

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

- **ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**
- **ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΞΕΤΑΣΗ-ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

- **ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**
- **ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**
- **ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΒΑΣΙΟΣ ΗΛΙΑΣ**

ΠΑΤΡΑ-2018

i. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι ελληνικές αερομεταφορές αναπτύχθηκαν ελέω κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου . Πιο συγκεκριμένα , το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε από το Νόμο 5017/31 , περί Πολιτικής Αεροπορίας , έδωσε το έναυσμα για την ανάπτυξή τους . Ο νόμος αυτός λοιπόν , ψηφίστηκε από την κυβέρνηση Βενιζέλου , ο οποίος ήταν και ο πρώτος επιβάτης στην ιστορία των ελληνικών αερομεταφορών .

Επιλέον βοήθεια και και περαιτέρω συμβολή για την ανάπτυξη των ελληνικών αερομεταφορών προσέφεραν οι Διεθνείς Συνθήκες και Συμβάσεις που υπέγραψε και εφάρμοσε το Ελληνικό Κράτος (Σύμβαση της Βαρσοβίας και Σύμφωνο του Σικάγου) . Οι κινήσεις από πλευράς Ελλάδας δεν σταμάτησαν εκεί καθώς αργότερα υπογράφησαν και οι διμερείς διακρατικές συμφωνίες . Στην συνέχεια συνέβαλλαν και οι Κοινοτικές Οδηγίες με την σειρά τους στην περαιτέρω θεσμοθέτηση του πλαισίου .

Το άνωθι θεσμικό πλαίσιο της κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου , αναπτύχθηκε επίσης περαιτέρω στα μέσα της δεκαετίας του '50 κα πιο συγκεκριμένα από τον Νόμο 3560/57 , οποίος επικύρωνε την ιδρυτική σύμβαση μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του ελληνικού δημοσίου σχετικά με την δημιουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας .

Το ελληνικό κράτος τον καιρό εκείνο και προς το όφελος των ελληνικών αερογραμμών θεμελίωσε 60 διμερείς συμφωνίες οι οποίες προστάτευαν τα εθνικά μας συμφέροντα , αυτό τουλάχιστον υποστήριζαν οι εκάστοτε ελληνικές κυβερνήσεις .

Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο των ελληνικών αερογραμμών , τα όποια εμπόδια εισόδου στην εγχώρια αγορά για τις ελληνικές αερομεταφορές αλλά και τις ξένες άρχισαν να κάμπτονται και να αίρονται , αφού καταργήθηκε το μονοπώλιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας και άνοιξαν οι αγορές στον ανταγωνισμό κατόπιν των Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Οι αλλαγές αυτές έδωσαν επίσης το έναυσμα για την δημιουργία νέων ελληνικών αεροπορικών εταιριών .

ii. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία γίνεται στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των προπτυχιακών σπουδών της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας , του τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων , του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Δυτικής Ελλάδας . Στην εργασία αυτή γίνεται η μελέτη και η ενδελεχής ανάλυση της πορείας των ελληνικών αερομεταφορικών εταιρειών .

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια απλή εισαγωγή στον κόσμο των αερομεταφορών και μια αναδρομή στην ιστορία της αερομεταφοράς .

Στο δεύτερο κεφάλαιο κάνουμε μια αναφορά και παράλληλα μια ιστορική αναδρομή στην ελληνική αεροπορική βιομηχανία , αναφέροντας τα ονόματα των ελληνικών αεροπρικών εταιρειών και μερικές χρήσιμες πληροφορίες για κάθε μια από αυτές .

Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται μια εκτενής ανάλυση των αεροπρικών αυτών εταιρειών . Ξεκινώντας την ανάλυση βρίσκουμε τους κωδικούς των αεροπορικών εταιρειών και μετά γίνεται με ενδελεχής καταγραφή των στοιχείων κάθε ελληνικής αεροπορικής εταιρείας . Επίσης σε αυτό το κεφάλαιο εκτός της καταγραφής των στοιχείων , γίνεται και αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων κάθε εταιρείας , ενώ προς το τέλος του κεφαλαίου υπάρχει και ανάλυση του στόλου κάθε μιας από αυτές , συνοδευόμενη από φωτογραφικό υλικό .

Το τέταρτο , εν σειρά , κεφάλαιο αναφέρεται στον ρόλο που παίζει η ασφάλεια στις σύγχρονες αερομεταφορές , παρουσιάζοντας και κάποια παραδείγματα ατυχημάτων προηγούμενων ετών .

Στο πέμπτο κεφάλαιο συναντάμε την ελληνική αεροπορική βιομηχανία , ενώ γίνεται αναφορά και στην συνεισφορά που είχαν στον εγχώριο τουρισμό . Επίσης στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια μικρή αναφορά και στην ευρωπαϊκή αγορά , στην ανάκμψη του κρατικού αερολιμένα από την κρίση , στις εταιρείες χαμηλού κόστους και στην εξαγορά της Ολυμπιακής από την Aegean Airlines .

Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας πραγματεύονται οι έννοιες της οικονομικής κρίσης με τις αερομεταφορές και τις επιδράσεις που είχε αυτή στον χώρο των αερομεταφορών , ενώ επίσης γίνεται μια ανάλυση διαφορών ανάμεσα στις εταιρείες χαμηλού κόστους και σε εκείνες που προφέρουν πλήρεις υπηρεσίες .

iii. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

i.	ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
ii.	ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
iii.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	3
iv.	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ	5
v.	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ	6
1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
2.	ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	8
3.	ΑΝΑΛΥΣΗ.....	11
3.1	Aegean Airlines ή αλλιώς Αεροπορία Αιγαίου.....	12
3.2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	15
3.3	ΛΟΓΟΤΥΠΟ	20
3.4	Ολυμπιακές Αερογραμμές (Αγγλ. Olympic Airlines)	21
3.5	Εξαγορά (Δεκαετία 2000).....	29
3.6	Λογότυπο	31
3.7	Αξιολόγηση Και Οικονομικά Στοιχεία.....	33
3.8	AIR MEDITERRANEAN	37
3.9	BLUEBIRD AIRWAYS	39
3.10	ELLINAIR AIRWAYS.....	41
3.11	ΛΟΓΟΤΥΠΟ	44
3.12	Gainjet Aviation.....	45
3.13	ΛΟΓΟΤΥΠΟ	45
3.14	HERMES AIRLINES	45
3.15	K2 SMART JETS	46
3.16	MINOAN AIR	47
3.17	OLYMPUS AIRWAYS.....	48
3.18	SKY EXPRESS	49
3.19	SKY GREECE AIRLINES.....	50
3.20	ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΛΩΝ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	52
3.20.1	Aegean airlines.....	52
3.20.2	Ολυμπιακή ή αλλιώς Olympic air.....	55
3.20.3	Astra Airlines	57

3.20.4	Ellinair.....	59
3.20.5	Bluebird Airways	61
3.20.6	GainJet Aviation	61
3.20.7	Sky Express.....	63
3.20.8	Swiftair Hellas.....	64
3.20.9	Air Mediterranean.....	64
4.	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	65
5.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	69
5.1	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	70
5.2	Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	71
5.3	ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	72
5.4	Η Olympic Air , η Aegean Airlines και η συμφωνία των 72 εκ. Ευρώ	74
5.5	ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΣΗΜΑΔΙΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	75
6	ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	77
6.1	Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	78
6.2	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΛΗΡΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	79
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	80
	Βιβλιογραφία	83

iv. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2.....	32
Εικόνα 3.....	32
Εικόνα 4.....	39
Εικόνα 5.....	44
Εικόνα 6.....	45
Εικόνα 7.....	53
Εικόνα 8.....	54
Εικόνα 9.....	54
Εικόνα 10.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Εικόνα 11.....	56
Εικόνα 12.....	56
Εικόνα 13.....	58
Εικόνα 14.....	58
Εικόνα 15.....	59
Εικόνα 16.....	60
Εικόνα 17.....	61
Εικόνα 18.....	62
Εικόνα 19.....	63
Εικόνα 20.....	64
Εικόνα 21.....	64
Εικόνα 22.....	65
Εικόνα 23.....	67
Εικόνα 24.....	67

v. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1	52
Πίνακας 2	55
Πίνακας 3	57
Πίνακας 4	59
Πίνακας 5	61
Πίνακας 6	63
Πίνακας 7	79

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία πραγματεύεται την πορεία των Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών μέσα στο χρόνο και πιο συγκεκριμένα, την εξέταση και ανάλυση τους. Η ιστορία της αερομεταφοράς μπορούμε να πούμε πως ξεκινά από την ελληνική μυθολογία, με τον Δαίδαλο και τον γιο του Ίκαρο, στον οποίο οφείλει το όνομά της και η Σχολή Ικάρων, οι οποίοι δραπέτευσαν από τον λαβύρινθο που τους είχε φυλακίσει ο Μίνωας, βασιλιάς της Κρήτης, με τα φτερά που κατασκεύασε ο Δαίδαλος από κεριά και πούπουλα, πετώντας στον ουρανό.



Αρχικά, γίνεται μια εκτενής αναφορά και μια μικρή ιστορική ανάδρομη στην ελληνική αεροπορική βιομηχανία, η οποία αποτελείται από 8 ενεργές εταιρείες. Μερικοί φορείς από αυτούς εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις σε συνεργασία με ξένους πράκτορες και έλληνες και μερικοί εκτελούν δρομολόγια για μεταφορά

εμπορευμάτων. Τέλος υπάρχουν και οι εταιρείες οι οποίες εκτελούν καθαρά εμπορικές πτήσεις σε όλη την Ευρώπη.

2. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Όπως αναφέραμε η ελληνική αεροπορική βιομηχανία αποτελείται από 7 ενεργές εταιρείες οι οποίες εκτελούν εμπορικές πτήσεις ,ναυλωμένες πτήσεις και πτήσεις με σκοπό την μεταφορά εμπορευμάτων.

∅

Aegean

Airlines : Ιδρύθηκε το 1987 με την ονομασία *Aegean Aviation*. Αρχικά ξεκίνησε σαν μια εταιρεία παροχής πτήσεων V.I.P. η οποία εξειδικευόταν στις εταιρικές πτήσεις, αλλά και στις πτήσεις αεροδιακομιδής. Στις 17 Φεβρουαρίου 1991, έγινε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα που έλαβε πιστοποιητικό αερομεταφοράς. Όταν αποκτήθηκε από τον όμιλο Βασιλάκη το 1994, η *Aegean Aviation* εκτελούσε πτήσεις V.I.P. από την Αθήνα προς όλο τον κόσμο με το ιδιόκτητο αεροσκάφος της, τύπου Learjet.

Η ονομασία *Aegean Airlines* ξεκίνησε να χρησιμοποιείται με την έναρξη των προγραμματισμένων επιβατικών πτήσεων στα τέλη Μαΐου 1999.

∅

Ellinair

Συστάθηκε στις 19 Φεβρουαρίου 2013 και συνέδεσε, με απευθείας πτήσεις, πόλεις του εξωτερικού με γνωστούς ελληνικούς προορισμούς. Στις 15 Ιουνίου 2015 ξεκίνησαν και τα δρομολόγια εσωτερικού της εταιρείας. Ο αρχικός σκοπός δημιουργίας της ήταν να εξυπηρετήσει τον μεγάλο όγκο τουριστών, κυρίως από τη Ρωσία, οι οποίοι επισκέπτονται τη χώρας μας μέσω των τουριστικών πακέτων του Mouzenidis Travel.

∅

Astra

Airlines : Πρόκειται για μια αμιγώς ελληνική επιχείρηση η οποία

δημιουργήθηκε το 2008, όταν μέλη της ιδιοκτησίας της εταιρείας επεξέτειναν την ενασχόλησή τους από τις ναυλώσεις αεροσκαφών (chartering) στις αεροπορικές πτήσεις. Η εταιρεία ιδρύθηκε από τους Ιωάννη Ζλατάνη, ιδρυτή της Interaviator Ltd, και Αναστάσιο Ζηρίνη, πρώην διευθύνοντα σύμβουλο της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα. Η πρώτη πτήση πραγματοποιήθηκε στις 5 Ιουλίου 2008 από τη Θεσσαλονίκη στη Ρόδο. Μέχρι το 2010 η εταιρεία δεν ήταν αναγνωρίσιμη στη τοπική κοινωνία της Θεσσαλονίκης, καθώς εκτελούσε μόνο ναυλωμένες πτήσεις και εξυπηρετούσε την άγονη γραμμή Θεσσαλονίκης - Χίου. Η Astra Airlines άρχισε να γίνεται γνωστή από το 2012 και έπειτα όταν ανέλαβε πέντε άγονες γραμμές και πτητικό έργο με Έλληνες του εξωτερικού από τη Ρωσία και την Ουκρανία. Το ίδιο διάστημα δημιούργησε και μια επιπλέον βάση στην Αθήνα για το δρομολόγιο Αθήνα - Σητεία. Σταδιακά άρχισε να εκτελεί και δρομολόγια από Θεσσαλονίκη προς Σάμο, Καλαμάτα και Κέρκυρα και εποχιακές πτήσεις, από τη Θεσσαλονίκη προς τα ελληνικά νησιά.

Ø

Bluebird

Airways : Είναι μια ελληνική αεροπορική εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε το 2008 στο Ηράκλειο, και κυρίως εκτελεί πτήσεις μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μέσω προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτήσεων.

Ø

GainJet :

Ξεκίνησε να λειτουργεί τον Απρίλιο 2006, όταν απέκτησε το πρώτο της αεροσκάφος. Το δίκτυο περιλαμβάνει γραφείο πωλήσεων στο Λονδίνο, στο Αεροδρόμιο Χίθροου και στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Η εταιρεία εκτελεί ναυλωμένες ιδιωτικές πτήσεις για κυβερνήσεις, εταιρείες αλλά και όσους ιδιώτες έχουν την οικονομική ευχέρεια να μισθώσουν ένα αεροσκάφος. Παράδειγμα αποτελεί το συγκρότημα Rolling Stones που μίσθωσε αεροσκάφος της εταιρείας το 2014, κατά τη διάρκεια της περιοδείας τους.

Ø

Sky Express :

Ιδρύθηκε στις αρχές του 2005 από τον Μιλτιάδη Τσαγκαράκη, πρώην Γενικό Διευθυντή και κυβερνήτη των Ολυμπιακών Αερογραμμών καθώς και από τον Γιώργο Μαυραντωνάκη, πρώην Γενικό Διευθυντή Λειτουργικής Υποστήριξης

και Υπόλογος Διευθυντής των Ολυμπιακών Αερογραμμών και πρώην Σύμβουλο του Προέδρου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Τον Ιούλιο του 2005, ξεκίνησε προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτήσεις καθώς και πτήσεις εμπορευματικών μεταφορών, αεροταξί, ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, εκδρομές και περιηγήσεις.

Η *Sky Express Aircargo* ήταν μια κοινή προσπάθεια με την ομάδα *Finaval*, με έμφαση στις μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.

Ø **Air Mediterranean** : Την 01/09/2015 καταχωρήθηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο η πράξη σύστασης της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «AIR MEDITERRANEAN». Τον Ιανουάριο του 2017, η Air Mediterranean απέκτησε το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC), στο πλαίσιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (HCAA), σύμφωνα με τον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

Ø **Ολυμπιακές Αερογραμμές** : Πρόκειται ουσιαστικά για την εταιρεία – πρωτεργάτη των αερομεταφορών στην ελληνική αγορά. Ήδη από το 1930 σχεδιαζόταν να ιδρυθεί η πρώτη κρατική αεροπορική εταιρεία , με την ονομασία “Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία Ίκαρος”, με τα σχέδια εν τέλει να μην υλοποιούνται , λόγω οικονομικών προβλημάτων, ιδρύεται λίγο καιρό αργότερα η “Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών”. Από την μεριά του, ο αεροπόρος Στέφανος Ζώτος κατέβαλλε μεγάλες προσπάθειες προκειμένου να καθιερωθούν οι αεροπορικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα , στην αρχή μέσω κάποιων αεροταξί και αργότερα μέσω κάποιων αεροσκαφών τύπου <<Ντακότα>>. Το αποτέλεσμα ήταν , η δημιουργία της πρώτης ελληνικής ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας στις αρχές του 1940, που έφερε το όνομα “Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις”.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ

Πριν ξεκινήσουμε την ανάλυση μας θα αναφέρουμε και θα εξηγήσουμε τι είναι οι κωδικοί των αεροπορικών εταιρειών οι όποιοι θα αναφερθούν στην συνέχεια της ανάλυσής μας. Οι κωδικοί αεροπορικών εταιρειών χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση των αεροπορικών εταιρειών. Υπάρχουν οι κωδικοί της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) που περιλαμβάνουν δύο χαρακτήρες, οι κωδικοί του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) που αποτελούνται από τρεις χαρακτήρες και οι κωδικοί κλήσης (callsign).

