

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

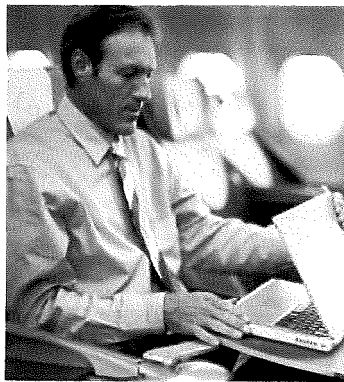
ΠΜΣ ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

16
5152



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΦΕΡΝΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ



ΣΥΓΓΡΑΦΗ - ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Σαλαμπάσης Γ. Δημήτριος

Αθήνα 2006



Αφιερώνεται στην οικογένειά μου

*Πολλοί άνθρωποι έχουν πεθάνει για αυτά που πιστεύουν.
Η αληθινή δύναμη είναι το να ζεις και να υποφέρεις για αυτά που πιστεύεις*

Christopher Paolini

«*Eragon*»

Corgi Books 2005

ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Από τη φύση της η αεροπορία συρρικνώνει τον πλανήτη, διευρύνει και συνενώνει διασκορπισμένες κουλτούρες, πολιτισμούς και οικονομίες και προάγει μία ειρηνική, ευήμερη και συνεργάσιμη παγκόσμια τάξη.

Οι αεροπορικές μεταφορές και γενικά όλος ο κόσμος που κρύβεται πίσω από αυτές αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο το οποίο φτάνει σε σημείο να αποτελεί όχι μόνο έναν υβριδικό, αλλά έναν ζωντανό μηχανισμό ο οποίος κρίνεται απαραίτητο να διέπεται από την ικανότητα της ευελιξίας και της συνεχούς ανανέωσης μιας και είναι αρκετά σημαντικό και πολλές φορές απαιτητικό να χαρακτηρίζεται η διαδικασία αυτή από πρόοδο, καινοτομία, ποιότητα και ενεργητικότητα και να τίθεται υπό τη χαρακτηριστική ικανότητα της να κινείται στα όρια του εφικτού αλλά συνάμα και στα όρια της σύγχρονης πολιτικής, οικονομικής και διεθνούς σκηνής.

Κλείνοντας θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στα παρακάτω άτομα δίχως τη βοήθεια των οποίων η πραγματοποίηση της παρούσας μελέτης θα ήταν αρκετά δυσχερής έως και αδύνατη:

1. Στον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Β. Κέφη για την ουσιαστική βοήθεια, την επιστημονική καθοδήγηση και τη συμπαράσταση καθ' όλη τη διάρκεια συγγραφής της παρούσης διπλωματικής εργασίας.
2. Στο Ινστιτούτο Δικαίου της Αεροπορίας και του Διαστήματος του Πανεπιστημίου McGill Καναδά (Institute of Air and Space Law, McGill University) και τον διευθυντή αυτού Dr. Paul Stephen Dempsey για τη χρήση του δικτυακού του αρχείου καθώς και για τις συμβουλές που μου έδωσαν.
3. Στο δικηγόρο παρ' Αρείω Πάγω, συνεργάτη μα πάνω από όλα φίλο Ευάγγελο Κ. Μπέλλο για τις ατελείωτες συμβουλές, τη στήριξη, την ανοχή και την εμπιστοσύνη την οποία επέδειξε στο πρόσωπό μου.

Σαλαμπάσης Γ. Δημήτριος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

«ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ»

Περίληψη κεφαλαίου: Το παρόν κεφάλαιο μας εισάγει γενικά στην έννοια του όρου «Ανοιχτός Ουρανός» διερευνώντας το πρόβλημα της μη ύπαρξης συνόρων στον αέρα και παραθέτοντας τα πρώτα βήματα προς την πορεία και την υπογραφή μία σειράς από σημαντικές συμφωνίες οι οποίες διακρίνονται λόγω των πρωτοποριακών και καινοτόμων ιδεών τους.

1.1. Ορισμός

Ο όρος «ανοιχτοί ουρανοί» (open skies) αναφέρεται είτε σε μία διμερή είτε σε μία πολυμερή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών και υπηρεσιών η οποία:

- Απελευθερώνει τους κανόνες για τις διεθνείς αεροπορικές αγορές, ελαχιστοποιεί την κρατική παρέμβαση και βελτιστοποιεί την παροχή των υπηρεσιών ή
- Καθορίζει το καθεστώς με το οποίο επιτρέπονται οι πτήσεις της πολεμικής και της πολιτικής αεροπορίας.

1.2. Το Πρόβλημα

Για την ύπαρξη της εθνικής κυριαρχίας, το κάθε κράτος θα πρέπει να θεωρείται ότι έχει και εκ των πραγμάτων (de facto) και εκ του νόμου (de jure) έλεγχο σε όλη τη γη, τη θάλασσα και τον εναέριο χώρο που περικλείεται από τα χωρικά του σύνορα. «Έδαφος είναι ο εδαφικός χώρος, εντός του οποίου ασκείται η κρατική εξουσία. Για την έκφραση του στοιχείου αυτού του κράτους έχει επικρατήσει στην επιστήμη ο όρος χώρα»¹. Από τη στιγμή της ύπαρξης του κράτους, ο ορισμός της καταπάτησης του χώρου αναφέρεται σε οποιοδήποτε τμήμα της χώρας στο οποίο κάποιος εισέρχεται δίχως άδεια. Συνεπώς, είτε είναι κάποιος ο οποίος θέλει να περάσει τα σύνορα, ή ένα πλοίο το οποίο θέλει να εισέλθει ή να διασχίσει τα χωρικά ύδατα ή ένα αεροσκάφος που επιθυμεί να πετάξει πάνω από τον εναέριο χώρο του κράτους θα πρέπει να υπάρχει συναίνεση από πριν και χορήγηση της σχετικής άδειας.

¹ Αθανάσιος Γ. Ράϊκος «Γενική Πολιτειολογία» Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2000 σελ. 115.

Αυτοί οι οποίοι δεν ζητούν άδεια από πριν, δύναται να τους ασκηθεί ποινική δίωξη από το κράτος ή ακόμα και η πράξη αυτή να θεωρηθεί αιτία πολέμου. Για παράδειγμα το 1983 η πτήση 007 της Korean Air, έχασε τον προσανατολισμό της πάνω από τον Σοβιετικό εναέριο χώρο και καταρρίφθηκε.

Από τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο τα περισσότερα κράτη έχουν επενδύσει την εθνική τους υπερηφάνεια στη δημιουργία και προστασία των εθνικών τους αερομεταφορέων. Οι αερομεταφορές διαφέρουν από κάθε άλλο είδος εμπορικής συναλλαγής, όχι μόνο γιατί έχουν το συστατικό στοιχείο του «*διεθνισμού*» αλλά γιατί πολλές από αυτές τις αεροπορικές εταιρίες ήταν υπό την ιδιοκτησία (ολικώς ή μερικώς) των κυβερνήσεων². Τοιουτοτρόπως, με την αύξηση του επιπέδου του ανταγωνισμού διάφορες βαθμίδες προστατευτισμού έπρεπε να επιβληθούν.

1.3. Πρώτο βήμα προς ένα καθεστώς στη μεταφορά επιβατών

Η Συνθήκη για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία υπεγράφη στο Σικάγο το 1944, είχε σκοπό να προετοιμάσει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο θα μπορούσε να διαμορφωθεί και να εξελιχθεί η πολιτική αεροπορία (μη στρατιωτικές ή άλλες κρατικές δραστηριότητες μέσω επανδρωμένων ή τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών).

Εισήγαγε τις λεγόμενες εννέα «*Ελευθερίες του Αέρα*» (*freedoms of the air*) για τις χώρες τις οποίες έχουν υιοθετήσει τη σύμβαση και έχουν εισέλθει σε διμερείς συμφωνίες που μπορούν να εγγυηθούν οποιοδήποτε από τα παρακάτω δικαιώματα ή προνόμια που αφορούν προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες:

1. Πτήση κατά μήκος του εδάφους οποιουδήποτε κράτους δίχως προσγείωση.
2. Προσγείωση σε οποιοδήποτε κράτος για λόγους μη κυκλοφορίας π.χ. για ανεφοδιασμό σε καύσιμα δίχως επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.
3. Προσγείωση στο έδαφος ενός κράτους και αποβίβαση επιβατών προερχόμενων από τη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας.
4. Προσγείωση στο έδαφος ενός κράτους και επιβίβαση επιβατών οι οποίοι ταξιδεύουν στη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας.
5. Προσγείωση στο έδαφος μίας χώρας και επιβίβαση επιβατών που ταξιδεύουν σε μία τρίτη χώρα όπου και αποβιβάζονται π.χ. μία προγραμματισμένη πτήση από τις ΗΠΑ στη Γαλλία μπορεί να παραλάβει επιβάτες από την Αγγλία και να τους μεταφέρει στη Γαλλία.

² Antonio Cassese «*International Law*» Oxford University Press 2001, σελ. 200.

6. Μεταφορά επιβατών οι οποίοι μετακινούνται μεταξύ δύο κρατών μέσω της χώρας προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας π.χ. μία προγραμματισμένη πτήση αμερικανικής αεροπορικής εταιρίας προερχόμενη από την Αγγλία προσγειώνεται στις ΗΠΑ και μετά αναχωρεί για τον Καναδά με το ίδιο αεροσκάφος (*transit flights*).
7. Μεταφορά επιβατών μεταξύ του εδάφους ενός κράτους και ενός τρίτου κράτους χωρίς να πρέπει να περάσει το αεροσκάφος από τη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας π.χ. μία προγραμματισμένη πτήση αμερικανικής αεροπορικής εταιρίας από την Αγγλία στον Καναδά η οποία δεν συνδέεται ή δεν επεκτείνεται σε υπηρεσίες από και προς τις ΗΠΑ.
8. Διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων με δικαίωμα ελέγχου πτήσεων μέσα στον εναέριο χώρο ενός κράτους (*cabotage*) μεταξύ δύο σημείων του εδάφους ενός κράτους με υπηρεσία η οποία προέρχεται ή ολοκληρώνεται στην χώρα προέλευσης του ξένου αερομεταφορέα ή (σε σχέση με την 7^η ελευθερία) έξω από το έδαφος της χώρας (γνωστό και σαν αλληλοδιάδοχο δικαίωμα ελέγχου πτήσεων μέσα στον εναέριο χώρο ενός κράτους ή *consecutive cabotage*) π.χ. μία αμερικανική εταιρία πετάει από τις ΗΠΑ, προσγειώνεται στο Λονδίνο όπου αποβιβάζει επιβάτες και ύστερα επιβιβάζει επιβάτες με προορισμό το Manchester.
9. Μεταφορά δικαιωμάτων ελέγχου πτήσεων μέσα στον εναέριο χώρο ενός κράτους σε υπηρεσία που παρέχεται εξ ολοκλήρου στα πλαίσια του εδάφους του κράτους (*stand alone cabotage*), π.χ. μία αγγλική αεροπορική εταιρία διενεργεί πτήσεις μεταξύ του Perth και του Sydney στην Αυστραλία.

Επειδή μόνο οι πρώτες πέντε «ελευθερίες» έχουν αναγνωρισθεί επίσημα από τις διεθνείς συνθήκες, η ICAO³ θεωρεί τις υπόλοιπες ελευθερίες «αποκαλούμενες» (*so-called*).

1.4. Η πολιτική αεροπορία ανοίγει τους Ουρανούς

Στα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια έχουμε δει σημαντικές και ωφέλιμες αλλαγές στην φήμη της αεροπορίας. Οι ΗΠΑ ξεκίνησαν να επιδιώκουν συμφωνίες «Ανοιχτών Ουρανών» το 1979 και από το 1982 έχουν υπογράψει είκοσι τρεις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως με μικρότερα κράτη.

³ «ICAO» σημαίνει τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Άρθρο 2 § 27, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Επακολούθησε η δεκαετία του 1990 με συμφωνίες με μερικά ευρωπαϊκά κράτη. Το 2001 οι ΗΠΑ υπέγραψαν μία Πολυμερή Συμφωνία για την Απελευθέρωση της Διεθνούς Αεροπορίας (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation - MALIAT) με το Μπρούνεϊ, τη Χιλή, τη Νέα Ζηλανδία και τη Σιγκαπούρη.

1.5. Βασικές Παροχές και Επιδιώξεις

Οι περισσότερες από τις συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν:

1. Ελεύθερο Ανταγωνισμό: Κανένας περιορισμός στα δικαιώματα διεθνών προορισμών, στον αριθμό των αερογραμμών, στη χωρητικότητα - δυναμικότητα, στη συχνότητα και στους τύπους των αεροσκαφών.
2. Τιμολόγηση που καθορίζεται από τις δυνάμεις της αγοράς: Η τιμή ενός ναύλου μπορεί να απαγορευθεί μόνο με σύμπτωση βουλήσεως και των δύο κυβερνήσεων (double-disapproval pricing) και μόνο για συγκεκριμένους και αιτιολογημένους λόγους που στόχο θα έχουν την προστασία του ανταγωνισμού.
3. Δίκαιη και Ίση ευκαιρία για Ανταγωνισμό:

Για παράδειγμα:

- ο Όλοι οι αερομεταφορείς μπορούν να ιδρύουν γραφεία πωλήσεων σε μία άλλη χώρα, να μετατρέπουν τις αποδοχές τους και να τις επιστρέφουν στο σκληρό νόμισμα αμέσως και χωρίς περιορισμούς. Οι αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι στην παροχή δικών τους υπηρεσιών εδάφους και μπορούν να διαλέξουν μεταξύ ανταγωνιζομένων παρόχων. Οι υπεύθυνοι των αεροπορικών εταιριών και των υπηρεσιών cargo μπορούν να οργανώνουν τη μεταφορά των εμπορευμάτων και να τους εγγυάται πρόσβαση στις τελωνειακές αρχές.
- ο Οι δαπάνες χρηστών είναι αμερόληπτες και βασισμένες στο λειτουργικό κόστος. Οι αναφορές των ηλεκτρονικών συστημάτων κρατήσεων είναι διαφανείς και αμερόληπτες.

4. Ρυθμίσεις συνεταιριστικού Marketing: Οι αερογραμμές μπορούν να εισέρχονται σε συμφωνίες code-sharing⁴ ή leasing με αερομεταφορείς κάποιας άλλης χώρας ή τρίτων χωρών, υπό τους υπάρχοντες και ισχύοντες κανονισμούς.
5. Παροχές δια την επίλυση διαφορών και διαβουλεύσεων: Διαδικασίες επίλυσης και διευθέτησης διαφορών που προκύπτουν στο πλαίσιο της συμφωνίας.
6. Ασφάλεια και προστασία: Κάθε κυβέρνηση μεριμνά ως προς την παρατήρηση και την επιδίωξη υψηλών προτύπων ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών και είναι έτοιμη για παροχή βοήθειας σε κάθε περίπτωση.

⁴ Επιχειρηματικός όρος ο οποίος πρωτοεμφανίστηκε στην αεροπορική βιομηχανία. Αναφέρεται στην πρακτική κατά την οποία μία πτήση η οποία γίνεται από μία αεροπορική εταιρία εμφανίζεται σαν να γίνεται από περισσότερο από μία εταιρίες. Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες σήμερα έχουν συνάψει code sharing συμφωνίες με άλλες αεροπορικές εταιρίες και οι συμφωνίες αυτές είναι η λέξη κλειδί για τις μεγάλες αεροπορικές συμμαχίες (airline alliances).

Ο όρος «κωδικός» αναφέρεται στον αριθμό ταυτοποίησης που χρησιμοποιείται στα προγράμματα πτήσεων, γενικά ο δύο – χαρακτήρων αεροπορικός κωδικός της IATA και ο αριθμός της πτήσεως. Δηλαδή, π.χ. η πτήση XX123, η οποία γίνεται από την εταιρία XX, μπορεί επίσης να πουληθεί από την εταιρία YY σαν YY456 και από την ZZ σαν ZZ9876 αλλά να εκτελεστεί από αεροσκάφος της εταιρίας XX.

Υπό την συμφωνία code sharing οι συμμετέχουσες αεροπορικές εταιρίες μπορούν να παρουσιάσουν έναν κοινό αριθμό πτήσεως για διάφορους λόγους όπως:

- Connecting flights – Αυτό επιτρέπει στον πελάτη να κάνει κράτηση πτήσεως από το σημείο Α στο σημείο Β μέσω του σημείου Γ με έναν κωδικό αερομεταφορέα αντί να γίνεται κράτηση από το σημείο Α στο Γ με ένα κωδικό και από το σημείο Γ στο Β με άλλο κωδικό. Αυτό επιτρέπει επίσης τον καλύτερο συγχρονισμό των προγραμμάτων καθώς και τον καλύτερο συντονισμό της διαχείρισης των αποσκευών πράγμα που κάνει τις πτήσεις διασύνδεσης πιο γρήγορες.
- Πτήσεις από δύο εταιρίες που διαχειρίζονται τον ίδιο προορισμό – Αυτό παρέχει μία προφανή αύξηση στη συχνότητα των δρομολογίων και στην εξυπηρέτηση του προορισμού από μία εταιρία.
- Εξυπηρέτηση σε μη εξυπηρετούμενες αγορές - Αυτό παρέχει μία μέθοδο στους αερομεταφορείς που δεν διεξάγουν δρομολόγιο με δικό τους αεροσκάφος σε συγκεκριμένο προορισμό να «φαίνονται» στην αγορά με δικό τους αριθμό πτήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Περίληψη κεφαλαίου: Με το κεφάλαιο αυτό γίνεται μια προσπάθεια γνωριμίας του αναγνώστη με την πολιτική των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με μία νομική, οικονομική και πολιτική προσέγγιση. Διερευνούνται οι σχέσεις μεταξύ των μεταφορών και της κινητικότητας, του περιβάλλοντος και γενικότερα της καλυτέρευσης αυτών.

2.1. Μεταφορές και κινητικότητα

Οι μεταφορές αποτελούν ένα στοιχείο ζωτικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση μιας και περιλαμβάνονται στο μεγάλο στόχο της Ένωσης, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς⁵.

Από την Συνθήκη της ΕΟΚ προβλέφθηκε η ύπαρξη κοινής πολιτικής για τις μεταφορές η οποία όμως έμελλε να περάσει από έναν σημαντικό αριθμό σταδίων μέχρι τη θεώρησή της όχι σαν «κοινοτική πολιτική» αλλά σαν μία «κοινή πολιτική των μεταφορών». Και γιατί μία κοινή πολιτική; Απλούστατα γιατί επιθυμία ήταν η ύπαρξη μίας πολιτικής η οποία θα είχε σαν στόχο την αντικατάσταση των ουσιαστών σημείων των εθνικών πολιτικών σε θέματα μεταφορών και όχι απλά μία κοινοτική πολιτική η οποία απλώς θα εναρμόνιζε και θα πλαισιώνει τις εθνικές πολιτικές⁶.

Οι μεταφορές⁷ είναι ο πυρήνας και το ζωτικό στοιχείο θα λέγαμε της ελεύθερης διακίνησης των εμπορευμάτων, των προσώπων, των κεφαλαίων και των υπηρεσιών μέσα στην Ένωση πράγμα το οποίο είχε ως πρωταρχικό στόχο τη

⁵ Erdmenger J «*European Community Transport Policy: Towards a Common Transport Policy*», Aldershot: Gower 1983.

⁶ Neil Nugent «*The government and politics of the European Union*», The European Union Series Palgrave Macmillan 2003, σελ. 295.

⁷ Μιλώντας για μεταφορές αναφερόμαστε στους εξής κλάδους:

- Οδικές μεταφορές
- Σιδηροδρομικές μεταφορές
- Θαλάσσιες μεταφορές
- Αεροπορικές - εναέριες μεταφορές

δημιουργία της κοινής αγοράς με την κατάργηση των δασμών και το «γκρέμισμα» των συνόρων μεταξύ των χωρών της Ένωσης⁸.

Τα ανοικτά σύνορα και οι φθηνές μεταφορές προκάλεσαν πρωτοφανή αύξηση της κινητικότητας των Ευρωπαίων. Τα εμπορεύματα φθάνουν ταχύτατα και αποτελεσματικά από το εργοστάσιο στον πελάτη ο οποίος βρίσκεται συχνά σε διαφορετική χώρα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνέβαλε σ' αυτό μέσω του ανοίγματος των εθνικών αγορών στον ανταγωνισμό και της άρσης των φυσικών και τεχνικών φραγμών στην ελεύθερη κυκλοφορία. Τα σημερινά όμως μοντέλα και οι ρυθμοί αύξησης των μεταφορών δεν είναι βιώσιμα.

Η δυνατότητα ταχείας, αποτελεσματικής και φθηνής μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων αποτελεί κεντρική συνιστώσα του στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη δυναμικής οικονομίας και κοινωνικής συνοχής. Ο τομέας των μεταφορών παράγει το 10% του πλούτου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο οποίος μετράται με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), και αντιστοιχεί σε ένα τρισεκατομμύριο ευρώ ετησίως. Παρέχει περισσότερες από δέκα εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης.

Η άρση των φραγμών στις διασυνοριακές συναλλαγές και μετακινήσεις συνετέλεσε στην αύξηση του όγκου των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις. Το φαινόμενο αυτό επαναλαμβάνεται μετά τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2004, με σημαντικές αυξήσεις ιδίως των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των νέων μελών και της υπόλοιπης Ένωσης.

Η συνεχής αύξηση της κινητικότητας ασκεί σοβαρές πιέσεις στα συστήματα μεταφορών, με αποτέλεσμα την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους και στους αερολιμένες προκαλεί μεγαλύτερη ρύπανση ενώ αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 6% περίπου.

2.2. Η ανάγκη κοινής δράσης

Αν και πολλές πτυχές της πολιτικής των μεταφορών εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των εθνικών κυβερνήσεων, θα ήταν λογικό η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά να έχει ενιαία υποδομή μεταφορών. Κατά τη τελευταία δεκαετία η Ευρωπαϊκή Ένωση άνοιξε τις εθνικές της αγορές μεταφορών στον ανταγωνισμό, ιδίως στους τομείς των οδικών και αεροπορικών μεταφορών και σε μικρότερο βαθμό στον τομέα των σιδηροδρόμων.

⁸ Desmond Dinan «*Encyclopedia of the European Union*», The European Union Series, Palgrave Macmillan 2003, σελ. 460 – 462.

Η απελευθέρωση των εναέριων μεταφορών οδήγησε σε μεγαλύτερο ανταγωνισμό και σε χαμηλότερους ναύλους καθώς και σε περισσότερες συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών.

2.3. Εξισορροπητικά μέτρα

Από μόνη της, η απελευθέρωση δεν κατάφερε να λύσει πολλά βαθιά ριζωμένα προβλήματα. Πέρα από την κυκλοφοριακή συμφόρηση αυτά περιλαμβάνουν την υπερίσχυση των οδικών έναντι των άλλων μορφών μεταφορών, τη ρύπανση και τον κατακερματισμό των συστημάτων μεταφορών συμπεριλαμβανομένων των λιγοστών συνδέσεων με περιφερειακές περιοχές ή την έλλειψη ικανοποιητικών συνδέσεων μεταξύ περιφερειακών ή εθνικών δικτύων.

Η στροφή των εμπορευμάτων και επιβατών από τις οδικές σε λιγότερο ρυπογόνους μεταφορές αποτελεί ουσιαστική συνιστώσα κάθε αειφόρου πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Άλλος βασικός παράγοντας είναι η δυνατότητα ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς συνδυάζοντας στοιχεία οδικών - σιδηροδρομικών, θαλάσσιων - σιδηροδρομικών ή σιδηροδρομικών - εναέριων μεταφορών (διατροπικότητα).

2.4. Καταβολή αντιτίμου για τη ρύπανση

Η επιβολή τελών για τη χρήση των υποδομών συμβαδίζει με την άποψη ότι πρέπει να καταβάλλεται αντίτιμο για την προκαλούμενη ρύπανση. Ο τομέας των μεταφορών, κυρίως τα οδικά οχήματα, ευθύνεται για 28% περίπου του συνόλου των εκπομπών CO₂, του κυριότερου από τα αέρια που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Λαμβάνονται τώρα μέτρα σχετικά με τη βελτίωση της απόδοσης των καυσίμων, τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και την φορολόγηση των καυσίμων.

Στον τομέα των αερομεταφορών, η αναπόφευκτη αύξηση της χωρητικότητας των αερολιμένων πρέπει να συνοδεύεται από τη θέσπιση νέων κανονισμών για τη μείωση του θορύβου και των εκπομπών των αεροσκαφών.

2.5. Σχέδιο δράσης

Στη Λευκή Βίβλο του 2001 για τις μεταφορές η Επιτροπή καθορίζει στόχους για κάθε τομέα ορισμένοι από τους οποίους έχουν ήδη αρχίσει να υλοποιούνται.

Με τους άλλους στόχους που προβλέπονται στη Λευκή Βίβλο επιδιώκεται:

- αντιστροφή της καθοδικής τάσης στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Η μέση ταχύτητα μιας εμπορευματικής αμαξοστοιχίας είναι 18 χιλιόμετρα την ώρα. Πρέπει να αυξηθεί η ταχύτητα και το επίπεδο εξυπηρέτησης των σιδηροδρομικών μεταφορών ώστε να μπορούν να απορροφήσουν την εμπορευματική κυκλοφορία από τις οδικές μεταφορές.
- μείωση των καθυστερήσεων στις πτήσεις με τη δημιουργία ενοποιημένης ευρωπαϊκής δομής ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.
- περισσότερες επενδύσεις στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών και των προτύπων της ασφάλειας στη θάλασσα.
- συνδυασμός τρόπων μεταφορών για να επιτευχθεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, λιγότερη συμφόρηση, μικρότερο κόστος και καθαρότερη ατμόσφαιρα. Καθιέρωση ενοποιημένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων και διακίνησης αποσκευών για ταξίδια με δύο μεταφορικά μέσα.
- Στο πλαίσιο ενός άλλου μέτρου για τη βελτίωση της ασφάλειας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε τον Μάρτιο 2006, για πρώτη φορά, έναν κατάλογο 92 αεροπορικών εταιρειών στις οποίες απαγορεύεται η εκτέλεση πτήσεων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων προς ή από τους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι περισσότερες από τις εταιρείες αυτές έχουν την έδρα τους στην Αφρική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

Περίληψη κεφαλαίου: Το κεφάλαιο αυτό εξειδικεύεται στο ρόλο και την πορεία των αεροπορικών μεταφορών μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών που αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη ανάπτυξης, προώθησης και εξέλιξης αυτών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και συνάμα σε ολόκληρο τον κόσμο.

3.1. Ο ρόλος των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όπως είναι λογικό, λόγω των ιστορικών καταστάσεων, της προώθησης και ανάπτυξης της τεχνολογίας, της καινοτομίας αλλά και των αναγκών της βήμα – βήμα (spill – over effect) ολοκληρωμένης Κοινότητας, πρωταρχική σημασία και προβολή δόθηκε στις χερσαίες μεταφορές ήτοι των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών⁹.

Από την άλλη μεριά οι θαλάσσιες και οι εναέριες μεταφορές εισήλθαν στην κοινοτική σκηνή μόνο από τα μέσα της δεκαετίας του '70 και έμελλε να κάνουν θεαματικές προόδους όχι μόνο στην υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς αλλά και στην κοινοτική οργάνωσή τους.

Είναι απόλυτα λογικό ότι η κοινή πολιτική των μεταφορών αποφέρει μία σειρά θεμάτων, υποδομών και διευρωπαϊκών δικτύων τα οποία εκρίθησαν αναγκαία να τεθούν επί τάπητος ούτως ώστε να συμπληρωθεί η ενιαία αγορά και να ενισχυθεί το σύνολο των δεσμών μεταξύ των κρατών μελών¹⁰. Τα θέματα αυτά είναι τα εξής:

- Βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και ποιότητα ζωής των πολιτών της Ένωσης. Συστατικό στοιχείο αποτελεί η πιο ασφαλή και πιο φθηνή κυκλοφορία μέσα στην Ένωση καθώς και οι δημόσιες και οι ιδιωτικές επενδύσεις οι οποίες έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις στην απασχόληση στον βιομηχανικό τομέα¹¹.

⁹ Whiteleg J. «Transport Policy in the EEC», London: Routledge 1988.

¹⁰ Abbati C. «Transport and European Integration», Brussels: Commission 1987.

¹¹ Ταγορά Χάρη «Η Ελεύθερη Κυκλοφορία Εμπορευμάτων, Προσώπων, Υπηρεσιών, Κεφαλαίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2002.

- Προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής μέσω της διευθέτησης του ευρωπαϊκού χώρου.
- Σύσφιξη δεσμών και άνοιγμα των αγορών – συναλλαγών με τα νέα κράτη μέλη της Ένωσης.
- Προστασία και σεβασμό του καταναλωτή καθώς και προώθηση της ανταγωνιστικότητας με την προώθηση και διενέργεια συμφωνιών και συνεργασιών με τρίτες χώρες.
- Ενθάρρυνση τεχνολογικής προόδου, της καινοτομίας, της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, της κοινωνίας της πληροφορίας και της επιστημονικής εξέλιξης για ανταγωνιστική παροχή υπηρεσιών και προϊόντων¹².

Αναφερθήκαμε ανωτέρω ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί στοιχείο νευραλγικής σημασίας για την οικονομική ολοκλήρωση μιας και η ολοκλήρωση αυτή έχει επιφέρει μια σημαντική αύξηση των συναλλαγών και επομένως των εμπορικών μεταφορών. Άρα η καλή λειτουργία της αγοράς των μεταφορών εξαρτάται πολύ από τις συνθήκες του εμπορίου, των επενδύσεων και γενικά της επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσα στην ενιαία αγορά¹³.

Συμπληρωματικά, συστατικό των ανωτέρω αποτελεί η εξισορρόπηση των εξόδων των μεταφορών και η μη μετακύληση του κόστους αυτού στην τιμή του προϊόντος έτσι ώστε να μην αποθαρρύνεται ο καταναλωτής στην αγορά του αγαθού αυτού αλλά και για μην «τραυματίζεται» η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών προϊόντων.

Επικουρικά, ο τομέας των μεταφορών είναι στενά συνυφασμένος με μία ευρύτερη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ήτοι την περιφερειακή πολιτική. Η επιλογή των υποδομών, η κατασκευή και η εκμετάλλευση τους επηρεάζουν σαφώς την περιφερειακή ανάπτυξη, το περιβάλλον και τη χωροταξία και την ενέργεια. Αυτή η στρατηγική και ο συνολικός συντονισμός των ως άνω τομεακών πολιτικών μπορούν να επιτρέψουν στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές όπως δράσουν όλα τα οφέλη και τις ευκαιρίες από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς¹⁴.

Οι μεταφορές αποτελούν έναν οικονομικό τομέα το μέλλον του οποίου διαγράφεται λαμπρό μιας και αποτελεί την πεμπτουσία πολλών και αρκετά σημαντικών παραγόντων ήτοι:

¹² Harvey S. James & Murray Weidenbaum, *When Business Cross International Borders – Strategic Alliances and Their Alternatives*, Center for Strategic and International Studies, Washington 1993

¹³ Commission «*The future Development of the Common Transport Policy*», COM (92) 494. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1992.

¹⁴ Commission «*Citizens Network Community*», COM (95) 601. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1995.

- Διαρθρωτικές μεταβολές της μεταποιητικής βιομηχανίας [μετάθεση εγκαταστάσεων παραγωγής από αστικά κέντρα σε νέες εξελίξιμες βιομηχανικές ζώνες]
- Εξέλιξη μεθόδων παραγωγής [μείωση των αποθεμάτων και οργάνωση εύκαμπτων, ποικίλων και ταχέων συστημάτων διάθεσης των προϊόντων]
- Υπηρεσίες, διασπορά αυτών και επαγγελματική κινητικότητα
- Αύξηση εισοδημάτων και εξέλιξη δημογραφικών δομών

Η συνεχής ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών οικονομιών προκαλεί όλο και μεγαλύτερα διασυννοριακά ρεύματα μεταφορών και θέτει νέες προκλήσεις στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών. Οι νέοι στόχοι οι οποίοι έχουν τεθεί αφορούν θέματα ασφάλειας και θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, στόχοι ζωτικής σημασίας για υγιείς και αποτελεσματικές μεταφορές¹⁵.

3.2. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Συνθήκη της Ρώμης δεν προέβλεπε κοινή πολιτική για τις αεροπορικές μεταφορές. Το γεγονός, που επηρέασε περισσότερο την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα αυτό και την οδήγησε σε μια ελεγχόμενη, σταδιακή απελευθέρωση των εναέριων μεταφορών¹⁶, ήταν το 1978 η πολιτική των «ανοικτών ουρανών» των ΗΠΑ, που έθεσε στην ουσία τις βάσεις για τον πλήρη ανταγωνισμό, το γνωστό με την ονομασία «*deregulation*», που στα ελληνικά αποδίδεται ως «*απορύθμιση*»¹⁷.

Η αμερικανική «*απορύθμιση*» της πολιτικής αεροπορίας σήμαινε την απαλλαγή της από την κρατική κηδεμονία αλλά και τη σημαντική μείωση των ναύλων στο Βορειοανταντικό Τμήμα. Η πολιτική αυτή εκφράσθηκε αργότερα, το 1979, στο Νόμο περί Ανταγωνισμού στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές.

Σε ένα πρώτο στάδιο, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την ώθηση για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, έδωσαν αποφάσεις του ΔΕΚ¹⁸,

¹⁵ Lodge Juliet «*The European Community and the challenge of the Future*», Pinter Publishers London 1993, σελ. 100 – 103.

¹⁶ Μέχρι τότε οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κρατών – μελών της Κοινότητας ρυθμιζόνταν με διμερείς συμφωνίες.

¹⁷ Σ. Παπαδημητρίου, «*Μεταφορές και άρση της απομόνωσης του νησιωτικού χώρου*», στο «*Ακτοπλοία και αερομεταφορές: ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1996, σελ. 164 επ.

¹⁸ Στις υποθέσεις 167/73 της 4^{ης} Απριλίου 1974 και «*Nouvelles Frontieres*» της 30^{ης} Απριλίου 1986.

που προσδιόρισαν ότι οι γενικές αρχές του ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης εφαρμόζονται και στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και τα υπομνήματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1979 και του 1984¹⁹.

Η φιλελευθεροποίηση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις εναέριας μεταφορές επιτεύχθηκε σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992, με τρεις δέσμες Κανονισμών.

Η πρώτη δέσμη μέτρων²⁰ λήφθηκε το Δεκέμβριο του 1987, μετά από τρία χρόνια σκληρών διαπραγματεύσεων, και τέθηκε σε ισχύ από 1^η Ιανουαρίου 1988. Αποτελείται, από την οδηγία 87/601/ΕΟΚ, σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών-μελών, την απόφαση 87/602/ΕΟΚ, για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών-μελών και τους κανονισμούς 3975/1987, που αφορά τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και 3976/1987²¹, που αφορά την εφαρμογή του άρθρου 85§3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 87 της Συνθήκης.

Μολονότι με την πρώτη δέσμη, τέθηκαν οι πρώτοι κοινοτικοί κανόνες ανταγωνισμού, που αποτέλεσαν το πρόδρομο της απελευθέρωσης, δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, καθώς η προσδοκία για χαμηλότερους ναύλους και αύξηση του ανταγωνισμού δεν πραγματοποιήθηκε.

Σημειώνεται, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη προσδιόρισε ρητά στο άρθρο 13 ότι η προοδευτική εγκαθίδρυση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, που επρόκειτο να ολοκληρωθεί μέχρι τις 31.12.1992, περιλαμβάνει και τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών²².

Το 1990 ακολούθησε η δεύτερη δέσμη μέτρων²³, με αντικειμενικό σκοπό την ελευθέρωση των αερογραμμών από κρατικές παρεμβάσεις, που περιελάμβανε τον Καν. 2342/90, σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών,

¹⁹ Γ. Αναστασόπουλος, «Οδικές, Πλωτές, Σιδηροδρομικές και εναέριας μεταφορές», στο «Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Β', Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές», επιμέλεια Γ. Δημόπουλος - Ν. Μπαλτάς - Ι. Χασσίδ, εκδόσεις Ι. Σιδέρη, σελ. 273 επ.

²⁰ ΕΕ L374 της 31.12.1987. Το σύνολο της κανονιστικής αυτής ρύθμισης αφορά μόνο τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κρατών - μελών και δεν εφαρμόζονται στις εσωτερικές πτήσεις των κρατών ούτε στις διεθνείς προς τρίτες χώρες.

²¹ Ο οποίος τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς 2344/1990, 2411/1992 και 1/2003 του Συμβουλίου.

²² Γ. Σ. Γιόκαρης, «Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου - Διαστήματος», εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1996, σελ. 91

²³ ΕΕ L217 της 11.8.1990.

τον Καν. 2343/92 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών - μελών και τον Καν. 2344/90, ο οποίος αντικατέστησε τον Κανονισμό 3976/1987²⁴.

Η τρίτη δέσμη μέτρων για τις αεροπορικές μεταφορές, που υιοθετήθηκε το 1992, αποτελεί την κυριότερη φάση της ελευθέρωσης των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών²⁵ και έχει σαν κύριους στόχους την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας, την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και τον ελεύθερο καθορισμό των τιμών²⁶. Αποτελείται δε από τους κάτωθι τρεις Κανονισμούς^{27 28} :

- Τον Καν. 2407/23.7.92 για την «*έκδοση αδειών αερομεταφορέων*», που ορίζει τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους, που πρέπει να πληρούν οι αεροπορικές εταιρείες για να αποκτήσουν εθνικά πιστοποιητικά²⁹, που θα τους επιτρέπουν να λειτουργούν χωρίς περιορισμούς εθνικότητας σε όλη την κοινοτική επικράτεια.
- Τον Καν. 2408/23.7.92 για την «*πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών*», που ανοίγει όλα τα αεροδρόμια στην επικράτεια της Κοινότητας στους μεταφορείς που πληρούν τους όρους του προηγούμενου Κανονισμού. Προβλέπει ιδίως την κατάργηση των ποσοστώσεων μεταφορικών ικανοτήτων, την εφαρμογή χωρίς περιορισμούς της «*πέμπτης ελευθερίας*»³⁰

²⁴ Στην ίδια δέσμη μέτρων ανήκουν οι Καν. 295/1991, που αφορά το σύστημα overbooking, 1284/1991, που αντικατέστησε τον 3975/1987, καθώς και οι Καν. της Επιτροπής 83/1991 και 84/1991 για το σχεδιασμό συνενώσεων, συνεργασία για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας και ο Καν. 1617/1993 πάνω στο ίδιο αντικείμενο του 84/1991.

²⁵ ΕΕ L240 της 24.8.1992.

²⁶ Ν. Σ. Μούση, «*Ευρωπαϊκή Ένωση, Θεσμοί και Πολιτικές*», τέταρτη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995, σελ. 441 επ.

²⁷ Ν. Σ. Μούση, «*Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο - Οικονομία - Πολιτική*», δέκατη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2003, σελ. 436.

²⁸ Για την ανάλυση των Κανονισμών, βλ. Ρ. Χατζηνικολάου - Αγγελίδου, «*Αεροπορική μεταφορά επιβατών, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, 2005, σελ. 262 επ.

²⁹ Πρόκειται: **α.** για το πιστοποιητικό του μεταφορέα, που πιστοποιεί την τεχνική ποιότητα και ικανότητα και **β.** την άδεια εκμετάλλευσης, η οποία εξαρτάται από όρους εθνικότητας και φυσικής εγκατάστασης, από οικονομικά κριτήρια και από την ύπαρξη ικανοποιητικού καθεστώτος ασφάλισης.

