



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΕΦΗΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

«Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»

Μεταπτυχιακός φοιτητής: Τσούβαλης Αθανάσιος

Α.Μ : 0816Μ022

Τριμελής Επιτροπή μελών ΔΕΠ:

Παλάσκας Θεοδόσιος (Καθηγητής)

Στοφόρος Χρυσόστομος (Επίκουρος Καθηγητής) – Επιβλέπων

Ψειρίδου Αναστασία (Επίκουρος Καθηγήτρια)

Αθήνα,
Μάιος 2018

ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι είμαι ο συγγραφέας της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας που γίνεται για την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών από το Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών με κατεύθυνση Εφηρμοσμένων Οικονομικών και Διοίκησης. Βεβαιώνω ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει κατατεθεί σε κάποιο άλλο Πανεπιστήμιο της Ελλάδας ή του εξωτερικού. Επιπλέον μέσω της συγκεκριμένης εργασίας διατυπώνονται προσωπικές μου απόψεις που άπτονται του συγκεκριμένου θέματος. Βεβαιώνω επίσης ότι αναφέρονται όλες οι βιβλιογραφικές πηγές και οι πηγές από το διαδίκτυο που χρησιμοποιήθηκαν καθώς και οι συγγραφείς τους.»

Τσούβαλης Αθανάσιος

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπων Καθηγητή μου κ. Στοφόρο Χρυσόστομο για την καθοδήγηση και την βοήθεια του κατά την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας καθώς και όλους τους Καθηγητές του τμήματος. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την στήριξη όλο αυτό το διάστημα και κυρίως την σύζυγό μου Νάνσυ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ανταγωνισμός στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα είναι κάτι που απασχολεί από τον απλό πολίτη που επιθυμεί καλύτερες υπηρεσίες αερομεταφοράς σε πιο ανταγωνιστικές τιμές, το Ελληνικό κράτος μιας και ο συγκεκριμένος κλάδος συντελεί σημαντικά στην διαμόρφωση του ΑΕΠ και κατ' επέκταση της οικονομίας της χώρας μέχρι και τις ίδιες τις Αεροπορικές εταιρείες ως ιδιωτικούς οργανισμούς στόχος των οποίων είναι το κέρδος. Για να μπορέσουμε να καταλάβουμε και να αναλύσουμε τα δεδομένα και τις εκτιμήσεις που αφορούν τον ανταγωνισμό στον συγκεκριμένο κλάδο, αρχικά γίνεται αναφορά στο ισχύον νομικό πλαίσιο που αφορά τον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας. Στη συνέχεια αναφερόμαστε στο Ελληνικό περιβάλλον και τις ιδιαιτερότητες του, στο οποίο καλούνται να επιχειρήσουν οι Αεροπορικές εταιρείες. Ακολούθως αναλύονται οι κατηγορίες των Αεροπορικών εταιρειών κάτι ιδιαίτερα σημαντικό και χρήσιμο για την κατανόηση των στρατηγικών επιλογών των εταιρειών. Επίσης, δίνεται μια εικόνα του ρόλου των αρμόδιων φορέων οι οποίοι επιμερίζονται με την ευθύνη για τον έλεγχο του υγιούς ανταγωνισμού σε αυτόν τον κλάδο. Εν συνεχεία γίνεται αναφορά στις υπάρχουσες Αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού στην Ελλάδα και τις επιδόσεις τους. Ακολουθεί μια περιεκτική αναφορά στις μορφές των αγορών και παρατίθενται βασικά στοιχεία της θεωρίας παιγνίων. Τέλος έχοντας αποκτήσει πιο σφαιρική αντίληψη επί του θέματος γίνεται μια προσπάθεια για να κατανοήσουμε την διάρθρωση της αγοράς των αερομεταφορών στην Ελλάδα, αναλύουμε κάποιες βασικές στρατηγικές επιλογές που λαμβάνουν οι εταιρείες και εξάγονται κάποια χρήσιμα συμπεράσματα.

ABSTRACT

The competition in the Greek Aviation market is something that concerns common people because they want better services in better prices, the Greek Government because the GDP depends on that, the whole Greek economy as well, and of course the Airlines whose target is certainly to make profit. In order to understand the competition in the Greek Aviation market, initially we have to understand the existing law frame in General Aviation. After that, we refer to the Greek environment where the Airlines are operating. Continuously we refer to the categories of the Airlines something very useful to analyze the way that they make some strategic decisions. Furthermore, we explain the role of Greek and European Competition Committee. We also refer to the Airlines having scheduled domestic flights in Greece and their performances. Subsequently we are having a comprehensive analysis about the different types of the markets and after that we refer to some basic characteristics of Game Theory. Finally, considering all the knowledge above we try to analyze the structure of the Aviation market in Greece and explain some basic strategic decisions of the Airlines, coming to some useful conclusions.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ABSTRACT.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Το νομικό πλαίσιο που ισχύει στην Πολιτική Αεροπορία.....	10
1.1 Η Σύμβαση της Βαρσοβίας.....	10
1.2 Η Σύμβαση του Σικάγο.....	11
1.2.1 Οι ελευθερίες του αέρα μεταξύ των κρατών μελών.....	11
1.2.2 Αεροδρόμια και αεροπορικές οδοί.....	11
1.2.3 Επιβαλλόμενα τέλη.....	12
1.2.4 Το δικαίωμα κάθε κράτους –μέλους για επιβολή κυρώσεων σε αεροπορική εταιρεία.....	12
1.3 Η δημιουργία του ICAO (International Civil Aviation Organization).....	12
1.4 Η Σύμβαση του Τόκιο.....	13
1.4.1 Βασικές προβλέψεις της Σύμβασης του Τόκιο.....	13
1.5 Η Σύμβαση της Χάγης.....	14
1.6 Η Σύμβαση του Μόντρεαλ.....	15
1.7 «Open skies» στις Η.Π.Α.....	15
1.8 «Open skies» στην Ευρώπη.....	16
1.9 «Open skies» μεταξύ Ευρώπης και Η.Π.Α.....	17
1.10 Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α).....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ελληνικό Περιβάλλον.....	20
2.1 Ελληνικά Αεροδρόμια.....	20
2.1.1 Οι κρατικοί Αερολιμένες της Ελλάδος χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες.....	20
2.1.2 Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των Ελληνικών αεροδρομίων.....	21
2.1.3 Η κίνηση των ελληνικών Αεροδρομίων τα τελευταία χρόνια.....	23
2.2 Τέλη διαδρομής και τερματικής εξυπηρέτησης.....	27
2.3 Εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης (handling) στην Ελλάδα.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι κατηγορίες των Αεροπορικών εταιρειών.....	32
3.1 Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.....	32
3.1.1 Ιστορική αναδρομή στην δημιουργία των Αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.....	32
3.1.2 Μοντέλο λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.....	34
3.1.3 Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη.....	36
3.2 Παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες.....	38
3.2.1 Ποιες αεροπορικές εταιρείες ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία.....	38
3.2.2 Μοντέλο λειτουργίας παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών.....	38
3.3 Αεροπορικές εταιρείες τύπου Charter.....	39
3.3.1 Πτήσεις Charter. Το ξεκίνημα.....	39
3.3.2 Χαρακτηριστικά αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις Charter.....	39
3.3.3 Αεροπορικές εταιρείες τύπου Executive/VIP.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Οι αρμόδιοι φορείς ελέγχου του Αεροπορικού ανταγωνισμού στην Ελλάδα.....	43
4.1 Ο ρόλος της ελληνικής επιτροπής ανταγωνισμού.....	43
4.2 Ο ρόλος της ευρωπαϊκής επιτροπής ανταγωνισμού.....	45
4.3 Περίπτωση συγκέντρωσης των αεροπορικών εταιρειών Aegean Airlines-Olympic Air.....	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η δραστηριότητα των Αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα	52
5.1 Αεροπορικές συμμαχίες	52
5.1.1 Το ξεκίνημα των Αεροπορικών συμμαχιών	52
5.1.2 Τα είδη των αεροπορικών συμμαχιών	53
5.2 Οι Αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και οι επιδόσεις τους	56
5.3 Η περίπτωση της Sky Express	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Οι Μορφές των Αγορών	65
6.1 Τέλειος Ανταγωνισμός	65
6.2 Ολιγοπώλιο	66
6.3 Μονοπώλιο	67
6.4 Μονοπωλιακός Ανταγωνισμός	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Θεωρία Παιγνίων	69
7.1 Βασικά στοιχεία Θεωρίας Παιγνίων	69
7.2 Είδη Παιγνίων	70
7.3 Ισορροπία κατά Nash	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Μελέτη της αγοράς των Αερομεταφορών στην Ελλάδα	73
8.1 Η διάρθρωση της Ελληνικής αγοράς αερομεταφορών	73
8.2 Δημιουργία παιγνίου που εξετάζει τις στρατηγικές επιλογές ως προς την πολιτική τιμολόγησης των Αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα	75
8.3 Συμπεράσματα	77

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Τέλειος Ανταγωνισμός	65
Διάγραμμα 2: Ολιγοπώλιο	67

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Επίσημο οργανόγραμμα Υ.Π.Α.	19
Πίνακας 2: Χάρτης Ελληνικών Αερολιμένων	20
Πίνακας 3: Η κίνηση επιβατών στα Ελληνικά Αεροδρόμια	24
Πίνακας 4: Κίνηση επιβατών εσωτερικού 1996-2016	25
Πίνακας 5: Κίνηση επιβατών εξωτερικού 1996-2016	25
Πίνακας 6: Κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού 1996-2016	26
Πίνακας 7: Κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού Αθήνας και Θεσσαλονίκης 2017	27
Πίνακας 8: Το μοντέλο της Southwest Airlines	35
Πίνακας 9: (List of Low cost Carriers based on ICAO definition)	37
Πίνακας 10: Κατηγορίες Αεροπορικών συμμαχιών (Alliance categories)	55
Πίνακας 11: Επιβατική κίνηση του Ομίλου Aegean τα έτη 2014-2017	57
Πίνακας 12: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου Aegean τα έτη 2014-2017	58
Πίνακας 13: Επιβατική κίνηση της Ellinair τα έτη 2014-2017	61
Πίνακας 14: Η Επιβατική κίνηση της Ryanair 1985-1996	62
Πίνακας 15: Η Επιβατική κίνηση της Ryanair 1997-2017	63
Πίνακας 16: Παιγνίο με το δίλημμα του φυλακισμένου	69
Πίνακας 17: Λύση παιγνίου με το δίλημμα του φυλακισμένου	71
Πίνακας 18: Αεροπορική κίνηση επιβατών 1995-2012 και μελλοντική εκτίμηση	78

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Ένα Lockheed L-1011 Tristar της Pacific Southwest Airlines και το σλόγκαν της εταιρείας τότε.....	33
Εικόνα 2: Το λογότυπο της εταιρείας ακολουθούμενο από γνωστό σλόγκαν και ένα Boeing 737 στα χρώματα της εταιρείας Southwest.....	33
Εικόνα 3: Ένα Boeing 737 στα χρώματα της Ryanair και ένα Airbus 320 στα χρώματα της EasyJet.....	34
Εικόνα 4: Οργανόγραμμα Επιτροπής Ανταγωνισμού.....	44
Εικόνα 5: Οργανόγραμμα Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού.....	47
Εικόνα 6: Διεθνής ποσοστιαία αύξηση της επιβατικής κίνησης του 2017 σε σχέση με το 2016.....	78

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις μέρες μας, με την παγκοσμιοποίηση των αγορών, την ύπαρξη μεγάλων μεταναστευτικών ροών, και τον αυξανόμενο τουρισμό παγκοσμίως, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν παρουσιάσει ιδιαίτερη άνθηση καθώς αποτελούν σχεδόν τον μοναδικό τρόπο μετακίνησης των ανθρώπων σε μακρινές αποστάσεις αλλά και τον γρηγορότερο τρόπο μετακίνησης γενικώς. Καθοριστική στην ανάπτυξη του κλάδου υπήρξε η δημιουργία και η λειτουργία των Αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους οι οποίες έδωσαν μια έντονη ώθηση στον παγκόσμιο τουρισμό και γενικότερα στις αερομεταφορές. Χαρακτηριστικά σε πολλές περιπτώσεις δημιουργούν την ανάγκη για ταξίδι χωρίς αυτή καν να υπάρχει με κάποιες εξωφρενικά οικονομικές προσφορές. Η Ελλάδα, είναι μια χώρα δυτικά προσανατολισμένη, η οποία εφαρμόζει με καθυστέρηση πολλές φορές τις περισσότερες καινοτομίες και αλλαγές που γίνονται στον δυτικό κόσμο. Έτσι και στην περίπτωση των αερομεταφορών, η Ελλάδα ξέφυγε από το μοντέλο ενός δυνατού κρατικού αερομεταφορέα όπως η παλιά Ολυμπιακή Αεροπορία, και συνεχίζει με την ύπαρξη Ελληνικών και ξένων ιδιωτικών Αεροπορικών Εταιρειών οι οποίες μαζί συμμετέχουν σε ένα ενδιαφέρον αεροπορικό ανταγωνισμό. Η Ελληνική αγορά αερομεταφορών παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον καθώς ο συνεχώς αναπτυσσόμενος Ελληνικός τουρισμός ο οποίος συνδέεται άμεσα με την αεροπορική κίνηση, αποσπά την προσοχή μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών, αλλά και σημαντικών Ελληνικών ομίλων εταιρειών που διακρίνουν σοβαρές προοπτικές και δυνατότητα επίτευξης σημαντικού κέρδους στην συγκεκριμένη αγορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Η αεροπορική βιομηχανία και συγκεκριμένα οι αεροπορικές εταιρείες λειτουργούν με έναν ιδιαίτερα σύνθετο τρόπο. Για να είμαστε σε θέση να κατανοήσουμε και να αναλύσουμε αυτόν τον ομολογουμένως σύνθετο τρόπο λειτουργίας θα πρέπει να αναφερθούμε σε κάποιες βασικές έννοιες, νόμους, συμβάσεις, κανονισμούς, το νομικό πλαίσιο που διέπει την Πολιτική Αεροπορία καθώς και τις αρμόδιες Υπηρεσίες που επιφορτίζονται με το έργο της εύρυθμης λειτουργίας της αεροπορικής κίνησης. Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφερθούμε στο νομικό καθεστώς που αφορά την Πολιτική Αεροπορία και στο πως αυτό υιοθετείται από την Ελλάδα.

1.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ (1929)

Η ραγδαία ανάπτυξη και εξέλιξη στον χώρο των αερομεταφορών δημιούργησε την ανάγκη μεταξύ ορισμένων κρατών για διευθέτηση συγκεκριμένων νομικών θεμάτων που υπήρχαν. Η αρχή λοιπόν έγινε κατόπιν πρωτοβουλίας της πολωνικής κυβέρνησης το 1929 με την Σύμβαση της Βαρσοβίας, και ακολούθησαν το πρωτόκολλο της Χάγης το 1955, η σύμβαση της Γουαδαλαχάρας το 1961, το πρωτόκολλο της Γουατεμάλας το 1971 και το πρωτόκολλο του Μόντρεαλ το 1975 που ουσιαστικά ήρθαν να καλύψουν τα όποια κενά υπήρχαν στις προβλέψεις της αρχικής σύμβασης.

Πιο συγκεκριμένα ο στόχος της συγκεκριμένης σύμβασης ήταν να υιοθετηθούν κάποιοι κοινοί κανόνες μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών που αφορούσαν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, καθώς επίσης και ο ορισμός κάποιων βασικών για την εποχή εννοιών που δεν ήταν διόλου αυτονόητες όπως οι έννοιες του αεροσκάφους, του αεροδρομίου, της αεροπορικής οδού αλλά και της ευθύνης του αερομεταφορέα έναντι τρίτων.

Επιπρόσθετα, ορίστηκαν οι τίτλοι μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου του εισιτηρίου των επιβατών, του δελτίου μεταφοράς αποσκευών καθώς και οι όροι μεταφοράς εμπορευμάτων. Θεσπίστηκε ακόμα το όριο ευθύνης του εκάστοτε αερομεταφορέα σε περιπτώσεις όπως θάνατος ή σωματική βλάβη επιβάτη, ζημία από καθυστέρηση της πτήσης, απώλεια αποσκευών και καταστροφή ή απώλεια εμπορεύματος. Σημαντική ήταν και η πρόβλεψη των όρων «Συμβαλλόμενος Αερομεταφορέας» και «Εκτελών Αερομεταφορέας» ως αδήριτη ανάγκη που δημιουργήθηκε ύστερα από τις πρώτες ανταλλαγές αεροσκαφών που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ ορισμένων εταιρειών.

Η εν λόγω Σύμβαση, υιοθετήθηκε και εφαρμόζεται καθολικά στις αεροπορικές μεταφορές στην επικράτεια της Ελλάδος με τον νόμο Ν.5017/1931¹.

¹Νόμος 5017 “ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ”
ΦΕΚ 158-13.06.1931

1.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟ (1944)

Με την Σύμβαση του Σικάγο η οποία συνάφθηκε στις 7 Δεκεμβρίου του 1944 μεταξύ 53 κρατών-μελών συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, καθορίστηκε το θεσμικό πλαίσιο των διεθνών αεροπορικών μεταφορών το οποίο διατυπώνεται συμπυκνωμένα ακολούθως:

1.2.1 Οι ελευθερίες του αέρα μεταξύ των κρατών μελών.

Οι ελευθερίες αυτές είναι που θεσπίζουν τα δικαιώματα των αεροπορικών εταιρειών ως προς τα κράτη που επηρεάζονται από την εκάστοτε πτήση. Πιο συγκεκριμένα:

- Ελευθερία Νο1
Κάθε κράτος-μέλος δεσμεύεται να δώσει άδεια υπέρπτησης από τον εθνικό εναέριο χώρο του σε κάθε πολιτικό αεροσκάφος άλλου κράτους-μέλους.
- Ελευθερία Νο2
Κάθε κράτος-μέλος δεσμεύεται να δεχτεί σε αεροδρόμιο του, αεροσκάφος άλλου κράτους μέλους το οποίο δηλώνει κατάσταση ανάγκης χωρίς πρότερη άδεια.
- Ελευθερία Νο3
Κάθε κράτος-μέλος έχει την δυνατότητα να αποβιβάσει σε άλλο κράτος-μέλος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο.
- Ελευθερία Νο4
Κάθε κράτος-μέλος έχει την δυνατότητα να επιβιβάσει από άλλο κράτος-μέλος επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο.
- Ελευθερία Νο5
Κάθε κράτος-μέλος έχει την δυνατότητα να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο σε άλλο κράτος-μέλος μέσω τρίτου κράτους-μέλους.
- Ελευθερία Νο6
Με βάση αυτή, δύναται να μεταφέρονται επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο από ένα κράτος μέλος σε άλλο κράτος-μέλος δια μέσου αεροπορικής εταιρείας τρίτου κράτους-μέλους.

1.2.2 Αεροδρόμια και αεροπορικές οδοί

Σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγο συγκροτήθηκαν τα κριτήρια του οριζόντιου και κάθετου διαχωρισμού μεταξύ των αεροσκαφών και συγκροτήθηκαν και δημοσιεύτηκαν οι αεροπορικές οδοί με σκοπό την καλύτερη κατανομή του διεθνούς εναέριου χώρου έχοντας ως γνώμονα πάντα την ασφάλεια των πτήσεων. Επίσης δημοσιεύτηκαν μαζί με τα ανωτέρω στο A.I.P (Aeronautical Information Publication) κάθε κράτους-μέλους η λίστα με τα Διεθνή Αεροδρόμια με τα αντίστοιχα στοιχεία τους.

1.2.3 Επιβαλλόμενα τέλη

Τα επιβαλλόμενα τέλη αφορούν τρεις επιμέρους υποκατηγορίες:

- Τα τέλη υπέρπτησης
- Τα τέλη χρησιμοποίησης του αεροδρομίου
- Τα τέλη παραμονής στο αεροδρόμιο

Μετέπειτα αναγνωρίστηκε το δικαίωμα σε κάθε κράτος-μέλος να θεσπίσει και άλλα είδη τελών.

1.2.4 Το δικαίωμα κάθε κράτους –μέλους για επιβολή κυρώσεων σε αεροπορική εταιρεία.

Βάση της Σύμβασης του Σικάγο αναγνωρίζεται το αναφαίρετο δικαίωμα κάθε κράτους-μέλους να χαρακτηρίσει μη έγκυρο πιστοποιητικό ή άδεια λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας η οποία δεν εφαρμόζει εντός του εθνικού εναέριου χώρου ,τους νόμους και τους κανόνες που αυτό έχει θεσπίσει. Ομοίως αντίστοιχες κυρώσεις σε αεροπορική εταιρεία ή αεροσκάφος που δεν εφαρμόζει τα δέοντα μπορούν να επιβληθούν και σε αεροδρόμιο της επικράτειας του κράτους-μέλους.

1.3 Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ICAO (International Civil Aviation Organization)

Η Σύμβαση του Σικάγο οδήγησε στην δημιουργία του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ICAO το 1944 στο Μόντρεαλ, καθώς ήταν απαραίτητη η δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού που θα χαρακτηρίζεται από κοινές αξίες και κανόνες που αφορούν την διεθνή αεροπλοΐα. Η έδρα του οργανισμού βρίσκεται στο Μόντρεαλ , γραφεία όμως υπάρχουν στο Παρίσι, στη Μπανγκόκ, στο Ναϊρόμπι, στο Κάιρο, στο Μεξικό, στο Ντακάρ και στη Λίμα.

Ο ICAO έχει τα εξής θεσμικά όργανα:

- Το Συμβούλιο
- Την Συνέλευση
- Την Γραμματεία

Το βασικό έργο του οργανισμού είναι η τυποποίηση και η καθιέρωση των προτύπων και διαδικασιών (ANNEXES) και (DOCUMENTS) μέσω των οποίων εξασφαλίζεται η ομαλή και ασφαλής διεξαγωγή των πτήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα επιμέρους πεδία που διαμορφώνονται από τον ICAO είναι:

- Έκδοση πτυχίων και αδειών
- Αεροπορική Μετεωρολογία
- Λειτουργία Αεροσκαφών
- Μονάδες μέτρησης
- Υπηρεσίες αεροναυτιλιακών επικοινωνιών
- Κανόνες Αέρος
- Αεροναυτιλιακοί χάρτες
- Έρευνα/Διάσωση

- Έρευνα Αεροπορικού Ατυχήματος
- Θόρυβος Αεροσκαφών και εκπομπές καυσαερίων
- Υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας
- Χαρακτηριστικά εθνικότητας και νηολόγησης Αεροσκάφους
- Ασφάλεια των πτήσεων

Όταν δημοσιευτεί ένα καινούργιο Document ή Annex από τον ICAO, υιοθετείται από το εκάστοτε κράτος μέσω αντίστοιχου Νόμου. Σε διαφορετική περίπτωση υποχρεούται να δημοσιοποιήσει την ανάλογη διαφοροποίηση από τον ICAO. Τα παραπάνω έγγραφα του οργανισμού τέθηκαν σε εφαρμογή από το ελληνικό κράτος με τον Ν.211/1947.

Ο ICAO μεριμνά ακόμα:

- Για την περαιτέρω ανάπτυξη στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας διεθνώς
- Για την εξέλιξη της τεχνολογίας των αεροσκαφών μέσω των διαρκών προσπαθειών των κατασκευαστών.
- Για την επέκταση και αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου αεροδρομίων, αεροπορικών γραμμών και ραδιοβοηθημάτων στην πολιτική αεροπορία.
- Για την προώθηση των τακτικών μεταφορών ώστε να ικανοποιηθεί το επιβατικό κοινό
- Για την επίτευξη της ασφάλειας των πτήσεων
- Για τον περιορισμό του αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω του οικονομικού ελέγχου των εταιρειών
- Για την διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών , των συμβαλλόμενων κρατών καθώς και των αεροπορικών εταιρειών.

1.4 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΚΥΟ

Μετά την Σύμβαση του Σικάγο το 1944 έως τις αρχές της δεκαετίας του 1960 οι αεροπορικές μετακινήσεις συνεχίστηκαν απρόσκοπτα και χωρίς σημαντικά θέματα ασφάλειας των πτήσεων. Έκτοτε, στις αρχές της δεκαετίας του 1960 παρατηρήθηκαν αρκετά περιστατικά ασφάλειας πτήσεων και συγκεκριμένα αεροπειρατειών. Καθότι λοιπόν ο ICAO είναι ο αρμόδιος οργανισμός για να αντιμετωπίσει τέτοια θέματα ασφάλειας πτήσεων σύμφωνα με την ιδρυτική διακήρυξη του, έλαβε πρωτοβουλία και κατόπιν διάσκεψης που έλαβε χώρα στο Τόκυο, υπογράφηκε η αντίστοιχη Σύμβαση του Τόκυο από 148 κράτη στις 14 Σεπτεμβρίου του 1963 η οποία ήρθε να καλύψει τα όποια προηγούμενα κενά ασφάλειας πτήσεων όσο αφορά τις αεροπειρατείες. Η συγκεκριμένη Σύμβαση μάλιστα τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή στις 4 Δεκεμβρίου του 1969 και είχε τον τίτλο «Περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελούμενων επί αεροσκαφών». Η Σύμβαση αυτή ήταν απαραίτητη καθώς δεν υπήρχε κάποιος υπερεθνικός νόμος ή κανονισμός που να επιτρέπει την ίδια αντιμετώπιση από όλα τα κράτη μέλη του ICAO σε σχέση με την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών.

1.4.1 Βασικές προβλέψεις της Σύμβασης του Τόκυο

- ✓ Βεβαιώνεται η νομική δικαιοδοσία του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος που πραγματοποιήθηκε παράβαση.
- ✓ Στον όρο παράβαση εμπεριέχονται τόσο οι πράξεις κοινού ποινικού δικαίου που τελούνται σε βάρος ατόμου που επιβαίνει στο αεροσκάφος

είτε οι πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος καθώς και τα μέλη του πληρώματος ή και επιβάτες.

- ✓ Εξαιρέσεις ως προς τις πράξεις ποινικού δικαίου:
 - Η παράβαση να έγινε πάνω από έδαφος τρίτου κράτους
 - Ο δράστης ή και το θύμα να είναι υπήκοοι ή να κατοικούν σε αυτό το κράτος
 - Να υπάρχει εν ισχύ αντίστοιχη διακρατική συμφωνία
- ✓ Τίθεται το εκάστοτε κράτος στο οποίο συμβαίνει η έκνομη πράξη κατάληψης του αεροσκάφους υπεύθυνο για την εφαρμογή της νομιμότητας και επιστροφής του αεροσκάφους στην ιδιοκτήτρια εταιρεία.
- ✓ Το κράτος στο οποίο λαμβάνει χώρα η έκνομη πράξη, μεριμνά για την εκδίκαση της υπόθεσης ή την άμεση έκδοση του δράστη σε τρίτη χώρα.
- ✓ Καθορίζεται η δικαιοδοσία του κυβερνήτη του αεροσκάφους που αφορά στην αντιμετώπιση παράνομων πράξεων επί του αεροσκάφους.

Η Σύμβαση του Τόκιο υιοθετείται από την Ελλάδα με τον Νόμο 734/71.

1.5 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Λόγω της συνέχισης περιστατικών αεροπειραιών σε αεροσκάφη και μετά την σύναψη της Σύμβασης του Τόκιο, η διεθνής κοινότητα οδηγήθηκε στην σύναψη μιας νέας Σύμβασης. Έτσι στις 16 Δεκεμβρίου του 1970 έχουμε την σύναψη της Σύμβασης της Χάγης μεταξύ 148 χωρών, η οποία συνοπτικά προέβλεπε:

- Το εκάστοτε κράτος πρέπει να δημιουργήσει δικαιοδοτικά μέτρα για την πρόληψη περιστατικών αεροπειραιών.
- Τον καθορισμό διαδικασίας κράτησης και προανακριτικής εξέτασης του κατηγορούμενου δίδοντας του το δικαίωμα πρόσληψης συνηγόρου και επαφής με την διπλωματική υπηρεσία της χώρας προέλευσης του.
- Το δικαίωμα στο εκάστοτε κράτος να δικάσει τον κατηγορούμενο σε εθνικό δικαστήριο ή να μεριμνήσει για την έκδοση του σε άλλη χώρα.
- Την ευθύνη του κράτους στο οποίο συνέβη το συμβάν να ενημερώσει άμεσα την αρμόδια υπηρεσία του ICAO για τις λεπτομέρειες του συμβάντος, τον τρόπο αντιμετώπισης και τις ποινικές διαδικασίες που ακολουθήθηκαν.

Η Σύμβαση της Χάγης υιοθετήθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1352/1973 «Για την καταστολή της παρανόμου καταλήψεως αεροσκαφών».

1.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ πρακτικά είναι μια επέκταση της Σύμβασης της Χάγης. Πιο συγκεκριμένα, η Σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει δράσεις γενικότερα για έκνομες ενέργειες από τις οποίες διακυβεύεται η ασφάλεια επιβατών και προσωπικού, και το έχουν υπογράψει 149 χώρες. Η εν λόγω Σύμβαση προβλέπει:

- Διεύρυνση του όρου «έκνομη πράξη» καθώς γίνεται πλέον λόγος για τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού στο έδαφος.
- Δράσεις για τρομοκρατικές ενέργειες σε χώρους των αεροδρομίων.
- Ποινικοποίηση της διασποράς ψευδών πληροφοριών επί σκοπού που εμπλέκουν αυτουργούς και δράστες.
- Την καθολική ισχύ της Συμβάσεως τόσο σε πτήσεις εξωτερικού όσο και σε ενδοχώριες πτήσεις.

Την Σύμβαση του Μόντρεαλ έρχεται να συμπληρώσει το **Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ** το οποίο προσυπογράφουν 45 χώρες, βάσει του οποίου διευρύνεται η έννοια της έκνομης ενέργειας. Πιο αναλυτικά, έκνομη ενέργεια μπορεί να είναι επίσης είτε άσκηση βίας σε άνθρωπο που βρίσκεται σε Αεροδρόμιο στο οποίο εκτελούνται διεθνείς πτήσεις είτε δράση που επιφέρει υλικές ζημιές ή καταστροφή εγκαταστάσεων εντός του αεροδρομίου ή αεροσκαφών.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ εφαρμόστηκε από την Ελλάδα με τον Ν.Δ 174/73 «Για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας».

Το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ εφαρμόστηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1913/1990 άρθρο 28 παρ. 1 «Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε Αερολιμένες που εξυπηρετούν την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία» ως συμπληρωματικό της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

1.7 «ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ» (OPEN SKIES) ΣΤΙΣ Η.Π.Α

Η ολοένα αυξανόμενη αεροπορική κίνηση δημιούργησε την ανάγκη για πιο γρήγορες και με λιγότερα νομικά προβλήματα αεροπορικές μεταφορές. Έτσι, το 1978 στις Η.Π.Α ο Αμερικανός πρόεδρος Jimmy Carter έθεσε σε εφαρμογή με την υπογραφή του, μια συμφωνία με τίτλο «International Air Transport Negotiations» για την άρση των περιορισμών στις αεροπορικές μεταφορές στις Η.Π.Α. Μέσω της παραπάνω συμφωνίας εξασφαλιζόταν :

- ✓ Μεγαλύτερο περιθώριο για νέα και ανταγωνιστική πολιτική τιμολόγησης.
- ✓ Η άρση περιορισμού χωρητικότητας του αεροσκάφους και συχνότητας εκτέλεσης δρομολογίων.
- ✓ Αλλαγή κανονισμών για πτήσεις charter.
- ✓ Η διεύρυνση του ανταγωνισμού στις αερομεταφορές φορτίου.

- ✓ Η θεσμοθέτηση περισσότερων αμερικανικών αεροδρομίων ως διεθνή.
- ✓ Ο υγιής ανταγωνισμός μεταξύ αμερικανικών αεροπορικών εταιρειών.
- ✓ Η δυνατότητα για εύκολη συμφωνία ανάθεσης έργου σε αμερικάνικες αεροπορικές εταιρείες.