- Κωδικός Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA): Οι κωδικοί IATA περιλαμβάνουν δύο χαρακτήρες που έχουν δοθεί από τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA) για τις αεροπορικές εταιρείες ανά τον κόσμο. Το πρότυπο περιγράφεται στο Πρότυπο Εγχειρίδιο Πληροφοριών Δρομολογίων (Standard Schedules Information Manual) της IATA και οι κωδικοί περιγράφονται στο Διευθυντήριο Αεροπορικής Κωδικοποίησης (Airline Coding Directory) της IATA.
- Κωδικός Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO): Οι κωδικοί ICAO αποτελούνται από τρεις χαρακτήρες οι οποίοι δόθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Οι κωδικοί ICAO εκδίδονται από το 1947. Έγιναν το επίσημο νέο πρότυπο σύστημα τον Νοέμβριο του 1987.
- Κωδικοί κλήσης (callsign): Οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν ένα κωδικό κλήσης (callsign), που συνήθως αναφέρεται κατά

τη διάρκεια μιας επικοινωνίας μεταξύ του πιλοτηρίου ενός αεροσκάφους με κάποιο πύργο ελέγχου, μέσω ραδιοτηλεφώνου.

3.1 Aegean Airlines ή αλλιώς Αεροπορία Αιγαίου

Έκανε τις πρώτες εμπορικές πτήσεις της τον Μάιο του 1999 από την Αθήνα στο Ηράκλειο και τη Θεσσαλονίκη με τα δύο ολοκαίνουρια αεροσκάφη τύπου British Aerospace AvroRJ100. Τον Δεκέμβριο 1999 η *Aegean* απέκτησε την *Air Greece*. Μετά από τη συμφωνία συγχώνευσης μεταξύ *Aegean* και *Cronus Airlines* τον Μάρτιο 2001, η εταιρεία λειτουργούσε με την ονομασία "*Aegean Cronus Airlines*" μέχρι τη πλήρη συγχώνευση. Από το 2005, η εταιρεία συνεργάζεται με τη *Lufthansa*, προσφέροντας συμμετοχή στο πρόγραμμα Miles & More, και της πτήσεις της, καθώς σε προσθήκη με το A3 των κωδικών της, υπάρχει επίσης ο κωδικός LH της *Lufthansa*. Το Μάρτιο 2006, η *Aegean Airlines* ξεκίνησε να συνεργάζεται με την *TAP Portugal*. Το Δεκέμβριο 2008 η *Aegean Airlines* ανακοίνωσε τη συνεργασία της με την *Brussels Airlines*. Το 2009, η *Aegean Airlines* ξεκίνησε τις πτήσεις κοινού κωδικού με τις *BMI*, *Brussels Airlines*, *Lufthansa* και *TAP Portugal*. Στις 26 Μαΐου 2009, η αίτηση μέλους της *Aegean Airlines* εγκρίθηκε από τον διευθύνων σύμβουλο της *Star Alliance*. Η *Aegean* εισχώρησε επίσημα στη συμμαχία στις 30 Ιουνίου 2010.

Το Φεβρουάριο 2010, ξεκίνησαν οι αρχικές συνομιλίες για τη συνεργασία μεταξύ *Aegean Airlines* και *Olympic Air* ενδυναμώνοντας τα ενδεχόμενα για μια πλήρη συγχώνευση. Στις 22 Φεβρουαρίου 2010, οι δύο εταιρείες ανακοίνωσαν την συγχώνευσή τους. Η νεοσυγχωνευθείσα εταιρεία συμφωνήθηκε να διατηρήσει την ονομασία και το λογότυπο των Ολυμπιακών Αερογραμμών, μετά από ένα σύντομο διάστημα στο οποίο οι δύο εταιρείες θα λειτουργούν παράλληλα. Η ονομασία της *Aegean* θα αποσυρόταν μετά τη μεταβατική περίοδο. Αναμενόταν πως η συγχώνευση

θα είχε ολοκληρωθεί και η νέα μικτή εταιρεία θα ξεκινούσε να λειτουργεί τον Οκτώβριο του 2010. Η Aegean προσχώρησε στην συμμαχία Star Alliance στα τέλη Ιουνίου 2010. Η πρόθεση ήταν η συγχωνευθείσα εταιρεία να γίνει μέλος της Star Alliance, παρά το γεγονός πως η Olympic Air είχε ισχυρούς δεσμούς με την SkyTeam πριν τη συγχώνευση.

Η Star Alliance καλωσόρισε την προτεινόμενη συγχώνευση, ανακοινώνοντας τα εξής: «Οι συμμαχίες και από τις δύο πλευρές, σύντομα θα πράξουν τα απαραίτητα βήματα έτσι ώστε να εξασφαλίσουν την ομαλή μετάβαση των συγχωνευμένων λειτουργιών της *Aegean Airlines* και της *Olympic Air* ως μέλος της Star Alliance». Στις 26 Ιανουαρίου 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπλόκαρε οποιαδήποτε συγχώνευση των δύο εταιρειών, επικαλούμενη τον κίνδυνο δημιουργίας μονοπωλίου. Η επιτροπή ανέφερε πως η συγχώνευση θα μετατρέψει την ελληνική αεροπορική κίνηση σε μονοπωλιακή, με τη μικτή αεροπορική εταιρεία να ελέγχει πάνω από 90% των εγχώριων και διεθνών πτήσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωσε τη πεποίθησή της πως η συγκεκριμένη συγχώνευση θα επέφερε υψηλότερες τιμές στους 6 εκατομμύρια Έλληνες και Ευρωπαίους επιβάτες που πετούν από Αθήνα κάθε χρόνο, από τη στιγμή που δεν υπήρχε άλλη μεγάλη εταιρεία, η οποία θα ανταγωνιζόταν στην αγορά. Επιπροσθέτως, ο επίτροπος Χοακίν Αλμουνιά δήλωσε πως η συγχώνευση θα οδηγούσε σε υψηλότερες τιμές και χαμηλότερη ποιότητα για τους Έλληνες και τους τουρίστες που ταξιδεύουν από την Αθήνα στα νησιά. Στις 21 Οκτωβρίου 2012 η *Aegean Airlines* ανακοίνωσε την υποβολή πρότασης εξαγοράς της *Olympic Air*, η οποία ανέμενε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στις 23 Απριλίου 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε πως ξεκινούσε μια εις βάθος έρευνα για τη προτεινόμενη απόκτηση της *Olympic Air* από την *Aegean Airlines*¹ και ανακοίνωσε επίσης πως η Επιτροπή θα έχει καταλήξει έως τις 3 Σεπτεμβρίου 2013. Στις 13 Αυγούστου 2013 ανακοινώθηκε στα ελληνικά μέσα ενημέρωσης πως η λήψη τελικής απόφασης παρατείνεται για τις 16 Οκτωβρίου 2013. Η συγχώνευση εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 9 Οκτωβρίου 2013. Τη 1η Φεβρουαρίου 2014 η *Aegean Airlines* ανέλαβε όλες τις άγονες γραμμές που χειριζόταν η *Olympic Air*. Από τις 3 Ιουλίου 2014 η εταιρεία ανήκει στον Θεόδωρο Βασιλάκη (34,17% - 23,6% μέσω της Evertrans A.E. και 9,46% μέσω της Autohellas A.E.), την Alnesco Enterprises Company Limited (9.48%), τη Siana Enterprises Company Limited (9.48%) και τον Κωνσταντακόπουλο Αχιλλέα (6.39%). Τέλος, η εταιρεία σήμερα

έχει φτάσει σε σημείο να πραγματοποιεί έναν μεγάλο αριθμό πτήσεων σε Ελλάδα και εξωτερικό ο οποίος συνεισφέρει άμεσα στην οικονομία της χώρας.

Οι προορισμοί:Εσωτερικού

Πόλη	Όνομα Αεροδρομίου
Αθήνα	Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος"
Αλεξανδρούπολη	Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος"
Ηράκλειο	Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Νίκος Καζαντζάκης"
Θεσσαλονίκη	Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"
Καλαμάτα	Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας
Κέρκυρα	Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας "Ιωάννης Καποδίστριας"
Κως	Κρατικός Αερολιμένας Κω "Ιπποκράτης"
Μύκονος	Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου
Μυτιλήνη	Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδυσσέας Ελύτης"
Ρόδος	Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας"
Σαντορίνη	Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης
Σκύρος	Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου
Χανιά	Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Ιωάννης Δασκαλογιάννης»

Εξωτερικού

Χώρα	Πόλη	Όνομα Αεροδρομίου
Βέλγιο	Βρυξέλλες	Διεθνές Αεροδρόμιο "Zaventem"
Γαλλία	Παρίσι, Στρασβούργο	Αεροδρόμιο Παρισιού Σαρλ ντε Γκωλ, Αεροδρόμιο Entzheim
Γερμανία	Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο, Μόναχο, Ντύσελντοφ,	Διεθνές Αεροδρόμιο Αμβούργου, Διεθνές Αεροδρόμιο Ανόβερου, Διεθνές Αεροδρόμιο Τέγκελ, Διεθνές

	Στουτγάρδη,Φρανκφούρτη	Αεροδromio Γ.Στράους,Διεθνες Ντύσελντοφ Αεροδromio Αεροδromio Φρανκφουρτης	Φραντς Αεροδromio Λοχάουζεν,Διεθνες Εχτερντίγκεν,Διεθνες Αμ Μάιν
Ηνωμένο Βασίλειο	Λονδίνο	Διεθνές Αεροδρόμιο	Χίθροου
Ισπανία	Βαρκελώνη,Μαδριτη	Αεροδρόμιο Αεροδromio	Βαρκελώνης,Διεθνες Μαδριτης Μπαραχας
Ιταλία	Βενετία,Μιλανο,Ρωμη	Διεθνές Πόλο,Αεροδromio Malpensa,Αεροδromio	Μάρκο Λεοναρντο Ντα Βιντσι
Κύπρος	Λάρνακα	Διεθνές Αεροδρόμιο	Λάρνακας
Ολλανδία	Άμστερνταμ	Διεθνές Αεροδρόμιο	Σκίπχολ
Πορτογαλία	Λισσαβόνα,Πορτο	Διεθνές Αεροδρόμιο	Πορτέλα,Διεθνες Αεροδομιο Francisco de Sa Carneiro
Ρωσία	Μόσχα	Διεθνές Αεροδρόμιο	"Domodedovo"

3.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η *Aegean Airlines* απασχολεί σήμερα 2.334 υπάλληλους με ετήσιο τζίρο 1,02 δις εκ των οποίων τα 51,6 εκατομμύρια είναι λειτουργικά έξοδα και τα 32,2 εκατομμύρια καθαρά έσοδα. Το 2009 μετέφερε 6,6 εκατομμύρια επιβάτες προσπερνώντας για πρώτη φορά την αντίπαλη εταιρεία, τις *Ολυμπιακές Αερογραμμές*, η οποία μετέφερε 5,2 εκατομμύρια επιβάτες. Το 2010 η *Aegean Airlines* μετέφερε 6,1 εκατομμύρια επιβάτες, από τους οποίους το 50% ήταν από το εξωτερικό. Το 2011 η *Aegean Airlines* μετέφερε 6,5 εκατομμύρια επιβάτες, από τις οποίες το 54% προέρχονταν από διεθνείς προορισμούς.

Το 2012, εν μέσω οικονομικής κρίσης στον Ελληνικό τουρισμό και στην ελληνική οικονομία γενικότερα, η *Aegean Airlines* συγκέντρωσε ένα σύνολο 6,1 εκατομμυρίου επιβατών, παρουσιάζοντας μια ελαφρά αύξηση στους επιβάτες των διεθνών προορισμών προς τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας (Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα, Χανιά) αλλά και τη Θεσσαλονίκη. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών παρουσίασε μείωση της τάξης του 6% από το 2011, αλλά η εταιρεία κατάφερε να αυξήσει τον αριθμό επιβατών της στις προγραμματισμένες πτήσεις από 68,9% στο 74,3%.^[15] Το 2013, η εταιρεία ανακοίνωσε πως μετέφερε 6,9 εκατομμύρια επιβάτες, μια αύξηση 12% συγκριτικά με το 2012.^[16]

Το 2013 αποτέλεσε μια ζωτικής σημασίας χρονιά για την εταιρεία, μιας και επέστρεψε στα κέρδη, έχοντας κέρδος της τάξης των 66,3 εκατομμυρίων € με φόρους, και ανακοίνωσε έσοδα της τάξης των 682,7 εκατομμυρίων €. Η εταιρεία συνέχισε να αναπτύσσεται κατά το 2014, με τα έσοδα να αυξάνονται στα 911,8 εκατομμύρια € το υψηλότερο στην ιστορία της, με καθαρά κέρδη 80,2 εκατομμυρίων €.

Το 2014 ήταν το πρώτο ολοκληρωμένο οικονομικό έτος από την απόκτηση της Olympic Air. Ο όμιλος της Aegean Airlines ανακοίνωσε για το 2014 συνολικά έσοδα 911,8 εκατομμυρίων € αυξημένα κατά 7%, αλλά επίσης και καθαρά έσοδα 80,2 εκατομμυρίων € αυξημένα κατά 53%. Κατά το 2014, ο όμιλος μετέφερε συνολικά 10,1 εκατομμύρια επιβάτες, πετώντας με 50 αεροσκάφη, έχοντας μια αύξηση της τάξης του 14%, εν συγκρίσει με τη δομή πριν τη συγχώνευση το 2013.

Το 2015, τα συνολικά έσοδα της εταιρείας, ανήλθαν στο ποσό των 983 εκατομμυρίων €. Το ποσό αυτό είναι αυξημένο κατά 8% συγκριτικά με το 2014. Τα καθαρά κέρδη της Aegean, ήταν 68,4 εκατομμύρια €. Συνολικά η εταιρεία μετέφερε 11,6 εκατομμύρια επιβάτες. Το μακροχρόνιο σχέδιο της Aegean Airlines προβλέπει μετακίνηση 15 εκατομμυρίων επιβατών μέχρι το 2023.

Η *AEGEAN* ανακοινώνει αποτελέσματα έτους του 2016, με τα ενοποιημένα έσοδα να ανέρχονται σε 1.020 εκ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση 4% σε σχέση με το 2015. Η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 7% και έφτασε τους 12,5 εκ. επιβάτες, με την ανάπτυξη να προέρχεται κυρίως από την αγορά εξωτερικού.

Το λειτουργικό αποτέλεσμα προ χρηματοδοτικών αποτελεσμάτων, αποσβέσεων και μισθώσεων διαμορφώθηκε στα 206,9 εκ. ευρώ, ενώ τα λειτουργικά κέρδη EBITDA σε 76,8 εκ. Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε 32,2 εκ. από 68,4 εκ. το 2015, κυρίως λόγω της υστέρησης που παρουσιάστηκε στο πρώτο εξάμηνο του έτους.

Τα ταμειακά διαθέσιμα, ισοδύναμα και λοιπές χρηματοοικονομικές επενδύσεις διαμορφώθηκαν σε 253,2εκ. από 236,8εκ. στις 31.12.2015.

Η κίνηση στο δίκτυο εξωτερικού αυξήθηκε κατά 12% σε σύγκριση με το 2015, φτάνοντας τους 6,7 εκ. επιβάτες, ενώ αντίστοιχα στο δίκτυο εσωτερικού η αύξηση της επιβατικής κίνησης ανήλθε σε 2% με 5,7 εκ. επιβάτες.

Η εταιρεία έχει διακριθεί πολλές φορές σε Ελλάδα και εξωτερικό για τις άριστες υπηρεσίες της.

Το 1999 διακρίθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων και την ΥΠΑ, ως άριστα οργανωμένη επιχείρηση η οποία έχει επιτύχει πολύ υψηλά standards ασφάλειας.

Το 2000 Βραβεύτηκε από τον ERA (European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, με το χάλκινο μετάλλιο για τη χρονιά 2000/1.Ενώ την ίδια χρονιά διακρίθηκε και από τη British Aerospace.

Το 2002 έγινε προσπάθεια πιστοποίησης όλου του επιχειρησιακού τομέα της *Aegean*, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS1 (με την υποστήριξη της *Lufthansa Consulting*) με επιτυχή αποτελέσματα όπως και με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση του πτητικού προσωπικού σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS στο εκπαιδευτικό κέντρο της *Lufthansa*.

Το 2004 της απονεμήθηκε το Χρυσό μετάλλιο από τον ERA, ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το έτος 2004/2005.