³⁰ Σημειώνεται ότι στις αεροπορικές μεταφορές οι περιορισμοί για την είσοδο μιας επιχείρησης σε μια συγκεκριμένη αγορά, ονομάζονται αεροπορικές ελευθερίες. Οι αεροπορικές ελευθερίες είναι συνολικά οκτώ. Η 5^η ελευθερία αγοράς το δικαίωμα επιβίβασης επιβατών και εμπορευμάτων με προορισμό το

και την ελευθερία των ενδομεταφορών³¹. Το Συμβούλιο έκρινε ορθότερη την προοδευτική καθιέρωση του δικαιώματος ενδομεταφοράς στο χρονικό διάστημα, σύμφωνα με το άρθρο 3§2, από 1.1.1993 έως 1.4.1997³², προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα προετοιμασίας των κοινοτικών αερομεταφορέων. Σημαντική εξαίρεση από την εφαρμογή του Κανονισμού, αποτελούσαν οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού (Αζόρες) και οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών, σύμφωνα με το άρθρο 1§4. Η εξαίρεση αυτή, που επιβλήθηκε για λόγους εθνικής ασφάλειας, ίσχυε αρχικά έως 30.6.1993 και περαιτέρω μια πενταετία, μέχρι 30.6.1998, οπότε από 1^η Ιουλίου 1998 επήλθε η άρση του cabotage και του μονοπωλίου των τακτικών πτήσεων στα ελληνικά νησιά. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Συμβούλιο, μολονότι είχε τη δυνατότητα, βάση του Κανονισμού, περαιτέρω πενταετούς παράτασης άρσης του cabotage, δεν το έκανε.

- Τον Καν. 2409/23.7.92 «για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών», που προβλέπει τον ελεύθερο καθορισμό των ναύλων και των κομίστρων στις τακτικές και έκτακτες γραμμές υπό ορισμένες διαφυλάξεις ικανές να προστατέψουν τα συμφέροντα του τομέα και των καταναλωτών. Ορίζει ιδίως τη διαδικασία εξέτασης των νέων τιμολογίων από τα κράτη – μέλη και τον κανόνα της «διπλής απόρριψης».

Εκτός από τους παραπάνω κανονισμούς, σημαντικοί για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού είναι ο Κανονισμός 2410/1992, που τροποποίησε τον 3975/1987 και ο 2411/1992, που τροποποίησε τον 3976/1987.

Θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει, ότι ουσιαστικά η πρώτη ελεύθερη κοινή αγορά μεταφορών, άρχισε να πραγματοποιείται από τον Απρίλιο του 1997, όταν ελευθερώθηκαν οι ενδομεταφορές, στις αεροπορικές μεταφορές. Αυτή η απελευθέρωση δημιούργησε ένα νέο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στην

κράτος στο οποίο ανήκει η αεροπορική εταιρεία. Περισσότερα για τις ελευθερίες βλ. Τ. Αδαμίδης, «Απελευθέρωση αεροπορικών μεταφορών και επιπτώσεων στον ανταγωνισμό αεροπλάνου – πλοίου στο Ελληνικό αρχιπέλαγος», στο «Ακτοπλοία και αερομεταφορές: ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα, 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1996, σελ. 134 επ.

³¹ Πρόκειται για την 8^η αεροπορική εταιρεία, γνωστή και ως δικαίωμα cabotage. Σύμφωνα με αυτό το δικαίωμα, μια αεροπορική εταιρεία μπορεί να μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα μεταξύ δύο σημείων που βρίσκονται στο έδαφος κράτους στο οποίο δεν ανήκει η συγκεκριμένη εταιρεία. Ο όρος cabotage είναι δανεισμένος από τη διεθνή Ναυτιλία. Αναφέρεται για πρώτη φορά, στο άρθρο 7 της Συνόδου του Σικάγου του 1944, το οποίο δίνει σε κάθε χώρα – μέλος του Διεθνούς Οργανισμού Παλιτικής Αεροπορίας, το δικαίωμα να αρνηθεί άδεια, σε αεροσκάφος άλλων συμβαλλόμενων χωρών, να μεταφέρει επιβάτες, ταχυδρομείο ή εμπορεύματα από ένα σημείο της επικράτειας σε άλλο.

³² Η ελληνική πολιτεία, στο πλαίσιο υλοποίησης της συγκεκριμένης υποχρέωσης εξέδωσε το ΠΔ 359/1996, με το οποίο άρθηκε το μονοπωλιακό καθεστώς της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη δημιουργία πολλών νέων αερομεταφορέων σε ένα ενιαίο χώρο, την προστασία του καταναλωτή – επιβάτη, την καλύτερη παροχή υπηρεσιών, την επίδραση σε ζητήματα ασφάλειας πτήσεων κλπ. Πολλές αεροπορικές εταιρείες, για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στο νέο αυτό περιβάλλον, προβαίνουν σε προγράμματα αναδιοργάνωσης, όπως διασυννοριακές συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες με σκοπό την προσέλκυση πελατείας και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Ήδη, ο ανταγωνισμός στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών πήρε άλλη διάσταση μετά τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την εισδοχή στην ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά και των εθνικών αερομεταφορέων της Ανατολικής Ευρώπης, σε ένα ευρωπαϊκό ουρανό διευρυμένο με νέα εσωτερικά σύνορα, αυτά των δέκα νέων χωρών.

Η επόμενη πρόκληση και προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελεί η δημιουργία ενιαίας πολιτικής στον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, καθώς οι σχέσεις μεταξύ των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών διέπονται από διμερείς συμφωνίες κλασσικού τύπου για τις αεροπορικές μεταφορές κρατών – μελών και τρίτων χωρών και από διμερείς και πολυμερείς διευθετήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΈΩΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010

Περίληψη κεφαλαίου: Όντας οι αεροπορικές μεταφορές τομέας και τμήμα της πολιτικής των μεταφορών είναι φυσικό όπως επηρεάζονται από τη λεγόμενη Λευκή Βίβλο. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι μία σύντομη παρουσίαση της Λευκής αυτής Βίβλου και η διεύρυνση των καινοτομιών και των νέων στοιχείων που εισάγει.

4.1. Σύντομο Ιστορικό

Η Λευκή Βίβλος³³ με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001 θέτει ως στόχο το συνδυασμό της οικονομικής ανάπτυξης και της ζήτησης μιας κοινωνίας απαιτητικής από άποψη ποιότητας και ασφάλειας για να αναπτυχθούν σύγχρονες και βιώσιμες μεταφορές έως το 2010.

Η Επιτροπή προτείνει περίπου εξήντα μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Εν προκειμένω, η Λευκή Βίβλος ανταποκρίνεται στη στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Göteborg τον Ιούνιο του 2001.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η συνθήκη της Ρώμης. Η συνθήκη του Maastricht ενίσχυσε λοιπόν τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις εισάγοντας και την έννοια του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ).

Η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που δημοσιεύθηκε το 1992 έδινε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών. Δέκα χρόνια αργότερα, οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων από 17 km ανά ημέρα το 1970 έφθασε τα 35 km το 1998.

³³ [COM(2001) 370 τελικό - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Με αυτά τα δεδομένα, με τα ερευνητικά προγράμματα-πλαίσιο αναπτύχθηκαν οι πλέον σύγχρονες τεχνικές για να επιτευχθούν δύο πολύ σημαντικές προκλήσεις: το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας και το πρόγραμμα δορυφορικής πλοήγησης GALILEO.

Ωστόσο, η λιγότερο ή περισσότερο γρήγορη εφαρμογή των διάφορων τρόπων μεταφοράς των κοινοτικών αποφάσεων οδηγεί σε ορισμένες δυσκολίες, οι οποίες είναι:

- η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% της μεταφορών εμπορευμάτων ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%. Οι οδικές μεταφορές επιβατών αντιπροσωπεύει το 79% ενώ οι αεροπορικές το 5% και οι σιδηροδρομικές το 6%
- η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε μερικούς αερολιμένες
- τα περιβαλλοντικά προβλήματα ή τα προβλήματα υγείας των πολιτών και η ανασφάλεια στους δρόμους.

Συγκεκριμένα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών οι στόχοι είναι να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών, να καταπολεμηθεί η συμφόρηση του εναερίου χώρου και να διατηρηθεί το επίπεδο ασφαλείας και παράλληλα να προστατευθεί το περιβάλλον.

Σύμφωνα με σειρά ποσοτικών στοιχείων το μερίδιο των αερομεταφορών στη μεταφορά επιβατών αναμένεται ότι θα διπλασιασθεί μεταξύ 1990 και 2010 φθάνοντας από 4% σε 8%. Οι αερομεταφορές ευθύνονται για το 13% των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις μεταφορές. Οι καθυστερήσεις προκαλούν 6 % υπερκατανάλωση καυσίμων.

Μια τέτοια αύξηση καθιστά υποχρεωτική μια μεταρρύθμιση στη διαχείριση του εναερίου χώρου και τη βελτίωση της αερολιμενικής χωρητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Eurocontrol (Διακυβερνητική Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας) περιορίζεται από το σύστημα συναινετικής λήψης αποφάσεων.

Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού αποτελεί μια από τις προτεραιότητες σήμερα χάρη στα εξής μέτρα:

- ρυθμιστικό πλαίσιο βασισμένο σε κοινούς κανόνες χρήσης του εναερίου χώρου
- κοινή πολιτική / στρατιωτική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

- διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους για να συναφθούν συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερομένων οργανώσεων
- συνεργασία με το Eurocontrol
- σύστημα επιτήρησης, επιθεώρησης και κυρώσεων για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων.

Πέραν των μέτρων αναδιάρθρωσης του εναερίου χώρου, η Επιτροπή επιθυμούσε να εναρμονίσει το τεχνικό επίπεδο των ελεγκτών με τη δημιουργία της κοινοτικής αδείας ελεγκτού εναέριας κυκλοφορίας.

Παράλληλα με τη δημιουργία του ενιαίου ουρανού, η αποτελεσματικότερη χρήση της αερολιμενικής χωρητικότητας εξαρτάται από τη δημιουργία ενός νέου ρυθμιστικού πλαισίου που θα αφορά:

- Την τροποποίηση κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Η αερολιμενική διάθεση χρόνου χρήσης είναι το δικαίωμα απογείωσης ή προσγείωσης μια συγκεκριμένη ώρα σε έναν αερολιμένα. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα προτείνει νέους κανόνες
- Τροποποίηση των αερολιμενικών τελών για να ενθαρρυνθεί η συγκέντρωση των πτήσεων κατά τη διάρκεια της ημέρας
- Περιβαλλοντικούς κανόνες για να περιορισθούν οι επιβλαβείς συνέπειες στο περιβάλλον. Οι αερομεταφορές πρέπει να αντιμετωπίσουν προβλήματα όπως οι ηχητικές οχλήσεις που προκαλούνται από την κυκλοφορία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να λάβει υπόψη τις διεθνείς δεσμεύσεις στο πλαίσιο της Διεθνούς Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας. Στο θέμα αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε πρόταση οδηγίας που θα επιτρέψει στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες να απαγορεύουν τα πιο θορυβώδη αεροσκάφη. Η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει επίσης να λάβει συγκεκριμένα μέτρα έως το 2002 σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Εξετάζεται επίσης η φορολόγηση της κηροζίνης και η δυνατότητα εφαρμογής του ΦΠΑ στα αεροπορικά εισιτήρια
- Τη διατροφικότητα με τους σιδηροδρόμους που θα επιτρέψει την αλληλοσυμπλήρωση αυτών των δύο τρόπων μεταφοράς, ιδίως κάθε φορά που μία εναλλακτική λύση των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας παρουσιάζεται
- Τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Αρχής Ασφάλειας στην Αεροπορία (EASA) με σκοπό να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφαλείας
- Την προώθηση των δικαιωμάτων των επιβατών), συμπεριλαμβανομένων και των αποζημιώσεων σε περίπτωση καθυστέρησης ή άρνησης επιβίβασης.

4.2. Διατροφικότητα (χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς)

4.2.1. Στόχοι

Να αποκατασταθεί ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς με μια βολонταριστική πολιτική που θα υποστηρίξει τη διατροφικότητα και την προώθηση των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών. Εν προκειμένω, κύριο ρόλο θα διαδραματίσει το κοινοτικό πρόγραμμα στήριξης «*Marco Polo*» που αντικαθιστά το πρόγραμμα PACT (πρόγραμμα πιλοτικών δράσεων στις συνδυασμένες μεταφορές).

Το πρόγραμμα PACT, το οποίο καταρτίστηκε το 1992, οδήγησε στην υλοποίηση 167 συγκεκριμένων έργων μεταξύ 1992 και 2000. Το νέο πρόγραμμα διατροφικότητας «*Marco Polo*» διαθέτει έναν προϋπολογισμό 115 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003-2007.

4.2.2. Συλλογιστική

Η ισορροπία μεταξύ τρόπων μεταφοράς πάσχει από την έλλειψη στενής σύνδεσης μεταξύ θαλάσσιας, πλωτών οδών και σιδηροδρόμων.

4.2.3. Προτεινόμενα μέτρα

Το «*Marco Polo*» είναι ανοικτό σε όλες τις σχετικές προτάσεις με σκοπό να διοχετευθούν τα εμπορεύματα από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς πιο συμβατών με το περιβάλλον. Η πρόκληση είναι η διατροφικότητα να γίνει πραγματικότητα ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη, ιδίως με την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ

Περίληψη κεφαλαίου: Το κεφάλαιο αυτό διαπραγματεύεται τους λόγους και την ανάγκη δημιουργίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από πολιτική, οικονομική και κοινωνική σκοπιά αναδεικνύοντας το ρόλο των αερομεταφορών σε μοχλό της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης.

5. 1. Εισαγωγικά στοιχεία

Με εισιτήρια φθηνά όσο ποτέ άλλοτε, ολοένα και περισσότεροι Ευρωπαίοι «παίρνουν το αεροπλάνο και πετάγονται από τη μια πόλη της ηπείρου στην άλλη». Ας υποθέσουμε ότι οι πόλεις τούς χωρούν. Υπάρχει όμως χώρος για όλους στον αέρα³⁴ ;

Η αεροπορία βρίσκεται σε μία κρίσιμη καμπή. Οι ευκαιρίες και οι προκλήσεις αφθονούν – νέοι τύποι αερομεταφορέων, νέοι τύποι αεροσκαφών, αυξανόμενες τιμές ενέργειας, μία συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια, οικολογικές ανησυχίες: όλοι αυτοί οι παράγοντες πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν στην ανάπτυξη και το σχεδιασμό ενός συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας για ένα μέλλον το οποίο θα είναι ασφαλές, οικονομικά αποδοτικό και αξιόπιστο.

Είναι μία σημαντική πρόκληση το να επιτύχεις περισσότερο περιβαλλοντικά βιώσιμες διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας και αερολιμένων συναντώντας παράλληλα απαιτήσεις πάνω σε θέματα ασφάλειας, προστασίας, χωρητικότητας και οικονομίας. Θέμα προς συζήτηση είναι το αν τα αεροδρόμια θα μπορέσουν να απορροφήσουν τα υψηλότερα αυτά ποσοστά κυκλοφορίας που αναμένονται.

Από τη στιγμή της απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Αγοράς στη δεκαετία του 1990, το να πετάς με αεροπλάνο έχει γίνει ευρύτερα προσιτό από ποτέ. Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους εμφανίστηκαν στην αγορά. Περισσότεροι προορισμοί απολαμβάνουν αεροπορικές υπηρεσίες. Χιλιάδες θέσεις απασχόλησης δημιουργήθηκαν στον αέρα και στο έδαφος και πολλές ακόμα σε τομείς όπως ο τουρισμός και η κατασκευή αεροσκαφών. Και καθώς ο τομέας των αερομεταφορών συνεχίζει να αναπτύσσεται ταχύτερα από τα άλλα είδη μεταφορών, τα αεροδρόμια

³⁴ Ρούσσος Βρανάς «Σχέδιο Ενοποίησης των Αιθέρων και των Κέντρων Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Ενισχύς ευρω – ουρανός». Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ 06/09/2001, Σελ.: Ν19 Κωδικός άρθρου: Α17134Ν191

γίνονται σταδιακά κέντρα σιδηροδρομικών και οδικών αξόνων και χωνευτήρια σημαντικής οικονομικής δραστηριότητας.

Αλλά ενώ αυτός ο κόσμος της γρήγορης ανάπτυξης και της εμφάνισης των «αερολιμένων πόλεων» αντιπροσωπεύει τη μεγάλη δυνατότητα για οικονομική μεγέθυνση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, οι πιέσεις σε θέματα ασφάλειας, προστασίας, εναέριας κυκλοφορίας, υποδομών και περιβάλλοντος συνεχίζουν να συσσωρεύονται και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπαθεί να βρει λύσεις³⁵.

Η ανάπτυξη ενός συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας είναι απαραίτητη έτσι ώστε να προσαρμοστεί η παραπάνω αναφερόμενη αύξηση. Με την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Ευρωπαϊκή Ένωση συγκέντρωσε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς με σκοπό τη δημιουργία ενός σωστού και αποδοτικού συστήματος και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών υποστήριξης της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στον 21^ο αιώνα.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αναφέρεται στην ανάγκη εγγύησης της ασφάλειας στους ουρανούς και στη βελτιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητας των αεροπορικών υπηρεσιών, ενώ παρέχει επίσης τη δυνατότητα αποφυγής καθυστερήσεων και στήριξης της μακροπρόθεσμης αύξησης των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη.

Οι αεροπορικές μεταφορές δεν αντιμετωπίζουν προκλήσεις μόνο στον αέρα αλλά και στη γη. Γίνεται όλο και περισσότερο σαφές ότι, αν δεν ληφθούν αποφασιστικά μέτρα, οι αερολιμένες θα γίνουν ο κεντρικός αγωγός προβλημάτων και δυσχερειών στο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.

Έχουν γίνει σημαντικά βήματα πιστεύουμε ότι πρέπει να συνεχιστεί και να ενισχυθεί η συνεργασία και η προσπάθεια αυτή προκειμένου να προσαρμοστεί η αύξηση αυτή έτσι ώστε το σύστημα των αεροπορικών μεταφορών να συνεχίσει να φέρνει κοντά τους Ευρωπαίους πολίτες.

Μέχρι το 2015 υπολογίζεται ότι ο αριθμός των πτήσεων θα αυξηθεί κατά 60% από 8,5 εκατομμύρια σε 13 εκατομμύρια πτήσεις ετησίως. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας λένε πως τα συστήματα ελέγχου έχουν ήδη φθάσει στα όριά τους και ότι το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης στους αιθέρες δεν θα παρατηρείται πια μόνο κάθε καλοκαίρι.

Οι επιβάτες θα γίνουν πιο συχνά μάρτυρες της γνωστής ιστορίας: οι αεροπορικές εταιρείες θα κατηγορούν τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι προκαλούν τις καθυστερήσεις στις πτήσεις και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα υποστηρίζουν πως οι καθυστερήσεις είναι ο μόνος τρόπος για να

³⁵ European Commission, Directorate – General for Energy and Transport «*International Aviation Agreements*», Office for Official Publications of the European Communities, 2004, σελ. 4 – 5.

κατοχυρωθεί η ασφάλεια των πτήσεων, αφού σε πολλές χώρες τα συστήματα ελέγχου είναι ανεπαρκή ή απηρχαιωμένα³⁶.

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας υπολογίζει ότι κάθε χρόνο σημειώνονται περίπου 250 περιστατικά, όπου δύο αεροσκάφη φθάνουν σε επικίνδυνα μικρή απόσταση μεταξύ τους. Όσο αυξάνεται η κίνηση, άλλο τόσο αυξάνεται η πιθανότητα ανθρώπινου λάθους. Μολονότι όλα τα νέα αεροπλάνα είναι πλέον εξοπλισμένα με το ειδικό σύστημα TCAS (Threat and Collision Avoidance System), το οποίο επιτρέπει στους πιλότους να ελέγχουν τον εναέριο χώρο γύρω τους, ο κίνδυνος σύγκρουσης είναι μεγάλος.

Πώς μπορεί να αντιμετωπιστεί η θεαματική αύξηση του αριθμού των επιβατών; Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσανατολίζεται στην κατασκευή μεγαλύτερων και όχι περισσότερων αεροπλάνων γιατί κάτι τέτοιο θα απαιτούσε καινούργια αεροδρόμια με παραπάνω διαδρόμους προσγείωσης και απογείωσης.

Από την άλλη πλευρά, ανήσυχη για την ανεπάρκεια των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση σχεδίασε να τα ενοποιήσει και να δημιουργήσει έναν μεγάλο και ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Για την ώρα, ο ευρωπαϊκός εναέριος χώρος είναι διαιρεμένος σε 73 κέντρα ελέγχου. Η Αμερική, με 20 τέτοια κέντρα, διαχειρίζεται διπλάσιο αριθμό πτήσεων. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών, μόλις πέντε κέντρα ελέγχου τελευταίας τεχνολογίας θα ήταν αρκετά για να διαχειριστούν ολόκληρο τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

5.2. Η ιστορία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Το ευρωπαϊκό σχέδιο ονομάστηκε «*Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός*» και το έχουν σπαστεί και χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο αρχικός στόχος και το σκεπτικό της δημιουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ήταν Η βέλτιστη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και η ικανοποίηση όλων των χρηστών - πολιτικών και στρατιωτικών - του εναερίου χώρου, θεωρούμενου ως κοινού αγαθού που επιβάλλεται να υπόκειται σε συλλογική διαχείριση, δίχως σύνορα.

Το πρώτο βήμα έγινε με την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 1^{ης} Δεκεμβρίου 1999 με θέμα τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού³⁷.

³⁶ European Commission, Directorate – General for Energy and Transport «*Flying Safely in Europe – EU Aviation and Security Policy*», Office for Official Publications of the European Communities 2005, σελ. 4 – 6.

Σύμφωνα με την ως άνω ανακοίνωση η Επιτροπή θεώρησε ότι «σημαντική δράση επιβάλλεται να αναληφθεί προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνεται στην κοινοτική αρχή της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και εγγυάται τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού».

Η συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας που χαρακτήριζε και ακόμα χαρακτηρίζει τον εναέριο χώρο είναι ένα από τα πλέον αυταπόδεικτα επιχειρήματα που υπογραμμίζουν την αναγκαιότητα ανάληψης ανάλογης δράσης. Οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην Ευρώπη σε πολλές πτήσεις συχνά οφείλονται στον κορεσμό του εναερίου χώρου και των υποδομών. Προκειμένου να αποφευχθούν μελλοντικά κρίσιμες καταστάσεις για όλους τους χρήστες επιβάλλεται να ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση αυτής της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού δεν μπορεί να αποτελέσει απλώς και μόνο αντικείμενο κοινών τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων, αλλά προϋποθέτει τη συλλογική διαχείριση του εναερίου χώρου κατά τρόπον που να επιτρέπει την ουσιαστική αναδιάρθρωση των επιμέρους διαθέσιμων δομών και της χρήσης τους.

5.3. Προσανατολισμοί

Η αναδιοργάνωση αυτή επιβάλλεται να βασίζεται στους κάτωθι προσανατολισμούς:

- Η οροθέτηση των τομέων και ο καθορισμός των διαδρομών πρέπει να γίνεται ανεξαρτήτως συνόρων. Τοιουτοτρόπως η χρήση του εναερίου χώρου ανταποκρίνεται σε κριτήρια αποδοτικότητας.
- Η κατανομή του εναερίου χώρου μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών χρήσεων πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα και να εντάσσεται σε ένα συνεκτικό και αποδοτικό πλαίσιο.

Προτείνοντας τους συγκεκριμένους προσανατολισμούς, η Επιτροπή είχε επίγνωση του γεγονότος ότι οιαδήποτε δράση και εξέλιξη εξαρτώνται από την συνεργασία των ενδιαφερομένων παραγόντων.

³⁷ Ανακοίνωση COM (1999) 614 τελικό. Κείμενο εισέτι αδημοσίευτο στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ιδίως το EUROCONTROL³⁸ καλείται να εξακολουθήσει να διαδραματίζει καθοριστικής σημασίας ρόλο για την υλοποίηση των δράσεων αυτών, λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που ήδη διαθέτει. Εντούτοις, δεν αποκλείεται τα κράτη μέλη του Eurocontrol, που δεν είναι κράτη μέλη της Κοινότητας, να μην επιθυμούν να πρωτοπορήσουν στον τομέα της αναδιάρθρωσης.

Εν τοιαύτη περιπτώσει, η Κοινότητα κλήθηκε να υποβάλει τις δέουσες προτάσεις ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της Συνθήκης χρησιμοποιώντας άλλα μέσα.

Προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν εμπόδια κατά την υλοποίηση των ως άνω προσανατολισμών, η Επιτροπή προέβλεψε το σχηματισμό δύο εξειδικευμένων πλαισίων εργασίας:

- έναρξη κοινωνικού διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους δεδομένου ότι αυτοί καλούνται να χρησιμοποιήσουν και να εξασφαλίσουν την επιχειρησιακή λειτουργία του ενιαίου ουρανού·
 - συγκρότηση ομάδας υψηλού επιπέδου υπό την προεδρία του αρμοδίου για τις μεταφορές Επιτρόπου. Η ομάδα αυτή είχε ως στόχο τη συγκέντρωση των υπεύθυνους για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στα κράτη μέλη και την παραγωγή έργου βασιζόμενη στις προτάσεις δράσης που περιέχονται στα παραρτήματα της ανακοίνωσης. Μεταξύ των δράσεων αυτών προβλέπονται:
1. η αξιολόγηση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·
 2. η ανάπτυξη του δυναμικού αεροναυτικής υποδομής·
 3. ο προγραμματισμός του δυναμικού·
 4. τα μέτρα που αποσκοπούν στην παροχή κινήτρων·
 5. η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη·
 6. η τυποποίηση των συστημάτων.

Πρόθεση της Επιτροπής ήταν η υποβολή έκθεσης εντός 6 μηνών προκειμένου να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση της εφαρμογής των προσανατολισμών που προτάθηκαν με την ανακοίνωση αυτή.

³⁸ «Eurocontrol» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997. Άρθρο 2 § 20, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ³⁹

Περίληψη κεφαλαίου: Το παρόν κεφάλαιο διαπνέει μία τεχνική χροιά μίας και αναλύει το πλαίσιο της δημιουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από νομική κυρίως σκοπιά, οριοθετώντας το πλαίσιο, παρουσιάζοντας τους κανονισμούς, τα συμβαλλόμενα μέρη και γενικά την πορεία του σχεδίου αυτού.

6.1. Ορισμός

«Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός είναι σύνολο μέτρων για την κάλυψη μελλοντικών ανσγκών σε μεταφορική ικανότητα και για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Τα μέτρα, που αφορούν τόσο τον τομέα της πολιτικής όσο και της πολεμικής αεροπορίας, αφορούν τις κανονιστικές ρυθμίσεις, την οικονομία, την ασφάλεια, το περιβάλλον, την τεχνολογία, καθώς και θεσμικές πτυχές. Στόχος είναι να τεθεί τέλος στον έως τώρα τρόπο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, που δεν έχει εξελιχθεί από την εποχή της δεκαετίας του '60 και στον οποίο, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται η σημερινή συμφόρηση στις αερομεταφορές».

6.2. Το «πακέτο» του Ενιαίου Ουρανού

Ο κανονισμός περιλαμβάνεται σε νομοθετική δέσμη σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας που αποσκοπεί στην υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού από την 31^η Δεκεμβρίου 2004. Η επίτευξη αυτού του στόχου θα επιτρέψει βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, με επωφελή αντίκτυπο όσον αφορά τις καθυστερήσεις και την αύξηση των αερομεταφορών.

Η δέσμη μέτρων με τίτλο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» περιλαμβάνει τον εν λόγω κανονισμό πλαίσιο καθώς και τρεις τεχνικούς κανονισμούς σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁴⁰, την οργάνωση και χρήση του εναέριου

³⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

⁴⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού [Επίσημη Εφημερίδα L 96, 31.03.2004].

χώρου⁴¹, καθώς και τη διαλειτουργικότητα⁴² του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας⁴³. Οι κανονισμοί αυτοί αποβλέπουν ιδίως στη βελτίωση και ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και στην αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε σχέση με την κυκλοφορία και όχι με τα εθνικά σύνορα.

6.2.1. Ο κανονισμός πλαίσιο

Καθορίζει τους γενικούς στόχους της πρωτοβουλίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό – «για να ενισχύσει τα τρέχοντα πρότυπα ασφάλειας και συνολικά την αποδοτικότητα για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, για να βελτιστοποιήσει την ικανότητα που καλύπτει τις απαιτήσεις των χρηστών όλου του εναέριου χώρου και για να ελαχιστοποιήσει τις καθυστερήσεις».

Καθιερώνει επίσης τις διαδικασίες για λεπτομερή εφαρμογή, και τα όργανα που θα τον διαχειριστούν: Την Επιτροπή Ουρανού και σώμα συμβούλων βιομηχανίας. Επιπλέον, απαιτεί τα Κράτη μέλη να καθιερώσουν εθνικές εποπτικές αρχές, ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών του ATM. Αυτό επίσης περιλαμβάνει τις ρυθμίσεις για τον κανονικό έλεγχο και την αναθεώρηση της απόδοσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 1, στόχος του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού είναι:

- η βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας⁴⁴ και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη,

⁴¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού [Επίσημη Εφημερίδα L 96, 31.03.2004].

⁴² «Διαλειτουργικότητα» σημαίνει ένα σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται χάρη στη συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις. Άρθρο 2 § 17 & 28 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

⁴³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας [Επίσημη Εφημερίδα L 96, 31.03.2004].

⁴⁴ **Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA):** Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας είναι όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με συγκεκριμένο ρυθμιστικό και εκτελεστικό καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας. Ο οργανισμός διαδραματίζει βασικό ρόλο στη χάραξη της στρατηγικής της ΕΕ με στόχο την εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Η συμβολή του οργανισμού είναι διπλή. Ο οργανισμός παρέχει τεχνικές γνώσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την παροχή

- η βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου
- και η μέγιστη δυνατή μείωση των καθυστερήσεων.

6.2.2. Ο κανονισμός εναέριου χώρου

Αυτός εξετάζει την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στην περιοχή που καλύπτεται από τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, στοχεύοντας στην ανάπτυξη από τις κοινές διαδικασίες για το σχεδιασμό, προγραμματισμό και διαχείριση του ATM. Απαιτεί έναν επανασχηματισμό του εναέριου χώρου έτσι ώστε να μεγιστοποιηθεί η ικανότητα και η ασφάλεια, καθώς επίσης και την υιοθέτηση της εύκαμπτης χρήσης του εναέριου χώρου - αυξανόμενη αστική ικανότητα ταυτόχρονα εξασφαλίζοντας ότι οι «κρατικές» στρατιωτικές ανάγκες για τη χρήση του εναέριου χώρου μπορούν πάντα να ικανοποιηθούν.

6.2.3. Ο κανονισμός παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Εδώ ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι κοινά πρότυπα για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζονται σε όλο το φάσμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθορίζει τους κανόνες για την πιστοποίηση από τους φορείς παροχής υπηρεσιών: πιστοποιητικά που διανέμονται στους προμηθευτές από μια εθνική εποπτική αρχή και τα οποία θα ισχύουν σε όλα τα άλλα κράτη μέλη. Για τις

βοήθειας για τη θέσπιση κανόνων ασφάλειας της αεροπορίας σε διάφορους τομείς και την παροχή τεχνικής βοήθειας με σκοπό τη σύναψη σχετικών διεθνών συμφωνιών. Επίσης, έχουν ανατεθεί στον οργανισμό ορισμένα εκτελεστικά καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας, όπως η πιστοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων και των φορέων που ενέχονται στο σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων. Οι δραστηριότητες πιστοποίησης συμβάλλουν στην τήρηση των βασικών προτύπων αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας πιστοποιεί προϊόντα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας γενικότερα, ο οποίος περιλαμβάνει τη γενική και ιδιωτική αεροπλοΐα. Πρέπει να τονιστεί ότι στη δικαιοδοσία του οργανισμού δεν εμπίπτει η ασφάλεια των αερομεταφορών (πρόληψη παράνομων πράξεων κατά της πολιτικής αεροπορίας, όπως παραδείγματος χάρη η αεροπειρατεία). Η ασφάλεια των αερομεταφορών διέπεται από την κοινοτική νομοθεσία, η οποία εφαρμόζεται στα κράτη μέλη. Ο κοινοτικός νομοθέτης έχει ήδη αποφασίσει ότι, μακροπρόθεσμα, οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να επεκταθούν σταδιακά σε όλους τους τομείς ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ιδίως στις αεροπορικές δραστηριότητες και τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος. Μέχρις ότου εγκριθεί η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του βασικού κανονισμού του οργανισμού, οι εν λόγω δραστηριότητες παραμένουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2002 (ΕΕ L 240 της 7.9.2002).

υπηρεσίες ATC, τα κράτη μέλη θα υποδείξουν προμηθευτές αποκλειστικής παροχής υπηρεσιών για έναν δεδομένο χώρο στο εναέριο φάσμα. Ο παρών κανονισμός καθορίζει επίσης το πλαίσιο για ένα διαφανή πλαίσιο χρέωσης αεροπορικών υπηρεσιών.

6.2.4. Ο κανονισμός διαλειτουργικότητας

Αυτός αναφέρεται στη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, συστατικά και σχετικές διαδικασίες της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας το διοικητικό δίκτυο, και στοχεύει επίσης στο να εξασφαλίσει τη γρήγορη υιοθέτηση των νέων συμφωνηθεισών και επικυρωμένων ιδεών και τεχνολογιών. Τα σχετικά συστήματα και οι διαδικασίες καλύπτουν οκτώ τομείς: διαχείριση εναέριου χώρου, διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίες, ναυσιπλοΐα, επιτήρηση, αεροναυτική υπηρεσίες πληροφοριών, και μετεωρολογικές πληροφορίες.

Οι τέσσερις κανονισμοί αποτελούν τη βάση για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, αλλά η εφαρμογή αυτών θα απαιτήσει πολύ τεχνική εργασία, και διαβουλεύσεις με όλα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη. Η υποχρέωση από όλους θα είναι ουσιαστική εάν οι στόχοι πρόκειται να εκπληρωθούν. Ένα πρώτο βήμα είναι η καθιέρωση ενός εναρμονισμένου ρυθμιστικού πλαισίου σε όλα τα κράτη μέλη μέχρι το τέλος του 2004. Παράλληλα, οι πρώτοι λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής θα είναι αναπτυγμένοι και διαμορφωμένοι για έγκριση μέχρι το τέλος του 2004.

6.3. Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς

6.3.1. Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Η Επιτροπή είναι το όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει δικαίωμα να προτείνει τη νομοθεσία. Με αυτό τον τρόπο, συμβουλευεται ευρέως τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη πριν οριστικοποιήσει τις προτάσεις της.

6.3.2. Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού

Σύμφωνα με το άρθρο 5 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004, συστάθηκε η Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η οποία έχει ως καθήκον της να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη διαχείριση του ενιαίου ουρανού και να μεριμνά ώστε να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα συμφέροντα όλων των

κατηγοριών χρηστών του εναερίου χώρου. Απαρτίζεται από δύο εκπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

Η επιτροπή αυτή θα ερωτηθεί από την Επιτροπή σε όλο το σχέδιο για την εφαρμογή των κανόνων, και για μη - νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη του ενιαίου ουρανού.

6.3.3. Σώμα συμβούλων σε θέματα βιομηχανίας

Σύμφωνα με το άρθρο 6, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004, συστάθηκε συμβουλευτικό όργανο για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών και υπηρεσιών. Το εν λόγω όργανο παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές σχετικά με τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου το απαρτίζουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναερίου χώρου, τα αεροδρόμια, η κατασκευαστική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού. Αποκλειστικός ρόλος του οργάνου αυτού είναι να παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁴⁵.

Αυτό το σώμα, που απεικονίζει την πλήρη σειρά των συμμετεχόντων, θα συμβουλεύει την Επιτροπή για τις διάφορες πτυχές στην εφαρμογή του ενιαίου ουρανού. Θα πρέπει να παρέχει τις στρατηγικές συμβουλές που αφορούν στην εφαρμογή του μελλοντικού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

6.3.4. Κοινωνικός διάλογος

Όχι ένα επίσημο σώμα, αλλά μια διαδικασία: η Επιτροπή ενθαρρύνει την αντιπροσώπευση των υπαλληλικών και εργοδοτικών οργανώσεων στον τομέα του ATM για να ενωθεί σε ένα ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο στόχος είναι να αναπτυχθεί ένα σύνολο βιομηχανικών σχέσεων, να βελτιωθεί η ροή των πληροφοριών, και υπάρξει ένα φόρουμ για τις διαβουλεύσεις και τη διαπραγμάτευση επάνω τα ζητήματα που συνδέονται με την ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

⁴⁵ European Commission, Directorate General for Energy and Transport «*The Single European Sky – Implementing Political Commitments*», Office for Official Publications of the European Communities, 2004, σελ. 10 – 11.

6.3.5. Εθνικές εποπτικές αρχές

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης - και τρίτες χώρες συνδεδεμένες με την πρωτοβουλία του ενιαίου ουρανού - πρέπει να ιδρύσουν εθνικές εποπτικές αρχές αρμόδιες για τις διάφορες λειτουργίες που καθορίζονται στη νομοθεσία. Σε μερικές περιπτώσεις, οι γειτονικές χώρες μπορούν να επιθυμήσουν να ιδρύσουν συνδυασμένες αρχές, οι οποίες θα ταιριάζουν καλύτερα στη επίβλεψη.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 § 1 - 3, τα κράτη μέλη ορίζουν ή εγκαθιστούν φορέα ή φορείς ως την εθνική τους εποπτική αρχή προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που ανατίθενται στην αρχή.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁴⁶. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.

6.3.6. Eurocontrol

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997. Άρθρο 2 § 20, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004

6.4. Τα στρατιωτικά ζητήματα

Τα κράτη μέλη ενέκριναν γενική δήλωση επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση η οποία έχει επί λέξει ως εξής:

«Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό

Τα κράτη μέλη,

⁴⁶ «Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Άρθρο 2 § 5, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

- λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ρυθμίσεις που στοχεύουν στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εφαρμόζονται μόνο στις γενικές αερομεταφορές και δεν αφορούν στις στρατιωτικές επιχειρήσεις και ασκήσεις.

- επιβεβαιώνοντας ότι είναι αναγκαίο να τεθεί σε εφαρμογή το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό με τρόπο συνεπή λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις αναγκαιότητες που συνδέονται με την εθνική άμυνα και την πολιτική ασφαλείας καθώς και με τις διεθνείς δεσμεύσεις.

- πεπεισμένα ότι η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσω μιας στενής συνεργασίας των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του χώρου αυτού, η οποία θα εδράζεται ουσιαστικά στην αντίληψη της ευέλικτης χρήσεως του εναερίου χώρου και στον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών αρχών όπως προβλέπεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, δηλώνουν:

1. ότι θα συνεργαστούν λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές στρατιωτικές ανάγκες ούτως ώστε η έννοια της ευέλικτης χρήσεως του εναερίου χώρου να εφαρμοστεί άνευ περιορισμών και με ομοιόμορφο τρόπο από όλα τα κράτη μέλη και από όλους τους χρήστες του εναερίου χώρου.