1.8 «ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ» (OPEN SKIES) ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η Ευρώπη για την αντιμετώπιση των αντίστοιχων προβλημάτων πήρε μέτρα αρκετά αργότερα. Συγκεκριμένα υπήρξε μια αρχική διμερής συμφωνία μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ολλανδίας η οποία επετεύχθη το 1984 και προέβλεπε ελεύθερες αερομεταφορές ανάμεσα στις δυο αυτές χώρες. Τα κύρια σημεία αυτής της διμερούς συμφωνίας ήταν παρόμοια με αυτά που προβλεπόντουσαν στις Η.Π.Α. Αναλυτικά, επιτράπησαν οι ελεύθερες αερομεταφορές από και προς τις δυο χώρες, καταργήθηκαν επίσης οι έλεγχοι των τιμών και οι έλεγχοι που αφορούσαν στην χωρητικότητα των αεροσκαφών. Κατόπιν ακολούθησε το πρώτο πακέτο απελευθέρωσης το 1987 που αφορούσε διμερείς συμφωνίες και προέβλεπε:

- Ελεύθερη αγορά ως προς την τιμολογιακή πολιτική στις αερομεταφορές.
- Δυνατότητα για αύξηση του ανταγωνισμού μέσω της διευκόλυνσης δημιουργίας νέων αεροπορικών εταιρειών.
- Κατάργηση της υποχρέωσης των εταιρειών για μεταφορά ίδιου αριθμού επιβατών από και προς μια χώρα.

Η όλη διαδικασία άρσης των περιορισμών στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο συνεχίστηκε το 1990 με το δεύτερο πακέτο απελευθέρωσης το οποίο προέβλεπε:

- Ακόμη πιο ελεύθερη τιμολογιακή πολιτική από τις αεροπορικές επιχειρήσεις.
- Μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων στο θέμα της χωρητικότητας των αεροσκαφών.
- Δυνατότητα εισόδου στον χώρο των αερομεταφορών και άλλων εταιρειών προς όφελος του ανταγωνισμού καθώς και δυνατότητα εκτέλεσης περισσότερων δρομολογίων ακόμα και με τον ίδιο προορισμό.

Σε συνέχεια του δεύτερου πακέτου, η Ε.Ε θέλησε σε αντίθεση με τις Η.Π.Α να λύσει το πρόβλημα χωρίς διμερείς συμφωνίες, με ένα σύμφωνο που να αφορά όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Έτσι λοιπόν, η Ε.Ε μέσω του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Υπουργών ήρθε σε συμφωνία το 1993 για το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης το οποίο ήταν το σημαντικότερο όλων μιας και προέβλεπε:

- Πλήρως ανοικτή αγορά, καθώς όλες οι αεροπορικές εταιρείες θα έχουν δικαίωμα να εκτελούν δρομολόγια από και προς οποιοδήποτε προορισμό επιθυμούν εντός Ε.Ε και χωρίς σημαντικούς περιορισμούς.
- Πλήρως ελεύθερη αγορά ως προς την τιμολόγηση. Όλες οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να διαμορφώνουν τις δικές τους τιμές χωρίς περιορισμούς με εξαίρεση ακραίες τιμές που θα ελέγχονται από τα αρμόδια όργανα.

- Εκτός των οικονομικών, τεχνικών και άλλων προδιαγραφών που πρέπει να τηρούνται για μια αεροπορική εταιρεία, θα πρέπει το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της να ελέγχεται είτε από κράτος-μέλος είτε από εταιρεία της Ε.Ε.

1.9 «ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ» ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ Η.Π.Α

Το πρώτο βήμα έγινε τον Σεπτέμβριο του 1992 με την σύναψη διμερούς συμφωνίας μεταξύ Η.Π.Α και της Ολλανδίας ξεπερνώντας τις αντιδράσεις της Ε.Ε που ήταν κατά των διμερών συμφωνιών. Αυτή η συμφωνία λοιπόν μεταξύ των δυο χωρών πρόβλεπε απεριόριστη δυνατότητα εκτέλεσης δρομολογίων από και προς τις δυο χώρες χωρίς περιορισμούς όπως ίσχυε και εντός των Η.Π.Α. Η Ε.Ε μετά από διαπραγματεύσεις με την Αμερικανική κυβέρνηση κατόρθωσε να επιφέρει μια ολοκληρωμένη συμφωνία άρσης περιορισμών που να αφορά όλα τα κράτη-μέλη της, στις 2 Μαρτίου του 2007 η οποία προέβλεπε:

- Την δυνατότητα των αεροπορικών εταιρειών χωρών της Ε.Ε να εκτελούν δρομολόγια προς τις Η.Π.Α από οποιαδήποτε Αεροδρόμιο που βρίσκεται εντός κράτους-μέλους της Ε.Ε και αντίστροφα.
- Την δυνατότητα αερομεταφορέων να εκτελούν δρομολόγια από και προς τις Η.Π.Α και την Ε.Ε καθώς επίσης και σε χώρες εκτός αυτών χωρίς περιορισμούς στον αριθμό των πτήσεων και στον τύπο του αεροσκάφους.
- Την δυνατότητα παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς φορτίων από και προς Η.Π.Α και Ε.Ε χωρίς περιορισμούς.
- Την δυνατότητα εκτέλεσης περιορισμένων δρομολογίων που θα μεταφέρουν και πολίτες συγκεκριμένων τρίτων χωρών από και προς Η.Π.Α και Ε.Ε.
- Την δυνατότητα ελεύθερης τιμολογιακής πολιτικής πλην ακραίων εξαιρέσεων.
- Την δυνατότητα απεριόριστων συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών χωρών της Ε.Ε και των Η.Π.Α.
- Την δυνατότητα αερομεταφοράς με πτήσεις ανταπόκρισης.

1.10 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α)

Το 1924 είχαμε για πρώτη φορά διοικητική δραστηριότητα στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας όταν το τότε Υπουργείο Τηλεφωνίας Ταχυδρομείων και Τηλεγραφίας πέτυχε την πρώτη διμερή συμφωνία αεροπορικού ενδιαφέροντος. Το 1926 έχουμε την ίδρυση μιας οργανωμένης υπηρεσίας για πρώτη φορά και ακολούθως το 1929 ιδρύεται η Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Κρατικών Αερολιμένων υπαγόμενη στο τότε Υπουργείο Ναυτιλίας. Η Υ.Π.Α δημιουργήθηκε το 1931 με τους νόμους Ν.5017/31 και Ν.5100/31 «περί οργανώσεως Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας». Βάσει του Ν5100/31 μάλιστα η Υ.Π.Α χωρίζεται σε τρεις Διευθύνσεις:

- Την κεντρική Διεύθυνση

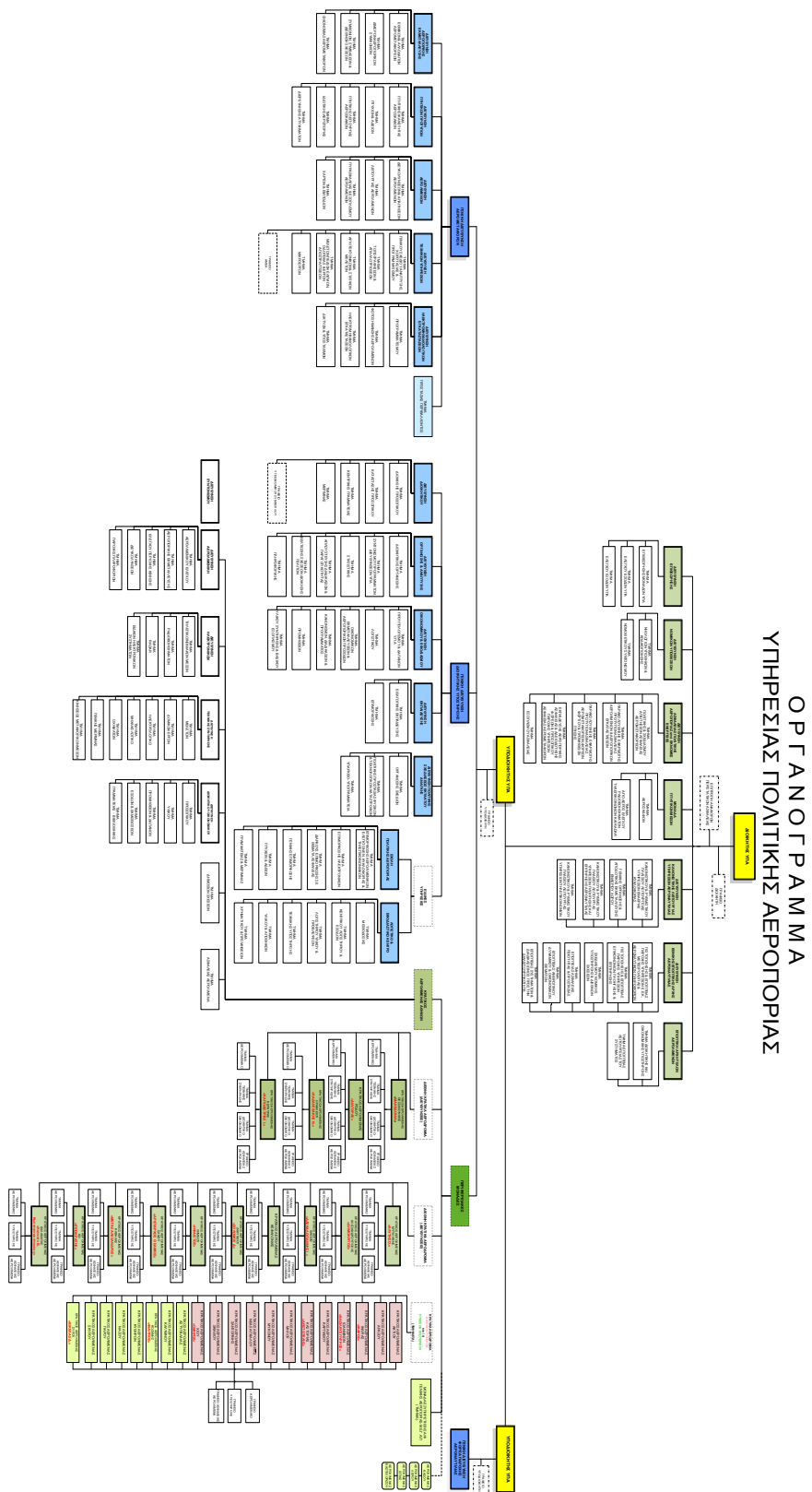
- Την Διεύθυνση Κρατικών Αερολιμένων, Δημοτικών και Κοινοτικών Αεροδρομίων
- Την Διεύθυνση Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών

Την διετία 1946-1948 έχουμε αλλαγές ως προς την οργάνωση της Υ.Π.Α η οποία υπάγεται πλέον στο ΓΕΑ (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας) σύμφωνα με τα Α.Ν 970/46 , Β.Δ 615/46 και Ν.Δ 634/18. Στην συνέχεια η το 1952 η Υ.Π.Α υπάγεται πλέον στο Υπουργείο Συγκοινωνιών σύμφωνα με Β.Δ. Εν συνεχεία το 1960 με το Β.Δ 865/60 «περί Οργανισμού της Υ.Π.Α» αναδιοργανώνεται ο οργανισμός της Υ.Π.Α και γίνεται πιο ολοκληρωμένος. Σύμφωνα με το τελευταίο Β.Δ η Υ.Π.Α αποτελείται από την κεντρική Υπηρεσία και τις Περιφερειακές Υπηρεσίες και τις Οργανικές Μονάδες. Οι Ν.Δ 4195/70 , Ν.4464/65, Ν.Δ 169/69 συντελούν στην εναρμόνιση της Υπηρεσίας με τις διεθνείς εξελίξεις της εποχής. Στην ίδια λογική με Το Ν.Δ 714/70 το οποίο εξασφαλίζει καλύτερη ευελιξία και απόδοση και δημιουργούνται δυο φορείς:

- Η Διεύθυνση Εναερίων Μεταφορών η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών
- Την Υ.Π.Α, ως ανεξάρτητη πλέον Δημόσια Υπηρεσία

Σήμερα Η Υ.Π.Α υπάγεται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αποστολή της είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και ο έλεγχος των αερομεταφορών της Ελλάδας. Παράλληλα φροντίζει ύστερα από μελέτες να κάνει τις ανάλογες εισηγήσεις για την περεταίρω ανάπτυξη του κλάδου των Αερομεταφορών στην χώρα στον αρμόδιο Υπουργό. Η Υπηρεσία έχει έναν Διοικητή και δυο Υποδιοικητές. Επίσης σύμφωνα με το οργανόγραμμα της Υπηρεσίας υπάρχουν δυο ξεχωριστές Υπηρεσίες:

- Η Κεντρική Υπηρεσία
- Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες



Πίνακας 1: Επίσημο οργανόγραμμα Υ.Π.Α.
Πηγή: <http://www.ypa.gr/profile/organization/organisation-charts/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Για να αναλυθεί όσο το δυνατόν καλύτερα ο ανταγωνισμός στον χώρο της πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα θα πρέπει να κατανοήσουμε όσο το δυνατό καλύτερα το περιβάλλον στο οποίο οι ελληνικές και οι ξένες αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιούνται. Αυτό δεν είναι άλλο από τα Αεροδρόμια στα οποία επιχειρούν καθώς και το γενικότερο νομικό καθεστώς που τα διέπει. Στο περιβάλλον αυτό σαφώς εντάσσονται και τα υποχρεωτικά υποβαλλόμενα τέλη που υποχρεούται να καταβάλει μια αεροπορική εταιρεία η οποία εκτελεί δρομολόγια από και προς ελληνικά Αεροδρόμια. Μόνο τότε θα είμαστε σε θέση να κάνουμε μια ολοκληρωμένη ανάλυση του υπάρχοντος ανταγωνισμού αλλά και μια εκτίμηση του μελλοντικού ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο χώρο.

2.1 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

2.1.1 Οι κρατικοί Αερολιμένες της Ελλάδος χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

➤ Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδ. Ελύτης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου «Ήφαιστος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας «Α. Πολλάτου»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Δ. Σολωμός»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μ. Αλέξανδρος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος»

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
(Εξυπηρετούν και διεθνείς προορισμούς)

➤ Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Χίου «Όμηρος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Α. Παπαδιαμάντης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης «Φίλιππος»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου (υπό αναστολή)
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς «Αριστοτέλης»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης
➤ Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων «Αλ. Αρ. Ωνάσης
➤ Κρατικός Αερολιμένας Μήλου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης (υπό αναστολή)
➤ Κρατικός Αερολιμένας Πάρου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας (υπό αναστολή)
➤ Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου (υπό αναστολή)
➤ Κρατικός Αερολιμένας Σύρου «Δημήτριος Βικέλας»
➤ Κρατικός Αερολιμένας Αράξου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καστελλίου (υπό αναστολή)
➤ Κρατικός Αερολιμένας Νάξου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου
➤ Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας «Ίκαρος»

ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

➤ Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου
➤ Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου
➤ Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου
➤ Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας

Πίνακας 2: Χάρτης Ελληνικών Αερολιμένων

Πηγή: <http://www.ypa.gr/our-airports>

2.1.2 Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των Ελληνικών αεροδρομίων.

Τα 14 περιφερειακά Αεροδρόμια

Μετά από προκήρυξη διεθνούς ανοικτού διαγωνισμού του Ελληνικού Δημοσίου, στις 14/12/2015 υπογράφηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και την Fraport AG με τον όμιλο Κοπελούζου για την κοινοπραξία FRAPORT AG-SLENTEL Ltd σύμβαση με την οποία παραχωρείται το δικαίωμα εκμετάλλευσης των 14 περιφερειακών Αεροδρομίων.

«Με την συγκεκριμένη σύμβαση παραχωρείται η χρήση, η διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των εν λόγω Αεροδρομίων μαζί με τους χώρους εμπορικής και άλλης χρήσης που βρίσκονται εντός των αεροδρομίων. Σημειώνεται ότι η ιδιοκτησία της γης, των υποδομών και των εγκαταστάσεων παραμένει στο Ελληνικό Δημόσιο. Το ποσό της προσφοράς από την κοινοπραξία FRAPORT AG-SLENTEL Ltd τοποθετείται στα 1,234 δις ευρώ εφάπαξ, 22,9 εκατ. ευρώ ετήσιο εγγυημένο καταβλητέο μίσθωμα, αναπροσαρμοζόμενο ετησίως με τον πληθωρισμό, καθώς και κυμαινόμενη μεταβλητή αμοιβή η οποία υπολογίζεται κατά έτος 28,6% επί των κερδών προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων των Αεροδρομίων.»¹ Η χρήση, λειτουργία, ανάπτυξη και εκμετάλλευση παραχωρείται στην εν λόγω κοινοπραξία για 40 έτη ενώ οι υποδομές μαζί με τις εγκαταστάσεις που θα δημιουργηθούν θα περιέλθουν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου με την πάροδο της σύμβασης. Τα 14 Αεροδρόμια για τα οποία γίνεται λόγος είναι τα εξής:

- Αεροδρόμιο Άκτιου
- Αεροδρόμιο Χανίων «Ιωάννης Δασκαλογιάννης»
- Αεροδρόμιο Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»
- Αεροδρόμιο Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»
- Αεροδρόμιο Κεφαλλονιάς «Άννα Πολλάτου»
- Αεροδρόμιο Κω «Ιπποκράτης»
- Αεροδρόμιο Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης»
- Αεροδρόμιο Μυκόνου
- Αεροδρόμιο Ρόδου «Διαγόρας»
- Αεροδρόμιο Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος»
- Αεροδρόμιο Σαντορίνης
- Αεροδρόμιο Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης»
- Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»
- Αεροδρόμιο Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός»

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα Αεροδρόμια των Χανίων και Ακτίου τα οποία χρησιμοποιούνται και για στρατιωτικούς σκοπούς, ο διάδρομος προσγείωσης μαζί με τους τροχόδρομους εξακολουθούν να ανήκουν στην Πολεμική Αεροπορία κάτι που δεν συμβαίνει με τον αεροσταθμό και τις θέσεις στάθμευσης στην πολιτική πίστα αεροσκαφών που ανήκουν στην ιδιωτική κοινοπραξία. Η Fraport Greece θα πληρώνει το αντίτιμο για την εκμετάλλευση κοινών υποδομών.

Βάση της σύμβασης μεταξύ της Η Fraport Greece και του Ελληνικού Δημοσίου η ιδιωτική κοινοπραξία έχει την ρητή υποχρέωση να προβεί σε αναβάθμιση των 14 περιφερειακών Αεροδρομίων ώστε να πληρούν τα κριτήρια C στην αξιολόγηση των Αεροδρομίων.

Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Το έτος 1996 δημιουργήθηκε η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε (ΔΑΑ)» μετά από συνεργασία του Ελληνικού Δημοσίου και ιδιωτικού φορέα. Σύμφωνα με τον Νόμο 2338/95 παραχωρείται η επικαρπία για 30 έτη στην εν λόγω εταιρεία. Συγκεκριμένα η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε» διατηρεί το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής και χρήσης του ακινήτου για τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου.² Το Ελληνικό Δημόσιο διατηρεί το 55% των μετοχών της εταιρείας ενώ το εναπομείναν 45% ανήκει σε ιδιώτες.

¹ Δελτίο Τύπου ΤΑΙΠΕΔ

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/9faa2c4e25ea3e019ad7ee1bb11a4b5431139.pdf>

² Επίσημο site «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε

<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» αποτελεί το πρώτο Αεροδρόμιο τέτοιου μεγέθους διεθνώς που κατασκευάστηκε εξολοκλήρου και χωρίς προϋπάρχουσες εγκαταστάσεις από την σύμπραξη Ελληνικού Δημοσίου και ιδιωτών. Για να καταστεί αυτό εφικτό βέβαια προηγήθηκε σημαντικός δανεισμός της νεοσύστατης τότε εταιρείας από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα Επενδύσεων από όπου εξασφαλίστηκαν τα μεγαλύτερα κεφάλαια για αυτή την κατασκευή. Τα υπόλοιπα κεφάλαια που χρησιμοποιήθηκαν προήλθαν από ιδιωτικά κεφάλαια και από επιχορηγήσεις του Δημοσίου και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Συνοχής. Το Αεροδρόμιο άνοιξε τις πύλες του το 2001 και έκτοτε διαδραματίζει βαρυσήμαντο ρόλο στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας καθώς αποτελεί το μεγαλύτερο σε κίνηση Αεροδρόμιο της Ελλάδας. Η παραχώρηση της χρήσης όπως προαναφέρθηκε λήγει το έτος 2026.

Η εταιρεία Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών Α.Ε έχει προβεί σε πρόωρη πρόταση ανανέωσης της Σύμβασης Παραχώρησης για άλλα 20 έτη η οποία έχει γίνει αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ και αναμένεται να υπογραφεί σύντομα η νέα Σύμβαση. Η προσφορά της εταιρείας ανέρχεται στα 600 εκατ. ευρώ συνυπολογιζόμενου του ΦΠΑ. Σημαντικό γεγονός αποτελεί ότι η συνεχής αύξηση της κίνησης του Αεροδρομίου επιβάλει την επέκταση του Αεροδρομίου κάτι που σηματοδοτεί επιπλέον μετοχικά μερίσματα ύψους 835 εκατ. ευρώ. Αρμόδιο όργανο για την επίσημη έγκριση της ανανέωσης της Σύμβασης είναι το Ελεγκτικό Συνέδριο το οποίο θα προβεί στον ανάλογο έλεγχο πριν την υπογραφή της συμφωνίας.

Όλα τα υπόλοιπα Αεροδρόμια

Όλα τα Αεροδρόμια της Ελλάδας πλην του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών και των 14 περιφερειακών Αεροδρομίων που παραχωρήθηκαν το 2015 είναι αμιγώς κρατικά. Έτσι λοιπόν το Ελληνικό κράτος έχει κάθε δικαίωμα για χρήση, συντήρηση, ανάπτυξη-επέκταση, και γενικότερη εκμετάλλευση αυτών των Αεροδρομίων. Εξαιρεση αποτελούν τα στρατιωτικά Αεροδρόμια που ανήκουν στην Πολεμική Αεροπορία. Σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχουν Αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται και από την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία και από πολιτικά αεροσκάφη με σαφή προτεραιότητα στα αεροσκάφη του στρατού σε περίπτωση επιχειρησιακών αναγκών.

2.1.3 Η κίνηση των ελληνικών Αεροδρομίων τα τελευταία χρόνια.

Για να κατανοήσουμε όσο το δυνατό καλύτερα το περιβάλλον στο οποίο επιχειρούν οι Ελληνικές και οι ξένες αεροπορικές εταιρείες στην Ελλάδα, πρέπει να αναλύσουμε πέρα από το νομικό και ιδιοκτησιακό καθεστώς των Αεροδρομίων κάτι εξίσου σημαντικό. Αυτό είναι η πορεία της επιβατικής κίνησης τα τελευταία χρόνια. Μελετώντας λοιπόν την επιβατική κίνηση του συνόλου των Ελληνικών Αεροδρομίων αλλά και μεμονωμένα του καθενός ξεχωριστά, μπορούμε να εξάγουμε ιδιαίτερα

χρήσιμα συμπεράσματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ανάλυση του ανταγωνισμού στον χώρο της πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα του σήμερα.

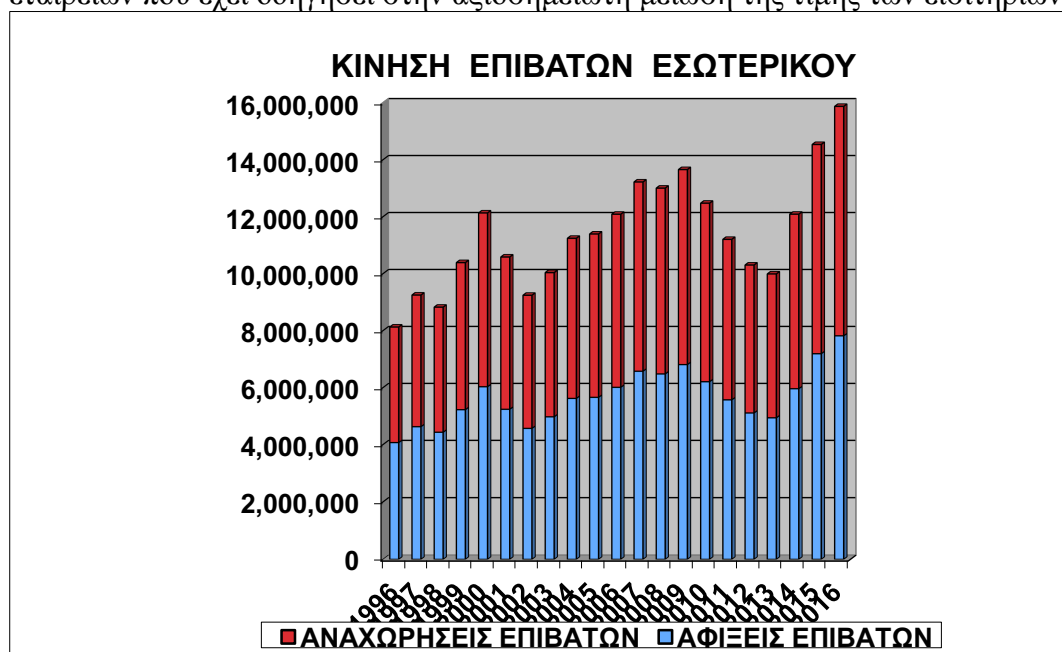
Επιβατική κίνηση στα Ελληνικά Αεροδρόμια.

Αεροδρόμια	Επιβατική κίνηση (Αφίξεις και Αναχωρήσεις)			
	2016	2015	2014	2013
Συνολικά	52.992.396	48.811.600	44.592.274	38.457.341
Αθηνών	19.973.704	18.043.726	15.134.529	12.459.801
Αράξου	127.650	147.560	146.408	139.689
Άκτιου	472.870	388.295	358.245	316.635
Αλεξ/λης	161.635	168.631	158.737	168.771
Αστυπάλαιας	12.014	14.095	13.771	11.940
Αγχιάλου	22.080	24.697	65.483	70.079
Ζακύνθου	1.415.712	1.268.497	1.188.147	1.004.486
Ηρακλείου	6.742.746	6.057.355	6.024.958	5.778.764
Θεσσαλονίκης	5.687.325	5.341.293	4.950.726	4.039.576
Ικαρίας	41.239	42.894	39.686	36.162
Ιωαννίνων	97.122	86.523	79.395	64.489
Καβάλας	258.239	243.745	222.965	209.400
Καλαμάτας	227.980	188.209	236.338	136.992
Καλύμνου	18.631	24.575	24.512	20.667
Καρπάθου	218.422	222.805	203.412	168.190
Κάσου	3.843	4.456	3.478	3.265
Καστελόριζου	6.907	8.019	8.192	7.946
Καστοριάς	6.323	4.972	4.104	5.115
Κέρκυρας	2.764.559	2.438.016	2.383.378	2.106.827
Κεφαλονιάς	538.199	492.502	479.432	430.362
Κοζάνης	4.223	3.242	2.703	3.504
Κυθήρων	34.493	37.870	38.892	33.183
Κω	1.901.495	2.143.860	2.213.464	2.028.618
Λέρου	25.215	28.897	29.221	25.680
Λήμνου	87.232	99.761	92.957	81.201
Μήλου	48.700	50.589	39.238	30.774
Μυκόνου	999.026	876.057	778.729	584.559
Μυτιλήνης	411.285	481.422	460.220	400.911
Νάξου	35.135	43.951	31.741	23.442
Πάρου	74.288	43.182	39.859	36.429
Ρόδου	4.942.386	4.579.023	4.552.056	4.200.059
Σάμου	346.780	403.150	396.308	343.717
Σαντορίνης	1.685.695	1.495.890	1.179.808	898.153
Σητείας	20.903	27.015	34.873	35.962
Σκιάθου	395.001	353.083	315.397	265.773
Σκύρου	16.040	21.593	12.833	20.368
Σύρου	17.891	14.684	15.432	13.715
Χανίων	2.953.278	2.702.283	2.447.566	2.078.857
Χίου	196.130	195.183	185.081	173.540

Πίνακας 3: Η κίνηση επιβατών στα Ελληνικά Αεροδρόμια

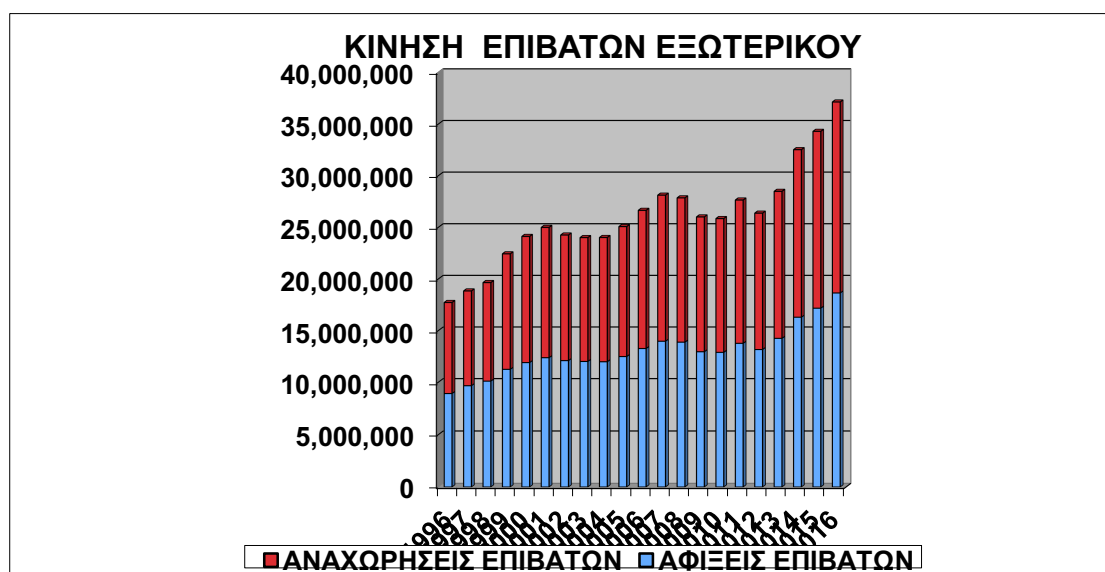
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME09>

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα 3, την τελευταία τετραετία η αύξηση της κίνησης των επιβατών στα Ελληνικά Αεροδρόμια είναι αλματώδης. Ιδιαίτερα δε στα μεγαλύτερα Ελληνικά Αεροδρόμια παρουσιάζεται αξιοσημείωτη αύξηση. Κάτι τέτοιο εξηγείται από την γενικότερη αύξηση στην τουριστική κίνηση σε συνδυασμό με την σταδιακή βελτίωση των περισσότερων εγκαταστάσεων των Αεροδρομίων, πολλά εκ των οποίων έχουν περιέλθει πλέον σε εταιρείες που συμμετέχουν ιδιώτες ή που είναι αμιγώς ιδιωτικά. Σημαντικός παράγοντας επίσης στην επιβεβαιωμένη αύξηση της αεροπορικής κίνησης είναι και η αύξηση του ανταγωνισμού των Αεροπορικών εταιρειών που έχει οδηγήσει στην αξιοσημείωτη μείωση της τιμής των εισιτηρίων.