Το 2005 Βραβεύτηκε για τρίτη φορά από τον ERA, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά 2005/6.Ενώ την ίδια χρονιά κέρδισε 3 βραβεία από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης, η συνολικά ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο ΔΑΑ, για το 2004.

Το 2006 της απονεμήθηκαν 4 βραβεία-διακρίσεις συνολικά. το 4ο βραβείο της από τον ERA ασημένιο αυτή τη φορά ως η δεύτερη καλύτερη Αεροπορική Εταιρεία 2006/7.Στη συνέχεια τιμήθηκε με το χρυσό βραβείο για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών μέσα στο 2005 και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά .Επίσης απέκτησε πιστοποίηση IOSA. Επιτυχής ολοκλήρωση δηλαδή της επιθεώρησης που έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος IOSA (Επιχειρησιακός Έλεγχος Ασφάλειας της IATA) που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2005 και τέλος κέρδισε το Χρυσό βραβείο από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Το 2007 βραβεύτηκε αρχικά από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2006, καθώς και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά και στην συνέχεια από την ERA με το βραβείο PALME D'OR (for sustained excellence).

Το 2008 ήταν χρυσή νικήτρια του “Airline of the year 2008/9” του ERA.

Το 2009 ψηφίστηκε ως “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2009” στα Skytrax World Airline Awards, ενώ κέρδισε και τρία

βραβεία από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 9ου Airline Marketing Workshop) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης, για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά, ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2008.

Το 2010 κέρδισε τέσσερα βραβεία από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης, η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής, η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2009, ενώ έλαβε τιμητική διάκριση για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.

Το 2011 ψηφίστηκε για ακόμη μια φορά ως η “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2011” στα Skytrax World Airline Awards ενώ κέρδισε επίσης και ακόμα δύο βραβεία από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 11ου Airline Marketing Workshop) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής και Ειδικό Βραβείο Δεκαετίας ως μία από τις εταιρείες που διακίνησε το μεγαλύτερο αριθμό επιβατών την περίοδο 2001 – 2010.

Το 2012 της απονεμήθηκαν ακόμα τέσσερα βραβεία-διακρίσεις. Αρχικά κατέλαβε πρωτιά για την ακρίβεια των αφίξεων, όχι μόνο σε ευρωπαϊκή αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα, σύμφωνα με την έρευνα «March 2012 Airline and Airport On-Time Performance Report», της ιστοσελίδας www.flightstats.com, το Μάρτιο του 2012. Στην συνέχεια έλαβε τιμητική διάκριση από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για τη μέγιστη συμβολή της στην ανάδειξη του Λονδίνου ως κορυφαίου Ευρωπαϊκού προορισμού. Επίσης βραβεύτηκε από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η αγαπημένη αεροπορική εταιρεία των επιβατών για το έτος και τέλος ψηφίστηκε και πάλι ως “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2012” στα Skytrax World Airline Awards.

Το 2013 απέκτησε ακόμα τέσσερα βραβεία-διακρίσεις στο ενεργητικό της. Το πρώτο ήταν η ανάδειξη της, ως η πιο συνεπής περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το 2012, με ποσοστό 93,02%, στα “On Time Performance Service Awards” της www.flightstats.com. Στη συνέχεια έλαβε τιμητική διάκριση από το Αεροδρόμιο των Βρυξελλών για την ακρίβεια στη συνέπεια των πτήσεων της για το 2012, ως Short Haul Airline με ποσοστό 90.4 και ψηφίστηκε ως “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2013” στα Skytrax World Airline Awards και τέλος, της απονεμήθηκε ξανά από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το βραβείο ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία για το 2012 μεταξύ των Ευρωπαίων επιβατών του αεροδρομίου της.

Το 2014 Βραβεύτηκε από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για το έτος 2013, ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην εγχώρια αγορά, η ταχύτερα

αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης, η εταιρεία με τη συνολικά μεγαλύτερη αύξηση επιβατών, η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία μεταξύ των Ευρωπαίων επιβατών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Επίσης ψηφίστηκε ως “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2014” στα Skytrax World Airline Awards.

Το 2015 είχε για ακόμα μια χρονιά αρκετά βραβεία-διακρίσεις, ένδεκα στο σύνολο. Βραβεύτηκε από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών α) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην εγχώρια αγορά, β) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην αγορά της Μέσης Ανατολής, γ) ως η εταιρεία με τη συνολικά μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών και δ) ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία μεταξύ των Ευρωπαίων επιβατών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, ενώ διακρίθηκε επίσης από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η πιο ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία μεταξύ των 10 εταιρειών που κατέγραψαν την υψηλότερη επιβατική κίνηση και ως η πιο ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης. Επίσης βραβεύτηκε με το Fast Travel Green Award μαζί με την *Olympic Air*, από τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (International Air Transport Association - IATA), για τις τεχνολογικές εφαρμογές που χρησιμοποιούν οι εταιρείες οι οποίες αναβαθμίζουν την εμπειρία των επιβατών και με το βραβείο «Up and coming / Program of the year» για τη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης - Αφρικής, απονεμήθηκε στο πρόγραμμα Miles+Bonus της AEGEAN από τα Freddie Awards 2015. Τέλος ψηφίστηκε ως η “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2015” στα Skytrax World Airline Awards.

Το 2016, αρχικά, ψηφίστηκε ως η “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2016” στα Skytrax World Airline Awards. Στη συνέχεια κέρδισε 4 βραβεία από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για το έτος 2015. α) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην εγχώρια αγορά. β) ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην αγορά της Μέσης Ανατολής. γ) ως η εταιρεία με τη συνολικά μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών και δ) ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία μεταξύ των Ευρωπαίων επιβατών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Τέλος έλαβε και τιμητικές διακρίσεις όπως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης και το Ειδικό βραβείο ως η εταιρεία που μετέφερε μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κατά την περίοδο 2001-2015.

Το 2017 ψηφίστηκε ως η “Καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη για το 2017” για όγδοη φορά και έβδομη συνεχόμενη, στα Skytrax World Airline Awards. Επίσης αναδείχθηκε για 3η φορά «Europe’s Leading Regional Airline» μέσα από ψηφοφορία του κοινού που διοργανώθηκε στο πλαίσιο των 24ων ετήσιων World Travel Awards™, και τέλος, τιμήθηκε με το Fast Travel Gold Award από τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA), για τις καινοτόμες και ευέλικτες λύσεις που προσφέρει για την απλούστευση και την επιτάχυνση της εμπειρίας των επιβατών.

3.3 ΛΟΓΟΤΥΠΟ

Γενικά το λογότυπο της κάθε επιχείρησης αποτελεί την εικόνα και το δη το πρόσωπο αυτής. Είναι αυτό το όποιο θα ταυτίσει στα μάτια του καταναλωτή την ποιότητα, την συνέπεια και την τυπικότητα της επιχείρησης. Από την άλλη δε, είναι αυτό το όποιο θα ταυτίσει και όλα τα κακώς έχοντα της επιχείρησης.

Το λογότυπο της *Aegean Airlines* :



Εικόνα 1

3.4 Ολυμπιακές Αερογραμμές (Αγγλ. Olympic Airlines)

Ουσιαστικά πρόκειται για την αρχή όλων όσων αφορά τις αερομεταφορές στον ελληνικό χώρο . Ήδη από την δεκατία του 1930 είχαν δρομολογηθεί κάποια σχέδια για σύσταση κρατικής αερομεταφορικής εταιρείας που έφερνε στην ονομασία “ΙΚΑΡΟΣ” , σχέδια τα οποία όμως δεν προχώρησαν εν τέλει καθ’ ότι παρουσιάστηκαν κωλύματα οικονομικής φύσεως. Όμως, λίγο καιρό αργότερα ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών , κάτι παρεμφερή με το όραμα του ΙΚΑΡΟΥ .

Εν τω μεταξύ, ο αεροπόρος Στέφανος Ζώτος κατέβαλλε χρόνιες προσπάθειες ώστε να καταφέρουν να καθιερωθούν στον ελληνικό χώρο οι αεροπορικές συγκοινωνίες μέσω κάποιων αεροσκαφών τύπου “ΝΤΑΚΟΤΑ”, με την δικαίωσή του να έρχεται, εν τέλει το 1940, όταν για πρώτη φορά στα χρονικά ιδρύεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, ελληνικών καταβολών, που έφερνε το όνομα “Τεχνικάί Αεροπορικάί Εκμεταλλεύσεις” ή εν συντομία Τ.Α.Ε.

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. Τον Αύγουστο του 1946, η ΤΑΕ ξεκίνησε να πραγματοποιεί δρομολόγια από την Αθήνα με προορισμούς τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά, τη Ρόδο και το Κάιρο. Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1947 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία Τ.Α.Ε..

Δυστυχώς, το πρώτο αεροπορικό δυστύχημα ήταν θέμα χρόνου κι έτσι, τον Σεπτέμβριο του 1947 και κατά την διάρκεια μιας νυχτερινής εκαπιδευτικής πτήσης στην περιοχή της Βούλας, καταγράφεται το πρώτο αεροπορικό δυστύχημα στην Ελλάδα, κοστίζοντας την ζωή στον πιλότο του αεροσκάφους Ρένου Πογγή, στον εκπαιδευόμενο πιλότο Σταμάτη Παπαγγέλου αλλά και στον εκπρόσωπο του Υπουργείου Αεροπορίας, τον Αντισμήναρχο Κοπελιά. Για καλή τους τύχη οι επιβάτες της πτήσης σώθηκαν. Λίγο καιρό αργότερα και συγκεκριμένα έναν χρόνο μετά, καταγράφεται και η πρώτη αεροπειρατεία της Τ.Α.Ε.. Οι εμπλεκόμενοι ήταν 6 νέοι, οι οποίοι διέταξαν τον κυβερνήτη του αεροσκάφους Ηγουμενάκη να το προσγειώσει στην Γιουγκοσλαβία αντί της Θεσσαλονίκης, όπως ήταν αρχικά προγραμματισμένη η πτήση. Στην πτήση αυτή υπήρχαν επίσης 25 επιβάτες και μια αεροσυνοδός .

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1950 και έπειτα, αρχίζει να παρακμάζει η κρατική εταιρεία αερομεταφορών, με το επιβατικό κοινό να μειώνεται ολοένα και περισσότερο. Φτάνοντας έτσι στο 1955 και στην εκκαθάρισή της προκειμένου να πωληθεί. Η τιμή των 60.000.000 δραχμών που ορίστηκε στον πλειστηριασμό της ήταν υπερβολική και έτσι κατοχυρώθηκε στο Ελληνικό Δημόσιο. Στα τέλη Ιουλίου του 1956, το Ελληνικό Κράτος έρχεται σε συμφωνία με τον Αριστοτέλη Ωνάση, με τον ίδιο να έχει πλέον στα χέρια του την πλήρη εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Το 1957 η εταιρεία μετονομάζεται από Τ.Α.Ε. σε «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ» (ΟΑ) (Αγγλ. OLYMPIC AIRWAYS) και στις 6 Απριλίου του ίδιου έτους πραγματοποιεί το πρώτο της ταξίδι -το οποίο για πρώτη φορά στα χρονικά της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν πρωινό- από Αθήνα σε Θεσσαλονίκη με ελικοφόρο DC-3 και κυβερνήτη τον Παύλο Ιωαννίδη. Ο στόλος της νέας αυτής εταιρείας αποτελούνταν από 15 ελικοφόρα (δεκατέσσερα DC-3 και ένα DC-4) και είχε στελεχωθεί με προσωπικό 835 υπαλλήλων, τις στολές των οποίων είχε επιμεληθεί και σχεδιάσει ο Έλληνας σχεδιαστής Γιάννης Ντεσσές (Jean Desses).

Αργότερα μέσα στην χρονιά, πραγματοποιείται και η πρώτη αερογραμμή εκτός ελληνικών συνόρων: Αθήνα-Ρώμη-Παρίσι-Λονδίνο. Αφορούσε κυρίως επιχειρηματίες και ναυτικούς οι οποίοι ταξίδευαν συχνά για επαγγελματικούς λόγους. Για τις υπόλοιπες κοινωνικές ομάδες δεν υπήρχε κάποιος αποκλεισμός, απλώς το κόστος για αυτές ήταν ιδιαίτερα υψηλό. Την επόμενη χρονιά ανανεώνεται, εν μέρει, ο στόλος της εταιρείας και παραλαμβάνονται αεροσκάφη τύπου DE HAVILLAND 48, γνωστά και ως “κομήτης”. Το δίκτυο της εταιρείας συνεχώς αναπτυσσόταν και έφτασε να διασυνδέεται με με αεροδρόμια της Βόρειας Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Δυτικής Ευρώπης αλλά και όλων των υπολοίπων που βρίσκονταν στην ελληνική επικράτεια.

Στα πλαίσια της περαιτέρω ανάπτυξης της εταιρείας την δεκαετία του 1960, διευρύνεται το δίκτυο των εξωτερικών προορισμών με το Άμστερνταμ και τις Βρυξέλλες να προσθέτονται σε αυτούς. Επίσης, συνάπτονται οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της εταιρείας και της αγγλικής BEA, συμφωνίες που επιτρέπουν στις εταιρείες να χρησιμοποιήσουν κοινούς κωδικούς πτήσεων. Το 1962 αγοράζονται τρία νέα τζετ τύπου DE HAVILLAND COMET συνολικής αξίας 48.000.000 δραχμών, με το ένα εξ’αυτών να πραγματοποιεί το δρομολόγιο Λονδίνο – Αθήνα σε χρόνο ρεκόρ για τα τότε δεδομένα με την πτήση να διαρκεί 2 ώρες και 51 λεπτά. Το 1965 έμφανίστηκε για πρώτη φορά η λεγόμενη *πανολυμπιακή απεργία*, μια απεργία η οποία ήταν το αποτέλεσμα των σοφδρών συγκρούσεων μεταξύ των εργαζομένων και των εργοδοτών τους. Απαρχή, όλων αυτών των γεγονότων ήταν η επιχείρηση υπογραφής νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και της Ομοσπονδίας Σωματείων Πολιτικής Αεροπορίας καθότι η προηγούμενη τετραετής συλλογική σύμβασή εργασίας είχε μόλις εκπνεύσει. Οι εργαζόμενοι θέλοντας να φτάσουν μέχρι τέλους την διεκδίκηση των αιτημάτων τους, δήλωσαν ότι από κοινού θα πάνε στο *Δήλεσι* μέχρις ότου δικαιωθούν πλήρως, κάτι που έγινε τελικά λίγο καιρό αργότερα και τα αιτήματα των εργαζόμενων ικανοποιήθηκαν με άμεση συνέπεια την σταδιακή ανοδική πορεία της Ολυμπιακής. Παράλληλα, τον καιρό εκείνο έγιναν και οι πρώτες παραγγελίες νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 727-200 ή αλλιώς Europa Jet τα οποία και όταν αποκτήθηκαν εκτελούσαν πτήσεις προς τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Προς τα τέλη της δεκαετίας του ’60 και συγκεκριμένα το 1969, αποσύρονται τα Comet 48 από τον στόλο της εταιρείας ενώ επίσης προσθέτονται ακόμα δύο νέοι προορισμοί, αυτοί προς το Μόντρεαλ του Καναδά .

Το 1970 η Ο.Α. αρχίζει να προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη YS -11A από την ιαπωνική εταιρεία Nihon τα οποία προρίζονταν ως αντικαταστάτες των Douglas DC-3 και DC-6 στις πτήσεις εσωτερικού. Ήδη από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας, αλλά μέχρι και τα μέσα αυτής, πολλοί καλλιτέχνες και αθλητές από την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό επέλεξαν την *Ολυμπιακή* για τις μετακινήσεις τους καθώς επίσης και πολλοί σχεδιαστές μόδας από την Ελλάδα και το εξωτερικό (Πιέρ Καρντέν , Γιάννης Τσεκλένης , Κοκό Σανέλ) δήλωσαν έντονο ενδιαφέρον ώστε να αναλάβουν την σχεδίαση των στολών της εταιρείας. Στις 5 Νοεμβρίου 1970 στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας εκτυλίχθηκε ατύχημα καθώς ένα σκάφος DC-6 της εταιρείας κατά την διάρκεια της προσγείωσης ξέφυγε του διαδρόμου, χωρίς όμως να υπάρξουν θύματα. Ενώ το δίκτυο της εταιρείας συνέχιζε να επεκτείνεται ολοένα και περισσότερο, αυτή τη φορά με νέες γραμμές προς Μιλάνο και Ντύσελτορφ, ο Αλέξανδρος Ωνάσης ιδρύει στις 2 Αυγούστου του 1971 την *ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ (OLYMPIC AVIATION)*, με απώτερο σκοπό την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδας. Από την άλλη, ενισχύεται ακόμα περισσότερο η Θεσσαλονίκη και έρχεται πιο κοντά στους προορισμούς του διεθνούς δικτύου της εταιρείας.

