηρετήσεις για το επιβατικό κοινό είναι: Υπάρχει ειδικό service για παιδιά που ταξιδεύουν ασυνόδευτα, μητέρες

με παιδιά και ανάπηρα άτομα (υπάρχει η δυνατότητα παροχής αναπηρικής καρέκλας)

-Μπορεί και εξασφαλίζει την ασφαλή μεταφορά πολύτιμων αντικειμένων όπως κοσμήματα, χρυσό, πολύτιμες πέτρες, όπλα, ρολόγια.

Παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς ζώων σε ασφαλής ειδικούς για τον τύπο του κάθε ζώου χώρους.

-Για τη μεταφορά λουλουδιών, φρούτων, λαχανικών, ψαριών, κρέατος, φαρμάκων η LUFTHANSA έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό για τη διατήρηση όλων των προϊόντων σε άριστη κατάσταση.

Πρόσφατα η LUFTHANSA που πριν από 30 χρόνια άρχισε να πετάει στην Ιαπωνία και με αφορμή αυτή την επέτειο παρουσίασε ένα νέο πρόγραμμα εξυπηρέτησης στις πτήσεις από και προς τη χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου. Οι επιβάτες των οποίων είναι κατά 80% Ιάπωνες: προσέλαβε κι άλλες Ιαπωνίδες αεροσυνοδούς, οι οποίες μετά από εξάμηνη εκπαίδευση ανέλαβαν την εξυπηρέτηση των συμπατριωτών τους. Επίσης, έκανε επιλογή κινηματογραφικών ταινιών, περιοδικών, ακουστικών προγραμμάτων, Βιντεοταινιών σε ιαπωνική γλώσσα. Ακόμα και τον τιμοκατάλογο φρόντισε να τυπώσει και στα ιαπωνικά. Ακόμη το μενού είναι προσαρμοσμένο στα ιαπωνικά γούστα.

Η εταιρεία έθεσε σε εφαρμογή το πρόγραμμα " LUFTHANSA EUROSTAR " που αποτελεί μέρος μιας πανευρωπαϊκής καμπάνιας. Το πρόγραμμα απευθυνόταν σ' όσους ταξίδευαν στην business ή first class και έδινε το δικαίωμα σε όσους μέχρι το Φεβρουάριο είχαν πραγματοποιήσει τρεις πτήσεις στις θέσεις αυτές να μπορούν να λάβουν μέρος στη μεγάλη κλήρωση με έπαθλο για τους πέντε νικητές από ένα ταξίδι για δύο άτομα στη Γερμανία. Το ταξίδι περιλάμβανε μεταφορά στην πρώτη θέση βέβαια, παραμονή μιας εβδομάδας σε ξενοδοχεία πολυτελείας και μια MERCEDES στη διάθεση των νικητών στον τόπο διακοπών τους.

Κάτι παρόμοιο ανακοίνωσε πάλι η LUFTHANSA για το επιβατικό κοινό της business ή first class από το Σεπτέμβρη του 1991 δηλ. να κρατούν τα Boarding pass διότι επρόκειτο να γίνει κλήρωση με δωρεάν ταξίδια. Μ' αυτόν τον τρόπο η εταιρεία αυτή εξασφαλίζει οπωσδήποτε επιπλέον επιβάτες και καλή φήμη αφού το κίνητρο που δίνει (δωρεάν ταξίδια) είναι αρκετά σημαντικό.

## 2) IBERIA

Η IBERIA είναι η ισπανική εκπρόσωπος, όσον αφορά αεροπορικές εταιρείες, ιδρύθηκε το 1927 και στις 14 Δεκέμβρη πέταξε το πρώτο της αεροπλάνο. Το προσωπικό που την απαρτίζει ξεπερνάει τις 22.000 ενώ ο στόλος της αποτελείται από 200 περίπου αεροσκάφη.

-Πραγματοποιεί απευθείας πτήσεις σε 97 προορισμούς σε 40 χώρες κι έχει γραφεία σε 50 χώρες. Ενώ δια μέσου CODE SHARING πετάει σε άλλους 60 προορισμούς σε 25 χώρες. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει 17 προορισμούς στην Ισπανία με 664 πτήσεις τη εβδομάδα χρησιμοποιώντας Boeing και Airbus.

Στην Ευρώπη και Αφρική πετάει σε 36 προορισμούς με 550 πτήσεις κάθε εβδομάδα. Ακόμη, στο πρόγραμμα πτήσεων της η IBERIA έχει 27

προορισμούς στην Αμερική και στην Άπω Ανατολή με 124 πτήσεις κάθε εβδομάδα.

### **CLASS OF SERVICES**

Κατά τη διάρκεια των πτήσεων υπάρχει ο διαχωρισμός σε 4 θέσεις :

<b><u>GRAND CLASS</u></b>	(ελεύθερο check -in μέχρι 40 kg)
<b><u>FIRST CLASS</u></b>	(ελεύθερο check -in μέχρι 40kg)
<b><u>PREFERENCE CLASS</u></b>	(ελεύθερο check -in μέχρι 30 kg)
<b><u>TOURIST CLASS</u></b>	(ελεύθερο check -in μέχρι 20 kg)

Στις πτήσεις της IBERIA μεταξύ Ισπανίας ΗΠΑ και Καναδά επιτρέπονται για τις GRAND, FIRST και PREFERENCE CLASS δυο βαλίτσες όχι μεγαλύτερες από 158 cm ενώ για την TOURIST CLASS επιτρέπονται μια βαλίτσα μέχρι 158 cm και μια δεύτερη ως 140 cm.

Στις διεθνείς πτήσεις προσφέρονται ελεύθερα ισπανικά περιοδικά κι εφημερίδες απ' όλον τον κόσμο. Ακόμη, στις GRAND, FIRST και PREFERENCE CLASS υπάρχει μια ποικιλία από περιοδικά ισπανικά και άλλων χωρών. Επίσης, οι νεώτεροι επιβάτες μπορούν να διαλέγουν κόμικς και Βιβλία από μια πλειάδα τέτοιων ειδών. Για μακράς διάρκειας πτήσεις υπάρχουν Ιαπωνικές και Γαλλικές τράπουλες ενώ στα παιδιά δίνονται παιχνίδια. Τέλος, για την ψυχαγωγία του επιβατικού κοινού υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησης ταινιών με την παροχή ακουστικών.

Σήμερα η IBERIA παραμένει ένας από τους μεγαλύτερους Εθνικούς.

Αερομεταφορείς με 25.000 εργαζόμενους πραγματοποιώντας ημερησίως 1000 περίπου διεθνείς πτήσεις .

### **3) BRITISH AIRWAYS**

Η BRITISH AIRWAYS αποτελεί σήμερα μία από τις μεγαλύτερες και πιο ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο. Έχει ένα από τους μεγαλύτερους στόλους, με 220 τουλάχιστον αεροσκάφη εν ενεργεία. Για την BRITISH AIRWAYS οπωσδήποτε έχει παίξει σημαντικό ρόλο το γεγονός ότι τις τελευταίες δεκαετίες δεν έχει γίνει κανένα ατύχημα μονό πριν 30 χρονιά είχε προκληθεί ένα ατύχημα κι αυτό από λάθος του πύργου έλεγχου της Γιουγκοσλαβίας. Άλλο σημαντικό γεγονός είναι ότι στο δυναμικό της περιλαμβάνονται καλοί μηχανικοί κι ότι δεν δημιουργούνται καθυστερήσεις στις πτήσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι η BRITISH AIRWAYS έχει μεγάλο δίκτυο πτήσεων κι έτσι μπορεί και εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό ατόμων που θέλουν να ταξιδέψουν αφού έχει 250 προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Τέλος, οπωσδήποτε είναι θετικό το ότι από το σύνολο των αεροσκαφών που απαρτίζουν το δυναμικό της BRITISH AIRWAYS τα 50 είναι μέχρι 2 ετών. Γίνεται συχνή ανανέωση του στόλου και πολλά από τα παλαιότερα αεροσκάφη παραχωρούνται σε μικρότερες εταιρείες της Αφρικής.

Οι προορισμοί της British Airways είναι:

#### ΕΥΡΩΠΗ

Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχία Δανία, Εσθονία, Φιλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Γιβραλτάρ, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Καζακστάν, Λετονία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία και Μαυροβούνιο, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τουρκία και Ουκρανία.

#### ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Ιράν, Ιορδανία, Κουβέιτ, Λίβανος, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα,

#### ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ

Μπαγκλαντές, Ινδία, Πακιστάν, Ουζμπεκιστάν

#### ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Μαλαισία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη,

#### ΩΚΕΑΝΙΑ

Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία,

#### ΑΦΡΙΚΗ

Αλγερία, Αγκόλα, Τζιμπουτί, Αίγυπτος, Αιθιοπία, Γάνα, Κένυα, Λιβύη, Μαλάουι, Μαυριτανία, Μαρόκο, Ναμίμπια, Νιγηρία, Νότιος Αφρική, Σουδάν, Τυνησία, Ουγκάντα, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε.

#### CLASS OF SERVICE

Η BRITISH AIRWAYS προσφέρει δύο κατηγοριών θέσεις:

**CLUB CLASS:** Αυτή η θέση προσφέρει πολλές ανέσεις που κάνουν το ταξίδι πιο ευχάριστο και λιγότερο κουραστικό. Οι επιβάτες αυτής της θέσης έχουν τη δυνατότητα να περνούν πιο γρήγορα από τον έλεγχο των εισιτηρίων γιατί υπάρχει ξεχωριστό check in desk. Άλλη διευκόλυνση για την αποφυγή ταλαιπωρίας αυτών των επιβατών είναι ότι οι αποσκευές τους βγαίνουν πρώτες μετά την άφιξη τους στον προορισμό τους. Ακόμη, έχουν το δικαίωμα χρήσης τηλεφώνου κατά τη διάρκεια των πτήσεων. Η CLUB CLASS έχει ένα μικρό διαχωρισμό. Έχει την CLUB WORLD CLASS που περιλαμβάνει πιο Φαρδιές και πιο μεγάλες καρέκλες και είναι για μεγάλων αποστάσεων ταξίδια. Έχει και την CLUB EUROPEAN CLASS που περιλαμβάνει πιο μικρές καρέκλες και που είναι για μικρότερων αποστάσεων ταξίδια.

**ECONOMIC EUROTRAVELER:** Αυτή η θέση φυσικά δεν περιλαμβάνει τις ανέσεις και τις διευκολύνσεις της προηγούμενης θέσης αλλά είναι μια θέση με πολύ χαμηλότερο κόστος, με αρκετά καλές όμως συνθήκες ταξιδιού.

Στις περισσότερες πτήσεις προσφέρονται ελεύθερα αλκοολούχα ποτά στους επιβάτες άνω των 18 ετών αλλά και εφημερίδες και περιοδικά. Στις περιπτώσεις που υπάρχουν και μωρά σε κάποιες πτήσεις υπάρχει γι' αυτά ο κατάλληλος εξοπλισμός καθώς και παιχνίδια, παζλ και βιβλία. Ακόμη, υπάρχει η δυνατότητα για την παροχή ειδικού πιάτου για τους μικρούς ταξιδιώτες αρκεί

να γνωστοποιηθεί κατά την κράτηση των θέσεων. Τέλος, υπάρχουν θέσεις για καπνιστές η μη και οι επιβάτες μπορούν και διαλέγουν ανάλογα.

Στο Λονδίνο υπάρχουν ειδικά εξοπλισμένες αίθουσες όπου άνετα μπορούν να διεκπεραιώσουν τις επαγγελματικές τους υποχρεώσεις, επαφές και συνεργασίες διάφοροι επιχειρηματίες ενώ υπάρχουν αυτόματες συσκευές εύκολες στη χρήση τους παρέχουν και στα ελληνικά, για εξυπηρέτηση ειδικά των ελλήνων ταξιδιωτών, πληροφορίες για τις πτήσεις, τον καιρό, την ώρα ακόμα και ειδήσεις.

Η προσφορά όμως των βρετανικών αερογραμμών δεν περιορίζεται μονό στην εξυπηρέτηση του ελληνικού επιβατικού κοινού. Εξίσου σημαντική είναι και η συμβολή τους στην τουριστική ανάπτυξη και γενικά την οικονομία της χώρας. Το πυκνό δίκτυο δρομολογίων τους από τη Βρετανία στην Ελλάδα και οι υψηλού επιπέδου ταξιδιωτικές ανέσεις και διευκολύνσεις που παρέχουν αποτελούν βασικό παράγοντα της συνεχούς αύξησης του τουριστικού ρεύματος από τη Βρετανία προς τη χώρα μας και ιδιαίτερα τα ελληνικά νησιά που είναι από τους πιο ελκυστικούς και δημοφιλείς προορισμούς για το Βρετανό περιηγητή.