Πίνακας 4: Κίνηση επιβατών εσωτερικού 1996-2016

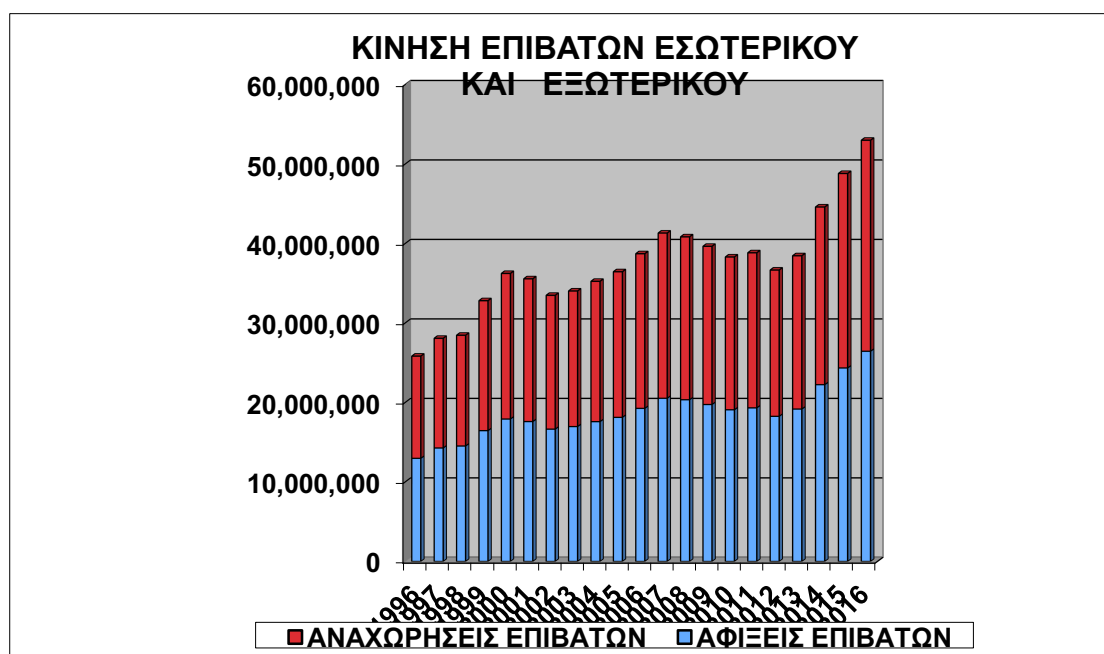
Πηγή: <http://www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics/>



Πίνακας 5: Κίνηση επιβατών εξωτερικού 1996-2016

Πηγή: <http://www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics/>

Ερμηνεύοντας τους πίνακες 4 και 5 σε μια πιο σφαιρική εικόνα σύμφωνα με στοιχεία της Υ.Π.Α μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι τόσο η κίνηση εξωτερικού όσο και του εσωτερικού, παρουσιάζει μια σταδιακή ανοδική πορεία από το 1996 έως το 2011 που μπαίνουμε στην εποχή της οικονομικής κρίσης της χώρας. Από το 2011 έως και το 2013 παρατηρείται μια σημαντική κάμψη. Αυτή η κάμψη οφείλεται και στην μείωση της αεροπορικής κίνησης εξωτερικού και στην κίνηση εσωτερικού. Που αποδίδεται όμως αυτή η αντικειμενική μείωση της αεροπορικής κίνησης; Αυτό που θα σκεφτόταν κάποιος πρώτα είναι λόγω της οικονομικής κρίσης που αντιμετώπισε η χώρα. Και όμως δεν είναι αυτός ο λόγος. Ο λόγος κυρίως ήταν η πολιτική αστάθεια και η αβεβαιότητα που υπήρχε σε συνδυασμό με τις βίαιες μορφές αντίδρασης που σε πολλές περιπτώσεις υπήρξαν. Υπό αυτό λοιπόν το πρίσμα, πολλοί ξένοι επίδοξοι ταξιδιώτες απέφυγαν την Ελλάδα σαν προορισμό. Από την άλλη, αρκετοί Έλληνες πάλι απέφυγαν την αεροπορική μετακίνηση τους κυρίως για λόγους αβεβαιότητας και αστάθειας και λιγότερο οικονομικούς. Καταλήγουμε σε αυτό το συμπέρασμα για τους Έλληνες καθώς η πτωτική πορεία της αεροπορικής κίνησης τα επόμενα χρόνια θα έπρεπε να συνεχιστεί κάτι το οποίο δεν προκύπτει. Απεναντίας τα επόμενα χρόνια παρά την συνέχιση της οικονομικής ύφεσης παρατηρείται μια αναπάντεχη αύξηση της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού. Ταυτόχρονα με την επικράτηση της λογικής και την ομαλοποίηση των πραγμάτων αυξάνεται ακόμα περισσότερο η κίνηση εξωτερικού η οποία βέβαια παρουσίασε μικρότερη κάμψη σε σχέση με αυτή του εσωτερικού.



Πίνακας 6: Κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού 1996-2016

Πηγή: <http://www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics/>

Συνολικά βλέπουμε ότι υπάρχει μια σταδιακή ανοδική πορεία στην αεροπορική κίνηση της χώρας από το 1996 μέχρι το 2016 με ένα μικρό διάστημα κάμψης το 2011-2013.

Μιας και δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά στοιχεία για το έτος 2017 για όλα τα Αεροδρόμια της χώρας θα παρατεθούν ακολούθως στοιχεία του 2017 συγκρινόμενα με στοιχεία του έτους 2016 για τα δυο μεγαλύτερα Αεροδρόμια της χώρας. Το

Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας και το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ		ΑΘΗΝΑ (Ελ. Βενιζέλος)	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ (Μακεδονία)
2017	ΕΣΩΤ.	7.322.304	2.442.350
	ΕΞΩΤ.	14.414.162	3.953.173
	ΣΥΝΟΛΙΚΗ	21.736.466	6.395.523
	%	+8,6%	+11,5%
2016	ΕΣΩΤ.	7.150.932	2.423.095
	ΕΞΩΤ.	12.866.066	3.312.486
	ΣΥΝΟΛΙΚΗ	20.016.998	5.735.581
	%		

Πίνακας 7: Κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού Αθήνας και Θεσσαλονίκης 2017

Πηγή: Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών (ΔΑΑ), Διεθνές Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης

Για το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» καταγράφηκε το 2017 ρεκόρ κινήσεως με συνολική κίνηση 21,74 εκατ. επιβατών και αύξηση της τάξης του +8,6%. Αυτή η εκτίναξη της Αεροπορικής κίνησης προκύπτει κυρίως από την αύξηση της Αεροπορικής κίνησης εξωτερικού κατά 12% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η κίνηση εσωτερικού αυξήθηκε και αυτή κατά 2,4% σε σχέση με το 2016 λόγω της μειωμένης προσφοράς θέσεων από τις Αεροπορικές εταιρείες τους χειμερινούς μήνες. Ανάλογη και ακόμα μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» με αύξηση της αεροπορικής κίνησης κατά +11,5% σε σχέση με το 2016 με 6,4 εκατ. επιβάτες. Η κίνηση εξωτερικού αυξήθηκε κατά 19% ενώ του εσωτερικού κατά 0,7%.

2.2 ΤΕΛΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Τα τέλη διαδρομής και τερματικής εξυπηρέτησης που υποχρεούνται να πληρώσει κάθε αεροπορική εταιρεία έχουν ιδιαίτερη σημασία γιατί σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να καθορίσουν την πολιτική μιας εταιρείας. Στην Ελλάδα πλέον σύμφωνα με τον Νόμο 1836/2017 Τεύχος Β' ισχύουν τα ακόλουθα:

- Διαμορφώνεται τιμή μονάδας όσο αφορά την εξυπηρέτηση κατά την διαδρομή κάθε αεροσκάφους η οποία ανέρχεται σε 30,02 ευρώ και ισχύει από 1-1-2017 μέχρι 31-12-2017.

Η τιμή μονάδας διαμορφώνεται επιμέρους από:

1. Την Εθνική μονάδα εξυπηρέτησης (National Unit Rate) η οποία είναι 29,95 ευρώ.
 2. Την διοικητική μονάδα εξυπηρέτησης EUROCONTROL η οποία είναι 0,07 ευρώ.
- Τέλη διαδρομής υποχρεούνται να καταβάλει κάθε αεροσκάφος που πετάει εντός του FIR/UIR Αθηνών προκειμένου να του παραχθούν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας από τα ραντάρ της χώρας, καθώς και δυνατότητα χρήσης των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων που διαθέτει η χώρα. Ένα μικρό μέρος των

τελών διαδρομής όπως προαναφέραμε και αντιστοιχεί σε 0,07 ευρώ καταλήγει στο EUROCONTROL για τις υπηρεσίες που παρέχει.

- Τα τέλη διαδρομής υπολογίζονται ως γινόμενο της τιμής μονάδας πολλαπλασιαζόμενο με τις μονάδες εξυπηρέτησης που αφορούν κάθε πτήση.
- Η μονάδα εξυπηρέτησης για μια δεδομένη διαδρομή ισούται με το γινόμενο του εκάστοτε συντελεστή απόστασης και του συντελεστή βάρους κάθε αεροσκάφους.
- Διαμορφώνεται τιμή μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» για κάθε μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών. Αυτή ανέρχεται για το διάστημα από 1-1-2017 έως 30-4-2017 σε 156,98 ευρώ ενώ για το διάστημα από 1-5-2017 έως 31-12-2017 σε 116 ευρώ.
- Τέλη τερματικής εξυπηρέτησης υποχρεούνται να πληρώσει κάποια εταιρεία της οποίας το αεροσκάφος εξυπηρετείται λαμβάνοντας αεροναυτιλιακές υπηρεσίες σε τερματική περιοχή Αεροδρομίου προκειμένου να απογειωθεί.
- Τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης σε μια δεδομένη ζώνη χρέωσης υπολογίζονται αν πολλαπλασιάσουμε την τιμή μονάδας με τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για μια δεδομένη πτήση.
- Η εκάστοτε μονάδα τερματικής εξυπηρέτησης υπολογίζεται βάση του συντελεστή βάρους κάθε συγκεκριμένου αεροσκάφους.
- Από 1-1-2017 επιβάλλεται τόκος υπερημερίας ο οποίος αφορά καθυστερημένες οφειλές τελών διαδρομής και τερματικής εξυπηρέτησης και υπολογίζεται βάσει επιτοκίου 9,88% σύμφωνα με σχετική απόφαση της αρμόδιας επιτροπής του EUROCONTROL.
- Ο τρόπος υπολογισμού των τελών διαδρομής και τερματικής εξυπηρέτησης, η τιμολόγηση και η είσπραξή τους πραγματοποιείται από το EUROCONTROL σύμφωνα με την πολυμερή συμφωνία του 1981 για τα τέλη διαδρομής και με την διμερή συμφωνία για τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης EUROCONTROL και Υ.Π.Α που εφαρμόζεται από 1-1-2010.

Από τα τέλη διαδρομής και τερματικής εξυπηρέτησης εξαιρούνται:

- I. Πτήσεις με αεροσκάφος το οποίο έχει βάρος απογείωσης μικρότερο των δύο τόνων.
- II. Πτήσεις που εκτελούνται υπό συνθήκες VFR (Visual Flight Rules) ή μεικτές πτήσεις VFR/IFR (Instrument Flight Rules) στις οποίες δεν εισπράττεται τέλος διαδρομής για το σκέλος της πτήσης υπό VFR συνθήκες.
- III. Πτήσεις που πραγματοποιούνται για την μεταφορά επίσημης κρατικής αποστολής (Βασιλέα και συγγενών αυτού, Προέδρου Δημοκρατίας, Πρωθυπουργού και υπουργών της κυβέρνησης). Απαραίτητη είναι σε κάθε περίπτωση η συμπλήρωση του αντίστοιχου πεδίου στο σχέδιο πτήσης που κατατίθεται.
- IV. Πτήσεις για σκοπούς έρευνας/διάσωσης που έχουν διαταχθεί από τον αρμόδιο φορέα (ΕΚΣΕΔ).
- V. Πτήσεις που εκτελούνται από στρατιωτικά αεροσκάφη της χώρας ή ξένων χωρών που έχουν λάβει την αντίστοιχη αδειοδότηση.
- VI. Πτήσεις που εκτελούνται για εκπαιδευτικούς σκοπούς (απόκτηση/ανανέωση πτυχίου).
- VII. Πτήσεις που πραγματοποιούνται για την δοκιμή αεροναυτιλιακών βοηθημάτων.

VIII. Πτήσεις που προσγειώνονται στο ίδιο Αεροδρόμιο από το οποίο απογειώθηκαν χωρίς ενδιάμεση προσγείωση σε τρίτο Αεροδρόμιο.

2.3 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ (HANDLING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με το Π.Δ 285/1998 (ΦΕΚ Α'207), έρχεται σε εφαρμογή η Ευρωπαϊκή Οδηγία 96/97/ΕΚ η οποία σχετίζεται με την δυνατότητα πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους στα αεροδρόμια της χώρας. Ουσιαστικά πρόκειται για την απελευθέρωση της αγοράς εξυπηρέτησης εδάφους και στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα δίνεται η δυνατότητα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και στις Αεροπορικές εταιρείες που είναι αυτοεξυπηρετούμενες να παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αφού λάβουν την αντίστοιχη άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων καθώς και από την Υ.Π.Α. Το πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω Νόμου είναι όλα τα Ελληνικά Αεροδρόμια που έχουν εμπορική κίνηση. Τα κριτήρια που πρέπει να μια υποψήφια εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης ή ένας αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης είναι τα ακόλουθα σύμφωνα με το Π.Δ:

- *Επαγγελματική αξιοπιστία.*
- *Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου και υγιής χρηματοοικονομική κατάσταση.*
- *Ασφαλιστική κάλυψη.*
- *Εμπειρία επί του αντικειμένου.*
- *Καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης.*
- *Οργανωτική και επιχειρησιακή δομή.*
- *Ασφάλεια (safety and security) των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων.*
- *Προστασία του περιβάλλοντος.*
- *Τήρησης της κοινωνικής νομοθεσίας.*
- *Επαγγελματική αξιοπιστία.*

Π.Δ 285/1998 Άρθρο 4

Σε αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινίσουμε ποιες μπορεί να είναι οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που παρέχονται. Αυτές είναι:

1. *Οι διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτεία.*
2. *Υπηρεσίες εξυπηρέτησης των επιβατών.*
3. *Οι υπηρεσίες αποσκευών.*
4. *Οι υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου.*
5. *Οι υπηρεσίες στην πίστα.*
6. *Οι υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης του αεροσκάφους.*
7. *Οι υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών.*
8. *Οι υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών.*
9. *Οι υπηρεσίες πτήσεως και διοίκησης των πληρωμάτων.*
10. *Οι υπηρεσίες μεταφοράς στο έδαφος.*
11. *Οι υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering).*

Π.Δ 285/1998 Άρθρο 25 Παράρτημα Α'

Στα Ελληνικά αεροδρόμια δραστηριοποιούνται κυρίως τρεις εταιρείες παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης την παρούσα περίοδο. Υπάρχουν και άλλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης οι οποίες παρέχουν συγκεκριμένες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η τροφοδοσία. Παράλληλα όμως πολλές αεροπορικές εταιρείες έχουν την δυνατότητα να αυτοεξυπηρετούνται ως προς όλες ή κάποιες από τις προαναφερθείσες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Οι τρεις βασικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης είναι:

Goldair Handling

Η Goldair Handling είναι η πρώτη ιδιωτική εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης που λειτούργησε στην Ελλάδα ύστερα από την απελευθέρωση της αντίστοιχης αγοράς. Συγκεκριμένα ιδρύθηκε το έτος 1999 και έχει βραβευτεί αρκετές φορές από τις συνεργαζόμενες Αεροπορικές εταιρείες, από την Υ.Π.Α και από αρκετά Ελληνικά αεροδρόμια. Μέχρι σήμερα έχει πάρει άδεια λειτουργίας για 25 Ελληνικά αεροδρόμια που εξυπηρετεί. Αναλυτικά:

- 1999 Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών
- 2001 Αεροδρόμιο Ηρακλείου
- 2002 Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης
- 2005 Αεροδρόμιο Ρόδου
- 2005 Αεροδρόμιο Κέρκυρας
- 2010 Αεροδρόμιο Κω
- 2010 Αεροδρόμιο Ζακύνθου
- 2010 Αεροδρόμιο Μυκόνου
- 2010 Αεροδρόμιο Σαντορίνης
- 2010 Αεροδρόμιο Κεφαλλονιάς
- 2011 Αεροδρόμιο Σάμου
- 2011 Αεροδρόμιο Χίου
- 2011 Αεροδρόμιο Μυτιλήνης
- 2011 Αεροδρόμιο Άκτιου
- 2011 Αεροδρόμιο Καβάλας
- 2011 Αεροδρόμιο Καλαμάτας
- 2011 Αεροδρόμιο Σκιάθου
- 2012 Αεροδρόμιο Αράξου
- 2012 Αεροδρόμιο Καρπάθου
- 2012 Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης
- 2012 Αεροδρόμιο Ιωαννίνων
- 2012 Αεροδρόμιο Λήμνου
- 2012 Αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου
- 2012 Αεροδρόμιο Πάρου
- 2012 Αεροδρόμιο Σκύρου



Το έτος 2013 η εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών Olympic Handling μετονομάστηκε σε Sky serv από τον όμιλο MIG στον οποίο ανήκε. Βασιζόμενη λοιπόν στην τεχνογνωσία και τον εξοπλισμό της παλιάς εταιρείας η νέα εταιρεία εξυπηρετεί 37 Αεροδρόμια και συνεργάζεται με 200 εταιρείες. Το έτος 2015 η εταιρεία πωλήθηκε στην εταιρεία Swissport Greece. Η Sky serv σήμερα εξυπηρετεί το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών καθώς και 32 από τα 34 περιφερειακά Αεροδρόμια της χώρας.



Η Swissport Greece ιδρύθηκε το 2000 και είναι μέλος της πολυεθνικής Swissport International Ltd η οποία δραστηριοποιείται σε 50 χώρες και εξυπηρετεί 315 Αεροδρόμια. Στην Ελλάδα σε 21 Αεροδρόμια παρέχονται υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης από την Swissport Greece και είναι τα εξής:

- Αεροδρόμιο Άκτιου
- Αεροδρόμιο Αθηνών
- Αεροδρόμιο Ηρακλείου
- Αεροδρόμιο Κέρκυρας
- Αεροδρόμιο Ρόδου
- Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης
- Αεροδρόμιο Αράξου
- Αεροδρόμιο Χανίων
- Αεροδρόμιο Χίου
- Αεροδρόμιο Καλαμάτας
- Αεροδρόμιο Καβάλας
- Αεροδρόμιο Κεφαλλονιάς
- Αεροδρόμιο Κω
- Αεροδρόμιο Λήμνου
- Αεροδρόμιο Μυκόνου
- Αεροδρόμιο Μυτιλήνης
- Αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου
- Αεροδρόμιο Σάμου
- Αεροδρόμιο Σαντορίνης
- Αεροδρόμιο Σκιάθου
- Αεροδρόμιο Ζακύνθου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Οι Αεροπορικές εταιρείες κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τις υπηρεσίες που παρέχουν καθώς και με τον εν γένει τρόπο ιδρύσεως και λειτουργίας τους. Συγκεκριμένα έχουμε τις εξής τέσσερις κατηγορίες εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς:

1. Τις Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους (Low Cost Carriers)
2. Τις Παραδοσιακές Αεροπορικές Εταιρείες
3. Τις Αεροπορικές Εταιρείες τύπου Charter

Σε αυτή την εργασία θα μελετηθεί κυρίως ο τρόπος λειτουργίας των πρώτων δυο καθώς οι υπόλοιπες καταλαμβάνουν μικρό μερίδιο στην αγορά.

3.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Οι άρσεις των περιορισμών τόσο στις Η.Π.Α όσο και στην Ευρώπη έφεραν σημαντικές αλλαγές στον χάρτη της αεροπορικής βιομηχανίας και συγκεκριμένα οδήγησαν στην δημιουργία ενός νέου μοντέλου αεροπορικής εταιρείας. Αυτό δεν είναι άλλο από τις Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Πιο αναλυτικά, αυτές οι εταιρείες εκμεταλλεύτηκαν τις ελεύθερες και χωρίς περιορισμούς αερομεταφορές καθώς και την ελεύθερη διαμόρφωση τιμών σύμφωνα με τον υπάρχων ανταγωνισμό. Στην ουσία πρόκειται για φιλελευθεροποίηση της αγοράς η οποία έφερε στον χώρο μεγαλύτερο και δυνατότερο ανταγωνισμό προς όφελος του επιβατηγού κοινού. Με αυτόν τον τρόπο η άσκηση του management και του marketing απέκτησαν πολύπλευρο ενδιαφέρον σε συνδυασμό δε με την εκμετάλλευση νέων τεχνολογιών (όπως το διαδίκτυο ή τα σύγχρονα αεροσκάφη για παράδειγμα) αποτέλεσαν τους κύριους παράγοντες επιτυχίας μιας Αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους. Στην παρούσα εργασία μελετώνται οι Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και κυρίως αυτές της Ευρώπης καθώς στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον έχουν σημαντικό μερίδιο αγοράς όπως και στην Ελλάδα.

3.1.1 Ιστορική αναδρομή στην δημιουργία των Αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

Η πρώτη εμφάνιση αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους έλαβε χώρα στις Η.Π.Α και ήταν η Pacific Southwest Airlines η οποία δημιουργήθηκε το 1949 και σταμάτησε την λειτουργία της το 1988. Η συγκεκριμένη εταιρεία αυτοαποκαλούνταν ως «ο φιλικότερος Αερομεταφορέας παγκοσμίως» και είχε ως χαρακτηριστικό της ότι σε όλα τα αεροσκάφη του στόλου της ήταν σχεδιασμένο στο ρύγχος κάθε αεροσκάφους ένα χαμόγελο. Αρχικά η εταιρεία δραστηριοποιούνταν μόνο στην Πολιτεία της Καλιφόρνια μέχρι να επεκτείνει την ακτίνα δράσης της και σε άλλες Πολιτείες των Η.Π.Α καθώς

και στο Μεξικό. Εν συνεχεία εξαγοράστηκε και συνέχισε την λειτουργία της υπό το όνομα USAir μέχρι το 1988.



Εικόνα 1: Ένα Lockheed L-1011 TriStar της Pacific Southwest Airlines και το σλόγκαν της εταιρείας τότε.

Η δεύτερη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους ήταν η Southwest η οποία υπήρξε υπόδειγμα και για πολλές εταιρείες μεταγενέστερα καθώς συνεχίζει μέχρι και σήμερα την λειτουργία της και θεωρείται μια από τις πιο πετυχημένες αεροπορικές εταιρείες όλων των εποχών.. Η Southwest δημιουργήθηκε το 1967 από τον Herb Kelleher αρχικά ως “Air Southwest” και επιχειρούσε κυρίως στην πολιτεία του Τέξας. Μετέπειτα, το 1971 πήρε το σημερινό της όνομα “Southwest Airlines”.



Εικόνα 2: Το λογότυπο της εταιρείας ακολουθούμενο από γνωστό σλόγκαν και ένα Boeing 737 στα χρώματα της εταιρείας Southwest.

Το πετυχημένο μοντέλο της Southwest ακολουθήθηκε μετέπειτα με τις άρσεις των περιορισμών στην Ευρώπη και από άλλες εταιρείες. Η πρώτη και πιο πετυχημένη εταιρεία χαμηλού κόστους που δημιουργήθηκε στην Ευρώπη ήταν η Ryanair η οποία ιδρύθηκε το 1985 στην Ιρλανδία και δραστηριοποιείται έκτοτε σχεδόν σε όλη την Ευρώπη. Η δεύτερη πιο πετυχημένη εταιρεία στην Ευρώπη είναι η EasyJet η οποία ιδρύθηκε το 1995 με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο και επιχειρεί κυρίως στην Ευρώπη καθώς και στην βόρεια Αφρική και την δυτική Ασία. Ακολούθως ιδρύθηκαν και λειτουργούν αρκετές ακόμη Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους οι οποίες θα αναλυθούν παρακάτω.



Εικόνα 3: Ένα Boeing 737 στα χρώματα της Ryanair και ένα Airbus 320 στα χρώματα της EasyJet.

3.1.2 Μοντέλο λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

Αυτό που προσδιορίζει πραγματικά τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι ο τρόπος λειτουργίας τους. Αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους ορίζεται ως μια εταιρεία η οποία έχει ως στόχο την εξασφάλιση εξαιρετικά χαμηλής τιμής εισιτηρίου. Κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται αφενός σε βάρος της παροχής των υπηρεσιών σε μια πτήση προς τον επιβάτη, και αφετέρου με την εξοικονόμηση χρημάτων από τα λειτουργικά κόστη της εταιρείας όπως περιγράφονται ακολούθως. Αυτό που δεν διακυβεύεται σε καμία περίπτωση είναι η ασφάλεια των επιβατών καθώς κάτι τέτοιο πέρα από ανθρώπινες απώλειες θα μπορούσε να στοιχίσει ακόμα και την συνέχιση της ύπαρξης της ίδιας της εταιρείας.

Όπως αναφέραμε νωρίτερα, η Southwest ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους που ακολουθώντας ένα επιχειρηματικό μοντέλο κατάφερε να εξασφαλίσει την ύπαρξη της εταιρείας μέχρι και σήμερα έχοντας κερδοφόρα πορεία. Παρακάτω απεικονίζεται σχηματικά το προαναφερθέν αυτό μοντέλο:

ΑΠΛΟ ΠΡΟΪΟΝ

Αντίτιμο	✓ Χαμηλό
	✓ Απλό, χωρίς περιορισμούς
	✓ Κοντινές (σχετικά) αποστάσεις
	✓ Χωρίς ανταποκρίσεις
Διανομή	✓ Ταξιδιωτικοί πράκτορες 16% (στοιχεία 2003)
	✓ Απευθείας πωλήσεις 84% (στοιχεία 2003)
	✓ Χωρίς απόκομμα εισιτηρίου
Παροχές στην πτήση	✓ Μια κατηγορία θέσεων (οικονομική)
	✓ Στενή διαρρύθμιση καμπίνας επιβατών
	✓ Μη προσφορά γευμάτων
	✓ Μόνο σνακ και αναψυκτικά
Συχνότητα	✓ Υψηλή
Συνέπεια	✓ Ιδιαίτερα καλή χωρίς καθυστερήσεις

ΑΠΛΕΣ ΔΙΕΡΓΑΣΙΕΣ

Αεροσκάφος	✓ Ένας τύπος αεροσκάφους
	✓ Υψηλή χρήση (μεγαλύτερη από 11 ώρες την ημέρα)
Τομείς	✓ Μικροί – αλλά επεκτεινόμενοι
Αεροδρόμια	✓ Περιφερειακά και/ή με λιγότερη κίνηση
	✓ Στάσεις των 15’-20’
Ανάπτυξη	✓ Στόχος 10% ανά χρόνο, μέγιστο 15%
Προσωπικό	✓ Ανταγωνιστικοί μισθοί
	✓ Bonus επί των κερδών (από το 1973)
	✓ Υψηλή παραγωγικότητα

Πίνακας 8: Το μοντέλο της Southwest Airlines

Πηγή: Rigas Doganis, Routledge 2006, The Airline Business, σελ 157

Αναλύοντας το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε τα εξής:

- ✓ Όσο αφορά το αεροσκάφος:
 1. Χρησιμοποίηση ενός μόνο τύπου αεροσκάφους(π.χ Boeing 737 ή Airbus 320). Το γεγονός αυτό μειώνει αξιοσημείωτα το κόστος εκπαίδευσης των ιπτάμενων πληρωμάτων και τεχνικών καθώς και το κόστος συντήρησης των αεροσκαφών. Επίσης λειτουργεί σαν ένα πολύ καλό διαπραγματευτικό χαρτί στα χέρια της εταιρείας για την επίτευξη καλύτερης τιμής αγοράς ανά μονάδα μιας και πρόκειται για μαζική αγορά αεροσκαφών.
 2. Διαμόρφωση της καμπίνας των επιβατών ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρείας με προφανή στόχο την αύξηση της χωρητικότητας των αεροσκαφών. Αυτό επιτυγχάνεται με την μείωση ή και την κατάργηση της πρώτης θέσης καθώς και της διακεκριμένης αλλά και με την μείωση της απόστασης μεταξύ των καθισμάτων του αεροσκάφους.
 3. Χρησιμοποίηση των αεροσκαφών περισσότερες ώρες την ημέρα (πάνω από 11 ώρες την ημέρα)
- ✓ Όσο αφορά στην επιλογή του αεροδρομίου προορισμού
 1. Έχουμε δρομολόγια μικρών σχετικά αποστάσεων. Με αυτόν τον τρόπο ο επιβάτης συμβιβάζεται πιο εύκολα στην απουσία παροχής υπηρεσιών που παρέχονται στις συμβατικές εταιρείες. Επίσης χρησιμοποιούνται αεροσκάφη μικρότερα με μειωμένο κόστος συντήρησης.
 2. Επιλέγονται δευτερεύοντα αεροδρόμια στην ίδια πόλη καθώς απαιτούνται λιγότερα χρήματα σε “landing fees” και “handling fees”. Ακόμα, τα δευτερεύοντα αεροδρόμια παρουσιάζουν μικρότερη κίνηση αεροσκαφών με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου παραμονής στο αεροδρόμιο. Μάλιστα για αυτό τον λόγο πολλά δρομολόγια γίνονται βραδινές ώρες.

3. Αποφυγή διανυκτέρευσης σε ξένα αεροδρόμια λόγω κόστους. Αυθημερόν επιστροφή. Μοντέλο δικτύου "Point to Point". Βασικά πλεονεκτήματα αυτού του μοντέλου είναι ότι αποφεύγονται οι φόροι διανυκτέρευσης σε ξένα αεροδρόμια καθώς και τα κόστη εγκατάστασης τεχνικού εξοπλισμού και προσωπικού σε ξένα αεροδρόμια.
- ✓ Όσο αφορά τις παροχές και τις υπηρεσίες
 1. Μη παροχή γεύματος κατά την πτήση.
 2. Υψηλό κόστος για επιπλέον αποσκευή με αποτέλεσμα η πλειονότητα των επιβατών να ταξιδεύει μόνο με μια χειραποσκευή και ως εκ τούτου να έχουμε μειωμένο βάρος αεροσκάφους.
 3. Χρησιμοποίηση περιορισμένου προσωπικού στα αεροδρόμια με την αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας. Παράδειγμα αποτελεί το online check in που μπορεί να κάνει ο επιβάτης και είτε να εκτυπώσει μόνος του το εισιτήριο του είτε να το κατεβάσει στο κινητό του και να το έχει σε ηλεκτρονική μορφή.
 4. Διάθεση της μεγάλης πλειοψηφίας των εισιτηρίων απευθείας από την εταιρεία κυρίως μέσω διαδικτύου αφήνοντας λίγα μόνο εισιτήρια να διατίθενται μέσω ταξιδιωτικών γραφείων.
 5. Συνεργασία της αεροπορικής εταιρείας με εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, ξενοδοχειακές μονάδες και γενικώς εταιρείες που έχουν άμεση σχέση με τον τομέα του τουρισμού.
 - ✓ Όσο αφορά το προσωπικό
 1. Μειωμένες αρχικές αποδοχές αλλά ύπαρξη δυνατότητας παροχής bonus επίτευξης στόχων με σκοπό την αύξηση της αποδοτικότητας των υπαλλήλων.
 2. Χρησιμοποίηση του προσωπικού το μέγιστο χρόνο απασχόλησης.
 3. Πρόσληψη σχετικά νέων εργαζομένων σε θέσεις με λιγότερη ευθύνη οι οποίοι είναι πρόθυμοι να εργασθούν με μικρότερες αποδοχές με στόχο την αύξηση της εργασιακής τους εμπειρίας. Παράδειγμα αποτελούν οι συγκυβερνήτες οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις χρηματοδοτούν οι ίδιοι την εκπαίδευσή τους στον τύπο του αεροσκάφους και λαμβάνουν πενιχρές αποδοχές.