2. ότι θα μεριμνήσουν ώστε τα συμφέροντα των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου στα κράτη μέλη να αντιπροσωπεύονται όπου δει, στο σύνολο της διαδικασίας επεξεργασίας απόφασης και εφαρμογής σχετικής με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό συμπεριλαμβανομένης και της Επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 (κανονισμός-πλαίσιο).

3. ότι θα μεριμνήσουν, όπου δει, ώστε το στρατιωτικό προσωπικό να συμμετέχει στις εργασίες των αναγνωρισμένων οργανισμών που συστάθηκαν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών).

4. ότι θα λάβουν υπόψη τους για τα θέματα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας την θεμελιώδη σημασία του Eurocontrol.

5. ότι θα ενδυναμώσουν τη συνεργασία μεταξύ του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα και εάν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη το κρίνουν αναγκαίο, και στο βαθμό στον οποίο το κρίνουν αναγκαίο.

- ότι θα διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ούτως ώστε, στην εφαρμογή του ρυθμιστικού πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να καταστεί δυνατό να ληφθούν υπόψη οι σχετικές ανάγκες·

- ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον στόχο που συνίσταται στην υλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004, θα επεξεργαστούν τις αναγκαίες διευθετήσεις για τη στρατιωτική αυτή συνεργασία ούτως ώστε να ληφθούν ισόρροπα υπ' όψιν οι οικονομικοί παράγοντες και οι απαιτήσεις σε θέματα ασφαλείας και άμυνας».

στόχος και προτεραιότητα είναι η ενδυνάμωση τη συνεργασίας μεταξύ του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα στο βαθμό που όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη το κρίνουν αναγκαίο.

6.5. Σχέσεις με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες

Πολύ σημαντική καινοτομία αποτελεί η θεώρηση του άρθρου 7, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004, σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα έχει ως στόχο και υποστηρίζει την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για το σκοπό αυτό, επιδιώκει, είτε στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες είτε στα πλαίσια του Eurocontrol, την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται σε αυτόν στις χώρες αυτές.

6.6. Εκτελεστικοί κανόνες

Στο Eurocontrol ανατίθεται η εκπόνηση εκτελεστικών κανόνων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, βάσει εντολών που διατυπώνει η επιτροπή για τον ενιαίο ουρανό και εκπρόσωποι του καλούνται να συμμετάσχουν στις εργασίες της εν λόγω επιτροπής με ιδιότητα παρατηρητή.

Για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανόνων οι οποίοι εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, η Επιτροπή εκδίδει εντολές προς το Eurocontrol με τις οποίες καθορίζονται τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελεστούν και το σχετικό χρονοδιάγραμμα. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκει να κάνει την καλύτερη δυνατή χρήση των ρυθμίσεων του Eurocontrol όσον αφορά τη συμμετοχή και τη διαβούλευση με

όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όταν οι ρυθμίσεις αυτές συμφωνούν με τις πρακτικές που εφαρμόζει η Επιτροπή σχετικά με τη διαφάνεια και τις διαδικασίες διαβούλευσης και δεν συγκρούονται με τις θεσμικές της υποχρεώσεις.

6.7. Κυρώσεις

Θεωρούμε ότι πιθανή αδυναμία του παρόντος κανονισμού αποτελεί το άρθρο 9 το οποίο αναφέρεται στις κυρώσεις και το οποίο έχει επί λέξει ως εξής: *«Οι κυρώσεις που θεσπίζουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών, πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές»*. Ο λόγος είναι ότι δεν στοιχειοθετεί επακριβώς το πλαίσιο των πιθανών κυρώσεων απλά το αφήνει αιωρούμενο μέσα σε ένα ανακριβές και νεφελώδες πλαίσιο δίχως να λαμβάνει μέτρα σημαντικά και συγκεκριμένα.

6.8. Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, και η Επιτροπή καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στους ενδιαφερόμενους αυτούς φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

- φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- χρήστες του εναερίου χώρου,
- αεροδρόμια,
- κατασκευαστική βιομηχανία, και
- επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού.

Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς καλύπτει, ιδίως, τη δημιουργία και εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο ΕΔΔΕΚ⁴⁷.

⁴⁷ «Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»), ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.

6.9. Αξιολόγηση των επιδόσεων

Η Επιτροπή μεριμνά για την εξέταση και την αξιολόγηση των επιδόσεων της αεροναυτιλίας με σκοπό:

- να επιτρέπει τη σύγκριση και τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁴⁸.
- να βοηθά τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην παροχή των απαιτούμενων υπηρεσιών.
- να βελτιώνει τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου⁴⁹, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων.
- να συμβάλει στον προσδιορισμό και την προώθηση βέλτιστης πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της μεταφορικής ικανότητας.

6.10. Διασφαλίσεις

Δεν εμποδίζεται η εφαρμογή μέτρων από κράτος μέλος, εφόσον αυτά είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας.

Τα μέτρα αυτά είναι ιδίως μέτρα τα οποία επιβάλλονται:

- για την επιτήρηση του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις συμφωνίες για το περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας του ICAO, που περιλαμβάνουν την ικανότητα ανίχνευσης, αναγνώρισης και αξιολόγησης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τον εναέριο αυτό χώρο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων και να αναλαμβάνεται δράση για την κατοχύρωση της ασφάλειας και των αμυντικών αναγκών,
- σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας τάξης,

⁴⁸ «Υπηρεσίες αεροναυτιλίας» σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία, και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών. Άρθρο 2 § 4, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004

⁴⁹ «Χρήστες του εναέριου χώρου» σημαίνει το σύνολο των αεροσκαφών που λειτουργούν ως γενική εναέρια κυκλοφορία. Άρθρο 2 § 8, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004

- σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
- για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,
- για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περίληψη κεφαλαίου: Το παρόν κεφάλαιο δίνει προσοχή στην επανάσταση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών και κυρίως των low cost αεροπορικών εταιριών οι οποίες λειτουργούν στον ευρωπαϊκό χώρο και οι οποίες ενώνουν την Ευρώπη σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της.

7.1. Σύντομο Ιστορικό

Η εκρηκτική αύξηση της επιβατικής κίνησης στις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους οδηγεί σε μειώσεις τιμών και τους μεγάλους παίκτες, ενώ τα φθηνά εισιτήρια δίνουν ζωή σε δεκάδες προορισμούς και «εξαφανίζουν» τα εθνικά σύνορα.

Η Ryanair, η Easyjet και άλλοι περίπου σαράντα χαμηλού κόστους αερομεταφορείς σε όλη την Ευρώπη κατάφεραν να επιτύχουν αυτό που δεν μπόρεσαν οι πολιτικοί στο πλαίσιο της συνεχώς διευρυνόμενης Ευρωπαϊκής Ένωσης: **Να ανοίξουν ουσιαστικά τα σύνορα.**

Το εναρκτήριο έναυσμα για εκατομμύρια Ευρωπαίους να περάσουν τα σύνορα της χώρας τους και να επισκεφθούν άλλους προορισμούς είτε για επαγγελματικούς είτε για ψυχαγωγικούς λόγους, δόθηκε όταν εμφανίσθηκαν δυνατά στο προσκήνιο οι χαμηλού κόστους αυτοί αερομεταφορείς.

Είναι δε χαρακτηριστικό ότι το 2005 οι αερομεταφορείς low budget δέχθηκαν περισσότερους από 420 εκατομμύρια επιβάτες σε ενδο – ευρωπαϊκές πτήσεις, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 40% συγκριτικά με πέντε χρόνια πριν.

Εν των μεταξύ έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην κατάλυση των πολιτισμικών συνόρων, αναζωογονώντας τις τοπικές οικονομίες και δημιουργώντας **νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες**. Ο Michael O ' Leary διευθύνων σύμβουλος της Ryanair με έδρα το Δουβλίνο σε συνέντευξή του στο περιοδικό Business Week υποστηρίζει ότι «Οι γραφειοκράτες των Βρυξελλών εδώ και χρόνια επιδίδονται σε μια αδιάκοπη και άνευ νοήματος φλυαρία γύρω από την ενότητα των ευρωπαϊκών

χωρών. Ωστόσο οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρίες αποδεικνύονται πρωτεργάτες στην επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου»⁵⁰.

Το ταξίδι με αεροπλάνο αποτελούσε, μέχρι πριν από λίγα χρόνια, ιδιαίτερη πολυτέλεια. Σύμφωνα όμως με τα σημερινά δεδομένα, καθίσταται κάτι παραπάνω από εύκολο και προσιτό με αεροπορικά εισιτήρια τα οποία μετ' επιστροφής δεν στοιχίζουν πάνω από 25 Ευρώ – λιγότερο με άλλα λόγια απ' όσο κοστίζει μία κούρσα με ταξί από το κέντρο της Αθήνας στο Αεροδρόμιο Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος.

Σύμφωνα με το άρθρογράφο Kerry Capell του περιοδικού Business Week «... δεν είναι λίγοι οι Βρετανοί που επισκέπτονται τη Βουδαπέστη για αγορά προϊόντων σε τιμές εξαιρετικά χαμηλές συγκριτικά μάλιστα προς εκείνες της χώρας τους, οι Ιρλανδοί επενδυτές που πετούν με προορισμό την Εσθονία, προκειμένου να αλιεύσουν μια συμφέρουσα επιχειρηματική συμφωνία. Οι Λιθουανοί εργάτες στον τομέα των κατασκευών κατευθύνονται στο Δουβλίνο για να αποκομίσουν όσο γίνεται μεγαλύτερα κέρδη επωφελούμενοι από την ανοικοδομητική άνθηση της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα γιατροί και νοσηλευτικό προσωπικό από την Πολωνία ταξιδεύουν στη Βρετανία, προκειμένου να αναπληρώσουν τις ελλείψεις σε νοσοκομειακό δυναμικό...».

Στο ίδιο άρθρο ο Dave Marsden, manager σε μια τυπογραφική εταιρία του Manchester ισχυρίζεται ότι «Έχω πλέον βρεθεί σε μέρη, των οποίων την ύπαρξη κυριολεκτικά αγνοούσα, μόνο και μόνο επειδή οι τιμές των εισιτηρίων είναι τόσο φθηνές».

7.2. Νέα τάξη Ευρωπαίων ταξιδιωτών

Η έκρηξη στον τομέα των χαμηλού κόστους πτήσεων συνέβαλε στην **ανάδυση μιας νέας τάξης Ευρωπαίων ταξιδιωτών**. Για μια εξαετία ο Herman Bynke, ένας 39χρόνος Σουηδός ο οποίος διευθύνει την Hela Ltd, εταιρία κατασκευής εργονομικών εξαρτημάτων για ηλεκτρονικούς υπολογιστές, με έδρα το Λονδίνο, υπέμενε το άγχος, την ένταση και το υψηλό κόστος ζωής του Λονδίνου. Όταν όμως η Ryanair ξεκίνησε να προσφέρει απευθείας πτήσεις από τη βρετανική πρωτεύουσα στο Gothenburg, ο Bynke αποφάσισε ότι είχε πλέον αρθεί η ώρα να επιστρέψει στην πατρίδα του.

Επί του παρόντος πληρώνοντας μόλις 85 \$ για ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής, πραγματοποιεί το τρίωρο ταξίδι από τη Σουηδία, όπου διαμένει στο

⁵⁰ Άρθρο του Kerry Capell, αρθρογράφου στο περιοδικό BusinessWeek αναδημοσιευμένο στην Εφημερίδα Ισοτιμία στο ένθετο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ της 6 - 7 Μαΐου 2006 με τίτλο «Η μεγάλη επανάσταση στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές».

δρομολόγια σε 23 διαφορετικές χώρες. Η εταιρία έχει παράλληλα βάλει **στόχο** να αυξήσει τα **προ φόρων κέρδη της κατά 6% μέσα στο 2006** φθάνοντας τα **409.000.000 \$ επί εσόδων** τα οποία αναμένεται να διαμορφωθούν στα **2,1 δις. δολ.** σύμφωνα με τις **εκτιμήσεις της UBS** στην Ελβετία.

Κατά τη διάρκεια του 2006 ο εναέριος στόλος του Ο ' Leary, αποτελούμενος από 107 Boeing 737, αναμένεται να εξυπηρετήσει 42.000.000 επιβάτες, αριθμός υψηλότερος από αυτόν της British Airways.

Προκειμένου να ανταπαντήσουν στο συγκεκριμένο «**χτύπημα**», οι **BA, Air France, Lufthansa** και οι άλλοι μεγάλοι διεθνείς αερομεταφορείς έχουν αρχίσει να **χαμηλώνουν τις τιμές τους**. Ένας πόλεμος τιμών μοιάζει να έχει ήδη ξεκινήσει, ο οποίος μπορεί κάλλιστα να διαμορφώσει το σκηνικό για μια οικονομική ύφεση σε όλους τους τομείς της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, προς το παρόν όμως οι μεγάλοι νικητές του παιχνιδιού δεν είναι άλλοι από τους καταναλωτές.

Στη Σουηδία για, παράδειγμα, **ο μέσος εθνικός αεροναύλος** έπλεσε **από τα 160 \$ το 2001 στα 110 \$** την προηγούμενη χρονιά.

7.4. Αναγέννηση...

Η αλματώδης αύξηση του ποσοστού των ευρωπαίων ταξιδιωτών που χρησιμοποιούν τους low budget αερομεταφορείς καθώς και της κατάστασης που διαμορφώθηκε ως αποτέλεσμα των οικονομικών αεροπορικών εισιτηρίων, είχε με τη σειρά της ως συνέπεια **τη μεταμόρφωση ορισμένων υποτονικών και σχεδόν ξεχασμένων κατά το παρελθόν πόλεων σε αστικά κέντρα που σφύζουν από ζωή.**

Το ίδιο συνέβη **και στα αεροδρόμιά τους.** Το αεροδρόμιο στη Bratislava συνήθιζε να αποτελεί ένα μακάβριο και εγκαταλελειμμένο μέρος, ώσπου **η σλοβακική εταιρία SkyEurope το ανέδειξε σε ευρωπαϊκό κόμβο τέσσερα**

οικονομικού της έτους που έληξε τον περασμένο Ιούνιο, και συγκεκριμένα κατά 80%, αλλά η τιμή της μετοχής της σημείωσε πτώση χθες μετά την προειδοποίηση πως ο χειμώνας για τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες θα είναι σκληρός. Η Ryanair, η οποία έχει τη έδρα της στο Δουβλίνο της Ιρλανδίας, ανακοίνωσε ότι τα καθαρά της κέρδη την προαναφερθείσα περίοδο αυξήθηκαν στα 115,7 εκατομμύρια ευρώ, ξεπερνώντας τις προβλέψεις των αναλυτών που τα τοποθετούσαν στα 95 εκατομμύρια ευρώ. «Πρόκειται για ισχυρή κερδοφορία η οποία ξεπέρασε τις προσδοκίες των εμπειρογνομόνων», δήλωσε ο Τζον Σίχαν της χρηματιστηριακής NCB Stockbrokers. Πρόσθεσε, δε, ότι «παρά τη συγκρατημένη προοπτική για το μέλλον, η οικονομική απόδοση της Ryanair το πρώτο τρίμηνο του οικονομικού της έτους αποδεικνύει την ισχυρή ανταγωνιστικότητά της». «Οι προβλέψεις μας για ολόκληρο το δωδεκάμηνο του οικονομικού μας έτους είναι συγκρατημένες», σύμφωνα με δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου της Ryanair, Μάιλ Ο' Λίρι, γεγονός που είχε αρνητικές επιδράσεις στην τιμή μετοχής της χθες στο Χρηματιστήριο του Δουβλίνου». Εφημερίδα Καθημερινή 02.08.2006.

χρόνια πριν. Η κίνηση υπερτετραπλασιάστηκε από το 2002, καθώς ο **αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 300.000 το χρόνο σε περισσότερους από 1,3 εκ.**, ενώ παράλληλα η **Easyjet PLC και η Ryanair** ακολούθησαν το παράδειγμα της SkyEurope και συμπεριέλαβαν τη Bratislava στα δρομολόγια των πτήσεών τους. Καθώς το αεροδρόμιο καθίσταται υπερπλήρες από κόσμο προγραμματίζεται μία σημαντικού κόστους ανακαίνιση.

7.5. Άνοιγμα νέων αγορών και υπηρεσιών

Προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του νέου ρεύματος των ευρωπαίων ταξιδιωτών, οι επιχειρηματίες εξοπλίζουν τις αεροπορικές τους εταιρίες με κάθε υπηρεσία που μπορεί να φανταστεί ο ανθρώπινος νους.

7.6. Παραδοσιακοί Αερομεταφορείς vs Low Cost Airlines

Σύμφωνα με τον αρθρογράφο της εφημερίδας Independent Michael McCarthy⁵³ υποστηρίζεται ότι πιο ασφαλείς είναι οι μεγάλες εταιρίες μιας και συντηρούν σωστά τα αεροπλάνα και εκπαιδεύουν καλύτερα το προσωπικό.

Ύστερα από κάποια σοβαρά ατυχήματα που έγιναν το 2005 αλλά και το 2006 υπάρχει γενικά μία αναστάτωση στον τομέα των αεροπορικών ταξιδιών κυρίως σε ότι αφορά θέματα συντήρησης αεροσκαφών και εκπαίδευσης πληρωμάτων.

Ο Ντέιβιντ Λιρμάουντ, διευθυντής επιχειρήσεων και ασφάλειας του περιοδικού «*Flight International*» και ένας από τους κορυφαίους στον κόσμο ειδικούς στην αεροπορική ασφάλεια αρνείται κατηγορηματικά ότι οι εμπορικές πτήσεις γίνονται λιγότερο ασφαλείς. Υπογραμμίζει πως τα σύγχρονα αεροσκάφη με τα σύγχρονα συστήματά τους είναι πολύ ασφαλέστερα από τα παλαιότερα. Και καταλήγει σ' ένα πολύ διαφορετικό και ίσως ανησυχητικό συμπέρασμα: πως η ασφάλεια είναι θέμα κουλτούρας.

7.7. Στατιστικές

Συγκεκριμένα, ο Λιρμάουντ υποστηρίζει πως οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες αντιμετωπίζουν εν γένει την ασφάλεια πολύ πιο χαλαρά απ' ό,τι η αναπτυγμένη Δύση. «Οι στατιστικές μας λένε πως είναι ασφαλές το να πετάει κανείς, αλλά μας λένε επίσης με ποια εταιρεία είναι ασφαλές να πετάμε», λέει ο

⁵³ Άρθρο του Michael McCarthy αναδημοσιευμένο στην Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ «Πιο ασφαλείς οι μεγάλες εταιρίες. Συντηρούν σωστά τα αεροπλάνα και εκπαιδεύουν καλύτερα το προσωπικό». 07.09.2005.

Λιμνάζουν. «Αν δει κανείς αυτές τις πρόσφατες συντριβές, εκτός από εκείνη της Air France, από την οποία γλίτωσαν όλοι, όπως πρέπει να γίνεται, αναρωτηθείτε αν είχατε ποτέ ακούσει για τις εταιρείες που είχαν τα δυστυχήματα». (Πρόκειται για τις Turinter από την Τυνησία, Helios από την Κύπρο, West Caribbean από την Κολομβία, TANS από το Περού και Mandala από την Ινδονησία).

«Η απάντηση είναι πως δεν τις είχατε ακούσει. Υπάρχουν τεράστιες διαφορές στις προδιαγραφές ασφαλείας των αερογραμμών σε διάφορα μέρη του κόσμου. Οι αφρικανικές αερογραμμές ήταν ανέκαθεν οι λιγότερο ασφαλείς για να πετάξει κανείς, με εξαιρέσεις τη South African Airways και την Ethiopian Airlines. Η Λατινική Αμερική γίνεται τελευταία καλύτερη απ' ό,τι ήταν, και η Ινδονησία ήταν πάντα κακή. Η συμβουλή είναι και ήταν ανέκαθεν, πετότε με τις μεγάλες, έχουν θαυμάσιες επιδόσεις στην ασφάλεια. Οι πιθανότητες συντριβής με αερογραμμές έξω από τη Δυτική Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική και την Αυστραλία, είναι πολύ μεγαλύτερες. Αυτό συμβαίνει επειδή χώρες που είναι πιο σύγχρονες, πολιτικά και οικονομικά, έχουν υιοθετήσει την κουλτούρα της ασφάλειας σε όλα, όχι μόνο στην αεροπορία».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

Περίληψη κεφαλαίου: Όπως είναι λογικό συστατικό στοιχείο των αερομεταφορών είναι ο πελάτης, δηλαδή οι επιβάτες οι οποίοι κρίνεται απαραίτητο να έχουν κάποια δικαιώματα και να μπορούν να τα προστατεύουν μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη συγκεκριμένη περίπτωση.

8.1. Εισαγωγικά Στοιχεία

Η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται συνεχώς στους ευρωπαϊκούς αιθέρες. Το επίπεδο ασφάλειας του αεροπορικού τομέα στην Ευρώπη είναι από τα υψηλότερα παγκοσμίως. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ένωση μεριμνά για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

Με τη δημιουργία μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αεροπορικών μεταφορών παρέχεται σε κάθε αεροπορική εταιρεία εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος η δυνατότητα να εκμεταλλεύεται πτήσεις από και προς οποιοδήποτε σημείο εντός της Ένωσης. Για το λόγο αυτό, ήταν αναγκαίο να θεσπιστούν ομοιόμορφοι ευρωπαϊκοί κανόνες ασφάλειας υψηλού επιπέδου. Συνεπώς, η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ως στόχο να οργανώσει τον εναέριο χώρο και την ασφάλεια των πτήσεων σε ευρωπαϊκό παρά σε εθνικό επίπεδο⁵⁴.

8.2. Λειτουργία

Το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες επωφελούνται από την ελεύθερη πρόσβαση στο σύνολο της ευρωπαϊκής αγοράς οφείλεται:

- στις ευρωπαϊκές αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκατάστασης για κάθε εταιρεία εγκατεστημένη σε κράτος μέλος·
- στα μέτρα εναρμόνισης στον αεροπορικό τομέα και στον τομέα των αερολιμενικών υπηρεσιών·

⁵⁴ Ευρωπαϊκή Ένωση «2005 – ένα έτος στην πορεία της Ευρώπης» Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» 2006, σελ. 9 – 10.

- σε μία πολιτική ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

8.3. Αλλαγές

Παρατηρείται ένας δυναμισμός στον τομέα των μεταφορών:

- αυξήθηκε ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών·
- αναπτύχθηκαν οι εταιρείες «χαμηλού κόστους»·
- οι αεροπορικοί ναύλοι έγιναν πολύ ελκυστικοί και αυξήθηκαν οι προσφορές·
- αυξήθηκαν κατά πολύ οι αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αλλά κάθε νόμισμα έχει δύο όψεις: η αύξηση αυτή της κυκλοφορίας προϋποθέτει μέριμνα για την ασφάλεια και την ποιότητα των αεροπορικών μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εστιάζει την προσοχή της στην ποιότητα των αεροπορικών μεταφορών σε θέματα σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να παραχωρήσει, σε περίπτωση προβλήματος, στον αεροπορικό ταξιδιώτη ένα σύνολο δικαιωμάτων που θα ισχύουν σε οποιοδήποτε σημείο της Ευρώπης:

8.4. Ενίσχυση των δικαιωμάτων των αεροπορικών ταξιδιωτών από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε αυστηρότερους κανόνες όσον αφορά την πρακτική των υπερκρατήσεων («*overbooking*»), η οποία συνίσταται στην πώληση περισσότερων εισιτηρίων από τον υπάρχοντα αριθμό θέσεων. Το 2002 περίπου 250 000 επιβάτες δεν μπόρεσαν να επιβιβαστούν για το λόγο αυτό.

Η νέα αυτή νομοθεσία έχει ως στόχο να προστατεύσει καλύτερα τους αεροπορικούς ταξιδιώτες, αυξάνοντας το ποσό των αποζημιώσεων (250, 400 ή 600 € ανάλογα με την απόσταση).

Η νομοθεσία επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρείες σε περίπτωση άρνησης της επιβίβασης:

- να χορηγούν οικονομική αποζημίωση στους ταξιδιώτες·

- να προτείνουν αλλαγή πτήσης ή επιστροφή του αντιτίμου τού αεροπορικού εισιτηρίου·
- να αναλαμβάνουν τη διανυκτέρευση και τα γεύματα.

Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ακύρωσης μιας πτήσης, ο ταξιδιώτης πρέπει να παρουσιαστεί στην εταιρεία που έχει αναλάβει την πτήση προκειμένου αυτή να αναγνωρίσει γραπτώς το δικαίωμά του για αποζημίωση. Η αποζημίωση αυτή πρέπει να καταβληθεί αμέσως ή το αργότερο εντός των επόμενων επτά ημερών (σε ρευστό, με τραπεζικό έμβασμα ή με επιταγή).

Παράλληλα με την αποζημίωση αυτή, ο ζημιωμένος ταξιδιώτης έχει το δικαίωμα να αποζημιωθεί ή να επιβιβαστεί στην πρώτη διαθέσιμη πτήση, ενώ η διανυκτέρευσή του στο ξενοδοχείο και τα γεύματά του πρέπει να καλύπτονται από την εταιρεία. Τα τελευταία αυτά δικαιώματα ισχύουν επίσης και στην περίπτωση σημαντικών καθυστερήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ: Ο ΠΟΝΟΚΕΦΑΛΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Περίληψη κεφαλαίου: Μία νέα λέξη η οποία έχει μπει στο λεξιλόγιο όλων και φοβίζει τους πάντες είναι η λέξη τρομοκρατία. Φυσικά και οι αεροπορικές εταιρίες δεν θα εδύναντο να παραμείνουν ανέπαφες, το αντίθετο μάλιστα....

9.1. Η 11^η Σεπτεμβρίου 2001 ...

Εκτός από τις τεράστιες ανθρώπινες απώλειες, το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου προκάλεσε και μεγάλες οικονομικές καταστροφές. Η αξία του καταστραμμένου ενεργητικού ανήλθε περίπου στα 17 δισ. δολάρια. Επιπλέον το συνολικό κόστος διάσωσης, καθαρισμού και των άλλων συναφών επιχειρήσεων για την αποκατάσταση της καταστροφής ανήλθε σε περίπου 11 δισ. δολάρια. Περίπου 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας είτε χάθηκαν είτε έπρεπε να μεταφερθούν σε άλλες εγκαταστάσεις καθώς περίπου το 30% των εγκαταστάσεων - γραφεία - του Μανχάταν είχε πληγεί⁵⁵.

9.1.1. Έντονος αλλά προσωρινός οικονομικός αντίκτυπος - Αποτελεσματική διαχείριση της κρίσης

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, η καταναλωτική και επιχειρηματική εμπιστοσύνη μειώθηκε στις ΗΠΑ και κατ' επέκταση σε όλες τις χώρες του ΟΟΣΑ. Η επιβράδυνση στο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης αποτέλεσε φυσικό επακόλουθο. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, ο ρυθμός ανάπτυξης του αμερικανικού ΑΕΠ μειώθηκε κατά 0,5% (σε σχέση με τις προβλέψεις) το 2001 και κατά 1,2% το 2002, ενώ μέχρι τα τέλη του 2003 η συνολική πτώση ανήλθε στο 5% του ετήσιου ΑΕΠ, ήτοι περίπου 600 δισ. δολάρια.

Οι κλάδοι των αερομεταφορών, των ασφαλειών και του τουρισμού αντιμετώπισαν τη μεγαλύτερη ύφεση. Οι τιμές των μετοχών παρουσίασαν σημαντική πτώση λόγω της ανασφάλειας που επικράτησε στα χρηματιστήρια παρόμοια με αυτή που είχε συνοδεύσει τα γεγονότα του Περλ Χάρμπορ, του πολέμου σε Κορέα και Βιετνάμ, της κρίσης των πυραύλων στην Κούβα και της

⁵⁵ Διονύσης Πολυχρονόπουλος «Οικονομικές επιπτώσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου». Εφημερίδα Καθημερινή. 09.09.2006.

εισβολής του Ιράκ στο Κουβέιτ. Οι επενδυτές ρευστοποίησαν μεγάλο όγκο των χαρτοφυλακίων των μετοχών και πραγματοποίησαν τοποθετήσεις σε πετρέλαιο και χρυσό. Ο δείκτης S&P500 του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης κατέγραψε πτώση κατά 7% κατά τη διάρκεια της περιόδου 11 - 19 Σεπτεμβρίου.

Η άμεση αντίδραση της νομισματικής πολιτικής των ΗΠΑ διασφάλισε το βραχυχρόνιο (και όχι περαιτέρω) χαρακτήρα της χρηματιστηριακής πτώσης, απέτρεψε τη χρεοκοπία των επιχειρήσεων και διαφύλαξε την ακεραιότητα του χρηματοπιστωτικού συστήματος. Οι νομισματικές αρχές διασφάλισαν τη ρευστότητα σε ικανοποιητικό επίπεδο. Η κεντρική τράπεζα των ΗΠΑ σύναψε συμφωνία με αυτές των Αγγλίας, Ευρωζώνης, Καναδά και Ιαπωνίας καταφέροντας να διαθέσει στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα το απόθεμα - ρεκόρ των 90 δισ. δολαρίων.

Επίσης, το Κογκρέσο παρείχε οικονομική βοήθεια 55 δισ. δολάρια για τις δανειακές ανάγκες των επιχειρήσεων. Έτσι, μετά την πάροδο ενός έτους ο αριθμός των επιχειρήσεων που χρεοκόπησαν ήταν πολύ μικρός σε σχέση με το μέγεθος του γεγονότος, ενώ ο δείκτης S&P 500 του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης κατέγραψε άνοδο κατά 15%.

9.1.2. Κλυδωνισμός στην ασφαλιστική αγορά

Η ασφαλιστική αγορά αύξησε αισθητά την τιμή των ασφαλίσεων, μείωσε το εύρος των καλύψεων και ζήτησε από την κυβέρνηση να συνεπικουρήσει καλύπτοντας τμήμα του κινδύνου όταν αυτός είναι πολύ μεγάλος για τα δεδομένα του ιδιωτικού τομέα, όπως στην περίπτωση των μεγάλων τρομοκρατικών συμβάντων όπου η πιθανότητα για αρκετά και ταυτόχρονα καταστροφικά γεγονότα είναι μεγάλη. Όμως η κυβερνητική παρέμβαση μπορεί να επιφέρει στρεβλώσεις στην αμερικανική ασφαλιστική αγορά του πλήρους ανταγωνισμού.

Οι μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες έχουν ήδη εισαγάγει στην αγορά προηγμένα προϊόντα που μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτητικές ανάγκες των τρομοκρατικών χτυπημάτων. Έτσι, πραγματοποιείται η σταδιακή απόσυρση της κυβέρνησης από την ασφαλιστική αγορά. Όμως, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, δεν είναι εφικτό να διασφαλιστεί στο μέλλον η πλήρης κάλυψη ενός μεγάλου τρομοκρατικού χτυπήματος από την ασφαλιστική αγορά δίχως την κυβερνητική αρωγή.

9.1.3. Προβλήματα σε μεταφορές και εμπόριο

Οι ανωμαλίες στο δίκτυο μεταφορών λόγω των εξονυχιστικών ελέγχων στα σύνορα προκάλεσαν σοβαρά προσκόμματα στην εύρυθμη λειτουργία της διακίνησης των προϊόντων επιβαρύνοντας το εμπορικό κόστος κατά 3% σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ. Η έγκαιρη παράδοση των δικτύων παροχής δέχτηκε ένα σημαντικό πλήγμα σε αρκετούς κλάδους της αμερικανικής παραγωγής λόγω των λεπτομερών ελέγχων στα σύνορα. Όμως, τα χαλαρά μέτρα ελέγχου στα σύνορα εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια.

Το αυξημένο κόστος μεταφορών και οι μεγάλες ουρές αναμονής στα σύνορα προκάλεσαν πτώση στην παραγωγικότητα και στο εμπόριο. Συνεπώς, ήταν επιβεβλημένη η μεγάλη προσπάθεια για τη βελτιστοποίηση του συνδυασμού αποδοτικότητας και ασφάλειας στους ελέγχους στα σύνορα σε συνεργασία με τους εμπορικούς εταίρους.

9.1.4. Αύξηση δαπανών για άμυνα και ασφάλεια

Οι κρατικές δαπάνες για άμυνα και ασφάλεια αυξήθηκαν σε μεγάλο βαθμό ώστε να επιτευχθεί η πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση της τρομοκρατίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, στο τέταρτο τρίμηνο του 2001 οι στρατιωτικές δαπάνες σημείωσαν αύξηση κατά 9,5% σε σχέση με το τρίτο τρίμηνο του ίδιου έτους. Επίσης, αυξήθηκαν και οι ιδιωτικές δαπάνες για τη λήψη αυξημένων μέτρων ασφάλειας των εγκαταστάσεων και υπαλλήλων στις επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ η αύξηση κατά 1% του ΑΕΠ των κρατικών δαπανών για άμυνα και ασφάλεια και η ταυτόχρονη αύξηση κατά 0,5% του ΑΕΠ των ιδιωτικών δαπανών για ασφάλεια συνεπάγονται πτώση κατά 0,7% της παραγωγής σε ορίζοντα πενταετίας, διότι διοχετεύονται περισσότερα κεφάλαια σε έρευνα και τεχνολογία που σχετίζεται με άμυνα και ασφάλεια και όχι με άλλους πιο ευεργετικούς τομείς, ενώ παράλληλα αυξάνεται το κόστος κεφαλαίου των επιχειρήσεων και μειώνεται η αποδοτικότητά τους.

Έχει αναπτυχθεί ένα σημαντικό θέμα προβληματισμού σχετικά με τα οφέλη που αποκομίζονται από την υψηλότερη φορολογία των Αμερικανών πολιτών και τον μεγαλύτερο δανεισμό της αμερικανικής κυβέρνησης που προσανατολίζονται προς στρατιωτικές δαπάνες έναντι αυτών για κοινωνική ασφάλιση, όπως επιδόματα, συντάξεις, περίθαλψη και εκπαίδευση.

Παρά το μεγάλο μέγεθος του χτυπήματος, οι απότομες οικονομικές επιπτώσεις ήταν προσωρινές. Η αποτελεσματική διαχείριση της διαφαινόμενης

τεράστιας κρίσης εκ μέρους των νομισματικών αρχών και της κυβέρνησης επανέφερε σχετικά σύντομα το οικονομικό κλίμα σε ικανοποιητικό επίπεδο.

Οι κλάδοι της ασφάλειας, του τουρισμού και των αερομεταφορών αποτέλεσαν τους αποδέκτες των ισχυρότερων τριγμών. Επιπλέον, προκλήθηκαν εμπόδια στην ευρυθμιά της διακίνησης των προϊόντων και της διεξαγωγής του εμπορίου λόγω των αυξημένων ελέγχων στα σύνορα.

Η πιο σημαντική συνέπεια ήταν ο καλπασμός των δαπανών σε άμυνα και ασφάλεια. Οι πολεμικές επιχειρήσεις σε Αφγανιστάν και Ιράκ καθώς και το σκάνδαλο της διεξαγωγής τηλεφωνικών υποκλοπών με την έγκριση του Λευκού Οίκου (αλλά δίχως την αναγκαία έγκριση της δικαιοσύνης) αποτελούν την «ενσάρκωση» της σημαντικής αύξησης των δαπανών σε άμυνα και ασφάλεια.

9.2. Μεγάλη Βρετανία 2006 ...

9.2.1. Σύντομο Ιστορικό

Οι βρετανικές αρχές⁵⁶ ανακοίνωσαν ότι απέτρεψαν τρομοκρατικό σχέδιο για την ταυτόχρονη ανατίναξη πολλών αεροσκαφών εν πτήξει, με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες, χρησιμοποιώντας υγρά εκρηκτικά σε χειραποσκευές, προκαλώντας «ανθρώπινες απώλειες σε αφάνταστη κλίμακα».

Συνελήφθησαν 24 άτομα στην περιοχή του Λονδίνου και του Μπέρμιγχαμ, όλα Βρετανοί ασιατικής καταγωγής, «πιθανώς πακιστανικής» όπως δήλωσε ο υπουργός Εσωτερικών της Γαλλίας Νικολά Σαρκοζί, ο οποίος βρίσκεται «σε στενή επικοινωνία» με το Λονδίνο αλλά δεν διευκρίνισε την πηγή της πληροφορίας του.

Πάντως, υψηλά ιστάμενος αξιωματούχος του τομέα της κρατικής ασφάλειας στο Ισλαμαμπάντ δήλωσε ότι οι πακιστανικές μυστικές υπηρεσίες «συνεργάστηκαν πολύ στενά» και «παρείχαν πληροφορίες ζωτικής σημασίας», ώστε οι Βρετανοί να εξουδετερώσουν την τρομοκρατική συνωμοσία.

Η βρετανική αστυνομία είναι πεπεισμένη ότι κρατά τους βασικούς υπόπτους, αλλά οι έρευνες συνεχίζονται. Η Σκότλαντ Γιάρντ πραγματοποίησε εφόδους στο Λονδίνο, στα προάστια της βρετανικής πρωτεύουσας και στο Μπέρμιγχαμ και αναμένεται να συνεχιστούν και σε άλλες τοποθεσίες.

Το τρομοκρατικό σχέδιο που εξαρθρώθηκε είχε στόχο την κατάρριψη πολλών αεροσκαφών που θα απογειώνονταν από βρετανικά αεροδρόμια με προορισμό διάφορες αμερικανικές πόλεις, «προκαλώντας αφάνταστες ανθρώπινες απώλειες», όπως δήλωσε ο Βρετανός υπουργός Εσωτερικών, Τζον Ριντ.

⁵⁶ Πληροφορίες από Associated Press. 10.08.2006

Εικάζεται ότι στο στόχο είχαν μπει περίπου δέκα αεροσκάφη, πιθανώς των αμερικανικών αεροπορικών εταιρειών United, American και Continental, με τη χρήση υγρών εκρηκτικών, που θα βρίσκονταν στις χειραποσκευές, και τα οποία θα πυροδοτούνταν μέσα από τα αεροσκάφη.

Το επίπεδο συναγερμού στα βρετανικά αεροδρόμια ανέβηκε στο «κρίσιμο» - το οποίο είναι και το ανώτατο. «Κόκκινος» συναγερμός έχει σημάνει και στις ΗΠΑ, ενώ ύψιστα μέτρα ασφαλείας λήφθηκαν επίσης σε όλα τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια.

Εκατοντάδες πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια της Βρετανίας ματαιώθηκαν ή έγιναν με μεγάλη καθυστέρηση και χιλιάδες επιβάτες υπέστησαν εξονυχιστικούς ελέγχους προκειμένου να μπουν στο αεροπλάνο και να ταξιδέψουν.

Η British Airways ακύρωσε για ώρες όλες τις πτήσεις μεταξύ Χίθροου και προορισμών σε Βρετανία, Ευρώπη και Λιβύη. Οι πτήσεις με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες εκτελούνταν υπό δρακόντεια μέτρα ασφαλείας.

Οι αμερικανικές αρχές εκτιμούν πως το σχέδιο που εξουδετερώθηκε στη Βρετανία «υποδηλώνει συνωμοσία της Αλ Κάιντα». Μάλιστα, ο Αμερικανός πρόεδρος Τζορτζ Ο. Μπους δήλωσε ότι η αποκάλυψη του σχεδίου υπενθυμίζει ότι *«είμαστε σε πόλεμο με φασίστες ισλαμιστές»*.