### 3.3 ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ – STRATEGIC ALLIANCES

Υπάρχουν στοιχεία που επιβεβαιώνουν ότι κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας έχουν υπάρξει περισσότερες από 22 συγχωνεύσεις οι περισσότερες από τις οποίες ήταν ανεπιτυχείς. Επομένως, ο ισχυρός ανταγωνισμός και ο προσανατολισμός της διεθνής βιομηχανίας αερογραμμών προς την καλύτερη εξυπηρέτηση πελατών οδήγησαν την αγορά σε νέες μορφές συνεργασίας.

Αυτές οι νέες μορφές συνεργασίας ονομάζονται στρατηγικές συμμαχίες. Με τον όρο αυτό αναφερόμαστε στις επίσημες ή άτυπες συμφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων αερογραμμών για έναν συγκεκριμένο σκοπό.

Οι αερομεταφορές αποτέλεσαν περισσότερο από κάθε άλλο κλάδο το μοχλό, πιο ορθά ίσως θα λέγαμε τον κινητήρα, της παγκοσμιοποίησης και της κατάλυσης των συνόρων. Είναι ταυτόχρονα ένας κλάδος παραδοσιακά ασταθής, ευάλωτος στις οικονομικές και πολιτικές κρίσεις και ένας κλάδος υψηλής εντάσεως κεφαλαίου. Ίσως και γι αυτό κάθε φορά που ανακοινώνεται συνεργασία μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, οι επονομαζόμενες συμμαχίες, οι τιμές των μετοχών τους εκτοξεύονται στα ύψη.

Αυτό όμως που οδηγεί κατά κύριο λόγο στην δημιουργία συμμαχιών είναι τόσο η επιθυμία των ίδιων των αεροπορικών εταιρειών να προσφέρουν στους επιβάτες-πελάτες τους ένα πραγματικά παγκόσμιο δίκτυο όσο και η προσπάθεια τους να παρακάμψουν τις εθνικές νομοθεσίες που δεν επιτρέπουν σε ξένες αεροπορικές εταιρείες να αποκτήσουν πλειοψηφική συμμετοχή στους εθνικούς αερομεταφορείς. Οι συμμαχίες αποτελούν πια το κανόνα στις αερομεταφορές, αφού οι τέσσερις αεροπορικές συμμαχίες, δηλαδή οι **Wings, Star Alliance, oneworld, SkyTeam**, ελέγχουν το 56% των παγκοσμίων εσόδων από επιβατοχιλιόμετρα (World Revenue Passenger Kilometres-RPK).

Σύμφωνα με τον Weston, οι βασικές αρχές των στρατηγικών συμμαχιών είναι:

- Η δημιουργία μιας νέας οντότητας είναι περιττή.
- Μια σύμβαση δεν χρειάζεται να διευκρινιστεί.
- Η συμμαχία μπορεί να συμπεριλάβει σχέσεις με ανταγωνιστές αλλά και με εταιρίες που παράγουν συμπληρωματικές υπηρεσίες ως προς τις αερομεταφορές
- Υπάρχει συνεργατική δημιουργία αξίας από το συνδυασμό των διαφορετικών πόρων.
- Η σχέση είναι εξελισσόμενη, και απαιτεί προσαρμοστικότητα και συνεχόμενη αλλαγή.

Οι αερογραμμές κερδίζουν με τη διαμόρφωση των συμμαχιών με τρεις τρόπους:

### 1<sup>ov</sup> CODESHARING

Μια από τις πλέον συνηθισμένες πρακτικές της τελευταίας δεκαετίας είναι το Codesharing (Κοινός Κωδικός στον Αριθμό Πτήσης). Με αυτήν τη πρακτική, μια εταιρεία μπορεί να μεταφέρει τους επιβάτες μιας διεθνούς πτήσης της πάνω στο εσωτερικό δίκτυο μίας ξένης χώρας με αεροσκάφος που ανήκει σε ντόπιο αερομεταφορέα αναγράφοντας στο εισιτήριο κοινό αριθμό πτήσης.

Παραδείγματα τέτοιας συμμαχίας υπάρχουν πολλά. Η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει διαμορφώσει μια τέτοια συμμαχία με τις αερογραμμές AeroSvit (Οκτώβριος 1997) για τη διαδρομή Κίεβο-Αθήνα. Ακόμα η O.A έχει διαμορφώσει ίδιες συμφωνίες με την Air Malta (Ιούνιος 2001), τις Τσέχικες αερογραμμές (2001), την Egypt Air (Νοέμβριος 1983), την Kuwait Airways (Ιούνιος 1999), την Tap Air Portugal (Νοέμβριος 1998) και την Gulf Air (Νοέμβριος 2003). Η διανομή κώδικα είναι πολύ σημαντική επειδή δίνει την δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες να εξαπλωθούν σε νέες διαδρομές ή να διπλασιάσουν τη συχνότητα μιας υπάρχουσας διαδρομής χωρίς έξοδα.

Σάν παράδειγμα αυτό, Ολυμπιακή Αεροπορία το 2002 είχε σταματήσει τις πτήσεις της στην Αυστραλία επειδή ήταν ζημιογόνες. Το 2003, διαμόρφωσε μια συμφωνία με την Gulf Air για την πτήση Αθήνα – Μπαχρέιν - Σύδνεϋ. Κατά συνέπεια, η Ολυμπιακή Αεροπορία επεκτείνει το δίκτυό της μέσω της διανομής κώδικα χωρίς να ξοδεύει οποιαδήποτε χρήματα.

### 2<sup>ov</sup> ΠΩΛΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ σε άλλη αεροπορική εταιρεία .

Με τον τρόπο αυτό, μια αερογραμμή διαθέτει διάφορα καθίσματα στις πτήσεις της σε μια άλλη αερογραμμή, η οποία τα πωλεί στη συνέχεια μέσω του συστήματος μάρκετινγκ της. Το παράδειγμα τέτοιας συμμαχίας είναι η συμφωνία μεταξύ της Virgin Atlantic και της Continental Airlines.

### 3<sup>ov</sup> FRANCHISING

Τέλος, το franchising της συμμαχίας εμφανίζεται όταν μια εταιρία (ο δικαιούχος), που έχει αναπτύξει μία ιδέα με επιτυχές μάρκετινγκ,



επιτρέπει σε μια άλλη εταιρία (ο δικαιούχος), για να επεκτείνει την επιχείρησή της με έναν σαφώς καθορισμένο τρόπο.

Αυτές οι τρεις μορφές συμμαχιών ήταν πολύ δημοφιλείς μεταξύ των αερογραμμών, ειδικά στην πρόσφατη δεκαετία του '90. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει την γρήγορη κίνηση προς τις συμμαχίες από το 1994 μέχρι το 1999.

Συμμαχίες αερογραμμών από το 1994-1999

Έτος	Αερογραμμές	Συμμαχίες
1994	136	280
1995	153	324
1996	159	390
1997	177	363
1998	196	507
1999	204	513

Από τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι συμμαχίες παρουσιάζουν μια σημαντική ανάπτυξη, μετά από την άρση των ελέγχων της ευρωπαϊκής βιομηχανίας αερογραμμών. Ο σκοπός αυτών των συμμαχιών ήταν να συνδεθεί το δίκτυο των μελών τους για να ενισχύσει την εξυπηρέτηση πελατών και τις ομαλές συνδέσεις μεταξύ των πτήσεων. Οι συμμαχίες επεκτάθηκαν επίσης στα Frequent Flyer Programs και την πρόσβαση στο σαλόνι του αερολιμένα κάθε μεταφοράς.

Όλες σχεδόν οι αεροπορικές εταιρείες, εκτός από μερικούς περιφερειακούς αερομεταφορείς της Ευρώπης, δηλώνουν ικανοποιημένες από την μέχρι τώρα συνεργασία τους με τις άλλες εταιρείες καθώς η συμμαχία έχει επιδράσει θετικά αυξάνοντας κατά πρώτο λόγο την επιβατική κίνηση, και δευτερευόντως τα έσοδα και τα ποσοστά πλήρωσης, συμβάλλοντας παράλληλα σε μικρή μείωση του κόστους. Αναφερόμενες όμως στο θέμα των αεροπορικών ναύλων, οι συμμετέχοντες έδωσαν συγκεχυμένες απαντήσεις καθώς άλλες δηλώνουν ότι οι τιμές των εισιτηρίων αυξήθηκαν και άλλες ότι μειώθηκαν.

Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από τις απαντήσεις των αεροπορικών εταιρειών που συμμετέχουν σε συμμαχίες είναι ότι οι συμμαχίες παράγουν πολλά θετικά αποτελέσματα: συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην αύξηση της επιβατικής κίνησης, που με τη σειρά της συμβάλλει στην ανάπτυξη των εσόδων και των συντελεστών πληρότητας. Συμβάλλουν παράλληλα σε μείωση του κόστους, αν και η μείωση αυτή παραμένει μάλλον περιορισμένη. **Η μεγαλύτερη αύξηση της επιβατικής κίνησης σημειώνεται στα δρομολόγια μεταξύ κομβικών προορισμών.** Οι περισσότερες συμμαχίες ωστόσο δεν έχουν προχωρήσει πέρα από τη χρήση κοινών κωδικών και τον συντονισμό των προγραμμάτων συχνών επιβατών. Το επόμενο στάδιο των συμμαχιών θα είναι η ολοκλήρωση των διαφορετικών λειτουργιών των συμμαχικών ώστε να μπορέσουν να αποκομίσουν όλα τα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας συνεργασίας.

Οι συμμαχίες είναι ακόμα ένα νέο φαινόμενο και δεν έχουν παρουσιάσει ακόμα όλες τις δυνατότητές τους, αλλά η ανάπτυξή τους είναι συνεχής και το μέλλον θα αναδείξει τη σημασία τους. Με αυτές τις πρακτικές εξασφαλίζεται η διασύνδεση δικτύων σε διεθνές επίπεδο συμβάλλοντας έτσι στην παγκοσμιότητα της αεροπορικής αγοράς και επιβεβαιώνοντας τη ρήση του σύγχρονου αεροπορικού MARKETING ότι "σήμερα δεν πουλάς γραμμές αλλά δίκτυο".

#### **ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΤΗΣ Ο.Α**

ΑΘΗΝΑ – ΣΥΔΝΕΪ μέσω Μπαχρέιν με την GOLF – AIR  
ΑΘΗΝΑ – ΜΑΛΤΑ μέσω Ρώμης με την AIR MALTA  
ΑΘΗΝΑ – ΛΙΣΣΑΒΟΝΑ μέσω Μαδρίτης με την TAP AIR PORTUGAL  
ΑΘΗΝΑ – ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ μέσω Στοκχόλμης με την SCANDINAVIAN AIRLINES  
ΑΘΗΝΑ – ΚΙΕΒΟ μέσω Οδησσού με την AEROSVIT

#### **Πηγές του κεφαλαίου 4**

- Οικονομική εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον (Ι.Σ Λαϊνός )
- Ακτοπλοΐα – Αερομεταφορές :ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα. (Ε. Σπαράκος )
- [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)
- [www.money-tourism.gr](http://www.money-tourism.gr)
- [www.olympicairlines.com](http://www.olympicairlines.com)
- [www.britishairways.com](http://www.britishairways.com)
- [www.traveling.gr](http://www.traveling.gr)
- [www.airliners.com](http://www.airliners.com)

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

## ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ



**S**TRENGTHS (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ)

**W**EAKNESSES (ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ)

**O**PPORTUNITIES (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ)

**T**HREATS (ΑΠΕΙΛΕΣ)

**ANALYSIS**

## S.W.O.T ANALYSIS

### A) ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

#### Εθνικός αερομεταφορέας

Το γεγονός ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αποτελούν τον Εθνικό αερομεταφορέα της Ελλάδας δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην εταιρεία ιδιαίτερα στις πτήσεις εξωτερικού. Αυτό συμβαίνει γιατί κυρίως οι Έλληνες ομογενείς συνήθως προτιμούν την Ολυμπιακή μόνο και μόνο για να στηρίξουν την ελληνική οικονομία. Επιπλέον ο εθνικός αερομεταφορέας κάθε χώρας θεωρητικά έχει το καλύτερο δίκτυο πτήσεων στο εσωτερικό μιας χώρας και αυτός είναι ένας ακόμα λόγος για να προτιμηθεί η Ολυμπιακή από μία άλλη εταιρεία.

#### Καλό προφίλ στο εξωτερικό

Η Ολυμπιακή ως Ελληνική εταιρεία κερδίζει την προτίμηση των ξένων επιβατών καθώς οι κυβερνήσεις της Ελλάδας διαχρονικά με την εξωτερική πολιτική που ασκούν έχουν δημιουργήσει ένα καλό προφίλ με ειρηνικό χαρακτήρα και φιλικό προς τον Αραβικό κόσμο. Αυτό σύμφωνα με τις διεθνείς εξελίξεις των τελευταίων χρόνων (και ιδιαίτερα μετά την τρομοκρατική επίθεση στο World Trade Center) δίνει ένα πλεονέκτημα στην Ολυμπιακή συγκριτικά με άλλες αεροπορικές εταιρείες.