Αυτό το επιχειρηματικό μοντέλο ακολουθείται σχεδόν καθολικά με μικρές παραλλαγές και βελτιώσεις και από τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.

3.1.3 Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη.

Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εξαπλώθηκαν στον Ευρωπαϊκό χώρο με την άρση των περιορισμών και τους «ανοικτούς ουρανούς» σε υπερθετικό βαθμό. Σε αυτό, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε το γεγονός ότι οι αποστάσεις στην γηραιά Ήπειρο είναι σχετικά μικρές κάτι το οποίο λειτουργεί υποβοηθητικά για την δημιουργία τέτοιου είδους εταιρειών. Συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία του ICAO στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2015 το 41% των επιβατών προτίμησε για την μετακίνηση του εταιρεία χαμηλού κόστους. Ακολουθεί η λίστα με τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους σύμφωνα με τον ορισμό του ICAO.

ΛΙΣΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Region	Country of AOC	Airline Name	Beginning of operation	Notes
Europe	Albania	Albawings	2016	
Europe	Turkey	Atlasjet Airlines	2001	
Europe	Romania	Blue Air	1988	
Europe	Italy	Blue Panorama	1998	Operating as Blu-Express for low cost operations
Europe	Cyprus	Cobalt Aero	2016	
Europe	Germany	Condor Flugdienst	1955	
Europe	Turkey	Corendon Airlines	2005	
Europe	United Kingdom	EasyJet	1995	
Europe	Switzerland	EasyJet Switzerland	1988	
Europe	Germany	Eurowings	1996	
Europe	Austria	Eurowings Europe	2016	
Europe	United Kingdom	Flybe	1979	Merged with Spacegrand Aviation in 1985, merged with BA Connect in 2007
Europe	Germany	Germanwings	2002	
Europe	Switzerland	Helvetic Airways	2001	
Europe	Portugal	Hifly	2006	Concentrated on charter operations
Europe	United Kingdom	Jet2.com	2002	Channel Express was rebranded and replaced by Jet2.com in 2006
Europe	Italy	Meridiana	1964	
Europe	United Kingdom	Monarch scheduled	2004	
Europe	Austria	Niki	2003	Formed from former Aero Lloyd Austria operation
Europe	Norway	Norwegian Air Shuttle	1993	Formed in 1993 following collapse of Busy Bee Airlines
Europe	Turkey	Onur Air	1992	
Europe	Turkey	Pegasus Airlines	1989	
Europe	Russia	Pobeda	2015	
Europe	Ireland	Ryanair	1985	Merged with Buzz in 2003
Europe	Czech Republic	Smartwings	2008	
Europe	Turkey	SunExpress	1990	
Europe	Germany	SunExpress Deutschland	2011	
Europe	France	Transavia France	2007	
Europe	Netherlands	Transavia.com	1966	Merged with Basiq Air and rebranded Transavia.com in 2005
Europe	Belgium	TUI fly Belgium	2005	
Europe	Germany	TUIFly	2007	Integrated with Hapagfly to become TUIfly
Europe	Spain	Volotea	2012	
Europe	Spain	Vueling	2004	
Europe	Hungary	Wizz Air	2003	
Europe	Iceland	WOW Air	2012	

Πίνακας 9: (List of Low cost Carriers based on ICAO definition)

Πηγή: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/LCC-List.pdf>

Σύμφωνα με τα αρχεία του ICAO οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που λειτουργούν σήμερα στην Ευρώπη είναι όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα 35 ενώ αυτές που για οποιονδήποτε λόγο έχουν παύσει να λειτουργούν είναι 57. Αν αναλογιστούμε ότι η λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους ξεκίνησε στην Ευρώπη στα μέσα της δεκαετίας του 80 διαπιστώνουμε πόσο δύσκολη είναι η μακροχρόνια λειτουργία μιας τέτοιας εταιρείας.

3.2 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

3.2.1 Ποιες αεροπορικές εταιρείες ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία.

Αρχικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο όρος παραδοσιακές ή συμβατικές αεροπορικές εταιρείες είναι σχετικά νέος όρος και προέκυψε ύστερα από την δημιουργία των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και την ανάγκη διαχωρισμού τους ως προς το μοντέλο λειτουργίας τους. Διαπιστώνεται εύκολα λοιπόν ότι δεν μπορεί να υπάρξει σαφής ορισμός της έννοιας του όρου «παραδοσιακές/συμβατικές αεροπορικές εταιρείες» καθώς κάθε εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες μαζικής αερομεταφοράς επιβατών και δεν ακολουθεί το μοντέλο «Low cost» μπορεί να χαρακτηριστεί ως τέτοια. Παρόλα αυτά λόγω βασικών διαφορών που παρατηρούνται στον τρόπο λειτουργίας των δυο αυτών κυρίαρχων μοντέλων μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε ασφαλώς κάθε εταιρεία ανάλογα με το επιχειρηματικό μοντέλο που ακολουθεί.

3.2.2 Μοντέλο λειτουργίας παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών.

Τα χαρακτηριστικά που έχουν οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες:

- Η εταιρεία βασίζεται στην δημιουργία ενός "brand" το οποίο θα είναι ελκυστικό λόγω της ποιότητας παροχής των υπηρεσιών και λόγω της ασφάλειας των πτήσεων που εγγυάται η εταιρεία.
- Η πολιτική τιμολόγησης είναι σύνθετη και εξαρτάται από τις ανάλογες υπηρεσίες που επιθυμεί ο εκάστοτε επιβάτης καθώς και από τον χρόνο αγοράς του εισιτηρίου.
- Ο τρόπος διάθεσης των εισιτηρίων γίνεται είτε μέσω της ίδιας της εταιρείας ηλεκτρονικά ή μέσω γραφείων είτε μέσω άλλων ταξιδιωτικών εταιρειών.
- Υπάρχει δυνατότητα επιλογής κατηγορίας θέσης (οικονομική, business, first class)
- Παροχή φαγητού και ποτών χωρίς επιπλέον χρέωση κατά την διάρκεια της πτήσης.
- Υπάρχει ακόμα δυνατότητα εξασφάλισης περαιτέρω υπηρεσιών (wi-fi, υπηρεσίες διασκέδασης όπως προβολή ταινιών κ.α) με το ανάλογο αντίτιμο βέβαια. Μερικές αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν μεγάλα ταξίδια προσφέρουν πολλές από αυτές τις υπηρεσίες χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση.
- Τα αεροδρόμια που επιλέγονται είναι συνήθως πρωτεύοντα αεροδρόμια με μεγάλη συγκέντρωση αεροσκαφών.
- Ο χρόνος που μπορεί να παραμείνει το αεροσκάφος σταθμευμένο μέχρι την τροχοδρόμηση για την επόμενη πτήση μπορεί να είναι και πάνω από 30'. Αυτό συμβαίνει καθώς συνήθως απαιτείται περισσότερος χρόνος για τον καθαρισμό του αεροσκάφους λόγω των παροχών κατά την διάρκεια της πτήσης αλλά και

λόγω του περισσότερου χρόνου που απαιτείται για την εκφόρτωση και φόρτωση των αποσκευών.

- Το δίκτυο είναι της λογικής “Hub and spoke” , δηλαδή η εταιρεία εκτελεί δρομολόγια από και προς τουλάχιστον ένα ακόμα αεροδρόμιο πέραν του αεροδρομίου έδρας της εταιρείας. Πλεονέκτημα αυτού του μοντέλου είναι το γεγονός ότι για την κάλυψη των δρομολογίων βάση του προγράμματος της εταιρείας απαιτούνται λιγότερες πτήσεις. Το αεροσκάφος μπορεί να παραμείνει στο άλλο αεροδρόμιο-βάση της εταιρείας.
- Μια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιεί παραπάνω από έναν τύπο αεροσκάφους ανάλογα και με τις ανάγκες που δημιουργούνται. Για παράδειγμα, αν μια εταιρεία εκτελεί πτήσεις μικρής και μεγάλης διάρκειας είναι σχεδόν επιτακτική η χρησιμοποίηση διαφορετικών τύπων αεροσκαφών.
- Ο χρόνος χρησιμοποίησης των αεροσκαφών ποικίλει στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Μπορεί να είναι από 8 ώρες έως και 11 ώρες ανάλογα με τις απαιτήσεις και τον τρέχων ανταγωνισμό.

3.3 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΥΠΟΥ CHARTER

3.3.1 Πτήσεις Charter. Το ξεκίνημα.

Αρχικά αυτό που πρέπει να καταστεί σαφές είναι το τι είναι η πτήση Charter. Πτήση Charter λοιπόν είναι μια ναυλωμένη πτήση η οποία δεν προγραμματίζεται τακτικά από την αεροπορική εταιρεία. Εφαλτήριο γεγονός ήταν η ραγδαία ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ευρώπη από τα μέσα της δεκαετίας του 80΄ και έπειτα. Οι αερομεταφορές με πτήσεις Charter ξεκίνησαν στην Ευρώπη στο τέλος της δεκαετίας του 90΄ και στις αρχές του 2000΄ ως αντίπαλο δέος στις εταιρείες χαμηλού κόστους που είχαν καταλάβει σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Οι πρώτες πτήσεις Charter που πραγματοποιήθηκαν στον ευρωπαϊκό χώρο ήταν πτήσεις από χώρες όπως η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και το Βέλγιο σε χώρες της Μεσογείου κατά την διάρκεια καλοκαιρινής περιόδου για λόγους αναψυχής. Ενδεικτικό είναι ότι από το 1997 ως το 2002 το ποσοστό των επιβατών που ταξίδεψαν σε χώρες της Μεσογείου για καλοκαιρινές διακοπές με πτήση Charter είναι κοντά στο 90%. Από το 2002 και έπειτα η πορεία των πτήσεων Charter είναι στατική αν όχι ελαφρώς καθοδική κάτι το οποίο προέκυψε λόγω της δημιουργίας πολλών αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους που διευρύναν τον ανταγωνισμό. Πτήσεις Charter εκτελούνται από κάποιες παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες και από εταιρείες που εκτελούν αποκλειστικά τέτοιου είδους πτήσεις.

3.3.2 Χαρακτηριστικά αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις Charter

- Η διανομή των εισιτηρίων γίνεται μέσω ταξιδιωτικής εταιρείας που αναλαμβάνει την μίσθωση ολόκληρης της πτήσης ή συγκεκριμένων θέσεων της εκάστοτε πτήσης.
- Η ζήτηση που παρουσιάζεται για πτήσεις Charter αυξάνεται κατά την καλοκαιρινή περίοδο και σε περιόδους γιορτών και αργιών.
- Η τιμή του εισιτηρίου είναι ιδιαίτερα οικονομική.

- Παρέχεται κανονικά όπως στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες γεύμα και ποτό στην τιμή του εισιτηρίου.
- Ο τύπος του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται ποικίλει ανάλογα την διάρκεια του ταξιδιού και τον αριθμό των επιβαινόντων. Για να καταστεί πιο σαφές, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους χρησιμοποιούν αεροσκάφη με χωρητικότητα από 130 έως 160 θέσεων ενώ οι εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις Charter μπορούν και χρησιμοποιούν αεροσκάφη 180 έως 350 θέσεων. Με αυτόν τον τρόπο ανάλογα με την ζήτηση για κάθε δρομολόγιο αποφασίζεται και τι τύπος αεροσκάφους θα χρησιμοποιηθεί. Έτσι μειώνεται το κόστος μεταφοράς της μονάδας του επιβάτη στο ελάχιστο δυνατό.
- Οι εταιρείες Charter μπορεί είτε να έχουν στην ιδιοκτησία τους αεροσκάφη είτε να μισθώνουν αεροσκάφη για συγκεκριμένα δρομολόγια γεγονός που μειώνει τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας λόγω της εποχικής ζήτησης.
- Συνήθως η πτήση πραγματοποιείται νυχτερινές ώρες με σκοπό την εξοικονόμηση χρημάτων. (Χαμηλά τέλη διέλευσης, προσγείωσης, έξοδα handling).
- Περιορισμένα έξοδα διαφήμισης λόγω της προώθησης εισιτηρίων μέσω ταξιδιωτικών γραφείων.
- Χαμηλά λειτουργικά έξοδα. Εποχικές συμβάσεις εργαζομένων.
- Τα αεροδρόμια προορισμού δεν είναι πάντα δευτερεύοντα μιας και συνήθως πρόκειται για τουριστικούς προορισμούς.

3.3.3 Αεροπορικές εταιρείες τύπου Executive/VIP

Μια ξεχωριστή περίπτωση πτήσης Charter είναι η πτήση με μικρότερης χωρητικότητας αεροσκάφος όπως ένα business jet. Υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες οι οποίες στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας αποκαλούνται “Executive/VIP” και αντικείμενο τους είναι η αποκλειστική μεταφορά ενός ανθρώπου ή μιας μικρής ομάδας ανθρώπων με όρους πολυτέλειας από ένα αεροδρόμιο επιλογής σε ένα αεροδρόμιο προορισμού συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Αυτές οι εταιρείες έχουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με τις εταιρείες Charter αλλά και σημαντικές διαφορές.

Κοινά χαρακτηριστικά είναι τα εξής:

- Πρόκειται για ναυλωμένες πτήσεις ιδιωτών από ένα αεροδρόμιο επιλογής σε ένα αεροδρόμιο προορισμού βάση της επιθυμίας του πελάτη η οποία δεν προγραμματίζεται τακτικά από την αεροπορική εταιρεία.
- Ο τρόπος που γίνεται η ναύλωση ενός αεροσκάφους μιας τέτοιας εταιρείας γίνεται μέσω ταξιδιωτικών εταιρειών κατά κύριο λόγο.
- Τα έξοδα διαφήμισης της εταιρείας είναι περιορισμένα λόγω του περιορισμένου αριθμού των πελατών μιας και πρόκειται για υπέρμετρο κόστος που λίγοι άνθρωποι μπορούν να διαθέσουν για την μετακίνησή τους.
- Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται μπορούν να είναι στην ιδιοκτησία της αεροπορικής εταιρείας ή να είναι μισθωμένα μέσω “leasing” για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που απαιτείται.

Παρότι σημειώνονται όπως αναφέρθηκε αρκετά κοινά στοιχεία μεταξύ των δυο διαφορετικών μοντέλων Charter, παρόλα αυτά υπάρχουν και σημαντικές

διαφοροποιήσεις ως προς τις παροχές και τον εν γένει τρόπο λειτουργίας των δυο αυτών διαφορετικού τύπου εταιρειών. Συγκεκριμένα:

- ο Το κόστος μεταφοράς με τέτοιου είδους εταιρείες είναι ιδιαίτερα ακριβό γεγονός που καθιστά αυτόν τον τρόπο μετακίνησης απαγορευτικό για την πλειονότητα των ανθρώπων.
- ο Οι παροχές κατά την διάρκεια της πτήσης είναι ανάλογες με το κόστος μεταφοράς. Παρέχεται φαγητό και ποτό υψηλής γαστρονομικής ποιότητας καθώς και υπηρεσίες κάθε είδους ανάλογα με τις επιθυμίες του επιβάτη.
- ο Η μετακίνηση γίνεται με όρους αυστηρής συνέπειας. Σπάνια παρατηρούνται καθυστερήσεις σε δρομολόγια.
- ο Το αεροσκάφος που επιλέγεται εξαρτάται από την απαίτηση του πελάτη και από την διάρκεια του ταξιδιού.
- ο Το αεροδρόμιο προορισμού επιλέγεται από τον πελάτη σύμφωνα με τις ανάγκες που έχει.
- ο Το προσωπικό μιας τέτοιας εταιρείας είναι πιο καλοπληρωμένο σε σχέση με όλα τα άλλα είδη αεροπορικών εταιρειών.

Γιατί όμως επιλέγεται η μεταφορά προσώπων με τέτοιες εταιρείες και όχι με κάποια συμβατική εταιρεία σε εξέχουσα θέση παρά την σημαντική διαφορά κόστους και σε αυτή την περίπτωση;

Εξοικονόμηση χρόνου. Υπάρχουν αρκετοί πολύασχολοι επιχειρηματίες και μη που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν το ομολογούμενως υπερβολικά υψηλό αντίτιμο προκειμένου να εξοικονομήσουν τον περισσότερο δυνατό χρόνο. Επιλέγοντας μια πτήση με business jet χρειάζεται σαφώς λιγότερος χρόνος επιβίβασης στο αεροσκάφος. Επίσης δεν απαιτείται η μετεπιβίβαση σε πτήση ανταπόκρισης καθώς το ταξίδι έχει προορισμό επιλεγμένο από τον ίδιο τον πελάτη. Και τέλος η διαδικασία αποβίβασης και παραλαβής των αποσκευών είναι σημαντικά πιο γρήγορη.

Αύξηση της παραγωγικότητας. Οι ανέσεις που παρέχει το ταξίδι με μια τέτοια εταιρεία επιτρέπει σε εργαζόμενους και επιχειρηματίες να διεκπεραιώσουν οποιαδήποτε εργασία κατά την διάρκεια της πτήσης. Κάτι τέτοιο είναι εφικτό με την πρόσβαση στο διαδίκτυο δορυφορικά με την χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας. Επιπρόσθετα, η πολυτέλεια που παρέχεται σε τέτοιου είδους αεροσκάφη δίνει την δυνατότητα στους επιβάτες να ξεκουραστούν, να κοιμηθούν σαν να είναι σπίτι τους όπως επίσης να ασχοληθούν με κάποια από τα χόμπι τους. Με αυτόν τον τρόπο οι επιβάτες φθάνουν στον προορισμό τους και μπορούν να διαμορφώσουν καλύτερα το πρόγραμμά τους.

Πολυτέλεια. Πολλοί άνθρωποι επιλέγουν να μετακινηθούν με αυτές τις εταιρείες μόνο και μόνο για να απολαύσουν τις πολυτελείς παροχές και υπηρεσίες που παρέχονται κατά την διάρκεια ενός τέτοιου ταξιδιού. Μερικά παραδείγματα είναι το φαγητό και ποτό υψηλής γαστρονομικής ποιότητας, τα καθίσματα-πολυθρόνες και τα lux κρεβάτια. Ακόμα σε πολλές περιπτώσεις προσφέρονται υπηρεσίες μασάζ, δυνατότητα χαλάρωσης σε υδρομασάζ κ.α.

Ασφάλεια και εμπιστευτικότητα. Η μετακίνηση με μια αεροπορική εταιρεία VIP εξασφαλίζει υψηλή ασφάλεια καθώς ακολουθούνται υψηλά πρότυπα συντήρησης των αεροσκαφών και τα πληρώματα που επιλέγονται είναι εμπειρότατα, για αυτό τον λόγο

άλλωστε πληρώνονται πλουσιοπάροχα σε σχέση με άλλους συναδέλφους τους, για να είναι σε θέση η εταιρεία να διαλέξει τους καλύτερους και εμπειρότερους. Ένα σημαντικό επίσης προνόμιο με την μετακίνηση με τέτοιου είδους εταιρεία, είναι η εμπιστευτικότητα και η εχεμύθεια κατά την διάρκεια της μετακίνησης. Υπάρχει αρκετός κόσμος που δεν επιθυμεί για διάφορους λόγους να μαθευτεί η μετακίνηση του σε κάποιο προορισμό κάτι που είναι αδύνατο να γίνει με μια συμβατική πτήση άλλης εταιρείας.

Όλα αυτά καθιστούν την πτήση με μια αεροπορική εταιρεία VIP ιδιαίτερα ελκυστική αλλά ταυτόχρονα απαγορευτική για την μεγάλη πλειονότητα του κόσμου. Εύκολα λοιπόν γίνεται κατανοητό ότι η αγορά που απευθύνονται αυτές οι εταιρείες είναι πολύ περιορισμένη και για αυτό τον λόγο θεωρείται αμελητέα στον ανταγωνισμό όλων των υπόλοιπων αεροπορικών εταιρειών. Τα τελευταία χρόνια όμως παρατηρείται ότι κάποιες λίγες παραδοσιακές εταιρείες που είναι πολύ πετυχημένες δραστηριοποιούνται και στον χώρο αυτό με την προσάρτηση στον στόλο τους μικρών αεροσκαφών τέτοιου είδους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού δρα με διοικητική και οικονομική αυτονομία και αποτελεί ανεξάρτητη αρχή. Αντικειμενική επιδίωξη της είναι η διατήρηση του υγιή ανταγωνισμού σε διάφορους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, η προάσπιση των συμφερόντων των καταναλωτών και γενικά η αρωγή στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. *«Υγιής ανταγωνισμός σημαίνει αύξηση της αποτελεσματικότητας, της παραγωγικότητας, των επενδύσεων, της έρευνας και ανάπτυξης και της καινοτομίας και παράλληλα την μείωση των τιμών, την βελτίωση της ποιότητας και του εύρους των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών, με επακόλουθα αφενός την διεύρυνση των επιλογών για τους καταναλωτές και την αύξηση της αγοραστικής τους δύναμης, αφετέρου δε την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και την ανάπτυξη της οικονομίας και της κοινωνικής ευημερίας εν γένει.»¹*

Τα μέσα που χρησιμοποιεί είναι:

- Η εξάλειψη των πρακτικών οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά τον υγιή ανταγωνισμό και βλάπτουν τα συμφέροντα των καταναλωτών.
- Η καταπολέμηση τυχόν εμποδίων που δημιουργούνται για νέες επιχειρήσεις κατά την προσπάθεια εισόδου τους σε επιλεγμένους κλάδους της αγοράς.

Πιο αναλυτικά η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι υπεύθυνη:

- Για την εύρεση τυχόν συμπράξεων εταιρειών που οδηγούν στον περιορισμό του ανταγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 Ν.3959/11.
- Για την λήψη αποφάσεων που εξαιρούν συγκεκριμένες συμπράξεις εταιρειών που μπορεί να περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεν, αλλά λειτουργούν προς το συμφέρον του καταναλωτή και συντελούν στην ανάπτυξη της οικονομίας. Παράλληλα δεν δημιουργούν συνθήκες κατάργησης του ανταγωνισμού και οι εταιρείες που συμμετέχουν δεν δεσμεύονται σε μεγάλο βαθμό σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 Ν.3959/11.
- Για την διακρίβωση περιπτώσεων καταχρηστικής πολιτικής εταιρειών με δεσπόζουσα θέση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 2 Ν.3959/11.
- Για την προληπτική μελέτη περιπτώσεων συγκέντρωσης εταιρειών και τα ενδεχόμενα αποτελέσματα τους στον ανταγωνισμό σύμφωνα με στα άρθρα 5-10 Ν.3959/11.
- Για την επιβολή ποινών σε εταιρείες που παραβαίνουν τις διατάξεις του Ν.3959/11.

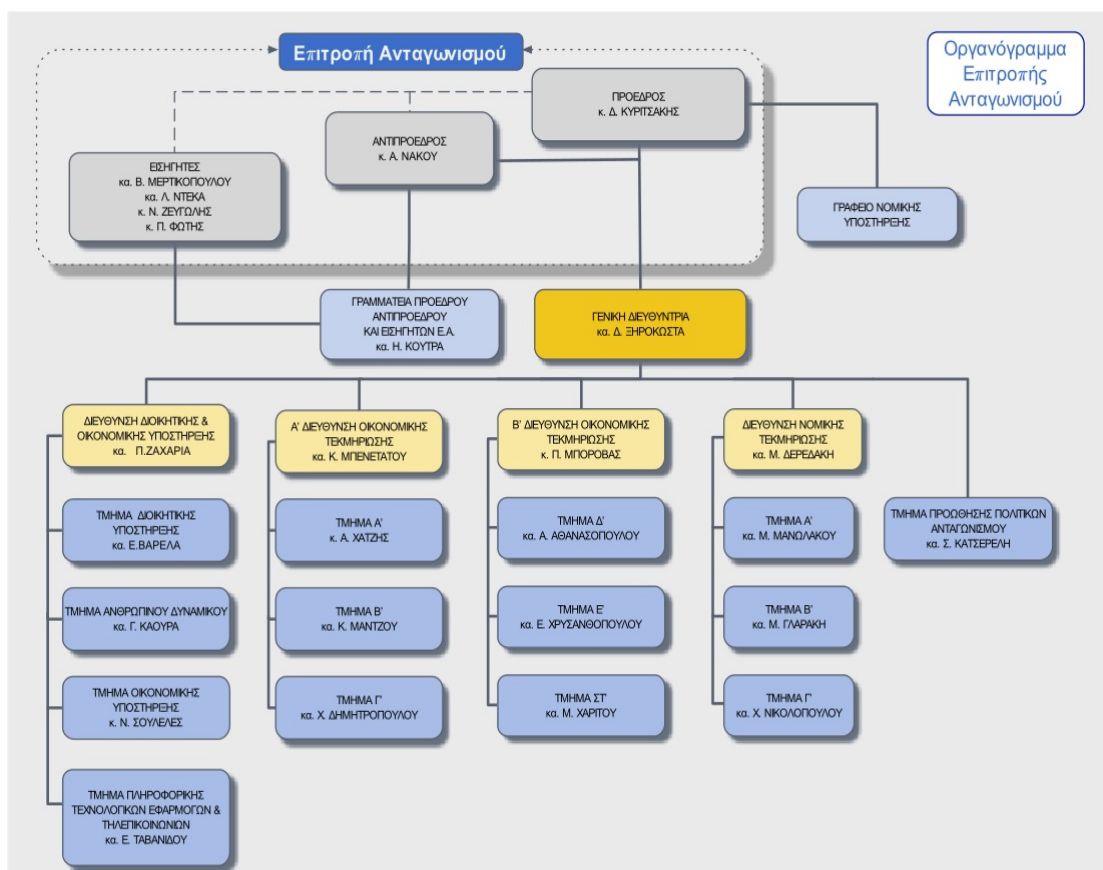
¹ «Η σημασία του υγιούς ανταγωνισμού»

<https://www.epant.gr/about>

- Για την λήψη ασφαλιστικών μέτρων σε πιθανές περιπτώσεις παράβασης των άρθρων 1,2 και 11 του Ν.3959/11.
- Για την εξέταση των συνθηκών ανταγωνισμού σε επιλεγμένο κλάδο της Ελληνικής αγοράς κατόπιν αιτήματος ή αυτεπαγγέλτως και εφόσον κριθεί απαραίτητο, η θέσπιση κανονιστικών μέτρων με αντικειμενικό στόχο την διασφάλιση της ύπαρξης υγιούς ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο αυτό κλάδο.
- Για την γνωμοδότηση επί ζητημάτων που αφορούν τον ανταγωνισμό εφόσον απαιτηθεί από κάποιο υπουργείο, ή άλλο αρμόδιο φορέα.
- Για την εφαρμογή των άρθρων 101, 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Για την αμεσκή συνεργασία με τις αντίστοιχες Επιτροπές άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού με στόχο την τήρηση της κείμενης κοινοτικής νομοθεσίας προς όφελος του ανταγωνισμού.
- Για την μέριμνα εφαρμογής των αποφάσεων που έχουν ληφθεί από την ίδια την Επιτροπή, δικαστικών αποφάσεων και υπουργικών αποφάσεων που δύναται να υπάρξουν σε περίπτωση προσβολής παλαιότερης απόφασης.

Η εφαρμογή του Ν. 146/1914 «περί αθέμιτου ανταγωνισμού» είναι έργο των πολιτικών δικαστηρίων και όχι της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ



Εικόνα 4: Οργανόγραμμα Επιτροπής Ανταγωνισμού

Πηγή: Επίσημο site <https://www.epant.gr/about>

4.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού σε συνεργασία με τις εθνικές Επιτροπές Ανταγωνισμού έχουν την ευθύνη για την τήρηση των κανόνων που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση (άρθρα 101-109) σύμφωνα με την Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος είναι η αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη λειτουργία των κοινοτικών αγορών με την διασφάλιση δικαιοσύνης και ισοτιμίας για κάθε επιχείρηση. Κύρια μέριμνα λοιπόν της Επιτροπής είναι το όφελος του απλού καταναλωτή, των εταιρειών και της ευρωπαϊκής οικονομίας γενικότερα. Βασικό έργο της Επιτροπής είναι η εκτίμηση και αξιολόγηση συγκεντρώσεων εταιρειών στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι ορίζεται όμως ως «συγκέντρωση» εταιρειών;

Σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΚ 139/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκέντρωση θεωρείται όταν έχουμε μόνιμη μεταβολή του ελέγχου:

- Από τη συγχώνευση τουλάχιστον δύο εταιρειών ή τμημάτων εταιρειών που μέχρι αυτό το σημείο ήταν ανεξάρτητες/ανεξάρτητα.
- Από την απόκτηση μίας ή περισσότερες εταιρειών από ένα τουλάχιστον φυσικό πρόσωπο στου οποίου τον έλεγχο βρίσκεται ήδη τουλάχιστον μία εταιρεία με άμεσο ή έμμεσο τρόπο.

Ο έλεγχος που αναφέραμε προκύπτει μέσω δικαιωμάτων, συμβάσεων ή διαφορετικών μέσων τα οποία βάσει ρεαλιστικών ή νομικών συνθηκών που επικρατούν μπορούν να επηρεάσουν την λειτουργία μιας εταιρείας ως προς:

1. Την κυριότητα ή χρήση όλων των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας ή τμήμα αυτών.
2. Τα δικαιώματα ή τις συμβάσεις μέσω των οποίων μπορεί να υπάρξει τροποποίηση στη σύνθεση των συσκέψεων που λαμβάνουν αποφάσεις ή ακόμα και κατεύθυνση των ίδιων των αποφάσεων.

Πότε μια συγκέντρωση εταιρειών έχει κοινοτικό χαρακτήρα και εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει αρμοδιότητα να εξετάσει μια συγκέντρωση εταιρειών όταν:

- i. Όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των εταιρειών που λαμβάνουν μέρος στην συγκεκριμένη συγκέντρωση σε παγκόσμια κλίμακα ξεπερνά το ποσό των 5 δισεκατομμυρίων ευρώ και
- ii. Όταν έχουμε δύο κατ' ελάχιστο εταιρείες που λαμβάνουν μέρος σε μια συγκέντρωση των οποίων ο συνολικός κύκλος εργασιών κάθε εταιρείας ξεπερνά το ποσό των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν τα δύο τρίτα του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών κάθε εταιρείας υλοποιείται σε μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μια συγκέντρωση η οποία δεν ξεπερνά τα προαναφερθέντα όρια, εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού στην περίπτωση που:

- i. Το σύνολο του κύκλου εργασιών παγκοσμίως όλων των εταιρειών που λαμβάνουν μέρος στην συγκεκριμένη συγκέντρωση ξεπερνά το ποσό των 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.
- ii. Όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών των εταιρειών που λαμβάνουν μέρος στην συγκεκριμένη συγκέντρωση ξεπερνά το ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ για κάθε μια εκ των τριών τουλάχιστον χωρών της ευρώ.
- iii. Για κάθε χώρα εκ των τριών που αναφέραμε στην προηγούμενη προϋπόθεση, δύο κατ' ελάχιστο εταιρείες από αυτές που συμμετέχουν στην συγκέντρωση να έχουν ξεχωριστά συνολικό κύκλο εργασιών ο οποίος να ξεπερνά το ποσό των 25 εκατομμυρίων ευρώ και
- iv. Δύο κατ' ελάχιστο από τις εταιρείες που συμμετέχουν στην συγκέντρωση να σημειώνουν κάθε μια συνολικό κύκλο εργασιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πάνω από το ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν τα δύο τρίτα του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών κάθε εταιρείας υλοποιείται σε μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι αποφάσεις της Επιτροπής

- i. Η Επιτροπή μπορεί να αποφανθεί ότι μετά από τις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τις συμμετέχουσες εταιρείες η συγκέντρωση πληροί τα κριτήρια και τους περιορισμούς που περιγράφονται στην Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επομένως η εν λόγω συγκέντρωση είναι συμβατή με την ενιαία αγορά. Η απόφαση της Επιτροπής περί συμβατότητας μιας συγκέντρωσης δύναται να συνοδεύεται από συγκεκριμένους όρους και υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων εταιρειών.
- ii. Η Επιτροπή μπορεί να αποφανθεί ότι μία εξεταζόμενη συγκέντρωση δεν πληροί τα κριτήρια και τους περιορισμούς που προκύπτουν από τη Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επομένως η εν λόγω συγκέντρωση κρίνεται ως ασυμβίβαστη με την ενιαία αγορά.