Ο Τζ. Μπους είχε τηλεφωνική επικοινωνία με τον Τόνι Μπλερ που βρίσκεται σε διακοπές στα νησιά Μπαρμπέντος. Ο Βρετανός πρωθυπουργός, ο οποίος δεν θα συντομεύσει τις διακοπές του, εξήρε την αμερικανο-βρετανική συνεργασία η οποία *«υπογραμμίζει την απειλή με την οποία βρισκόμαστε αντιμέτωποι και την αποφασιστικότητα μας να την αντιμετωπίσουμε»*.

Ο επίτροπος αρμόδιος για θέματα Δικαιοσύνης, Φράνκο Φρατίνι, δήλωσε ότι *«για ακόμα μία φορά τα σημερινά γεγονότα έδειξαν ότι η τρομοκρατία είναι διηνεκής απειλή, παγκόσμια απειλή, στην Ευρώπη και σε άλλες περιοχές του πλανήτη, που απαιτεί συνεχή συντονισμένη απάντηση από όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, τους θεσμούς τους και τους λαούς τους.»*

Οι επιβάτες πτήσεων από βρετανικά αεροδρόμια δεν επιτρέπεται να μεταφέρουν χειραποσκευές, υπολογιστές και κινητά τηλέφωνα. Θα επιτρέπεται να μεταφέρουν μόνο τα απολύτως απαραίτητα - συμπεριλαμβανομένων διαβατηρίων και πορτοφολιών- και αυτά σε διαφανείς, πλαστικές σακούλες.

Η απαγόρευση μεταφοράς χειραποσκευών στις πτήσεις κρίνεται απαραίτητη, καθώς υπάρχουν ανησυχίες πως ορισμένοι τύποι εκρηκτικών δεν ανιχνεύονται από τα ειδικά μηχανήματα ελέγχου. Οι χειραποσκευές, άλλωστε, είναι *«ένας αδύναμος κρίκος στα μέτρα ασφαλείας που ισχύουν στα αεροδρόμια»*, όπως επισημαίνουν ειδικοί.

Στα βρετανικά αεροδρόμια συνεχίζει να επικρατεί το χάος και κανείς δεν αισθάνεται το πλήγμα περισσότερο από τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Από την ημέρα που γνωστοποιήθηκε ότι αποτράπηκε η πολλαπλή τρομοκρατική επίθεση από αέρος στις 10 Αυγούστου, η βρετανική αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους EasyJet έχει ακυρώσει περισσότερες από 500 πτήσεις της, ενώ η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή εταιρεία εκπτώτικων εισιτηρίων, η ιρλανδική Ryanair, περιόρισε τις 750 προγραμματισμένες ημερήσιες αναχωρήσεις της κατά 270⁵⁷.

Η κατάσταση στο βασικό αεροδρόμιο της Ryanair στη Βρετανία, το Stansted, έχει επιδεινωθεί τόσο, ώστε η εταιρεία εξετάζει το ενδεχόμενο να προχωρήσει σε μηνύσεις εναντίον της βρετανικής κυβέρνησης. Όπως επισημαίνει ο Γενικός Διευθυντής της Ryanair, Michael O'Leary, *«οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας είναι ανόητοι και αναποτελεσματικοί. Η βρετανική κυβέρνηση διαχειρίστηκε την κρίση χειρότερα ακόμη και από πρωτάρηδες αστυνομικούς. Εάν η κατάσταση παραμείνει ως έχει, τότε μιλάμε για νίκη της τρομοκρατίας»*.

9.2.2. Φυσικώς Αδύνατο

Η απειλή ασφαλείας κοστίζει εκατομμύρια £ στο σύνολο του βρετανικού αεροπορικού τομέα, ωστόσο, οι εταιρείες χαμηλού κόστους είναι περισσότερο ευαίσθητες από τις υπόλοιπες. Αυτό συμβαίνει γιατί το επιχειρηματικό μοντέλο αυτής της κατηγορίας εταιρειών εξαρτάται από την αναχώρηση των αεροπλάνων άμεσα (25 έως 30 λεπτά) μετά την άφιξή τους.

Όμως, λόγω των καθυστερήσεων που δημιουργούνται εξαιτίας των νέων μέτρων ασφαλείας, τέτοιο στόχοι είναι δύσκολο να συνεχίσουν να επιτυγχάνονται.

Όπως σημειώνει ο σύμβουλος τομέα αερομεταφορών και πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της βρετανικής αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους, bmi baby, David Bryon, *«τα νέα μέτρα καθιστούν σχεδόν αδύνατη για τις εταιρείες αυτές την ταχεία μετακίνηση των αεροσκαφών, κάτι που σημαίνει ότι δεν έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν μεγάλο αριθμό πτήσεων. Καθημερινά, ένα αεροσκάφος παραμένει καθηλωμένο στο έδαφος κοστίζοντας στην εταιρεία, στην οποία ανήκει περίπου 190.000 δολ. από διαφυγόντα έσοδα»*.

Αρνητικά στις καθυστερήσεις και στα κόστη επιδρούν και οι νέοι περιορισμοί που αφορούν στη μεταφορά αποσκευών. Κι αυτό, γιατί δεν απαιτείται, απλά, περισσότερος χρόνος για τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροσκάφους, αλλά χρειάζεται και επιπρόσθετο προσωπικό για να πραγματοποιήσει τις

⁵⁷ Kerry Capell «Χαμηλή» σεζόν για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους;» Business Week 18.08.2006. The McGraw - Hill Companies, Inc. All rights reserved.

απαιτούμενες εργασίες. Οι νέοι κανονισμοί υπονομεύουν τις προσπάθειες των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους να παρακινήσουν τους πελάτες τους να ταξιδεύουν μόνον με χειραποσκευές προκειμένου να επιταχύνουν τους χρόνους επιβίβασης και αποβίβασης και ταυτόχρονα, να περιορίζουν το κόστος διαχείρισης των αποσκευών τους.

9.2.3. Έλεγχος Αποσκευών

Η Ryanair υπολογίζει ότι μπορεί να περιορίσει στο ήμισυ τους χρόνους αναμονής στα αεροδρόμια και να εξοικονομήσει περίπου 38 εκ. δολ., απλά μέσω της online διαδικασίας ελέγχου επιβίβασης των επιβατών και της μεταφοράς από πλευράς επιβατών μόνο χειραποσκευών. Τον Ιανουάριο, η εταιρεία παρουσίασε τις νέες χρεώσεις της τάξεως των 9,50 δολ. (ανώτατο όριο) για κάθε αποσκευή που «τσεκάρεται» στην αναμονή.

Όλα αποτελούν μέρος της στρατηγικής της εταιρείας να διατηρήσει τα κόμιστρα σε χαμηλά επίπεδα και να καλύψει τη διαφορά με κάποιες επιπλέον υπηρεσίες, όπως η παροχή γεύματος και ποτών κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πέρυσι, αυτές οι κατηγορίες συμπληρωματικών υπηρεσιών απέφεραν στη Ryanair έσοδα ύψους 331 εκ. δολ. Τώρα, όμως, που οι αρχές των αεροδρομίων απαιτούν από τους επιβάτες να τσεκάρουν σχεδόν όλες τις μικρότερες αποσκευές, η Ryanair αποσύρει, προσωρινά, τις χρεώσεις για τους επιβάτες που «τσεκάρουν» αποσκευές στην πύλη.

Για τις Ryanair και Easyjet, τα νέα μέτρα στα αεροδρόμια ισοδυναμούν με μια μεγάλη – όχι όμως και ανεπανόρθωτη – απειλή συρρίκνωσης των κερδών τους. Η Ryanair, η οποία αυτή τη στιγμή αποτελεί την περισσότερη κερδοφόρα ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία, με 42 εκ. επιβάτες και κέρδη ύψους 472 εκ. δολ., είναι η ισχυρότερη όλων. Όπως, όμως, επισημαίνει ο αναλυτής της λονδρέζικης χρηματομεσιτικής Collins Stewart, Andrew Fitchie και οι δύο εταιρείες αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο απώλειας εσόδων της τάξεως των 19 εκ. δολ. εκάστη, κάτι που θα μπορούσε ενδεχομένως να περιορίσει τα κέρδη τους κατά 5% - 7%.

9.2.4. Ευπαθείς «Παίκτες»

Για τις μικρότερες, νεότερες εταιρείες, οι κίνδυνοι είναι μεγαλύτεροι. Περισσότερες από 40 νεοεισερχόμενες εταιρείες στον κλάδο, όπως η SkyEurope και η ουγγρική Wizz, «αναδύθηκαν» την τελευταία διετία, υποκινούμενες από την επιτυχία της Ryanair.

Καθώς, όμως, το κόστος των καυσίμων και της ασφάλειας αυξάνεται, κάποιοι αναλυτές αναμένουν ύφεση. Όπως σημειώνει ο διευθυντής έρευνας της Goodbody Stockbrokers του Δουβλίνου, Joe Gill, *«αυτό το τελευταίο σοκ στον κλάδο θα αποτελέσει το τελειωτικό κτύπημα για τους πιο αδύναμους παίκτες»*.

Καθώς βρίσκονται σε χρηματοοικονομική πίεση, η επιβίωση αυτών των νεότερων - ειδικά - παικτών εξαρτάται, σχεδόν αποκλειστικά, από την πορεία τους στην αιχμή της καλοκαιρινής ταξιδιωτικής σεζόν. Για αρκετές εταιρείες χαμηλού κόστους, πελάτες των οποίων είναι - κυρίως - όσοι ταξιδεύουν για ανασυχή, η περίοδος μεταξύ Ιουνίου και Σεπτεμβρίου μπορεί να καλύψει μέχρι και το 65% των ετήσιων κερδών τους. Εάν η χαοτική κατάσταση συνεχισθεί, μερικοί πιο αδύναμοι παίκτες ενδέχεται να κλείσουν άδοξα τη δραστηριοποίησή τους στον τομέα.

Προς το παρόν, η ένταση των μέτρων ασφαλείας περιορίζεται στα βρετανικά αεροδρόμια. Αυτό, όμως, γρήγορα θα μπορούσε να αλλάξει. Οι αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης συναντώνται αυτήν την εβδομάδα, προκειμένου να συζητήσουν τα μέτρα ασφαλείας των αεροδρομίων στον απόηχο των γεγονότων της περασμένης εβδομάδας.

Σε περίπτωση που τα μέτρα επεκταθούν σε ολόκληρη την Ευρώπη, οι αναλυτές υποστηρίζουν ότι, οι επιπρόσθετες καθυστερήσεις και οι αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων θα μπορούσαν να στρέψουν τους πελάτες σε εταιρείες που πραγματοποιούν δρομολόγια μικρών αποστάσεων. Ο Gill σημειώνει ότι, *«σε βραχυχρόνιο ορίζοντα η διαχείριση των χρηματοοικονομικών συνεπειών είναι εφικτή. Επισημαίνει, όμως, ότι, «αυτό που είναι περισσότερο ανησυχητικό είναι οι εν δυνάμει επιπτώσεις των περιοριστικών μέτρων στη μακροχρόνια ζήτηση»*. Για τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, αυτό αποτελεί, πράγματι, ένα μεγάλο θέμα προβληματισμού⁵⁸.

⁵⁸ Amanda Ripley *«How much are we willing to take?»*, Time Magazine 21 Αυγούστου 2006.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ

AIRBUS: ΕΝΑΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Περίληψη κεφαλαίου: Παρουσίαση ενός από τους κολοσσούς στην κατασκευή αεροσκαφών με έδρα την Ευρώπη, την Airbus, ο ρόλος της στην παγκόσμια αγορά και ο ανταγωνισμός της με την αμερικανική Boeing.

10. Γενική Επισκόπηση

Η Airbus ιδρύθηκε σαν ανώνυμη εταιρία και συγχωνεύθηκε στο 2001 υπό το Γαλλικό Δίκαιο σαν μετοχική εταιρία η S.A.S. (*Société par Actions Simplifiée*). Η Airbus ήταν γνωστή και σαν *Airbus Industrie*.

Η Airbus ανήκει από κοινού από την EADS (80%) και την BAE Systems (20%), τους δύο μεγαλύτερους εργολήπτες αμυντικών συστημάτων της Ευρώπης. Η BAE Systems ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πουλήσει το 20% του μεριδίου της, της Airbus, τον Απρίλιο του 2006 και άσκησε το «put option»⁵⁹ της τον Ιούνιο του 2006 να αναγκάσει την EADS να αγοράσει το μερίδιό της. Το put option ανέθεσε στην επενδυτική τράπεζα Rothschild να διενεργήσει μία ανεξάρτητη οικονομική εκτίμηση. Η εκτίμηση της Rothschild, η οποία έγινε γνωστή το 2006, ήταν was £1.9 δισ. (€2.75 δισ.), πολύ κάτω από τις προσδοκίες της BAE και της EADS. Δυσανεστημένη από την εκτίμηση η BAE διόρισε οικονομικούς ελεγκτές να διερευνήσουν την αξία του 20% του μεριδίου της⁶⁰. Στις 6 Σεπτεμβρίου το Διοικητικό Συμβούλιο της BAE ανακοίνωσε ότι θα σύστηνε στους μετόχους της να πουλήσουν το μερίδιό της για €2.75bn (£1.87bn or \$3.53bn)⁶¹.

Η Airbus απασχολεί περίπου 55.000 υπαλλήλους σε δεκάξι εγκαταστάσεις σε τέσσερις Ευρωπαϊκές Χώρες: Γερμανία, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ισπανία. Η τελική συναρμολόγηση και η σύνθεση των αεροσκαφών γίνεται στην Τουλούζη (Γαλλία) και στο Αμβούργο (Γερμανία). Η Airbus έχει επίσης τρεις θυγατρικές εταιρίες στις ΗΠΑ, στην Ιαπωνία και στην Κίνα.

10.1. Ιστορία

Η *Airbus Industrie* ξεκίνησε σαν μία κοινοπραξία ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιριών με σκοπό το να ανταγωνιστούν τις αμερικανικές εταιρίες όπως η Boeing

⁵⁹ Τιθέμενη επιλογή

⁶⁰ «BAE orders new Airbus audit» CNN.com 5 Ιουλίου 2006

⁶¹ «BAE agrees to £1.87bn Airbus sale», BBC News, 06.09.2006.

και η McDonnell Douglas. Στην δεκαετία του 1960 οι ευρωπαίοι κατασκευαστές αεροσκαφών ανταγωνίζονταν μεταξύ τους όπως και οι αμερικανικοί γίγαντες. Στα μέσα της δεκαετίας του 1960 ξεκίνησαν οι πρώτες δοκιμαστικές και δειλές διαπραγματεύσεις που αφορούσαν μία ευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα της αεροπορικής βιομηχανίας.

Το Σεπτέμβριο του 1967, οι κυβερνήσεις της Βρετανίας, της Γαλλίας και της Γερμανίας υπέγραψαν ένα μνημόνιο συνεργασίας για την έναρξη της κατασκευής του 300 θέσεων Airbus A300. Αυτό ήταν το δεύτερο μεγάλο συγχρηματοδοτούμενο αεροπορικό πρόγραμμα στην Ευρώπη μετά το Concorde.

Τους επόμενους μήνες που ακολούθησαν μετά τη συμφωνία και η Γαλλική και η Βρετανική κυβέρνηση διατύπωσαν επιφυλάξεις για το αεροσκάφος. Ένα άλλο πρόβλημα που προέκυψε ήταν η ανάγκη για μία νέα μηχανή (η οποία θα κατασκευάζονταν από την Rolls-Royce, η RB207). Το Σεπτέμβριο του 1968 οι Γαλλικές και Βρετανικές συνεργαζόμενες εταιρίες, Sud Aviation και Hawker Siddeley πρότειναν μία αναθεωρημένη διάταξη, το 250 θέσεων Airbus A250. Το αεροσκάφος αυτό δεν θα χρειαζόνταν νέες μηχανές, γεγονός που θα μείωνε το κόστος παραγωγής.

Το 1969 η Βρετανική Κυβέρνηση σόκαρε τους συνεταιρούς της με την αποχώρησή της από το project. Έχοντας τη συμμετοχή της Hawker Siddeley η Γαλλία και η Γερμανία ήταν απρόθυμες στο να αναλάβουν την κατασκευή των φτερών. Για αυτό επετράπη στη Βρετανική εταιρία να συνεχίσει σαν υπεργολάβος. Το 1978 η Βρετανία έγινε ξανά μέλος της κοινοπραξίας όταν η British Aerospace (οι συγχωνευόμενες Hawker Siddeley και BAC) αγόρασε το 20% της εταιρίας.

10.2. Η δημιουργία της Airbus

Η Airbus Industrie ιδρύθηκε επίσημα το 1970 ακολουθώντας τη συμφωνία μεταξύ της Sud-Aviation (Γαλλία) και της Deutsche Airbus — μία αεροπορική κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρίες Bölkow, Dornier, Flugzeug – Union Süd, HFB, Messerschmitt, TG Siebelwerke, and VFW⁶². Στην ομάδα αυτή των εταιριών εντάχθηκε και η ισπανική εταιρία CASA το 1971.

Το 1972 το A300 έκανε την παρθενική του πτήση και το πρώτο μοντέλο παραγωγής, το A300B2, μπήκε σε λειτουργία το 1974. Αρχικά η επιτυχία της κοινοπραξίας ήταν μικρή αλλά το 1979 υπήρξαν ήδη σε λειτουργία 81 αεροσκάφη. Ήταν η δημιουργία του A320 το 1981 που εγγυήθηκε ότι Airbus από εδώ και στο εξής θα ήταν ένας σημαντικός παράγοντας στην αεροπορική αγορά – το

⁶² «The Airbus Story» Burgner, N. *Flug Revue*. 10 Ιανουαρίου 2000.

αεροσκάφος είχε ήδη 400 παραγγελίες πριν καλά καλά πετάξει, συγκρινόμενο με το A300 το 1972 που είχε 15.

Ήταν μία χαλαρή συμμαχία, αλλά αυτό έμελλε να αλλάξει το 2000 ότι η DaimlerChrysler Aerospace (διάδοχος της Deutsche Airbus), η Aérospatiale (διάδοχος της Sud-Aviation), και η CASA η οποία συγχωνεύθηκε για τη δημιουργία της EADS και το 2001 όταν η BAE⁶³ Systems (πρώην British Aerospace) και η EADS⁶⁴ δημιούργησαν την **Airbus Integrated Company** για να συμπέσει το γεγονός αυτό με την δημιουργία του νέου Airbus A380, που θα έχει χωρητικότητα 555 επιβατών και θα είναι το μεγαλύτερο αεροσκάφος της πολιτικής αεροπορίας στον κόσμο. Στις 27 Απριλίου 2005, το A380 ολοκλήρωσε με επιτυχία την παρθενική του πτήση από το αεροδρόμιο της Τουλούζης το οποίο όμως καλύπτεται από ένα κύκλο καθυστερήσεων στις παραγγελίες του και από αλληπάλληλες απολύσεις και απολύσεις ανώτατων στελεχών του προγράμματος⁶⁵.

10.3. Ανταγωνισμός με τη Boeing

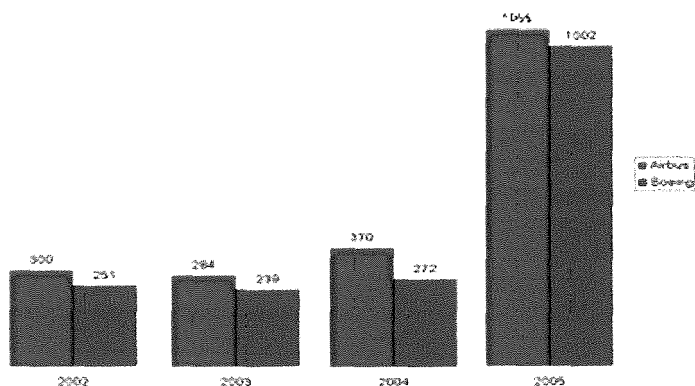
Το 2003, για πρώτη φορά στην 33 ετών ιστορία της, η Airbus ανακοίνωσε ότι πούλησε περισσότερα αεροσκάφη από την Boeing. Η Boeing θεωρεί ότι το Boeing 777 έχει ξεπεράσει σε πωλήσεις τα ομόλογα αεροσκάφη της Airbus που περιλαμβάνουν την οικογένεια A340 καθώς και το μοντέλο A330-300⁶⁶. Το μικρότερο μοντέλο A330-200 ανταγωνίζεται με το 767, ξεπερνώντας σε πωλήσεις το αντίστοιχο μοντέλο της Boeing. Το A380 αναμένεται να μειώσει και άλλο τις πωλήσεις του Boeing 747, δίνοντας στην Airbus ένα μεγαλύτερο μερίδιο στην Airbus στην αγορά των μεγάλων αεροσκαφών. Η Boeing κατασκευάζει μία μεγαλύτερη έκδοση του 747, το the 747-8, το οποίο δημιουργήσει μεγάλο ανταγωνισμό με το A380.

⁶³ «BAE under pressure to hold Airbus stake» Εφημερίδα *The Guardian* 3 Ιουλίου 2006

⁶⁴ «BAE in Talks with EADS to Sell its 20% Airbus Stake; British Firm is Focusing Increasingly on Defense Market, Especially in U.S.» Michaels, D. *The Wall Street Journal*, 7 Απριλίου 2006.

⁶⁵ Hollinger, Peggy; Done, Kevin, «Sharp drop in orders at Airbus», *Financial Times Daily*, 11 Ιουλίου 2006, σελ. 1, 14.

⁶⁶ Η οικογένεια των A320 Airbus αεροσκαφών αποτελεί την πρώτη επιλογή των αεροπορικών εταιριών παγκοσμίως και είναι πρώτη σε πωλήσεις στην αεροπορική αγορά. Περισσότερα από 4.300 αεροσκάφη έχουν πωληθεί για να καλύψουν τις ανάγκες 160 πελατών σ' όλο τον κόσμο. Ανεξάρτητες έρευνες ανέδειξαν τη καμπίνα τους ως την πλέον άνετη. Το επιβατικό κοινό προτιμά μεγαλύτερο χώρο και άνεση στη καμπίνα του αεροσκάφους, κάτι που προσφέρεται από τα A320 συμπεριλαμβανομένων και των φαρδύτερων καθισμάτων. Παράλληλα τα αεροσκάφη A320 προσφέρουν σύγκριτη οικονομία και αξιοπιστία ενώ στην κατηγορία τους είναι τα πλέον θόρυβα έχοντας τις μικρότερες εκπομπές ρύπων ενώ τα πλέον οικονομικά στην κατανάλωση καυσίμων. (www.aegeanair.gr)



Πίνακας αριθμ. 1: Ανταγωνισμός Airbus - Boeing: παραγγελίες αεροσκαφών 2002 - 2005.

Υπάρχουν περίπου 3.850 αεροσκάφη της Airbus σε λειτουργία, με τα οποία η Airbus κατέχει πάνω από το 50% των παραγγελιών αεροσκαφών τα τελευταία χρόνια. Τα προϊόντα της Airbus υπερέχουν αριθμητικώς σε αναλογία 6 προς 1 με αυτά της Boeing. Αυτό όμως είναι ενδεικτικό της ιστορικής συνέχειας – η Airbus εισήχθη αργά στη βιομηχανία κατασκευής αεροσκαφών (1972 Airbus και 1958 Boeing). Η Airbus κατάφερε να αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο στις παραγγελίες και παρέδωσε περισσότερα αεροσκάφη το 2003 και το 2004⁶⁷.

Όσον αφορά το μέγεθος των ακαθάριστων εισπράξεων από τις παραγγελίες για το έτος 2005, η Airbus εξακολουθεί να έχει το προβάδισμα με 1111 αεροσκάφη ενώ η Boeing⁶⁸ έχει 1029.

⁶⁷ «The 737 Story: Smoke and mirrors obscure 737 and Airbus A320 replacement studies». Περιοδικό «Flight International». 7 Φεβρουαρίου 2006.

⁶⁸ Σύμφωνα με αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Boeing: εκτιμήσεις για αύξηση cargo» λεκτέα τα εξής: «Σε ετήσιο ρυθμό της τάξεως του 6,1% θα επεκταθεί μέσα στις επόμενες δυο δεκαετίες ο κλάδος των εμπορευματικών αερομεταφορών, εκτιμά η αμερικανική εταιρεία αεροναυπηγικής Boeing, με τα δρομολόγια που θα συνδέονται με τις ασιατικές χώρες να έχουν τη μεγαλύτερη ζήτηση. Στην έρευνα της Boeing για προβλέψεις των εμπορευματικών αερομεταφορών 2006-07 υπογραμμίζεται, επίσης, πως το ίδιο διάστημα θα τριπλασιαστεί ο όγκος των συνολικών φορτίων παγκοσμίως. Η Boeing προβλέπει, επίσης, ότι οι παραγγελίες των αερομεταφορέων για την κατασκευή νέων αεροσκαφών θα φθάσουν τα 170 δις. δολάρια μέχρι το 2025 προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες της αγοράς. «Μέχρι το 2025 προβλέπουμε πως θα έχουν δοθεί παραγγελίες για την κατασκευή 766 νέων αεροσκαφών», δήλωσε ο αντιπρόεδρος του τμήματος στρατηγικής και μάρκετινγκ, Νικόλ Πιασέσκι. Μέσα στις επόμενες δυο δεκαετίες, ο αριθμός των αεροσκαφών για τη μεταφορά εμπορευμάτων θα έχει φθάσει τα 3.563 από τα 1.789 σήμερα, με την απόσυρση 1.209 και την κατασκευή 2.983. Η κινεζική αγορά είναι αυτή που θα παρουσιάσει τον υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης τις επόμενες δυο δεκαετίες, φθάνοντας το 10,8%, μια εκτίμηση που συμμερίζονται και οι αερομεταφορείς. Μεγάλη αύξηση των δρομολογίων θα παρουσιαστεί και στις εμπορευματικές αερομεταφορές μεταξύ των ασιατικών χωρών, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης

10.4. Επιχορηγήσεις

Η Boeing έχει επανειλημμένως διαμαρτυρηθεί για την λεγόμενη «βοήθεια ξεκινήματος» (launch aid) και για άλλες μορφές κυβερνητικής βοήθειας προς την Airbus, ενώ η Airbus με αντίθετη επιχειρηματολογία έχει εκφράσει τη δυσaréσκεια της για το γεγονός ότι η Boeing δέχεται παράνομες επιχορηγήσεις από στρατιωτικές και επιστημονικές συμφωνίες και φοροελαφρύνσεις.

Τον Ιούλιο του 2004 ο Harry Stonecipher (Boeing CEO) κατηγόρησε την Airbus για κατάχρηση της από το 1992 διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ η οποία οριοθετεί και καθιερώνει το πλαίσιο για την ύπαρξη επιχορηγήσεων από τις κυβερνήσεις στην κατασκευή αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας. Έχει δοθεί στην Airbus αποζημιωτέο κεφάλαιο κίνησης από κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα χρήματα αυτά πληρωτέα με τόκο συν δικαιώματα εκμετάλλευσης, αλλά μόνο όταν το αεροσκάφος είναι εμπορικά επιτυχημένο.

Η Airbus υποστηρίζει ότι το σύστημα αυτό είναι πλήρως συμβατό με την από 1992 συμφωνία και με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO = World Trade Organization). Η συμφωνία αυτή επιτρέπει μέχρι και το 33 % των δαπανών του προγράμματος να καλυφθούν από κυβερνητικά δάνεια τα οποία θα εξοφληθούν πλήρως μέσα σε 17 έτη με τόκο και δικαιώματα εκμετάλλευσης.

Αυτά τα δάνεια χορηγούνται με ελάχιστο τόκο που ισούται με το κόστος δανεισμού από την κυβέρνηση συν 0.25%, το οποίο θα ήταν κάτω από τις τιμές της αγοράς προσφερόμενο στην Airbus δίχως κυβερνητική στήριξη. Η Airbus υποστηρίζει ότι από την υπογραφή της συμφωνίας αυτής, μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και ΗΠΑ το 1992, έχει αποπληρώσει στις Ευρωπαϊκές Κυβερνήσεις πάνω από U.S.\$6.7 δισ. και ότι αυτό είναι πάνω από 40% του ποσού που είχε λάβει αρχικά.

10,8%. Η Boeing ανακοίνωσε, εν τω μεταξύ, παραγγελίες για την κατασκευή του τελευταίου μοντέλου 747-8 από την Atlas Air Worldwide, με προοπτική παράδοσης το 2010». Εφημερίδα Καθημερινή, 15.06.2006.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙ

ΕΞΑΓΟΡΕΣ – ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Περίληψη κεφαλαίου: Ο ρόλος των εξαγορών – συγχωνεύσεων και των στρατηγικών συμμαχιών των αεροπορικών εταιριών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, οι λόγοι, οι συνέπειες και η εξέλιξη σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

11. Εισαγωγικά Στοιχεία

Η παγκοσμιοποίηση, η αυξανόμενη ενοποίηση και ολοκλήρωση των παγκόσμιων αγορών, έχει αλλάξει τους κανόνες του παιχνιδιού στις διεθνείς επιχειρήσεις. Αυτό γίνεται σε συνδυασμό με την αλλαγή στις απαιτήσεις των ιδίων των καταναλωτών μιας και τα παραδοσιακά κριτήρια της ποιότητας, του χαμηλού κόστους παραγωγής, της απλής – οριακής διαφοροποίησης των χαρακτηριστικών των προϊόντων και της διαφοροποίησης της τιμής δεν είναι πλέον αρκετά έτσι ώστε να καθορίσουν ένα πλαίσιο ανταγωνισμού και επιτυχίας μιας επιχείρησης στην παγκόσμια αγορά.

Για να πετύχει στην παγκόσμια αγορά, μια εταιρία πρέπει να αναμένει στην αλλαγή και όχι τόσο να αντιδρά σε αυτήν. Και για να εξασφαλίσει την απαιτούμενη ευελιξία, μια διεθνή επιχείρηση πρέπει να μεταβληθεί ριζικά από μια ιεραρχική, μητρική – θυγατρική δομή, στην οποία η εξουσία για τη λήψη αποφάσεων συγκεντρώνεται στα κεντρικά διοικητικά κέντρα, σε μια δικτυακή δομή όπου η εξουσία για τη λήψη αποφάσεων μετατίθεται στα περιφερειακά διοικητικά κέντρα⁶⁹.

Σε μια ραγδαία αναπτυσσόμενη οικονομία, οι στρατηγικές συμμαχίες είναι απαραίτητες για την επιτυχία κάθε επιχείρησης. Όλες οι επιχειρήσεις αναλαμβάνουν συμβουλευτικές υπηρεσίες που αφορούν τον καθορισμό επιχειρηματικής στρατηγικής της εταιρείας⁷⁰.

Η λέξη στρατηγική προέρχεται από την αρχαία Ελληνική, όπου σήμαινε την τέχνη του σχεδιασμού και της διεξαγωγής ενός πολέμου. Βέβαια, από την εποχή εκείνη ο όρος έχει επεκταθεί, και στις μέρες μας καλύπτει τόσο τον χώρο της

⁶⁹ Μουρδουκούτας Πάνος «Η Παγκόσμια Επιχείρηση, Όραμα, Οργάνωση, Επικοινωνία, Κίνητρα», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.

⁷⁰ Αστέριος Γ. Κεφαλάς «Η επιχείρηση στον 21^ο αιώνα», Ελληνικά Γράμματα, Σειρά: Ανθρώπινα Συστήματα, Αθήνα 1999.

πολιτικής όσο και αυτόν των επιχειρήσεων, σαν η τέχνη της προετοιμασίας και της υλοποίησης μιας πολιτικής εκστρατείας ή ενός επιχειρηματικού σχεδίου (business plan).

Περιλαμβάνει δύο ξεχωριστά στάδια, είτε αυτή αναφέρεται στον κλάδο των στρατιωτικών επιχειρήσεων, είτε στον κλάδο της πολιτικής, είτε σ' αυτόν των εμπορικών επιχειρήσεων⁷¹. Οι στρατηγικές συμμαχίες προσφέρουν μια χαμηλού κόστους ευέλικτη στρατηγική επιλογή, που μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις να διατηρήσουν και να βελτιώσουν την ανταγωνιστική τους θέση. Δίνουν τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους, διατηρώντας ταυτόχρονα την ανεξαρτησία τους.

11.2. Ορισμός Στρατηγικής Συμμαχίας

Στρατηγική συμμαχία μπορεί να οριστεί μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, όπου όλα τα μέρη υιοθετούν μια προοπτική αμοιβαίου οφέλους και συνεισφέρουν τους απαραίτητους πόρους ή/και κεφάλαια για την επιτυχή λειτουργία της.

Μια στρατηγική συμμαχία είναι δυνατόν να αφορά ερευνητικά προγράμματα, προώθηση προϊόντων, δημιουργία κοινών παραγωγικών εγκαταστάσεων, υλοποίηση τεχνολογικών καινοτομιών και κατασκευή ημικατεργασμένων ή τελικών προϊόντων⁷².

Υπάρχουν πολλοί τρόποι διάκρισης των στρατηγικών συμμαχιών. Ένας από αυτούς τις διακρίνει σε:

- συμπληρωματικές συμμαχίες ή συμμαχίες τύπου - x ή κάθετες συμμαχίες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι συμφωνίες συνεργασίας σε συμπληρωματικές δραστηριότητες. Για παράδειγμα, μια εταιρεία μπορεί να επικεντρωθεί στο σχεδιασμό ενός προϊόντος ενώ η άλλη θα αναλάβει την κατασκευή του.
- κοινές συμμαχίες ή συμμαχίες τύπου - γ ή οριζόντιες συμμαχίες που περιλαμβάνουν συμφωνίες συνεργασίας στην ίδια δραστηριότητα. Για παράδειγμα κοινή συνεργασία στον τομέα έρευνας και τεχνολογίας (R&D venture) ή κοινή συνεργασία παραγωγής.

⁷¹ Tim Hindle «Οι βασικές αρχές της στρατηγικής των επιχειρήσεων από το Α ως το Ζ», The Economist Εκδόσεις Κέρκυρα 2005.

⁷² Βασίλης Ν. Παπαδόκης «Στρατηγική των επιχειρήσεων: Ελληνική και διεθνής εμπειρία», Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα 2002, σελ. 452

Ένας άλλος τρόπος διάκρισης των στρατηγικών συμμαχιών χρησιμοποιεί ως κριτήριο τους λόγους για τους οποίους οι επιχειρήσεις συμμετέχουν στη συμμαχία. Για παράδειγμα οι επιχειρήσεις μπορεί να συνεργάζονται για να αυξήσουν το μερίδιό τους σε μια συγκεκριμένη αγορά ή για να το προστατέψουν από τους ανταγωνιστές τους ενώ άλλες επιχειρήσεις συνεργάζονται με σκοπό να επεκταθούν σε ξένες αγορές.

Μια άλλη διάκριση των στρατηγικών συμμαχιών βασίζεται στο κριτήριο της ιδιοκτησίας. Σε κάποιες περιπτώσεις οι σύμμαχοι επενδύουν σε μια κοινή προσπάθεια, δημιουργώντας μια ξεχωριστή επιχειρηματική οντότητα, στην οποία κάθε σύμμαχος κατέχει ένα μερίδιο ιδιοκτησίας (equity alliances). Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι κοινές επιχειρήσεις (joint ventures). Σε πολλές άλλες περιπτώσεις όμως, οι σύμμαχοι στηρίζουν τη συνεργασία τους στις ήδη υπάρχουσες οργανωτικές δομές, οι οποίες διατηρούν την ξεχωριστή τους ταυτότητα καθ' όλη τη διάρκεια της κοινής προσπάθειας (non ownership alliances) .

Χρησιμοποιώντας τις συμμαχίες ως μέσο ανάπτυξης, ακόμα και μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις μπορούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, να ολοκληρώσουν πιο αποτελεσματικά τα σχέδιά τους, τα οποία μπορεί να απαιτούν πολλαπλή τεχνική και παραγωγική εμπειρία και τέλος, να προσεγγίσουν πιο άμεσα νέες, άγνωστες γι' αυτές γεωγραφικές αγορές.

11.3. Κίνητρα δημιουργίας στρατηγικών συμμαχιών

Αναλυτικότερα, τα βασικά κίνητρα δημιουργίας στρατηγικών συμμαχιών, και συγκεκριμένα αεροπορικών συμμαχιών, θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι τα εξής:

- Επιμερισμός κινδύνου. Οι επιχειρήσεις προτιμούν να μην επωμίζονται μόνες τους τον κίνδυνο που συνεπάγεται για παράδειγμα μια μεγάλη επένδυση σε μια νέα αγορά. Το συγκεκριμένο κίνητρο ενισχύεται από το χαρακτήρα της παγκοσμιοποιημένης αγοράς, η οποία διακρίνεται από ραγδαίες αλλαγές σε όλα τα επίπεδα και αβεβαιότητα. Δεδομένων αυτών των χαρακτηριστικών, είναι πιθανότερο ότι μια συμμαχία θα αντεπεξέλθει πιο επιτυχημένα στις προκλήσεις σε σύγκριση με μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται μεμονωμένα. Αυτό συμβαίνει γιατί καθεμία από τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις έχει ως πρωταρχικό σκοπό την επιτυχία του εγχειρήματος και η προνοητικότητα τους για την επιτυχία του εγχειρήματος, αποτελεί προνοητικότητα για την προστασία των επενδύσεών τους. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι η συμμαχία δύο ή περισσότερων επιχειρηματικών μονάδων,

μέσω του συνδυασμού των εκτιμήσεων για το επιχειρηματικό περιβάλλον και τους πιθανούς κινδύνους που αυτό επιφυλάσσει, εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη στρατηγική συμμαχία. Ακόμα και στην περίπτωση που το εγχείρημα τελικά αποτύχει, το κόστος της αποτυχίας θα επιμεριστεί σε περισσότερα μέρη.