#### Κοινωνικός χαρακτήρας

Ο κοινωνικός χαρακτήρας και το κοινωνικό πρόσωπο που έχει επιδείξει η Ολυμπιακή διαχρονικά αποτελεί από μόνο που ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην προτίμηση των επιβατών κυρίως στο εσωτερικό δίκτυο.

#### Καλό δίκτυο πωλήσεων

Οι Ολυμπιακές αερογραμμές διαθέτουν ένα πολύ καλό δίκτυο πωλήσεων με πολλά υποκαταστήματα σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας με αποτέλεσμα να γίνεται καλύτερα η προώθηση των πωλήσεων και των προϊόντων της εταιρείας. Στον νομό Αττικής υπάρχουν 4 υποκαταστήματα: Ομόνοια, Σύνταγμα, Πειραιά, Κηφισιά αλλά και στο αεροδρόμιο.

#### Αεροπορική σύνδεση κέντρου με επαρχία

Επιπλέον οι Ολυμπιακές Αερογραμμές παρέχουν σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών με την υπόλοιπη Ελλάδα. Έτσι οι κάτοικοι των περιοχών αυτών είναι « καταδικασμένοι » να χρησιμοποιούν τα τακτικά δρομολόγια της Ολυμπιακής ή Κάποιες πτήσεις Charter οι οποίες κάνουν την εμφάνισή τους κυρίως τους θερινούς μήνες του χρόνου.

#### Πολύ καλή συντήρηση παλιών αεροσκαφών

Η Ολυμπιακή παρέχει πολύ καλό service στα αεροσκάφη της χάρη στην υψηλών προδιαγραφών τεχνική της βάση. Το γεγονός αυτό έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με εξειδικευμένη έρευνα της Boeing όσον αφορά τα αεροσκάφη της.

### Μεγάλη ασφάλεια στις πτήσεις της

Ο Πανευρωπαϊκός Σύνδεσμος Τεχνικών Αεροπορικών Εταιρειών με τις ετήσιες καταστάσεις του κατάταξε την O.A 3<sup>η</sup> σε ασφάλεια στην Ευρώπη

### Κανένα αεροσκάφος χωρίς άμεση χρησιμότητα.

Τα αεροσκάφη που διαθέτει η ολυμπιακή αεροπορία είναι όλα στον «αέρα» γεγονός που δηλώνει μεγάλη πληρότητα στα αεροσκάφη της εταιρείας συνολικά αλλά και χαμηλό κόστος για parking σε αεροδρόμια εξωτερικού και άλλα έξοδα που προκύπτουν από τη μη χρήση των αεροσκαφών.

## S.W.O.T ANALYSIS

### **B) ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ**

#### Δίκτυο εξωτερικού με αφετηρία Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Οι πτήσεις εξωτερικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών γίνονται σχεδόν αποκλειστικά από Αθηνά και Θεσσαλονίκη. Έτσι κάποιος που μένει σε μία επαρχιακή πόλη είναι υποχρεωμένος να μεταβεί σε ένα από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα προκειμένου να ταξιδέψει σε ένα προορισμό του εξωτερικού. Αυτό σημαίνει ένα πρόσθετο κόστος για τον συγκεκριμένο επιβάτη.

#### Συνέπειες του κοινωνικού προσώπου της Ο.Α

Ο κοινωνικός χαρακτήρας που παρουσιάζει η Ο.Α έχει και οικονομικές συνέπειες. Πρώτα απ' όλα τα τακτικά δρομολόγια προς και από περιοχές που χαρακτηρίζονται ως άγονη γραμμή επιβαρύνουν οικονομικά την επιχείρηση καθώς η ζήτηση προς αυτούς τους περιορισμούς είναι μειωμένη ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες .

#### Παλαιότητα Στόλου

Ο ηλικιωμένος σχετικά στόλος που έχουν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αποτελεί μια από τις βασικές αδυναμίες της επιχείρησης όχι τόσο όσον αφορά την ασφάλεια αλλά όσον αφορά την αίσθηση ασφάλειας που παρέχεται στον επιβάτη από την παλαιότητα του αεροπλάνου που φαίνεται από την εσωτερική διακόσμηση και από τα καθίσματα. Επιπλέον ο νόμος που ισχύει για κάθε αεροσκάφος είναι ότι όσο παλιότερο είναι τόσο περισσότερα καύσιμα καταναλώνει συγκριτικά με τα καινούργια προσθέτοντας έτσι ένα επιπλέον κόστος στην εταιρεία ενώ το κόστος συντήρησης ήδη τους επιβαρύνει.

#### Συμβασιούχοι υπάλληλοι

Μια άλλη αδυναμία της Ο.Α είναι το μεγάλο ποσοστό των συμβασιούχων που απασχολούνται στην επιχείρηση. Οι συμβασιούχοι είναι μία ομάδα εργαζομένων με μικρή πείρα στην εργασία η οποία διαχρονικά δεν αυξάνεται καθώς δεν δίδεται κίνητρο σε αυτή την ομάδα εργαζομένων. Ο συμβασιούχος δεν προσπαθεί να βελτιωθεί μέσα στο χώρο της εργασίας του καθώς γνωρίζει ότι είναι προσωρινός στην εργασία αυτή. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την μειωμένη απόδοση του και την απροθυμία εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Ακόμα από τη στιγμή που οι συμβασιούχοι εργάζονται στην πρώτη γραμμή αυτό σημαίνει ότι έρχονται σε επαφή με τον πελάτη και έτσι λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω περνάει μια άσχημη εντύπωση για την εικόνα της επιχείρησης .

#### Μεγάλος μέσος όρος ηλικίας

Ο μεγάλος μέσος όρος ηλικίας των μόνιμων εργαζομένων είναι μια επιπλέον αδυναμία της Ο.Α. Είναι γνωστό ότι όσο πιο μεγάλη ηλικία έχουν οι εργαζόμενοι σε μια επιχείρηση τόσο πιο δύσκολο είναι να μάθουν νέα πράγματα και να εκπαιδευτούν πάνω σε νέες τεχνολογίες. Ιδιαίτερα στον κλάδο των αερομεταφορών η προσαρμοστικότητα των υπαλλήλων στη μεταβολή των συνθηκών πρέπει να είναι μεγάλη και σε αυτό τον τομέα δεν βοηθάει η μεγάλη ηλικία.

### Αδυναμία μακροχρόνιου σχεδιασμού

Η εναλλαγή των κυβερνήσεων δημιουργούν προβλήματα στη λήψη αποφάσεων και δεν δίνουν συνέχεια στο έργο. Ακόμα η αλλαγή υπουργών μεταφορών συνεπάγεται και αλλαγή στο διοικητικό συμβούλιο. Το γεγονός αυτό δημιουργεί πρόβλημα στο μακροχρόνιο σχεδιασμό της επιχείρησης και στη θέσπιση στρατηγικών στόχων.

### Κακή προώθηση προϊόντος

Το τμήμα δημοσίων σχέσεων και Marketing δεν λειτουργεί ικανοποιητικά. Παρόλο που η Ο.Α παρέχει πολύ καλές προσφορές σε πτήσεις τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού αυτές δεν φτάνουν στα αυτιά των καταναλωτών. Έτσι επιλέγουν άλλες εταιρείες για τα ταξίδια τους. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος πολλά αεροπλάνα ταξιδεύουν μισογεμάτα πράγμα που ανεβάζει το κόστος της επιχείρησης.

### Στοιχεία που επηρεάζουν την εικόνα της Ο.Α

Οι παράγοντες που επηρεάζουν το προφίλ της επιχείρησης πέρα από το τμήμα δημοσίων σχέσεων δείχνουν μια κακή εικόνα της επιχείρησης προς τα έξω. Κύριο ρόλο σε αυτόν τον τομέα παίζει η δυσαρέσκεια των υπαλλήλων της εταιρείας αλλά και η συνήθεια που έχει δημιουργηθεί να φορτώνεται στην Ο.Α ότι πάει στραβά σε θέμα καθυστερήσεων η άλλων προβλημάτων ακόμα και αν δεν φταίει αυτή.

### Μικρό flexibility στο Excess Demand

Στην προσπάθεια της Ο.Α να διατηρήσει χαμηλά το κόστος διαθέτει μικρό αριθμό αεροπλάνων εκμεταλεύοντας τα στο έπακρο. Με αυτόν τον τρόπο χάνει τη δυνατότητα της να ανταποκριθεί άμεσα σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης των εισιτηρίων προς κάποιον συγκεκριμένο προορισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της αδυναμίας της είναι η μεγάλη αύξηση της ζήτησης που παρουσιάστηκε προς τη Λισσαβόνα κατά τη διάρκεια του Πανευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ποδοσφαίρου μετά τις επιτυχίες της Ελληνικής Ομάδας Ποδοσφαίρου.

### Υψηλές δαπάνες προσωπικού

Οι υψηλές, σε σχέση με άλλους αερομεταφορείς, δαπάνες προσωπικού της Ο.Α. δημιουργούν ένα μεγάλο εμπόδιο για την ολυμπιακή γεγονός που αυξάνει το σταθερό κόστος της επιχείρησης. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι το 40% του συνόλου των λειτουργικών δαπανών διατίθενται για αυτόν τον λόγο ενώ στον αντίποδα άλλες αεροπορικές εταιρείες – μέλη της I.A.T.A διαθέτουν μόλις το 29,5%

### Γραφειοκρατική δομή

Οι Ολυμπιακές αερογραμμές χρειάζονται άμεση αναμόρφωση και εκσυγχρονισμό στον τομέα της δομής της οργάνωσης και της λειτουργίας καθώς κρίνεται απαραίτητη και συγκεντρωτική. Ακόμα τα δίκτυα επικοινωνίας μεταξύ των τμημάτων δεν είναι καλά τόσο στην κάθετη όσο και στην οριζόντια επικοινωνία.



## S.W.O.T ANALYSIS

### Γ) ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

#### Μονοπωλιακό περιβάλλον στο εσωτερικό δίκτυο

Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές παρόλο που δραστηριοποιούνται σε ένα περιβάλλον πλήρους ανταγωνισμού όσον αφορά στις εσωτερικές της πτήσεις παρουσιάζονται μονοπωλιακά στοιχεία. Εξαιτίας του γεγονότος ότι η ελληνική αεροπορική αγορά είναι μικρή σχεδόν καμία επιχείρηση του εξωτερικού δεν ασχολείται με την Ελληνική αγορά καθώς πιστεύουν ότι τα περιθώρια για κέρδος είναι πολύ μικρά. Έτσι η Ο.Α απολαμβάνει μονοπωλιακά προνόμια στο εσωτερικό της δίκτυο.

#### Ολυμπιακοί Αγώνες

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας αποτελούν για της Ο.Α μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να προβληθεί και στο εξωτερικό. Χάρη στη μεγάλη διαφήμιση που θα γίνει στην Ο.Α από τους Αγώνες καθιστώντας το όνομα της πιο γνωστό θα μπορέσει να ανεβάσει τις πωλήσεις της και να ανοιχθεί σε νέους ορίζοντες. Καθώς η Ο.Α είναι ένας από τους επίσημους χορηγούς των αγώνων μπορεί να συνδυάσει το γεγονός ότι είναι και ο επίσημος εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας και να προσπαθήσει να αναπτυχθεί και να εισήχθη σε αγορές του εξωτερικού.

## S.W.O.T ANALYSIS

### Δ) ΑΠΕΙΛΕΣ

#### Σπάσιμο του μονοπωλίου

Πολλές ξένες αεροπορικές εταιρείες όπως η LUFTHANSA που είναι ο κρατικός αερομεταφορέας της Γερμανίας επιμένει τα τελευταία 3-4 χρόνια να "μονοπωλήσει" το εσωτερικό δίκτυο της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Θέλει να πάρει άδεια από την Κοινότητα να πετάει στις γραμμές του εσωτερικού π.χ. Αθήνα-Σκιάθο, Αθήνα-Λέσβο κ.τ.λ και αυτό βέβαια προσπαθεί να το τεκμηριώσει από το γεγονός ότι η Ο.Α είναι ακριβή και προσφέρει χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες. Αυτή είναι μια από τις σημαντικότερες απειλές που αντιμετωπίζει η Ο.Α στο παρόν αλλά και στο άμεσο μέλλον. Η Ελληνική Πολιτεία από την άλλη, είχε κατορθώσει το μονοπώλιο των εσωτερικών γραμμών για την Ολυμπιακή Αεροπορία, να διατηρηθεί μέχρι το τέλος του 1999. Όμως δεν μπορεί να διασφαλίσει τις γραμμές του εξωτερικού.

#### Ζήτημα νομιμότητας

Η Ελλάδα έχει χρονικό περιθώριο μέχρι τον Δεκέμβριο, για να αποδείξει τη νομιμότητα της δημιουργίας των νέων Ολυμπιακών Αερογραμμών. Ενώ ήδη έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διερεύνηση της νομιμότητας και συμβατότητας της νέας Ολυμπιακής με το Κοινοτικό δίκαιο του νόμου. Κρίσιμες θεωρούνται οι επόμενες μέρες, καθώς μπορεί να μη δοθεί η άδεια από την Κομισιόν για τη λειτουργία των Αερογραμμών.