Σε περίπτωση που μια συγκέντρωση εταιρειών η οποία έχει κριθεί ως ασυμβίβαστη με την ενιαία αγορά έχει ήδη εκτελεστεί ή σε περίπτωση που μια συγκέντρωση έχει εγκριθεί υπό όρους από την Επιτροπή αλλά δεν τηρήθηκαν οι όροι, τότε η Επιτροπή μπορεί:

- Να απαιτήσει την λύση της συγκέντρωσης από τις εμπλεκόμενες εταιρείες ούτως ώστε να επιστρέψουμε στην προηγούμενη κατάσταση. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό με την λύση της συγκέντρωσης, η Επιτροπή δύναται να λάβει κάθε μέτρο που κρίνει απαραίτητο ώστε να επιστρέψουμε στην προηγούμενη κατάσταση.
- Να διατάξει όποιο μέτρο κρίνει απαραίτητο για την λύση της συγκέντρωσης ή να λάβει άλλα μέτρα που θα ικανοποιούν αυτή την απόφαση.

Πότε μια υπόθεση συγκέντρωσης παραπέμπεται στις εθνικές αρχές των χωρών

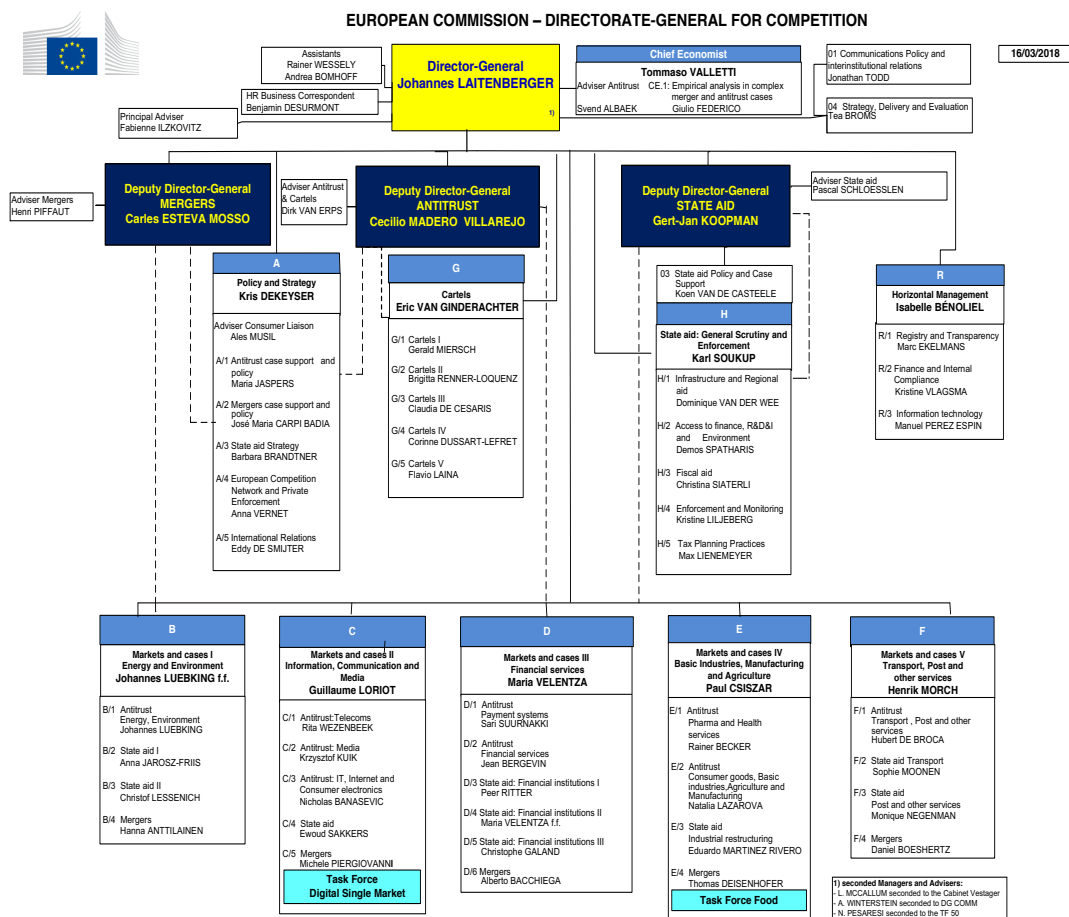
Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να αποφανθεί για την παραπομπή μιας υπόθεσης συγκέντρωσης εταιρειών στην εκάστοτε εθνική Επιτροπή Ανταγωνισμού. Μέσα σε 15 εργάσιμες ημέρες από την στιγμή που ένα κράτος-μέλος θα λάβει το αντίγραφο της κοινοποίησης και εφόσον κριθεί απαραίτητο από το ίδιο το κράτος-μέλος αυτοβούλως ή μετά από πρόσκληση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μπορεί να

ενημερώσει την τελευταία η οποία με την σειρά της υποχρεούται να ενημερώσει τις ενδιαφερόμενες εταιρείες ότι η συγκέντρωση τίθεται στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Οι περιπτώσεις που μπορεί να συμβεί κάτι τέτοιο είναι:

- i. Όταν μια συγκέντρωση μπορεί να έχει σημαντική επίδραση στον υπάρχοντα ανταγωνισμό σε ένα επιλεγμένο κλάδο της αγοράς μιας χώρας η οποία έχει τα στοιχεία μιας διακριτής αγοράς.
- ii. Όταν μια συγκέντρωση έχει σημαντική επίδραση στον ανταγωνισμό σε ένα επιλεγμένο κλάδο της αγοράς μιας χώρας και δεν χαρακτηρίζεται ως σημαντικό τμήμα της ενιαίας αγοράς.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού όπως προαναφέραμε είναι το αρμόδιο όργανο που έχει την δυνατότητα να απαγορεύσει ή να δεχθεί μια συγκέντρωση εταιρειών. Μπορεί επίσης να κάνει δεκτή μια συγκέντρωση η οποία αρχικά έχει κριθεί ως ασυμβίβαστη με την ενιαία αγορά εφόσον ληφθούν κάποια κατάλληλα μέτρα που εξασφαλίζουν τη συνέχιση του υγιή ανταγωνισμού σε ένα κλάδο της αγοράς. Η Επιτροπή μέσα σε 25 εργάσιμες ημέρες πρέπει να αποφανθεί αν μια συγκέντρωση είναι συμβατή με την ενιαία αγορά ή αν θα προχωρήσει σε περεταίρω μελέτη της υπόθεσης. Η περεταίρω μελέτη μπορεί να διαρκέσει 90 έως 105 εργάσιμες ημέρες.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ



Εικόνα 5: Οργανόγραμμα Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού

Πηγή: Επίσημο site http://ec.europa.eu/dgs/competition/index_el.htm

4.3 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ AEGEAN AIRLINES ΚΑΙ OLYMPIC AIR.

Μια χαρακτηριστική περίπτωση συγκέντρωσης αεροπορικών εταιρειών ήταν αυτή μεταξύ της Aegean Airlines και Olympic Air οι οποίες εδρεύουν στην Ελλάδα. Η εξέταση της συγκεκριμένης περίπτωσης συγκέντρωσης έγινε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, καθώς όπως αξιολογήθηκε με βάση τα κριτήρια που αναφέραμε έχει κοινοτικό χαρακτήρα. Η εν λόγω περίπτωση μόνο εύκολη δεν μπορεί να χαρακτηριστεί και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η Επιτροπή δυσκολεύτηκε να αποφανθεί για το αν αυτή η συγκέντρωση είναι συμβατή με την ενιαία αγορά ή όχι. Αρχικά το 2011 απαγορεύτηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού ενώ το 2013 όταν εξετάστηκε εκ νέου δόθηκε η πολυπόθητη έγκριση.

Απόφαση απαγόρευσης συγκέντρωσης των εταιρειών Aegean Airlines και Olympic Air.

Σύμφωνα με το δελτίο τύπου που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού στις Βρυξέλλες στις 26 Ιανουαρίου του 2011 αποφασίστηκε η απαγόρευση της εξεταζόμενης συγκέντρωσης της Aegean Airlines με την Olympic Air με το σκεπτικό ότι θα προκαλούσε οιονεί μονοπώλιο στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα. Μια ενδεχόμενη συγκέντρωση μεταξύ των δυο εταιρειών που αναφέραμε θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων για τέσσερα από τα έξη εκατομμύρια ευρωπαίων επιβατών που ταξιδεύουν είτε από είτε προς την Αθήνα. Πιο αναλυτικά σύμφωνα με την Επιτροπή διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω εταιρείες ξεπερνούν μαζί το 90% των αεροπορικών μετακινήσεων εντός της Ελλάδας. Επίσης δεν διαβλέπεται άμεση προοπτική εισόδου νέων αεροπορικών εταιρειών ικανών να διευρύνουν τον αεροπορικό ανταγωνισμό στην χώρα και να διατηρήσουν τις τιμές των ναύλων σε χαμηλό επίπεδο. Παρότι η εταιρείες πρότειναν την παραχώρηση κάποιων χρονοθυρίδων από/προσγείωσης σε συγκεκριμένα ελληνικά αεροδρόμια, δεν επετράπη η εξεταζόμενη συγκέντρωση καθώς το μέτρο αυτό κρίθηκε ανεπαρκές λόγω της μικρής αεροπορικής κίνησης στα εν λόγω αεροδρόμια.

Δεδομένα κατά την εξεταζόμενη συγκέντρωση

Η αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών, εκτελεί τακτικές πτήσεις και πτήσεις charter στην ελληνική επικράτεια καθώς και σε διεθνείς προορισμούς μικρής απόστασης(short haul). Βάση της εταιρείας είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και εκτελεί δρομολόγια από και προς 45 προορισμούς (2011), αρκετοί εκ των οποίων είναι ελληνικοί. Επίσης από το 2010 υπέγραψε συμφωνία και είναι Star Alliance Member.

Ο όμιλος εταιρειών Olympic απαρτίζεται από την Olympic Air η οποία είναι η συνέχεια της πρώην Olympic Airlines κατόπιν ιδιωτικοποίησης της δεύτερης, από την Olympic Handling εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης η οποία δραστηριοποιείται σε 39 ελληνικά αεροδρόμια παρέχοντας τις υπηρεσίες της τόσο στην Olympic Air όσο και σε άλλες εταιρείες, και την Olympic Engineering η οποία παρέχει υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου, συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών.

Και οι δυο αεροπορικές εταιρείες εκτελούν πτήσεις από και προς προορισμούς της ελληνικής επικράτειας οι οποίοι επιδοτούνται από το ίδιο το κράτος ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Κοινώς πρόκειται για τις επιδοτήσεις άγονων γραμμών που προωθούνται από το Ελληνικό κράτος.

Η πρόταση συγκέντρωσης των εταιρειών Aegean Airlines και Olympic Air κατατέθηκε στις 24/6/2010 στην αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού. Στις 30/7/2010 η Επιτροπή ξεκίνησε ενδελεχή έρευνα. Υπήρξε παράταση για έκδοση απόφασης δυο φορές λόγω του χρόνου που απαιτούνταν για την εξέταση των μέτρων που προτάθηκαν από τις δυο εταιρείες.

Η Επιτροπή αφού εξέτασε όλα τα υπάρχοντα δεδομένα και έλαβε υπ' όψη καταγγελίες και γνώμες από σημαντικούς παράγοντες της αγοράς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, αποφάσισε στις 26/01/2011 ότι σε περίπτωση που πραγματοποιούνταν η εν λόγω συγκέντρωση εταιρειών θα δημιουργούταν θέμα μονοπωλίου σε εννέα συγκεκριμένα δρομολόγια εσωτερικού. Τα δρομολόγια αυτά είναι Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Ηράκλειο, Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-Σαντορίνη, Αθήνα-Κως, Αθήνα-Ρόδος, Αθήνα-Σάμος, Αθήνα-Χίος και Αθήνα-Μυτιλήνη. Κανένα από τα προαναφερθέντα δρομολόγια δεν επιδοτούνται από το ελληνικό κράτος. Παράλληλα, η Επιτροπή εξέτασε το ενδεχόμενο συγκράτησης των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων λόγω πιθανής δυνατότητας των επιβατών να μετακινηθούν στους ανωτέρω προορισμούς ακτοπλοϊκά. Τελικά αποφασίστηκε ότι κάτι τέτοιο είναι ανέφικτο. Το σκεπτικό είναι ότι απαιτείται σημαντικά μεγαλύτερος χρόνος για την εκτέλεση ενός τέτοιου δρομολογίου ακτοπλοϊκά και η συχνότητα εκτέλεσης είναι σαφώς μικρότερη. Ο μόνος προορισμός που εξυπηρετείται με αυτό το τρόπο είναι η Μύκονος λόγω μικρής απόστασης. Όσο αφορά τα δρομολόγια εξωτερικού που εκτελούν οι δυο εταιρείες, δεν αποτελούν πρόβλημα για την Επιτροπή λόγω ύπαρξης ανταγωνισμού με ξένες αεροπορικές εταιρείες. Έχοντας όλα αυτά σαν δεδομένα, οι δυο εταιρείες κατά την δεύτερη φάση αξιολόγησης από την Επιτροπή πρότειναν την παραχώρηση κάποιων χρονοθυρίδων από/προσγείωσης από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών καθώς και από άλλα ελληνικά Αεροδρόμια. Επιπλέον προτάθηκε η δυνατότητα ελέγχου προγραμμαμάτων τακτικών επιβατών και συμφωνιών αεροπορικών ανταποκρίσεων. Κατόπιν εξέτασης και των προτάσεων των δυο εταιρειών κατά την δεύτερη φάση της αξιολόγησης αποφασίστηκε τελικώς ότι η εν λόγω συγκέντρωση *«παρακωλύει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σημαντικό μέρος αυτής»* (Άρθρο 2.3 του κανονισμού συγκεντρώσεων).

Απόφαση έγκρισης συγκέντρωσης των εταιρειών Aegean Airlines και Olympic Air.

Σύμφωνα με το δελτίο τύπου που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού στις Βρυξέλλες στις 9 Οκτωβρίου του 2013 αποφασίστηκε η έγκριση της εξεταζόμενης συγκέντρωσης της Aegean Airlines με την Olympic Air. Το βασικό σκεπτικό της ανωτέρω απόφασης είναι ότι σε περίπτωση που δεν πραγματοποιούνταν η εν λόγω συγχώνευση των δυο αεροπορικών εταιρειών, η Olympic Air θα ήταν υποχρεωμένη άμεσα να κηρύξει πτώχευση λόγω των επιβαρυνμένων οικονομικών της σε συνδυασμό με την συνεχόμενη οικονομική ύφεση που πλήττει την χώρα. Σε αυτή την περίπτωση η Aegean Airlines θα ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία που εκτελεί πτήσεις εσωτερικού κάτι που θα οδηγούσε ούτως ή άλλως σε μονοπώλιο στην αγορά εσωτερικού. Επομένως η συγκεκριμένη συγκέντρωση μεταξύ Aegean Airlines και Olympic Air δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών καθώς η ύπαρξη της Aegean Airlines ως μοναδικής αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί δρομολόγια εσωτερικού θα ήταν αναπόφευκτη τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον.

Δεδομένα κατά την εξεταζόμενη συγκέντρωση

Η Aegean Airlines όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη εξέταση της υπόθεσης το 2011 είναι μια ελληνική αεροπορική εταιρεία Star Alliance Member που εκτελεί πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού μικρής διάρκειας. Οι προορισμοί της εταιρείας πλέον (2013) είναι 50. Βάση εξακολουθεί να έχει το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η Olympic Air είναι και αυτή μια ελληνική αεροπορική εταιρεία η οποία εκτελεί και αυτή πτήσεις μικρών αποστάσεων προς 30 προορισμούς (2013) , με έδρα και αυτή το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το έτος 2011 είχε εκδοθεί απόφαση απαγόρευσης συγκέντρωσης των δυο εταιρειών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού λόγω δημιουργίας μονοπωλίου σε εννέα προορισμούς εσωτερικού. Κατόπιν αιτήσεως εκ νέου των δυο εταιρειών λόγω αλλαγής συνθηκών στη χώρα και στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, τον Απρίλη του 2013 άρχισε νέα έρευνα για την περίπτωση συγκέντρωσης των δυο εταιρειών. Το τοπίο που έχει διαμορφωθεί είναι το εξής: Λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει τη χώρα καταγράφηκε μείωση της τάξης του 26% στη ζήτηση εισιτηρίων για πτήσεις εσωτερικού από το αεροδρόμιο της Αθήνας κάτι που μεταφράζεται σε 4,5 εκατομμύρια επιβατών το έτος 2012 από 6,1 εκατομμύρια το έτος 2009. Αυτό το στοιχείο είναι ενδεικτικό της γενικότερης κατάστασης που επικρατεί στη χώρα καθώς το αεροδρόμιο της Αθήνας παρουσιάζει διαχρονικά τη μεγαλύτερη κίνηση αεροσκαφών και επιβατών με μεγάλη διαφορά από το δεύτερο. Αποτέλεσμα αυτής της μείωσης της επιβατικής κίνησης για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα είναι η μείωση των δρομολογίων εσωτερικού από την Aegean Airlines και από την Olympic Air. Συγκεκριμένα ενώ το 2011 οι δυο εταιρείες πραγματοποιούσαν 17 ανταγωνιστικά δρομολόγια εκ των οποίων τα 9 θα παρουσίαζαν στρέβλωση στον ανταγωνισμό σε περίπτωση συγχώνευσης των δύο εταιρειών, το 2013 εκτελούν 7 ανταγωνιστικά δρομολόγια εκ των οποίων τα 5 δεν εξυπηρετούνται από καμία άλλη εταιρεία. Αυτά είναι : Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-Σαντορίνη, Αθήνα-Κως, Αθήνα-Κέρκυρα και Αθήνα-Μυτιλήνη. Επιπρόσθετα, δεν προβλέπεται άμεση είσοδος στην ελληνική αεροπορική αγορά άλλης αεροπορικής εταιρείας που να εξυπηρετεί τους προορισμούς που αναφέρθηκαν λόγω των οικονομικών συνθηκών στη χώρα. Η Olympic σύμφωνα με την Επιτροπή μετά το έτος 2009 που ιδιωτικοποιήθηκε παρουσιάζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα και λόγω αυτών σύντομα θα αναγκάζεται να κηρύξει πτώχευση σε περίπτωση που δεν εξαγοραζόταν από κάποια άλλη εταιρεία. Άλλη αξιόπιστη εταιρεία εκτός της Aegean Airlines δεν έχει δείξει ενδιαφέρον για την εξαγορά της. Περίπτωση ανάκαμψης των οικονομικών της εταιρείας δεν προβλέπεται, συνεπώς οι συνέπειες για τον ανταγωνισμό στην αεροπορική αγορά σε περίπτωση πτώχευσης της Olympic θα ήταν σε κάθε περίπτωση αρνητικές. Δεδομένων όλων των ανωτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε ότι επιτρέπει την εν λόγω συγκέντρωση καθώς ο μειωμένος ανταγωνισμός θα υπήρχε ούτως ή άλλως και ότι η έγκριση της συγκέντρωσης δεν θα οδηγούσε σε χειρότερα αποτελέσματα. Απεναντίας με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλιζόταν ότι τα περιουσιακά στοιχεία της Olympic θα αξιοποιούνταν εντός της Ελλάδας και ταυτόχρονα θα διασφαλιζόταν η ύπαρξη αρκετών θέσεων εργασίας.

Συμπεράσματα

Μελετώντας και τις δύο αποφάσεις του 2011 και 2013 αντίστοιχα που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού σε πρώτο επίπεδο μπορούμε να τις χαρακτηρίσουμε αντικρουόμενες. Η ουσιαστική διαφορά που σημειώνεται είναι οι συνθήκες του περιβάλλοντος που επικρατούν. Κατά το μεν 2011 όπου εκδίδεται η πρώτη απόφαση παρότι δεν υπάρχει άλλος αξιόπιστος υποψήφιος αγοραστής της Olympic Air πέραν της Aegean Airlines οι οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στην χώρα δεν είναι τόσο δυσμενείς τουλάχιστον φαινομενικά όσο το 2013 καθώς είναι η εποχή που η Ελλάδα ξεκινά να εισέρχεται σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης τα αποτελέσματα της οποίας δεν ήταν δυνατό να αποτιμηθούν τόσο γρήγορα. Κατά το έτος 2013 που εκδίδεται η δεύτερη απόφαση της Επιτροπής, οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης έχουν γίνει ορατές και στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών με αποτέλεσμα να αλλάξει το σκεπτικό της απόφασης. Πρόβλημα στρέβλωσης του ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών συνεχίζει να υπάρχει αλλά η Επιτροπή κρίνει ότι λόγω των οικονομικών συνθηκών είναι κάτι το αναπόφευκτο. Η Ελλάδα όμως είναι μια χώρα που βασίζεται στον τουρισμό ο οποίος διαχρονικά στηρίζει την ελληνική οικονομία και έτσι όπως φαίνεται τα επόμενα χρόνια, οι πρώτες εκτιμήσεις για την πορεία του κλάδου ήταν ιδιαίτερα απαισιόδοξες. Στην ουσία δεν ήταν η οικονομική κρίση που επηρέασε τόσο αρνητικά τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών όσο η αρνητική ψυχολογία που δημιουργήθηκε στην αγορά μετά από το σοκ που έφεραν τα πρώτα ομολογουμένως ακραία μέτρα για την βελτίωση της ελληνικής οικονομίας. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την συνέχιση του υγιούς ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών ήταν ότι η Επιτροπή δεν επέτρεψε την πώληση όλου του ομίλου Olympic καθώς κάτι τέτοιο θα ήταν απαγορευτικό για την είσοδο νέων αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα. Σήμερα εν έτη 2018 παρότι η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε κρίση με κάποια σημάδια ανάκαμψης βεβαίως, ο ανταγωνισμός έχει διευρυνθεί με την είσοδο στην αγορά νέων ελληνικών αεροπορικών εταιρειών όπως η Sky Express, η Astra Airlines και Ellinair καθώς και ξένων που εκτελούν πλέον και δρομολόγια εσωτερικού όπως η Ryanair η Easyjet και άλλες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

5.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ

Στο σύγχρονο αεροπορικό περιβάλλον παρατηρούμε ότι σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρείες συμμετέχουν σε αεροπορικές συμμαχίες οι οποίες μπορεί να είναι απλές μεταξύ δυο και μόνο εταιρειών αλλά μπορεί να είναι και μεγαλύτερες και πιο σύνθετες μεταξύ πολλών εταιρειών. Με την παγκοσμιοποίηση της αγοράς που έχει επέλθει μπορούμε να πούμε ότι είναι σχεδόν απαραίτητο για μια αεροπορική εταιρεία να ενταχθεί σε μια αεροπορική συμμαχία είτε πρόκειται για αεροπορική εταιρεία κολοσσό που έχει παγκόσμια δράση είτε για μια μικρή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία πολύ περισσότερο. Έτσι, η επιβίωση, η ανάπτυξη και η ευημερία μιας αεροπορικής εταιρείας εξαρτάται εν πολλοίς από τις συμμαχίες που εξασφαλίζει.

5.1.1 Το ξεκίνημα των Αεροπορικών συμμαχιών.

Με την εφαρμογή των «Ανοικτών ουρανών» στις Η.Π.Α που αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο παρατηρούμε και τις πρώτες αεροπορικές συμμαχίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών. Αρχικά αυτές οι συμμαχίες είχαν την μορφή συνεργασίας δυο εταιρειών μέσω διμερών συμφωνιών. Στόχος ήταν σαφώς η αύξηση της κερδοφορίας για τις αεροπορικές εταιρείες. Έτσι λοιπόν γεννιούνται οι πρώτες αεροπορικές συμμαχίες στις Η.Π.Α στην αρχή της δεκαετίας του 1980. Όπως ήταν λογικό, με την εφαρμογή των «Ανοικτών ουρανών» στην Ευρώπη και με την φιλελευθεροποίηση της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο, δημιουργήθηκαν Αεροπορικές συμμαχίες και από εταιρείες της Ευρώπης και της Ασίας. Συγκεκριμένα αυτές οι συμμαχίες ξεκίνησαν στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1990 έχοντας ως δεδομένα την οικονομική κρίση στην αγορά της Ασίας το 1997, την οικονομική ύφεση των ευρωπαϊκών αγορών το 1998 σε συνδυασμό με την εκτίναξη της τιμής του πετρελαίου το 1999. Αυτές οι συνθήκες οδήγησαν τις Αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης, της Ασίας και του υπόλοιπου κόσμου εν συνεχεία στην αναζήτηση μεθόδων εξοικονόμησης χρημάτων για την επιβίωση τους. Οι αεροπορικές συμμαχίες λοιπόν αποτελούσαν μονόδρομο για την επιβίωση πολλών Αεροπορικών εταιρειών. Και σε αυτή την περίπτωση τα πρώτα χρόνια παρατηρούμε συνεργασίες μεταξύ δυο εταιρειών. Με την πάροδο των χρόνων όμως ξεφεύγουμε από αυτό το πρώιμο στάδιο συμμαχιών και πηγαίνουμε σε πιο σύνθετες. Για την Ευρώπη αυτό το εγχείρημα δεν ήταν τόσο απλό καθώς μπορεί να αποτελεί πλέον μια ενιαία αγορά, έχει όμως και την ιδιαιτερότητα της ύπαρξης των εθνικών κρατών τα οποία έχουν και την δική τους εθνική νομοθεσία. Το πρόβλημα αυτό σήμερα φαντάζει μικρό καθώς οι εθνικές νομοθεσίες είναι πλήρως εναρμονισμένες με τις διεθνείς, στη δεκαετία του 1990 και πίσω όμως αποτελούσε σημαντικό πρόβλημα. Οι Αεροπορικές εταιρείες λοιπόν από τη στιγμή που άρχισαν να εκτελούν πτήσεις προς τρίτες χώρες χωρίς περιορισμούς, ξεκίνησαν ένα μααραθώνιο ανάπτυξης. Για να καταφέρουν να αναπτυχθούν έπρεπε αρχικά να εξασφαλίσουν με κάθε τρόπο την κυριαρχία στην αεροπορική αγορά της χώρας τους, εν συνεχεία να καταφέρουν να εισέλθουν δυναμικά

στις μεγάλες αγορές της Ηπείρου τους που στην Ευρώπη για παράδειγμα είναι η Γαλλία, Η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο και εφόσον αυτό επιτευχθεί να κάνουν την εμφάνισή τους στην παγκόσμια Αεροπορική αγορά μέσω μιας ή περισσότερων Αεροπορικών συμμαχιών. Αυτό οδήγησε στην αλλαγή της διάρθρωσης των Αεροπορικών αγορών με την επικράτηση των μεγάλων εταιρειών και την ύπαρξη κάποιων περιφερειακών Αεροπορικών εταιρειών οι οποίες είτε είναι θυγατρικές κάποιων μεγάλων εταιρειών είτε ανήκουν σε κάποια ευρύτερη Αεροπορική συμμαχία εταιρειών. Σήμερα λοιπόν οι Αεροπορικές εταιρείες καλούνται να επιλέξουν μεταξύ της ανάπτυξης και της επιβίωσης. Σε κάθε περίπτωση η συμμετοχή σε κάποια Αεροπορική συμμαχία είναι άκρως απαραίτητη.

5.1.2 Τα είδη των αεροπορικών συμμαχιών

Οι Αεροπορικές συμμαχίες μπορούν να διαχωριστούν σε δυο μεγάλες γενικές κατηγορίες. Στις εμπορικές συμμαχίες (commercial alliances) και στις στρατηγικές συμμαχίες (strategic alliances).

Εμπορικές συμμαχίες (commercial alliances)

Στις εμπορικές συμμαχίες οι Αεροπορικές εταιρείες συνεργάζονται σε θέματα marketing και αμοιβαίας παροχής υπηρεσιών η μία στην άλλη. Με αυτόν τον τρόπο αξιοποιούνται καλύτερα όλοι οι διαθέσιμοι πόροι και τα μέσα των εταιρειών κάτι που οδηγεί στην αύξηση των κερδών όλων των εταιρειών που ανήκουν στην εκάστοτε συμμαχία. Οι επιμέρους συμφωνίες που μπορούν να υπάρξουν σε μια εμπορική συμμαχία είναι:

- Η διασύνδεση πτήσεων. Με αυτόν τον τρόπο ο πελάτης μια αεροπορικής που εκτελεί πτήσεις στην Ευρώπη για παράδειγμα, μπορεί να ταξιδεύσει στις Η.Π.Α εφόσον μια συνεργαζόμενη εταιρεία εκτελεί πτήσεις προς αυτόν τον προορισμό.
- Κοινές πτήσεις. Σε αυτή τη περίπτωση ένας επιβάτης μια Αεροπορικής εταιρείας μπορεί να κλείσει εισιτήριο με αυτή και να πετάξει με μια άλλη εταιρεία που βρίσκεται στην ίδια συμμαχία.
- Πτήσεις με κοινό κωδικό. Μέσω αυτής της συμφωνίας δίνεται η δυνατότητα στις συνεργαζόμενες εταιρείες να χρησιμοποιούν κοινό κωδικό πτήσεων.
- Κρατημένες θέσεις. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιεί μια εταιρεία που βρίσκεται σε κάποια συμμαχία, ένας συγκεκριμένος αριθμός θέσεων μπορεί να είναι κλεισμένος από κάποια άλλη εταιρεία της ίδιας συμμαχίας μέσω μιας τέτοιας συμφωνίας.
- Ύπαρξη κοινών προγραμμάτων επιβράβευσης επιβατών που πετάνε τακτικά με οποιαδήποτε εταιρεία που ανήκει σε μια ευρύτερη Αεροπορική συμμαχία.
- Κοινές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Οι εταιρείες που ανήκουν σε μια συμμαχία εξυπηρετούνται από συγκεκριμένες εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης (Handling) με τις οποίες συνάπτονται συμφωνίες με ευνοϊκούς όρους.
- Κοινές πωλήσεις. Σε πολλές περιπτώσεις εταιρείες που ανήκουν στην ίδια συμμαχία έχουν κοινό τμήμα πωλήσεων και παρουσιάζουν κοινές προσφορές εισιτηρίων. Μπορεί να έχουν κοινά γραφεία και τηλεφωνικά κέντρα.

- Ύπαρξη κοινού προγραμματισμού πτήσεων ο οποίος σχετίζεται με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των επιβατών της συμμαχίας.
- Κοινή τεχνική υποστήριξη. Επειδή είναι ασύμφορο για κάθε Αεροπορική εταιρεία να συντηρεί τμήμα τεχνικής υποστήριξης σε κάθε αεροδρόμιο, μέσω αυτής της συμφωνίας δίνεται η δυνατότητα χρησιμοποίησης τμήματος τεχνικής υποστήριξης μιας συνεργαζόμενης εταιρείας που διαθέτει τον ίδιο ή πανομοιότυπο τύπο αεροσκαφών.
- Ύπαρξη συστήματος ενοποιημένης παρουσίας (franchise). Έτσι μια μικρή εταιρεία μπορεί να επωφεληθεί του brand μιας μεγάλης συνεργαζόμενης εταιρείας και με αυτόν τον τρόπο να καταφέρει να αναπτυχθεί.

Μια Αεροπορική συμμαχία μπορεί να υφίσταται έχοντας σε ισχύ κάποιες ή όλες τις προαναφερθείσες επιμέρους συμφωνίες.