- Επιμερισμός κόστους επένδυσης. Σημαντικός λόγος σύναψης συμμαχιών αποτελεί η ύπαρξη χρηματοδοτικών περιορισμών. Η σύναψη στρατηγικής συμμαχίας επιτρέπει τον επιμερισμό του κόστους μιας επένδυσης στα μέρη της συμμαχίας και έτσι καθίσταται δυνατή η πραγματοποίησή της. Στην αντίθετη περίπτωση το ύψος των επενδύσεων πολλές φορές αποτελεί τον κύριο απαγορευτικό λόγο πραγματοποίησης μιας επένδυσης από μια μεμονωμένη επιχείρηση. Κατ' επέκταση, οι στρατηγικές συμμαχίες αποτελούν και ένα σημαντικό παράγοντα ενθάρρυνσης της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς πολύ λιγότερες πρωτοβουλίες θα αναλαμβάνονταν από μεμονωμένες επιχειρήσεις δεδομένων των χρηματοδοτικών περιορισμών.
- Επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Πολλοί κλάδοι έχουν υψηλό σταθερό κόστος και απαιτείται η ανάληψη μεγάλων επενδύσεων για να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας (π.χ. μικρότερο κόστος)
- Πρόσβαση σε νέες γεωγραφικές αγορές. Όταν μια επιχείρηση αποφασίσει να εισέλθει σε μια νέα αγορά, η οποία σύμφωνα και με το μοντέλο διεθνοποίησης της Ursalla χαρακτηρίζεται από μεγάλη ψυχική απόσταση, (διαφορετική γλώσσα, διαφορετική κουλτούρα, μεγάλη απόσταση) είναι προτιμότερο κατά την είσοδό της να συμμαχήσει με μια επιχείρηση της αγοράς στην οποία στοχεύει. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζει ένα δίκτυο επαφών⁷³ στην εν λόγω αγορά με προμηθευτές, ανταγωνιστές, κρατικά όργανα, καταναλωτές που συνολικά συμβάλλουν στην εδραίωσή της και επίσης αποκτά γνώση της συγκεκριμένης αγοράς, που αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα επιτυχίας ή αποτυχίας κάθε μεγάλης επένδυσης.
- Πρόσβαση σε ειδικευμένες τεχνολογίες. Ο αριθμός των στρατηγικών συμμαχιών που επικεντρώνονται στην έρευνα και την τεχνολογία έχει αυξηθεί σημαντικά από τις αρχές της δεκαετίας του '70. Αν και δεν διατίθενται ακριβή στοιχεία, είναι ενδεικτικό ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις, μεταξύ 1973 και 1988 οι στρατηγικές συμμαχίες στον τομέα της έρευνας

⁷³George Chryssochoides, Carla Millar, Jeremy Clegg, «*Internalization strategies*» Macmillan Press, London 1997

και της τεχνολογίας έχουν αυξηθεί 13 φορές⁷⁴. Ο λόγος είναι ότι στο συγκεκριμένο τομέα το κόστος είναι ιδιαίτερα αυξημένο, με συνέπεια οι επιχειρήσεις να συνεργάζονται για να επιμεριστεί το ύψος της επένδυσης. Επιπλέον, μέσω των συμμαχιών οι επιχειρήσεις είναι δυνατόν να προβαίνουν σε ανταλλαγές τεχνολογίας και συγκεκριμένων πρακτικών (know-how), οι οποίες παρουσιάζουν συμπληρωματικότητα. Βέβαια, οι συμμαχίες στον τομέα της έρευνας και της τεχνολογίας δεν ενδείκνυνται σε όλες τις περιπτώσεις, καθώς υπάρχουν λόγοι, για τους οποίους μια επιχείρηση δεν επιθυμεί να μοιραστεί τη γνώση που έχει αποκτήσει. Βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη τέτοιων συμμαχιών αποτελούν η οικοδόμηση κλίματος αμοιβαίας εμπιστοσύνης και σταθερότητας. Επίσης, οι συμμαχίες αυτού του τύπου δεν ενδείκνυνται στις περιπτώσεις που δεν αναμένεται η δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

- Αδυναμία εξαγοράς επιχείρησης. Στις περιπτώσεις που σκοπός μιας επιχείρησης είναι η εξαγορά μιας άλλης επιχείρησης αλλά ισχύουν αντιμονοπωλιακές ρυθμίσεις ή υπάρχει απροθυμία των ιδιοκτητών να μεταβιβάσουν τις μετοχές είναι προτιμότερη η δημιουργία μιας στρατηγικής συμμαχίας⁷⁵.
- Κάλυψη σημαντικών κενών και ελλείψεων. Στους τομείς εκείνους που η επιχείρηση δεν έχει τους απαραίτητους πόρους ή/και το χρόνο να δημιουργήσει τις δικές της ικανότητες μπορεί να προχωρήσει σε στρατηγική συμμαχία με κάποια άλλη επιχείρηση.

⁷⁴Harvey S. James, Murray Weidenbaum, «When Business Cross International Borders – Strategic Alliances and Their Alternatives»Center for Strategic and International Studies, Washington 1993, σελ. 72

⁷⁵ Βασίλης Ν. Παπαδάκης, «Στρατηγική των επιχειρήσεων: Ελληνική και διεθνής εμπειρία» Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα 2002, σελ. 461

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΙ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ – AIRLINE ALLIANCE

Περίληψη: Ορισμός αεροπορικής συμμαχίας, στόχοι, προβλήματα και ποιοι κινούν τα νήματα σε παγκόσμιο επίπεδο.

12. Ορισμός

Η αεροπορική συμμαχία (airline alliance) είναι μία συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων αεροπορικών εταιριών με σκοπό τη συνεργασίας τους στο εγγύς μέλλον σε ένα αξιόλογο και κοινό επίπεδο. Ο βαθμός και το μέγεθος της συνεργασίας διαφέρει από συμμαχία σε συμμαχία. Οι τρεις μεγαλύτερες αεροπορικές συμμαχίες είναι η Star Alliance, η SkyTeam και η Oneworld.

12.1. Οφέλη – Δαπάνες

Τα οφέλη μπορούν να αφορούν τα κάτωθι:

- Ένα εκτεταμένο και βελτιστοποιημένο δίκτυο: Αυτό συχνά διαφαίνεται μέσω των συμφωνιών code sharing. Πολλές συμμαχίες ξεκίνησαν αρχικά μόνο σαν δίκτυα code-sharing.
- Μείωση του κόστους. Αυτό μπορεί να σημαίνει συνδυασμός και «μοίρασμα»
 - Γραφείων πωλήσεων
 - Εγκαταστάσεων συντήρησης
 - Λειτουργικές εγκαταστάσεις π.χ. catering, συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών
 - Προσωπικό π.χ. προσωπικό εδάφους (ground handling personnel), για check-in, συνοδοί επιβιβάσεως κ.λ.π.
 - Επενδύσεις και αγορές π.χ. μείωση τιμών ναύλων και εκπωτικών πακέτων.
- Προνόμια για τους ταξιδιώτες που μπορεί να αφορούν:

- Χαμηλότερες τιμές ναύλων λόγω μειωμένων λειτουργικών δαπανών της κάθε συγκεκριμένης γραμμής.
 - Περισσότερες ώρες αναχώρησης στη διάθεση του επιβάτη.
 - Περισσότεροι προορισμοί
 - Μικρότερος χρόνος ταξιδιού σαν αποτέλεσμα των βελτιστοποιημένων πτήσεων μετεπιβίβασης.
 - Γρηγορότερη απόκτηση μιλίων με ένα λογαριασμό εξυπηρετούμενο από αρκετούς αερομεταφορείς.
 - Εισιτήρια για όλο τον κόσμο, τα οποία επιτρέπουν στο επιβάτη να πετά σε όποιο προορισμό θέλει με σχετικά χαμηλές τιμές.
- Μειονεκτήματα για τον ταξιδιώτη τα οποία μπορεί να συνίστανται σε:
 - Υψηλότερες τιμές ναύλων όταν δεν υπάρχει ανταγωνισμός για ένα συγκεκριμένο προορισμό.
 - Μικρότερη συχνότητα πτήσεων, π.χ. όταν δύο αεροπορικές εταιρίες πετούν η κάθε μία τρεις φορές την ημέρα σε ένα συγκεκριμένο προορισμό, η συμμαχία μπορεί να πετάει μόνο τέσσερις φορές την εβδομάδα στον ίδιο προορισμό.

12.2. Προβλήματα που μπορεί να προκύψουν

Οι δυνατότητες των αεροπορικών εταιριών ως προς τη δημιουργία μιας συμμαχίας περιορίζονται συχνά από νόμους και κανονισμούς ή τίθενται υπό το καθεστώς έγκρισης από τις αρχές. Οι κανονισμοί αντιπράσπ παίζουν πρωτεύοντα ρόλο.

Συμπληρωματικά, τα δικαιώματα προσγείωσης (landing rights) δύναται να μην ανήκουν στις αεροπορικές εταιρίες αλλά στα κράτη στα οποία έχουν την έδρα τους. Αν μία εταιρία χάσει την εθνική της ταυτότητα συγχωνευόμενη σε μεγάλο βαθμό με μία ξένη εταιρία, οι υπάρχουσες συμφωνίες μπορεί να θεωρηθούν άκυρες από μία χώρα η οποία αντιτίθεται στη συγχώνευση.

Η πρώτη μεγάλη συμμαχία η οποία υφίσταται ακόμα ξεκίνησε το 1989, όταν η Northwest και η KLM Royal Dutch Airlines συνήψαν μεγάλης κλίμακας συμφωνία code sharing. Ένα τεράστιο βήμα έγινε το 1992 όταν η Ολλανδία υπέγραψαν την πρώτη συμφωνία «ανοιχτών ουρανών» με τις ΗΠΑ, παρά τις αντιδράσεις των αρχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό προσέδωσε και στις δύο χώρες απεριόριστα δικαιώματα προσγείωσης στο έδαφος και των δύο χωρών. Συνήθως τα δικαιώματα προσγείωσης

χρησιμοποιούνται για έναν ορισμένο αριθμό πτήσεων ανά εβδομάδα προς έναν συγκεκριμένο προορισμό. Η κάθε ρύθμιση είναι αποτέλεσμα πολλών διαπραγματεύσεων, συνήθως μεταξύ κυβερνήσεων και όχι μεταξύ των εμπλεκόμενων - συμβαλλόμενων εταιριών. Η ΗΠΑ δέχθηκε με μεγάλη ικανοποίηση την ανεξάρτητη θέση που πήρε η Ολλανδία εναντίον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεωρήθηκε ως απαλλαγή από φαινόμενα αντί - τραστ⁷⁶ στη συμμαχία μεταξύ της Northwest και της KLM.

12.3. Παγκόσμιοι «παίκτες»

Οι τρεις μεγαλύτερες στον κόσμο αεροπορικές συμμαχίες σε συγκριτικά μεγέθη είναι οι κάτωθι:

	Star Alliance	OneWorld	SkyTeam Alliance
Επιβάτες κατ' έτος⁷⁷	425 εκατ.	242.6 εκατ.	372.9 εκατ.
Ποσοστό στην	23.6%	13.5%	20.7%

⁷⁶ **Τραστ** καλείται στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο μια νομική συμφωνία, με την οποία η περιουσία που ανήκει σε ένα πρόσωπο, διοικείται προς όφελος ενός άλλου. Στα ελληνικά ο όρος αποδίδεται ως εμπιστευμα, το ελληνικό δίκαιο όμως (όπως και τα υπόλοιπα ηπειρωτικά ευρωπαϊκά δίκαια) δε γνωρίζει τέτοιο θεσμό. Χρειάζονται τρία μέρη για την συμφωνία:

- ο *settlor*, που δίνει το περιουσιακό στοιχείο προς όφελος ενός άλλου,
- ο *trustee*, που έχει τον έλεγχο του περιουσιακού στοιχείου και του οποίου η πληρωμή ορίζεται με νόμο, και
- ο *ωφελοούμενος*, ο οποίος δέχεται τα οφέλη από το περιουσιακό στοιχείο.

Η νομοθεσία *Σέρμαν περί Αντι-Τραστ*, που είναι ο βασικός νόμος στο αμερικανικό δίκαιο κατά των περιορισμών του Ανταγωνισμού, απευθυνόταν σε μια εφαρμογή των τραστ στις επιχειρήσεις. Η *Standard Oil Company* του Τζον. Ντ. Ροκεφέλερ για παράδειγμα, έπειθε μετόχους σε διάφορες εταιρείες να δώσουν τις μετοχές τους σε ένα Συμβούλιο *trustees* με αντάλλαγμα πιστοποιητικά που τους εξασφάλιζαν την πληρωμή μερισμάτων. Η επιτροπή ερχόταν έτσι σε θέση να διοικεί ταυτόχρονα πολλές εταιρείες, οι οποίες θα έπρεπε να είναι σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Σύντομα όλες οι συμφωνίες περιορισμού του ανταγωνισμού άρχισαν να ονομάζονται *τραστ* ή *Καρτέλ*. Η θεωρία παιγνίου (πρβλ. John Nash) και τα σύγχρονα οικονομικά λένε ότι η διατήρηση της συνεργασίας σε ένα καρτέλ δεν είναι εύκολη, καθώς κάθε μέλος έχει συμφέρον να αποκλίνει από την συμφωνημένη συμπεριφορά (να ρίξει τις τιμές π.χ. και να λάβει μεγαλύτερο μέρος της πελατείας).

⁷⁷ Μέχρι τον Απρίλιο του 2006

⁷⁸ IATA / 2005 Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων.

αγορά ⁷⁸			
Μέλη – Συμμετέχοντες αεροπορικές εταιρίες⁷⁹	Adria Airways Air Canada Air New Zealand ANA Asiana Airlines Austrian Airlines Blue1 BMI Croatia Airlines LOT Polish Airlines Lufthansa SAS Singapore Airlines S. African Airways Spanair Swiss International Air Lines TAP Air Portugal Thai Airways Int. United US Airways Varig	Aer Lingus American Airlines British Airways Cathay Pacific Finnair Iberia LAN Qantas	Aeroflot Aeromexico Air France – KLM Alitalia Continental Czech Airlines Delta Korean Air Northwest
Τα πλεονεκτήματα του Δικτύου⁸⁰	Βόρεια Αμερική Καραϊβική Νότια Αμερική	Ευρώπη & Καναδάς Καραϊβική	Αμερική & Καναδάς Λατινική Αμερική

⁷⁹ Μέχρι τον Απρίλιο του 2006

⁸⁰ Μέχρι τον Απρίλιο του 2006

	Ευρώπη Μέση Ανατολή Αφρική Ασία Ωκεανία	Νότια Αμερική Δυτική Ευρώπη Ασία Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία Νησιά Ειρηνικού	Καραϊβική Δυτική Ευρώπη Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη Μέση Ανατολή Ασία Νησιά Ειρηνικού
Αδυναμίες Δικτύου⁸¹		Λατινική Αμερική Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη *** (Malev) Μέση Ανατολή *** (Royal Jordanian) Αφρική	Νότια Αμερική *** (Copa) Αφρική *** (Kenya Airways) Αυστραλία & Νέα Ζηλανδία

*** Οι προορισμοί αυτοί θα ενταχθούν στο δίκτυο με την είσοδο νέων μελών στη συμμαχία το 2006

Τα πλεονεκτήματα του δικτύου αφορούν ηπείρους ή περιφέρειες όπου οι υπάρχουσες αεροπορικές εταιρίες έχουν ένα ή περισσότερα κεντρικά σημεία ή μία σημαντική παρουσία σε σειρά προορισμών.

Οι αδυναμίες του δικτύου αφορούν ηπείρους ή περιφέρειες με καθόλου hubs και λίγες ή καθόλου πτήσεις αεροπορικών εταιριών της συμμαχίας.

Όπως δείχνει ο ανωτέρω πίνακας, οι τρεις συμμαχίες συνδυάζουν το 57,8 % των επιβατών που ταξιδεύουν κατ' έτος.

Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζονται αναλυτικά οι τρεις αεροπορικές συμμαχίες που δραστηριοποιούνται αυτή τη στιγμή σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και η συγχώνευση των ευρωπαϊκών εταιριών Air France και KLM.

⁸¹ Μέχρι τον Απρίλιο του 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

AIR FRANCE – KLM

Περίληψη: Η πρώτη, η μεγαλύτερη και η σημαντικότερη συγχώνευση δύο ευρωπαϊκών αεροπορικών κολοσσών, οι λόγοι, οι προοπτικές και η εξέλιξη σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Η εταιρία ιδρύθηκε το 2004 ύστερα από τη συγχώνευση της Γαλλικής Air France η οποία ιδρύθηκε το 1933 και της Ολλανδικής KLM με έτος ίδρυσης το 1919. Είναι λοιπόν μία αεροπορική εταιρία η οποία company incorporated υπό το πρίσμα του Γαλλικού Δικαίου με έδρα το Roissy – Charles de Gaulle Airport κοντά στο Παρίσι. Είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο όσον αφορά τα συνολικά λειτουργικά έσοδα και η τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο (η μεγαλύτερη στην Ευρώπη) όσον αφορά τον όγκο των επιβατών και των χιλιομέτρων. Η Air France - KLM δημιουργήθηκε με αμοιβαία συμφωνία συγχώνευσης μεταξύ της Air France και της KLM.

Ιδιωτικοί μέτοχοι κατέχουν το 81.4 % της εταιρίας (37 % ανήκει στους πρώην μετόχους της Air France και 21 % ανήκει στους πρώην μετόχους της KLM), ενώ η Γαλλική Κυβέρνηση κατέχει το υπόλοιπο 18,6 %. Σαν αποτέλεσμα της συμφωνίας, το μερίδιο της Γαλλικής Κυβέρνησης μειώθηκε από 54,4 % (της πρώην Air France) στο 44 % (της τωρινής Air France-KLM). Το μερίδιο της Γαλλικής Κυβέρνησης μειώθηκε μεταγενέστερα στο 25 % και αργότερα στο 18.6 %. Η συγχώνευση οδήγησε κατ' αυτό τον τρόπο, στην ουσία, στην ιδιωτικοποίηση της Air France⁸².

Και η Air France και η KLM συνεχίζουν να εκτελούν πτήσεις με τα εμβλήματά τους σαν θυγατρικές εταιρίες της of Air France-KLM⁸³.

Μέχρι τις αρχές Απριλίου 2005 τα συνολικά λειτουργικά έσοδα της Air France-KLM ανήρχοντο σε 19.08 δισ. Ευρώ, με καθαρό κέρδος της τάξεως των 351 εκ. ευρώ, μία αύξηση καθαρού κέρδους ποσοστού 20.2 % συγκρινόμενου με την προηγούμενη χρονιά.

Η Air France - KLM είναι μία από τις πιο κερδοφόρες εταιρίες στην Ευρώπη, σε καθαρή αντίθεση με τους αμερικανικούς αερομεταφορείς οι οποίες ακόμα βρίσκονται υπό την επήρεια και τις δυσκολίες ύστερα από τις τρομοκρατικές

⁸² John Tagliabue «Air France and KLM to Merge, Becoming Europe's No. 1 Airline», Εφημερίδα New York Times, 1^η Οκτωβρίου 2003.

⁸³ Jean Shaoui «Air France/KLM merger heralds further rationalisations and job cuts», Εφημερίδα New York Times 7^η Οκτωβρίου 2003

επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Συγκριτικά και μόνον αναφέρουμε ότι η American Airlines, η δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο σε σχέση με τα λειτουργικά έσοδα, είχε συνολικά λειτουργικά έσοδα της τάξης των US\$18.64 δισ. το 2004, με καθαρές απώλειες της τάξης των US\$761 εκ.

Μέχρι το Μάρτιο του 2005, η Air France-KLM είχε σε λειτουργία 554 αεροσκάφη. Την περίοδο της συγχώνευσης το Μάιο του 2004, η Air France και η KLM συνδύαζαν πτήσεις σε 225 προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Μέχρι το Μάρτιο του 2003, οι δύο εταιρίες συνδύαζαν 66.3 εκατομμύρια επιβάτες. Η εταιρία Air France - KLM είναι μέλος της αεροπορικής συμμαχίας Skyteam για την οποία θα μιλήσουμε παρακάτω.

Τον Οκτώβριο του 2005 η Air France Cargo και η KLM Cargo, οι δύο εμπορικές θυγατρικές εταιρίες του ομίλου, ανακοίνωσαν τη συγχώνευση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων. Η Joint Cargo Management Team όπως ονομάστηκε διοικεί το παγκόσμιο δίκτυό της από την Ολλανδία.

Η συγχώνευση της γαλλικής αεροπορικής εταιρείας Air France και της ολλανδικής KLM, ορθώς είχε κριθεί το Φεβρουάριο του 2004 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «συμβατή με την κοινή αγορά», επιβεβαίωσε με απόφασή του το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, απορρίπτοντας έτσι τους λόγους ακύρωσης της συγχώνευσης που προέβαλε η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Easyjet.

Σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η Επιτροπή δεν έχει υποπέσει, όπως ισχυρίζεται η Easy Jet, σε «πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως» όταν το Φεβρουάριο του 2004 έκρινε «συμβατή προς την κοινή αγορά» τη συγχώνευση της Air France και της KLM⁸⁴.

⁸⁴ Σύμφωνα με αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Κοθημερινή με τίτλο «Αύξηση Κερδοφορίας για Air France – KLM» λεκτέα τα εξής: «Αξιολογή αύξηση παρουσίασαν τα κέρδη του αερομεταφορέα Air France-KLM, γαλλικών και ολλανδικών συμφερόντων, στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου, παροτρύνοντας τη διοίκηση να ανασθεωρήσει προς τα πάνω τις προβλέψεις αποτελεσμάτων για το υπόλοιπο του έτους. Τα λειτουργικά έσοδα του ομίλου αυξήθηκαν το τρίμηνο Απριλίου-Ιουνίου κατά 84% από πέρυσι, φθάνοντας στα 411 εκατομμύρια ευρώ, με τα λειτουργικά περιθώρια να φθάνουν το 8%. Τα καθαρά κέρδη του αερομεταφορέα υπερδιπλασιάστηκαν στα 244 εκατομμύρια ευρώ από τα 112 εκατομμύρια πέρυσι. Οι εκτιμήσεις των αναλυτών ήταν άστοχες και στις δυο κατηγορίες αποτελεσμάτων, προβλέποντας καθαρά κέρδη ύψους 182 εκατομμυρίων ευρώ και λειτουργικά κέρδη 328 εκατομμυρίων ευρώ. Η τιμή της μετοχής αναρριχήθηκε χθες κατά 2,5%, φθάνοντας κατά τις πρώτες ώρες της συνεδρίασης στα 21,21 ευρώ. Δεδομένων των προσαναφερομένων αποτελεσμάτων εύλογη ήταν η προς τα πάνω ανασθεώρηση των εκτιμήσεων κερδοφορίας για το οικονομικό έτος 2006/07. «Σε αρχική φάση υπήρχαν επιφυλάξεις για την ενσωμάτωση των αυξήσεων του κόστους καυσίμων στις τιμές των εισιτηρίων, αλλά τελικά η εταιρεία ωφελήθηκε από τη βελτίωση της γαλλικής οικονομίας και την εξοικονόμηση κόστους από τη συγχώνευση με την KLM» δήλωσε ο Θίτζς Μπέλγκεντερ της Petercam στο Αμστερνταμ. Η Air France-KLM αποτελείται από δύο εταιρείες που αν και διαθέτουν ανεξάρτητους στόλους η μια από την άλλη λειτουργούν μαζί στα πλαίσια εταιρείας

Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων θεωρεί ότι είναι ορθός ο ορισμός της αγοράς που χρησιμοποίησε η Επιτροπή, σύμφωνα με τον οποίο κάθε αεροπορική γραμμή μεταξύ ενός σημείου προελεύσεως και ενός σημείου προορισμού συνιστά χωριστή αγορά. Επιπλέον, το Δικαστήριο θεωρεί ότι δεν αποδεικνύεται η δημιουργία ή η ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης και επομένως δεν προσβάλλεται ο ανταγωνισμός στις αγορές, όπου δεν υφίστανται αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων της Air France και της KLM⁸⁵.

συμμετοχών, αύξησαν τις χρεώσεις καυσίμων στα εισιτήρια όταν η τιμή του πετρελαίου ξεπέρασε τα 70 δολάρια το βαρέλι, μια κίνηση που προκάλεσε προβληματισμό για τις επιπτώσεις στην κερδοφορία της. Ωστόσο, τα έσοδα του αερομεταφορέα το πρώτο τρίμηνο διαμορφώθηκαν στα 5.802 δισ. ευρώ, αντικατοπτρίζοντας μια άνοδο της τάξεως του 11,9% που απορρέει από όλο το εύρος των επιβατών. Η μέση απόδοση των εισιτηρίων αυξήθηκε κατά 4,5%, ενώ ο αερομεταφορέας επωφελήθηκε περισσότερο συγκριτικά με τους ανταγωνιστές του από τις πράξεις αντιστάθμισης του κόστους καυσίμων.

Η Air France-KLM βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, καθώς οι αγορές προεξοφλούν την συγχώνευσή της με την ιταλική Alitalia. Η Alitalia διανύει μια προβληματική περίοδο, με τους αναλυτές να θεωρούν πως μια συγχώνευση με την Air France-KLM θα της εξασφαλίσει την επιβίωσή της. Ενδεικτικό της οικονομικής δυσχέρειας της Alitalia είναι ότι το 1994 κατείχε στην εγχώρια αγορά μερίδιο 80% και το 2005 υποχώρησε σε επίπεδα λίγο υψηλότερα του 50%. Νωρίτερα αυτόν τον μήνα δημοσίευμα γαλλικής εφημερίδας ανέφερε πως η γαλλική κυβέρνηση ενδεχομένως να έδινε το πράσινο φως στη συγχώνευση εάν ο ιταλικός ενεργειακός κολοσσός Enel αποσυρόταν από κάθε διεκδίκηση για την εξαγορά του γαλλικού παροχέα υπηρεσιών κοινής ωφέλειας Suez. Η γαλλική κυβέρνηση, που ελέγχει το 18% του μετοχικού κεφαλαίου της Air France-KLM, διέψευσε το δημοσίευμα. Τα αποτελέσματα της Air France-KLM είναι ένα θετικό σημείο αναφοράς για τον παγκόσμιο κλάδο μετά την πάροδο μιας περιόδου κατά την οποία δεχόταν πολλές πιέσεις από τις διεθνείς οικονομικές και γεωπολιτικές συνθήκες. Εφημερίδα Καθημερινή 01.09.2006 σελ. 26.

⁸⁵ Σύμφωνα με αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Γαλλο - κινεζικές συνομιλίες για τις αερομεταφορές» λεκτέα τα εξής: «Σε συνομιλίες για τη δημιουργία κοινοπραξίας για εμπορευματικές αερομεταφορές βρίσκεται η AirFrance KLM με την China Southern Airlines, ενώ η Deutsche Lufthansa έχει ήδη προχωρήσει σε αντίστοιχη συνεργασία με την Shenzhen Airline, μια κινεζική εταιρεία εσωτερικών πτήσεων. «Η KLM έχει κάνει τις πρώτες επαφές με την China Southern για τη δημιουργία κοινοπραξίας, αλλά κάθε εκτίμηση είναι πρόωγη», δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος Ζαν-Σιρίλ Σπινέτα, δίδοντας να δώσει λεπτομέρειες για τα μεγέθη μιας τέτοιας συμφωνίας. Τα έσοδα που λαμβάνει η AirFrance KLM από τη μεταφορά φορτίων στην Κίνα είναι τα τέταρτα υψηλότερα της εταιρείας. Παράλληλα, η χώρα είναι ο τέταρτος επικρατέστερος προορισμός στα μακρινά ταξίδια, μετά τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και τον Καναδά. «Τα τελευταία χρόνια, οι ετήσιες πωλήσεις έχουν παρουσιάσει αύξηση 25%, ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης», επισήμανε ο κ. Σπινέτα. Η AirFrance KLM, η εταιρεία με τα υψηλότερα έσοδα στον κόσμο, πρόκειται να πραγματοποιεί από τα τέλη του Οκτωβρίου 59 πτήσεις την εβδομάδα με προορισμό την Κίνα, αυξάνοντας τη συχνότητα των δρομολογίων κατά 15%, ετησίως, μέχρι το 2010. Βεβαίως, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2008 του Πεκίνου αποτελούν μια ιδανική ευκαιρία για να επεκτείνουν και ενισχύσουν οι δυτικοί αερομεταφορείς την παρουσία τους στη χώρα. Ο κ. Σπινέτα ελπίζει στην αξιοποίηση του A380 της Airbus μέχρι τότε, αν και μπορεί να υπάρξουν καθυστερήσεις στην παράδοσή του». Εφημερίδα Καθημερινή 15.09.2006.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι στις 11 Φεβρουαρίου 2004 η Επιτροπή έκρινε συμβατή προς την κοινή αγορά τη συγχώνευση των δύο αεροπορικών εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα δύο μέρη της συγχώνευσης.

Οι δεσμεύσεις αυτές αφορούν την επίλυση των προβλημάτων ανταγωνισμού σε δεκατέσσερα δρομολόγια, εννέα από τα οποία πραγματοποιούνται στην Ευρώπη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV

SKYTEAM ALLIANCE

Περίληψη κεφαλαίου: Αναλυτική παρουσίαση της αεροπορικής συμμαχίας *SkyTeam Alliance*.

14.1. Εισαγωγή

Η συμμαχία SkyTeam Alliance⁸⁶ η οποία «ιδρύθηκε» στις 22 Ιουνίου 2000, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο - πίσω από την Star Alliance - η οποία φέρνει κοντά δέκα αερομεταφορείς από τρεις ηπείρους.

Τα οφέλη και οι στόχοι της συμμαχίας είναι:

- Εύκολη συλλογή μιλίων για τους frequent flyer ταξιδιώτες και εξαγορά τους από τους αερομεταφορείς μέλη της συμμαχίας.
- Αμοιβαία πρόσβαση στις αίθουσες αναμονής (lounge) μεταξύ των αερομεταφορέων.
- Εγγυημένες κρατήσεις για τους πελάτες του προγράμματος Elite Plus.
- Περισσότερες διαθέσιμες πτήσεις και ευκολότερες πτήσεις transit μεταξύ των αερομεταφορέων.
- Περισσότερες επιλογές ναύλων.
- Ενοποιημένο check – in για όλους τους αερομεταφορείς.
- Σταθερά standards ποιότητας για όλους τους αερομεταφορείς μέλη της συμμαχίας.
- Ένα ενιαίο δίκτυο κρατήσεων για όλα τα μέλη της συμμαχίας.

Η SkyTeam αναφέρεται σαν «η πρώτη συμμαχία που δημιουργήθηκε στη σφαίρα των αναγκών των πελατών». Το 2005 η SkyTeam ήταν η καλύτερη συμμαχία εταιριών παγκοσμίως, σύμφωνα με την τους αναγνώστες του Global Traveller Magazine. Η Sky Team έχει δέκα αερομεταφορείς ως μέλη της και 14,615 καθημερινές πτήσεις σε 728 προορισμούς σε 149 χώρες σε όλο τον κόσμο.

⁸⁶ Τα στοιχεία που παρτίθενται έχουν αντληθεί από τον επίσημο δικτυακό τόπο της SkyTeam www.skyteam.com

14.2. Ιστορία

1999: Στις 22 Ιουνίου του 1999 η Air France και η Delta Air Lines υπέγραψαν μία αποκλειστική μακροπρόθεσμη στρατηγική συμφωνία η οποία έθεσε τις βάσεις για μία μεγάλη παγκόσμια συμμαχία.

2000: Στις 22 Ιουνίου του 2000, οι CEOs της Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines και Korean Air συναντήθηκαν στη Νέα Υόρκη για να ανακοινώσουν τη συγκρότηση της SkyTeam' της πρώτης παγκόσμιας συμμαχίας αεροπορικών εταιριών που δημιουργήθηκε γύρω από τις ανάγκες των πελατών. Την περίοδο εκείνη, η συμμαχία πρόσφερε στους επιβάτες 6,402 καθημερινές πτήσεις σε 451 προορισμούς σε 98 χώρες, συμπεριλαμβανομένων απευθείας πτήσεων μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης.

Στις 23 Ιουνίου 2000 η SkyTeam «λάνσαρε» την πρώτη της παγκόσμια καμπάνια σε Ευρώπη, Αμερική, Λατινική Αμερική και Ασία. Στόχος της καμπάνιας ήταν να «συστήσει» στους ταξιδιώτες μία συμμαχία αφοσιωμένη στο να παρέχει ένα ενιαίο επίπεδο υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Το Σεπτέμβριο η SkyTeam επέκτεινε τις δραστηριότητές και σε υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων ή αλλιώς cargo services και ανακοίνωσε τη δημιουργία της μεγαλύτερης στον κόσμο συμμαχίας αεροπορικών υπηρεσιών εμπορευμάτων την SkyTeam CargoTM. Η συμμαχία ανέθεσε στην Aeromexpress, Air France Cargo, Delta Air Logistics και Korean Air Cargo την παροχή υπηρεσιών cargo στο παγκόσμιο δίκτυο της SkyTeam.

Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους η SkyTeam ανακοίνωσε την πρόθεσή της να προσθέσει την CSA Czech Airlines στη συμμαχία, αυξάνοντας τον αριθμό των μελών σε πέντε και προσθέτοντας 21 προορισμούς σε 10 χώρες στο δίκτυο της SkyTeam. Η CSA Czech Airlines έγινε πλήρες μέλος στις αρχές του 2001 ακολουθώντας ένα σύστημα αξιολόγησης και διεύρυνσης.

Η CSA Czech Airlines βοήθησε την SkyTeam και την SkyTeam Cargo να προσφέρουν στον πελάτη ένα συμπληρωματικό Ευρωπαϊκό «προπύργιο» με αυξημένη πρόσβαση σε ταξιδιωτικούς και ναυτιλιακούς προορισμούς σε Κεντρική, Ανατολική και Νότια Ευρώπη. Ένα συμπληρωματικό στοιχείο και όφελος που ανακοίνωσε η SkyTeam ήταν ότι σε όλες οι πτήσεις της SkyTeam στο εκτεταμένο παγκόσμιο δίκτυό της θα απαγορευόταν το κάπνισμα.

2001: Το Μάρτιο η SkyTeam εγκαινίασε το νέο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της Korean Air's στο Διεθνές Αεροδρόμιο Incheon της Σεούλ, παρέχοντας στους επιβάτες απεριόριστη πρόσβαση στην Ασία και στον κόσμο και προωθώντας

επίσης την αύξηση του δυναμικού της συμμαχίας μέσα στο δίκτυό της. Το Μάρτιο επίσης η CSA Czech Airlines έγινε και επίσημα το πέμπτο μέλος της SkyTeam.

Στις 27 Ιουλίου η Alitalia⁸⁷ έγινε μέλος της συμμαχίας. Με την Alitalia οι επιβάτες της SkyTeam βρέθηκαν μπροστά σε συμπληρωματικά 869 καθημερινές πτήσεις προς 21 νέους προορισμούς σε έξι ακόμα χώρες με πτήσεις που εκτελούσαν τα 166 μοντέρνα αεροσκάφη του στόλου της Alitalia.

Στις 15 Αυγούστου οι Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines και Delta υπέβαλαν συνδυασμένη – συλλογική αίτηση προς το Αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών για απαλλαγή φαινόμενα αντιτράστ (antitrust) με σκοπό να επιτραπεί στους τέσσερις αερομεταφορείς να επεκτείνουν τις υπάρχουσες συμφωνίες marketing και να διαμορφώσουν μια συντονισμένη δραστηριοποίηση σε προγράμματα αγορών και marketing.

Το Νοέμβριο τα μέλη της SkyTeam Cargo ήτοι η Air France, η Delta και η Korean Air ίδρυσαν το U.S. Cargo Sales Joint Venture με σκοπό την προσφορά μίας κεντρικής πηγής κρατήσεων και υπηρεσιών, με 14 παραρτήματα σε τοποθεσίες στις διάφορα μέρη των Ηνωμένων Πολιτειών συμπεριλαμβανομένων και περιφερειακών γραφείων στην Ατλάντα, Σικάγο, Λος Άντζελες και Ν. Υόρκη.

2002: Στις 17 Ιανουαρίου το Αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών έκανε δεκτή την αίτηση των ευρωπαϊών και αμερικανικών μελών για διατλαντική απαλλαγή από το antitrust.

Στις 14 Μαρτίου τα μέλη της SkyTeam από την Ασία και τις Ηνωμένες Πολιτείες ήτοι η Korean Air, η Delta Air Lines και μέλη της SkyTeam από την Ευρώπη υπέβαλαν συνδυασμένη – συλλογική αίτηση για «διαχειριστική» (trans - Pacific) απαλλαγή από το antitrust.

Στις 10 Απριλίου η SkyTeam ανακοίνωσε μία επιχειρηματική συμφωνία με την Coca-Cola, την πρώτη του είδους απευθείας συμφωνία συνεργασίας μεταξύ μίας παγκόσμιας συμμαχίας αεροπορικών εταιριών και μίας εταιρίας παραγωγής ποτών και ροφημάτων. Ο συνεταιρισμός SkyTeam – Coke υποστηρίζεται από

⁸⁷ Σύμφωνα με αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Alitalia: η πιθανή συγχώνευση ανέβασε τη μετοχή» λεκτέα τα εξής: «Άνοδο κατά 2% σημείωσε χθες η τιμή της μετοχής της Alitalia, του μεγαλύτερου αερομεταφορέα της Ιταλίας, λόγω εικοταλογίας ότι οι συνομιλίες μεταξύ Γάλλων και Ιταλών αξιωματούχων ενδέχεται να βοηθήσουν στην προ πολλού αναμενόμενη συγχώνευσή της με την Air France - KLM. Όπως ανέφερε χθες η οικονομική εφημερίδα της Ιταλίας «Finanza & Mercati» το θέμα της συγχωνεύσεως της Alitalia με την Air France - KLM θα βρίσκεται στο πρόγραμμα των συζητήσεων του Ιταλού πρωθυπουργού Ρομάνο Πρόντι και του Γάλλου ομολόγου του Ντομινίκ Ντε Βιλπέν κατά την αυριανή τους συνάντηση. Σύμφωνα με την εφημερίδα, το ιταλικό υπουργείο Οικονομικών έχει ήδη εκπονήσει σχέδιο νόμου εν όψει αυτής της συναντήσεως το οποίο θα επιτρέψει στο ιταλικό Δημόσιο να πωλήσει όλο το μετοχικό του μερίδιο που διατηρεί στην Alitalia, το οποίο κυμαίνεται κάτω του 50%». Εφημερίδα Καθημερινή 31.08.2006.

ατομικές συμφωνίες ειδών ποτών και ροφημάτων μεταξύ των αεροπορικών εταιριών μελών της SkyTeam (Aeroméxico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines και Korean Air) και των τοπικών μονάδων εμφιάλωσης Coca-Cola.

Η 22 Ιουνίου ήταν η δεύτερη επέτειος από την ίδρυση της συμμαχίας. Η συμμαχία γιόρτασε σημαντική αύξηση στο δίκτυο της μέσα στα δύο αυτά χρόνια αυξανόμενη από:

- 4 σε 6 μέλη
- 451 σε 512 προορισμούς
- 98 σε 114 χώρες
- 176.3 σε 228 εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο
- 6,400 σε 8,000 καθημερινές πτήσεις

2004: Η Continental Airlines, η KLM και η Northwest Airlines γίνονται μέλη το Σεπτέμβριο. Μαζί η 9μελής συμμαχία εξυπηρετεί 341 εκ. επιβάτες με 14.320 καθημερινές αναχωρήσεις σε 658 παγκόσμιους προορισμούς σε πάνω από 130 χώρες.

2005: Παρόλο που η CSA δεσμεύτηκε να βοηθήσει τη Malén Hungarian Airlines να γίνει συνέταιρο μέλος της συμμαχίας (δηλαδή μέλος το οποίο δεν έχει δικαίωμα ψήφου), η Malén επέλεξε να γίνει μέλος στην Oneworld Alliance, υπογράφοντας ένα προσύμφωνο συνεργασίας και αλληλοκατανόησης προς τα τέλη Μαΐου.

Λίγες μέρες αργότερα η SkyTeam ανακοινώνει τέσσερα νέα υποψήφια μέλη τα οποία θα μπουν στη διαδικασία του να γίνουν μέλη μέχρι το 2006. Η κάθε μία από αυτές τις εταιρίες θα «χρηματοδοτείται» από τα ήδη υπάρχοντα μέλη: Air Europa η οποία έχει βάση στη Μαδρίτη (χρηματοδότηση από την Air France), COPA με βάση τον Παναμά (ιδιοκτησία κατά το ήμισυ και χρηματοδότηση από την Continental Airlines), Kenya Airways (ιδιοκτησία κατά το ήμισυ και χρηματοδότηση από την KLM) και η Tarom, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ρουμανίας (χρηματοδότηση από την Alitalia).

Στις 25 Οκτωβρίου η Ολλανδική εταιρία Royal Philips Electronics έγινε η πρώτη εταιρία που υπέγραψε συμβόλαιο σαν πελάτης με την SkyTeam, παρέχοντας στην εταιρία παγκόσμια πρόσβαση και διακεκριμένες ταξιδιωτικές λύσεις διαμέσου μιας συγκεκριμένης συμφωνίας με τη συμμαχία.