#### Κίνδυνος απώλειας μετοχικού κεφαλαίου.

Υπάρχει πιθανότητα απώλειας μέρους ή και ολόκληρης της δεύτερης και τρίτης δόσης μετοχικού κεφαλαίου συνολικού ύψους 35 δις δρχ. Αυτό θα εξαρτηθεί από το εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρήσει πως η Ο.Α. ακολούθησε το συμφωνηθέν Πρόγραμμα Εξυγίανσης της εταιρείας.

## 4.1 ΣΧΕΔΙΟ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ

Αβέβαιο θα μπορούσε να χαρακτηρίσει κανείς το μέλλον της ολυμπιακής αεροπορίας η οποία λόγω των μεγάλων λογιστικών της προβλημάτων, τα οποία εκτός από το μπλοκάρισμα στην διαδικασία πώλησης της σε στρατηγικό επενδυτή προκαλούσαν στην εταιρεία και πλήθος άλλων αλυσιδωτών προβλημάτων.

Ο αρμόδιος υπουργός συζητούσε την αλλαγή των εργασιακών σχέσεων στην εταιρεία καθώς και την απομάκρυνση του πλεονάζοντος προσωπικού με μετατάξεις ή απολύσεις.

Παράλληλα, τέσσερα σενάρια κυκλοφορούσαν για το μέλλον της Ολυμπιακής Εταιρείας.

Το πρώτο σενάριο προέβλεπε το κλείσιμο της Ο.Α., την απόλυση των εργαζομένων και στη συνέχεια την επαναλειτουργία της με νέα μορφή και την επαναπρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού με την καθοδήγηση όμως του όποιου αγοραστή.

Ένα δεύτερο σενάριο το οποίο κυκλοφορούσε μίλαγε για την αλλαγή του ισχύοντος καθεστώτος εργασίας και παραχωρήσεις από πλευράς των εργαζομένων ώστε να μην οδηγηθεί η εταιρεία σε κλείσιμο και να πωληθεί ως έχει.

Το τρίτο σενάριο, προέβλεπε τη διάσπαση της εταιρείας σε δυο εταιρείες, εκ των οποίων η μία θα παρουσιάζει παθητικό ισολογισμό και στην οποία θα μεταβεί το πλεονάζων προσωπικό με την προοπτική να μεταταχθεί σε άλλες επιχειρήσεις του δημοσίου ενώ η δεύτερη θα παρουσιάζει ενεργητικό ισολογισμό και θα αλλάξουν οι κανονισμοί εργασίας.

Το τέταρτο και τελευταίο σενάριο προέβλεπε την διάσπαση της εταιρείας και την παράλληλη μεταφορά όλων των εργαζομένων στην εταιρεία με τον ενεργητικό ισολογισμό με την προϋπόθεση της κατάργησης των συμβάσεων εργασίας και την μείωση των μισθών.

Τελικά το σενάριο που επικράτησε ήταν αυτό της οικονομικής εξυγίανσης και της ιδιωτικοποίησης.

## 4.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η δημιουργία της Olympic Airlines αποτελεί μια αποφασιστική τομή στην μέχρι σήμερα πορεία του εθνικού αερομεταφορέα, με την οποία εξασφαλίζεται η λειτουργία του σύμφωνα με τους διεθνείς επιχειρηματικούς όρους, και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μεγαλύτερη παραγωγικότητα, ανταγωνιστική κερδοφόρα πορεία, και σταδιακή αναβάθμιση των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Το επιχειρηματικό σχέδιο δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες ώστε η πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της νέας εταιρείας να διατεθεί σε ιδιώτη επενδυτή, εν μέρει μέσω εξαγοράς και εν μέρει μέσω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, ο οποίος θα έχει και την ευθύνη διοίκησης της εταιρείας.

Η δημιουργία της Νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν εφικτή και λόγω της σημαντικής βελτίωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά το 2002 (αύξηση των εσόδων κατά 3% παράλληλα με σημαντική μείωση των δαπανών, που οδήγησε σε ισοσκελισμένο ισολογισμό από έλλειμμα 145 εκ. Euro το 2001) παρά τις εξαιρετικά δυσμενείς διεθνείς συνθήκες στις αερομεταφορές και τα αυξημένα κόστη που η εταιρεία είχε να αντιμετωπίσει μετά τη μετεγκατάστασή της στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Πρέπει να σημειωθεί ότι η διαδικασία της δημιουργίας της Olympic Airlines δεν είχε κόστος για το ελληνικό Δημόσιο και τον φορολογούμενο. Η μετάβαση από την Ολυμπιακή Αεροπορία στην Olympic Airlines ήταν συνεχής, χωρίς διακοπή.

## 4.3 ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ

Η όποια ιδιωτικοποίηση της νέας εταιρείας θα πρέπει να στηριχθεί σε ρεαλιστική οικονομική και λογιστική αποτίμηση. Η κυβέρνηση αναγνωρίζει πως η πρόσοδος από την πώληση των αεροσκαφών της εταιρείας μπορεί να μην είναι πολύ σημαντική. Άλλωστε, στην παρούσα χρονική περίοδο και δεδομένης της κρίσης στο χώρο, η ενοικίαση ή αγορά μεταχειρισμένων αεροσκαφών κυμαίνεται σε χαμηλές σχετικά τιμές. Οι ελπίδες, λοιπόν, στηρίζονται κυρίως σε δύο τομείς: Στο όνομα της εταιρείας και στο διεθνές δίκτυο.

Αναμφίβολα, η σύνδεση του λογότυπου των Ολυμπιακών Αερογραμμών με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, οι εθνικές καταβολές και το πολύ καλό ιστορικό ασφάλειας των πτήσεων της Ολυμπιακής θα επιδράσουν θετικά. Από την άλλη πλευρά, ωστόσο, οι Έλληνες έχουν επί σειρά δεκαετιών ταλαιπωρηθεί από την Ολυμπιακή λόγω καθυστερήσεων, απεργιών και ακριβών εισιτηρίων.

Όσον αφορά στο διεθνές δίκτυο της εταιρείας, η αξία του προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τα δικαιώματα αεροπλοΐας (traffic rights) της Ολυμπιακής στα πλαίσια των διμερών συμβάσεων με τρίτες (μη Κοινοτικές) χώρες και στην αξία των χρονοθυρίδων στα αεροδρόμια (slots). Οι διεθνείς εξελίξεις, ωστόσο, δημιουργούν έντονες προκλήσεις. Πρώτον, σύμφωνα με πρόσφατη

απόφαση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέκτησε το δικαίωμα συλλογικής διαπραγμάτευσης των δικαιωμάτων αεροπλοΐας με τρίτες χώρες για λογαριασμό των κρατών-μελών. Η διάκριση μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων δεν θα είναι εφικτή: μεγάλες εταιρείες όπως η British Airways, η Air France και η Lufthansa θα μπορούν να εκμεταλλευτούν την καλή γεωγραφική θέση του αεροδρομίου των Σπάτων για τη δημιουργία μιας τοπικής βάσης με στόχο την εξυπηρέτηση δρομολογίων με τρίτες χώρες. Στα πλαίσια αυτά, η ένταξη των Ολυμπιακών Αερογραμμών σε μία από τις τρεις βασικές διεθνείς αεροπορικές συμμαχίες (OneWorld, Star Alliance, Sky Team) είναι αναγκαία.

Επιπλέον το καθεστώς ιδιοκτησίας των χρονοθυρίδων είναι θολό διεθνώς. Στο παρελθόν υπήρξαν περιπτώσεις ουσιαστικής εγχρήματης αγοροπωλησίας χρονοθυρίδων μεταξύ αεροπορικών εταιρειών για υπέρογκα ποσά σε αεροδρόμια με έντονη κίνηση, το όλο δε καθεστώς ευνοεί τις ήδη λειτουργούσες αεροπορικές εταιρείες μέσα από την εκχώρηση πατρογονικών δικαιωμάτων (grandfather rights). Είναι, ωστόσο, πιθανόν το νομοθετικό πλαίσιο να τροποποιηθεί στο μέλλον κατά τέτοιο τρόπο που η αξία των slots των Ολυμπιακών Αερογραμμών να μειωθεί. Συνιστάται, λοιπόν, εγρήγορη και ρεαλιστική προσέγγιση ως προς την αποτίμηση της νέας εταιρείας.

Εν κατακλείδι, τα διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης χαιρέτησαν την νέα αυτή (έστω και αργοπορημένη) προσπάθεια για ουσιαστική εξυγίανση του εθνικού μας αερομεταφορέα. Ο δρόμος, πάντως, για την επιτυχή έκβαση του όλου εγχειρήματος είναι γεμάτος προκλήσεις και δυσκολίες. Πρέπει, λοιπόν, να επικρατήσει αισιοδοξία, αλλά με σύνεση και μέτρο για την αποφυγή νέων προβλημάτων. Οι πρόσφατες, άλλωστε, εμπειρίες έδειξαν πως οι εξυγιάνσεις και ιδιωτικοποιήσεις των αεροπορικών εταιρειών πρέπει να γίνονται με πολύ προσεκτικά βήματα...

Αρχίζοντας αυτή την παράγραφο θα πρέπει να γίνει σαφές ότι το σχέδιο αποκατάστασης που αναφέρεται παρακάτω είναι ουσιαστικά ένα τυποποιημένο πρόγραμμα που περιλαμβάνει κάποιες βασικές αρχές οι οποίες μπορούν να υιοθετηθούν από όλες τις αερογραμμές που βρίσκονται σε κρίσιμο σημείο.

Αυτό το σχέδιο βρίσκει εφαρμογή και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Για να εξασφαλίσει τη μελλοντική της αποδοτικότητα και βιωσιμότητα η Ολυμπιακή Αεροπορία, πρέπει άμεσα να εγκαινιάσει ένα σημαντικό σχέδιο αποκατάστασης, το οποίο θα διαρκέσει περισσότερο από 2 έτη και θα καλύψει όλες τις περιοχές της επιχείρησης. Το σχέδιο είναι βασισμένο:

1. Στην οικονομική αναδόμηση,
2. Στη διευθυντική αναδόμηση,
3. Στην αναδόμηση προτερημάτων
4. Στη λειτουργική αναδόμηση.

#### 4.5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΔΟΜΗΣΗ

Ο πρώτος στόχος της οικονομικής αναδόμησης πρέπει να είναι η εκκαθάριση του ισολογισμού από τα μεγάλα συσσωρευμένα χρέη. Το 1997 τα χρέη \$1,8 δισεκατομμυρίων διαγράφηκαν. Στην παρούσα φάση τα κυβερνητικά δάνεια και οι ενισχύσεις δεν επιτρέπονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επομένως, θα έπρεπε να ακολουθηθεί το παράδειγμα της Swissair. Μια νέα αερογραμμή δημιουργήθηκε (δηλ. ολυμπιακές αερογραμμές), μετά από τη συγχώνευση Ολυμπιακής Αεροπορίας, της θυγατρικής της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και των Μακεδονικών Αερογραμμών. Η νέα αερογραμμή άρχισε με το σαφή ισολογισμό των χρεών και με ένα κεφάλαιο των 140 εκατομμυρίων EURO (στατιστικές του Υπουργείου μεταφορών), τα οποία αποτελούν τη χρηματική αξία όλων των περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία (δηλ. αεροπλάνα, μηχανές κτλ). Η παλιά Ολυμπιακή αεροπορία θα συνεχίσει να υπάρχει και θα προσφέρει τις υπηρεσίες της όσον αφορά το handling και τη συντήρηση έως ότου να εξοφλήσει τα χρέη της. Μετά από αυτό το σχέδιο η νέα αερογραμμή δεν θα έχει κανένα χρέος, το οποίο σημαίνει ότι μπορεί να είναι κερδοφόρος από το πρώτο έτος. Φυσικά, για να γίνει κερδοφόρος πρέπει να ακολουθήσει τα βήματα της αναδόμησης σε άλλες περιοχές.

#### 4.5.2 ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΗ ΑΝΑΔΟΜΗΣΗ

Το σχέδιο αναδόμησης περιλαμβάνει την αλλαγή στη διαχείριση της νέας αερογραμμής. Οι νέοι διευθυντές με την εμπειρία του εμπορικού κόσμου πρέπει να πιάσουν δουλειά άμεσα.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και τα πολλά διαφορετικά κέντρα της λήψης αποφάσεων. Επομένως, η νέα διαχείριση πρέπει να είναι λιγότερο γραφειοκρατική με την ευθύνη της λήψης αποφάσεων οι οποίες θα μεταβιβάζονται από τα ανώτερα στα μέσα και κατώτερα στελέχη. Οι βραχυπρόθεσμες προτεραιότητες για αυτούς τους διευθυντές πρέπει να είναι

η μείωση των δαπανών, η βελτίωση της παραγωγικότητας της εργασίας και να καταστήσουν το προσωπικό πιο προσανατολισμένο στους πελάτες. Φυσικά, πολλές από αυτές τις νέες ενέργειες θα δραστηριοποιήσουν πολλούς ηγέτες συνδικαλιστικών παρατάξεων που έχουν συνηθίσει να εργάζονται σε πιο χαλαρούς ρυθμούς κυρίως στην Ολυμπιακή Αεροπορία όπου οι παρατάξεις είναι περισσότερες από 30.