Οι περισσότερες Αεροπορικές συμμαχίες είναι εμπορικές συμμαχίες καθώς τα οφέλη είναι πολλά και η δέσμευση των εταιρειών μικρή.

Ουσιαστικά πρόκειται για συνεργασίες χωρίς δυνατά δεσμά που όσο είναι επικερδείς συνεχίζουν, και πολύ εύκολα μπορούν να διακοπούν σε περίπτωση που δεν κρίνεται συμφέρον.

Στρατηγικές συμμαχίες (strategic alliances)

Στις στρατηγικές συμμαχίες υπάρχει βαθύτερη συνεργασία μεταξύ των Αεροπορικών εταιρειών οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούν τα περιουσιακά στοιχεία ή μια της άλλης ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν θεσπίσει. Τα κοινά περιουσιακά στοιχεία μπορεί να είναι αεροσκάφη, υπαλληλικό προσωπικό, εγκαταστάσεις και κεφάλαιο. Πιο αναλυτικά οι επιμέρους συμφωνίες που μπορεί να υπάρξουν σε μια στρατηγική συμμαχία είναι:

- Κοινές πωλήσεις. Σε πολλές περιπτώσεις εταιρείες που ανήκουν στην ίδια συμμαχία έχουν κοινό τμήμα πωλήσεων και παρουσιάζουν κοινές προσφορές εισιτηρίων. Μπορεί να έχουν κοινά γραφεία και τηλεφωνικά κέντρα.
- Ύπαρξη κοινού προγραμματισμού πτήσεων ο οποίος σχετίζεται με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των επιβατών της συμμαχίας.
- Κοινή τεχνική υποστήριξη. Επειδή είναι ασύμφορο για κάθε Αεροπορική εταιρεία να συντηρεί τμήμα τεχνικής υποστήριξης σε κάθε αεροδρόμιο, μέσω αυτής της συμφωνίας δίνεται η δυνατότητα χρησιμοποίησης τμήματος τεχνικής υποστήριξης μιας συνεργαζόμενης εταιρείας που διαθέτει τον ίδιο ή πανομοιότυπο τύπο αεροσκαφών.
- Κοινές πτήσεις. Σε αυτή τη περίπτωση ένας επιβάτης μια Αεροπορικής εταιρείας μπορεί να κλείσει εισιτήριο με αυτή και να πετάξει με μια άλλη εταιρεία που βρίσκεται στην ίδια συμμαχία.
- Ύπαρξη συστήματος ενοποιημένης παρουσίας (franchise). Έτσι μια μικρή εταιρεία μπορεί να επωφεληθεί του brand μιας μεγάλης συνεργαζόμενης εταιρείας και με αυτόν τον τρόπο να καταφέρει να αναπτυχθεί.
- Κοινό brand. Σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιείται ένα κοινό όνομα της συμμαχίας.
- Ενιαία παροχή υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου και ενιαίο τμήμα εξυπηρέτησης επιβατών.

- Πλήρης συγχώνευση εταιρειών. Δυο ή περισσότερες Αεροπορικές εταιρείες ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών ο οποίος εξυπηρετεί τα ίδια συμφέροντα.

Και στην περίπτωση της στρατηγικής συμμαχίας μπορεί να έχουμε ένα ή και περισσότερους τύπους συμφωνίας από τους προαναφερθέντες. Σε συμμαχίες τέτοιου τύπου λόγω της διάρθρωσης τους, θεωρείται πολύ δύσκολο ως απίθανο να εξέλθει κάποια Αεροπορική εταιρεία.

ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ	ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΜΑΧΙΑΣ	
	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ
ΠΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗΣ	+	
ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ	+	
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ FREQUENT-FLYER	+	
ΠΤΗΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ	+	
ΚΛΕΙΣΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	+	
ΚΟΙΝΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ/ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	+	+
ΚΟΙΝΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	+	+
ΚΟΙΝΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	+	+
ΚΟΙΝΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ	+	+
FRANCHISING	+	+
ΚΟΙΝΟ BRAND		+
ΕΝΙΑΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		+
ΠΛΗΡΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ		+

Πίνακας 10: Κατηγορίες Αεροπορικών συμμαχιών (Alliance categories)

Πηγή: Rigas Doganis, Routledge 2006, The Airline Business, σελ 81

Οι Αεροπορικές συμμαχίες κατατάσσονται επίσης σε κατηγορίες σύμφωνα με το που εκτείνεται το δίκτυο των πτήσεων τους γεωγραφικά. Έτσι έχουμε τις περιφερειακές αεροπορικές συμμαχίες και τις παγκόσμιες αεροπορικές συμμαχίες.

Περιφερειακές αεροπορικές συμμαχίες

Πρόκειται για αεροπορικές συμμαχίες το δίκτυο των πτήσεων των οποίων έχει περιφερειακό χαρακτήρα και περιορίζεται σε μια χώρα ή σε ένα συγκεκριμένο σύνολο χωρών. Υπάρχουν δυο είδη περιφερειακών συμμαχιών. Στο πρώτο είδος έχουμε συμφωνίες που συναντώνται σε εμπορικές συμμαχίες και καλύπτουν δρομολόγια σε μια συγκεκριμένη χώρα ή σε μια περιορισμένη ακτίνα δράσης που εξυπηρετείται από μικρότερα και οικονομικότερα αεροσκάφη (π.χ Airbus 320 ή Boeing 737). Σε αυτές τις συμμαχίες έχουμε συνήθως πτήσεις με κοινό κωδικό, κοινά τμήματα πωλήσεων και marketing, κοινή συμφωνία με εταιρεία για επίγεια εξυπηρέτηση και γενικά όλα τα είδη συμφωνιών που συναντάμε στις εμπορικές συμμαχίες.

Παγκόσμιες αεροπορικές συμμαχίες

Πρόκειται για αεροπορικές συμμαχίες το δίκτυο των πτήσεων των οποίων εξαπλώνεται σε παγκόσμιο επίπεδο. Με την φράση «παγκόσμιο επίπεδο» αναφερόμαστε σε πτήσεις διηπειρωτικού τουλάχιστον χαρακτήρα. Σε αυτού του είδους τις συμμαχίες συμμετέχουν αεροπορικές εταιρείες κολοσσοί που πρωταγωνιστούν στον αεροπορικό ανταγωνισμό παγκοσμίως. Επίσης σε αυτού του είδους τις συμμαχίες υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες μεσαίου μεγέθους οι οποίες συνεργάζονται τις περισσότερες φορές με τις μεγάλες. Στον στόλο των εταιρειών που ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία βρίσκονται μεγάλα αεροσκάφη με εμβέλεια ικανή να φτάσει σε προορισμούς σε άλλες Ηπείρους (π.χ Airbus A350, Airbus A380, Boeing 777, Boeing 747). Ένα ακόμα χαρακτηριστικό αυτών των εταιρειών είναι η δυνατότητα παροχής πολυτελών υπηρεσιών και ανέσεων με το αντίστοιχο αντίτιμο βέβαια. Ακόμα, σε αεροπορικές συμμαχίες τέτοιου τύπου μπορούμε να συναντήσουμε κάθε επιμέρους συμφωνία που υπάρχει στο είδος των στρατηγικών συμφωνιών.

5.2 ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥΣ.

Οι αεροπορικές εταιρείες που θα μελετηθούν είναι οι μεγαλύτερες Ελληνικές καθώς και κάποιες ξένες οι οποίες εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού στην Ελλάδα. Πολλές ξένες αεροπορικές εταιρείες πετάνε ακόμα στην Ελλάδα είτε με πτήσεις Charter είτε με προγραμματισμένες αλλά δεν μπορούμε να πούμε ότι επηρεάζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό των Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών. Η μόνη Ελληνική εταιρεία που επηρεάζεται είναι η Aegean Airlines και αυτή όσο αφορά στις διεθνείς πτήσεις κυρίως.



Το έτος 1992 ιδρύεται η εταιρεία Aegean Aviation η οποία είναι και η πρώτη αεροπορική εταιρεία ιδιωτικού χαρακτήρα στην Ελλάδα. Εν συνεχεία, το έτος 1994

εντάσσεται στον όμιλο εταιρειών Βασιλάκη και το 1999 μετονομάζεται σε Aegean Airlines. Η ανάπτυξη της εταιρείας ήταν ραγδαία. Αρχικά επιχειρούσε εντός Ελλάδας με μικρότερα αεροσκάφη τύπου ATR 72 JET και AVRO RJ 100. Δεν άργησε να αποκτήσει μεγαλύτερα αεροσκάφη και να διευρύνει το δίκτυο των προορισμών της και εκτός της χώρας. Συνεχίζοντας την αναπτυξιακή της πορεία το έτος 2005 υπογράφει συμφωνία συνεργασίας με την Γερμανική αεροπορική εταιρεία Lufthansa με την οποία πραγματοποιεί πτήσεις κοινού κωδικού. Το έτος 2007 εισέρχεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών κάνοντας ακόμα ένα μεγάλο βήμα στην ανάπτυξη της εταιρείας. Το 2008 πραγματοποιεί παραγγελία νέου τύπου αεροσκαφών Airbus A320/321 ανανεώνοντας και αυξάνοντας τον στόλο της. Το 2010 επέρχεται συμφωνία μεταξύ της Aegean Airlines και της Olympic Air για εξαγορά της δεύτερης από την πρώτη. Αρχικά βρίσκει εμπόδια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταγωνισμού η οποία απορρίπτει την εν λόγω συγκέντρωση σε πρώτη φάση, ενώ το 2013 σε δεύτερη φάση λόγω των νέων συνθηκών επιτρέπεται τελικώς. Ακόμα το 2010 η Aegean Airlines γίνεται μέλος μιας από τις μεγαλύτερες αεροπορικές συμμαχίες, της Star Alliance. Σήμερα εν έτη 2018 η εταιρεία πετάει σε 153 προορισμούς μικρής και μέσης απόστασης, οι 31 είναι εσωτερικού και οι 122 εξωτερικού σε 44 διαφορετικές χώρες. Ο στόλος των αεροσκαφών της εταιρείας το 2018 αποτελείται από σύγχρονα αεροσκάφη μέσης ηλικίας 8 ετών της οικογένειας Airbus A320. Συγκεκριμένα διαθέτει 37 Airbus A320, 11 Airbus A231 και 1 Airbus A319. Αξιοσημείωτο είναι ότι η εταιρεία τον Μάρτιο του 2018 ανακοίνωσε επίτευξη συμφωνίας με την Airbus για την παραγγελία 30 νέων αεροσκαφών A320neo με δυνατότητα για αγορά άλλων 12 στη συνέχεια συνολικής εκτιμώμενης αξίας 5 δις δολάρια, γεγονός που δείχνει την δυναμική της εταιρείας. Ενδεικτικό της πετυχημένης πορείας της εταιρείας είναι το γεγονός ότι επί 7 συνεχόμενα χρόνια βραβεύεται ως η καλύτερη ευρωπαϊκή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία ανελλιπώς από τα Skytrax World Airline Awards.

Επιβατική κίνηση Ομίλου

Επιβατική κίνηση (σε χιλιάδες)	2014	2015	2016	2017
Εσωτερικού	5.240	5.624	5.725	5.903
Εξωτερικού	4.873	6.025	6.738	7.314
Σύνολο	10.113	11.648	12.463	13.217
Συντελεστής πληρότητας ¹	78,3%	76,9%	77,4%	83,2%
Επιβάτες ανά πτήση	-	-	111	121

¹ Σύνολο χιλιομετρικών επιβατών προγραμματισμένων πτήσεων προς χιλιομετρικές θέσεις.

Πίνακας 11: Επιβατική κίνηση του Ομίλου Aegean τα έτη 2014-2017.

Πηγή: Δελτία τύπου ετήσιων αποτελεσμάτων του Ομίλου Aegean για τα έτη 2014-2017.

Οικονομικά αποτελέσματα Ομίλου

Σε εκατ. ευρώ	2014	2015	2016	2017
Έσοδα	911,8	983,0	1.020,3	1.127,6
EBITDAR ²	-	217,3	206,9	257,3
EBITDA ³	118,8	111,2	76,8	119,8
Κέρδη προ φόρων	94,6	100,3	51,6	85,8
Κέρδη μετά από φόρους	80,2	68,4	32,2	60,4

² Λειτουργικό αποτέλεσμα προ φόρων, χρηματοδοτικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και μισθώσεων αεροσκαφών. (Earnings before interest, tax, depreciation, amortization and lease plans)

³ Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων.

Πίνακας 12: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου Aegean τα έτη 2014-2017.

Πηγή: Δελτία τύπου ετήσιων αποτελεσμάτων του Ομίλου Aegean για τα έτη 2014-2017.

Ερμηνεύοντας λοιπόν τα παραπάνω αποτελέσματα του ομίλου, τόσο τα οικονομικά όσο και την επιβατική κίνηση, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για ένα όμιλο εταιρειών ο οποίος έχει σταθερά ανοδική πορεία με εκπληκτικούς ρυθμούς μάλιστα, έχει κυριαρχήσει στην Ελληνική αγορά και κάνει σημαντικά βήματα στην διεθνή αγορά μέσω αποστάσεων όντας σημαντικός παίκτης και εταίρος σε μια από τις μεγαλύτερες αεροπορικές συμμαχίες όπως η Star Alliance.



Η αεροπορική εταιρεία Olympic Air είναι η πιο ιστορική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα. Η ιστορία της ξεκινά από το μακρινό 1930 που ιδρύεται η «Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία Ίκαρος». Στη συνέχεια λόγω της πτώχευσης της εταιρείας ιδρύεται η «Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών». Έπειτα, το 1935 ιδρύεται για πρώτη φορά ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα, η Τ.Α.Ε (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις). Ακολούθως το 1947 δημιουργείται η ΕΛΛ.ΑΣ (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) ενώ λειτουργεί και η Τ.Α.Ε που αναφέραμε. Το έτος 1951 οι δυο εταιρείες συγχωνεύονται λόγω των κάκιστων οικονομικών και των

δυο. Το έτος 1956 η νέα συγχωνευμένη εταιρεία λόγω της συνέχισης της καθοδικής της πορείας πωλείται στον Αριστοτέλη Ωνάση και το 1957 ξεκινά να λειτουργεί πλέον ως «Ολυμπιακή Αεροπορία». Το 1971 ο Αλέξανδρος Ωνάσης ιδρύει την «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε» και σταδιακά η εταιρεία γιγαντώνεται. Εν συνεχεία το 1974 η εταιρεία πωλείται από τον Αριστοτέλη Ωνάση στο Ελληνικό Κράτος μετά το τραγικό συμβάν με τον θάνατο που βρήκε τον προηγούμενο χρόνο ο Αλέξανδρος Ωνάσης. Έκτοτε η εταιρεία παραμένει στο Ελληνικό Δημόσιο μέχρι το 2009 που πωλείται στον Όμιλο MIG και μετονομάζεται σε “Olympic Air”. Σήμερα η εταιρεία ανήκει στον Όμιλο της Aegean μετά την πώληση του 100% των μετοχών της το 2013. Ο στόλος αεροσκαφών της εταιρείας αποτελείται από 2 Dash 8-100, 8 Dash 8-Q400 και από 2 ATR 42-600. Στο δίκτυο προορισμών της εταιρείας βρίσκονται 31 Ελληνικά Αεροδρόμια και η εταιρεία έχει κερδίσει τον διαγωνισμό για την εξυπηρέτηση από το 2016 έως το 2020 των εξής γραμμών δημοσίου συμφέροντος (άγονες γραμμές): Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος με αντίτιμο 606.884 ευρώ, Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Λέρος-Αστυπάλαια με αντίτιμο 508.930 ευρώ, Θεσσαλονίκη-Κέρκυρα με αντίτιμο 84.787 ευρώ, και Θεσσαλονίκη-Σκύρος με αντίτιμο 169.585 ευρώ. Η επιβατική κίνηση της εταιρείας και τα οικονομικά της αποτελέσματα εμπεριέχονται στους πίνακες 9 και 10 αντίστοιχα μιας και η εταιρεία όπως προαναφέραμε ανήκει στον Όμιλο Aegean.



Η Αεροπορική εταιρεία Sky Express ιδρύθηκε το έτος 2005 και από τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου άρχισε να εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, πτήσεις Charter και πτήσεις μεταφοράς επιβατών για ιατρικούς λόγους. Για αρκετά χρόνια λειτουργούσε ως μια πολύ μικρή Ελληνική αεροπορική εταιρεία με έδρα την Κρήτη. Από το έτος 2016 και έπειτα όμως έκανε άλματα στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα αυξάνοντας σημαντικά το δίκτυο προορισμών της, τον στόλο και την επιβατική κίνηση της εταιρείας. Πιο αναλυτικά, η εταιρεία εκτελεί 102 διαφορετικά δρομολόγια σε 29 διαφορετικούς προορισμούς της Ελλάδας όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πρέβεζα και από όλη σχεδόν η νησιωτική Ελλάδα. Βάση της εταιρείας είναι πλέον το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Έχει κερδίσει τον διαγωνισμό για τις εξής γραμμές δημοσίου συμφέροντος: Αθήνα-Σύρος με μηδενικό αντίτιμο από το Ελληνικό Δημόσιο, Αθήνα-Αστυπάλαια με αντίτιμο 1.580.000 ευρώ, Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος με αντίτιμο 3.180.000 ευρώ, Αθήνα-Μήλος με μηδενικό αντίτιμο, Αθήνα-Νάξος με επίσης μηδενικό αντίτιμο από το Δημόσιο, Αθήνα-Σητεία με αντίτιμο 82.953 ευρώ, Άκτιο-Σητεία με αντίτιμο 320.738 ευρώ, Αλεξανδρούπολη-Σητεία με αντίτιμο 320.782 ευρώ και Κέρκυρα-Άκτιο-Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος με αντίτιμο 376.527 ευρώ. Ο στόλος αεροσκαφών της εταιρείας αριθμεί εν έτη 2018 12 αεροσκάφη τύπου ATR-42 και ATR-72 χωρητικότητας 48 και 72 θέσεων αντίστοιχα. Η εταιρεία Sky Express έχει συμφωνήσει ακόμα και εκτελεί πτήσεις κοινού κωδικού με τις αεροπορικές εταιρείες Germania, Blue Air και Hahn Air Systems διευρύνοντας έτσι το δίκτυο προορισμών της για τους επιβάτες της. Ακριβή στοιχεία για την επιβατική κίνηση της εταιρείας δεν μπορούμε να έχουμε καθώς η εταιρεία δεν έχει παρουσιάσει τέτοιου είδους στοιχεία. Αυτό που είναι όμως γνωστό βάσει των δελτίων τύπου της εταιρείας είναι ότι μέχρι το 2014 η εταιρεία εξυπηρετούσε περίπου 50.000 επιβάτες τον χρόνο, το 2015

εξυπηρέτησε 80.000, το 2016 170.000. Για το έτος 2017 η εταιρεία αύξησε εντυπωσιακά τις πτήσεις της προσφέροντας στο επιβατηγό κοινό 750.000 θέσεις προσδοκώντας να μεταφέρει 500.000 επιβάτες με μέση εκτιμώμενη πληρότητα περί το 65%. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι οι 500.000 επιβάτες αντιστοιχούν στο 9% της συνολικής αεροπορικής επιβατικής κίνησης εσωτερικού καθιστώντας την εταιρεία την δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα πίσω από τον όμιλο της Aegean. Σημειώνοντας αυτή την πρόοδο η εταιρεία έλαβε σημαντικές διαδοχικές βραβεύσεις από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» ως «η ταχύτερα αναπτυσσόμενη Αεροπορική εταιρεία» για τα έτη 2015-2017 και ανακηρύχθηκε από τον επίσημο ευρωπαϊκό σύνδεσμο περιφερειακών Αερομεταφορέων ως «η καλύτερη Ευρωπαϊκή περιφερειακή Αεροπορική εταιρεία» για το έτος 2017. Στόχος της εταιρείας σύμφωνα με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της είναι να φτάσει το φράγμα του ενός εκατομμυρίου επιβατών έως το 2020.



Η Αεροπορική εταιρεία Ellinair ιδρύθηκε το έτος 2013, έδρα της είναι το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Η εταιρεία ανήκει στον Όμιλο Μουζενίδη ο οποίος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους τουριστικούς Ομίλους στον χώρο της Ανατολικής Ευρώπης. Η Ellinair από το 2013 που ξεκίνησε την λειτουργία της, εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις και πτήσεις Charter. Αρχικά ξεκίνησε να εκτελεί πτήσεις από και προς την Ρωσία και την Ουκρανία, το 2015 πρόσθεσε στο πρόγραμμα της και πτήσεις εσωτερικού. Συγκεκριμένα το δίκτυο προορισμών της είναι αρκετά διευρυνόμενο περιλαμβάνοντας 10 Ελληνικούς προορισμούς (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδος, Σαντορίνη, Μύκονος, Ζάκυνθος, Κέρκυρα, Καβάλα) και 37 προορισμούς σε χώρες του εξωτερικού. Συγκεκριμένα 17 πόλεις στην Ρωσία, 2 στην Ουκρανία, 1 στην Ρουμανία, 4 στην Πολωνία, 4 στην Γερμανία, 2 στην Λετονία, 1 στην Σερβία, 1 στην Ιταλία, 3 στην Γεωργία και 2 στο Καζακστάν. Ο στόλος των αεροσκαφών της εταιρείας αποτελείται από 10 αεροσκάφη, 4 εκ των οποίων ανήκουν στην εταιρεία και διαθέτουν Ελληνικό νηολόγιο (2 Airbus A319 144 θέσεων και 2 Airbus A320 180 θέσεων), συν άλλα 6 τα οποία χρησιμοποιεί η εταιρεία με leasing την θερινή περίοδο (4 Airbus A320 180 θέσεων και 2 Boeing 737/300 148 θέσεων). Η Ellinair έχει δηλώσει την πρόθεση μέσα στο 2019 να ομογενοποιήσει τον στόλο της χρησιμοποιώντας αεροσκάφη της εταιρείας Airbus γεγονός το οποίο θα μειώσει σημαντικά το λειτουργικό κόστος της εταιρείας. Προς το παρόν η εταιρεία δεν έχει εν ισχύ κάποια συμφωνία για πτήσεις κοινού κωδικού με άλλη αεροπορική εταιρεία, ούτε συμμετέχει σε κάποια αεροπορική συμμαχία.

Επιβατική κίνηση Ellinair

Επιβατική κίνηση	2014	2015	2016	2017
Επιβάτες	144.992	312.989	566.693	792.096
Θέσεις	178.104	424.412	745.064	1.027.548
Συντελεστής πληρότητας	81%	73%	76%	77%

Πίνακας 13: Επιβατική κίνηση της Ellinair τα έτη 2014-2017.

Πηγή: Ellinair

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρεία αναπτύσσεται με γοργά βήματα τα τελευταία χρόνια. Εκμεταλλευόμενη την τοποθεσία της πόλης της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί σχεδόν όλη την Βορειοανατολική Ευρώπη με έμφαση προφανώς στην ρωσική αγορά. Εκτός όμως από την επιβατική κίνηση εξωτερικού στην οποία βασίζεται η εταιρεία, έχει καταφέρει να καρπωθεί και ένα διόλου ευκαταφρόνητο μερίδιο στην αγορά εσωτερικού εξυπηρετώντας μεγάλους Ελληνικούς προορισμούς. Η εταιρεία εκτιμά για το 2018 ότι θα αυξηθεί η επιβατική της κίνηση κατά 34% σε σχέση με το 2017 ξεπερνώντας το 1 εκατομμύριο επιβάτες. Για τον λόγο αυτό οι προγραμματισμένες πτήσεις για το 2018 θα είναι 8.504 (το 2017 εκτελέστηκαν 7.042 προγραμματισμένες πτήσεις) και οι διαθέσιμες θέσεις θα είναι 1.355.082, αύξηση της τάξεως του 32% σε σχέση με το 2017.



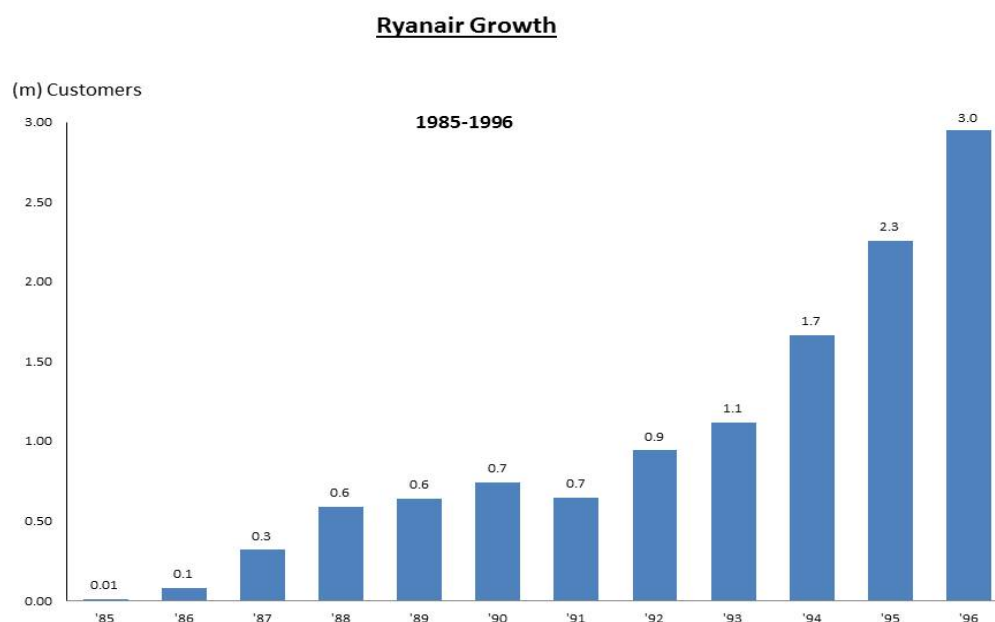
Η αεροπορική εταιρεία Astra Airlines ιδρύθηκε το 2008, ξεκινώντας να λειτουργεί με ναυλωμένες πτήσεις με έδρα την Θεσσαλονίκη. Ως το 2010 η εταιρεία εκτελούσε κυρίως πτήσεις Charter καθώς και ένα δρομολόγιο εξυπηρέτησης δημοσίου συμφέροντος μεταξύ Θεσσαλονίκης και Χίου. Από το 2012 η εταιρεία ανέλαβε 5 γραμμές δημοσίου συμφέροντος και διεύρυνε την παροχή υπηρεσιών της σε χώρες όπως η Ρωσία και η Ουκρανία. Σήμερα η εταιρεία διαθέτει στο σύνολο 4 αεροσκάφη, 2 ATR-42 48 θέσεων, 1 ATR-72 70 θέσεων και ένα BAe-146-300 112 θέσεων. Επιπλέον, η εταιρεία εν έτη 2018 διαθέτει ένα δίκτυο 16 προορισμών εντός Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Χίος, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Ικαρία, Κάλυμνος, Καστοριά, Κως, Κοζάνη, Λήμνος, Μήλος, Πάρος, Σαντορίνη, Μυτιλήνη, και Σάμος) και 2 στο εξωτερικό (Ντίσελντορφ, Μόναχο). Η Astra Airlines έχει εξασφαλίσει τις εξής γραμμές δημοσίου συμφέροντος από το 2016 έως το 2020: Αθήνα-Κάλυμνος με επιχορήγηση 1.377.270,66 ευρώ και Θεσσαλονίκη-Λήμνος-Ικαρία με μέγιστη επιχορήγηση 2.121.603,14 ευρώ. Σύμφωνα με συνέντευξη που έδωσε η κ. Χαρά Ζλατάνη η οποία είναι συνιδιοκτήτρια της εταιρείας, η συνολική επιβατική κίνηση της εταιρείας για το 2016 ήταν 500.000 επιβάτες. Το έτος 2017 η επιβατική κίνηση δεν παρουσίασε αξιοσημείωτη διαφοροποίηση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η

εταιρεία δεν έχει εκδώσει κάποιο επίσημο δελτίο τύπου που να αναφέρει τα αποτελέσματα που αφορούν την επιβατική κίνηση της εταιρείας τα τελευταία χρόνια. Τέλος, η εταιρεία δεν συμμετέχει σε κάποια αεροπορική συμμαχία ούτε συνεργάζεται με άλλη αεροπορική εταιρεία Ελληνική ή ξένη.



Η Ryanair ιδρύθηκε το 1985 και είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους που λειτουργεί στην Ευρώπη. Η εταιρεία θεωρείται ως η πιο πετυχημένη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους στην Ευρώπη καθώς παρουσιάζει αξιοζήλευτη ανάπτυξη. Σήμερα η εταιρεία διαθέτει 86 βάσεις στην Ευρώπη, εκτελεί δρομολόγια σε 36 διαφορετικές χώρες και αριθμεί ένα στόλο 400 αεροσκαφών Boeing 737 νέας τεχνολογίας. Ενδεικτικό του μεγέθους της εταιρείας είναι επίσης ότι καθημερινά εκτελεί 2000 πτήσεις.

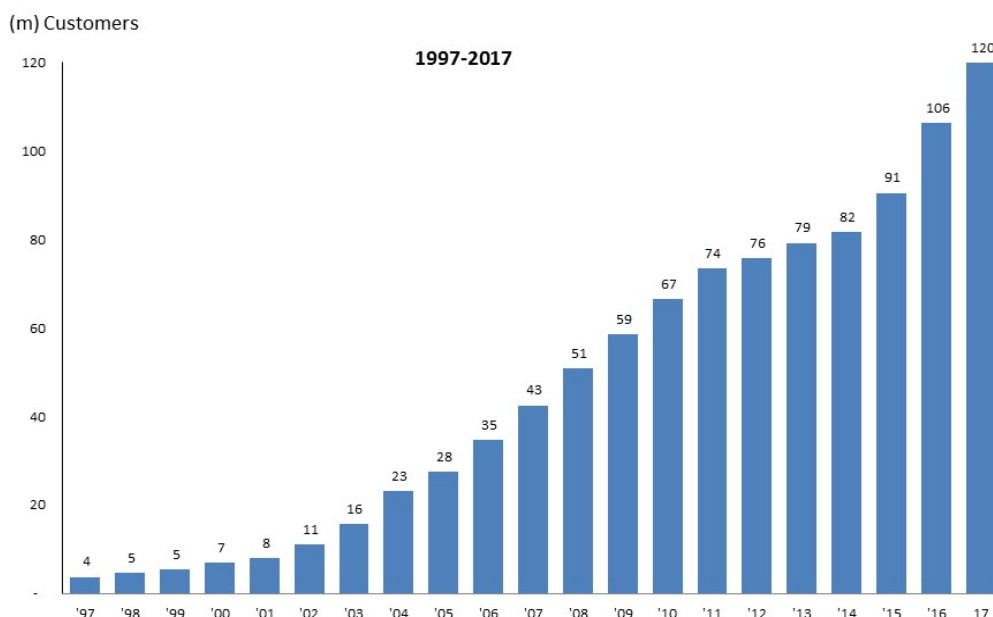
Η αναπτυξιακή πορεία της Ryanair



Πίνακας 14: Η Επιβατική κίνηση της Ryanair 1985-1996

Πηγή: <https://investor.ryanair.com/traffic/>

Ryanair Growth



Πίνακας 15: Η Επιβατική κίνηση της Ryanair 1997-2017

Πηγή: <https://investor.ryanair.com/traffic/>

Η ανοδική πορεία της Ryanair συνεχίζεται σταθερά με ποσοστά πληρότητας θέσεων άνω του 90% και τους πρώτους μήνες του 2018 βάσει των τελευταίων στοιχείων που έχει δημοσιεύσει η εταιρεία. Πιο αναλυτικά, η επιβατική κίνηση της εταιρείας τον Ιανουάριο του 2018 ήταν 9,3 εκατομμύρια επιβάτες ενώ τον Ιανουάριο του 2017 ήταν 8,8 εκατομμύρια, αντίστοιχα τον Φεβρουάριο του 2018 ήταν 8,6 εκατομμύρια ενώ τον Φεβρουάριο του 2017 ήταν 8,2 εκατομμύρια, τον Μάρτιο του 2018 ήταν 10 εκατομμύρια ενώ τον Μάρτιο του 2017 ήταν 9,4 εκατομμύρια και τον Απρίλιο του 2018 ήταν 12,3 εκατομμύρια ενώ τον Απρίλιο του 2017 ήταν 11,3 εκατομμύρια. Η Ryanair είναι η μόνη ξένη αεροπορική εταιρεία που έχει εισέλθει δυναμικά στην Ελληνική αεροπορική αγορά εκτελώντας και πτήσεις εσωτερικού. Συγκεκριμένα διατηρεί δυο βάσεις στην Ελλάδα, μια στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» και μια στο Αεροδρόμιο Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης» και εξυπηρετεί συνολικά 11 Ελληνικούς προορισμούς (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Κως, Κεφαλλονιά, Καλαμάτα, Μύκονος, Ρόδος, Σαντορίνη) καταλαμβάνοντας σημαντικό μερίδιο στην Ελληνική αεροπορική αγορά διευρύνοντας έτσι τον υπάρχοντα ανταγωνισμό προς το συμφέρον των επιβατών.