2006: Ο ρωσικός αερομεταφορέας Aeroflot γίνεται μέλος στις 14 Απριλίου. Με τη συμμετοχή της Aeroflot, το δίκτυο της SkyTeam' προσφέρει τώρα σε 373 εκ. επιβάτες περίπου 15.000 πτήσεις ημερησίως σε πάνω από 728 προορισμούς παγκοσμίως.

14.3. ΜΕΛΗ

14.3.1. Τωρινά Πλήρη Μέλη

- Aeroflot
- Aeroméxico (ιδρυτικό μέλος)
- Air France (ιδρυτικό μέλος) + KLM
- Alitalia
- Continental Airlines
- Czech Airlines
- Delta Air Lines (ιδρυτικό μέλος)
- Korean Air (ιδρυτικό μέλος)
- Northwest Airlines

14.3.2 Μελλοντικά Μέλη

14.3.2.1. Πλήρη Μέλη

- China Southern Airlines

14.3.3. Μέλη χωρίς δικαίωμα ψήφου

- Air Europa
- COPA
- Kenya Airways
- Tarom
- Middle East Airlines

14.3.4. Πιθανά Μελλοντικά Μέλη

- JAT Airways (ξεκίνησε καμπάνια με σκοπό την ένωσή της με τη συμμαχία)

- China Airlines (πιθανολογείται ότι βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την SkyTeam και έχει ήδη εκτεταμένο code - sharing με τις Delta Air Lines και Alitalia).
- Malaysia Airlines (η εταιρία συμφώνησε με την Air France - KLM να αναβαθμίσει τη συμφωνία code - sharing. Δεν έχει δοθεί κάποιο χρονοδιάγραμμα από την εταιρία αλλά το εξωραϊστικό πρόγραμμα της εταιρίας θέτει την ένωσή της με τη συμμαχία όχι αργότερα από το την περίοδο 2008-2009).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XV

STAR ALLIANCE

Περίληψη κεφαλαίου: Αναλυτική παρουσίαση της αεροπορικής συμμαχίας Star Alliance.

15.1. Εισαγωγή

Η Star Alliance⁸⁸ η οποία ιδρύθηκε στις 14 Μαΐου 1997 ήταν η πρώτη και παραμένει η μεγαλύτερη συμμαχία αεροπορικών εταιριών στον κόσμο, με τα ακόλουθα σημεία συνεργασίας μεταξύ των εταιριών:

- Διεύρυνση του προγράμματος ταξιδιωτών Frequent Flyer με την οποία μπορεί ο επιβάτης να κερδίσει τα μίλια τα οποία έχει ταξιδέψει από όλα τα μέλη της εταιρίας στο ίδιο επίπεδο.
- Όλοι οι επιβάτες Premium της συμμαχίας έχουν πρόσβαση σε όλες τις αίθουσες αναμονής των εταιριών μελών της συμμαχίας.
- Το πτητικό πρόγραμμα είναι έτσι συντονισμένο έτσι ώστε να επιτρέπεται η ομαλή διεξαγωγή του ταξιδιού το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικούς αερομεταφορείς μέλη της συμμαχίας, με ένα εισιτήριο.
- Εκπτώσεις και ειδικές τιμές σε μέλη της συμμαχίας.
- Όλες οι διαδικασίες υπηρεσιών πελατών εναρμονίζονται με την προσπάθεια προώθησης της εμπειρίας των μελών της συμμαχίας.
- Συνεργασία στη διαμόρφωση μίας ενιαίας πλατφόρμας πληροφοριών και τεχνολογίας.

Αυτή η στενή συνεργασία οδήγησε σε υπόνοιες για φαλκίδευση του υγιούς ανταγωνισμού και η συμμαχία μπήκε στο στόχαστρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σαν μία εικονική συγχώνευση των μελών της. Στην πραγματικότητα, κάποιοι θεωρούν ότι αν οι κανονισμοί των κυβερνήσεων ήταν πιο χαλαροί, τα μέλη της συμμαχίας θα οδηγούνταν σε συγχώνευση σε έναν ενιαίο όμιλο.

Η Star Alliance διαχειρίζεται 16.930 καθημερινές πτήσεις σε 842 αεροδρόμια σε 152 χώρες με την South African Airways και την Swiss

⁸⁸ Τα στοιχεία που παρατίθενται έχουν αντληθεί από τον επίσημο δικτυακό τόπο της Star Alliance www.staralliance.com

International Air Lines οι οποίες έγιναν μέλη στις αρχές Απριλίου του 2006. Οι αριθμοί αυτοί περιλαμβάνουν την US Airways, η οποία συγχωνεύθηκε με την America West το Μάιο του 2005.

Η συμμαχία διαμόρφωσε ένα «περιφερειακό» σκεπτικό και στρατηγική το 2004, το οποίο βοηθάει τη συμμαχία να διεισδύσει σε καίριες αγορές διαμέσου περιφερειακών – τοπικών αερομεταφορέων μέσω χρηματοδότησης από τα ήδη υπάρχοντα μέλη.

Η Star Alliance ψηφίστηκε ως η καλύτερη συμμαχία αεροπορικών εταιριών στα World Airline Awards του έτους 2005 για δεύτερη φορά μέσα σε τρία χρόνια.

15.2. Ιστορία Μελών

- 1997 – Ιδρύθηκε από τις Air Canada, United Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines System και Thai Airways. Η Varig γίνεται και αυτή μέλος της συμμαχίας.
- 1999 – Γίνονται μέλη οι Ansett Australia, All Nippon Airways και Air New Zealand.
- 2000 – Γίνονται μέλη οι Singapore Airlines, BMI (British Midland), Mexicana και ο Όμιλος Austrian Airlines ο οποίος περιλαμβάνει τις Austrian Airlines, Tyrolean και Lauda Air.
- 2001 – Η Ansett Australia κλείνει λόγω χρεοκοπίας ύστερα από μία αποτυχημένη στρατηγική εξαγοράς από την Air New Zealand.
- 2003 – Γίνονται μέλη οι Asiana Airlines, LOT Polish Airlines και Spanair.
- 2004 – Η US Airways γίνεται μέλος της συμμαχίας. Λήγει η ιδιότητα μέλος της Mexicana. Οι εταιρίες Adria Airways, Croatia Airlines και Blue1 εγκαινιάζουν το περιφερειακό (τοπικό) δίκτυο της συμμαχίας (regional network).
- 2005 – Η Tap Portugal γίνεται μέλος της συμμαχίας. Η Americana West Airlines συγχωνεύεται με την US Airways, γίνεται ένας μεγαλύτερος αερομεταφορέας ο οποίος όμως παραμένει μέλος της Star Alliance.
- 2006 – Οι εταιρίες Swiss International Air Lines και South African Airways γίνονται μέλη.

15.3. Μέλη

Ξεκινώντας από το έτος 2004, η Star Alliance έχει χωρίσει τα μέλη της σε πλήρη μέλη και περιφερειακά (τοπικά) μέλη που πρέπει να χρηματοδοτούνται από ένα πλήρες μέλος.

15.3.1. Πλήρη Μέλη

- Air Canada (ιδρυτικό μέλος)
- Air New Zealand
- All Nippon Airways
- Asiana Airlines
- Austrian Airlines
- BMI
- LOT Polish Airlines
- Lufthansa (ιδρυτικό μέλος)
- Scandinavian Airlines System (ιδρυτικό μέλος)
- Singapore Airlines
- South African Airlines
- Spanair
- Swiss International Air Lines
- TAP Portugal
- Thai Airways International (ιδρυτικό μέλος)
- United Airlines (ιδρυτικό μέλος)
- US Airways
- Varig

15.3.2. Περιφερειακά Μέλη

- Adria Airways χρηματοδοτούμενη από τη Lufthansa
- Blue1 χρηματοδοτούμενη από τη Scandinavian Airlines System (SAS)
- Croatia Airlines χρηματοδοτούμενη από τη Lufthansa

15.3.3. Πρώην Μέλη

- Ansett Australia - εκθάριση εταιρία με ρευστοποίηση κεφαλαίου το 2001.
- Mexicana – άφησε τη συμμαχία το 2004 όταν αποφάσισε να μην ανανεώσει την codeshare συμμαχία με την United Airlines και επέλεξε να έλθει σε codeshare συμμαχία με την Oneworld' s American Airlines.

15.4. Μελλοντικά Μέλη

15.4.1. Πλήρη Μέλη

- Η Americana West Airlines θα συγχωνευθεί με την US Airways στα επόμενα τρία χρόνια, με διεύρυνση του δικτύου ξεκινώντας από τα μέσα του 2005. Ο συγχωνευθείς αερομεταφορέας θα λειτουργεί με το διακριτικό τίτλο της US Airways.
- Shanghai Airlines. Στις 10 Μαΐου ο αερομεταφορέας δέχθηκε πρόσκληση για να γίνει μέλος της Star Alliance σαν πλήρες μέλος. Στους επόμενους μήνες και η Shanghai Airlines και η Star Alliance θα εργαστούν ως προς την είσοδο της αεροπορικής εταιρίας στη συμμαχία.

15.5. Πιθανά Μελλοντικά Μέλη

15.5.1. Πλήρη μέλη

- Η Air China είναι συνέταιρος με τις ANA, Asiana Airlines, Austrian Airlines, Lufthansa, SAS και United Airlines: ο πρόεδρος της εταιρίας συμμετείχε στη Γενική Συνέλευση στη Ναγογια τον Ιούνιο του 2005. Παρόλο που η Cathay Pacific είναι μέτοχος της εταιρείας, η εταιρία επισήμως κλήθηκε να γίνει μέλος της συμμαχίας στις 22 Μαΐου 2006.
- Η Air India ήδη συνέταιρος με τις Asiana Airlines, Austrian Airlines, Lufthansa, Singapore Airlines, Swiss International Airlines και Thai Airways International.
- Egypt Air.
- Η Indian θα συγχωνευθεί με την Air India το 2006.
- Η Qatar Airways η οποία συνεργάζεται με τις ANA, Asiana Airlines, BMI, Lufthansa, Thai Airways International και United Airlines.

15.5.2. Περιφερειακά – Τοπικά Μέλη

Η Star Alliance διερευνεί περιπτώσεις και δυνατότητες «στρατολόγησης» περιφερειακών μελών:

- Aegean Airlines, χρηματοδότηση από Lufthansa
- AirBaltic, χρηματοδότηση από την SAS
- Air One, χρηματοδότηση από Lufthansa
- Estonian Air, χρηματοδότηση από την SAS
- Luxair, χρηματοδότηση από Lufthansa.
- Silk Air, χρηματοδότηση από Singapore Airlines

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XVI

ONEWORLD

Περίληψη κεφαλαίου: Αναλυτική παρουσίαση της αεροπορικής συμμαχίας OneWorld.

16.1. Εισαγωγή

Η OneWorld⁸⁹ είναι μία παγκόσμια αεροπορική συμμαχία. Από το 2005 είναι η τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική συμμαχία πίσω από τις άλλες δύο μεγάλες συμμαχίες, την Star Alliance και την SkyTeam. Οι αεροπορικές εταιρίες μέλη της συμμαχίας καθώς και οι συνέταιροι τους απολαμβάνουν ένα υψηλό επίπεδο συνεργασίας στον προγραμματισμό, στα εισιτήρια, στις πτήσεις code share, στη λειτουργία flight transfer, τα οφέλη των επιβατών frequent flyer, σε αίθουσες αναμονής διαφόρων αεροδρομίων, στη μείωση του κόστους και στην ανταλλαγή ιδεών και πρακτικών.

Η OneWorld ήταν η πρώτη αεροπορική συμμαχία που εγκαθίδρυσε μία κεντρική διοίκηση. Βασισμένη στο Βανκούβερ του Καναδά, έχει έναν Γενικό Διευθυντή, ο οποίος είναι υπόλογος του Διοικητικού Συμβουλίου της Συμμαχίας, το οποίο αποτελείται από τους CEOs κάθε αεροπορικής εταιρίας μέλους της συμμαχίας. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αλλάζει κυκλικά.

Η συμμαχία εξυπηρετεί πάνω από 600 προορισμούς σε 135 χώρες παγκοσμίως, με καθημερινή δραστηριότητα άνω των 8.000 πτήσεων. Το 2004 η OneWorld εξυπηρέτησε πάνω από 230 εκ. επιβάτες με ένα συνδυασμένο στόλο 2000 αεροσκαφών περίπου.

Με τα τωρινά της μέλη η συμμαχία εξυπηρετεί 134 χώρες και 599 προορισμούς. Με τις Japan Airlines, Royal Jordanian και Malev οι οποίες θα γίνουν μέλη σύντομα, ο χάρτης της Oneworld θα επεκταθεί σε 686 προορισμούς σε 140 χώρες.

Η Oneworld ψηφίστηκε η καλύτερη συμμαχία αεροπορικών εταιριών στα Business Traveller Awards του έτους 2004 και ονομάστηκε η World's Leading Airline Alliance για το έτος 2004.

⁸⁹ Τα στοιχεία που παρατίθενται έχουν αντληθεί από τον επίσημο δικτυακό τόπο της OneWorld www.oneworld.com

16.2. Ιστορία Μελών

- 1998- Η Oneworld ιδρύεται το Σεπτέμβριο όταν οι American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific και Qantas ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να δημιουργήσουν μία συμμαχία.
- 1999 – Το Φεβρουάριο η Oneworld ξεκινάει τη λειτουργία της επίσημα και τα μέλη της εταιρίας ξεκινούν την προσφορά και παροχή των οφελών της συμμαχίας. Στο τέλος της χρονιάς γίνονται μέλη η Iberia και η Finnair.
- 2000 – Η Aer Lingus και η LanChile (η οποία είναι γνωστή σαν LAN Airlines) γίνονται μέλη της συμμαχίας. Όμως το ιδρυτικό μέλος της συμμαχίας Canadian Airlines is acquired από την Air Canada ύστερα από μία περίοδο οικονομικών δυσκολιών. Η Air Canada είναι μέλος της ανταγωνιστικής συμμαχίας Star Alliance.
- 2003 - 2005 – Η Swiss International Air Lines αποδέχεται την πρόσκληση να γίνει μέλος της συμμαχίας το Σεπτέμβριο, την ίδια ώρα που υπογράφει σύμφωνο συνεργασίας με την British Airways, συμφωνώντας σε μία στρατηγική συμμαχία με τον Βρετανικό Αερομεταφορέα η οποία περιλαμβάνει εκτεταμένες πτήσεις code sharing, slot exchange agreements στο αεροδρόμιο London Heathrow και συγχώνευση με το πρόγραμμα frequent flyer της Swiss και της British Airways Executive Club. Όμως τον Ιούνιο του 2004, η Swiss ακυρώνει τη συμφωνία για το λόγο ότι οι σημαντικές δαπάνες και τα μειονεκτήματα της διεύρυνσης αυτής δεν θα μπορούσαν να εξισορροπηθούν με τα μακροχρόνια οφέλη. Σαν αποτέλεσμα της λήξης της συμμαχίας αυτής η Swiss αποφασίζει να μην προχωρήσει στη διαδικασία του να γίνει μέλος της OneWorld. (Το Μάρτιο του 2005 η Lufthansa ανακοίνωσε τον έλεγχο της πάνω στη Swiss και την πληρωμή του ποσού για τη συμμετοχή της στην Star Alliance). Κατά τη διάρκεια του 2003 η British Airways και η KLM Royal Dutch Airlines ξεκινούν συνομιλίες για μία πιθανή συγχώνευση, η οποία θα οδηγούσε σε προφανή μεγέθυνση της OneWorld και φέρνοντας τον στρατηγικό συνέταιρο της KLM, Northwest Airlines, σε μία διευρυμένη συμμαχία. Οι συνομιλίες όμως αποδείχθηκαν άκαρπες και την επόμενη χρονιά η KLM συγχωνεύεται με την Air France, δημιουργώντας τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο με το διακριτικό τίτλο Air France-KLM και προφανώς προωθώντας την Skyteam, σαν τη δεύτερη συμμαχία στον κόσμο μετά την Star Alliance.
- 2005 – Στις 24 Μαΐου η Oneworld υπογράφει μνημόνιο συνεργασίας με την Malev Hungarian Airlines σαν ένα πρώτο βήμα προς τη συμμαχία. Επίσης, στις 17 Οκτωβρίου η Royal Jordanian δέχθηκε να ενταχθεί στην Oneworld.

Θα είναι το 10 μέλος και η πρώτη εταιρία από τη Μέση Ανατολή η οποία μετέχει σε παγκόσμια αεροπορική συμμαχία. Στις 25 Οκτωβρίου 2005 η Japan Airlines (JAL) ξεκινά σειρά διαπραγματεύσεων με την OneWorld. Η JAL θα επεκτείνει το δίκτυο της Oneworld κατά 10 %, προσθέτοντας 68 προορισμούς – 56 από αυτούς στην Ιαπωνία και 5 στην Κίνα.

- 2006 – Η Japan Airlines ολοκληρώνει το πρώτο βήμα ως προς την είσοδό της στην Oneworld και υπογράφει μνημόνιο συνεργασίας. Η JAL θα ενταχθεί στη συμμαχία αφού πρώτα συμφωνηθούν μια σειρά από θέματα μέχρι το 2007.

16.3. Μέλη

16.3.1. Τωρινά

- Aer Lingus
- American Airlines (ιδρυτικό μέλος)
- British Airways (ιδρυτικό μέλος)
- Cathay Pacific Airways (ιδρυτικό μέλος)
- Finnair
- Iberia Airlines
- LAN⁹⁰
- Qantas (ιδρυτικό μέλος)

Συμπληρωματικά, περιφερειακές – τοπικές θυγατρικές εταιρίες και αερομεταφορείς δικαιόχρησης (franchise) είναι μέλη της OneWorld.

16.3.2. Πρώην

- Canadian Airlines (ιδρυτικό μέλος) – Πήρε τον έλεγχο το μέλος της Star Alliance Air Canada το 2000.

16.3.3. Μελλοντικά

- Royal Jordanian - αναμένεται να γίνει πλήρες μέλος μέχρι το 2006/2007.
- Malev – η αεροπορική εταιρία δέχθηκε πρόσκληση να γίνει μέλος της συμμαχίας στις 22 Νοεμβρίου 2005 και αναμένεται να γίνει πλήρες μέλος μέχρι το 2006/2007.

⁹⁰ Οι συνέταιροι της LAN, ήτοι LAN Argentina, LAN Ecuador και LAN Peru δεν είναι μέλη της OneWorld.

- Japan Airlines – Η Japan Airlines και η Oneworld έχουν υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας και η αεροπορική εταιρία αναμένεται να γίνει πλήρες μέλος το 2007.

16.3.4. Πιθανά Μελλοντικά Μέλη

- Air China – η Cathay Pacific κατέχει από το 2004 το 9.9% του μετοχικού της κεφαλαίου. Δεν έχει υπάρξει καμία συμφωνία με την Oneworld, και είναι αβέβαιο το πώς θα επηρεάσει αυτό τις συνομιλίες της Air China με την Star Alliance.
- China Eastern – συνέταιρος της American Airlines και της Qantas. Πιστεύεται ότι μόνο ένας από τους δύο κινεζικούς αερομεταφορείς η Air China ή η China Eastern, θα μπορέσει να γίνει μέλος της Oneworld.
- Dragonair – θυγατρική εταιρία της Cathay Pacific/Swire Group (ο μεγάλος μέτοχος της Cathay Pacific) και της CNAC (θυγατρική εταιρία της Air China) καθώς και της CITIC (επίσης μέτοχος της Cathay Pacific). Η Cathay Pacific συνεργάζεται με την Dragonair σε πολλά επίπεδα. Συμπληρωματικά, μία κοινή ανακοίνωση έγινε γνωστή πρόσφατα στο Hong Kong βάσει της οποίας οι εταιρίες αυτές θα ενδυναμώσουν τις σχέσεις τους και είναι πιθανόν η Dragonair να γίνει μέλος της OneWorld στο μέλλον σαν θυγατρική εταιρεία.
- Jet Airways - Air Sahara – Η Jet Airways πρόκειται να αναλάβει τον έλεγχο της Air Sahara βάσει της πρόσφατης συμφωνίας των δύο εταιριών. Επίσης η Air Sahara έχει καταλήξει σε codeshare συμφωνίες με μέλος της OneWorld και έχει υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας με την British Airways. Η εταιρία συμμετέχει επίσης στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών της Qantas.
- SN Brussels Airlines
- TAM – πρόσφατα έληξε τη σύμβασή με την Air France και ενδυνάμωσε τις σχέσεις της με την American Airlines.
- Mexicana
- WestJet – ο Καναδέζικος χαμηλού κόστους αερομεταφορέας, έχει συνάψει συμφωνίες με την Japan Airlines και πιθανολογείται πιθανή στρατηγική συμμαχία με την Cathay Pacific.
- Air Pacific – ο εθνικός αερομεταφορέας των νησιών Fiji ποσοστό 46.3% του οποίου ανήκει στην Qantas (το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει στην κυβέρνηση των νησιών Fiji). Αυτό θα μπορούσε να δώσει σημαντική παρουσία της OneWorld στην περιοχή της Ωκεανίας.
- Hawaiian Airlines

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XVII

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Περίληψη κεφαλαίου: Είναι απαραίτητη η διερεύνηση του ρόλου του ανταγωνισμού στις συγχωνεύσεις, συνεργασίες και συμμαχίες αεροπορικών εταιριών, η προστασία του υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και υπηρεσιών.

17.1. Εισαγωγή

Το Δίκαιο Ανταγωνισμού προστατεύει τον ανταγωνισμό από περιορισμούς που του επιβάλλουν οι ίδιες οι επιχειρήσεις. Βασική αρχή του είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων είναι η επιθυμητή κατάσταση στην αγορά και ότι πολλές φορές οι ίδιες οι επιχειρήσεις τον περιορίζουν με συμφωνίες ή με μονομερείς πρακτικές⁹¹. Σε αυτές τις περιπτώσεις παρεμβαίνει ο νόμος απαγορεύοντας αυτές τις πρακτικές για να επαναφέρει συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά. Οι στόχοι του Δικαίου Ανταγωνισμού καθορίζονται από την εκάστοτε Πολιτική του Ανταγωνισμού που ακολουθούν οι αρχές που το εφαρμόζουν.

17.2. Αγορά

Στα οικονομικά και στο Δίκαιο του ανταγωνισμού ανταγωνίστριες θεωρούνται επιχειρήσεις που βρίσκονται στην ίδια σχετική αγορά. Η σχετική αγορά ορίζεται από τη σκοπιά του αγοραστή. Δύο ή περισσότερα προϊόντα ανήκουν στη ίδια σχετική αγορά, όταν καλύπτουν τις ίδιες ανάγκες των αγοραστών και συνεπώς είναι ανταλλάξιμα μεταξύ τους. Η σχετική αγορά ορίζεται σε σχέση με το προϊόν, με τον τόπο και με το χρόνο.

17.3. Απαγορευμένες Συμφωνίες

Το πρώτο κατά του οποίου στρέφεται το Δίκαιο Ανταγωνισμού είναι οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις μπορούν να θέσουν τον μηχανισμό του ανταγωνισμού εκτός λειτουργίας με μεταξύ τους συμφωνίες,

⁹¹ Beater Axel «Europäisches Recht gegen unlauteren Wettbewerb – Ansatzpunkte, Grundlagen, Entwicklung, Erforderlichkeit», Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 2003.

συμφωνώντας π.χ. να πουλάνε στις ίδιες τιμές ή κατανέμοντας τους πελάτες μεταξύ τους.

Οι συμφωνίες χωρίζονται σε οριζόντιες και κάθετες, ανάλογα με το αν οι συμβαλλόμενες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην ίδια βαθμίδα παραγωγής ή σε διαφορετικές. Οριζόντια π.χ. είναι μια συμφωνία μεταξύ δύο κατασκευαστών αυτοκινήτων, ενώ κάθετη είναι μια συμφωνία μεταξύ κατασκευαστή αυτοκινήτου και διανομέα. Οι οριζόντιες συμφωνίες είναι πολύ πιο επικίνδυνες από τις κάθετες, γιατί συνήθως έχουν ως στόχο ή ως αποτέλεσμα να συντονίσουν οι ανταγωνιστές τη δράση τους στην αγορά προς ζημία του καταναλωτή.

Κίνητρο των εταιριών να συνάπτουν οριζόντιες συμφωνίες είναι συνήθως το γεγονός πως ο ανταγωνισμός τούς κοστίζει και περιορίζοντάς τον με μεταξύ τους συμφωνίες μπορούν να επιτύχουν υψηλότερες τιμές με χαμηλότερο κόστος εκμεταλλευόμενοι όλοι μαζί την έλλειψη πλέον εναλλακτικών για τον αγοραστή.

Διαφορετικά είναι τα πράγματα στις κάθετες συμφωνίες. Οι κάθετες συμφωνίες μπορεί να είναι θετικές, αν π.χ. ο παραγωγός θέλει να επιβάλει στους διανομείς *minimum* απαιτήσεις ποιότητας (εκπαίδευση του προσωπικού, διαρρύθμιση του καταστήματος), μπορεί όμως να είναι και αρνητικές, αν τους επιβάλλει σε τιμές ή σε ποιους πελάτες θα πουλάνε.

17.4. Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης

Επιχειρήσεις που έχουν μεγάλο μερίδιο στην αγορά συνήθως δεν υπόκεινται στην πίεση του ανταγωνισμού. Οι καταναλωτές είναι υποχρεωμένοι ελλείψει εναλλακτικών να προμηθεύονται από αυτούς και οι ανταγωνιστές είναι πολύ μικροί για να τους απειλήσουν.

Το Δίκαιο Ανταγωνισμού τούς απαγορεύει να καταχραστούν τη δεσπόζουσα θέση τους για να βλάψουν τους ανταγωνιστές ή τους καταναλωτές. Τους καταναλωτές μπορούν να τους βλάψουν χρεώνοντας υπερβολικές τιμές ή υποχρεώνοντάς τους να αποδεχθούν δυσμενείς όρους. Τους ανταγωνιστές μπορούν να τους βλάψουν με επιθετικές πολιτικές υποχρεώνοντας π.χ. τους καταναλωτές να προμηθεύονται μόνο από αυτούς ή δεσμεύοντάς τους για μεγάλο χρονικό διάστημα, οπότε οι ανταγωνιστές δεν έχουν πλέον αγοραστές.

Κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού δεν απαγορεύεται να αποκτήσει μια επιχείρηση δεσπόζουσα θέση· πολλές φορές είναι δείγμα υπεροχής των προϊόντων ή καλύτερης ανταπόκρισης στις ανάγκες του καταναλωτή. Λόγω της δεσπόζουσας θέσης όμως μιας επιχείρησης έχει η συμπεριφορά της μεγαλύτερη επίδραση στον ανταγωνισμό απ' ό,τι η συμπεριφορά άλλων επιχειρήσεων. Αυτό που

απαγορεύεται είναι η κατάχρησή της εις βάρος του ανταγωνισμού, των ανταγωνιστών και του καταναλωτή⁹².

Πράξεις που επιτρέπονται σε άλλες επιχειρήσεις απαγορεύονται σε δεσπόζουσες επιχειρήσεις λόγω των επιπτώσεών τους. Π.χ. υψηλές εκπτώσεις σε πιστούς πελάτες μπορεί να είναι δείγμα υγιούς ανταγωνισμού, όταν παρέχονται σε μια ανταγωνιστική αγορά. Όταν όμως παρέχονται από μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση, ελλοχεύει ο κίνδυνος οι πελάτες να δεσμευτούν για μακρό διάστημα στη δεσπόζουσα επιχείρηση και να παγιωθεί η θέση της στην αγορά, στερώντας από άλλες επιχειρήσεις τη δυνατότητα να επιβιώσουν στην αγορά.

17.5. Έλεγχος Συγχωνεύσεων

Επειδή η δεσπόζουσα θέση μιας επιχείρησης στην αγορά δημιουργεί προβλήματα στον ανταγωνισμό, απαγορεύεται σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά να συγχωνευθούν, όταν από τη συγχώνευση προκύπτει μια εταιρεία με δεσπόζουσα θέση. Ενώ η ανάπτυξη μιας επιχείρησης σε βαθμό που να κατέχει δεσπόζουσα θέση δεν απαγορεύεται, καθώς μπορεί να αποτελεί δείγμα υγιούς ανταγωνισμού, απαγορεύεται η σύμπραξη περισσοτέρων ανταγωνιστών μεταξύ τους. Το αν η εταιρία που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα έχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, γίνεται προσπάθεια να προβλεφθεί με βάση το μέγεθος και το μερίδιο αγοράς των εταιριών κατά τη στιγμή της συγχώνευσης, τις συνθήκες της αγοράς και την ως τώρα εξέλιξή της. Οι συγχωνεύσεις μεταξύ ανταγωνιστών δεν είναι απαραίτητα αρνητικές για τον ανταγωνισμό. Μπορεί να συγχωνευθούν μικρότεροι ανταγωνιστές για να αντιμετωπίσουν καλύτερα μεγαλύτερους ή μπορεί η αγορά να απαιτεί ένα ελάχιστο μέγεθος⁹³.

Στην αεροπορική βιομηχανία για παράδειγμα δύο μεγάλες εταιρίες μπορεί να είναι σε θέση να αναπτύξουν καλύτερα προϊόντα από πολλές μικρές, γιατί η έρευνα και τεχνολογία στον τομέα αυτό είναι πολύ ακριβή. Από την άλλη, αν δεν υπάρχει ανταγωνισμός στην αγορά, θα σταματήσουν οι εταιρίες να επενδύουν σε έρευνα και τεχνολογία. Ο έλεγχος των συγχωνεύσεων απαιτεί μια στάθμιση πολλών παραγόντων και μια πρόβλεψη για το μέλλον, που τον καθιστούν δύσκολο.

⁹² Παπαγιάννης Δονάτος «Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο». Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 1999, 2η έκδοση.

⁹³ Μούση Ν. Σ. «Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο - Οικονομία - Πολιτική», δέκατη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2003.

17.6. Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού

Το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού ρυθμίζεται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στα άρθρα 81 ως 86⁹⁴.

17.6.1. Άρθρο 81

Το άρθρο 81 ΕΚ απαγορεύει τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων που έχουν σκοπό ή αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Το άρθρο αφορά τόσο οριζόντιες όσο και κάθετες συμφωνίες. Επειδή όμως πολλές συμφωνίες περιορίζουν τον ανταγωνισμό αλλά ωφελούν ταυτόχρονα τον καταναλωτή, η παράγραφος 3 του άρθρου 81 προβλέπει ότι από την απαγόρευση εξαιρούνται οι συμφωνίες που πληρούν τέσσερις προϋποθέσεις:

- α) οδηγούν σε βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των αγαθών ή ευνοούν την τεχνολογική πρόοδο,
- β) είναι αναγκαίες για την επίτευξη αυτής της βελτίωσης,
- γ) εξασφαλίζουν τη μεταβίβαση της ωφέλειας στον καταναλωτή και
- δ) δεν αποκλείουν εντελώς τον ανταγωνισμό.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να καθοδηγήσει τις εταιρίες, έχει εκδώσει «ομαδικές απαλλαγές συμφωνιών», ορίζοντας τι επιτρέπεται και τι απαγορεύεται σε κατηγορίες συμφωνιών όπως οι κάθετες συμφωνίες, οι συμφωνίες για τη μεταφορά τεχνολογίας, οι συμφωνίες στα δίκτυα διανομής αυτοκινήτου κλπ.

17.6.2. Άρθρο 82

Το άρθρο 82 απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από μια ή περισσότερες επιχειρήσεις. Ως παραδείγματα αναφέρει τη μείωση της παραγωγής, με σκοπό να αυξηθούν τεχνητά οι τιμές, την επιβολή στους αγοραστές ιδιαιτέρως επαχθών όρων και την αυθαίρετη διάκριση μεταξύ καταναλωτών.

⁹⁴ Μούση Ν. Σ. «Ευρωπαϊκή Ένωση, Θεσμοί και Πολιτικές», τέταρτη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995.

17.6.3. Κανονισμός Συγχωνεύσεων

Στη Συνθήκη δεν υπάρχει άρθρο για την έλεγχο των συγχωνεύσεων. Ως το 1989 ελέγχονταν οι συγχωνεύσεις με βάση τα άρθρα 81 και 82. Επειδή όμως οι διατάξεις αυτές δεν επαρκούσαν, εξεδόθη το 1989 ο πρώτος κανονισμός συγχωνεύσεων. Το 2004 εξεδόθη νέος κανονισμός συγχωνεύσεων. Οι συγχωνεύσεις μεταξύ εταιριών οφείλουν πριν ολοκληρωθούν να δηλώνονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν ο τζίρος των συμβαλλομένων εταιριών υπερβαίνει ένα όριο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει αν η συγχώνευση είναι βλαπτική ή όχι για τον ανταγωνισμό και αντίστοιχα την επιτρέπει ή την απαγορεύει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧVΙΙΙ

ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περίληψη κεφαλαίου: *Η ενέργεια είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας ο οποίος επηρεάζει στο μέγιστο τη λειτουργία και την πορεία των αεροπορικών μεταφορών και υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι εναλλαγές στις τιμές του πετρελαίου επιφέρουν πολλές επιπτώσεις στους αερομεταφορείς.*

18.1. Εισαγωγή

Όπως είναι λογικό το εξωτερικό περιβάλλον επιδρά σε μεγάλο βαθμό στην επιχειρηματική δομή και στρατηγική των επιχειρήσεων. Οι αεροπορικές εταιρίες θα ήταν αδύνατον να μείνουν εκτός αυτής της επίδρασης από τη στιγμή που δραστηριοποιούνται σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να δούμε συνοπτικά κάποια θέματα γύρω από την αύξηση των τιμών του πετρελαίου και του αντίκτυπου που έχει το γεγονός αυτό τις αεροπορικές εταιρίες.

18.2. Ο ρόλος του ΟΠΕΚ

Η παγκόσμια αγορά του πετρελαίου έχει καταστεί πολύ εύθραυστη κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Πολεμικές συγκρούσεις, τρομοκρατία, καιρικές συνθήκες γεωπολιτικές καταστάσεις τιτρώσκουν τη σταθερότητα του πετρελαίου. Επίσης, πρέπει να συνυπολογίζεται το γεγονός ότι υπάρχουν δύο κράτη - Κίνα (ηρωτίστως) και Ινδία - που εμφανίζονται να είναι πολύ «διψασμένα» για πετρέλαιο ώστε να διασφαλίσουν τους αλματώδεις ρυθμούς ανάπτυξής τους και τις ανάγκες των τεραστίων πληθυσμών που διαθέτουν.

Ο ρόλος του ΟΠΕΚ έχει καταστεί πολύ σημαντικός μέσα στο συγκεκριμένο περιβάλλον. Ο ΟΠΕΚ διαθέτει το 70% περίπου των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου ενώ συμμετέχει κατά 40% περίπου στην παγκόσμια προσφορά πετρελαίου. Από την άλλη πλευρά η ζήτηση εκ μέρους των χωρών του ΟΠΕΚ είναι σχετικά πολύ χαμηλή καθώς αυτή εστιάζεται σε υψηλό βαθμό στις χώρες του ΟΟΣΑ και σε Κίνα και Ινδία. Επιπλέον, το κόστος παραγωγή πετρελαίου στις χώρες του ΟΠΕΚ είναι αισθητά χαμηλότερο σε σχέση με την πλειονότητα των άλλων χωρών που διαθέτουν πετρέλαιο στο υπέδαφός τους.

Οι συναλλαγές του πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο εκφράζονται αποκλειστικά σε δολάρια. Κατά συνέπεια, η πολιτική προσφοράς του ΟΠΕΚ επηρεάζεται από την πορεία της συναλλαγματικής ισοτιμίας του δολαρίου έναντι των άλλων σημαντικών νομισμάτων. Για παράδειγμα, η διολίσθηση του δολαρίου ωθεί τον ΟΠΕΚ στη μείωση της προσφοράς διότι το εισόδημα, που αποκομίζεται από τις πωλήσεις πετρελαίου έχει μικρότερη αγοραστική δύναμη καθώς εξακολουθεί να εκφράζεται σε δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Ιράκ αποτέλεσε την εξαίρεση όταν αποφάσισε να υιοθετήσει το ευρώ για τις πετρελαϊκές συναλλαγές του. Βέβαια η συγκεκριμένη απόφαση του Ιράκ διήρκησε για σύντομο χρονικό διάστημα - από την κυκλοφορία του ευρώ μέχρι την αμερικανική κατάληψη του Ιράκ.

Συνεπώς, ο ρόλος του ΟΠΕΚ έχει καταστεί καταλυτικός στο γίνεσθαι της παγκόσμιας πετρελαϊκής αγοράς. Ο ΟΠΕΚ καλείται συχνά να αυξήσει την προσφορά του ώστε να απορροφηθούν οι «κραδασμοί» και να μειωθεί η αβεβαιότητα που προκαλείται στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου από διάφορα γεγονότα όπως ο πόλεμος στο Ιράκ, το χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου, οι σαρωτικού τυφώνες στο νότιο τμήμα των ΗΠΑ και στο Μεξικό, η κρίση μεταξύ Ισραήλ και Λιβάνου και οι πειραματικές εκτοξεύσεις πυραύλων από τη Βόρεια Κορέα.

Το πετρέλαιο αποτελεί κάτι παραπάνω από τη βασική πηγή εισοδήματος για τα κράτη - μέλη του ΟΠΕΚ. Επιπλέον συνιστά το πιο ισχυρό βέλος στη διπλωματική τους φαρέτρα όπως είδαμε στις περιπτώσεις των Αραβοϊσραηλινών πολέμων. Από την άλλη πλευρά, τα κράτη του ΟΟΣΑ, η Κίνα και η Ινδία έχουν αποκτήσει τεράστια εξάρτηση από την αδιάλειπτη και επαρκή παροχή πετρελαίου ώστε να συντηρήσουν την οικονομική τους ανάπτυξη. Έτσι, οι παραγωγικές σε πετρέλαιο δυνατότητες των κρατών - μελών του ΟΠΕΚ καθώς και τα πλούσια αποθέματά τους πρωταγωνιστούν στην ευρυθμία της λειτουργίας της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου.

Οι έντεκα χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ παράγουν συνολικά πάνω από 29 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου την ημέρα αλλά τα επίπεδα των τιμών παραμένουν υψηλά παρά τη σημερινή υποχώρηση της τιμής του αμερικανικού ελαφρού αργού στα 64 δολάρια το βαρέλι από το ρεκόρ των 78 δολαρίων, το οποίο σημείωσε τον περασμένο Ιούλιο.

18.3. Πονοκέφαλος η ακριβή κηροζίνη

Σε «δίκονο μαχαίρι» εξελίσσονται για τους μεγάλους αερομεταφορείς της Ευρώπης τα μέτρα που έχουν λάβει κατά των υψηλών τιμών της κηροζίνης. Οι

εταιρείες έχουν καλυφθεί με προθεσμιακά συμβόλαια έναντι της ανόδου των τιμών για το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών τους σε καύσιμα ως και το 2007, προκειμένου να καταρτίσουν ένα σωστό προϋπολογισμό και να διατηρήσουν υπό έλεγχο το λειτουργικό κόστος τους. Ωστόσο, όπως επισημαίνουν οι αναλυτές, ακριβώς αυτή η κάλυψη σημαίνει πως δεν θα επωφεληθούν όσο θα μπορούσαν σε περίπτωση υποχώρησης των τιμών.