Τον Μάρτιο του 1972 η Ελλάδα συνδέεται για πρώτη φορά αερομεταφορικά με την Αυστραλία. Το πρώτο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε από ένα αεροσκάφος τύπου Boeing 707-320 που ονομαζόταν “Πόλις των Αθηνών”, με την πτήση να διαρκεί 20 ώρες, να γίνονται ενδιάμεσες στάσεις σε Μπανγκόκ και Σιγκαπούρη και εν τέλει να ολοκληρώνεται στο αεροδρόμιο του Σίδνεϋ. Με αυτό το νέο δρομολόγιο η *Ολυμπιακή* γίνεται εταιρεία των πέντε ηπείρων, ενώ παράλληλα αυξανόταν περαιτέρω ο στόλος της εταιρείας με την προσθήκη αυτή την φορά 6 αεροσκαφών τύπου Boeing 720.

Το ημερολόγιο έδειχνε 21 Οκτωβρίου 1972 όταν και πραγματοποιήθηκε ένα ακόμα μοιραίο ατύχημα, όταν ένα αεροσκάφος YS-11A κατά της επιστροφή του από την Κέρκυρα κατέπεσε στο θαλάσσιο μέτωπο λίγο έξω από την περιοχή της Βούλας. Στην πτήση αυτή επέβαιναν συνολικά 52 επιβάτες και 4 μέλη πληρώματος, ενώ εν τέλει, κατάφεραν να σωθούν 16 μόνο επιβάτες και 3 από τα 4 μέλη του πληρώματος.

Τον Ιούνιο του επόμενου έτους η εταιρεία αγοράζει νέα αεροσκάφη , αυτή την φορά τύπου Boeing 720-051B και Boeing 747-200 τα λεγόμενα και ως «τζάμπο τζετ» με το πρώτο εξ’ αυτών να παίρνει την ονομασία “Ολύμπιος Ζευς” και να εκτελεί το πρώτο

δρομολόγιο προς τη Νέα Υόρκη στις Η.Π.Α.. Στο δεύτερο δόθηκε το όνομα “Ολύμπιος Αετός” και προσγειώθηκε στο Αεροδρόμιο την Αθήνας τον Δεκέμβριο του 1973, ενώ τον Απρίλιο του 1974 εκτέλεσε το ταξίδι προς το Sidney της Αυστραλίας κάνοντας ενδιάμεση στάση στην Σιγκαπούρη. Τα σύγχρονα διάφορα αεροπλάνα μεγάλης χωρητικότητας βοήθησαν την *Ολυμπιακή* να σημειώσει ρεκόρ μεταφοράς επιβατών με τον αριθμό των επιβατών για την χρονιά εκείνη να είναι περίπου στα 2.5 εκατομμύρια και περίπου 790 χιλιάδες στις πτήσεις του εξωτερικού. Στο διάστημα αυτό, η *Ολυμπιακή* δηλώνει έντονο ενδιαφέρον για τα νεοσύστατα τότε αεροσκάφη ,BAC-Aerospatiale Concorde, με ένα εξ’ αυτών να κάνει την εμφάνισή του στο αεροδρόμιο του Ελληνικού τον Ιανουάριο του 1973.

Στις 22 Ιανουαρίου τα πράγματα για τις *Ολυμπιακές Αερογραμμές* παίρνουν άσχημη τροπή καθώς ο Αριστοτέλης Ωνάσης χάνει τον γιό του, Αλέξανδρο, σε αεροπορικό δυστύχημα, συγκλονίζοντας όλη την κοινή γνώμη τότε. Το 1974 και μετά από αυτό το βαρύ χτύπημα της μοίρας, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, χάνοντας κάθε ενδιαφέρον περί επιχειρηματικής δραστηριότητας, δηλώνει πως θέλει να αποχωρήσει από το τιμόνι της εταιρείας. Τον Ιανουάριο του 1975, οι μετοχές της εταιρείας μεταβιβάζονται στο Ελληνικό Δημόσιο και λίγους μήνες αργότερα, στις 16 Μαρτίου του 1975, ο Αριστετέλης Ωνάσης αφήνει την τελευταία του πνοή στο Παρίσι.

Την επόμενη χρονιά χρονιά, όντας στα χέρια του Ελληνικού Δημοσίου πλέον η εταιρεία, προμηθεύεται το πρώτο αεροσκάφος τύπου Boeing 737-200, δημιουργώντας παράλληλα την *Olympic Catering*.

Στη νέα αυτή εποχή που είχε μπει η εταιρεία, άνοιξαν νέες γραμμές προορισμών, αυτή την φορά προς το Ντουμπάι, την Βεγγάζη, το Νταχράν, το Κουβέιτ αλλά και την Μελβούρνη, ενώ ενισχύθηκαν οι εσωτερικοί προορισμοί προς νησιά (Κω, Ρόδο και Σαντορίνη), ενώ ένα ακόμα αεροπορικό δυστύχημα κάνει την εμφάνισή του: ήταν 23 Νοεμβρίου 1976 και στην πτήση OA 830 που πραγματοποιούνταν από την Αθήνα προς την Κοζάνη μέσω Λάρισας, χάνεται ξαφνικά από τα ραντάρ το αεροσκάφος και λίγο αργότερα βρίσκονται τα συντρίμια του. Στο μεσοδιάστημα έκαναν δειλά δειλά την εμφάνισή τους τα πρώτα οικονομικά προβλήματα, βάσει των ισολογισμών, με το κυριότερο εξ’ αυτών να παρουσιάζεται το 1977, όταν σε προσπάθεια της εταιρείας να περιορίσει τα κόστη λειτουργιών της, καταργεί την γραμμή της Αυστραλίας και το επόμενο έτος καταργεί και αυτή του Καναδά. Το 1977 επίσης, η εταιρεία

παραγγέλνει και νέα αεροσκάφη της *Airbus* τα A300 και τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά το δρομολόγιο Αθήνα – Τίρανα. Η χρονιά εκείνη κλείνει με την απεργια-ορόσημο του ολυμπιακού αερομεταφορέα που διήρκεισε 35 ημέρες (Δεκέμβριος 1977-Ιανουάριος 1978) και οφειλόταν κυρίως στους εξής λόγους: νέο μισθολόγιο, οι συνθέσεις πληρωμάτων, η απουσία ύπαρξης κανονισμού εργασίας αλλά και το συνταξιοδοτικό. Λίγο διάστημα αργότερα, η απεργία λαμβάνει τέλος με άσια κατάληξη για τους εργαζόμενους και την επόμενη χρονιά μπαίνει σε λειτουργία το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης αεροπορικών θέσεων (CRS), ενώ όσον αφορά τον σχεδιασμό των στολών, μετά την Κοκό Σανέλ, η Ρούλα Στάθη, γίνεται η δεύτερη γυναίκα σχεδιάστρια μόδας που επιλέγεται από την εταιρεία το 1976. Το 1979 και συγκεκριμένα τον μήνα Φεβρουάριο, καταφθάνουν από την Τουλούζη της Γαλλίας τα αεροσκάφη τύπου *Airbus* που είχαν παραγγελθεί νωρίτερα, ενώ 3 ακόμα ήταν προγραμματισμένο να παραδοθούν λίγους μήνες αργότερα, επίσης την περίοδο εκείνη η εταιρεία παρέλαβε και 5 ακόμα αεροσκάφη τύπου *Shorts 330* με την δεκαετία να κλείνει με έναν νέο προορισμό, αυτή την φορά προς την Τζέντα της Σαουδικής Αραβίας.

Στο κατώφλι της δεκατίας του 1980 η εθνική αερομεταφορική εταιρεία τραντάζεται εκ νέου από απεργιακές κινητοποιήσεις και ποιο συγκεκριμένα, το καλοκαίρι του 1980, γίνεται πενθήμερη απεργιακή κινητοποίηση από όλους τους εργαζόμενους της εταιρείας με το κύριο αίτημά τους να είναι η εφαρμογή του κανονισμού πτήσεων και η βελτίωση των οικονομικών αποδοχών, με τα αιτήματά τους να γίνονται εκ νέου δεκτά, ενώ το 1981 η εταιρεία βρίσκεται να αριθμεί δύναμη 3.900 εργαζομένων. Το 1983 προστείνονται στον στόλο της τα πρώτα αεροσκάφη *Dornier 228* τα οποία θα χρησιμοποιούνταν κυρίως για τις αερομεταφορές εντός της ελληνικής επικράτειας. Το καλοκαίρι του ίδιου έτους αποφασίζεται γενική συνέντευξη και 4ήμερη ψηφοφορία από την Ένωση Ιπτάμενων Φροντιστών και Συνοδών (ΕΙΣΦ), προκειμένου να εγκριθεί η απόφαση για απεργία των εγγεγραμμένων μελών η οποία έφτασε στο 74%. Τα ζητούμενα της απεργίας αυτής ήταν: ο κανονισμός εργασίας, τα νυχτερινά δρομολόγια, το συνταξιοδοτικό, η καλοκαιρινή άδεια, οι Κυριακές και οι αργίες, η διόρθωση και αύξηση του ΑΤΑ, η ανεξάρτητη διεύθυνση και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας, την ίδια στιγμή που ο τότε πρόεδρος της εταιρείας είχε στα σκαριά την μείωση των συνθέσεων και τον θεσμό των εποχιακών στον κλάδο. Το μοτίβο αυτό δυστυχώς συνεχίστηκε για χρόνια, φτάνοντας σε σημείο να κινδυνεύσει

η ασφάλεια των πτήσεων της εταιρείας αλλά και να δημιουργηθεί μια γενική απειλή για την συνολική ύπαρξη του επαγγέλματος στην χώρα μας, ενώ το 1981, ο σχεδιαστής μόδας Μπίλυ Μπο επιλέγεται για τα επόμενα 6 χρόνια ως σχεδιαστής των στολών των ιπτάμενων και των αεροσυνοδών.

Το 1984 αγοράζονται 3 ακόμα αεροσκάφη, αυτή την φορά τύπου *B747-200* από την *Singapore Airlines* και αρχίζουν να επαναλειτουργούν οι γραμμές προς Καναδά και Αυστραλία, ενώ το 1985 εντάσσονται και νέα ακόμα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού μεταξύ αυτών την Σητεία, την Πάρο, την Λέρο, την Μαδρίτη, την Κοπεγχάγη, την Λυών και την Πάφο. Αγοράζονται 2 ακόμα αεροσκάφη τύπου *Jumbo 747-200* τα οποία θα εκτελούν κυρίως δρομολόγια μακρινών προορισμών, ενώ ένα από τα πρώτα, το “Ολύμπιος Ζεύς”, που είχε αποκτηθεί πριν 12 χρόνια και είχε πρωτοπετάξει για τη Νέα Υόρκη, πωλείται και εν συνεχεία συντρίβεται. Επίσης, τον καιρό εκείνο, ξεκινά μια φιλόδοξη προσπάθεια να δημιουργηθεί η λεγόμενη Εταιρεία Εμπορευμάτων η οποία περιελάμβανε την μετατροπή του αεροσκάφους *B707-320* “Πόλις της Λίνδου”, αλλά σε σύντομο χρονικό διάστημα το project αυτό σταματά. Το 1985 το προσωπικό της εταιρείας άγγιξε τις 10.000 (9.859 άτομα συγκεκριμένα) με τα 900 εξ’ αυτών να εργάζονται στο εξωτερικό, ενώ η εταιρεία κατέλαβε την 15^η θέση στην μεταφορά επιβατών εσωτερικού, την 20^η στην μεταφορά επιβατών εξωτερικού και την 18^η θέση στην συνολική μεταφορά, ανάμεσα σε 150 αεροπορικές εταιρείες παγκοσμίως. Οι απεργίες συνεχίζονταν όμως, με κυριότερο αίτημα τις χρονιές εκείνες το συνταξιοδοτικό, αίτημα το οποίο το κερδίζουν οι απεργοί χάρη στην παρέμβαση του τότε Πρωθυπουργού Ανδρέα Παπανδρέου και ενώ είχε τεθεί από τις απεργίες της δεκαετίας του ’60 σημαδεύοντας έτσι την αγωνιστική πορεία όλων αυτών των χρόνων των εργαζομένων της *Ολυμπιακής*. Την χρονιά εκείνη ιδρύεται παράλληλα η *Ολυμπιακή Τουριστική*, η οποία δίνει την δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίων τόσο της *Ολυμπιακής*, όσο και άλλων αεροπορικών εταιρειών, ενώ το 1987 και έχοντας λήξει η σύμβαση με τον σχεδιαστή μόδας Μπίλυ Μπο, η εταιρεία κλείνει συμφωνία για τον σχεδιασμό των στολών το προσωπικού με τον οίκο Ασπασίας Τζερέλ.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η εταιρεία όντας πλέον υπό την διοίκηση του Λουκά Γραμματικού και έχοντας καταφέρει να ικανοποιήσει τα αιτήματα για τις

αργίες, τις Κυριακές και τα νυχτερινά δρομολόγια που είχαν θέσει ως αιτήματα οι εργαζόμενοι στις απεργίες τους, ξεσπούν ξαφικά τον Οκτώβριο του 1990 αιματηρά επεισόδια μεταξύ απεργών –απολυθέντων υπαλλήλων και MAT έξω από τον χώρο της *Olympic Catering*. Στις 16 Ιουνίου του ίδιου έτους ανοίγει η νέα γραμμή με προορισμό αυτή την φορά το Tokyo και την Ιαπωνία και συνάμα γίνεται η παραλαβή του νέου αεροσκάφους τύπου *ATR-42*. Στα πλαίσια της παραιτέρω ανάπτυξης του στόλου της, η *Ολυμπιακή*, τον Σεπτέμβριο του 1991 προσθέτει ακόμα έξι αεροσκάφη *737-400*, ένα *Airbus A300-600* που έφερε το όνομα “Μακεδονία” και ένα τύπου *ATR-72*. Με τη νέα αυτή ανανέωση του στόλου, η Θεσσαλονίκη με την σειρά της αποκτά μεγαλύτερο κύρος και γίνεται πύλη νέων ευρωπαϊκών πτήσεων της *Εθνικής Εταιρείας Αερομεταφορών* καθώς ανοίγουν και νέες αερογραμμές με προορισμούς τη Σύρο και το Βερολίνο. Το 1991 η *Ολυμπιακή* αποκτά το παράσημο της ασφαλέστερης αεροπορικής εταιρείας στον κόσμο για την χρονιά εκείνη και το 1992 ο Μάκης Τσέλιος αναλαμβάνει την σχεδίαση του ρουχισμού των προσωπικού της εταιρείας. Την χρονιά εκείνη μεγαλώνει ακόμα περισσότερο το διηπειρωτικό δίκτυο της εταιρείας με την νέα εισαγωγή δρομολογίων προς το Σικάγο, την Βοστώνη και την Βυρητό, με τις δύο υπερατλαντικές αερογραμμές να κλείνουν άνευ λόγου όπως και αυτή του Tokyo, η οποία ζημείωνε την εταιρεία, λίγο καιρό αργότερα και συγκεκριμένα το 1995. Από την άλλη μεριά όμως, δημιουργείται και λειτουργεί η πρώτη θυγατρική εταιρεία των *Ολυμπιακών Αερογραμμών*, οι *Μακεδονικές Αερογραμμές*, των οποίων οι πτήσεις ήταν ναυλωμένες (charter), ενώ για πρώτη φορά δημιουργείται γραμμή μεταξύ Αθήνα και Ικαρίας. Το 1996 η εταιρεία συνέχιζε την ενίσχυση του στόλου της με την παραλαβή και άλλων *Boeing 737-400*, *ATR -42*, *ATR72* και *Airbus A300-600*, ενώ θα προστεθούν και άλλοι νέοι προορισμοί, αυτή τη φορά προς Σόφια, Στοκχόλμη, Αστυπάλαια, Βουκουρέστι και Βελιγράδι.