5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ SKY EXPRESS.

Η Αεροπορική εταιρεία Sky Express είναι σχετικά μια νέα αεροπορική εταιρεία με αξιοσημείωτη πορεία, ειδικά τα τελευταία 3 χρόνια. Συγκεκριμένα κατάφερε να εξασφαλίσει εννέα γραμμές αποκλειστικής εκμετάλλευσης στον διαγωνισμό της Υ.Π.Α για τις γραμμές δημόσιας εξυπηρέτησης (άγονες γραμμές) οι οποίες

επιδοτούνται παραδοσιακά από το κράτος, έξη από αυτές είναι για διάρκεια τεσσάρων ετών. Επιπλέον, άξιο σημείωσης είναι ότι για κάποια δρομολόγια δεν ζήτησε κανένα οικονομικό αντίτιμο από το Ελληνικό κράτος. Με αυτόν τον τρόπο η εταιρεία Sky Express κατάφερε να κάνει ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξή της, διευρύνοντας το μέχρι πρότινος περιορισμένο δίκτυο προορισμών της. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτή η κίνηση αποτέλεσε τον δούρειο ίππο της εταιρείας για την διεύρυνση του δικτύου των προορισμών της και γενικά στην πορεία ανάπτυξης της. Ενδεικτικό αυτής της αναπτυξιακής πορείας της εταιρείας είναι η κατακόρυφη αύξηση του στόλου των αεροσκαφών της. Συγκεκριμένα το 2016 η εταιρεία διέθετε 6 αεροσκάφη τύπου ATR-42 και ATR-72 48 και 72 θέσεων αντίστοιχα, το 2017 διέθετε 8 ενώ το 2018 η εταιρεία θα επιχειρεί με 12 αεροσκάφη των ίδιων τύπων. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό δεν συναντάμε συχνά περιπτώσεις αεροπορικών εταιρειών που να διπλασιάζουν τον στόλο των αεροσκαφών τους σε μόλις 3 χρόνια. Για τον λόγο αυτό άλλωστε η εταιρεία έχει βραβευθεί για τρεις συνεχόμενες χρονιές από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» ως «*η ταχύτερα αναπτυσσόμενη Αεροπορική εταιρεία*» και από τον επίσημο ευρωπαϊκό σύνδεσμο περιφερειακών Αερομεταφορέων (European Regional Airlines Association) ως «*η καλύτερη Ευρωπαϊκή περιφερειακή Αεροπορική εταιρεία*». Γιατί όμως μια αεροπορική εταιρεία όπως η Sky Express αναλαμβάνει να εξυπηρετεί κάποιες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας με μηδενικό αντίτιμο τη στιγμή που τους χειμερινούς κυρίως μήνες η πληρότητα των αεροσκαφών που εκτελούν αυτά τα δρομολόγια είναι σε χαμηλά επίπεδα; Σε αυτό το σημείο καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει το γεγονός ότι η Sky Express και η Swissport η εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης η οποία ελέγχει άνω του 50% της αντίστοιχης αγοράς της χώρας, ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών Aviareps. Με αυτόν τον τρόπο μειώνονται καθοριστικά τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας μιας και η επίγεια εξυπηρέτηση παρέχεται στα περισσότερα αεροδρόμια στην εταιρεία με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους. Μόνο στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης δεν έχει την δυνατότητα να αυτοεξυπηρετείται στην ουσία το οποίο ανήκει στην εταιρεία Fraport Greece. Έτσι εξηγείται λοιπόν το γεγονός ανάληψης κάποιων γραμμών εξυπηρέτησης δημόσιας υπηρεσίας από το κράτος με μηδενικό αντίτιμο. Επιπρόσθετα, με την διεύρυνση του δικτύου προορισμών της και με πλεονέκτημα την συνεργασία με την εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης Swissport, η Sky Express κατάφερε να εξασφαλίσει συμφωνία για πτήσεις κοινού κωδικού με την γερμανική αεροπορική εταιρεία Germania, γεγονός που της δίνει την δυνατότητα για περαιτέρω διεύρυνση του δικτύου προορισμών της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

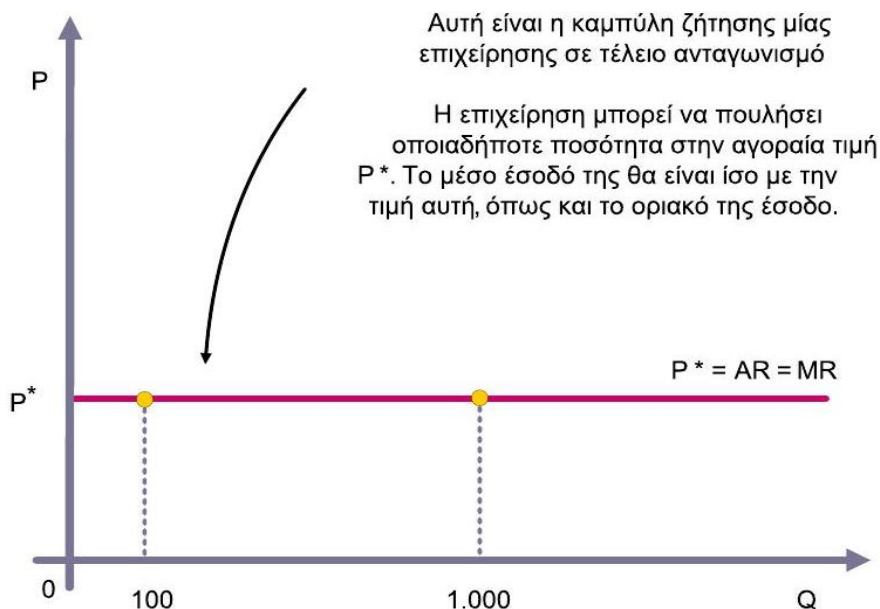
ΟΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

6.1 ΤΕΛΕΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Τέλειος Ανταγωνισμός είναι μια μορφή αγοράς στην οποία ισχύουν οι εξής συνθήκες:

- Ύπαρξη μεγάλου αγοραστικού κοινού.
- Υπάρχει μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων.
- Το προϊόν ή η υπηρεσία που προσφέρεται στους καταναλωτές από όλες τις επιχειρήσεις είναι ομοιογενές.
- Υπάρχει η δυνατότητα εύκολης εισόδου και εξόδου μιας επιχείρησης στον κλάδο.
- Στόχος των επιχειρήσεων είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους τους
- Οι επιχειρήσεις δεν έχουν την δυνατότητα να επηρεάσουν την τιμή του προϊόντος
- Υπάρχει τέλεια πληροφόρηση από τις επιχειρήσεις όσο αφορά στα θέματα του συγκεκριμένου κλάδου της οικονομίας.
- Οι συναλλαγές πραγματοποιούνται χωρίς κόστος.
- Δεν παρατηρείται καμία παρέμβαση από το κράτος που να επηρεάζει τον υπάρχων ανταγωνισμό.

Στον τέλειο ανταγωνισμό για μια επιχείρηση ισχύει ότι η τιμή του προϊόντος (P) είναι δεδομένη και ίδια για όλες τις επιχειρήσεις και ισούται με το οριακό έσοδο (MR) της επιχείρησης και με το μέσο έσοδο AR $AR=MR=P$. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι για να παράγει μια επιχείρηση θα πρέπει τα συνολικά έσοδα να υπερτερούν του κόστους παραγωγής των μονάδων του προϊόντος που ήδη έχουν παραχθεί. (Παλάσκας Β. Θεοδόσιος, Δρουβέλης Σ. Μιχάλης, Στοφόρος Χρυσόστομος, 2011).



Διάγραμμα 1: Τέλειος Ανταγωνισμός

Πηγή: Παλάσκας Β. Θεοδόσιος, Δρουβέλης Σ. Μιχάλης, Στοφόρος Χρυσόστομος, 2011, *Μικροοικονομική Θεωρία και Ανάλυση*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

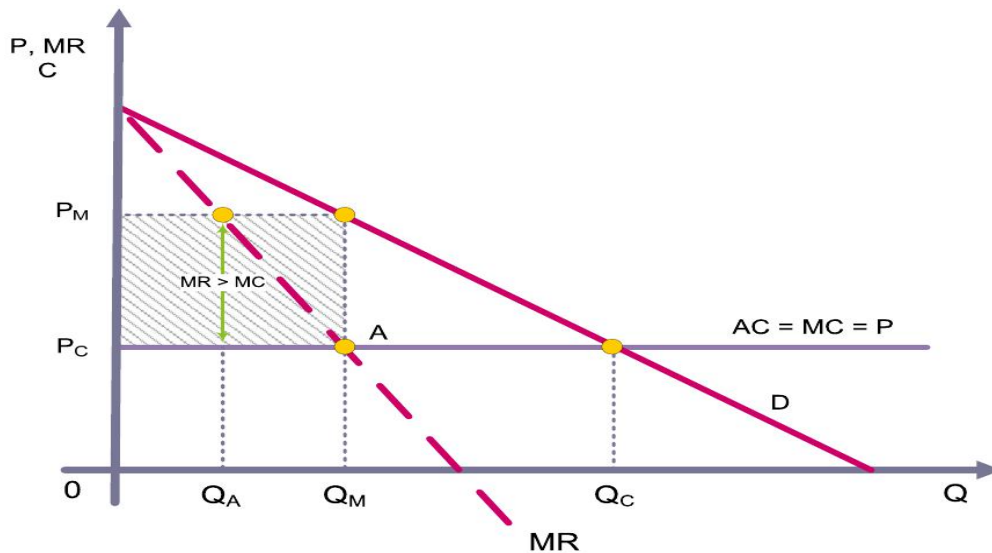
6.2 ΟΛΙΓΟΠΩΛΙΟ

Στο Ολιγοπώλιο υπάρχει σχετικά ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων οι οποίες ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς ενός προϊόντος ή υπηρεσίας. Κύριο γνώρισμα του ολιγοπωλίου είναι η δυνατότητα μιας επιχείρησης να επηρεάζει την λειτουργία των υπολοίπων καθώς επηρεάζει την συνολική ποσότητα ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας και ταυτόχρονα όπως είναι φυσικό και την τιμή της. Σε έναν ολιγοπωλιακό κλάδο το σύνολο του παρεχόμενου προϊόντος ή των υπηρεσιών που προσφέρουν οι επιχειρήσεις είναι σαφώς μικρότερο από το αντίστοιχο σε έναν κλάδο που επικρατεί τέλειος ανταγωνισμός. Ακολούθως και η τιμή της υπηρεσίας ή του προϊόντος είναι και αυτή υψηλότερη. Ακόμα η τιμή δεν αποτελεί το μόνο κριτήριο επιλογής για τον πελάτη και για αυτό τον λόγο οι επιχειρήσεις επενδύουν στην εξέλιξη της ποιότητας και στην προώθηση του προϊόντος ή της υπηρεσίας. Επιπλέον η δυνατότητα εισόδου νέων ανταγωνιστών στον κλάδο είναι περιορισμένη μιας και υπάρχουν κάποιες αντικειμενικές δυσκολίες.

Άλλα χαρακτηριστικά του ολιγοπωλίου είναι οι οικονομίες μεγάλης κλίμακας που οδηγούν στην ανάγκη για μεγάλες επιχειρήσεις, γεγονός που συνήθως απαιτεί υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις προκειμένου να στηριχθεί η παραγωγή ή το έργο της επιχείρησης. Η επίτευξη επιπλέον κέρδους με τον περιορισμό του υπάρχοντος ανταγωνισμού και η δυνατότητα ορισμένων επιχειρήσεων να διαμορφώνουν αυτές την τιμή καθορίζοντας σημαντικά τον ανταγωνισμό σε έναν κλάδο. (Κώττης & Κώττη , 1994)

Γενικά υπάρχουν τρία υποδείγματα στα οποία υπακούουν οι επιχειρήσεις σε έναν ολιγοπωλιακό κλάδο:

- Το υπόδειγμα ηγέτη και ακόλουθου. Σε αυτό μια ηγέτιδα επιχείρηση διαμορφώνει την ποσότητα και την τιμή στον κλάδο και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις ακολουθούν.
- Το υπόδειγμα κατά το οποίο έχουμε διαμόρφωση της προσφερόμενης ποσότητας και τιμής από περισσότερες από μια επιχειρήσεις.
- Το υπόδειγμα σύμπραξης δυο ή περισσότερων επιχειρήσεων



Διάγραμμα 2: Ολιγοπώλιο

Πηγή: Παλάσκας Β. Θεοδόσιος, Δρουβέλης Σ. Μιχάλης, Στοφόρος Χρυσόστομος, 2011, *Μικροοικονομική Θεωρία και Ανάλυση*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

- Q: Προσφερόμενη ποσότητα εισιτηρίων για Αθήνα-Χανιά.
- P: Τιμή εισιτηρίου
- Καμπύλη D που είναι η καμπύλη ζήτησης του εισιτηρίου Αθήνα-Χανιά.
- Καμπύλες κόστους που τις θεωρούμε ίδιες.
- Μέσο κόστος AC κάθε αεροπορικής εταιρείας σταθερό και ίσο με το οριακό κόστος MC.

6.3 ΜΟΝΟΠΩΛΙΟ

Το μονοπώλιο είναι μια μορφή αγοράς στην οποία ευδοκιμεί μια και μόνο επιχείρηση η οποία παράγει ένα μοναδικό προϊόν ή προσφέρει μια μοναδική υπηρεσία. Ιδιαίτερο γνώρισμα αυτής της μορφής αγοράς είναι ότι δεν υπάρχει άλλο υποκατάστατο του μοναδικού προϊόντος ή της υπηρεσίας που παρέχεται με αποτέλεσμα την δυσμενή θέση του εκάστοτε καταναλωτή ο οποίος καλείται να καταβάλει συνήθως υψηλό τίμημα για να λάβει το εκάστοτε προϊόν ή την υπηρεσία που πουλάει η επιχείρηση. Αντικειμενικός σκοπός μιας μονοπωλιακής επιχείρησης είναι να διατηρήσει αυτό το καθεστώς με οποιοδήποτε τρόπο όπως για παράδειγμα με την δημιουργία νομικών, τεχνολογικών, οικονομικών και επικοινωνιακών προβλημάτων στην είσοδο νέων επιχειρήσεων. Επιπλέον μια μονοπωλιακή επιχείρηση μεγιστοποιεί το κέρδος της όταν το οριακό κόστος MC της επιχείρησης ισούται με το οριακό έσοδο MR ($MR=MC$).

6.4 ΜΟΝΟΠΩΛΙΑΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ο μονοπωλιακός ανταγωνισμός είναι μια μορφή αγοράς η οποία παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με τον τέλειο ανταγωνισμό αλλά διαφέρει σε ορισμένα σημεία. Αναλυτικότερα τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτής της μορφής της αγοράς έχουν ως εξής:

- Υπάρχει μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αλλά σαφώς μικρότερος σε σχέση με τον τέλειο ανταγωνισμό.
- Υπάρχει μεγάλο αγοραστικό κοινό.
- Το προϊόν ή η υπηρεσία που παρέχεται από τις επιχειρήσεις παρουσιάζει μια πραγματική ή υποθετική διαφοροποίηση σε αρκετές περιπτώσεις. (Κώττης & Κώττη, 1994).
- Αυτή η διαφοροποίηση του προϊόντος ή της υπηρεσίας οδηγεί και στην διαφοροποίηση της τιμής τους καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν είναι τέλεια υποκατάστατα αλλά μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα στενά υποκατάστατα.
- Υπάρχει η δυνατότητα εύκολης εισόδου και εξόδου μιας επιχείρησης στον κλάδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΘΕΩΡΙΑ ΠΑΙΓΝΙΩΝ

7.1 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΕΩΡΙΑΣ ΠΑΙΓΝΙΩΝ

Η θεωρία παιγνίων ξεκινά από τον μαθηματικό John Von Neumann ο οποίος πρώτος ασχολήθηκε με την στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει ένας παίκτης κατά την διάρκεια ενός παιχνιδιού ώστε να καταφέρει να το κερδίσει. Έτσι ανέπτυξε το «θεώρημα των στρατηγικών παιγνίων». Στη συνέχεια ο John Von Neumann με τον Oskar Morgenstern προχώρησαν ένα βήμα παρακάτω επεκτείνοντας την θεωρία παιγνίων στο οικονομικό πεδίο με το βιβλίο “Theory of Games and Economic Behavior (1944)”. Καθοριστική ήταν επίσης και η συμβολή του John Nash στην ανάπτυξη της θεωρίας παιγνίων ο οποίος απέδειξε ότι τα πεπερασμένα παίγνια παρουσιάζουν κατ’ ελάχιστον ένα σημείο ισορροπίας κατά το οποίο οι συμμετέχοντες σε ένα συγκεκριμένο παίγνιο επιλέγουν την καλύτερη δυνατή κίνηση τους σύμφωνα με τις κινήσεις και των άλλων.

Παίγνιο θεωρείται μια ανταγωνιστική κατάσταση μεταξύ δυο ή περισσότερων παικτών η οποία προσφέρει κάποια ανταμοιβή ή ποινή στους παίκτες. Οι παίκτες καλούνται να εκτελέσουν συγκεκριμένες ενέργειες (στρατηγικές) προκειμένου να καταφέρουν να κερδίσουν την καλύτερη δυνατή ανταμοιβή για αυτούς. Σε ένα παίγνιο υπάρχει πληροφόρηση των παικτών, δηλαδή γνώση των δυνατών αποτελεσμάτων ανάλογα με τον συνδυασμό των επιλογών των συμμετεχόντων. Επιπλέον κάθε παίγνιο έχει τους κανόνες του, τους οποίους καλούνται να ακολουθήσουν οι παίκτες που συμμετέχουν σε αυτό. Ακόμα, θεωρούμε δεδομένο ότι οι παίκτες που συμμετέχουν σε ένα παίγνιο είναι ορθολογικοί, δηλαδή ότι σε κάθε περίπτωση θα επιλέξουν την στρατηγική που οδηγεί στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για αυτούς.

Κλασσικό παράδειγμα ενός παιγνίου είναι το δίλημμα του φυλακισμένου. Σε αυτό το παίγνιο έχουμε 2 παίκτες-κατηγορούμενους οι οποίοι έχουν πιαστεί από την αστυνομία για ένα αδίκημα. Βρίσκονται σε μια κατάσταση στην οποία καλούνται να ενεργήσουν ως προς το συμφέρον τους λαμβάνοντας υπόψιν τις ενδεχόμενες ποινές σε χρόνια κάθειρξης και τις πιθανές ενέργειες ο ένας του άλλου. Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειώσουμε ότι ο δικαστής προσφέρει μια συμφωνία σε κάθε κατηγορούμενο στην περίπτωση συνεργασίας με τις αρχές.

ΠΑΙΚΤΗΣ Α΄

ΠΑΙΚΤΗΣ Β΄		Ομολογία	Μη Ομολογία
	Ομολογία	-5 , -5	-30 , -1
	Μη ομολογία	-1 , -30	-10 , -10

Πίνακας 16: Παίγνιο με το δίλημμα του φυλακισμένου

7.2 ΕΙΔΗ ΠΑΙΓΝΙΩΝ

Τα βασικά είδη παιγνίων είναι τα ακόλουθα:

1. Συνεταιριστικά / Μη συνεταιριστικά

Ένα παίγνιο χαρακτηρίζεται ως συνεταιριστικό όταν οι παίκτες που συμμετέχουν στο παίγνιο αυτό κρατούν κάποιες δεσμεύσεις. Συνήθως σε συνεταιριστικά παίγνια υπάρχει δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ των παικτών. Αντίθετα στα μη συνεταιριστικά παίγνια δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο.

2. Συμμετρικά / Ασύμμετρα

Ένα παίγνιο χαρακτηρίζεται ως συμμετρικό όταν η ανταμοιβές που προκύπτουν εξαρτώνται από την άσκηση μιας δεδομένης στρατηγικής και όχι από την ταυτότητα των παικτών. Έτσι και να αλλάξει η ταυτότητα των παικτών η ανταμοιβή δεν πρέπει να αλλάξει. Στα ασύμμετρα παίγνια δεν συναντάμε ίδιες στρατηγικές, ωστόσο μπορεί να συναντήσουμε παραπλήσιες ενίοτε.

3. Μηδενικού αθροίσματος / Μη μηδενικού αθροίσματος

Ένα παίγνιο λέγεται μηδενικού αθροίσματος όταν οι διαθέσιμοι πόροι του παιγνίου είναι δεδομένοι. Έτσι ανάλογα με την στρατηγική που θα ακολουθηθεί καταλήγουν με διαφορετική ποσόστωση στους παίκτες που συμμετέχουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός παιγνίου μηδενικού αθροίσματος είναι το πόκερ. Αντίστοιχα σε ένα παίγνιο μη μηδενικού αθροίσματος οι διαθέσιμοι πόροι δεν είναι καθόλου δεδομένοι.

4. Ταυτόχρονα / Ακολουθιακά

Ταυτόχρονο θεωρείται ένα παίγνιο στο οποίο οι παίκτες ενεργούν είτε ταυτόχρονα είτε με διαφορά χρόνου χωρίς όμως να ξέρουν την ενέργεια αυτού που ενήργησε πρώτος. Αντίστοιχα ακολουθιακό λέγεται ένα παίγνιο στο οποίο οι παίκτες που ενεργούν σε μεταγενέστερο χρόνο έχουν μερικές γνώσεις για τις ενέργειες των πρώτων παικτών.

5. Τέλειας πληροφόρησης/ Ελλιπούς πληροφόρησης

Παίγνιο τέλειας πληροφόρησης χαρακτηρίζεται ένα παίγνιο στο οποίο όλοι οι παίκτες ξέρουν τις δράσεις των υπολοίπων παικτών. Όπως είναι φυσικό μόνο ένα ακολουθιακό παίγνιο μπορεί να είναι τέλειας πληροφόρησης καθώς σε ένα ταυτόχρονο παίγνιο οι παίκτες ενεργούν την ίδια στιγμή χωρίς να γνωρίζουν ο ένας τις κινήσεις των άλλων. Παίγνιο ελλιπούς πληροφόρησης αντίστοιχα έχουμε όταν οι παίκτες δεν γνωρίζουν πλήρως τις κινήσεις των υπόλοιπων παικτών.

6. Συνδυαστικά παίγνια

Ένα παίγνιο χαρακτηρίζεται ως συνδυαστικό όταν υπάρχει αντικειμενική δυσκολία να βρεθεί η κατάλληλη στρατηγική καθώς αυτή εξαρτάται άμεσα από

μια πληθώρα δυνατών στρατηγικών των αντίπαλων παικτών. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός συνδυαστικού παιγνίου είναι το σκάκι.

7. Παίγνια απείρου μήκους

Ρεαλιστικά, τα παίγνια που αφορούν πραγματικά προβλήματα τελειώνουν με ένα συγκεκριμένο αριθμό κινήσεων των παικτών. Σε ένα παίγνιο απείρου μήκους αυτό που μας ενδιαφέρει δεν είναι το αποτέλεσμα που θα προκύψει αλλά η ύπαρξη συγκεκριμένης στρατηγικής νίκης.

8. Διακριτά / Συνεχή παίγνια

Διακριτά παίγνια είναι αυτά τα οποία παρουσιάζουν πεπερασμένο αριθμό παικτών, ενεργειών και αποτελεσμάτων. Ωστόσο σε μερικές περιπτώσεις κάποιες έννοιες παρατείνονται με αποτέλεσμα να συνεχίζεται μια στρατηγική. Αυτά τα παίγνια μπορούν να χαρακτηριστούν ως συνεχή.

https://el.wikipedia.org/wiki/Θεωρία_παιγνίων#Τύποι_παιγνίων

7.3 ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΚΑΤΑ NASH

Σύμφωνα με τον John Nash ισορροπία είναι μια κατάσταση κοινά αποδεκτών λύσεων σε μη συνεργατικά παίγνια που δρουν δυο ή περισσότεροι παίκτες. Θεωρούμε ότι οι παίκτες είναι σε θέση να γνωρίζουν τις δυνατές στρατηγικές των υπόλοιπων παικτών και ότι αυτοί λειτουργούν ορθολογικά.

Ας επιστρέψουμε στο παράδειγμα με το δίλημμα του φυλακισμένου για να βρούμε το σημείο ισορροπίας κατά Nash.

ΠΑΙΚΤΗΣ Α΄

		Μη Ομολογία	Ομολογία
ΠΑΙΚΤΗΣ Β΄	Μη Ομολογία	-5 , -5	-30 , -1
	Ομολογία	-1 , -30	-10 , -10

Πίνακας 17: Λύση παιγνίου με το δίλημμα του φυλακισμένου

Στην περίπτωση που ο παίκτης α΄ επιλέξει ομολογία, τότε ο παίκτης β΄ θα επιλέξει και αυτός ομολογία καθώς σε αυτήν την περίπτωση θα υποστεί κάθειρξη 10 ετών αντί για 30 έτη.

Στην περίπτωση που ο παίκτης α΄ επιλέξει μη ομολογία, ο παίκτης β΄ θα επιλέξει ομολογία και ποινή 1 έτους αντί για 5 έτη. Επομένως η κυρίαρχη στρατηγική του παίκτη β΄ είναι η ομολογία.

Στην περίπτωση που ο παίκτης β' επιλέξει ομολογία, τότε ο παίκτης α' θα επιλέξει και αυτός ομολογία καθώς σε αυτήν την περίπτωση θα υποστεί κάθειρξη 10 ετών αντί για 30 έτη.

Στην περίπτωση που ο παίκτης β' επιλέξει μη ομολογία, ο παίκτης α' θα επιλέξει ομολογία και ποινή 1 έτους αντί για 5 έτη. Επομένως η κυρίαρχη στρατηγική και για τον παίκτη β' είναι η ομολογία.

Η βέλτιστη επιλογή και για τους δυο παίκτες είναι να υποστούν κάθειρξη ενός έτους στην περίπτωση που ομολογήσει ο ένας και όχι ο άλλος. Επειδή όμως οι παίκτες λειτουργούν ορθολογικά η σοφότερη επιλογή είναι η ομολογία και από τους δυο όπου έχουμε και ισορροπία σύμφωνα με τον Nash.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

8.1 Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Όπως αναφέραμε στο κεφάλαιο 5, οι υπάρχουσες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε δρομολόγια εσωτερικού στην Ελλάδα είναι έξη. Μερικά δρομολόγια εκτελούνται από τρεις ή τέσσερις εταιρείες όπως το Αθήνα-Θεσσαλονίκη για παράδειγμα, ενώ αρκετά άλλα μόνο από δυο όπως για παράδειγμα το Αθήνα-Χανιά. Εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται αδιαμφισβήτητα ως ολιγοπώλιο καθώς υπάρχει ένας σχετικά μικρός αριθμός αεροπορικών εταιρειών οι οποίες ελέγχουν σχεδόν το σύνολο των υπηρεσιών αερομεταφοράς στον Ελλαδικό χώρο. Επιπλέον κάθε αεροπορική εταιρεία επηρεάζει άμεσα την διαμόρφωση της τιμής του εκάστοτε εισιτηρίου γεγονός που έχει αντίκτυπο στην πολιτική τιμολόγησης και των υπόλοιπων ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιρειών. Ουσιαστικά οι κινήσεις μιας εταιρείας επηρεάζουν άμεσα την συμπεριφορά των υπόλοιπων εταιρειών του κλάδου που προσπαθούν να προσαρμόσουν αντίστοιχα την δική τους στρατηγική, χαρακτηριστικό που συναντάται σε όλα τα ολιγοπώλια. Οι υπηρεσίες που παρέχονται από τις αεροπορικές εταιρείες μπορεί να διαφοροποιούνται είτε ως προς την ποιότητα και τις παροχές είτε ως προς την τιμή.

Στο ολιγοπώλιο των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα όπως και σε κάθε ολιγοπώλιο, πρέπει να λάβουμε υπ' όψη τις εξής ακραίες περιπτώσεις:

- Να ενεργούν ως πλήρως ανταγωνιστικές εταιρείες και να μην παρουσιάζουν κέρδος.
- Να ενεργούν ως καρτέλ και να απολαμβάνουν κέρδη μονοπωλίου.

Ας εξετάσουμε την περίπτωση του δρομολογίου Αθήνα-Χανιά που εκτελείται μόνο από δυο εταιρείες και πρόκειται ουσιαστικά για ένα δυοπώλιο. Πόσο πιθανό είναι όμως να έχουμε είτε σύμπραξη των ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιρειών είτε να λειτουργήσουν πλήρως ανταγωνιστικά εξανεμίζοντας το περιθώριο κέρδους τους; Θεωρούμε ότι και οι δυο εταιρείες που πραγματοποιούν ανταγωνιστικές πτήσεις για Χανιά έχουν ίδια καμπύλη κόστους, μέσο και οριακό κόστος ίσο και σταθερό. Στην περίπτωση λοιπόν που οι αεροπορικές εταιρείες δρουν πλήρως ανταγωνιστικά, ο αριθμός των προσφερόμενων εισιτηρίων για τη συγκεκριμένη πτήση θα ήταν Q_c και αντίστοιχα η τιμή του εισιτηρίου θα ήταν P_c οι οποίες θα ήταν ίσες με το μέσο κόστος AC , και έτσι και οι δυο αεροπορικές εταιρείες θα παρουσίαζαν μηδενικό κέρδος. Στην περίπτωση που είχαμε σύμπραξη των δυο εταιρειών και ουσιαστικά θα μιλάγαμε για συνθήκες μονοπωλίου, οι προσφερόμενες θέσεις θα ήταν σαφώς λιγότερες $Q_m < Q_c$ και η τιμή σίγουρα θα αυξανόταν $P_m > P_c$. Φαινομενικά προς το συμφέρον των δυο αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν αυτό το δρομολόγιο θα ήταν να μειώσουν την παρεχόμενη προσφορά εισιτηρίων Q_m ώστε να αποκομίσουν αμφότερες θετικό κέρδος $(P_m - P_c) \times Q_c$. Ακριβώς το ίδιο θα είχαμε και στην περίπτωση που το συγκεκριμένο

δρομολόγιο εκτελούνταν από τρεις ή τέσσερις εταιρείες. Και όμως κάθε αεροπορική εταιρεία έχει κίνητρο για την αθέτηση μιας τέτοιας συμφωνίας καθώς αυξάνοντας τις προσφερόμενες θέσεις θα έχει οριακό έσοδο μεγαλύτερο από οριακό κόστος $MR > MC$. Επομένως όλες οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν το ίδιο δρομολόγιο βρίσκονται στο δίλημμα είτε να συμπράξουν αυξάνοντας τα κέρδη στο μέγιστο με τον κίνδυνο να υποστούν κυρώσεις από την Επιτροπή Ανταγωνισμού είτε να αυξήσουν τις προσφερόμενες θέσεις και να αυξήσουν το μέρος των κερδών που τους αναλογεί από την αγορά με τον κίνδυνο ότι και οι άλλες αεροπορικές εταιρείες μπορεί να κάνουν το ίδιο με αποτέλεσμα σε μείωση των κερδών τους. (Ψειρίδου Αναστασία, Λιανός Θεόδωρος, 2015)

Ολιγοπώλιο με σύμπραξη δυο εταιρειών.