Οι τιμές της κηροζίνης εκτινάχθηκαν σε επίπεδα ρεκόρ στις αρχές Αυγούστου, ακολουθώντας την αντίστοιχη πορεία των τιμών του πετρελαίου, αλλά και ως συνέπεια των φόβων για τη δυνατότητα των διυλιστηρίων να παράγουν επαρκείς ποσότητες καυσίμων, ιδίως μεσούσης της θερινής περιόδου διακοπών και της συνεπακόλουθης υψηλής ζήτησης. Ο τριπλασιασμός των τιμών του αργού από τις αρχές του 2002 δημιούργησε, συνεπώς, επιτακτική ανάγκη για κάλυψη τουλάχιστον ενός μέρους των αναγκών των αεροπορικών εταιρειών.

18.4. Τα προθεσμιακά συμβόλαια των εταιρειών

Ενδεικτικά, η British Airways έχει καλύψει με προθεσμιακά συμβόλαια το 65% των αναγκών της σε κηροζίνη ως τον Μάρτιο του επρχόμενου έτους. Η Air France έχει καλύψει περισσότερο από το 75%, ενώ η Lufthansa το 90% ως τα τέλη του τρέχοντος έτους.

Κάποιοι αερομεταφορείς, όπως η Ryanair, είχαν φροντίσει αρχικά να διατηρούν περιορισμένο το ποσοστό της κάλυψής τους, προεξοφλώντας υποχώρηση των τιμών. Η Ryanair έχει πλέον καλύψει το 90% των αναγκών της ως τα τέλη του έτους και τον περασμένο μήνα ανακοίνωσε ότι θα παρέτεινε το χρονικό διάστημα ως τα τέλη Μαρτίου.

Ωστόσο, το καλοκαίρι τελείωσε, τα επίπεδα των αποθεμάτων κηροζίνης είναι επαρκή και οι αφίξεις πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή δεν παρουσιάζουν προβλήματα. Έτσι, οι τιμές στα προθεσμιακά συμβόλαια αναμένεται να δεχθούν πιέσεις προς τα κάτω, έχοντας αυξηθεί ως και κατά 35% από τις αρχές του έτους. Στην εξέλιξη αυτή εκτιμάται ότι θα συνεισφέρουν και τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια, τα οποία έχουν αυξήσει την παραγωγή κηροζίνης, εκμεταλλευόμενα τη διαφορά της τιμής της από το αργό, που είναι μεγαλύτερη από εκείνη του ντίζελ.

Όπως επισημαίνουν κάποιοι αναλυτές, *«οι αερομεταφορείς θα υποφέρουν σύντομα: οι τιμές θα υποχωρήσουν και οι τελευταίοι που θα το συνειδητοποιήσουν θα είναι ακριβώς αυτοί, οι οποίοι μάλιστα φοβούνται περισσότερο την άνοδο των τιμών»*.

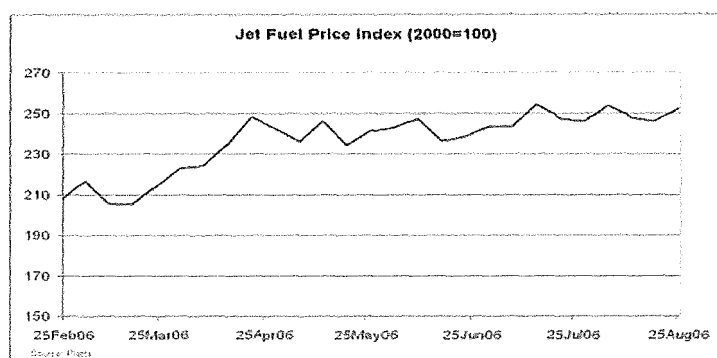
Βάσει αυτής της άποψης, παρότι εκτεθειμένες σε πιθανή άνοδο των τιμών, οι αεροπορικές εταιρείες που δεν φρόντισαν να καλυφθούν με προθεσμιακά

συμβόλαια θα επωφεληθούν περισσότερο από τυχόν υποχώρηση των τιμών, καθώς και από τις τιμές spot, που είναι χαμηλότερες από τις προθεσμιακές λόγω μικρότερης ζήτησης.

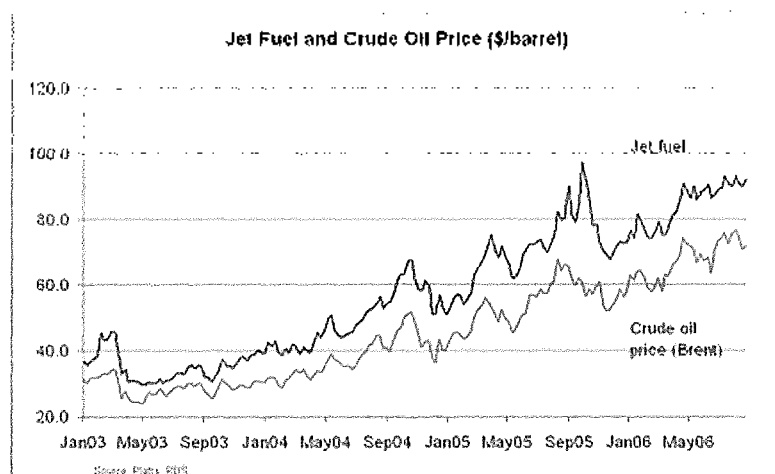
Ας σημειωθεί ότι οι τιμές spot της κηροζίνης έχουν απολέσει το ένα δέκατο της αξίας τους μετά το ρεκόρ που κατέγραψαν στις 11 Αυγούστου, υπερβαίνοντας τα 760 δολάρια ο τόνος. Ας σημειωθεί, επίσης, πως παρότι οι τιμές συνεχίζουν να υποχωρούν τον τελευταίο καιρό, οι αναλυτές τονίζουν πως η πτώση τους - και δη εκείνων του αργού- συνιστά μάλλον διόρθωση παρά τέλος της ανοδικής πορείας.

Ίσως η βλάβη να μην είναι τελικά τόσο μεγάλη για τις εταιρείες που έσπευσαν να καλυφθούν.

18.5. Διαγραμματική απεικόνιση μεταβολών τιμών κηροζίνης - πετρελαίου⁹⁵

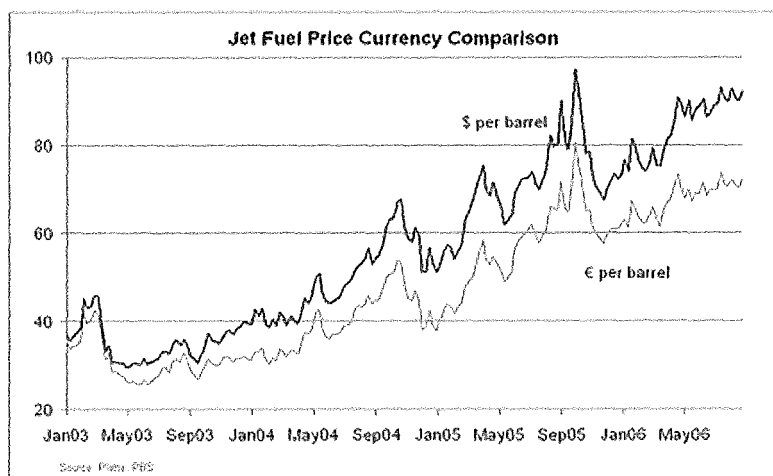


Πίνακας αριθμ. 2. Διακυμάνσεις της τιμής της κηροζίνης.



Πίνακας αριθμ. 3 Σχέση κηροζίνης και αργού πετρελαίου

⁹⁵ Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία και μελέτες της IATA.



Πίνακας αριθμ. 4: Αντίκτυπος στη συναλλαγή Ευρώ/US\$

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΧ

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ, Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Περίληψη κεφαλαίου: Η λειτουργία των αεροπορικών εταιριών κινείται σε ένα παγκόσμιο γίγνεσθαι. Οι δύο λέξεις κλειδιά που κρίνεται απαραίτητο να ληφθούν υπ' όψιν σε μία αποτελεσματική διοίκηση αεροπορικών εταιριών είναι η καινοτομία και η ποιότητα.

19.1. Εισαγωγή

Μία επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη όταν διαθέτει την ικανότητα της προσαρμογής, της εξέλιξης και της λειτουργίας καθώς και της αναγνώρισης ότι σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον υπάρχουν ανταγωνιστές οι οποίοι μπορεί να εμφανιστούν στην αγορά με ένα προϊόν το οποίο θα μεταβάλλει τα δεδομένα του ανταγωνισμού. Συνεπώς για να επιβιώσει μία επιχείρηση πρέπει να αναπτύσσεται και να λειτουργεί με βάση την αλλαγή, την εξέλιξη και την προσαρμογή⁹⁶.

Η λέξη κλειδί για την εξασφάλιση του μέλλοντος μια επιχείρησης θεωρείται η καινοτομία η οποία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία για την πραγμάτωση των ως άνω δυνατοτήτων ενώ παράλληλα αποτελεί το μοχλό κίνησης και δύναμης μιας επιχείρησης. Ισχύει όμως αυτό για όλες τις επιχειρήσεις; Τότε γιατί μερικές είναι περισσότερο καινοτόμες από τις άλλες; Ποιος είναι ο ρόλος της καινοτομίας στην αγορά των αεροπορικών εταιριών και κατά πόσο προωθεί τον υγιή ανταγωνισμό;

Με τον όρο καινοτομία ναηματοδοτείται «το σύνολο από συμπεριφορές, ρουτίνες και τρόπους εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών διοικητικών τεχνολογιών και συστημάτων».

Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, οι συνεχώς μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες και κυρίως οι ραγδαίες τεχνολογικές μεταβολές, επιτάσσουν τη στροφή του ενδιαφέροντος από μέρους της επιχείρησης στον ανθρώπινο παράγοντα.

Προκειμένου, λοιπόν, η επιχείρηση του μέλλοντος να είναι σε θέση, αξιοποιώντας την τεχνολογία, να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της, προβάλλεται

⁹⁶ Βασιλης Ν. Κέφης «Διοίκηση Ολικής Ποιότητας - Θεωρία και Πρότυπα». Σειρά Business Management, Εκδόσεις Κριτική 2005.

επιτακτικότερη από ποτέ η ανάγκη αποτελεσματικής διοίκησης των ανθρώπων που εμπλέκονται στην επιχειρηματική διαδικασία. Οι εν λόγω άνθρωποι δεν είναι άλλοι, πέρα από τον εργαζόμενο και τον πελάτη.

Αναμφίβολα, η επιχείρηση προκειμένου να φανεί ανταγωνιστική, θα πρέπει να μεριμνήσει για την ικανοποίηση και των δύο. Από την άλλη πλευρά, η ικανοποίηση του πελάτη σχετίζεται, μεταξύ άλλων, με την ποιότητα, την τιμή του προϊόντος και την εξυπηρέτηση που λαμβάνει.

Η κατάδειξη της σημασίας αποτελεσματικής διαχείρισης του «πελάτη» στη διπλή του έννοια, είτε πρόκειται για τον εξωτερικό (external), είτε για τον εσωτερικό (internal) πελάτη της επιχείρησης. Μία επιχείρηση, αν θέλει να είναι ανταγωνιστική, καλείται να παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις που να στοχεύουν, μεταξύ άλλων, στη διοίκηση των ανθρώπινων πόρων και των πελατών της.

19.2. Η σημερινή επιχείρηση

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων λειτουργεί σήμερα με βάση τα χαρακτηριστικά του συμβατικού μάντζμεντ. Με άλλα λόγια η διοίκηση δίνει προτεραιότητα στο κόστος και στην έγκαιρη διεκπεραίωση των παραγγελιών, ενώ η ποιότητα συχνά παραγκωνίζεται. Η ιεράρχηση αυτή των αναγκών απορρέει συνήθως από την ανάγκη δημιουργίας βραχυπρόθεσμων κερδών, με αποτέλεσμα μακροχρόνια να παρατηρείται το φαινόμενο της χαμηλής ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών, της μη ικανοποίησης του εργαζόμενου και του πελάτη και της συρρίκνωσης του μεριδίου αγοράς⁹⁷.

Επιπροσθέτως, είναι πλέον παραδεκτό σε παγκόσμια κλίμακα ότι ο ανταγωνισμός βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα με τάση να φθάσει ακόμη υψηλότερα σε κάθε μορφή επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η κατάργηση των συνόρων με την απλοποίηση των τελωνειακών και δασμολογικών περιορισμών και οι συμπαραγωγές (joint ventures) που αφαιρούν κάθε είδος «εθνικής ταυτότητας» από την τεχνολογία, έχουν δημιουργήσει πολύ απαιτητικούς πελάτες, οι οποίοι παρουσιάζουν την τάση να ζητούν όχι πια το «φθηνότερο» αλλά το «καλύτερης ποιότητας» προϊόν⁹⁸.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα προαναφερθέντα, τα τελευταία χρόνια η ποιότητα καθιερώνεται ως ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία διοίκησης (management tool), καθώς διαπιστώνεται όλο και περισσότερο το γεγονός ότι οι καταναλωτές

⁹⁷ 1. Κ. Ν. Δερβιτσιώτης, «Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Total Quality Management», Αθήνα, 1993, σελ. 46 - 47.

⁹⁸ 2. Γ. Δ. Τσιότρας, «Βελτίωση ποιότητας», εκδ. Ευγ. Μπένου, Αθήνα, 1995, σελ. 12-13.

ευαισθητοποιούνται στην ποιότητα, θεωρώντας την σαν βασικό κριτήριο καταναλωτικής και επιχειρηματικής συμπεριφοράς.

Από την άλλη πλευρά, καθώς οι επιχειρήσεις συνειδητοποιούν αυτήν την αλλαγή στην καταναλωτική συμπεριφορά, σπεύδουν να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις. Συνολικά, θα μπορούσε να ειπωθεί πως η ποιότητα αναγνωρίζεται πλέον ως ο δυναμικότερος παράγοντας και αποτελεί το κλειδί για τη δημιουργία ανταγωνιστικών προϊόντων και υπηρεσιών.

Προκειμένου, λοιπόν, οι επιχειρήσεις να εξασφαλίσουν το μεγαλύτερο κατά το δυνατόν μερίδιο αγοράς, στρέφονται προς την κατάρτιση προγραμμάτων σχετικά με την ποιότητα, με γνώμονα αποτελέσματα ερευνών αγοράς και με απώτερο σκοπό, την ικανοποίηση των απαιτήσεων και των αναγκών των πελατών.

Σε μία γενικότερη θεώρηση του θέματος, η ποιότητα ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας είναι ιδιαίτερα σημαντική τόσο για την επιχείρηση όσο και για τους πελάτες της. Από τη μία πλευρά, για την επιχείρηση αποτελεί όχι μόνο καθαρό κέρδος αλλά και ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Για να μπορέσει μία αεροπορική εταιρία να «βαδίζει» στους δρόμους της ποιότητας, θα πρέπει πρώτα να κατανοήσει τους στόχους της, δηλαδή να κατανοήσει τι είναι πραγματικά ποιότητα. Η κατανόηση του όρου «*ποιότητα*» βασίζεται τόσο στη γνώση των ορισμών που κατά καιρούς έχουν δοθεί γι' αυτήν, όσο και στη σταδιακή και πλήρη διερεύνηση και αποσαφήνιση του τι κάνει τον πελάτη ευτυχισμένο.

19.3. Διοίκηση Ολικής Ποιότητας

Η «*Διοίκηση Ολικής Ποιότητας*» είναι η φιλοσοφία και οι δραστηριότητες οι οποίες αποσκοπούν στη συνεχή ικανοποίηση των απαιτήσεων του πελάτη, με ελαχιστοποίηση του κόστους και ενεργοποιώντας όλους τους εργαζομένους στην επιχείρηση ή τον Οργανισμό.

Η εφαρμογή της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας περιλαμβάνει μία σειρά από δραστηριότητες και μεθόδους με σκοπό τη δημιουργία μιας οργανωτικής «*κουλτούρας*» όπου όλοι οι εργαζόμενοι ενστερνίζονται τη νέα αυτή νοοτροπία και προσπαθούν να επιτύχουν την αύξηση της αξίας των προσφερομένων προϊόντων και υπηρεσιών⁹⁹. Είναι μία σφαιρική προσέγγιση της διαχείρισης που περιλαμβάνει όλους τους τομείς της επιχείρησης.

Η Συνολική Διαχείριση της Ποιότητας συμπεριλαμβάνει τρία ζητήματα:

⁹⁹ 5. Cao G., Clarke S., Lehaney B., «*A systematic view of organizational change and TQM*», The TQM Magazine, том. 12, αριθμ. 3, 2000, σελ. 186-193.

- Την *απαίτηση* της ποιότητας, δηλαδή το όλο και πιο υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από ό,τι έχει οριστεί, προκειμένου να ικανοποιούνται οι συγκεκριμένες επιθυμίες των πελατών και αυτές των συνεργατών.
- Την *ανάπτυξη* της ποιότητας, δηλαδή την ενεργή φροντίδα που δίνεται σε αυτό το επίπεδο των υπηρεσιών και τη συνεχή βελτίωσή του.
- Την *εγγύηση* της ποιότητας, δηλαδή τον έλεγχο του επιπέδου της ποιότητας, καθώς και των μέτρων που λαμβάνονται σε περίπτωση παρεκκλίσεων.

Ολοένα και περισσότερο, λοιπόν, γίνεται αποδεκτό ότι η υψηλή ποιότητα του προϊόντος και υπηρεσιών και η σύνδεσή τους με την ικανοποίησή του εργαζομένου και του πελάτη είναι το κλειδί για την επιβίωση οποιασδήποτε επιχείρησης και δη στην περίπτωσή μας αεροπορικής εταιρίας. Η διεθνής πραγματικότητα, όμως, απαιτεί από κάθε επιχείρηση τέσσερις κατηγορίες χαρακτηριστικών που αφορούν στις ικανότητες:

- της κατανόησης του τι επιθυμούν ο εργαζόμενος και ο πελάτης,
- της συνεπούς παροχής προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και πιστότητας,
- της συμμόρφωσης με το ρυθμό των αλλαγών όταν αυτές συμβαίνουν σε τεχνολογικό καθώς και σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο και
- του να βρίσκεται κανείς ένα βήμα μπροστά από τις ανάγκες του πελάτη, δηλαδή να προβλέπει τι θα επιθυμήσει ο πελάτης σε ένα ή σε δέκα χρόνια από σήμερα.

Αναμφίβολα, οι αεροπορικές εταιρείες που παρακολουθούν αυτές τις αλλαγές στην καταναλωτική συμπεριφορά των πελατών, προσανατολίζονται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Με άλλα λόγια, είναι διατεθειμένες να επενδύσουν με στόχο να πετύχουν την πλήρη ανταπόκριση των χαρακτηριστικών των προϊόντων και των υπηρεσιών τους στις απαιτήσεις του πελάτη.

19.4. Λόγοι για υιοθέτηση της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας

Η διοίκηση μιας αεροπορικής εταιρίας επιχείρησης μπορεί να οδηγηθεί στην αξιολόγηση και υιοθέτηση της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας για ένα ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους

- Η ανάγκη επιβίωσης και ανάπτυξης της αεροπορικής εταιρίας σε μια έντονα ανταγωνιστική και κορεσμένη διεθνή αγορά.
- Η αδυναμία των γνωστών συμβατικών προσεγγίσεων για τη διασφάλιση και βελτίωση στις ποιότητες.
- Η αναποτελεσματικότητα «μηχανιστικών διαδικασιών», π.χ, οι χάρτες ελέγχου ποιότητας, χωρίς την απαραίτητη διοικητική υποδομή για τη βελτίωσή της.

19.5. Γενικές αρχές της διοίκησης ολικής ποιότητας

Η αποτελεσματική εφαρμογή¹⁰⁰ της διοίκησης ολικής ποιότητας στηρίζεται στην αποδοχή και τήρηση ορισμένων αρχών.

- Προτεραιότητα στην ποιότητα και τη συνεχή βελτίωσή της.
- Εστίαση στις απαιτήσεις του πελάτη.
- Έμφαση στην πρόληψη κακής ποιότητας, δηλαδή στην πρόληψη σφαλμάτων και ελαττωματικών προϊόντων.
- Μόνατζμεντ στηριζόμενο σε αντικειμενικά στοιχεία.
- Συνολική και συστηματική συμμετοχή εργαζομένων.
- Μόνατζμεντ με μικτές διαλειτουργικές ομάδες.

19.6. Σχέση φήμης και ποιότητας

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για την ανάπτυξη και την ευημερία μιας αεροπορικής εταιρίας είναι το πόσο καλή φήμη έχει στην αγορά. Η διαπίστωση αυτή έχει οδηγήσει στην υιοθέτηση στρατηγικών σχεδίων τα οποία εδράζονται πάνω σε δύο τομείς ήτοι στην συνεχή βελτίωση της φήμης της αεροπορικής εταιρίας και στην προστασία της φήμης της αεροπορικής εταιρίας στην περίπτωση εμφάνισης κινδύνων. Οι κίνδυνοι, για τους οποίους δεν έχει υπάρξει πρόβλεψη και συνεπώς ούτε και σχέδια αντιμετώπισης, είναι πιθανό να επιφέρουν ανυπολόγιστη βλάβη στην αεροπορική εταιρία όπως έγινε για παράδειγμα με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Ένα μεγάλο μέρος της δυναμικής που έχει μία αεροπορική εταιρία στην αγορά εξαρτάται από τη φήμη της, η οποία φαίνεται να προσδίδει δυναμική στα προϊόντα και τις υπηρεσίες της, αλλά και να ανατροφοδοτείται από αυτά.

¹⁰⁰ Pavel Castka, John M. Sharp, Christopher J. Bamber, «Assessing teamwork development to improve organizational performance», *Measuring Business Excellence*, τομ. 7, αριθμ. 4, 2003, σελ. 29.

Συνεπώς, ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες, αν όχι ο σημαντικότερος, που σχετίζεται με τη φήμη μιας αεροπορικής εταιρίας είναι η ποιότητα των προσφερομένων προϊόντων και των υπηρεσιών που απολαμβάνει ο τελικός καταναλωτής. Κάθε αεροπορική εταιρία κρίνεται και βαθμολογείται από τον τελικό καταναλωτή καθημερινά με κύριο άξονα αυτήν ακριβώς την ποιότητα.

19.7. Η ποιότητα από τη σκοπιά του καταναλωτή

Τομέας Παραγωγής	Τομέας Υπηρεσιών
<u>Απόδοση:</u> Το προϊόν κάνει με ακρίβεια τη δουλειά για την οποία προορίζεται	<u>Ευκολία στην πρόσβαση:</u> Ο υποψήφιος καταναλωτής έχει τη δυνατότητα να επιλέξει την προσφερόμενη υπηρεσία.
<u>Αξιοπιστία:</u> Η χρήση του προϊόντος επαληθεύει τις προδιαγραφές που το συνοδεύουν σχετικά με τις πιθανές βλάβες.	<u>Ακρίβεια:</u> Η υπηρεσία προσφέρεται πάντα με τον ορθό τρόπο.
<u>Διάρκεια:</u> Το προϊόν εξαντλεί τον προσδοκώμενο χρόνο λειτουργίας	<u>Συνέπεια:</u> Ο καταναλωτής κάθε φορά εισπράττει το ίδιο υψηλό επίπεδο υπηρεσίας.
<u>Επισκευασιμότητα:</u> Η επισκευή του προϊόντος είναι εύκολη σε περίπτωση βλάβης	<u>Συμπεριφορά:</u> Ο τρόπος αντιμετώπισης των καταναλωτών από τους υπαλλήλους είναι κάθε φορά ο ενδεδειγμένος.
<u>Αισθητική:</u> Η προϊόν έχει όρτια εμφάνιση λαμβάνοντας υπόψιν κάποια χαρακτηριστικά.	<u>Πληρότητα:</u> Ο καταναλωτής λαμβάνει ότι ακριβώς ζήτησε από την υπηρεσία.
<u>Επιπρόσθετα χαρακτηριστικά:</u> Το προϊόν διαθέτει περισσότερες λειτουργίες και χαρακτηριστικά από εκείνα που περιμένει ο καταναλωτής.	<u>Ανταποκρισιμότητα:</u> Η εταιρία ανταποκρίνεται σε συνήθειες και ασυνήθειες καταστάσεις με τέτοιο τρόπο ώστε ο καταναλωτής να μένει απόλυτα ικανοποιημένος.
<u>Περιβάλλουσα ποιότητα:</u> Η υποκείμενη αντίληψη για το προϊόν η οποία βασίζεται στην άποψη για την εταιρία παραγωγής, τη διαφήμιση και γενικά την επικρατούσα εικόνα του προϊόντος – εταιρίας στην αγορά.	<u>Χρόνος:</u> Ο χρόνος αναμονής του καταναλωτή για την πιθανή επιλογή της υπηρεσίας και σε, περίπτωση επιλογής της, ο χρόνο ολοκλήρωσής της πρέπει κάθε φορά να είναι οι ελάχιστοι δυνατοί που προβλέπονται από τις προδιαγραφές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XX

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

Περίληψη κεφαλαίου: Το τελευταίο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης είναι αφιερωμένο στην κατάσταση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα με τις δύο αεροπορικές εταιρίες τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την Aegean Airlines να προωθούν τη χώρα ή όχι στις διεθνείς αεροπορικές εξελίξεις.

20.1. Σύντομο Ιστορικό – Η ίδρυση και η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Η ιστορία των αερομεταφορών στην Ελλάδα ξεκινά ουσιαστικά το 1930 όταν ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία, η «Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ». Η εταιρεία χρεοκόπησε και λίγο αργότερα ιδρύθηκε η Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών). Παράλληλα, το 1935 ιδρύθηκε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, η Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις).

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδρύθηκε, το 1947 η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος), ενώ συνέχισε την πορεία της και η Τ.Α.Ε.. Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία Τ.Α.Ε..

Όμως από το 1951 και έπειτα, αρχίζουν τα δύσκολα χρόνια για τον νέο κρατικό αερομεταφορέα. Η επιβατική κίνηση πέφτει και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της, με σκοπό την πώλησή της. Ο πλειστηριασμός ξεκινά με προσφορά 60.000.000 δρχ.. Κανείς όμως δεν την θέλει και έτσι κατοχυρώνεται υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Και έτσι, στα τέλη Ιουλίου 1956 υπογράφεται νέα συμφωνία του Ελληνικού Κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση, που περιλαμβάνει και την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Από τις 6 Απριλίου 1957 ανοίγει τα φτερά της η νέα αεροπορική εταιρεία, η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν η νέα εταιρεία αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Το 1960 η Ολυμπιακή Αεροπορία μπάνει στην εποχή των τζετ. Αυτή την εποχή γίνονται και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και

της αγγλικής BEA, με κοινούς κωδικούς πτήσεων. Το 1966 ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις προς Ν. Υόρκη. Το 1968 ανοίγουν οι πρώτες γραμμές προς Αφρική και το 1969 ανοίγουν οι γραμμές προς Καναδά

Το 1971 ιδρύεται η Ολυμπιακή Αεροποία με αποστολή την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδος. Το 1972 η Ελλάδα αποκτά σύνδεση με την Αυστραλία για πρώτη φορά. Ένα από τα Boeing 707-300, το «Πόλις των Αθηνών» προσγειώθηκε, μετά από 20 ώρες πτήσης στο αεροδρόμιο του Σίδνεϋ και η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρεία των πέντε ηπείρων.

Όμως στις 22 Ιανουαρίου 1973 συνέβη κάτι που άλλαξε όλη την πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο θάνατος του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση, Αλέξανδρου σε αεροπορικό δυστύχημα συνταράζει την Ελλάδα, και είναι η αρχή του τέλους για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Λίγους μήνες αργότερα, ο Ωνάσης πουλά την Ολυμπιακή Αεροπορία στο Ελληνικό Δημόσιο και το 1975 πεθαίνει¹⁰¹.

Τα επόμενα χρόνια η Ολυμπιακή Αεροπορία με λανθασμένους χειρισμούς της Ελληνικής διοίκησης περνά από την εποχή της δόξας και του πλούτου σε μία εποχή παρακμής η οποία χαρακτηρίζεται από υπερβολικά ελλείμματα και μείωση της επιβατικής κίνησης¹⁰².

Τα χρέη της εταιρείας αυξάνονται και η κυβέρνηση, το 1994, σε μια προσπάθεια να επαναφέρει την Ολυμπιακή Αεροπορία στην κερδοφορία ξεκίνησε την εφαρμογή ενός σχεδίου εξυγίανσης με παραγραφή των χρεών της, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο όμως αποτυγχάνει, όπως και όλα τα επόμενα.

Μερικά χρόνια αργότερα, σε άλλη μια προσπάθεια εξυγίανσης το Ελληνικό Κράτος αναθέτει τη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην θυγατρική της British Airways, Speedwing, χωρίς όμως θετικά αποτελέσματα¹⁰³.

Το Δεκέμβριο του 2003, το έλλειμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και η κυβέρνηση προώθησε σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρείας «Μακεδονικές Αερογραμμές» σε «Ολυμπιακές Αερογραμμές»

¹⁰¹ Λαϊνός Γιάννης «Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ: κατάσταση - προβλήματα - αιτίες - προοπτικές: διερεύνηση της δυνατότητας παρέμβασης των εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία μέσω της εκπροσώπησης στους στα κέντρα λήψης αποφάσεων». Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 1990.

¹⁰² Λαϊνός Γιάννης «Μονόδρομος οι Ιδιωτικοποιήσεις; φάκελος Ολυμπιακή Αεροπορία», εκδόσεις Στάχυ, 1992.

¹⁰³ Παπαδημητρίου Γ. - Δημόπουλος Κ. «Το μαύρο κουτί της Ολυμπιακής Αεροπορίας», Αθήνα 1991.

και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ολυμπιακής Αεροπορίας από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της¹⁰⁴.

Όλες οι υπόλοιπες εταιρείες (Olympic Airways, Olympic Into-Plane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση), εκτός της Ολυμπιακής Αεροπορίας, συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν μία εταιρεία, την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε.. Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ιδιώτη.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε έρευνα για τις καταγγελίες αεροπορικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων και της Aegean Airlines, σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν παράνομα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές το χρονικό διάστημα 1994-2004.

Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τον Δεκέμβριο του 2004 φιλοδοξώντας να αντικαταστήσουν τη ζημιογόνα Ολυμπιακή Αεροπορία και να ξεφύγουν από τα «αμαρτήματα» του παρελθόντος ώστε να μπορέσουν να αναπτυχθούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και να παρουσιάσουν κερδοφορία.

Από τον πρώτο όμως χρόνο λειτουργίας η νέα εταιρεία εμφάνισε ζημιές 87 εκατ. ευρώ και εκτιμάται ότι για το 2005 η ζημιογόνος χρήση θα ξεπεράσει τα 110 εκατ. ευρώ.

Παρ' ότι η κυβέρνηση επιθυμεί πλέον να διατηρήσει τον εθνικό αερομεταφορέα ως τις επόμενες βουλευτικές εκλογές και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κάποιους υποψήφιους αγοραστές, οι οποίοι περιμένουν όμως τις κινήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να αποφασίσουν, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσα στα πρώτα δύο χρόνια λειτουργίας τους θα έχουν συσσωρεύσει ζημιές 200 εκατ. ευρώ.

Την ίδια διετία ο μεγάλος ανταγωνιστής των Ολυμπιακών Αερογραμμών στο εσωτερικό της χώρας, η ιδιωτική Aegean Airlines, με σχεδόν τα μισά αεροσκάφη και τζήρους σε σχέση με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, παρουσιάζει κερδοφορία συνολικά 30 εκατ. ευρώ και αναπτύσσεται ραγδαία, προχωρώντας μάλιστα σε παραγγελίες καινούργιων αεροσκαφών.

Πώς λοιπόν γίνεται δύο εταιρείες, η διαφορά στα μεγέθη των οποίων είναι 2 προς 1 σε στόλο αεροσκαφών και κύκλο εργασιών, να παρουσιάζουν διαφορά 10 προς 1 σε σχέση με τα κέρδη τους;

Για το 2004 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές εμφανίζουν ζημιές 87 εκατ. ευρώ και η Aegean Airlines κέρδη 9 εκατ. ευρώ.

¹⁰⁴ Ο μετασχηματισμός έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3185/2003 και κατά παρέκκλιση των άρθρων 1 - 5 Ν. 2166/1993 και των άρθρων 66 - 89 του Κ.Ν. 2190/1920. Ν. 3185/2003, ΦΕΚ Α' 229 20030926 της 26.09.2003 (άρθρο 27) «Μετασχηματισμός Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας».

Αντίστοιχα το 2005 εκτιμάται ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα έχουν ζημιές που θα φθάσουν και τα 120 εκατ. ευρώ ενώ η Aegean Airlines παρουσίασε ήδη κέρδη 20 εκατ. ευρώ.

Να σημειωθεί ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες ΑΕ, που εκτελεί ένα σημαντικό έργο των Αερογραμμών, τελευταία φορά που εμφάνισε ισολογισμό ήταν το 2003 με ζημιές 387 εκατ. ευρώ.

Και οι δύο εταιρείες αντιμετώπισαν τις διεθνείς κρίσεις και υφίστανται μαζί με όλες τις άλλες τις επιπτώσεις από την τρελή κούρσα των τιμών του πετρελαίου.

Ο καθηγητής κ. Γ. Λαϊνός¹⁰⁵, ο οποίος έχει ασχοληθεί επανειλημμένως με τις αιτίες που οδήγησαν τον εθνικό αερομεταφορέα στη σημερινή κατάσταση, τονίζει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία από το 1991 βρίσκεται αντιμέτωπη με μια προγραμματισμένη προσπάθεια απαξίωσης.

Ο κ. Λαϊνός επισημαίνει ότι η «Ολυμπιακή Αεροπορία θα μπορούσε να είναι κερδοφόρα αν υπήρχε σοβαρή πολιτική βούληση, αποτελεσματικό management, σωστός σχεδιασμός δικτύου και προορισμών, οι απαραίτητες συχνότητες και ένας σοβαρός αναπτυξιακός στόχος».

Αναφέρει ενδεικτικά ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν έχουν ουσιαστικό τομέα ελέγχου δαπανών και εσόδων ενώ σε σχέση με τις πρόσφατες μαινώσεις πτήσεων λόγω έλλειψης ιπταμένου προσωπικού σημειώνει: «Το πρόγραμμα του καλοκαιριού ήταν γνωστό από τον περασμένο Οκτώβριο. Άρα γνώριζαν και τις ανάγκες σε προσωπικό. Γιατί λοιπόν δεν έβγαλαν εγκαίρως και το πρόγραμμα πρόσληψης προσωπικού;».

«Η Ολυμπιακή είναι συνεχώς εγκλωβισμένη σε μια διαδικασία ιδιωτικοποίησης χωρίς να μπορούν να ληφθούν αποφάσεις εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης και υπό την απειλή κλεισίματος από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής» προσθέτει ο πρόεδρος της ΟΣΠΑ κ. Μ. Πατέστος.

Η όλη κατάσταση επιβαρύνεται και από έξι πληγές που κληρονόμησε η νέα εταιρεία από την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία.

- Δίκτυο δρομολογίων που έχει σχεδιαστεί με βάση συμφέροντα τοπικών κοινοτήτων ή πειραματισμών για τη λειτουργία της ως «εθνικού» αερομεταφορέα.
- Συχνότητες πτήσεων που έχουν προσδιοριστεί από το παρελθόν με λανθασμένα οικονομικά κριτήρια.

¹⁰⁵ Π. Μπουλούκος «Η χαμηλή πτήση της Ολυμπιακής και η απογείωση της Aegean Airlines». Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», 02.07.2006.

- Στόλο 8 τύπων αεροσκαφών που ανεβάζει στα ύψη το κόστος συντήρησης και λειτουργίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι στις Ολυμπιακές Αερογραμμές εργάζονται 14 πιλότοι ανά αεροσκάφος, ενώ ο μέσος όρος διεθνώς είναι 9 πιλότοι ανά αεροσκάφος.
- Ο μέσος όρος της ηλικίας του προσωπικού είναι σε υψηλά επίπεδα, γεγονός που επιβαρύνει την εταιρεία με τα επιδόματα ωρίμανσης αλλά και τις αποχωρήσεις λόγω συνταξιοδότησης.
- Η μεγάλη συχνότητα απεργιακών κινητοποιήσεων ή προβλημάτων λόγω εργασιακών διεκδικήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι μόλις ξεκίνησε η λειτουργία των Ολυμπιακών Αερογραμμών οι αεροσυνοδοί-φροντιστές έκαναν απεργίες για περίπου δύο μήνες.
- Χαμηλό ηθικό του προσωπικού και μειωμένη παραγωγικότητα ως και 30% σε σχέση με τις ιδιωτικές εταιρείες, λόγω της παρατεταμένης εκκρεμότητας για το τι θα συμβεί στην εταιρεία και των αποτυχημένων διαγωνισμών πώλησης.

Υψηλόβαθμο στέλεχος των Ολυμπιακών Αερογραμμών, που δεν εργάζεται πλέον στην εταιρεία σε συνέντευξή του στην εφημερίδα *«Το Βήμα της Κυριακής»* υποστηρίζει ότι η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε ξεκίνησε τη λειτουργία της με πολλές δουλειές και χωρίς ρευστό, γεγονός που την οδήγησε μέσα σε λίγους μήνες στον δανεισμό και στη χρέωση.

«Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν είχαν οργάνωση αλλά είχαν όλα τα προβλήματα του παρελθόντος. Παραπάνω προσωπικό από ό,τι απαιτούνταν και μεγαλύτερο κόστος, αφού ενδεικτικά μπορώ να πω ότι η σύμβαση με την τεχνική βάση κοστίζει στην εταιρεία 30% πιο ακριβά» τονίζει το πρώην στέλεχος της εταιρείας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από τις πτήσεις στις άγονες γραμμές η εταιρεία βγάζει κέρδη καθώς επιδοτείται από το ελληνικό Δημόσιο με την άδεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εισπράττει ένα πόσο που φθάνει τα 45 εκατ. ευρώ τον χρόνο.

«Το βασικό πρόβλημα αφορά την αλλαγή των κανονισμών εργασίας από τη διοίκηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών που επανέφερε το παλιό καθεστώς διπλασιάζοντας το κόστος μισθοδοσίας. Επίσης η κυβέρνηση δεν άφησε την εταιρεία να κάνει μακροχρόνιες μισθώσεις αεροσκαφών και πουλούσαν φθηνά εισιτήρια στους πράκτορες ενώ εκείνοι τα πουλούσαν σε υψηλότερες κατηγορίες» εξηγεί ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Χρ. Βερελής μερικές ακόμη αιτίες για τις ζημιές που παρουσιάζουν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.

20.2. Η ιστορία και η εξέλιξη της Aegean Airlines

Η Aegean Airlines είναι η πιο δυναμική αεροπορική εταιρία στην Ελλάδα, με ετήσια ανάπτυξη της τάξης του 20% κατά μέσο όρο τα τελευταία πέντε χρόνια. Η Aegean ήταν η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρία που προσέφερε στην αγορά ηλεκτρονικά εισιτήρια και e-check-in και η μόνη που βραβεύθηκε διεθνώς από τον ERA Η Aegean προσφέρει πτήσεις προς 15 ελληνικούς προορισμούς και 8 άλλους ευρωπαϊκούς προορισμούς. Μέσω της συνεργασίας της με την LUFTHANSA προσφέρει και πρόσθετες πτήσεις προς Μόναχο, Φρανκφούρτη, Άμστερνταμ, Βρυξέλλες, Αμβούργο, Λάρνακα, Ανόβερο, Βερολίνο και Παρίσι που πραγματοποιούνται με κοινό κωδικό. Παράλληλα μέσω της εμπορικής της συνεργασίας με την AIR ONE επέκτεινε το δίκτυό της και στην Ιταλική αγορά προσφέροντας πρόσθετες πτήσεις προς Μιλάνο, Βενετία, Τορίνο, Γένοβα, Παλέρμο, Κατάνια, Λαμέτζια και Νάπολη ενώ η εμπορική της συνεργασία με την TAP Portugal ενδυναμώνει τις ταξιδιωτικές επιλογές των επιβατών μεταξύ Ελλάδας και Πορτογαλίας¹⁰⁶.