Τα χρέη της εταιρείας ολοένα και αυξάνονταν με αποτέλεσμα η Κυβέρνηση να προσπαθεί να βρει λύσεις ούτως ώστε να καταστήσει την *Ολυμπιακή* ως κερδοφόρα και εν μέσω αυτή της προσπάθειας, βάζει σε εφαρμογή ένα σχέδιο εξυγίανσης της εταιρείας το οποίο περιλαμβάνει την παραγραφή των χρεών της, τα οποία ανέρχονταν τότε σε πολλά δισεκατομμύρια δραχμές. Το σχέδιο αυτό αποτυγχάνει, όπως και άλλα τα οποία προσπάθησε να εφαρμόσει η Κυβέρνηση, φτάνοντας λίγα χρόνια αργότερα και ενώ συνέχιζε την απέλπιδα προσπάθεια της εξυγίανσης της *Ολυμπιακής* το Ελληνικό Κράτος, αναθέτει την διοίκησή της στην *Speedwing*, η οποία ήταν

θυγατρική της *British Airlines*, με τις προσπάθειες να πέφτουν και πάλι στο κενό καθώς ούτε τότε υπήρξαν θετικά αποτελέσματα . Το 1998 επιλέγεται ο Οίκος Μόδας Αρτίστι Ιταλιάνι για τις νέες στολές των πληρωμάτων της εταιρείας, ενώ το 1999 προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη τύπου *Airbus A340-300* τα οποία είχαν χωρητικότητα 295 θέσεις και αντικατέστησαν το 2001 τα *Boeing 747-200* στις μακρινές πτήσεις και εν τέλει , η εταιρεία παραγγέλνει το πρώτο *Boeing 717-200*.

3.5 Εξαγορά (Δεκαετία του 2000)

Το 2000, μετά την αποτυχημένη προσπάθεια συνεργασίας με την *Speedwing* , η κυβέρνηση στρέφει τα βλέμματά της σε άλλες εναλλακτικές λύσεις για την σωτηρία των *Ολυμπιακών Αερογραμμών*, επιλέγοντας αυτή την φορά την *Axon Airlines* του ομίλου Λιακουνάκος προκειμένου να διοικήσει τις *Ολυμπιακές Αερογραμμές*, η συμφωνία όμως δεν επετεύχθη ποτέ μιας και τα οικονομικά της *Ολυμπιακής* ήταν σε άσχημη κατάσταση και ερχόταν ολοένα και πιο κοντά το φάσμα της πτώχευσης. Παράλληλα όμως, την χρονιά εκείνη η εταιρεία καταφέρνει να εγκαινιάσει μια νέα γραμμή με το προορισμό αυτή την φορά το Manchester της Αγγλίας. Το 2001 και συγκεκριμένα στις 28 Μαρτίου, λίγο πριν κλείσει οριστικά τις πόρτες του το αεροδρόμιου του Ελληνικό , που έγραψε λαμπρή ιστορία στα 63 χρόνια λειτουργίας του, θα αναχωρήσει και η τελευταία πτήση με πιλότο τον Τιμολέων Καλογεράκη, προορισμό την Θεσσαλονίκη. Η Θεσσαλονίκη με την σειρά της, αποτέλεσε και αυτή ορόσημο στην ιστορία των *Ολυμπιακών Αερογραμμών*, καθώς από το 1957 και για 44 χρόνια αποτέλεσε την αφετηρία των πτήσεων (εσωτερικού και εξωτερικού) της εταιρείας. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003 το έλλειμμα των *Ολυμπιακών Αερογραμμών* έχει ξεφύγει κατα πολύ, με αποτέλεσμα η κυβέρνηση να προωθεί ξανά νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου *Ολυμπιακής Αεροπορίας* το οποίο προέβλεπε την μετονομασία της θυγατρικής του εταιρείας *Μακεδονικές Αερογραμμές* σε *Ολυμπιακές Αερογραμμές* με απόβλεπων στόχο την ανάληψη του πτητικού ελέγχου της *Ολυμπιακής* από αυτήν και την παραγραφή των χρεών της. Οι δραστηριότητες της νεοσύστατης αυτής εταιρείας ξεκινάνε μετά τα μεσάνυχτα με την πρώτη πτήση υπ' αριθμόν 325 με προορισμό το Cairo της Αιγύπτου, να αναχωρεί στις 00:50. Οι υπόλοιπες εταιρείες του ομίλου (*Olympic Into-Plane Company*, *Olympic Fuel Company*, *Olympic Airways*, η *Τεχνική Βάση* αλλά και το *Handling*), εκτός της

Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν τη νέα εταιρεία που έφερε στο όνομα, *Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε.*. Την 1^η Νοεμβρίου του 2002, παύουν να ισχύουν τα δρομολόγια προς την Μελβούρνη, το Sidney και την Μπανγκόκ, με τους προορισμούς προς τις αυστραλιανές πόλεις να επαναλειτουργούν ευτυχώς μετά από 2 χρόνια περίπου και συγκεκριμένα από τις 23 Νοεμβρίου του 2003 σε συνεργασία με την αεροπορική εταιρεία *Gulf Air*. Έναν χρόνο μετά περίπου, τον Δεκέμβριο του 2004, ανακοινώνεται από την Ελληνική Κυβέρνηση προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού προκειμένου να πωληθούν οι *Ολυμπιακές Αερογραμμές*, κίνηση η οποία εν τέλει δεν βρήκε αποτέλεσμα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ερευνούσε παράλληλα τον καιρό εκείνο διάφορες καταγγελίες αεροπορικών εταιρειών, μέσα στις οποίες βρισκόταν και η *Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Airlines)*, σχετικά με παράνομες κρατικές ενισχύσεις που φαίρονταν να είχαν δεχθεί οι *Ολυμπιακές Αερογραμμές*, την περίοδο 1994-2004. Το πόρισμα της Επιτροπής ήταν σαφές και προέβλεπε την άμεση επιστροφή 111 εκατομμυρίων ευρώ από την *Ολυμπιακή* προς το Ελληνικό Κράτος, μέσα σε λίγους μήνες. Πλέον, δεν υπήρχε άλλη λύση από την πτώχευση και την πώληση όλων των περιουσιακών της στοιχείων και ενώ η κατάσταση φαινόταν ήδη ζοφερή, εμφανίζονται ολοένα και πιο συχνά καθυστερήσεις πτήσεων, στάσεις εργασίας και απεργίες με αποτέλεσμα το επιβατικό κοινό να δίνει μεγαλύτερες διαστάσεις στην ήδη υπάρχουσα άσχημη κατάσταση της εταιρείας. Σε μια προσπάθεια να κατευνάσει να πνεύματα και να δώσει κάποια λύση στο πρόβλημα, το Υπουργείο Μεταφορών ανακοινώνει τον Σεπτέβριο του 2008, την δημιουργία νέας αεροπορικής εταιρείας η οποία θα χρησιμοποιεί το σήμα των *Ολυμπιακών Αερογραμμών* αλλά κατ' ουσίαν, δεν θα έχει καμία σχέση μαζί τους. Το σχέδιο αυτό προχώρησε με την ομόφωνη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και προέβλεπε την συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρείας στο 65% σε σχέση με το σημερινό αλλά και στην ιδιωτικοποίηση της νέας αυτής εταιρείας.

Η νέα αυτή εταιρεία χωρίστηκε σε 3 τμήματα (επίγεια εξυπηρέτηση, τεχνική βάση και πτητικό έργο) για τα οποία προκηρύχθηκε διαγωνισμός για κάθε ένα ξεχωριστά. Με τον διαγωνισμό να μην καταλήγει σε θετικό αποτέλεσμα, η Κυβέρνηση κάνει άνοιγμα σε Έλληνες επιχειρηματίες προκειμένου να δώσει λύση στο πρόβλημα και ένας εξ' αυτών ήταν ο Ανδρέας Βγενόπουλος που ήταν ιδιοκτήτης της MIG. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της MIG και του Ελληνικού Κράτους διήρκησαν τρεις εβδομάδες, ενώ λίγο πριν εκπνεύσει η περίοδος των τριών εβδομάδων των

διαπραγματεύσεων, η *Chrysler Aviation* και η *Aegean Airlines* καταθέτουν νέες προσφορές, οι οποίες όμως απορρίπτονται –η μεν της *Chrysler Aviation* λόγω ανταγωνισμού και η δε της *Aegean Airlines* λόγω ζητήματος κεφαλαιακής επάρκειας της εταιρείας-. Τελικά μετά από πολλές διαπραγματεύσεις, η εταιρεία περνάει στα χέρια του ομίλου MIG, συμφερόντων του Ανδρέα Βγενόπουλου, τον Μάρτιο του 2009, με την οριστικοποίηση της συμφωνίας να έρχεται την Δευτέρα 23 Μαρτίου, καθώς τότε έπεσαν οι υπογραφές και συμφωνήθηκε να αναλάβει και επίσημα τις τύχες της εταιρείας από 1^η Οκτωβρίου της ίδιας χρονιάς. Οι αλλαγές ξεκίνησαν από το όνομα πρώτα απ' όλα, με την νεοσύστατη εταιρεία να λέγεται πλέον *Olympic Air* στη συνέχεια άλλαξε το λογότυπο και οι στολές κατόπιν ψηφοφορίας του κοινού. Ολοκληρώνεται έτσι σιγά σιγά η τριαντατετράχρονη πορεία της δημόσια *O.A.* και η νέα φάση της της εταιρείας ξεκινά από την εκκαθάριση της παλιάς και την είσοδο της MIG στη νέα *Ολυμπιακή* .

3.6 Λογότυπο (Logo)

Ως πρώτο λογότυπο της εταιρείας, χρησιμοποιήθηκε ένας λευκός αετός ο οποίος είχε ομοιότητα με έναν έλικα, μαζί με 5 δακτύλιους και το όνομα *Olympic*. Δύο χρόνια μετά την πρώτη πτήση της εταιρείας, ο Αριστοτέλης Ωνάσης ζητά από τους σχεδιαστές της εταιρείας ένα νέο λογότυπο, το οποίο ήταν οι έγχρωμοι δακτύλιοι. Το λογότυπο αυτό ήταν προσωπική επιλογή του Αριστοτέλη Ωνάση, καθώς επιθυμία του ήταν να αντιγράψει το σύμβολο των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή έβαλε φρένο στα σχέδια αυτά, αξιωνοντας πνευματικά δικαιώματα στο έμβλημα αυτο και έτσι οδήγησε την εταιρεία στην δημιουργία νέου λογότυπου που περιελάμβανε τους έξι δακτύλιους. Στο νέο αυτό λογότυπο, οι πέντε πρώτοι κύκλοι αναπαριστούν τις πέντε ηπείρους, ενώ ο άλλος αναπαριστά την

Ελλάδα. Τα χρώματα που χρησιμοποίησε η εταιρεία στο λογότυπό της ήταν: το λευκό, το μπλε, το κόκκινο και το κίτρινο.



Εικόνα 2

Το νέο λογότυπο επιλέχθηκε μέσω ηλεκτρονικής ψηφοφορίας που πραγματοποιήθηκε μέχρι την 5^η Ιουλίου του 2009 σε συγκεκριμένη ιστοσελίδα και αναδείχθηκε μεταξύ τριών προτάσεων. Το νέο σήμα της εταιρείας θα έπρεπε να κρατήσει ως στοιχεία τους έξι δακτύλιους και έτσι επιλέχθηκε μια πλάγια έκδοση του προηγούμενου λογότυπου ως το καινούργιο, αυτή τη φορά με αντικατάσταση του πράσινου χρώματος από το ανοιχτό μπλε σε κάποιους δακτύλιους, αλλά με την γραμματοσειρά να παραμένει η ίδια με του παλαιού λογότυπου. Το μπλε και το πράσινο είναι χρώματα που προήλθαν από την MIG και χρησιμοποιήθηκαν και στις στολές του προσωπικού κατόπιν απαίτησής της.



Εικόνα 3

3.7 Αξιολόγηση Και Οικονομικά Στοιχεία

Στα πλαίσια της ολοκλήρωσης της εξαγοράς του 100% των μετοχών της *Olympic Air* από την της *Aegean Airlines*, η *Olympic Air* προέβη σε αναδιάρθρωση της επιχειρησιακής της δραστηριότητας ήδη από την 1η Νοεμβρίου 2013 με επίκεντρο την ομογενοποίηση του πτητικού έργου των δυο εταιρειών ώστε πέραν της εξοικονόμησης οικονομικών πόρων να προκύπτουν και οφέλη μέσω αυξημένων συνδέσεων δικτύου για το επιβατικό κοινό. Η αναδιάρθρωση συνεχίστηκε σε όλη τη διάρκεια του 2014 με την ολοκλήρωση της ενοποίησης των διοικητικών υπηρεσιών και επεκτάθηκε περαιτέρω σε επίπεδο πτητικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, από την 1η Φεβρουαρίου 2014, η *Olympic Air* πραγματοποιεί πλέον με τον δικό της κωδικό αποκλειστικά και μόνο τις πτήσεις των άγονων γραμμών. Επιπλέον, μέσω σχετικού συμφωνητικού παροχής υπηρεσιών (*wet lease – ACMI agreement*) που έχει συναφθεί, η *Aegean Airlines* χρησιμοποιεί σε πτήσεις της τα αεροσκάφη της *Olympic Air*. Οι ανωτέρω δραστικές αλλαγές του επιχειρηματικού μοντέλου της *Olympic Air* επέφεραν αντίστοιχα υψηλές διαφοροποιήσεις σε σχέση με το παρελθόν στην διάρθρωση των εσόδων και εξόδων της εταιρείας για το έτος 2014. Όπως πιστοποιείται και από τα στοιχεία διεθνών τουριστικών αφίξεων του ΣΕΤΕ, σημειώθηκε για δεύτερη συνεχή χρονιά σημαντική αύξηση της τουριστικής ροής προς το εσωτερικό της χώρας, η οποία οδήγησε στην αύξηση της επιβατικής κίνησης στους ελληνικούς αερολιμένες κατά 15,4%. Στο εσωτερικό, ο αυξημένος ανταγωνισμός με προσφορά χαμηλότερων ναύλων, ο σημαντικά αυξημένος αριθμός των διερχόμενων επιβατών καθώς και των επιβατών που συνδυάζουν επίσκεψη στην Αθήνα με τα νησιά είχαν θετικές επιπτώσεις και στην επιβατική κίνηση. Αναλυτικότερα, η Αθήνα παρουσίασε σημαντική αύξηση επιβατών κατά 770χιλ. ή 29,4% σε σχέση με το 2013 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΣΕΤΕ. Παράλληλα, μεγάλη

αύξηση παρουσίασε η κίνηση και στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας όπως της Σκιάθου κατά 18,9%, της Ζακύνθου κατά 17,9%, της Κω κατά 9,2% και της Ρόδου κατά 8,2% στα οποία πραγματοποιεί πτήσεις η εταιρία. Κατά τη διάρκεια του έτους, η εταιρεία μετέφερε περισσότερους από 481 χιλιάδες επιβάτες στο εσωτερικό δίκτυο της με μέσο συντελεστή πληρότητας 62%

Η αναδιάρθρωση συνεχίστηκε σε όλη τη διάρκεια του 2015 με την ολοκλήρωση της ενοποίησης των διοικητικών υπηρεσιών και επεκτάθηκε περαιτέρω σε επίπεδο πτητικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, από την 25η Οκτωβρίου 2015, η *Olympic Air* πραγματοποιεί πλέον με τον δικό της κωδικό πέραν από τις πτήσεις των άγονων γραμμών και επιπλέον πτήσεις εσωτερικού ενώ παράλληλα παραμένει σε ισχύ το συμφωνητικό παροχής υπηρεσιών (wet lease – ACMI agreement) όπου η *Aegean Airlines* χρησιμοποιεί σε πτήσεις της τα αεροσκάφη της *Olympic Air*. Έπειτα από μία βραχύβια ανάκαμψη το τελευταίο τρίμηνο του 2014, η ελληνική οικονομία εισήλθε εκ νέου σε αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι για το σύνολο του έτους διαμορφώθηκαν σε -0,2%. Το κλίμα αβεβαιότητας που επικράτησε και τα αυστηρά μέτρα δημοσιονομικής προσαρμογής που εφαρμόστηκαν το 2015 και αναμένεται να εφαρμοστούν και το 2016 και τα οποία επικεντρώνονται κυρίως σε αύξηση των έμμεσων και άμεσων φόρων οδήγησαν σε μείωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος της χώρας αποδυναμώνοντας κυρίως την εσωτερική ζήτηση. Η αβεβαιότητα και οι ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες που επικράτησαν στη χώρα μας επηρέασε ίσως βραχυχρόνια αλλά δεν κατάφερε να ανακόψει την αύξηση των διεθνών τουριστικών αφίξεων οι οποίες για τρίτη συνεχόμενη χρονιά ακολούθησαν θετική πορεία και για το 2015 αυξήθηκαν κατά 5,7% σε σχέση με το 2014. Κατά τη διάρκεια του έτους, η εταιρεία μετέφερε περισσότερους από 481 χιλιάδες επιβάτες στο εσωτερικό δίκτυό της με μέσο συντελεστή πληρότητας 62%. Σε ότι αφορά την γεωγραφική κατανομή των επισκεπτών βάσει των πιο πρόσφατων στοιχείων εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης της Τραπέζης της Ελλάδας, οι βασικότερες χώρες – πηγές για τον ελληνικό τουρισμό συνεχίζουν παραδοσιακά να είναι οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ολλανδία και η Ιταλία. Εντυπωσιακή άνοδο παρουσίασαν οι αγορές των Η.Π.Α. (+35%) και του Καναδά (+37%), με την Ιταλία Ετήσια Οικονομική Έκθεση για τη χρήση από 1η Ιανουαρίου 2015 έως 31η Δεκεμβρίου 2015 8 - (26%), την Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο (+18%) να