Ο άλλος στόχος της νέας διαχείρισης πρέπει να είναι η αλλαγή της κουλτούρας του προσωπικού. Με τον όρο κουλτούρα αναφερόμαστε στον τρόπο με τον οποίο μια επιχείρηση λειτουργεί ακολουθώντας κάποιες πολιτικές και προγράμματα. Συνολικά, η πολιτική της εταιρείας υπαγορεύει τον τρόπο με τον οποίο οι υπάλληλοι μιας εταιρείας πρέπει να σκέφτονται, να ενεργούν, να αισθάνονται και να εργάζονται.

Παρόλα αυτά όλες οι αερογραμμές τείνουν να έχουν τα ίδια δρομολόγια στην ίδια τιμή, προσφέροντας τις ίδιες συμφωνίες. Αυτή είναι η υλική διάσταση μιας αερογραμμής, η οποία είναι παρόμοια με όλες τις άλλες.

Η μάχη κερδίζεται στο λογισμικό μιας αερογραμμής, στο πώς οι υπάλληλοι και η διαχείριση ενεργούν, ο ένας προς τον άλλον και τους πελάτες. Οι υψηλών δυνατοτήτων αερογραμμές δίνουν μεγάλη προσοχή στην πολιτική της επιχείρησης, αλλά λίγες επιτυγχάνουν πραγματικά εκείνο τον στόχο. Η Ολυμπιακή Αεροπορία χρειάζεται σίγουρα την αλλαγή νοοτροπίας μεταξύ των υπαλλήλων. Επειδή η εταιρεία είναι κρατική οι υπάλληλοι δεν αισθάνονται την πίεση να απασχοληθούν περισσότερο και αποδοτικότερα, και κατά συνέπεια η εξυπηρέτηση πελατών είναι πολύ χαμηλή. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος χρειάζεται μήνες ή ακόμα και χρόνια, αλλά η παραμικρή αλλαγή στην συμπεριφορά των υπαλλήλων θα βοηθήσει τη νέα αεροπορική εταιρεία.

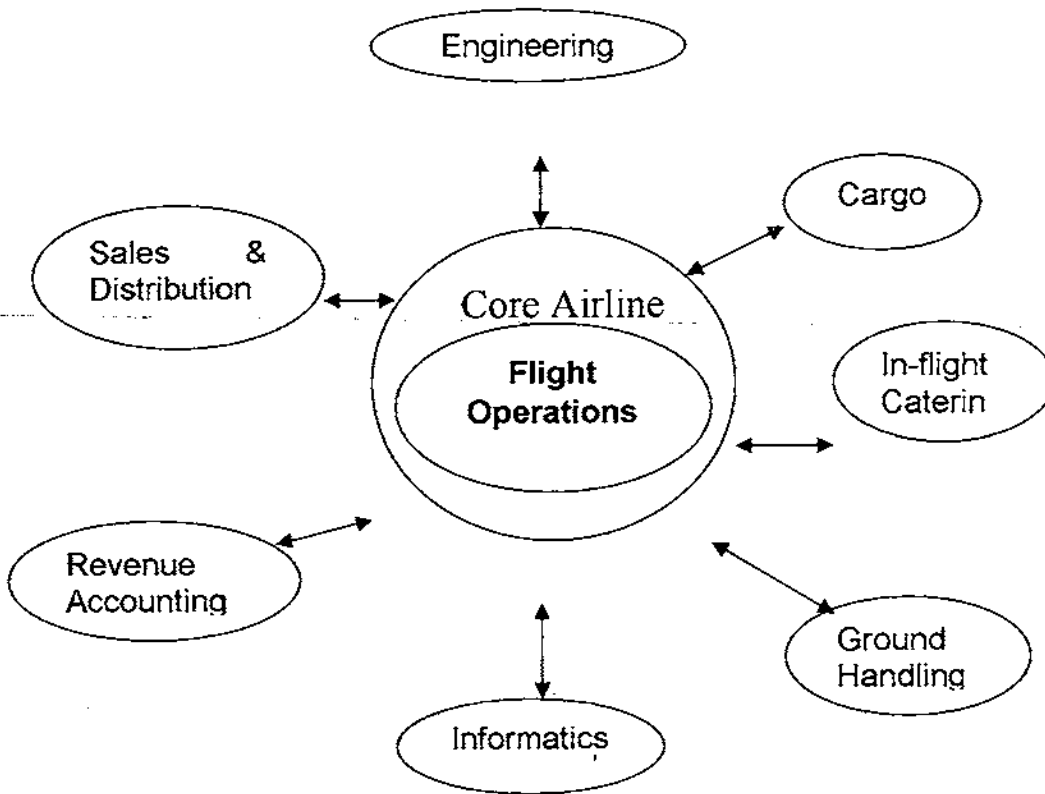
Η νέα διαχείριση μπορεί να ακολουθήσει το παράδειγμα του προγράμματος ιδιοκτησίας μεριδίου υπαλλήλων (ESOP) των UNITED AIRLINES, προκειμένου να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ της διαχείρισης και της εργασίας. Σύμφωνα με αυτό το πρόγραμμα, οι υπάλληλοι είναι κύριοι ενός μικρού μεριδίου της νέας αερογραμμής (δηλ. 5%), προκειμένου να εργασθούν σκληρότερα και αποδοτικότερα, με την αφορμή ότι θα ήταν για το όφελός τους η βελτίωση της αερογραμμής.

#### 4.5.3 ΑΝΑΔΟΜΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΗΜΑΤΩΝ

Μετά από το τέλος της διευθυντικής αναδόμησης, Ολυμπιακή Αεροπορία πρέπει να εξετάσει τη στρατηγική της στα προτερήματά της. Αυτήν την περίοδο, ο όμιλος Ολυμπιακής Αεροπορίας περιλαμβάνει επιχειρήσεις αρμόδιες για το έδαφος και την υποστήριξη διανομής της αερογραμμής:

1. Η Olympic Fuel Company, που είναι θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας και καθιερώθηκε για να παρέχει σε όλες τις αερογραμμές που προσγειώνονται στο διεθνή αερολιμένα της Αθήνας, τα καύσιμα.
2. GALILEO HELLAS COMPANY, η οποία είναι αρμόδια για το σύστημα επιφύλαξης υπολογιστών και καλύπτει όλες τις ανάγκες των γραφείων ταξιδιών αλλά και των μεμονωμένων επιβατών.

Εκτός από τις παραπάνω επιχειρήσεις, η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι αρμόδια για τη εξυπηρέτηση εδάφους, τη μεταφορά εμπορευμάτων, και τη συντήρηση των αεροσκαφών. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90, τα κέρδη της Ολυμπιακής Αεροπορίας προέρχονταν κυρίως από αυτά τα τμήματα και όχι από τις πτήσεις. Αλλά μετά από την πλήρη φιλελευθεροποίηση της βιομηχανίας αερογραμμών (1997) νέες επιχειρήσεις εισήχθησαν στη βιομηχανία επίγειων υπηρεσιών. Ο υψηλός ανταγωνισμός μεταξύ αυτών των επιχειρήσεων έχει οδηγήσει την Ολυμπιακή Αεροπορία την OLYMPIC CARGO και το HANDLING στις απώλειες. Το τρέχον μέγεθος Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν επιτρέπει τις οικονομίες κλίμακας, σε αντίθεση με άλλες αερογραμμές (δηλ. Alitalia) που μπορούν. Επομένως, Ολυμπιακή Αεροπορία πρέπει να μεταφέρει αυτές τις υπηρεσίες, όπως ο ακόλουθος αριθμός παρουσιάζει



Σύμφωνα με το ανωτέρω σχέδιο, Ολυμπιακή Αεροπορία μεταφέρει όλες τις υπηρεσίες της, εκτός από τις διαδικασίες πτήσης. Η νέα αερογραμμή που δημιουργείται (σύμφωνα με την οικονομική αναδόμηση) είναι αρμόδια μόνο για τις διαδικασίες πτήσης. Οι επίγειες υπηρεσίες μπορούν να προσφερθούν από την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία θα συνεχιστεί να υπάρχει μόνο ως επίγειος φορέας παροχής υπηρεσιών, μέχρι για να ξεπληρώσει τα χρέη της (σχεδόν χρέος EUROS 147 εκατομμυρίων). Στο πλαίσιο αυτού του σχεδίου, η νέα αερογραμμή στρέφεται μόνο στις πτήσεις, το οποίο σημαίνει ότι μπορεί να λειτουργήσει κάτω από το ελάχιστο κόστος, την υψηλότερη αποδοτικότητα και τη λιγότερη πολυπλοκότητα. Οι αλλαγές κάτω από την αναδόμηση προτερημάτων θα προκαλέσουν τις αλλαγές στη λειτουργία της



νέας αερογραμμής. Κατά συνέπεια το τελευταίο βήμα αναδόμησης πρέπει να είναι το λειτουργικό.

### 3.5.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΔΟΜΗΣΗ

Η αναδόμηση προτερημάτων θα προκαλέσει μια σημαντική αλλαγή στη μείωση εργασίας. Αυτήν την περίοδο, Ολυμπιακή Αεροπορία έχει 7000 υπαλλήλους που είναι αρμόδιοι για όλες τις υπηρεσίες που η αερογραμμή προσφέρει. Αλλά σύμφωνα με το σχέδιο, η νέα αερογραμμή πρέπει να έχει λιγότερους από 1850 υπαλλήλους (στατιστικές του Υπουργείου μεταφορών). Ο αριθμός πιλότων πρέπει να είναι περίπου 450 και να αντιπροσωπεύει το 5% των δαπανών της αερογραμμής (ο μέσος όρος της ένωσης των ευρωπαϊκών αερογραμμών είναι 7%, ο αριθμός πληρώματος καμπίνων θα πρέπει να είναι περίπου 600 από τα 1100 σήμερα) και το υπόλοιπο 95% να είναι υπάλληλοι που θα είναι αρμόδιοι για την πώληση, το marketing, τις επίγειες υπηρεσίες για τους επιβάτες και για άλλες διευθυντικές ευθύνες διοίκησης.

Οι υπάλληλοι που δεν θα εργαστούν για τη νέα αερογραμμή, είτε θα συνεχίσουν να εργάζονται στην παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία για τις επίγειες υπηρεσίες είτε θα περιληφθούν στο πρόγραμμα της πρόωρης συνταξιοδότησης, όπως το 1995 όπου 1050 προσωπικό από τα 11000 αποσύρθηκε νωρίς. Επίσης, οι αμοιβές των υπαλλήλων στη νέα αερογραμμή θα είναι κατά συνέπεια στα ανταγωνιστικά ποσοστά της αγοράς. Αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε μια μείωση του κόστους εργασίας κατά 45%. Αυτό είναι μια σημαντική μείωση εάν σκεφτούμε ότι οι δαπάνες εργασίας αποτελούν το 30% των συνολικών λειτουργικών δαπανών μιας αερογραμμής.

Μια άλλη πτυχή είναι η αιτιολόγηση και η χρησιμοποίηση του στόλου. Αυτήν την περίοδο, ο στόλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας αποτελείται από οκτώ διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών συν δύο άλλους τύπους που αναμένονται στα επόμενα 2 έτη. Κάθε τύπος αεροσκαφών χρειάζεται ειδικές δεξιότητες εργασίας (ειδικευμένοι πιλότοι και πλήρωμα καμπίνων), διαφορετικό εξοπλισμό και εφαρμοσμένη μηχανική. Όλες αυτές οι δαπάνες μπορούν να μειωθούν εάν μια αερογραμμή έχει μόνο δύο ή τρία διαφορετικά αεροσκάφη όπως στις χαμηλού κόστους αερογραμμές.

Παραδείγματος χάριν, ο στόλος Easyjet περιλαμβάνει μόνο δύο τύπους αεροσκαφών: Boeing 737-400 και το νέο airbus 319. Αυτά τα αεροσκάφη είναι αποδοτικότερα για τους ευρωπαϊκούς προορισμούς, οι οποίοι είναι οι μόνοι προορισμοί της Easyjet. Η Ολυμπιακή Αεροπορία θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει μόνο έναν τύπο αεροσκαφών (δηλ. Boeing 737-400) για τις μικρές αποστάσεις και το airbus A340-300 για τις μεγάλες αποστάσεις. Στις εσωτερικές πτήσεις, όπου ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πτήση δεν είναι επάνω από 68, η Ολυμπιακή Αεροπορία μπορεί να χρησιμοποιήσει μόνο τα ATR- 72 (μέγιστα καθίσματα 68) και για τις πτήσεις με το μέσο αριθμό επιβατών επάνω από 68 το Boeing 737-400 (μέγιστα καθίσματα 150). Η χρήση τριών τύπων αεροσκαφών θα μειώσει το κόστος της συντήρησης και υπηρεσιών κατά 50% (στατιστικές του Υπουργείου μεταφορών). Η ερώτηση που προκύπτει τώρα είναι τι θα συμβεί με τις πτήσεις που ο μέσος αριθμός επιβατών είναι πολύ περιορισμένος και η χρήση ενός αεροσκάφους όπως

ATR- 72 θα είναι ανεπαρκής. Η απάντηση μπορεί να βρεθεί στην ύπαρξη Ολυμπιακής Αεροπορίας για κοινωνικούς λόγους.