Σύμπραξη αεροπορικών εταιρειών μπορούμε να έχουμε με την ύπαρξη καρτέλ μεταξύ των δυο εταιρειών ή με ηγεσία τιμής.

Στην περίπτωση ενός καρτέλ ο επιδιωκόμενος στόχος των εταιρειών που συμμετέχουν είναι ή είτε η αποκόμιση του μέγιστου κέρδους στην δεδομένη αγορά των αερομεταφορών είτε ο διαμοιρασμός της αγοράς των αερομεταφορών. Ο διαμοιρασμός μπορεί να εφαρμοστεί με ποικίλους τρόπους. Ένας από αυτούς είναι η καθιέρωση ίδιας τιμής και από τις δυο εταιρείες για μια συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφοράς με την δυνατότητα για την κάθε εταιρεία να μπορεί να διαφοροποιήσει τις προσφερόμενες παροχές και την ποιότητα της υπηρεσίας. Ακόμα μπορεί να γίνει με τον καθορισμό συγκεκριμένου μεριδίου παρεχόμενων θέσεων για κάθε αερομεταφορέα στην αγορά με μια αμοιβαία αποδεκτή συμφωνία μεταξύ των δυο εταιρειών. Μπορεί επίσης να υπάρξει συμφωνία μεταξύ των δυο αεροπορικών εταιρειών ώστε η μια να αναλάβει εξολοκλήρου ένα δρομολόγιο όπως το Αθήνα-Χανιά για παράδειγμα και η άλλη το Αθήνα-Μυτιλήνη.

Στην ηγεσία τιμής στην δική μας περίπτωση έχουμε μια αεροπορική εταιρεία που χαρακτηρίζουμε ηγέτιδα εταιρεία και καθορίζει την τιμή των εισιτηρίων. Ηγέτιδα εταιρεία μπορεί να χαρακτηριστεί μια αεροπορική επειδή έχει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς (π.χ Aegean) ή χαμηλότερο λειτουργικό κόστος (π.χ Sky Express, Ryanair).

Στο σύγχρονο περιβάλλον των επιχειρήσεων γενικότερα αλλά και στον κλάδο των αερομεταφορών, συναντάμε συχνότερα την ηγεσία τιμής ως μορφή σύμπραξης επιχειρήσεων καθώς η άλλη μορφή σύμπραξης που αναφέραμε, το καρτέλ είναι παράνομο και σε περίπτωση που αποδειχθεί κάτι τέτοιο επιβάλλονται από τις αρμόδιες αρχές δυσβάστακτα πρόστιμα. Βέβαια τα καρτέλ εξακολουθούν να υπάρχουν σε πολλές περιπτώσεις υπό συνθήκη μυστικής συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών.

Ολιγοπώλιο χωρίς σύμπραξη δυο εταιρειών.

Όπως αναφέραμε νωρίτερα υπάρχει η ακραία περίπτωση δυο αεροπορικές εταιρείες να λειτουργούν πλήρως ανταγωνιστικά με κίνδυνο να μην παρουσιάσουν κέρδος κάτι το οποίο δεν είναι ορθολογική κίνηση από καμία εταιρεία, και η περίπτωση σύμπραξης τους με κίνδυνο να υποστούν τις συνέπειες από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού κάτι το οποίο επίσης δεν αποτελεί ορθολογική κίνηση από τις δυο εταιρείες. Επομένως καταλήγουμε στο πιθανότερο σενάριο το οποίο είναι οι δυο αεροπορικές εταιρείες να δρουν χωρίς κάποια συνεργασία. Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στα τρία κυριότερα υποδείγματα (Cournot, Bertrand, Stackelberg) που ισχύουν για έναν ολιγοπωλιακό κλάδο όπως αυτός των αερομεταφορών στην Ελλάδα σήμερα.

- Υπόδειγμα Cournot

Σύμφωνα με το υπόδειγμα Cournot κάθε αεροπορική εταιρεία αποφασίζει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων για ένα δρομολόγιο θεωρώντας τον αντίστοιχο αριθμό που προσφέρει η ανταγωνιστική αεροπορική εταιρεία δεδομένο και γνωρίζοντας ότι οι δυο εταιρείες παρέχουν την ίδια υπηρεσία και έχουν ίδιες καμπύλες κόστους, ενώ η καμπύλη ζήτησης των θέσεων μιας πτήσης είναι γραμμική. Ακόμα σύμφωνα με το υπόδειγμα Cournot οι συνολικές προσφερόμενες θέσεις για ένα προορισμό είναι περισσότερες από ότι θα ήταν σε ένα μονοπώλιο αλλά λιγότερες από ότι σε ένα τέλειο ανταγωνισμό. Το υπόδειγμα Cournot ισχύει για δυο αλλά και για περισσότερες εταιρείες.

- Υπόδειγμα Bertrand

Σύμφωνα με το υπόδειγμα Bertrand σε ένα δυοπώλιο αεροπορικών εταιρειών, η κάθε αεροπορική διαμορφώνει μια τιμή για ένα εισιτήριο και πουλάει έναν x αριθμό εισιτηρίων τα οποία αγοράζονται σε αυτή την τιμή θεωρώντας δεδομένη την τιμή του εισιτηρίου της άλλης αεροπορικής εταιρείας. Κάτι τέτοιο όμως οδηγεί στην σταδιακή μείωση της τιμής του εισιτηρίου μέχρι να φτάσει στο σημείο του οριακού κόστους όπου τα κέρδη για κάθε εταιρεία είναι μηδενικά. Καταλαβαίνουμε ότι ένα τέτοιο μοντέλο σήμερα είναι μη ορθολογικό.

- Υπόδειγμα Stackelberg

Σύμφωνα με το υπόδειγμα Stackelberg στην περίπτωση μας, κάθε αεροπορική εταιρεία έχει δυο επιλογές ως προς τον τρόπο λειτουργίας της. Η πρώτη επιλογή είναι να λειτουργήσει ως ηγέτης, τότε σε αυτή την περίπτωση το κέρδος της εταιρείας υπολογίζεται σύμφωνα με την αντίδραση της άλλης εταιρείας. Η άλλη επιλογή είναι να λειτουργήσει ως ακόλουθος, τότε σε αυτή την περίπτωση το κέρδος της εταιρείας υπολογίζεται με βάση τις προσφερόμενες αεροπορικές θέσεις που προσφέρει η άλλη αεροπορική εταιρεία.

8.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΑΙΓΝΙΟΥ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΖΕΙ ΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η επιλογή τιμολογιακής πολιτικής για μια αεροπορική εταιρεία αποτελεί αν όχι την σημαντικότερη, σίγουρα μια από τις σημαντικότερες στρατηγικές που μπορούν να καθορίσουν εν πολλοίς την ευημερία και την ανάπτυξη της. Στον χώρο των αερομεταφορών στην Ελλάδα έχουμε μια αεροπορική εταιρεία, την Aegean η οποία είναι ο ηγέτης στον κλάδο με ποσοστό άνω του 50% όσο αφορά τους περισσότερους προορισμούς εσωτερικού, και σχεδόν σε κάθε δρομολόγιο άλλη μια τουλάχιστον

αεροπορική που λειτουργεί ανταγωνιστικά. Σε μερικές περιπτώσεις προορισμών με αρκετή κίνηση οι ανταγωνιστικές εταιρείες μπορεί να είναι τρεις ή και τέσσερις. Χάριν απλοποίησης του τρόπου σκέψης μας θα θεωρήσουμε ότι σε κάθε περίπτωση έχουμε από την μια την Aegean και από την άλλη τις ανταγωνιστικές της. Αυτό που θέλουμε να διαπιστώσουμε είναι κατά πόσο συμφέρει την Aegean να εφαρμόσει μια επιθετική πολιτική τιμολόγησης μειώνοντας σημαντικά την τιμή των εισιτηρίων της με απώτερο σκοπό τον εξαναγκασμό της εκάστοτε ανταγωνιστικής αεροπορικής εταιρείας είτε να αποσυρθεί από το συγκεκριμένο δρομολόγιο είτε να κλείσει. Από την άλλη μπορεί να εφαρμόσει μια συντηρητική πολιτική τιμολόγησης διατηρώντας τις τιμές σε λογικά επίπεδα υψηλότερα βέβαια από αυτά των ανταγωνιστικών εταιρειών αξιοποιώντας την δυναμική του brand της σε επίπεδο ποιότητας παροχής υπηρεσιών και ασφάλειας πτήσεων. Αυτό ακριβώς το δίλλημα θα εκφράσουμε μέσω ενός απλού παιγνίου ακολούθως προσπαθώντας να ερμηνεύσουμε τις συνέπειες κάθε δυνατής επιλογής και παράλληλα να βρούμε αν υπάρχει ένα ή και περισσότερα σημεία ισορροπίας κατά Nash.



**ΛΟΙΠΕΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

	Επιθετική πολιτική τιμολόγησης	Συντηρητική πολιτική τιμολόγησης
Επιθετική πολιτική τιμολόγησης	0 , 0	1 , 2
Συντηρητική πολιτική τιμολόγησης	2 , 1	2 , 2

Πίνακας 16: Παιγνίο που αφορά την επιλεγόμενη πολιτική τιμολόγησης των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Στον παραπάνω πίνακα οι αριθμοί 0,1 και 2 αναπαριστούν τα εκτιμώμενα κέρδη των αεροπορικών εταιρειών σύμφωνα με την στρατηγική που ακολουθούν. Το 2 σημαίνει σαφώς περισσότερα κέρδη από το 1 χωρίς να μας ενδιαφέρει σε αυτό το σημείο η ακριβής διαφορά τους. Το 0 σημαίνει μηδενικά κέρδη.

Αρχικά πρέπει να εξηγήσουμε πως παρόλο το γεγονός ότι η Aegean είναι η ηγέτιδα εταιρεία στον συγκεκριμένο χώρο στην Ελλάδα, δεν έχει πάντα τον πρώτο λόγο στην απόφαση για την διαμόρφωση της τιμής του εισιτηρίου μιας και οι άλλες εταιρείες μπορεί να εξασφαλίσουν άλλα πλεονεκτήματα ικανά να τους δώσουν τον πρώτο λόγο. Επομένως στο παίγνιο μας η πρώτη κίνηση μπορεί να γίνει από κάθε πλευρά. Εν προκειμένω, στην περίπτωση λοιπόν που η Aegean επιλέξει να εφαρμόσει επιθετική πολιτική τιμολόγησης, οι λοιπές εταιρείες θα επιλέξουν συντηρητική πολιτική τιμολόγησης. Σε περίπτωση που η Aegean επιλέξει συντηρητική πολιτική τιμολόγησης, οι λοιπές εταιρείες θα επιλέξουν και αυτές συντηρητική πολιτική. Κυρίαρχη στρατηγική επομένως για τις λοιπές εταιρείες είναι η συντηρητική

στρατηγική. Στην περίπτωση που οι λοιπές εταιρείες αποφασίσουν να εφαρμόσουν μια επιθετική πολιτική τιμολόγησης, η Aegean θα επιλέξει συντηρητική πολιτική. Αν οι λοιπές εταιρείες αποφασίσουν να εφαρμόσουν συντηρητική πολιτική και η Aegean θα εφαρμόσει συντηρητική πολιτική. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η κυρίαρχη στρατηγική της Aegean είναι η συντηρητική πολιτική τιμολόγησης. Στο συγκεκριμένο παίγνιο υπάρχει ένα και μοναδικό σημείο ισορροπίας κατά Nash και αυτό είναι η υιοθέτηση συντηρητικής πολιτικής τιμολόγησης από όλες τις εταιρείες (2,2).



**ΛΟΙΠΕΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

	Επιθετική πολιτική τιμολόγησης	Συντηρητική πολιτική τιμολόγησης
Επιθετική πολιτική τιμολόγησης	0 , 0	1 , 2
Συντηρητική πολιτική τιμολόγησης	2 , 1	2 , 2

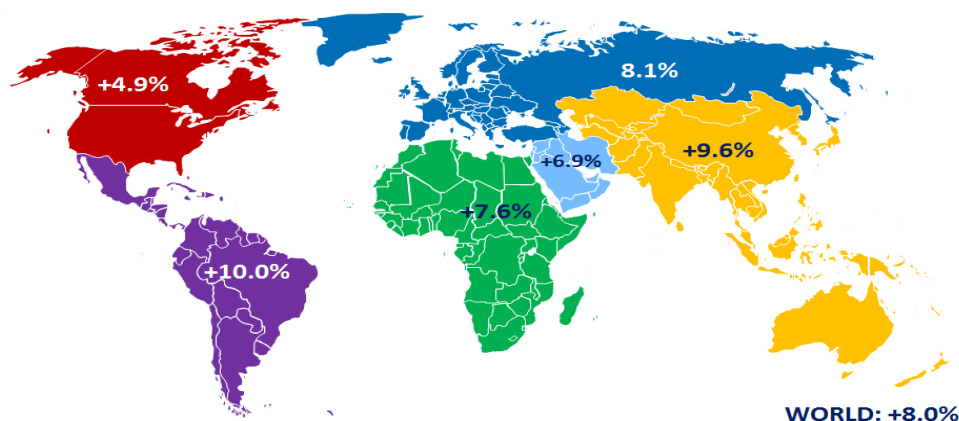
Πίνακας 17: Λύση Παιγνίου που αφορά την επιλεγόμενη πολιτική τιμολόγησης των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Θα πρέπει να σκεφτούμε τώρα στην περίπτωση που η Aegean αποφάσιζε να εφαρμόσει επιθετική πολιτική και κέρδιζε 0 ενώ οι λοιπές κέρδιζαν 1. Το $2 > 1$ οπότε η λογική λέει συντηρητική πολιτική για τις λοιπές στο συγκεκριμένο παίγνιο. Μια εταιρεία όμως στην πραγματικότητα μπορεί να θυσιάσει ένα πρόσκαιρο κέρδος προκειμένου να βγάλει εκτός την ανταγωνίστρια της. Σε κάθε περίπτωση για την λήψη μιας τόσο σημαντικής στρατηγικής απόφασης όπως αυτή της τιμολογιακής πολιτικής, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν και άλλοι αστάθμητοι παράγοντες που μπορούν να αλλάξουν σημαντικά τα δεδομένα. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι αυτές οι αποφάσεις είναι πολύ λεπτές και αυτοί που κρίνονται πάντα είναι οι Managers κατόπιν αποτελεσμάτων και μόνο.

8.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με έκθεση του οργανισμού ICAO, το 2017 σημειώθηκε νέο ρεκόρ μετακίνησης επιβατών παγκοσμίως φτάνοντας τους 4,1 δισεκατομμύρια επιβάτες κάτι το οποίο ανάγεται σε ποσοστιαία αύξηση της τάξης του 7,1% σε σχέση με το 2016. Στον πίνακα 16 που ακολουθεί φαίνεται και κατά γεωγραφική περιοχή η αύξηση της επιβατικής κίνησης για το έτος 2017.

Διεθνής ποσοστιαία αύξηση της επιβατικής κίνησης του 2017 σε σχέση με το 2016

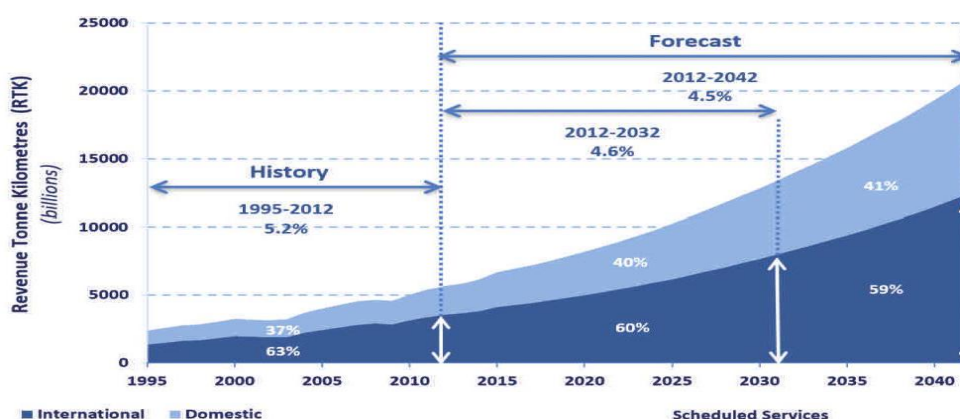


Εικόνα 6: Διεθνής ποσοστιαία αύξηση της επιβατικής κίνησης του 2017 σε σχέση με το 2016.

Πηγή: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Continued-passenger-traffic-growth-and-robust-air-cargo-demand-in-2017.aspx>

Παρατηρούμε ότι στον Ευρωπαϊκό χώρο που μας αφορά πιο άμεσα έχουμε μια ποσοστιαία αύξηση της τάξης του 8,1% γεγονός που καταδεικνύει την δυναμική που έχουν οι Αεροπορικές εταιρείες στην Ευρώπη και συνεπώς και στην Ελλάδα. Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να δούμε εκτός από την καταγεγραμμένη επιβατική κίνηση των προηγούμενων χρόνων, μια σοβαρή εκτίμηση για την μελλοντική πορεία του κλάδου των αερομεταφορών.

Total traffic: history and forecasts



Πίνακας 18: Αεροπορική κίνηση επιβατών 1995-2012 και μελλοντική εκτίμηση.

Πηγή: <https://www.icao.int/Meetings/aviationdataseminar/Documents/ICAO-Long-Term-Traffic-Forecasts-July-2016.pdf>

Όπως πολύ εύκολα διαπιστώνουμε, η μελλοντική επιβατική κίνηση βάσει των εκτιμήσεων πρόκειται να αυξηθεί ραγδαία με εκθετικό ρυθμό γεγονός που θα οδηγήσει στην ταυτόχρονη αύξηση της ζήτησης. Αυτό το γεγονός θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά

υπόψιν από όλες τις Αεροπορικές εταιρείες καθώς και από τις Ελληνικές οι οποίες θα κληθούν να αναπτυχθούν σημαντικά λόγω της επερχόμενης γενικής ανάπτυξης του κλάδου. Ακόμα με δεδομένη την φιλελευθεροποίηση και παγκοσμιοποίηση της αγοράς των αερομεταφορών οι Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες θα κληθούν να αναπτύξουν και άλλες νέες συμφωνίες και συμμαχίες με άλλες αεροπορικές εταιρείες μεγαλύτερου μεγέθους προκειμένου να επιβιώσουν. Αυτές που στην παρούσα φάση δεν έχουν εν ισχύ κάποια συνεργασία με άλλες αεροπορικές θα πρέπει άμεσα να αναζητήσουν. Με την παγκοσμιοποίηση της αγοράς οι μικρές περιφερειακές αεροπορικές εταιρείες αν δεν συνεργαστούν με άλλες μεγάλες εταιρείες σταδιακά θα αναγκαστούν να κλείσουν ή να εξαγοραστούν από άλλες μεγαλύτερες. Επιπλέον, κάθε Ελληνική αεροπορική εταιρεία θα πρέπει να αξιοποιήσει στο έπακρο οποιοδήποτε στρατηγικό πλεονέκτημα διαθέτει προκειμένου να ανταπεξέλθει στις επερχόμενες αλλαγές στον κλάδο. Ένα τέτοιο πλεονέκτημα είναι για παράδειγμα η σχέση που έχει η Sky Express με την εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης Swissport, με την πρώτη να εξασφαλίζει παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης με ευνοϊκούς όρους σε πολλά αεροδρόμια λόγω του ότι και οι δυο εταιρείες ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών. Γενικά αν οι υπάρχουσες αεροπορικές εταιρείες στην Ελλάδα προσαρμοστούν στην νέα εποχή και τις αλλαγές που αυτή φέρνει μπορούν να βλέπουν με αισιοδοξία το μέλλον τους καθώς οι μελλοντικές απαιτήσεις αναμένεται να δώσουν και άλλο χώρο σε νέες αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν την είσοδό τους στην Ελληνική αγορά. Κάτι τέτοιο γίνεται από τώρα σιγά σιγά ορατό με την δημιουργία νέων βάσεων στην Ελλάδα από ξένες αεροπορικές εταιρείες όπως είδαμε πρόσφατα με την εταιρεία χαμηλού κόστους Volotea που από το 2018 θα εκτελεί και δρομολόγια εσωτερικού στην Ελλάδα.

ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Νόμος 5017 «Περί Πολιτικής Αεροπορίας», ΦΕΚ 158/13-06-1931

Νόμος 211/1947, «Περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7^η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας», ΦΕΚ 35/Α/28-2-1947

Νόμος 734/1971, «Κύρωση της Σύμβασης του Τόκυο»

Νόμος 1352/73, «Περί κυρώσεως της εν Χάγη υπογραφείσης την 16-12-1970 Διεθνούς Συμβάσεως δια την καταστολήν παρανόμου καταλήψεως αεροσκαφών»

Ν.Δ 174/73 , «Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ»

Νόμος 1913/1990 άρθρο 28 παρ. 1 «Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε Αερολιμένες που εξυπηρετούν την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία»

Νόμος 1836/2017 Τεύχος Β΄

Νόμος 3959/2011 «Νόμος για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού»

Ν.Δ 714/70, ΦΕΚ 238/ 7-11-1970

Π.Δ 285/1998 , « Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/67 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης στα κοινοτικά αεροδρόμια»

Π.Δ 80/96, «Τροποποίηση Π.Δ 56/89 που αφορά την λειτουργία ης Υ.Π.Α» ΦΕΚ 62/ 11-4-1996

Ε.Κ 139/2004 «Ευρωπαϊκός Κανονισμός που αφορά τον Ανταγωνισμό»

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Κώττης, Γ., Κώττη Α., 1994, *Μικροοικονομική Θεωρία και Εφαρμογές*, Εκδόσεις Σμπίλια, Αθήνα

Παλάσκας Β. Θεοδόσιος, Δρουβέλης Σ. Μιχάλης, Στοφόρος Χρυσόστομος, 2011, *Μικροοικονομική Θεωρία και Ανάλυση*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Τζουγανάτος Δημήτρης Ν., 2004, *Ολιγοπώλιο και συλλογική δεσπόζουσα θέση στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού*, , Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Ψειρίδου Αναστασία, Λιανός Θεόδωρος, 2015, *Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική: Μικροοικονομική*, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα

Business School, *Competition & Strategy Working Paper Series*, Working paper number: 01-012

Barrett S., 1999, "Peripheral market market entry, product differentiation, supplier rents and sustainability in the deregulated European aviation market", *Journal of Air Transport Management* 5, No 1, p. 21-30

Barrett S., 2004, "How do the demands for airport services differ between full service carriers and low cost carriers?", *Journal of Air Transport Management* 10, No 1, p. 33-39

Barney J. & Hesterly W., 2010, "Strategic management and competitive advantage: Concepts and cases", (3rd edition), Massachusetts, Prentice Hall

Bissessur A., Alamdari F., 1998, "Factors affecting the operational success of strategic airline alliances", *Transportation*, Vol. 25, 331-355

Bunz U., Maes J., 1998, "Learning excellence: Southwest Airlines approach", *Managing Service Quality*, Vol. 8, No 3, 163-169

Chua et al., 2005, "Airline Code-share Alliances and Costs: Concavity on Translog Cost Function Estimation", *Review of Industrial Organization* 26: 461-487

David F., 2011, "Strategic management: Concepts and cases, Massachusetts, Pearson

Delfmann W., Baum H., Auerbach S., Albers S., 2005, "Strategic Management in the Aviation Industry", Hampshire: Ashgate Publishing

Doganis Rigas, 2006, *The airline business, Second edition*, published by Routledge

Fan et al., 2000, "Evolution of global airline strategic alliance and consolidation in the twenty first century", *Journal of Air Transport Management*, Vol 7, 349-360

Fournier G., Zuehlke T., 2003, "Airline price wars with multi-market carrier contacts and low-cost carrier entrants", *International Industrial Organization Conference*, Boston, Massachusetts

Francis et al, 1999, "Best practise benchmarking: a route to competitiveness?", *Journal of Air Transport Management*, Vol 5, 105-112

Ferguson, C.E, 1971, *Μικροοικονομική Θεωρία*, Μεταφρ. Δημ. Ζαχαριάδη-Σούρα & Εμ. Ζερβουδάκη, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα

Fragoudaki A., 2000, «Greek domestic air transport- industry and policy developments from post-World War 2 to post-liberalization», *Journal of Air Transport Management* Vol. 6, 223-232

Gillen D., Lall A., 2004, "Competitive advantage of low cost carriers: some implications for airports", *Journal of Air Transport Management*, Vol 10, No 1, 41-50

Gudmundsson S., 1998, "New-entrant airlines life-cycle analysis: growth , decline and collapse", *Journal of Air Transport Management* Vol 4, No 4, 217-228

Gudmundsson S., Van Kranenburg H.L, 2002, “New airline entry rates in deregulated air transport markets”, *Transportation Research Part E* 38, 205-219

Haller S., 2004, “The Impact of Multinational Entry on Domestic Market Structure and R&D”, No ECO2005/16, *Economics Working Papers from European University Institute*

Hohn H. Anderson Jr, 1998, *Aviation Competition: Competition issues in the U.S-U.K Market*, United States General Accounting Office

Hurdle et al., 1989, “Concentration, Potential entry and performance in the Airline industry”, *The Journal of industrial economics*, Vol. 38, No 2, 119-139

Heifetz A., 2012, *Game theory: interactive strategies in economics and management*, Cambridge

Jarach D., 2002, “The digitalisation of market relationships in the airline business: the impact and prospects of e-business”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 8, 115-120

John J. Sheehan, 2003, *Business and Corporate Aviation Management, On-Demand Air Transportation*, published by McGraw-Hill

Marcella Riwo-Abudho, Lily W. Njanja & Isaac Ochieng, 2013, “Key Success Factors in Airlines: overcoming the Challenges”, *European Journal Of Business and Management*, Vol. 5, No 30

Leonard Robert, 2010, *Von Neuman, Morgenestern, and the creation of Game Theory*, New York, Cambridge University Press

Levine M., 1987, “Airline Competition in Deregulated Markets: Theory, Firm Strategy and Public Policy”, *Yale Journal on Regulation* , Vol. 4, 393-494

United States General Accounting Office, 1997, *AVIATION COMPETITION: International Aviation Alliances and Influence of Airline Marketing Practises*, Statement by Hohn H. Anderson Jr.

Rasmusen E., 2001, *An introduction to Game Theory Games and Information*, Third edition, Oxford: Blackwell Basil

Schmidt C., 2002, *Game theory and economic analysis. A quiet revolution in economics*, published by Routledge

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

European Union Law «Αεροπορικές Συμφωνίες Ε.Ε - Η.Π.Α», ανάκτηση από:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:l24483>

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας «Οργάνωση», ανάκτηση από:

<http://www.ypa.gr/profile/organization/>

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας «Αεροδρόμια», ανάκτηση από:

<http://www.ypa.gr/our-airports>

ΤΑΙΠΕΔ, «Δελτίο Τύπου», Αθήνα, 14-12-15, ανάκτηση από:

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/9faa2c4e25ea3e019ad7ee1bb11a4b5431139.pdf>

ΤΑΙΠΕΔ, «Δελτίο Τύπου», Αθήνα, 11-04-17, ανάκτηση από:

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/para-dosh14perifereiakw-naerodromi-wn110417.pdf>

ΤΑΙΠΕΔ, «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών», ανάκτηση από:

<https://www.hradf.com/portfolio/view/17/athens-international-airport>

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, «Εταιρεία», ανάκτηση από:

<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, «Εταιρεία», ανάκτηση από:

<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures/>

Διεθνές Αεροδρόμιο Μακεδονία, “Traffic development overview”, ανάκτηση από:

https://www.skg-airport.gr/uploads/sys_nodelng/2/2870//Thessaloniki_FY_Traffic_2017vs2016.pdf

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Ετήσια και μηνιαία στατιστικά στοιχεία», ανάκτηση από:

<http://www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics/>

ΕΛΣΤΑΤ, «Αεροπορική κίνηση», ανάκτηση από:

<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME09>

Goldair Handling, «ιστορία», ανάκτηση από:

<http://www.goldair-handling.gr/en/pages/history>

Swissport, “Network”, ανάκτηση από:

<http://www.swissport.com/index.php?id=4&level=country&continentId=4&countryId=83>

ICAO, «Overview», ανάκτηση από:

<https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

ICAO, «List of Low Cost Carriers», ανάκτηση από:

<https://www.icao.int/sustainability/Documents/LCC-List.pdf>

Sungkard Karivate, “Low Cost Carriers and low fares”, paper, ανάκτηση από:

http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/epaper/july_dec2004/sungkard.pdf

Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Η Επιτροπή», ανάκτηση από:

<https://www.epant.gr/about>

European Union Law, “EC Merger Regulations”, ανάκτηση από:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL-EN/TXT/?uri=CELEX:32004R0139&fromTab=ALL&from=EN>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Απόφαση συγκέντρωσης», Βρυξέλλες, 26/1/2011, ανάκτηση από:

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-68_el.htm

Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Απόφαση συγκέντρωσης», Βρυξέλλες, 9/10/2013, ανάκτηση από:

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-927_el.htm

ert.gr , Δήμητρα Λαχουρή, «Ποιες εταιρείες αναλαμβάνουν τις άγονες γραμμές», 30/9/2016, ανάκτηση από:

<http://www.ert.gr/eidiseis/ellada/kinonia/pies-eteries-analamvanoun-tis-agonες-grammes/aeroporikes-grammes/>

Sky Express, «Δελτίο Τύπου», Αθήνα, 5/4/2017, ανάκτηση από:

http://www.skyexpress.gr/Portals/0/ΔΤ%20Sky%20Express_2017_04_05_%20Press%20Conference.pdf

Aegean, «Αποτελέσματα έτους 2017», 15/3/2018, ανάκτηση από:

<https://el.about.aegeanair.com/media-center/deltia-typoy/2018/2017-financial-results/>

Aegean, «Η εταιρεία», ανάκτηση από:

<https://el.about.aegeanair.com>

Aegean, «Αποτελέσματα έτους 2015», 28/3/2016, ανάκτηση από:

<https://el.about.aegeanair.com/media-center/deltia-typoy/2016/apotelesmata-etoys-2015/>

Aegean, «Αποτελέσματα έτους 2014», 26/3/2015, ανάκτηση από:

<https://el.about.aegeanair.com/media-center/deltia-typoy/2015/apotelesmata-etoys-2014/>

Olympic Air, «Η Εταιρεία», ανάκτηση από:

<https://www.olympicair.com/el/OlympicAir>

Sky Express, «Η Εταιρεία», ανάκτηση από:

<http://www.skyexpress.gr/el-gr/εταιρια/δελτίατύπου.aspx>

Ellinair, «Εταιρικό προφίλ», ανάκτηση από:

https://el.ellinair.com/article/company_profile

kalymnos-news.gr, «Συνέντευξη της συνιδιοκτήτριας της Astra Airlines Χαράς Ζλατάνη», 10/10/2016, ανάκτηση από:

<http://kalymnos-news.gr/2016/10/η-συνέντευξη-της-συνιδιοκτήτριας-της/>

Ryanair, “Traffic Reports”, ανάκτηση από:

<https://investor.ryanair.com/traffic/>

Ryanair, “The Company”, ανάκτηση από:

<https://corporate.ryanair.com/?market=gr>

Wikipedia, «Είδη παγνίων», ανάκτηση από:

https://el.wikipedia.org/wiki/Θεωρία_παγνίων#Τύποι_παγνίων