ακολουθούν. Από τις κύριες αγορές, η μόνη που παρουσίασε αισθητή πτωτική τάση κατά 60% ήταν αυτή της Ρωσίας όπου η υποτίμηση του νομίσματος όσο και η ύφεση της ρωσικής οικονομίας οδήγησαν σε σημαντικά μειωμένο ρεύμα Ρώσων επισκεπτών σε σχέση με το 2014. Πιο συγκεκριμένα, το 2015 η επιβατική κίνηση σε επίπεδο Ομίλου παρουσίασε αύξηση κατά 15%. Ο Όμιλος μετέφερε συνολικά 11,6 εκατ. επιβάτες, 1,5 εκατ. περισσότερους από το 2014. Στο δίκτυο εσωτερικού η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 7%, μεταφέροντας 5,6 εκ. επιβάτες, παρά τις προκλήσεις της οικονομίας που επηρεάζουν σε μεγαλύτερο βαθμό την εσωτερική αγορά καθώς και τον εντεινόμενο ανταγωνισμό. Η περαιτέρω πτωτική πορεία των ναύλων καθώς και η σημαντικά ενισχυμένη και ποιοτικά αναβαθμισμένη διασυνδεσιμότητα του δικτύου που οδήγησε σε αύξηση των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών από διεθνείς προορισμούς ήταν οι κύριοι παράγοντες ενίσχυσης της κίνησης εσωτερικού. Αναλυτικότερα, η Αθήνα παρουσίασε σημαντική αύξηση επιβατών κατά 18% σε σχέση με το 2014 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΣΕΤΕ. Παράλληλα, αύξηση παρουσίασαν και τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας όπως της Σκιάθου κατά 13%, της Καβάλας κατά 10%, της Ζακύνθου κατά 5%, της Κεφαλονιάς κατά 4%, της Σάμου κατά 4% και των Χανίων κατά 2% στα οποία πραγματοποιεί πτήσεις η εταιρία. Κατά τη διάρκεια του έτους, η εταιρεία μετέφερε περισσότερους από 675 χιλιάδες επιβάτες στο εσωτερικό δίκτυό της με μέσο συντελεστή πληρότητας 64,3%.

Τέλος, κατά την διάρκεια του 2016 η Olympic Air συνέχισε περαιτέρω την επέκταση της πτητικής της δραστηριότητας στο εσωτερικό της χώρας. Έτσι, εκτός των άγονων γραμμών άρχισε σταδιακά να εκτελεί περισσότερους προορισμούς εσωτερικού και προς το τέλος του έτους να εκτελεί το σύνολο των προορισμών εσωτερικού του Ομίλου. Οι ανωτέρω αλλαγές του επιχειρηματικού μοντέλου της Olympic Air οδήγησαν σε σημαντική αύξηση των εσόδων αλλά και εξόδων της για το 2016 ενώ αναμένεται να επιφέρουν ακόμα μεγαλύτερη αύξηση εσόδων το 2017. Σε ότι αφορά το οικονομικό περιβάλλον, το 2016 παρατηρήθηκε μια μικρή βελτίωση

του οικονομικού κλίματος με παράλληλη αποκλιμάκωση των αποπληθωριστικών τάσεων και μείωση της ανεργίας. Ο πληθωρισμός έκλεισε στο -0,8% έναντι του -1,7% το 2015 και ο εναρμονισμένος δείκτης Τιμών Καταναλωτή παρουσίασε μηδενική μεταβολή έναντι του -1,1% το 2015. Το ποσοστό ανεργίας μειώθηκε στο 22,6% το τρίτο τρίμηνο έτους έναντι του 24% στο αντίστοιχο τρίμηνο του 2015, παραμένοντας ωστόσο το υψηλότερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά τη μικρή ανάκαμψη του ΑΕΠ που παρατηρήθηκε στο δεύτερο και τρίτο τρίμηνο, τελικώς το τέταρτο τρίμηνο έκλεισε με μείωση της τάξης του 1,3% βάσει των προσωρινών στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ. Η καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της δεύτερης αξιολόγησης του τρίτου προγράμματος χρηματοδοτικής ενίσχυσης της χώρας συνεχίζει να δημιουργεί αβεβαιότητα για την εξέλιξη των δημοσιοοικονομικών και μακροοικονομικών μεγεθών η οποία με την σειρά της αποθαρρύνει τις όποιες νέες άμεσες ξένες επενδύσεις. Ετήσια Οικονομική Έκθεση για τη χρήση από 1η Ιανουαρίου 2016 έως 31η Δεκεμβρίου 2016 6 Τα αποτελέσματα αυτών των υφesiaκών συνθηκών εξακολουθούν και επηρεάζουν αρνητικά την αγορά αερομεταφορών εσωτερικού και σε συνδυασμό με την αύξηση του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας στα εισιτήρια εσωτερικού και παράλληλα την αυξημένη προσφορά θέσεων οδήγησαν τους μέσους ναύλους σε χαμηλότερα επίπεδα. Η Εταιρεία παρόλα αυτά, κατάφερε να αυξήσει την επιβατική κίνηση εσωτερικού μεταφέροντας συνολικά 2% περισσότερους επιβάτες με 2% λιγότερες πτήσεις. Σε ότι αφορά τον κλάδο του τουρισμού, η Ελλάδα συνέχισε να σημειώνει στο σύνολο του έτους ικανοποιητικές επιδόσεις, συμβάλλοντας καταλυτικά στα έσοδα του κράτους, στην υποστήριξη του ΑΕΠ και της απασχόλησης. Οι τάσεις όμως δεν ήταν ομοιόμορφα ανοδικές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με την αρχή της τουριστικής περιόδου (Απρίλιο - Ιούνιο) να παρατηρείται σχεδόν μηδενική ανάπτυξη, που εκτιμάται ότι προήλθε από το κλίμα αβεβαιότητας που επηρέασε τον κλάδο των αερομεταφορών στην Ευρώπη σε συνέχεια των τρομοκρατικών επιθέσεων στη Γαλλία, το Βέλγιο αλλά και την Τουρκία, καθώς και της αρνητικής προβολής που είχε προκληθεί με την παρουσίαση στα διεθνή μέσα του θέματος των αυξημένων προσφυγικών ροών, αλλά και την αβεβαιότητα που δημιούργησε το δημοψήφισμα για την έξοδο του Ηνωμένου Βασιλείου. Η ζήτηση όμως για το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας και κατ' επέκταση οι τουριστικές αφίξεις βελτιώθηκαν σημαντικά από τον Ιούλιο και μέχρι το τέλος του έτους. Το πρώτο εξάμηνο όμως οι επιδόσεις ήταν κατώτερες των αρχικών εκτιμήσεων, με πτώση των πληροτήτων και σημαντικές

απώλειες στο μέσο ναύλο, επηρεάζοντας αρνητικά την κερδοφορία της Εταιρίας, κυρίως λόγω της προαναφερόμενης στασιμότητας στις αφίξεις τουριστών σε συνδυασμό με τη σημαντική αύξηση της ανταγωνιστικής χωρητικότητας που παρατηρήθηκε στις εποχικές περιφερειακές βάσεις της χώρας. Οι τάσεις βελτιώθηκαν σημαντικά το δεύτερο εξάμηνο του έτους και κυρίως το εποχικά σημαντικότερο τρίτο τρίμηνο, λόγω της ανάκαμψης της ζήτησης με τον Όμιλο να ενδυναμώνει τη θέση του στον βασικό κόμβο της Αθήνας, να ενισχύει τις πληρότητες καθώς και τη διερχόμενη κίνηση.

3.8 AIR MEDITERRANEAN

Η *Air Mediterranean Airlines* είναι η έμπνευση των επενδυτών, με εμπειρία αεροσκαφών άνω των 35 ετών, καθώς ήταν ιδρυτές πολλών καθιερωμένων και βραβευμένων αεροπορικών εταιρειών σε όλο τον κόσμο.

Η καλή στρατηγική θέση μαζί με την κοινή αγάπη των μετόχων για την Ελλάδα ήταν η ευκαιρία για την ίδρυση της *Air Mediterranean*.

Σκοπός της εταιρείας είναι μεταξύ άλλων:

α) Η ανάπτυξη και οργάνωση δραστηριοτήτων αερομεταφορέα για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών εντός και εκτός Ελληνικής επικράτειας με τακτικές ή έκτακτες πτήσεις για την μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου.

β) Η παροχή υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης, συντήρησης αεροσκαφών και επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

γ) Η εισαγωγή και εμπορία παντός είδους και πάσης φύσεως αεροσκαφών, καινούργιων ή μεταχειρισμένων μετά των εξυπηρετούντων ταύτα εξαρτημάτων και ανταλλακτικών εγχωρίου παραγωγής ή αλλοδαπής προελεύσεως,

δ) Η παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας (catering), η πώληση αφορολόγητων (duty free) ειδών και έντυπων εν πτήση και σε άλλους καθορισμένους χώρους των αεροδρομίων, και η συνεργασία με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων χωρίς περιορισμό των προμηθευτών, εταιρειών τροφίμων, εταιρειών διάθεσης τύπου κτλ., με σκοπό την πραγματοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων.

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από τους κ.κ. Χαμαντ Αλι Τζ. Μ. ΑΛ - ΘΑΝΙ (Hamad Ali J. M. Al - THANI), Ανδρέα ΧΑΛΛΑΚ και Φαντί-Ηλία ΧΑΛΛΑΚ. Πρόεδρος είναι ο κ. Αλ-Θανί.

Τον Ιανουάριο του 2017 η Air Mediterranean απέκτησε το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC), σύμφωνα με την Ελληνική υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Τέλος, από τον Σεπτέμβριο του 2017 η Air Mediterranean προγραμματίζει να λειτουργήσει προς τους εξής προορισμούς.

Ελλάδα

- Αθήνα - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών **Βάσης**

Ιράκ

- Βαγδάτη - Βαγδάτη Διεθνές Αεροδρόμιο (αρχίζει στις 3 νοεμβρίου 2017)
- Αρμπίλ - Erbil International Airport (αρχίζει στις 2 νοεμβρίου 2017)

Μαρόκο

- Καζαμπλάνκα - Διεθνές Αεροδρόμιο Mohammed V (αρχίζει στις 1 νοεμβρίου 2017)

Σαουδική Αραβία

- Τζέντα - Διεθνές Αεροδρόμιο King Abdulaziz (αρχίζει στις 1 νοεμβρίου 2017)
Σουδάν
- Χαρτούμ - Χαρτούμ Διεθνές Αεροδρόμιο (αρχίζει στις 2 νοεμβρίου 2017)
Σουηδία
- Stockholm - Στοκχόλμη Arlanda Airport (αρχίζει στις 2 νοεμβρίου 2017)

4Γ2 ΛΟΓΟΤΥΠΟ



Εικόνα 4

3.9 BLUEBIRD AIRWAYS

Η *Bluebird Airways* ιδρύθηκε το 2008. Αρχικά είχε έναν στόλο από μικρά μονοκινητήρια αεροσκάφη ενώ το 2010 απέκτησε την άδεια εκμετάλλευσης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Ξεκίνησε με αεροσκάφη της ελληνικής εταιρίας Sky Wings και παρέλαβε το πρώτο ιδιόκτητο αεροσκάφος τέλη του 2010. Η Bluebird Airways εκτελεί κυρίως ναυλωμένες πτήσεις από την βάση της στο Ηράκλειο και άλλα ελληνικά νησιά μεταφέροντας τους καλοκαιρινούς μήνες τουρίστες από Ρωσία, Τουρκία και Ισραήλ στην Ελλάδα.

Στόλος εταιρείας :

Αρχικά η εταιρεία χρησιμοποίησε αεροσκάφη τύπου *MD-83* της *Sky Wings*, ενώ τον Οκτώβριο 2010 ενέταξε το πρώτο *Boeing 737-400* στον στόλο της (πρώην αεροσκάφος της Ολυμπιακής) και εκτελεί σήμερα πτήσεις με ένα *Boeing 737* και μισθωμένα αεροσκάφη κυρίως *MD-83*.

Προορισμοί εταιρείας :

- Στις 2 Ιουνίου 2010 η *Bluebird Airways* εκτέλεσε το πρώτο τακτικό δρομολόγιο (Ηράκλειο – Κέρκυρα – Ντομοντέντοβο). Το καλοκαίρι 2010 εκτελούσε δρομολόγια από Ηράκλειο, Ρόδο, Θεσσαλονίκη και Κέρκυρα προς Μόσχα (αεροδρόμιο Ντομοντέντοβο) με αεροσκάφη της *Sky Wings*. Η εταιρεία σήμερα εκτελεί ναυλωμένα δρομολόγια. Τους καλοκαιρινούς μήνες πετάει από τα ελληνικά νησιά και κυρίως Ηράκλειο, Ρόδο και Κω προς πόλεις της Ρωσίας (Μόσχα, Άγια Πετρούπολη, Καζάν και Ροστόφ) του Ισραήλ (Τελ Αβίβ) και της Τουρκίας (Κωνσταντινούπολη). Αναλυτικά

- **Ελλάδα**

- Άραξος
- Κέρκυρα
- Ηράκλειο: Βάση
- Κως
- Ρόδος

- **Ισραήλ**

- Τελ Αβίβ

- **Ρωσία**

- Καζάν
- Μόσχα - Αεροδρόμιο Βνούκοβο
- Ροστόφ
- Αγία Πετρούπολη

- **Τουρκία**

- Κωνσταντινούπολη - Αεροδρόμιο Σαμπιχά Γκιοκτσέν

3.10 ELLINAIR AIRWAYS

Η *Ellinair* ιδρύθηκε το Φεβρουάριο 2013 και ανήκει στον Όμιλο Εταιρειών Mouzenidis Group. Ο συγκεκριμένος όμιλος ιδρύθηκε το 1995 από τον Μπόρις Μουζενίδη και είναι ένας από τους μεγαλύτερους τουριστικούς πράκτορες της Βόρειας Ελλάδας. Την βάση της εταιρίας αποτελεί το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης.

Τον Οκτώβριο 2013 η εταιρία προχώρησε στην μίσθωση δύο αεροσκαφών τύπου *AVRO BAE RJ 85* με σκοπό τα επόμενα έτη να διακινεί το 30% των πελατών της Mouzenidis Travel με αεροσκάφη της *Ellinair*. Έλαβε την άδεια εκμετάλλευσης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στις 8 Ιανουαρίου 2014. Οι πρώτες πτήσεις άρχισαν τον Φεβρουάριο 2014 στο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Κίεβο. Η εταιρεία δραστηριοποιείται κυρίως σε πτήσεις από διάφορους προορισμούς της Ρωσίας και Ουκρανίας προς Ελλάδα.

Τον Απρίλιο 2015, η *Ellinair* ανακοίνωσε την έναρξη πτήσεων και εντός Ελλάδας (από Θεσσαλονίκη και Αθήνα) και προχώρησε στην μίσθωση αεροσκαφών Airbus A319 και Boeing 737-300. Στην πρώτη οικονομική της χρήση (Φεβρουάριος –

Δεκέμβριος 2014), η *Ellinair* παρουσίασε κύκλο εργασιών 22,37 εκατ. € και κέρδη προ φόρων 87 χιλ. €

Στόλος εταιρείας :

Αρχικά η εταιρεία σκόπευε να ξεκινήσει με αεροσκάφη τύπου *Airbus A320*. Τελικά η *Ellinair* μίσθωσε δύο αεροσκάφη τύπου *Bae RJ 85* και τους καλοκαιρινούς μήνες

του 2014 ένα *Boeing 737-400*. Το καλοκαίρι του 2015 η εταιρεία προχώρησε στην μίσθωση ενός *Airbus A319* και δύο *Boeing 737-300*.