1987	Ίδρυση της Aegean Aviation από τους κ. Αντώνη και Νικόλαο Συμιγδαλά.
1992	Η Aegean Aviation γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία που αποκτά άδεια αερομεταφορών.
1994	Είσοδος της Aegean Aviation στον Όμιλο Εταιριών Βασιλάκη. Επένδυση σε ιδιόκτητα Learjet για πτήσεις VIP από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο.
ΜΑΡΤΙΟΣ 1999	Ίδρυση της Aegean Airlines.
ΜΑΙΟΣ 1999	Πραγματοποιούνται οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα, προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με 2 ολοκαίνουργια ιδιόκτητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems (British Aerospace). Κάθε αεροσκάφος έχει τέσσερις αθόρυβους κινητήρες που εξασφαλίζουν άνεση και ταχύτητα μεταφοράς.
ΙΟΥΝΙΟΣ 1999	Η Aegean πετάει στη Ρόδο και στα

¹⁰⁶ Στοιχεία από τον επίσημο δικτυακό τόπο της Aegean Airlines www.aegeanair.gr.

	Χανιά.
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1999	Παραλαβή ενός τρίτου RJ και η Aegean μεγαλώνει πετώντας τώρα σε 3 νέους προορισμούς: Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1999	Η Aegean Airlines ενσωματώνει στις δυνάμεις της την Air Greece. Ο στόλος αυξάνεται με την παραλαβή ενός τέταρτου RJ και των 3 ATR 72 και 2 FOKKER της Air Greece. Η Μυτιλήνη και τα Ιωάννινα αποτελούν 2 νέους προορισμούς
ΜΑΪΟΣ 2000	Η Aegean επεκτείνεται και πάλι αποκτώντας τον 11ο προορισμό της, τη Σαντορίνη.
ΙΟΥΛΙΟΣ 2000	Παραλαβή δύο ολοκαίνουργιων AVRO RJ 100. Τώρα η Aegean πετάει σε 11 προορισμούς σε όλη την Ελλάδα με περισσότερες από 80 πτήσεις καθημερινά, με 6 ολοκαίνουργια τετρακινητήρια JET AVRO RJ 100 και 3 ATR 72.
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2000	Η Aegean Airlines βραβεύεται ως η τρίτη καλύτερη αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη, από το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιριών ERA. Μέλη της ERA είναι 83 αεροπορικές εταιρίες, 43 αεροδρόμια και 110 εταιρίες από τον ευρύτερο αεροπορικό και κατασκευαστικό χώρο.
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001	Η Aegean Airlines ενώνει τις δυνάμεις της με την Cronus Airlines, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό.
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2001	Η Aegean Airlines εγκαινιάζει την παροχή της υπηρεσίας Business Class και στις πτήσεις εξωτερικού.
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2003	Η Aegean Airlines λανσάρει το e-ticket

	(άυλο εισιτήριο) μια πρωτοποριακή υπηρεσία η οποία παρέχει τη δυνατότητα ταυτόχρονης κράτησης και έκδοσης εισιτηρίου. Η Aegean είναι η πρώτη και μοναδική ελληνική αεροπορική εταιρεία που παρέχει e-ticket.
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2003	Η Aegean Airlines επεκτείνει το δίκτυό της, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη, πετώντας σε 3 νέους προορισμούς, τη Χίο, την Κω και το Μιλάνο.
ΜΑΪΟΣ 2004	Ομογενοποίηση του στόλου αποκλειστικά με αεροσκάφη τύπου JET (13 Boeing 737 300/400 και 6 AVRO RJ100)
ΜΑΪΟΣ 2004	Νέος προορισμός: Λάρνακα. Η Aegean ξεκινά τακτικές πτήσεις προς την Κύπρο.
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2004	Η Aegean Airlines κερδίζει το χρυσό μετάλλιο από τον ERA (European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, για την «αεροπορική εταιρεία της χρονιάς 2004/5».
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2005	Η Aegean βραβεύεται για δεύτερη συνεχή χρονιά από τον ERA (European Regions Airline Association) με το ασημένιο βραβείο για την αεροπορική εταιρεία της χρονιάς 2005/6.
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2005	Η Aegean γίνεται partner της Lufthansa. Οι δύο εταιρείες στα πλαίσια της συνεργασίας προσφέρουν στους επιβάτες τους ενιαίους κωδικούς πτήσεων και πολλά πλεονεκτήματα.

Στην αντίπερα «όχθη» και στα παραπάνω προβλήματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών η Aegean Airlines έχει να αντιπαρατάξει δυναμικό και ευέλικτο management και αναπτυξιακή στρατηγική, με συνεργασίες όπως αυτή με τη Deutsche Lufthansa, και απλή δομή στη λειτουργία της.

- Το δίκτυο δρομολογίων έχει σχεδιαστεί με βάση εμπορικά και οικονομικά κριτήρια.
- Οι συχνότητες πτήσεων έχουν προσδιοριστεί με βάση την αναπτυξιακή πολιτική της εταιρείας αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
- Διαθέτει στόλο 2 τύπων αεροσκαφών, γεγονός που μειώνει σημαντικά το κόστος συντήρησης και λειτουργίας.
- Ο μέσος όρος της ηλικίας του προσωπικού βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, γεγονός που τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της εταιρείας δεν την επιβάρυνε με χρονοεπιδόματα αλλά και αποχωρήσεις λόγω συνταξιοδότησης.
- Επένδυσε από την πρώτη στιγμή σε νέες τεχνολογίες και είναι η πρώτη εταιρεία που εφήρμοσε το e-ticket, ενώ έχει τον υψηλότερο δείκτη αξιοπιστίας στις ώρες αναχώρησης των πτήσεών της.
- Υψηλό ηθικό προσωπικού, συνεχή εκπαίδευσή του για ποιοτική προσφορά υπηρεσιών και αυξημένη παραγωγικότητα καθώς δίνει κίνητρα και προοπτικές στους εργαζομένους αντίστοιχα με άλλες μεγάλες επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα.

20.3. Η διαμάχη των δύο εταιρειών

Η AEGEAN Airlines, προκειμένου να διασφαλίσει τα δικαιώματά της και να σταματήσει τις παράνομες επιδοτήσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών που αλλοιώνουν τους όρους του ανταγωνισμού, είναι μία από τις εταιρείες που κατήγγειλαν το καθεστώς λειτουργίας της Ολυμπιακής στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για παράβαση των σχετικών κανόνων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ανάλογες καταγγελίες έχουν γίνει και από επτά ξένες αεροπορικές εταιρείες. Η διαμάχη αυτή των δύο ανταγωνιστικών εταιρειών θα συνεχιστεί στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια καθώς η Aegean Airlines κατέθεσε αίτηση παρέμβασης, με την οποία ζητεί να καταστεί διάδικο μέρος στην προσφυγή των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά της απόφασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με την οποία επωφελήθηκε από παράνομες κρατικές επιχορηγήσεις ύψους 540 εκατ. ευρώ.

Η Aegean Airlines καταγγέλλει για ακόμη μία φορά την ανοχή την οποία επιδεικνύει το ελληνικό κράτος στις καθυστερήσεις και παραλείψεις εκ μέρους των Ολυμπιακών Αερογραμμών, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους στο Δημόσιο και στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης.

Επίσης επισημαίνει την προστασία που παρέχει το ελληνικό Δημόσιο έναντι των πιστωτών των Ολυμπιακών Αερογραμμών και τονίζει ότι αποτελεί καταφανή παραβίαση των αρχών του υγιούς ανταγωνισμού και φέρνει τον εθνικό αερομεταφορέα σε πλεονεκτική θέση έναντι των υπολοίπων αεροπορικών εταιρειών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ – ΚΡΙΤΙΚΗ

Οι αεροπορικές μεταφορές και υπηρεσίες λειτουργούν σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και επηρεάζονται από αυτό περισσότερο από κάθε άλλο τομέα της οικονομίας και της πολιτικής.

Είναι λοιπόν φυσικό να διέπονται από διαφορετικά είδη στρατηγικής, ανάπτυξης και συνεργασίας με χρήση διαφόρων μεθόδων που θα διασφαλίσουν τη συνέχιση και την ύπαρξή τους στην παγκόσμια αγορά. Οι εξαγορές, οι συγχωνεύσεις και οι συμμαχίες αεροπορικών εταιριών αντιμετωπίζονται σήμερα ως κάτι το αναπόφευκτο, ως απαραίτητη επιλογή ή ως «*αναγκαίο κακό*» μπροστά στις πιέσεις της συγκυρίας, τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης και του διεθνούς ανταγωνισμού.

Όλα αυτά στο πλαίσιο μιας «*νέας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας*», που κυριαρχείται από την επανάσταση στους τομείς της πληροφορίας και των επικοινωνιών και από την κυριαρχία της γνώσης ως απαραίτητου στοιχείου ανταγωνιστικότητας και επιβίωσης στις διεθνείς αγορές¹⁰⁷.

Μέρος της επιστημονικής οικονομικής και πολιτικής κοινότητας θεωρεί τη ροπή αυτή των αεροπορικών εταιριών φυσικό και υγιές επακόλουθο ανάπτυξης της αγοράς, που βοηθά τη μετακίνηση πόρων σε πιο ωφέλιμες χρήσεις, δημιουργεί πρόσθετη οικονομική αξία, επιταχύνει τον εκσυγχρονισμό και αυξάνει την απόδοση των επιχειρήσεων, βελτιώνοντας τη συνολική οικονομική αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας στο διεθνή χώρο.

Η αντίθετη άποψη εστιάζεται σε θέματα διαφάνειας και πληροφόρησης των κεφαλαιαγορών για τις συντελούμενες επιχειρησιακές μεταβολές, αρνητικών επιπτώσεων στους μετόχους των επιχειρήσεων, μείωσης του ανταγωνισμού, ολιγοπωλιακής οργάνωσης της οικονομίας, στρέβλωσης των τιμών και επιβάρυνσης του καταναλωτή. Εμμένει δε στην ανάγκη για κατάλληλες ρυθμίσεις ελέγχου και περιορισμού των καταχρήσεων από την απόκτηση μονοπωλιακής ή ολιγοπωλιακής δύναμης.

Μέχρι σήμερα δεν έχει επιβεβαιωθεί από την εμπειρική έρευνα μόνο η μια ή η άλλη άποψη. Είναι όμως χαρακτηριστικό ότι οι περισσότεροι αναλυτές εστιάζουν την προσοχή τους στα τεράστια μεγέθη των μεταβιβαζόμενων κεφαλαίων και στα αντίστοιχα κέρδη για τους επενδυτές, ή/ και σε θέματα επιχειρησιακής οργάνωσης και ανταγωνισμού, ενώ μόνο δευτερευόντως ασχολούνται με τις συνέπειες για την

¹⁰⁷ Karunarante N & Tisdell C «*Globalization and its Policy Repercussions*». Interconomics, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 1996.

απασχόληση, τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργαζομένων στις μεταβιβαζόμενες - συγχωνευόμενες επιχειρήσεις. Κάτι που είναι ωστόσο απαραίτητο για να έχουμε πληρέστερη αξιολόγηση όχι μόνο της οικονομικής, αλλά και της «κοινωνικής αποτελεσματικότητας».

Δημιουργείται όμως σιγά σιγά ένα νέο σκηνικό στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών. Η διαρκής κίνηση είναι απόδειξη υγείας ύστερα από τη δύσκολη περίοδο που βίωσαν και βιώνουν ακόμα οι διεθνείς αγορές, μετά από τόσα και τόσα γεγονότα που τις επηρέασαν αρνητικά.

Η συγκέντρωση δυνάμεων συνεχίζεται με αμείωτους ρυθμούς και πανίσχυροι επιχειρηματικοί όμιλοι έχουν πλέον δύναμη μεγαλύτερη από εκείνη των κρατών. Πρόκειται για μία διαρκή εξέλιξη.

Πίσω από την τόσο μεγάλη δραστηριότητα κρύβεται η πεποίθηση ότι και οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες πρέπει να επεκταθούν, προκειμένου να αντεπεξέλθουν στο όλο και πιο ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον.

Οι αεροπορικές εταιρείες που συμμετέχουν σε μια στρατηγική συμμαχία τείνουν να εναρμονίζουν τις πρακτικές τους με αποτέλεσμα να καταλήγουμε σε ομάδες επιχειρήσεων, οι οποίες παρουσιάζουν σημαντικές ομοιότητες στην οικονομική τους συμπεριφορά. Το σύνολο αυτών των στοιχείων, δηλαδή οι ισχυρότερες ομάδες ανταγωνιστών, μικρότερα χάσματα στον ανταγωνισμό, μικρότερη διαφοροποίηση μεταξύ των ανταγωνιστών, οδηγούν τελικά στην ένταση του ανταγωνισμού.

Αυτό όμως όσον αφορά στον εξωτερικό ανταγωνισμό, δηλαδή των ανταγωνισμό μεταξύ των συμμαχιών. Διότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των μελών της ίδιας συμμαχίας μειώνεται, εκπληρώνεται δηλαδή ο βασικός στόχος του σχηματισμού μιας στρατηγικής συμμαχίας¹⁰⁸.

Η αποδοτικότητα δαπανών είναι κρίσιμη για τη δυνατότητα μιας αερογραμμής να είναι ανταγωνιστική και να μπορέσει να επιζήσει. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι κάθε αερογραμμή πρέπει να επιδιώκει να είναι ο χειριστής του χαμηλότερου κόστους. Άντ' αυτού, είναι σημαντικό ότι οι δαπάνες που γίνονται και αφορούν το επίπεδο της υπηρεσίας που παρέχεται στον πελάτη να επιτυγχάνονται με τον πιο αποδοτικό τρόπο.

Η εμφάνιση και η αύξηση της αποδοτικότητας από αερογραμμές χαμηλότερου κόστους έχει αλλάξει ριζικά τη φύση του ανταγωνισμού μέσα στην αεροπορική αγορά και βιομηχανία, ειδικά στην αγορά διαδρομών μικρής απόστασης. Οι σημαντικότερες low cost αεροπορικές εταιρίες έχουν εκμεταλλευτεί

¹⁰⁸ Benjamin Gomes - Casseres «*The Alliance Revolution - The new shape of business rivalry*», Harvard University Press, Cambridge 1997, σελ. 175

διαφορετικές λειτουργικές μεθόδους (π.χ. από σημείο σε σημείο διαδρομές από δευτεροβάθμιους αερολιμένες), λιγότερες προσφορές υπηρεσιών (π.χ. χρεώσεις για εν πτήση υπηρεσίες) και αποδοτικότερη διανομή (π.χ. κρατήσεις μόνο μέσω του διαδικτύου) για να μειώσουν τη βάση των λειτουργικών τους δαπανών και για να χαμηλώσουν το μέσο όρο στις τιμές των εισιτηρίων που πληρώνονται από τους πελάτες. Όμως λίγες είναι οι εταιρίες αυτές οι οποίες καταφέρνουν να επιβιώσουν.

Ο ισχυρός ανταγωνισμός από τις εταιρίες χαμηλού κόστους έχει αναγκάσει τις κλασσικές αεροπορικές εταιρίες είτε να αποκριθούν ή να αποτύχουν. Η στρατηγική απάντηση μπορεί να λάβει πολλές μορφές, αλλά όλες περιλαμβάνουν τη βελτίωση της αποδοτικότητας των δαπανών - μια διαδικασία δεδομένης της ακόμα περισσότερης επείγουσας ανάγκης από τη σημαντική άνοδο στις δαπάνες για την αγορά καυσίμων τα τελευταία δύο χρόνια.

Εντούτοις, ενώ υπάρχουν διάφορα μαθήματα στην οικονομική αποδοτικότητα που μπορούν να μάθουν από τις low cost airlines, αυτό δεν σημαίνει ότι οι κλασσικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να υιοθετήσουν το επιχειρησιακό αυτό πρότυπο στο έπακρο. Το σκεπτικό αυτό βρίσκεται στο γεγονός ότι η προσφορά των πρόσθετων υπηρεσιών το κόστος των οποίων καλείται να επιβαρυνθεί ο επιβάτης θα πρέπει να είναι στενά συνυφασμένη με την ποιότητα. Κλειδί αποτελεί το γεγονός ότι εξασφαλίζοντας ότι υπάρχει δεδομένο κόστος παρουσιάζει και προσφέρει υπηρεσίες υψηλότερης ποιότητας οι οποίες θα προσελκύσουν τον επιβάτη.

Οι κλασσικές αερογραμμές έχουν καταφέρει να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους από το 2002, περισσότερο από το να αντισταθμίσουν την αύξηση στο κόστος τους αυτό προς το τέλος της δεκαετίας του '90. Ένα μεγάλο ποσοστό στη μείωση δαπανών ήταν στις πωλήσεις και στη διανομή. Εντούτοις, δεν έχει υπάρξει καμία σύγκλιση δαπανών. Οι ευρωπαϊκές low cost αεροπορικές εταιρίες έχουν καταφέρει να μειώσουν το κόστος αυτό.

Ο χαρακτήρας της παγκοσμιοποιημένης αγοράς έχει δημιουργήσει μία οικονομική κρίση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών τα τελευταία χρόνια με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Τα σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παραδοσιακοί μεταφορείς και οι προσπάθειες τους για κρατικές ενισχύσεις και άλλες προνομιακές μεταχειρίσεις.
2. Η εντυπωσιακή υπεροχή των χαμηλού κόστους αερομεταφορέων οι οποίοι οφείλουν την επιτυχία τους στην παροχή υπηρεσιών χαμηλού κόστους, φθηνότερο εισιτήριο, ηλεκτρονική κράτηση εισιτηρίου χωρίς την παρέμβαση κάποιου γραφείου ταξιδιών, χρησιμοποίηση φθηνότερων

αεροδρομίων. Έχει δημιουργηθεί δηλαδή μία νέα αεροπορική αγορά ανταγωνιστική έναντι των λοιπών αερομεταφορέων.

Ορισμένες αεροπορικές εταιρίες επιλέγουν τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτύξουν τις στρατηγικές τους συμμαχίες με σκοπό την προσέγγιση και προσέλκυση όσο το δυνατόν μεγαλύτερης μερίδας πελατών καθώς και της αύξησης της ανταγωνιστικότητάς τους.

Με το πέρασ ενός σημαντικού αριθμού ετών μετά την ισχύ του φιλελεύθερου καθεστώτος στον τομέα των ενδοκοινοτικών αεροπορικών μεταφορών τα αποτελέσματα δεν φαίνεται να είναι τόσο ενθαρρυντικά όσο θα νομίζαμε.

Βέβαια το δίκαιο του ανταγωνισμού εξακολουθεί να κάνει αισθητή την παρουσία του και να διαδραματίζει ένα πάρα πολύ σημαντικό ρόλο, διότι σε μία ελεύθερη από ελέγχους αγορά, όπως είναι η αεροπορική, η ανταγωνιστικότητα είναι ο πρωταρχικός παράγοντας διαμόρφωσης και ανάπτυξης της.

Θα πρέπει επίσης να τονίσουμε ότι η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η είσοδος των δέκα νέων κρατών μελών οδήγησε σε μία άλλη διάσταση τον τομέα των αερομεταφορών με την εισδοχή στην ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά και των εθνικών αερομεταφορέων της Ανατολικής Ευρώπης σε ένα ευρωπαϊκό ουρανό διευρυμένο με νέα εσωτερικά σύνορα.

Οι εξελίξεις εκτιμώνται ιδιαίτερα σημαντικές και οφείλονται στη θέσπιση κοινοτικής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών για τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και εγκατάστασης, με την πλήρη απελευθέρωση των μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κρίσιμο βήμα για την Κοινότητα αποτελεί η εφαρμογή και η πλήρης διαχείριση ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου η Κοινότητα πρέπει να συνδέσει τη διαχείριση των ουρανών με την οικονομική πολιτική της ολοκλήρωσης.

Ενόψει όλων αυτών των σημαντικών εξελίξεων στο δίκαιο των αεροπορικών μεταφορών, επιτακτική καθίσταται η ανάγκη εκσυγχρονισμού του δικαίου αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Όλα τα παραπάνω πρέπει να είναι εναρμονισμένα με το παγκόσμιο περιβάλλον και το διεθνές πλαίσιο έτσι ώστε το σύνολο της οικονομικής ανάπτυξης να έχει ως στόχο την παροχή καλύτερων και πιο ποιοτικών υπηρεσιών και την ανέλιξη μιας πιο ανταγωνιστικότερης οικονομίας με κεντρικό πρόσωπο τον άνθρωπο.

Η Ελλάδα δυστυχώς βρίσκεται για ακόμα μία φορά απούσα από τις διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών υπηρεσιών με τον διεθνή μας αερομεταφορέα τις Ολυμπιακές Αερογραμμές να βρίσκονται στη δίνη των πολιτικών διαμαχιών και στα συμφέροντα των ολίγων πασχίζοντας απλά και μόνο να επιβιώσουν και την Aegean Airlines να βρίσκεται στη σκιά των Ολυμπιακών Αερογραμμών έτοιμη να μαζέψει το κουφάρι και να προωθηθεί με διάφορα επενδυτικά και στρατηγικά σχέδια στο παγκόσμιο αεροπορικό γίγνεσθαι.

Η μαγεία του αεροπλάνου και του κόσμου των αεροδρομίων και των αεροπορικών υπηρεσιών πιστεύουμε ότι αποτελεί το μέλλον του κόσμου μιας και έχει καταφέρει να κάνει όλον τον πλανήτη μία οικογένεια, να φέρει κοντά τον άνθρωπο με νέους πολιτισμούς, χώρες και να οδηγήσει στην ειρηνική συνύπαρξη των λαών.

Όταν στη γη υπάρχει πόλεμος, θλίψη και απελπισία επάνω στον αέρα οι γίγαντες των αιθέρων συνενώνουν καθημερινά τον κόσμο και με δικούς τους κανόνες, τους κανόνες του να πετάς ελεύθερα και να σκίζεις τον ουρανό και τον ορίζοντα μεταφέροντας την ελπίδα, τη χαρά, την αισιοδοξία και τα όνειρα, αποτελούν το παράδειγμα προς τη δημιουργία όχι μόνο του Ευρωπαϊκού Ενισίου Ουρανού αλλά της παγκόσμιας γειτονιάς και συνύπαρξης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αδαμίδης Τ. «Απελευθέρωση αεροπορικών μεταφορών και επιπτώσεων στον ανταγωνισμό αεροπλάνου – πλοίου στο Ελληνικό αρχιπέλαγος», στο «Ακτοπλοία και αερομεταφορές: ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα, 2η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1996.

Αλεξανδρίδου Ε: «Αθέμιτος ανταγωνισμός και προστασία του καταναλωτή Μετά την ψήφιση του Ν. 1961/91 περί προστασίας του καταναλωτή», Εκδόσεις Σάκκουλα 1992.

Αναστασόπουλος Γ., «Οδικές, Πλωτές, Σιδηροδρομικές και εναέριας μεταφορές», στο «Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Β', Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές», επιμέλεια Γ. Δημόπουλος - Ν. Μπαλτάς - Ι. Χασσίδ, εκδόσεις Ι. Σιδέρη.

Γιόκαρης Γ. «Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου ~ Διαστήματος», εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1996.

Δερβιτσιώτης Κ. Ν. «Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Total Quality Management», Αθήνα, 1993.

Καρύδης Γεώργιος, «Ευρωπαϊκό Δίκαιο Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμού, Ι. Θεμελιώδεις Ελευθερίες – Ανταγωνισμός – Κρατικές Ενισχύσεις», εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2004

Κεφαλός Αστέριος Γ. «Η επιχείρηση στον 21ο αιώνα», Ελληνικά Γράμματα, Σειρά: Ανθρώπινα Συστήματα, Αθήνα 1999.

Κέφης Βασίλης Ν. «Διοίκηση Ολικής Ποιότητας – Θεωρία και Πρότυπα», Σειρά Business Management, Εκδόσεις Κριτική 2005.

Κέφης Βασίλης Ν. «Ολοκληρωμένο Management – Βασικές Αρχές για Σύγχρονες Οικονομικές Μονάδες», Σειρά Business Management, Εκδόσεις Κριτική 2005.

Κοτσίρης Ε. Λάμπρος, «Δίκαιο Ανταγωνισμού, Αθέμιτου και Ελεύθερου», τέταρτη έκδοση, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2001

Λαϊνός Γιάννης «Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ: κατάσταση – προβλήματα – αιτίες – προοπτικές: διερεύνηση της δυνατότητας παρέμβασης των εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία μέσω της εκπροσώπησης στους στα κέντρα λήψης αποφάσεων». Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 1990.

Λαϊνός Γιάννης «Μονόδρομος οι Ιδιωτικοποιήσεις; φάκελος Ολυμπιακή Αεροπορία», εκδόσεις Στάχυ, 1992. Μουρδουκούτας Πάνος «Η Παγκόσμια

Επιχείρηση, Όραμα, Οργάνωση, Επικοινωνία, Κίνητρα», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.

Μούση Ν. Σ. «*Ευρωπαϊκή Ένωση, Θεσμοί και Πολιτικές*», τέταρτη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995.

Μούση Ν. Σ. «*Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο – Οικονομία – Πολιτική*», δέκατη αναθεωρημένη έκδοση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2003.

Παπαγιάννης Δονάτος «*Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο*». Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 1999, 2η έκδοση.

Παπαδάκης Βασίλης Ν. «*Στρατηγική των επιχειρήσεων: Ελληνική και διεθνής εμπειρία*», Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα 2002.

Παπαδημητρίου Σ., «*Μεταφορές και άρση της απομόνωση του νησιωτικού χώρου*», στο «*Ακτοπλοΐα και αερομεταφορές: ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα, 2η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών*», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1996.

Παπαδημητρίου Γ. – Δημόπουλος Κ. «*Το μαύρο κουτί της Ολυμπιακής Αεροπορίας*», Αθήνα 1991. Ράϊκος Αθανάσιος. «*Γενική Πολιτειολογία*» Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2000.

Ταγαράς Χάρης «*Η Ελεύθερη Κυκλοφορία Εμπορευμάτων, Προσώπων, Υπηρεσιών, Κεφαλαίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση*», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2002.

Τσιότρας Γ. Δ. «*Βελτίωση ποιότητας*», εκδ. Ευγ. Μπένου, Αθήνα, 1995.

Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ. «*Αεροπορική μεταφορά επιβατών, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2005.

Tim Hindle «*Οι βασικές αρχές της στρατηγικής των επιχειρήσεων από το Α ως το Ζ*», The Economist Εκδόσεις Κέρκυρα 2005.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Abbati C. «*Transport and European Integration*», Brussels: Commission 1987.

Casseres - Benjamin Gomes «*The Alliance Revolution - The new shape of business rivalry*», Harvard University Press, Cambridge 1997.

Cassese Antonio «*International Law*» Oxford University Press 2001.

Chryssochoides George, Carla Millar, Jeremy Clegg, «*Internalization strategies*» Macmillan Press, London 1997

Dinan Desmond «*Encyclopedia of the European Union*», The European Union Series, Palgrave Macmillan 2003.

Erdmenger J «*European Community Transport Policy: Towards a Common Transport Policy*», Aldershot: Gower 1983.

Harvey S. James & Murray Weidenbaum, «*When Business Cross International Borders – Strategic Alliances and Their Alternatives*», Center for Strategic and International Studies, Washington 1993

Karunaranth N & Tisdell C «*Globalization and its Policy Repercussions*». Interconomics, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 1996.

Lodge Juliet «*The European Community and the challenge of the Future*», Pinter Publishers London 1993. Nugent Neil «*The government and politics of the European Union*», The European Union Series Palgrave Macmillan 2003.

Whiteleg J. «*Transport Policy in the EEC*», London: Routledge 1988.

Επίσημη Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και Eurostat

Commission «*The future Development of the Common Transport Policy*», COM (92) 494. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1992.

Commission «*Citizens Network Community*», COM (95) 601. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1995.

European Commission, Directorate – General for Energy and Transport «*Flying Safely in Europe – EU Aviation and Security Policy*», Office for Official Publications of the European Communities 2005.

European Commission, Directorate General for Energy and Transport «*The Single European Sky – Implementing Political Commitments*», Office for Official Publications of the European Communities, 2004.

Ευρωπαϊκή Ένωση «*2005 – ένα έτος στην πορεία της Ευρώπης*» Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» 2006.

Commission «*The future Development of the Common Transport Policy*», COM (92) 494. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1992.

European Commission «*International Aviation Agreements – Opening the market for efficient air travel*», Directorate – General for Energy and Transport, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 2004.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού «*Πολιτική Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης - XXXIIIη Έκθεση επί της πολιτικής*

ανταγωνισμού», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Βρανάς Ρούσος «Σχέδιο Ενοποίησης των Αιθέρων και των Κέντρων Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Ενιαίος ευρω – ουρανός». Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ 06/09/2001, Σελ.: Ν19 Κωδικός άρθρου: Α17134Ν191

Π. Μπουλούκος «Η χαμηλή πτήση της Ολυμπιακής και η απογείωση της Aegean Airlines». Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», 02.07.2006.

Πολυχρονόπουλος Διονύσης «Οικονομικές επιπτώσεις της 11ης Σεπτεμβρίου». Εφημερίδα Καθημερινή. 09.09.2006.

Τζουγανάτος Ν. Δημήτριος, «Ολιγοπώλιο & συλλογική δεσπόζουσα θέση στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη, 2004

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Πτώση κερδών 14% για Ryanair λόγω της αύξησης του κόστους των καυσίμων»

McCarthy Michael «Πιο ασφαλείς οι μεγάλες εταιρείες. Συντηρούν σωστά τα αεροπλάνα και εκπαιδεύουν καλύτερα το προσωπικό». Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ 07.09.2005.

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Ryanair: πτώση μετοχής» Εφημερίδα Καθημερινή 02.08.2006.

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Boeing: εκτιμήσεις για αύξηση cargo» Εφημερίδα Καθημερινή, 15.06.2006.

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Αύξηση Κερδοφορίας για Air France – KLM» Εφημερίδα Καθημερινή 01.09.2006 σελ. 26.

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Γαλλο – κινεζικές συνομιλίες για τις αερομεταφορές». Εφημερίδα Καθημερινή 15.09.2006.

Αναδημοσιευμένο δημοσίευμα του πρακτορείου ειδήσεων Reuters στην εφημερίδα Καθημερινή με τίτλο «Alitalia: η πιθανή συγχώνευση ανέβασε τη μετοχή» Εφημερίδα Καθημερινή 31.08.2006

Ξενόγλωσση

Beater Axel «*Europäisches Recht gegen unlauteren Wettbewerb – Ansatzpunkte, Grundlagen, Entwicklung, Erforderlichkeit*», Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 2003.

Cao G., Clarke S., Lehaney B., «*A systematic view of organizational change and TQM*», The TQM Magazine, τομ. 12, αριθμ. 3, 2000.

Capell Kerry «*Χαμηλή» σεζόν για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους;*» Business Week 18.08.2006. The McGraw - Hill Companies, Inc. All rights reserved.

Hollinger, Peggy; Done, Kevin, «*Sharp drop in orders at Airbus*», *Financial Times Daily*, 11 Ιουλίου 2006.

Pavel Castka, John M. Sharp, Christopher J. Bamber, «*Assessing teamwork development to improve organizational performance*», *Measuring Business Excellence*, τομ. 7, αριθμ. 4, 2003.

Shaoul Jean «*Air France/KLM merger heralds further rationalisations and job cuts*», Εφημερίδα New York Times 7η Οκτωβρίου 2003

Tagliabue John «*Air France and KLM to Merge, Becoming Europe's No. 1 Airline*», Εφημερίδα New York Times, 1η Οκτωβρίου 2003.

«*BAE orders new Airbus audit*» CNN.com 5 Ιουλίου 2006

«*BAE agrees to £1.87bn Airbus sale*», BBC News, 06.09.2006.

«*The Airbus Story*» Burgner, N. *Flug Revue*. 10 Ιανουαρίου 2000.

«*BAE under pressure to hold Airbus stake*» Εφημερίδα *The Guardian* 3 Ιουλίου 2006

«*BAE in Talks with EADS to Sell its 20% Airbus Stake; British Firm is Focusing Increasingly on Defense Market, Especially in U.S.*» Michaels, D. *The Wall Street Journal*. 7 Απριλίου 2006.

«*The 737 Story: Smoke and mirrors obscure 737 and Airbus A320 replacement studies*». Περιοδικό «*Flight International*». 7 Φεβρουαρίου 2006.

Amanda Ripley «*How much are we willing to take?*», *Time Magazine* 21 Αυγούστου 2006.

ΛΕΞΙΚΟΓΡΑΦΙΑ

Μπαμπινιώτης Γεώργιος «*Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*». Κέντρο Λεξικολογίας ΕΠΕ Αθήνα 2002.

Χιωτάκης Στ. Μιχάλης «*Ελληνο-Αγγλικό Λεξικό Νομικής και Εμπορικής Ορολογίας*». Εκδόσεις Αντ. Ν.Σάκκουλα 2001.

Duden «*Deutsches Universal Wörterbuch*». Dudenverlag. Mannheim-Leipzig-Wien-Zürich. 2003.

Ulstein «*Lexikon der Deutschen Sprache*». Ulstein GmbH, Frankfurt-Berlin 1969.

Lust Colette-Pantelodimos Dimitris «*Dictionnaire francais-grec moderné*». Librairie Kauffmann Athènes. 1995.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Οικονομική Επιθεώρηση, Εκδόσεις Κέρκυρα.

ΑΝΟΙΧΤΟ MBA, Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ

Flight Simulator International Magazine

Time Magazine

Newsweek

Fortune

Forbes

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

ΤΑ ΝΕΑ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

ΙΣΟΤΙΜΙΑ

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

The Wall Street Journal

Financial Times

Die Welt

Süddeutsche Zeitung

Frankfurter Allgemeine Zeitung

The Rocky Mountain News

The Dallas Morning News

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

europa.eu.int

www.wikipedia.com

www.google.com
www.aegeanair.gr
www.olympic-airlines.gr
www.staralliance.com
www.skyteam.com
www.oneworld.com
www.airbus.com
www.boeing.com
www.cnn.com
www.reuters.com
www.iata.com
www.eede.gr
www.airportbusiness.com
www.associatedpress.com
www.thestreet.com

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ	3
--------------------	---

ΜΕΡΟΣ Ι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΟΥΡΑΝΟΙ

Ορισμός	4
Το Πρόβλημα	4
Πρώτο βήμα προς ένα καθεστώς στη μεταφορά επιβατών	5
Η πολιτική αεροπορία ανοίγει τους Ουρανούς	6
Βασικές Παροχές και Επιδιώξεις	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Μεταφορές και κινητικότητα	9
Η ανάγκη κοινής δράσης	10
Εξισορροπητικά μέτρα	11
Καταβολή αντιτίμου για τη ρύπανση	11
Σχέδιο δράσης	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

Ο ρόλος των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση	13
--	----

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΈΩΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010	
Σύντομο Ιστορικό	20
Διατροφικότητα (χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς)	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ	
Εισαγωγικά στοιχεία	24
Η ιστορία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	26
Προσανατολισμοί	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ	
Ορισμός	29
Το «πακέτο» του Ενιαίου Ουρανού	29
Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς	32
Τα στρατιωτικά ζητήματα	34
Σχέσεις με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες	36
Εκτελεστικοί κανόνες	36
Κυρώσεις	37
Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς	

.....	37
Αξιολόγηση των επιδόσεων	

.....	38
-------	----

Διασφαλίσεις	
.....	38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σύντομο Ιστορικό	
.....	40

Νέα τάξη Ευρωπαίων ταξιδιωτών	
.....	41

Το φαινόμενο Ryanair	
.....	42

Αναγέννηση...	
.....	43

Άνοιγμα νέων αγορών και υπηρεσιών	
.....	44

Παραδοσιακοί Αερομεταφορείς vs Low Cost Airlines	
.....	44

Στατιστικές	
.....	44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

Εισαγωγικά Στοιχεία	
.....	46

Λειτουργία	
.....	46

Αλλαγές	
.....	47

Ενίσχυση των δικαιωμάτων των αεροπορικών ταξιδιωτών από την Ευρωπαϊκή Ένωση	
.....	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ: ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ: Ο ΠΟΝΟΚΕΦΑΛΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η 11 ^η Σεπτεμβρίου 2001 ...	49
Μεγάλη Βρετανία 2006 ...	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ: AIRBUS: ΕΝΑΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Γενική Επισκόπηση	57
Ιστορία	57
Η δημιουργία της Airbus	58
Ανταγωνισμός με τη Boeing	59
Επιχορηγήσεις	61

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙ: ΕΞΑΓΟΡΕΣ – ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Εισαγωγικά Στοιχεία	62
Ορισμός Στρατηγικής Συμμαχίας	63
Κίνητρα δημιουργίας στρατηγικών συμμαχιών	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΙ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ – AIRLINE ALLIANCE

Ορισμός	67
Οφέλη – Δαπάνες	

.....	67
Προβλήματα που μπορεί να προκύψουν	68
.....	68
Παγκόσμιοι «παίκτες»	69
.....	69
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII: AIR FRANCE – KLM	
.....	72
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV: SKYTEAM ALLIANCE	
Εισαγωγή	76
.....	76
Ιστορία	77
.....	77
Μέλη	80
.....	80
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ XV: STAR ALLIANCE	
Εισαγωγή	82
.....	82
Ιστορία Μελών	83
.....	83
Μέλη	83
.....	83
Μελλοντικά Μέλη	85
.....	85
Πιθανά Μελλοντικά Μέλη	85
.....	85
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ XVI: ONEWORLD ALLIANCE	
Εισαγωγή	87
.....	87
Ιστορία Μελών	88
.....	88
Μέλη	

.....	89
-------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧVII: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Εισαγωγή	91
Αγορά	91
Απαγορευμένες Συμφωνίες	91
Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης	92
Έλεγχος Συγχωνεύσεων	93
Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού	94
Κανονισμός Συγχωνεύσεων	95

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧVIII: ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Εισαγωγή	96
Ο ρόλος του ΟΠΕΚ	96
Πονοκέφαλος η ακριβή κηροζίνη	97
Τα προθεσμιακά συμβόλαια των εταιρειών	98
Διαγραμματική απεικόνιση μεταβολών τιμών κηροζίνης – πετρελαίου	99

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΧ: Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ, Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Εισαγωγή	101
Η σημερινή επιχείρηση	102
Διοίκηση Ολικής Ποιότητας	103
Λόγοι για υιοθέτηση της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας.	104
Γενικές αρχές της διοίκησης ολικής ποιότητας	105
Σχέση φήμης και ποιότητας	105
Η ποιότητα από τη σκοπιά του καταναλωτή	106

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΧ: Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

Σύντομο Ιστορικό – Η ίδρυση και η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας	107
Η ιστορία και η εξέλιξη της Aegean Airlines	112
Η διαμάχη των δύο εταιρειών	115
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ – ΚΡΙΤΙΚΗ	117

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία	122
-----------------------	-----

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία	123
Επίσημη Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και Eurostat	124
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	
Ελληνική	125
Ξενόγλωσση	126
ΛΕΞΙΚΟΓΡΑΦΙΑ	
	126
ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ	127
ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ	127
ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ	127