Όλα αυτά τα έτη η Ολυμπιακή Αεροπορία συνδέθηκε ιδιαίτερα με την ελληνική κυβέρνηση μέσω των άμεσων ή κρυμμένων επιχορηγήσεων. Επομένως, η προσδοκία της κυβέρνησης ήταν ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία πρέπει να προσφέρει υπηρεσίες σε ορισμένους προορισμούς εσωτερικού ή εξωτερικού, ανεξάρτητα από εάν τέτοιες υπηρεσίες είναι κερδοφόρες ή όχι. Η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν ένα μέσο για την ελληνική κυβέρνηση για να επιτύχει τους κοινωνικοοικονομικούς στόχους ή στην περίπτωση των ξένων διαδρομών για να παρουσιάσει τη σημαία. Το παράδειγμα αυτό ήταν οι διαδρομές Αθήνα-Sidney και Αθήνα-Μελβούρνη, οι οποίες ήταν δύο ζημιογόνες διαδρομές για πολλά έτη. Ο στόχος της ελληνικής κυβέρνησης ήταν να κρατήσει μια σύνδεση με τους Έλληνες που ζουν στην Αυστραλία (αυτές οι δύο διαδρομές τελικά κόπηκαν). Όσον αφορά τους εσωτερικούς προορισμούς, η Ολυμπιακή Αεροπορία αναμένεται να πετάει σε κάθε απομακρυσμένη περιοχή της Ελλάδας (ανεξάρτητα εάν η διαδρομή είναι ασύμφορη), μόνο για κοινωνικούς λόγους.

Κάτω από την αναδιάρθρωση Ολυμπιακής Αεροπορίας τέτοιοι προορισμοί πρέπει να κοπούν. Δεδομένου ότι η νέα αερογραμμή δεν θα λάβει πλέον οποιοδήποτε είδος κυβερνητικής επιχορήγησης, δεν πρέπει να απαιτηθεί να αναληφθούν οποιοσδήποτε μη εμπορικές δραστηριότητες όπως οι παραπάνω. Ο στόχος της νέας αερογραμμής πρέπει να είναι μόνο η μεγιστοποίηση των κερδών, ακριβώς όπως ο στόχος οποιωνδήποτε άλλων επιχειρήσεων. Οι κυβερνήσεις το βρίσκουν δύσκολο να καταλάβουν ότι στις νέες φιλελευθεροποιημένες και ανταγωνιστικότερες αγορές, οι αερογραμμές θα επιζήσουν μόνο εάν ελευθερώνονται και από την κυβερνητική επέμβαση και από οποιαδήποτε υποχρέωση στο κράτος.

#### **Πηγές για το κεφαλαίο 4**

- Συνέντευξη από τον κύριο Θ. Πασχαλίδη, διευθυντή πωλήσεων των Ολυμπιακών Αερογραμμών
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε.: «Κατάσταση – προβλήματα – αιτίες – προοπτικές :διεύρυνση της δυνατότητας παρέμβασης των εργαζομένων στην Ο.Α μέσω της εκπροσώπησης τους στα κέντρα λήψεως αποφάσεων (Ι.Σ Λαϊνός )
- Το μαύρο κουτί της Ο.Α
- Οικονομική Εναέριων Μεταφορών σε Ανταγωνιστικό Περιβάλλον
- Αεροπορικό Marketing (Γ.Φ Πρίντζης )
- Ακτοπλοΐα - αερομεταφορές :Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα (Ε. Σπαράκος )
- [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)
- [www.money-tourism.gr](http://www.money-tourism.gr)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ**

**Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ  
ΕΠΙΘΕΣΗΣ ΤΗΣ 11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001  
ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΔΙΟ**

## ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕΤΑ ΤΙΣ 11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΗ 2001

Πριν από ένα περίπου χρόνο, η καθιερωμένη ετήσια συζήτηση για τον ρόλο του ΟΟΣΑ (Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη) στη διεθνή οικονομία διεξαγόταν υπό το βάρος των τρομοκρατικών κτυπημάτων της 11ης Σεπτεμβρίου, στη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον. Οι επιπτώσεις αυτών των τραγικών γεγονότων έγιναν αισθητές σε ολόκληρο τον κόσμο. Σοβαρές μακροοικονομικές επιπτώσεις μεγάλης διάρκειας διαπιστώθηκαν. Σημειώθηκε επιβράδυνση της διεθνούς οικονομίας. Καταγράφηκε περαιτέρω εμβάθυνση της διεθνούς οικονομικής ύφεσης, η οποία βρισκόταν ήδη σε εξέλιξη πριν από τα τραγικά γεγονότα. Η ύφεση έγινε πιο αισθητή σε ευαίσθητους τομείς όπως τα ταξίδια, ο τουρισμός και οι διεθνείς μεταφορές, ενώ οι επιπτώσεις ήταν ακόμα πιο σοβαρές σε υπό μετάβαση χώρες, οι οποίες είναι και οι πλέον ευάλωτες.

Παρά τα προβλήματα, η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας μετά τα τρομοκρατικά κτυπήματα έγινε με ικανοποιητικό ρυθμό. Όμως εξακολουθεί ακόμα να επικρατεί σοβαρή αναστάτωση και να υπάρχουν άλλοι σοβαροί κίνδυνοι στις διεθνείς αγορές. Η γρήγορη και αποφασιστική λήψη μέτρων από τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ και του Συμβουλίου της Ευρώπης είχε σαν αποτέλεσμα μια σχετικά ικανοποιητική αντιμετώπιση των ανθρωπιστικών, πολιτικών και οικονομικών επιπτώσεων των τραγικών γεγονότων. Η ανάκαμψη συνοδεύτηκε από συγκράτηση του πληθωρισμού, σχετικά ψηλή ανεργία, η οποία όμως παραμένει υπό έλεγχο και ικανοποιητική, υπό τις περιστάσεις, αύξηση του διεθνούς εμπορίου, κατά 2,5% το 2002 σε σύγκριση με το 2001.

Υπό αυτές τις συνθήκες, το αίτημα για κρατική ενίσχυση στις αερομεταφορές επανέρχεται. Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να βοηθήσουν τις αεροπορικές εταιρείες να αντλήσουν κεφάλαια από τις κεφαλαιαγορές που θα τους επιτρέψουν να επιβιώσουν στην κρίση. Την ίδια στιγμή στις ΗΠΑ αρκετά μέλη του Κογκρέσου πιέζουν για νέα οικονομική βοήθεια προς τους εθνικούς αερομεταφορείς.

Η διεθνής τρομοκρατία είναι μια συνεχιζόμενη απειλή. Η παγκόσμια οικονομία είναι ευάλωτη σε μελλοντικές τρομοκρατικές ενέργειες. Οι πηγές χρηματοδότησης της τρομοκρατίας πρέπει να εντοπιστούν και παταχθούν. Όμως, σίγουρα, η αποτελεσματική αντιμετώπιση της τρομοκρατίας προϋποθέτει αποτελεσματική πάταξη των αιτίων που την προκαλούν. Της φτώχειας, του αναλφαριθμισμού, των ανισοτήτων, της κοινωνικής περιθωριοποίησης, της ανεργίας, της διαφθοράς, των δωροδοκιών, της ανεπαρκούς πρόσβασης σε παραγωγικές πηγές, της προπαγάνδας, της αδύναμης και άνισα κατανεμημένης παγκόσμιας οικονομικής υποδομής.

Η επανατοποθέτηση της παγκόσμιας οικονομίας στο δρόμο της βιώσιμης ανάπτυξης, κοινωνικοοικονομικής και οικολογικής, είναι ίσως η καλύτερη συλλογική διασφάλιση έναντι τέτοιων κινδύνων και προϋποθέτει διεθνή συνεργασία και συλλογικότητα. Ο ΟΟΣΑ και το Συμβούλιο της Ευρώπης καλούνται να προωθήσουν μια τέτοια διεθνή συνεργασία και να ανταποκριθούν στις ανάγκες του παγκόσμιου πολίτη, χωρίς να υπονομεύουν τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις προοπτικές ανάπτυξης των επερχόμενων γενεών.

## ΤΟ ΠΛΗΓΜΑ ΤΩΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΩΝ ΧΤΥΠΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

Οι συνέπειες σε οικονομικό επίπεδο για τις ευρωπαϊκές αλλά και για την ελληνική οικονομία εξαρτιόνται από την διάρκεια και την ένταση της κρίσης όπως αυτή άρχισε να εξελίσσεται μετά τα τραγικά γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001.

Αγωνία και αβεβαιότητα επικρατεί για το τουριστικό σκηνικό και τις αερομεταφορές αυτή την περίοδο στην Ελλάδα αλλά και στην υπόλοιπη Ευρώπη, κυρίως λόγω των πρόσφατων γεγονότων στη Μαδρίτη, τα οποία συνέπεσαν με την έναρξη της τουριστικής περιόδου.

Η ελληνική αγορά επαγγελματικού τουρισμού ακολουθούσε ανοδική πορεία τα τελευταία πέντε χρόνια, και οι προοπτικές διαγράφονταν αρκετά ενθαρρυντικές, καθώς κατέγραφαν μια σταθερή ετήσια αύξηση. Ίδια άποψη εξέφρασε και ο εκπρόσωπος του Manassis Travel, κ. Αγγελος Λάμπρου, ο οποίος τονίζει: "Ο επαγγελματικός τουρισμός και τα ταξίδια κινήτρων είναι ένας χώρος με πολλά περιθώρια ανάπτυξης στη χώρα μας" και εξηγεί ότι "οι τουριστικές επιχειρήσεις έχουν αναδείξει τον τομέα αυτό σε ουσιαστικό τμήμα των δραστηριοτήτων τους, ενώ διαρκώς αυξάνονται οι εταιρίες και οι επιχειρηματίες που πραγματοποιούν ένα επαγγελματικό ταξίδι".

Η σχεδόν ειδυλλιακή αυτή κατάσταση φαίνεται ότι ανατράπηκε μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα κατά των ΗΠΑ στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 και την ασταθή κατάσταση που επικρατεί από τότε. Σε πρόσφατη κοινή συνέντευξη Τύπου που παρέθεσαν οι πρόεδροι της ECTAA (Ένωση των Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Πρακτόρων και Οργανωτών Ταξιδιών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και του ελληνικού ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), αναφέρθηκε χαρακτηριστικά ότι "οι συνέπειες είναι ιδιαίτερα αρνητικές, ενώ ο κλάδος των τουριστικών γραφείων είναι από αυτούς που έχουν πληγεί σε σημαντικό βαθμό".

Σε ό,τι αφορά την Ελλάδα, σημειώθηκε ότι υπήρξαν ακυρώσεις από υπερπόντιες χώρες, ότι δεν υπάρχουν νέες κρατήσεις, ενώ εκτιμάται ότι η μείωση των εισερχόμενων και εξερχόμενων εισιτηρίων ανέρχεται στο 25-30%. Παράλληλα, είχε παρατηρηθεί ότι οι προκρατήσεις για το 2002 είχαν επιβραδυνθεί σε μεγάλο βαθμό, ενώ πολλά συνέδρια, ταξίδια κινήτρων και κρουαζιέρες είχαν ακυρωθεί και κυρίως από τη Βόρεια, Νότια Αμερική και την Ασία (από Ιαπωνία οι ακυρώσεις ανέρχονται σε 30-35%).

Πάντως, οι ιθύνοντες της αγοράς θεωρούν ότι η κρίση -παρά το γεγονός ότι είναι ορατή στα οικονομικά στοιχεία του 2001 και του 2002- θα αρχίσει να φθίνει από το 2005, όταν τα διεθνή προβλήματα διευθετηθούν και αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη του κόσμου στις μεταφορές και στα ταξίδια. Ωστόσο, κοινή παραδοχή αποτελεί το γεγονός ότι ο επαγγελματικός τουρισμός δεν θα πληγεί τόσο μακροπρόθεσμα όσο άλλες μορφές τουρισμού, καθώς εκτιμάται ότι κανένας επιχειρηματίας στον κόσμο δεν μπορεί να ακυρώσει εντελώς τις υπερπόντιες επαφές του λόγω ανησυχίας.

Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών [IATA] εξέφρασε την πρόβλεψη ότι οι ζημιές για τις αεροπορικές εταιρείες θα ξεπεράσουν τα 10 δισ. δολάρια φέτος

έναντι 7,4 δισ. δολαρίων πέρυσι. Παράλληλα, η IATA αναμένει μείωση των επιβατών των διεθνών πτήσεων κατά 15-20%, καθώς αρκετές επιχειρήσεις παραγγέλλουν στους υπαλλήλους τους να μειώσουν τα ταξίδια τους στα απολύτως αναγκαία ενώ παντού σε όλον τον κόσμο οι τουρίστες ακυρώνουν ή αναστέλλουν τα αεροπορικά τους ταξίδια.

Οι κρατήσεις διεθνών πτήσεων μειώνονται δραματικά, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, όπου ο κόσμος επιλέγει να μείνει σπίτι του. Η United Airlines ανακοίνωσε ότι οι κρατήσεις της για πτήσεις προς το εξωτερικό βούτηξαν λίγο πριν ξεκινήσει ο πόλεμος στο Ιράκ κατά 40%.

Στη μείωση των κρατήσεων και των αεροπορικών ταξιδιών θα πρέπει να προστεθεί και η δραματική αύξηση του κόστους, αφού σε λιγότερο από ένα χρόνο η τιμή των καυσίμων των αεροσκαφών έχει διπλασιαστεί. Οι εξελίξεις που σε συνδυασμό με τις συσσωρευμένες από τις 11 Σεπτεμβρίου 2001 ζημιές 30 δισ. δολαρίων καθιστά αρκετές αεροπορικές εταιρείες ιδιαίτερα ευάλωτες στη χρεοκοπία.

Τρεις αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες -United Airlines, US Airways και Hawaiian Airlines- έχουν ήδη ζητήσει δικαστική προστασία έναντι των πιστωτών τους νωρίτερα, ενώ η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία του κόσμου, American Airlines, φλερτάρει επικίνδυνα με την πτώχευση.

Ο πρώην γενικός γραμματέας του ΕΟΤ και Σύμβουλος Φιλοξενίας στον Αθήνα 2004, κ. Γιάννης Αγγλος μιλώντας στην εκπομπή Business & Travel, επισήμανε ότι ύστερα από τις εξελίξεις αυτές είναι λογικό ο κόσμος να φοβάται να ταξιδέψει στην Ευρώπη, γι αυτό η αγορά εμφανίζεται μουνδιασμένη την περίοδο αυτή.

Ακόμη, ο πρώην Γ.Γ. του ΕΟΤ υπογράμμισε ότι γίνεται προσπάθεια από τον "Αθήνα 2004" να διαφημιστεί η Ελλάδα στα ξένα κανάλια εν όψει της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, εκφράζοντας την πεποίθηση ότι με δεδομένη τη λογική των late bookings και τον φόβο που επικρατεί αυτή τη στιγμή για την τρομοκρατία, οι κρατήσεις θα αυξηθούν τις τελευταίες μέρες πριν τους Αγώνες.

Η γενική πάντως εκτίμηση είναι ότι ο χειρισμός αυτής της κρίσης θα πρέπει να γίνει με κριτήριο την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων συνολικά στις οικονομίες των οικονομικά ανεπτυγμένων χωρών άρα και της Ελλάδας.

Με αυτή την εκτίμηση μπορεί βραχυπρόθεσμα να υπάρξουν προβλήματα σε τομείς όπως ο τουρισμός και γενικότερα σε τομείς που απαιτούν μετακινήσεις όπως και οι τομείς καθημερινής κατανάλωσης, όμως μέσο-μακροπρόθεσμα οι επιπτώσεις θα περιορισθούν μέχρι συνολικά μηδενισμού και η οικονομική ανάπτυξη θα συνεχισθεί.

## ΑΝΤΙΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε νέα Υόρκη και σε Μαδρίτη καθώς και ο φόβος τρομοκρατικού χτυπήματος στο Λονδίνο έχουν προκαλέσει φόβο στη διεθνή οικονομία με αποτέλεσμα την λήψη διαφόρων μέτρων που πολλές φορές ξεπερνάν τα όρια.

Σε λίγους μήνες οι επισκέπτες των Ηνωμένων Πολιτειών, ΗΠΑ, θα χωρίζονται ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας που θα προκύπτει από τα προσωπικά τους δεδομένα σε πράσινους, κίτρινους, και κόκκινους. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Αμερικανικής Υπηρεσίας Ασφάλειας και Μεταφορών, η κυβέρνηση θα αρχίσει τους αμέσως επόμενους μήνες τη δοκιμή ενός συστήματος χρωματικής κατάταξης όλων όσων επισκέπτονται τις Ηνωμένες Πολιτείες με βάση τα προσωπικά τους δεδομένα. Το σύστημα αυτό θα κατατάσσει τους επιβάτες των πτήσεων με βάση το βαθμό επικινδυνότητας που θα προκύπτει από την ηλεκτρονική επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων τους και θα τους χαρακτηρίζει με χρωματικούς κώδικες.

Το πράσινο θα σημαίνει ότι ο επιβάτης είναι 'καθαρός' και επομένως μπορεί να περάσει μέσα από τη συνήθη διαδικασία ελέγχου και να επιβιβασθεί στο αεροπλάνο.

Το κίτρινο θα απαιτεί επιπρόσθετα μέτρα ελέγχου, ενώ το κόκκινο σημαίνει ότι ο συγκεκριμένος επιβάτης δεν θα επιβιβασθεί στο αεροπλάνο, αλλά πιθανότατα σε περιπολικό της αστυνομίας.

Ήδη το σύστημα αυτό έχει καταγγελθεί από τις οργανώσεις προστασίας των δικαιωμάτων των πολιτών.

Πολλές όμως κυβερνήσεις και τουριστικές οργανώσεις σε όλο τον κόσμο δηλώνουν την αντίθεση τους στις μεθόδους των ΗΠΑ, πιστεύοντας ότι τα μέτρα αυτά δεν θα βοηθήσουν στην πάταξη της τρομοκρατίας.

Το θέμα της ασφάλειας στις αερομεταφορές και πιο συγκεκριμένα στις πτήσεις μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης έχει γίνει το επίκεντρο της συζήτησης στη συνάντηση μεταξύ των διευθυντών των αρμόδιων υπηρεσιών των ΗΠΑ και των 15 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έγινε στις Βρυξέλλες

Ειδικότερα, η συνάντηση είχε ως στόχο την ανταλλαγή απόψεων για το θέμα της παρουσίας ένοπλων φρουρών στις πτήσεις μεταξύ ΗΠΑ-Ευρώπης και γενικότερα τα θέματα ασφάλειας που σχετίζονται με τις εν λόγω πτήσεις. Η ευρωπαϊκή πλευρά απεφάνθη ότι η λήψη μέτρων για την ασφάλεια των πτήσεων (και ειδικότερα σε ότι αφορά την παρουσία ένοπλων φρουρών στα αεροσκάφη) είναι θέμα αποκλειστικής αρμοδιότητας των κρατών μελών.

Ενώ η αμερικανική πλευρά έκανε λόγο για ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ Ε.Ε και Η.Π.Α και δεν έκανε λόγο για τους ένοπλους φρουρούς.

Πιο συγκεκριμένα ο αρμόδιος Υφυπουργός τόνισε πως "Δεν θα απαγορεύσουμε τις πτήσεις από κράτη που δεν θα εφαρμόσουν ένα συγκεκριμένο μέτρο, εξετάζουμε όλα τα μέτρα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτήσεων αλλά αν διαπιστώσουμε κάποιο κενό στα μέτρα ασφάλειας που θέτει σε πιθανό κίνδυνο μια πτήση (με προορισμό τις ΗΠΑ), τότε δεν θα επιτρέπουμε την είσοδο του εν λόγω αεροσκάφους στον εναέριο χώρο των ΗΠΑ".

## ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΣΤΟ ΙΡΑΚ

Με την έναρξη του πολέμου στο Ιράκ ο οποίος συνδέεται άμεσα με το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, οι 4 από τις 6 κορυφαίες αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ -American, United, Continental Airlines, Northwest Airlines- ανακοίνωσαν δραστικές περικοπές στα προγράμματα των πτήσεών τους, κάτι που έκαναν και οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης και της Ασίας. Οι United, Northwest, Continental και Air Canada προχώρησαν ακόμη περισσότερο, περικόπτοντας θέσεις εργασίας ή δίνοντας προσωρινές άδειες σε εργαζομένους τους.

Στην Ευρώπη η Lufthansa, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της Γερμανίας, ανακοίνωσε ότι θα υιοθετήσει ελαστικά ωράρια εργασίας, προκειμένου να μειώσει το κόστος της ενώ η Swiss International Airlines απέλυσε ήδη 169 πιλότους. Στην Αυστραλία η Qantas ανακοίνωσε 3% μείωση του προσωπικού της ενώ η Singapore Airlines θα μειώσει κατά 8% τις πτήσεις της. Στην Ελλάδα, η Ολυμπιακή Αεροπορία διέκοψε προσωρινά τις πτήσεις τις προς την Μέση Ανατολή.

### Πηγές για το κεφάλαιο 5

- [www.traveldailynews.com](http://www.traveldailynews.com)
- [www.money-tourism.com](http://www.money-tourism.com)
- [www.traveling.gr](http://www.traveling.gr)



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1)**

### **Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ**

<u>τύπος</u>	<u>νηολόγιο</u>	<u>Π.Μ. Κατασκευής</u>	<u>παρατηρήσεις</u>
A300-605R	SX-BEK	11-03-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
A300-605R	SX-BEL	01-04-1993	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
A300-622R	SX-BEM	30-01-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
A340-313X	SX-DFA	24-09-1998	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/2003)
A340-313X	SX-DFB	31-08-1998	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/2003)
A340-313X	SX-DFC	13-7-1999	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (05/04)
A340-313X	SX-DFD	30-9-1999	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (05/04)
ATR42-310	SX-BIN	13-3-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR42-312	SX-BIA	04-12-1989	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR42-312	SX-BIB	14-3-1990	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR42-312	SX-BIC	21-06-1990	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR42-320	SX-BID	06-11-1990	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR42-320	SX-BIM	10-12-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR72-202	SX-BIE	21-05-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR72-202	SX-BIF	24-6-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)

<u>τύπος</u>	<u>νηολόγιο</u>	<u>Ημ. Κατασκευής</u>	<u>παρατηρήσεις</u>
ATR72-202	SX-BIH	23-4-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR72-202	SX-BII	08-2-1993	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR72-202	SX-BIK	27-01-1993	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
ATR72-202	SX-BIL	29-11-1994	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
B717-21S	SX-BOC	00-00-0000	Isd. From PeC transferred from ML (06/04)
B717-2K9	SX-BOA	00-00-0000	Isd. From Bavaria transferred from ML (03/04)
B717-2K9	SX-BOB	00-00-0000	Isd. From Bavaria transferred from ML (03/04)
B737-33R	SX-BLA	11-5-1997	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-3Q8	SX-BLC	11-07-1994	Isd.
B737-42J	SX-BMC	29-03-1993	Μεταφορά από τις Μακεδονικές Αερογραμμές (12/03)
B737-484	SX-BKA	28-08-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-484	SX-BKB	12-09-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-484	SX-BKC	20-09-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-484	SX-BKD	03-10-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-484	SX-BKE	28-10-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)

ημ.  
Τύπος νηολόγιο Κατασκευής: παρατηρήσεις

B737-484	SX-BKG	27-04-1993	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Q8	SX-BKH	23-02-1990	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Q8	SX-BKK	18-12-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Q8	SX-BKL	24-04-1990	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Q8	SX-BKM	29-08-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Q8	SX-BKN	09-10-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
B737-4Y0	SX-BKI	15-05-1991	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπορία (12/03)
DHC-8-102A	SX-BIO	13-05-1992	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
DHC-8-102A	SX-BIQ	1993-00-00	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
DHC-8-102A	SX-BIR	1993-00-00	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)
DHC-8-102K	SX-BIP	1992-00-00	Μεταφορά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (12/03)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**

### **ΔΙΚΤΥΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ**

## ΠΟΛΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ Ο.Α

Από Αθήνα:

- Αλεξανδρούπολη
- Αστυπάλαια
- Ζάκυνθος
- Ηράκλειο
- Θεσσαλονίκη
- Ικαρία
- Ιωάννινα
- Καβάλα
- Καλαμάτα
- Κάρπαθος
- Κάσος
- Καστελόριζο
- Καστοριά
- Κέρκυρα
- Κεφαλονιά
- Κοζάνη
- Κύθηρα
- Κως
- Λέρος
- Λήμνος
- Μήλος
- Μύκονος
- Μυτιλήνη
- Νάξος
- Πάρος
- Πρέβεζα
- Ρόδος
- Σάμος
- Σαντορίνη
- Σητεία
- Σκιάθος
- Σκύρος
- Σύρος
- Χανιά
- Χίος

Από Θεσσαλονίκη :