Προορισμοί εταιρείας :

Οι κύριοι προορισμοί της *Ellinair* βρίσκονται στην Ρωσία, καθώς και σε Ουκρανία, Λευκορωσία, Τσεχία, Σερβία, Καζακστάν, Μολδαβία, Λετονία, Λιθουανία και Βουλγαρία. Εκτελεί πτήσεις charter, κυρίως για λογαριασμό του *Mouzenidis Travel*. Τον Απρίλιο 2015 ανακοίνωσε την έναρξη πτήσεων και στο εσωτερικό της χώρας με δρομολόγια από Θεσσαλονίκη και Αθήνα προς Σαντορίνη, Μύκονο και Ηράκλειο και από Θεσσαλονίκη προς Ρόδο και Ζάκυνθο. Αναλυτικά

Ελλάδα

- Αθήνα - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος"
- Ζάκυνθος - Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός»
- Ηράκλειο - Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»
- Θεσσαλονίκη - Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»
- Κέρκυρα - Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»
- Κύθηρα - Κρατικός Αερολιμένας «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης»
- Ρόδος - Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας»
- Καβάλα - Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»
- Σαντορίνη - Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης

Γερμανία

- Βερολίνο
- Μόναχο
- Κολωνία
- Στουτγάρδη

Ιταλία

- Βερόνα
- Μιλάνο
- Μπάρι
- Νάπολη
- Ρώμη

Γεωργία

- Τιφλίδα

Εσθονία

- Ταλίν

Καζακστάν

- Αλμάτι
- Αστάνα

Κύπρος

- Λάρνακα - Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας

Λετονία

- Ρίγα

Ουκρανία

- Κίεβο
- Λβιβ
- Οδησσός
- Χάρκοβο

Πολωνία

- Βαρσοβία
- Κατοβίτσε

Ρωσία

- Αγία Πετρούπολη
- Αστραχάν
- Βόλγκογκραντ
- Βορόνεζ
- Εκατερίνμπουργκ
- Καζάν

- Καλίνινγκραντ
- Κρασνοντάρ
- Μινεράλι Βόντι
- Μόσχα - Αερολιμένας Ντομοντέντοβο
- Μόσχα - Αερολιμένας Σερεμέτιεβο
- Νίζνι Νόβγκοροντ
- Νοβοσιμπίρσκ
- Ούφα
- Περμ
- Ροστόφ επί του Ντον
- Σαμάρα

Σερβία

- Βελιγράδι

Ρουμανία

- Βουκουρέστι

3.11 ΛΟΓΟΤΥΠΟ



Εικόνα 5

3.12 Gainjet Aviation

Η *Gainjet Aviation* ιδρύθηκε το 2006 και τον Απρίλιο του ίδιου έτους παρέλαβε το πρώτο της αεροσκάφος. Η βάση της εταιρίας βρίσκεται στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας και διατηρεί γραφεία στο αεροδρόμιο «Heathrow» του Λονδίνου. Η εταιρία εκτελεί VIP πτήσεις για λογαριασμό κυβερνήσεων, εταιριών και όσους έχουν την οικονομική ευχέρεια να μισθώσουν αεροσκάφος (όπως οι Rolling stones που μίσθωσαν ένα αεροσκάφος για την περιοδεία τους το 2014).

3.13 ΛΟΓΟΤΥΠΟ



Εικόνα 6

3.14 HERMES AIRLINES

Η *Hermes Airlines* ιδρύθηκε τον Μάιο 2011 από την γαλλική *Air Méditerranée* με εκτελεστικό διευθυντή τον κ. Θεόδωρο Καραμπάτη. Η εταιρία παρέλαβε το πρώτο της αεροσκάφος το καλοκαίρι του ίδιου έτους και αρχικά εκτελούσε δρομολόγια για λογαριασμό της γαλλικής *Air Méditerranée*. Φήμες βλέπουν την ίδρυση της εταιρίας ως κίνηση της μητρικής εταιρίας να μειώσει τα λειτουργικά της έξοδα στην Γαλλία. Τον Δεκέμβριο του έτους, η μητρική εταιρία προχώρησε στην απόλυση περισσότερων από 80 ατόμων. Σε ορισμένους προσφέρθηκαν θέσεις στην θυγατρική ελληνική εταιρία *Hermes Airlines* με, φυσικά, χαμηλότερες αποδοχές (περ. 30%). Η εταιρεία εκτελεί αποκλειστικά ναυλωμένες πτήσεις, κυρίως από το Ηράκλειο προς πόλεις της Γαλλίας και της Ιταλίας. Τους χειμερινούς μήνες, όπου η τουριστική κίνηση είναι μειωμένη, μισθώνει τα αεροσκάφη της σε ξένες εταιρίες.

Στόλος εταιρείας :

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από αεροσκάφη των τύπων *Boeing 737-500* (131 θέσεων), *Airbus A320* (180 θέσεων) και *Airbus A321* (220 θέσεων).

Προορισμοί εταιρείας :

Η *Hermes Airlines* εκτελεί κυρίως ναυλωμένες πτήσεις από γαλλικά και ιταλικά αεροδρόμια σε ελληνικούς νησιωτικούς προορισμούς. Κύριος ελληνικός προορισμός είναι το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» του Ηρακλείου. Η εταιρεία το 2013 εκτελούσε και δρομολόγια από την Στοκχόλμη προς το πόλη Ερμπίλ του Ιράκ.

3.15 K2 SMART JETS

Η *K2 SmartJets* ιδρύθηκε το 2007 και τον Ιούλιο του ίδιου έτους παρέλαβε το πρώτο της αεροσκάφος. Ιδρυτής της είναι ο πιλότος της πολιτικής αεροπορίας Ανδρέας Καροτσιέρης. Είναι το τρίτο δημιούργημα του κ. Καροτσιέρη, ο οποίος δημιούργησε τις *Hellenic Star* (1999) και *Hellas Jet* (2001). Η βάση της εταιρείας βρίσκεται στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας. Η εταιρεία εκτελεί VIP πτήσεις για λογαριασμό κυβερνήσεων, εταιρειών και όσους έχουν την οικονομική ευχέρεια να μισθώσουν αεροσκάφος. Το 2013 έγιναν γνωστά σχέδια της εταιρείας να μπει στην αγορά των μεταφορών με υδροπλάνο. Έτσι, η *K2 SmartJets*, συμμετέχει στην εταιρεία *Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.* και σχεδιάζει τις πρώτες της πτήσεις με υδροπλάνο το 2015.

Στόλος εταιρείας :

Η εταιρεία διαθέτει στόλο αεροσκαφών *Embraer ERJ-135* και *Citation 560XL*.

Προορισμοί εταιρείας :

Η εταιρεία εκτελεί πτήσεις VIP για λογαριασμό κυβερνήσεων, εταιρειών και όσους έχουν την οικονομική ευχέρεια να μισθώσουν αεροσκάφος. Επίσης σχεδιάζει να επεκτείνει το πτητικό της έργο στον τομέα των υδροπλάνων μαζί με την εταιρεία *Ελληνικά Υδατοδρόμια*.

3.16 MINOAN AIR

Η *Minoan Air* (*Μινωικές Αερογραμμές*) ιδρύθηκαν τον Σεπτέμβριο 2011 με Πρόεδρο και Διευθύνων Σύμβουλο τον κ. Γρηγόρη Κομνηνό. Ο κ. Κομνηνός ήταν έως πριν στην αεροπορική εταιρία *Sky Wings*. Η μετοχική σύνθεση της εταιρία είναι: 60,8% Oxygen Taneo Neventures Akes (όπου συμμετέχουν: Ταμείο Ανάπτυξης

Νέας Οικονομίας ΑΕ ΤΑΝΕΟ με 49,99%, First Capital Investment Holdings Corp. Με 45,51% και Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος με 4,5%) και 39,2% λοιποί ιδιώτες επενδυτές. Η εταιρεία ήθελε με αεροσκάφη τύπου Fokker να διεκδικήσει 11 άγωνα δρομολόγια για τη διάστημα Απρίλιος 2012 έως Μάρτιο 2016. Τελικά, η εταιρεία αποκλείστηκε λόγω απόρριψης του σχεδίου πτήσης με τρία αεροσκάφη από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Η εταιρεία στις 11 Απριλίου 2012 ανακοίνωσε την έναρξη πτήσεων από Ηράκλειο, Αθήνα και άλλες πόλεις της Ελλάδας. Το πρώτο αεροσκάφος της Minoan Air έφτασε στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» του Ηρακλείου στις 28 Απριλίου. Τα τακτικά δρομολόγια άρχισαν λίγους μήνες αργότερα, το καλοκαίρι του 2012. Ταυτόχρονα η εταιρεία μίσθωνε τα αεροσκάφη της σε ξένες εταιρείες και αρχές του 2013 ανακοίνωσε την έναρξη δρομολογίων από την Οξφόρδη προς Δουβλίνο και Εδιμβούργο από αρχές Μαρτίου 2013. Τα παραπάνω δρομολόγια σταμάτησαν μετά από μόλις πέντε μήνες λειτουργίας τον Αύγουστο και η εταιρεία ταυτόχρονα ανακοίνωσε την έναρξη νέων δρομολογίων στο εσωτερικό της χώρας. Δυστυχώς το πρόγραμμα πτήσεων των Μινωικών Αερογραμμών αλλάζει συχνά-πυκνά. Η εταιρεία σήμερα δραστηριοποιείται στο εσωτερικό της χώρας, αλλά εξακολουθεί να μισθώνει τα αεροσκάφη της σε τρίτους.

Στόλος εταιρείας :

Η εταιρεία χρησιμοποιεί αποκλειστικά ελικοφόρα αεροσκάφη τύπου *Fokker 50*, 49 θέσεων.

Προορισμοί εταιρείας :

Οι *Μινωικές Αερογραμμές* εκτελούν κυρίως δρομολόγια στο εσωτερικό της Ελλάδος, κυρίως από το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» του Ηρακλείου προς νησιωτικούς προορισμούς. Εν έτη 2013 η εταιρεία εκτελούσε δρομολόγια μεταξύ Οξφόρδης και Δουβλίνου και Οξφόρδης και Εδιμβούργου.

3.17 OLYMPUS AIRWAYS

Η εταιρία ιδρύθηκε τον Απρίλιο 2015 με την επωνυμία «*Olympus Airways A.E.*» και το διακριτικό τίτλο «*Olympus Airways*». Η έδρα της εταιρείας είναι στον Δήμο Αργυρουπόλεως, Αθήνας, οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου 1. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε 24.000 Ευρώ, με μετοχική σύνθεση 50% κ. Ελένη Κακαβάνη και 50% κ. Θεόκλητος Νικολετάτος. Πρόεδρος της Olympus είναι ο κ. Βασίλειος Χρονόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. Δημήτριος Βασιλείου, μόνιμος κάτοικος Στοκχόλμης Σουηδίας και μέλος η κ. Βενετία Βραΐλα.

Στόλος εταιρείας :

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείτε αποκλειστικά από αεροσκάφη *Airbus (A319, A320 και A321)*, ενώ αρχικά είχε και ένα ένα αεροσκάφος τύπου *B737-500*, μισθωμένο από την ελληνική εταιρία *Hermes Airlines*.

Προορισμοί εταιρείας :

Η εταιρεία δεν έχει δικό της δίκτυο δρομολογίων. Εκτελεί πτήσεις για λογαριασμό άλλων, κυρίως ξένων, αεροπορικών εταιριών. Τα αεροσκάφη της *Olympus* πετούν για την ισπανική *Vueling*, την *Air Moldova* της Μολδαβίας ή την κενυάτικη *Jubba Airways*.

3.18 SKY EXPRESS

Η *Sky Express* είναι μια περιφερειακή αεροπορική εταιρία με βάση το Ηράκλειο της Κρήτης. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 2005 από επαγγελματίες στον αεροπορικό χώρο με μακρά εμπειρία στις δημόσιες αερομεταφορές και έλαβε την άδεια εκμετάλλευσης στις 30 Ιουνίου του ίδιου έτους. Πρόεδρος και Διευθ. Σύμβουλος είναι ο κ. Μιλτιάδης Τσαγκαράκης (κυβερνήτης και πρώην Γενικός Δ/ντής Ολυμπιακής Αεροπλοΐας) και αντιπρόεδρος και Τεχνικός Δ/ντής ο κ. Γεώργιος Μαυραντωνάκης (πρώην Γενικός Επιχειρησιακός Δ/ντής και Υπόλογος Δ/ντής Ολυμπιακών Αερογραμμών). Τα χρώματα και το έμβλημα της εταιρίας συμβολίζουν την σημαία της ανεξάρτητης Κρήτης (1898-1908).

Το Handling της *Sky Express* το έχει αναλάβει η *Swissport*. Η εταιρεία άρχισε με ένα αεροσκάφος *BAE Jetstream 31*, και η πρώτη εμπορική πτήση εκτελέστηκε την 18 Ιουλίου 2005 από το Ηράκλειο στην Ρόδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία σχεδόν από τις πρώτες ημέρες λειτουργίας της προσέφερε στο επιβατικό κοινό online σύστημα κράτησης θέσεων μέσω της ιστοσελίδας της. Αργότερα (2006) η *Sky Express* πρόσθεσε στον στόλο της ένα επιπλέον αεροσκάφος *BAE Jetstream 31* και ένα *Boeing 747-200F* με το οποίο εκτελεί δρομολόγια cargo. Σήμερα η εταιρεία δραστηριοποιείται σε περιφερειακά δρομολόγια που δεν εκτελούν οι *Aegean* και *Olympic*.

Στόλος εταιρείας :

Η εταιρία διαθέτει αεροσκάφη τύπου *BAE Jetstream 41*, χωρητικότητας 30 θέσεων, *BAE Jetstream 31* (19 θέσεων) και *ATR42*. Στο παρελθόν διέθετε και ένα αεροσκάφος *Boeing B747-200F* για μεταφορές εμπορευμάτων.

Προορισμοί εταιρείας :

Αλεξανδρούπολη , Θεσσαλονίκη , Κοζάνη , Καστοριά , Κέρκυρα , Άκτιο , Κεφαλλονιά , Ζάκυνθος , Αθήνα , Κύθηρα , Ηράκλειο , Σητεία , Ρόδος , Κω , Σάμος , Ικαρία , Χίος , Μιτυλήνη και Λήμνος .

3.19 SKY GREECE AIRLINES

Η *SkyGreece Airlines* δημιουργήθηκε το 2012. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρία είναι ο κληρικός της Ελληνικής Ορθόδοξης Εκκλησίας κ. Νικόλαος Αλεξανδρής. Η εταιρεία σχεδίαζε την έναρξη πτήσεων τον Απρίλιο 2013 με αεροσκάφη τύπου *Airbus A340* με προορισμούς στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και τον Καναδά από την Αθήνα.

Τελικά, η εταιρεία ανακοίνωσε τον Ιούνιο 2013 την απόκτηση ενός αεροσκάφους *Boeing 767*. Παρόλα αυτά, το αεροσκάφος έφτασε στις 27 Νοεμβρίου 2013 στο αεροδρόμιο της Αθήνας, «φορώντας» ακόμη το προηγούμενο αμερικάνικο νηολόγιο (N328MP). Η εταιρία έλαβε το AOC αρχές Φεβρουαρίου 2014, και στις 27 Φεβρουαρίου του ίδιου έτους την άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης.

Τέλη Μαρτίου, η εταιρεία ανακοίνωσε ότι είναι έτοιμη να ξεκινήσει δρομολόγια σε ΗΠΑ και Καναδά και κατέθεσε τα απαραίτητα δικαιολογητικά στις αρχές των παραπάνω χωρών. Τελικά στις 20 Ιουνίου 2014 ξεκίνησε πτήσεις από Λονδίνο και Στοκχόλμη προς Ασμάρα (πρωτεύουσα της Ερυθραία) και Μογκαντίσου (πρωτεύουσα της Σομαλίας) για λογαριασμό της *Flyolympic*. Η συγκεκριμένη συνεργασία κράτησε μόλις λίγες εβδομάδες, διότι η σουηδική *Flyolympic* κήρυξε πτώχευση. Από τα τέλη Ιουλίου η *SkyGreece* πετούσε πλέον για λογαριασμό της *Air Madagascar*, παρόλα αυτά δεν είχε προγραμματισμένο έργο.

Τον Ιανουάριο 2015 η εταιρία ανακοίνωσε την έναρξη πτήσεων από προορισμούς της Ελλάδας, Κροατίας και Ουγγαρίας προς πόλεις του Καναδά και από την Αθήνα προς την Νέα Υόρκη. Οι πτήσεις ξεκίνησαν τέλη Μαΐου 2015. Μετά από αλλεπάλληλες ακυρώσεις πτήσεων στα μέσα Αυγούστου 2015 η εταιρία την 28η Αυγούστου 2015 ανακοίνωσε την προσωρινή παύση κάθε πτητικής δραστηριότητας.