- Αθήνα
- Ηράκλειο
- Ιωάννινα
- Κέρκυρα
- Λήμνος

- Μυτιλήνη
- Ρόδος
- Σάμος
- Χανιά
- Χίος
- Μύκονος

Από Ρόδο :

- Αθήνα
- Ηράκλειο
- Κάρπαθος
- Κάσος
- Καστελόριζο
- Σαντορίνη
- Θεσσαλονίκη
- Μύκονος

Από Ηράκλειο :

- Αθήνα
- Σαντορίνη
- Ρόδος
- Θεσσαλονίκη

Από Κεφαλονιά :

- Αθήνα
- Ζάκυνθος

Από Μύκονο:

- Αθήνα
- Σαντορίνη
- Ρόδος
- Θεσσαλονίκη

Από Κάσο :

- Αθήνα
- Κάρπαθος
- Ρόδος

Από Ζάκυνθο:

- Αθήνα
- Κεφαλονιά

Από Κοζάνη:

- Αθήνα
- Καστοριά

Από Καστοριά :

- Αθήνα
- Κοζάνη

Από Λήμνο:

- Αθήνα
- Μυτιλήνη
- Θεσσαλονίκη

Από Μυτιλήνη:

- Αθήνα
- Λήμνος
- Θεσσαλονίκη
- Σάμος
- Χίος

Από Νάξο:

- Αθήνα
- Αστυπάλαια

Από Αστυπάλαια:

- Αθήνα
- Νάξος

Από Σάμο:

- Αθήνα
- Μυτιλήνη
- Θεσσαλονίκη

Από Χίο:

- Αθήνα
- Μυτιλήνη
- Θεσσαλονίκη

Από Ιωάννινα:

- Αθήνα
- Θεσσαλονίκη

Από Κέρκυρα:

- Αθήνα
- Θεσσαλονίκη

Από Χανιά:

- Αθήνα
- Θεσσαλονίκη

Από Σαντορίνη:

- Αθήνα
- Ρόδος
- Ηράκλειο
- Μύκονος

Από Καστελόριζο:

- Αθήνα
- Ρόδος

## ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ Ο.Α





## ΠΟΛΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ Ο.Α

Αλεξάνδρεια	Σύδνεϋ ****
Αμάν	Τελ Αβίβ
Άμστερνταμ*	Τζέντα
Βαρκελώνη	Τίρανα
Βεγγάζη	Τορόντο
Βελιγράδι	Φρανκφούρτη*
Βενετία (1)	
Βερολίνο *	
Βηρυτός	
Βιέννη	
Βοστόνη	
Βουδαπέστη	
Βουκουρέστι*	
Βρυξέλες*	
Γενεύη	
Γιοχάνεσμπουργκ	
Ζυρίχη	
Κάιρο	
Κίεβο*(2)	
Κοπεγχάγη	
Κουβέιτ**(3)	
Κωνσταντινούπολη*	
Λάρνακα*	
Λισσαβόνα (4)	
Λονδίνο *	
Μαδρίτη	
Μάντσεστερ	
Μασσαλία***	
Μελβούρνη****	
Μιλάνο	
Μόναχο*	
Μόντρεαλ	
Μόσχα	
Μπανγκόκ****	
Νάπολη***	
Νέα Υόρκη	
Ντουμπάι **	
Ντίσελντορφ*	
Οδησσός(2)	
Παρίσι*	
Πράγα(5)	
Ριάντ	
Ρώμη	
Σκόπια	
Σόφια	
Στουτγάρδη*	

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Συνεργασία CODE SHARE με την ALPI EAGLES
2. Συνεργασία CODE SHARE με την AEROSVIT AIRLINES
3. Συνεργασία CODE SHARE με την KUWAIT AIRLINES
4. Συνεργασία CODE SHARE με την TAP – AIR PORTUGAL
5. Συνεργασία CODE SHARE με την CHEZ AIRLINES

- Οι προορισμοί αυτοί εξυπηρετούνται και από Θεσσαλονίκη
  - \*\*Υπάρχει και σύνδεση Κουβέιτ – Ντουμπάι
  - \*\*\* Υπάρχει και σύνδεση Νάπολη – Μασσαλία
  - \*\*\*\* Υπάρχει και σύνδεση Μπανγκόκ – Μελβούρνη /Σύδνεϋ

## ΔΙΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ Ο.Α



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3**

### **ΧΑΡΤΕΣ**



**DEPARTURES FROM THESSALONIKI**



Summer Only

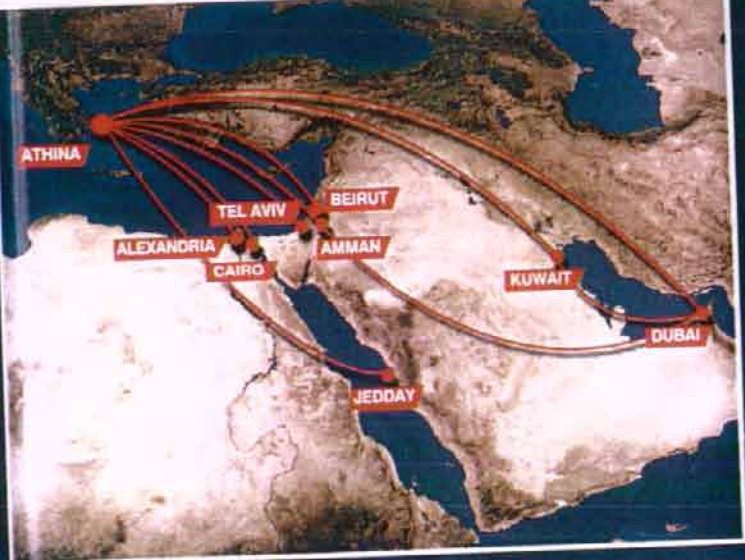


Athens - Kiev	Cooperation with	VJ Airlines
Athens - Odessa	Cooperation with	GSA
Athens - Prague	Cooperation with	TAP via Milan
Athens - Lisbon	Cooperation with	

01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00



MIDDLE EASTY INSET



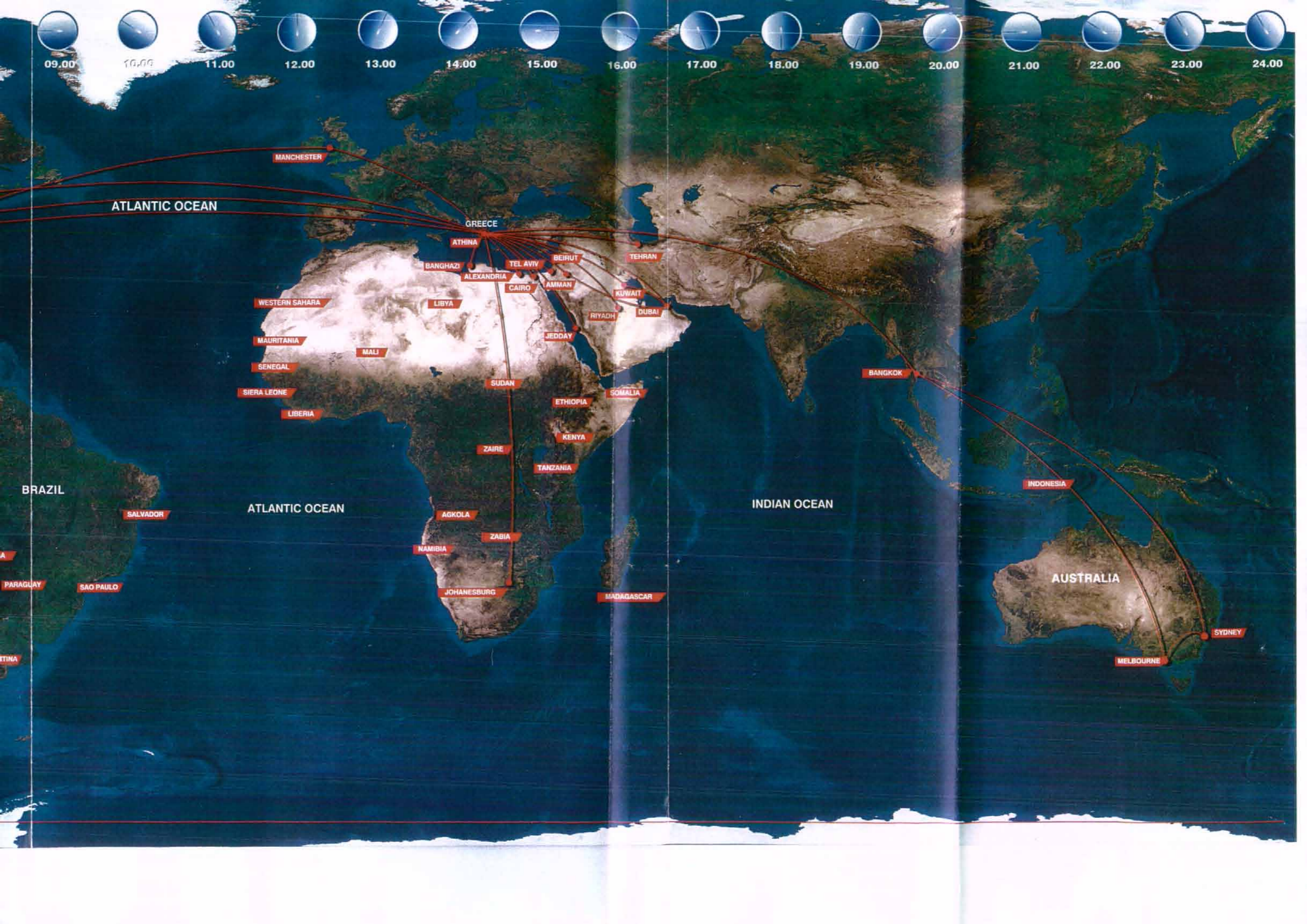
DEPARTURES FROM THESSALONIKI



ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ / INTERNATIONAL FLIGHTS



09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00



ATLANTIC OCEAN

ATLANTIC OCEAN

INDIAN OCEAN

MANCHESTER

GREECE

ATHINA

BANGHAZI

ALEXANDRIA

CAIRO

JEDDAY

RIYADH

DUBAI

KUWAIT

TEHRAN

BEIRUT

AMMAN

LIBYA

WESTERN SAHARA

MAURITANIA

SENEGAL

SIERA LEONE

LIBERIA

MALI

SUDAN

ETHIOPIA

SOMALIA

KENYA

TANZANIA

ZAIRE

AGKOLA

NAMIBIA

ZABIA

JOHANESBURG

MADAGASCAR

BANGKOK

INDONESIA

AUSTRALIA

SYDNEY

MELBOURNE

BRAZIL

SALVADOR

SAO PAULO

PARAGUAY

ETINA

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:**

Ι. Σ Λαϊνός  
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε  
«Κατάσταση – προβλήματα – αιτίες – προοπτικές :διεύρυνση της δυνατότητας παρέμβασης των εργαζομένων στην Ο.Α μέσω της εκπροσώπησης τους στα κέντρα λήψεως αποφάσεων»  
Διδακτορική διατριβή που εγκρίθηκε από το Πάντειο Πανεπιστήμιο.  
Αθήνα 1990

Ι. Σ Λαϊνός  
Οικονομική Εναέριων Μεταφορών σε Ανταγωνιστικό Περιβάλλον  
Έκδοση : Α. Σταμούλης  
Αθήνα

Γ. Παπαδημητρίου ,Κ. Δημόπουλος  
Το μαύρο κουτί της Ο.Α  
Αθήνα 1991

Γ. Φ. Πρίντεζης  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ MARKETING  
Εκδόσεις Έλλην  
Αθήνα 1995

Σπαράκος Ευάγγελος  
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ – ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ :  
«Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα»  
2<sup>η</sup> Ημερίδα Οικονομικής Μεταφορών  
Πειραιάς 1996

### **ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:**

Airline Business (Σεπτέμβριος 2003)

Air Cargo World (Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2003)

Tourist Information (Τεύχος 2, Ιούνιος 1998)

Χρήμα και Τουρισμός (Τεύχη: Μάιος 2004 ,Μάιος 2003, Ιανουάριος 2003,  
Ιουνιος 2001, Απρίλιος 2001)

Κίνηση / Motion Το περιοδικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Φθινόπωρο –  
Χειμώνας 95, Συλλεκτικό τεύχος για τα 50 χρόνια της Ολυμπιακής )



## Διαδικτυακές Σελίδες

[www.airliners.com](http://www.airliners.com)

[www.traveldailyNews.gr](http://www.traveldailyNews.gr)

[www.traveling.gr](http://www.traveling.gr)

[www.planepictures.gr](http://www.planepictures.gr)

[www.money-tourism.gr](http://www.money-tourism.gr)

[www.olympicairlines.com](http://www.olympicairlines.com)

[www.britishairways.com](http://www.britishairways.com)

[www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)

## Άλλες πηγές

Ενημερωτικό φυλλάδιο των Ολυμπιακών Αερογραμμών από το τμήμα Διαφήμισης.

Συνέντευξη από τον κύριο Θ. Πασχαλίδη, διευθυντή πωλήσεων των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