Στόλος εταιρείας :

Η εταιρεία διαθέτει ένα αεροσκάφος τύπου *Boeing 767*, 274 θέσεων (164 οικονομικές θέσεις) και φέρνει το όνομα «Ταξiάρχης».

Προορισμοί εταιρείας :

Η εταιρεία σχεδιάζει από την πρώτη μέρα της ίδρυσής της να συνδέει την Αθήνα με προορισμούς σε ΗΠΑ και Καναδά. Έως τις αρχές 2015 εκτελούσε πτήσεις για λογαριασμό άλλων εταιριών σε δρομολόγια εκτός Ελλάδας.

Η εταιρεία στις 23 Μαΐου 2015 αρχίζει δρομολόγια από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ζάγκρεμπ και Βουδαπέστη προς Τορόντο και μια εβδομαδιαία πτήση από Αθήνα προς Μόντρεαλ. Από τις 19 Ιουνίου του ίδιου έτους αρχίζει και δρομολόγια από Αθήνα προς Νέα Υόρκη. Μετά από αλληπάλληλες ακυρώσεις πτήσεων, η εταιρεία ανακοίνωσε την παύση των συγκεκριμένων δρομολογίων την 28 Αυγούστου 2015.

3.20 ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΛΩΝ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

3.20.1 Aegean airlines

Ο στόλος της αποτελείται από 45 αεροσκάφη οι τύποι των οποίων είναι 3 (airbus A319,airbus A320,airbus A321).

Πίνακας 1

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
Airbus A319	1	138
Airbus A320	36	168-174
Airbus A321	8	195-202

Το **Airbus A319** είναι μια παραλλαγή του Airbus A320 και ξεκίνησε τις πτήσεις του τον Απρίλιο του 1996 με τη Swissair. Το σκάφος έχει χαρακτηριστικά όμοια με αυτά των υπόλοιπων αεροσκαφών της οικογένειας Airbus. Με άνοιγμα φτερών τα 34 μέτρα και με ένα κινητήρα τύπου turbofan μπορεί να φτάσει μέγιστη ταχύτητα τα 871 χλμ/ώρα ενώ η μέση ταχύτητα πτήσης κυμαίνεται στα 828 χλμ/ώρα.



Εικόνα 7

Το **Airbus A320** είναι ένα επιβατικό αεροσκάφος μέσων αποστάσεων και αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του στόλου. Υπήρξε ο βασικός ανταγωνιστής του Boeing 737 και είναι το πιο δημοφιλές πολιτικό αεροσκάφος της κατασκευάστριας εταιρείας (Airbus Industrie). Το άνοιγμα των φτερών του είναι 37,5 μέτρα και η μέγιστη ταχύτητα πτήσης φτάνει στα 903 χλμ/ώρα.



Εικόνα 8

Το **Airbus A321** είναι και αυτό μια παραλλαγή του Airbus A320 και μπήκε σε υπηρεσία το 1994 με τη Lufthansa. Το αεροσκάφος έχει και αυτό κοινά χαρακτηριστικά με τα υπόλοιπα μοντέλα Airbus, επιτρέποντας στους πιλότους της εταιρίας να μπορούν να το πιλοταρουν εξίσου εύκολα χωρίς να χρειάζεται παραπάνω εκπαίδευση μέγιστη ταχύτητα πτήσης που μπορεί να φτάσει είναι τα 950 χλμ/ώρα ενώ έχει άνοιγμα φτερών 35,8 μέτρα.



Εικόνα 9

3.20.2 Ολυμπιακή ή αλλιώς Olympic air

Ο στόλος της αποτελείται από 16 σκάφοι οι τύποι των οποίων είναι 3 όπως και της Aegean.

Πίνακας 2

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
Bombardier Dash 8 100	4	37
Bombardier Dash 8 Q400	10	78
ATR	2	48

Τα **Dash 8 100** εκτελούν δρομολόγια κυρίως σε αεροδρόμια της ημεδαπής τα οποία διαθέτουν μικρού μήκους διάδρομο. Τα αεροσκάφη Bombardier Dash-100 αποτελούν το μοναδικό τύπο αεροσκάφους κατάλληλο για να εξυπηρετήσει συγκεκριμένα αεροδρόμια όπως, μεταξύ άλλων, της Μήλου, της Πάρου, της Νάξου και του Καστελόριζου. Διαθέτει κινητήρα τύπου Pratt&whitney, το άνοιγμα φτερών του φτάνει στα 25 μέτρα και η μέγιστη ταχύτητα πτήσης είναι 500 χλμ/ώρα .

Το **Dash Q400** είναι το μεγαλύτερο, πιο τεχνολογικά ανεπτυγμένο, γρήγορο και ήσυχο ελικοφόρο (Turboprop) στον κόσμο ενώ θέτει νέα περιβαλλοντικά πρότυπα μειώνοντας δραστικά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, χάρη στη χαμηλότερη συνολική καύση του καυσίμου. Το Bombardier Q400 είναι ίσως ο πιο άνετος τρόπος για να μειωθούν οι περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις, καθώς χρησιμοποιεί 30-40% λιγότερα καύσιμα ανά πτήση.

Αυτό σημαίνει ότι είναι πιο αποδοτικό από ένα μέσο αυτοκίνητο ανά επιβάτη. Αποτελείται από κινητήρα τύπου Pratt&Whitney και το άνοιγμα των φτερών του φτάνει τα 28 μέτρα ενώ έχει μέγιστη ταχύτητα πτήσης τα 667 χλμ/ώρα.



Εικόνα 10

Τέλος, το σκάφος το οποίο συμπληρώνει τον στόλο είναι το **ATR** στο οποίο βρίσκεται επίσης ένας κινητήρας τύπου Pratt & Whitney και έχει άνοιγμα φτερών 24 μέτρα ενώ η μέγιστη ταχύτητα πτήσης που μπορεί να φτάσει είναι τα 556 χλμ/ώρα.



Εικόνα 11

3.20.3 Astra Airlines

Ο στόλος της αποτελείται από μόλις 4 αεροσκάφη.

Πίνακας 3

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
ATR 42	2	44-50
ATR 72	1	72
BAE 146-300	1	100

Το **ATR 42** Πρόκειται για σκάφος της οικογένειας ATR το οποίο αποτελεί μέρος του στόλου της ολυμπιακής. Είναι δικινητήριο τουρμποελικοφόρο αεροσκάφος μικρών αποστάσεων με ανοιγμα φτερων 24,5 μετρα και μεγαριστη ταχυτητα πτησης 556 χλμ.ωρα. Το ATR 42 ταν η βάση για το ATR 72 το οποίο θα δούμε στη συνεχεία.



Εικόνα 12

Το **ATR 72** Ανήκει φυσικά στην οικογένεια ATR και αυτό όπως και το ATR 42. Προκειται για ένα δικινητήριο ελικοφόρο "τούρμπο-προπ" αεροσκάφος μικρών αποστάσεων το οποίο φτάνει μέγιστη ταχύτητα τα 509 χλμ/ώρα ενώ έχει άνοιγμα φτερών 27 μετρα.



Εικόνα 13

Το **BAe 146/Avro RJ** όπως είναι η ολοκληρωμένη ονομασία του διαθέτει 4 κινητήρες τουρμποφάν, ενσωματωμένους ανά ζεύγος κατω από τα φτερά, τα οποία ξεκινούν από το πάνω μέρος της ατράκτου, και το αεροσκάφος διαθέτει ουρά

ατράκτου σε σχήμα «T». Το αεροσκάφος έχει κατασκευή αρκετά καλής μόνωσης κατά του ήχου, εξ ου και το όνομα «*Whisperjet*» («Ψιθυριστό τζετ»). Ο κύριος ρόλος του είναι ως αεροσκάφος τζετ μικρών αποστάσεων. Το άνοιγμα των φτερών του είναι 31 μέτρα ενώ η τελική ταχύτητα του φτάνει στα 800 χλμ/ώρα.



Εικόνα 14

3.20.4 Ellinair

Ο στόλος της αποτελείται από 7 σκάφοι αρκετά ικανοποιητικός αριθμός αν σκεφτούμε ότι πρόκειται για μια εταιρία που εκτελεί μόνο ναυλωμένες πτήσεις.

Πίνακας 4

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
Airbus A319	2	138
Avro RJ85	2	96
Boeing 737-300	1	210
Boeing 737-400	2	200

Το **Airbus A319** το έχουμε αναλύσει πιο πάνω καθώς ανήκει και στο στόλο της Aegean.

Το **Boeing 737** είναι το δημοφιλέστερο επιβατικό αεροσκάφος μέσων αποστάσεων - στενής ατράκτου στον κόσμο. Κατασκευάζεται από την εταιρεία Boeing Commercial Airplanes χωρίς διακοπή από το 1967. Με περίπου 6,160 αεροσκάφη να έχουν παραγγελθεί και 5,009 να έχουν παραδοθεί σε αεροπορικές εταιρείες, αποτελεί το πιο διαδεδομένο αεροσκάφος τζετ που έχει βγει ποτέ στην παραγωγή. Κάθε στιγμή υπάρχουν περίπου 1,250 αεροσκάφη 737 κάθε τύπου στον αέρα παγκοσμίως. Κατά μέσο όρο, ένα Boeing 737 απογειώνεται κάθε πέντε δευτερόλεπτα. Πιο συγκεκριμένα τα Boeing της Airlines ανήκουν στη κατηγορία classic. Το άνοιγμα φτερών τους είναι 28 μετρά και αποτελούνται από 2 κινητήρες τύπου CFMI CFM56-3.



Εικόνα 15

Το **Anro RJ85** είναι ίδιο με το **BAe 146/Anro RJ** που αναλυσουμε πιο πανω.



Εικόνα 16

3.20.5 Bluebird Airways

Ο στόλος της αποτελείται μόλις από ένα σκάφος το οποίο είναι το Boeing 737-400 που αναλύσαμε στην προηγούμενη εταιρία.

3.20.6 GainJet Aviation

Όπως έχουμε αναφέρει στις προηγούμενες ενότητες της εργασίας μας η GainJet Aviation είναι μια αεροπορική εταιρεία παροχής ναυλωμένων πτήσεων μέσω αεροσκαφών ιδιωτικού τύπου αλλά και εταιρεία διαχείρισης αεροσκαφών στόλος της έχει σύνολο 4 σκάφοι.

Πίνακας 5

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
Boeing 737	1	58-200

Boeing 757	1	56-200
Embraer 135/145	1	35-50

Το **Boeing 737** το έχουμε αναλύσει πιο πάνω.

Το **Boeing 757** ανήκει σαφώς στη οικογένεια Boeing και έχει αρκετές ομοιότητες με τα προηγούμενα. Έχει άνοιγμα φτερών 38 μέτρα και μέγιστη ταχύτητα πτήσης 854 χλμ/ώρα ενώ αποτελείται από 2 κινητήρες τύπου Rolls-Royce RB211-535E4.



Εικόνα 17

Το **Embraer ERJ 145** είναι ένα δικινητήριο σκάφος με άνοιγμα φτερών 20 μέτρα και μέγιστη ταχύτητα πτήσης 833 χλμ/ώρα.



Εικόνα 18

3.20.7 Sky Express

Ο τρέχον στόλος της Sky Express αποτελείται από αεροσκάφη τύπου ATR 42 και British Aerospace Jetstream 41 και φτάνουν στο σύνολο 7.

Πίνακας 6

Τύπος αεροσκαφών	Ενεργά	Επιβάτες
ATR 42	4	55
British Aerospace Jetstream 41	3	30

Τον τύπο **ATR 42** τον έχουμε συναντήσει και στην Astra Airlines.

Το **British Aerospace Jetstream 41** είναι ένα σκάφος που αποτελείται από 2 κινητήρες τύπου Allied Signal TPE331-14, έχει άνοιγμα φτερών 18 μέτρα και έχει μέγιστη ταχύτητα πτήσης 546 χλμ/ώρα.



Εικόνα 19

3.20.8 Swiftair Hellas

Για τελευταία αφήσαμε την Swiftair Hellas η οποία όπως έχουμε πει είναι μια εταιρεία παροχής εμπορευματικών πτήσεων με έδρα στην αθηνα.Ο στόλος της αποτελείται από 3 σκάφοι τύπου Fairchild Metro III τα οποία φτάνουν μέγιστη ταχύτητα 576 χλμ/ώρα ενώ έχουν άνοιγμα φτερών μόλις 17 μέτρα.



Εικόνα 20

3.20.9 Air Mediterranean

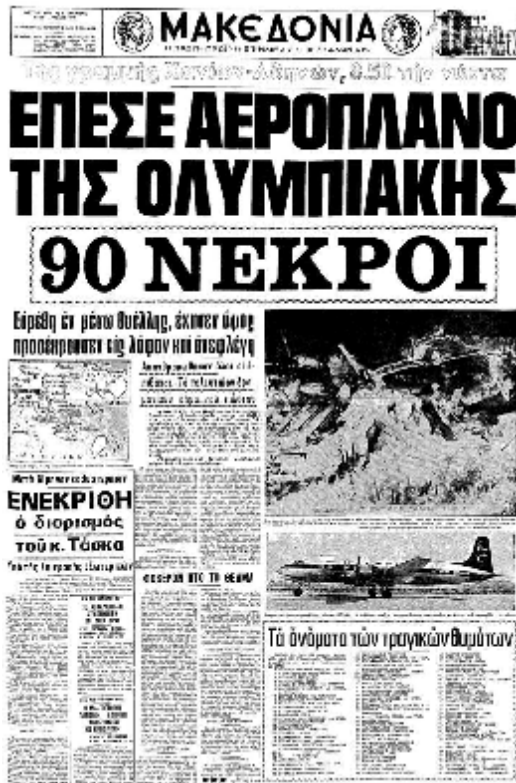
Ο Στόλος εταιρείας: Στο δυναμικό της εταιρείας ανήκουν δυο αεροσκάφη (Boeing 737-400,168 θέσεων) , τα οποία έφτασαν στην Αθήνα στις 6 Δεκεμβρίου 2016 από το Κάρντιφ της Ουαλίας .



Εικόνα 21

4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 6 Ιουνίου του 1949 μία Ντακότα της Τ.Α.Ε.(εταιρεία Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις - αργότερα Ο.Α.) συντρίβεται κοντά στην περιοχή της Μαλακάσας την στιγμή που εκτελούνταν η πτήση Καβάλας – Αθηνών. Συνολικά 22 επιβαίνοντες (4 μέλη του πληρώματος και 18 επιβάτες), βρήκαν φρικτό θάνατο.
- 29 Οκτωβρίου του 1959, ένα Douglas DC-3 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη λίγο μετά την απογείωσή του κοντά στην Αυλώνα Αττικής. Η πτήση εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Και οι 18 επιβαίνοντες (15 επιβάτες και 3 μέλη πληρώματος) σκοτώθηκαν
- 8 Δεκεμβρίου του 1969, ένα Douglas DC-6 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη κοντά στην Κερατέα. Η πτήση εκτελούσε τη διαδρομή Χανιά - Αθήνα. Και οι 90 επιβαίνοντες (85 επιβάτες και 5 μέλη πληρώματος) σκοτώθηκαν.
- 18 Φεβρουαρίου του 1972, αεροσκάφος τύπου *Learjet* της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συντρίβεται σε περιοχή κοντά στην πόλη Αντίμπ της Γαλλίας, με τα δύο μέλη που επέβαιναν ως μέλη να σκότωνονται και ενώ η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Αθηνών-Νίκαιας.
- 21 Οκτωβρίου του 1972, αεροσκάφος NAMC YS-11A της Ολυμπιακής ,συντρίβεται στις ακτές της περιοχής της Βούλας με τον τραγικό απολογισμό του δυστυχήματος αυτού να είναι: 37 επιβαίνοντες(36 επιβάτες και 1 μέλος του πληρώματος) χάνουν τη ζωή τους από πνιγμό και άλλοι 19 (16 επιβάτες , 2 μέλη του πληρώματος και ο πιλότος της πτήσης) να καταφέρνουν να σωθούν, φθάνοντας στην ακτή. Η πτήση αυτή εκτελούσε το δρομολόγιο Κέρκυρα-Αθήνα.
- 23 Νοεμβρίου του 1976, αεροσκάφος τύπου NAMC YS-11A βρίσκει τραγικό τέλος καθώς συντρίβεται κοντά στα Σέρβια Κοζάνης ενώ εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Λάρισα-Κοζάνη. Η δυσμενής καιρικές συνθήκες δεν επέτρωσαν στο αεροσκάφος να προσγειωθεί στην Λάρισα, συνεχίζοντας έτσι προς Κοζάνη όπου και έγινε το δυστύχημα , κοστίζοντας την ζωή και στους 50 επιβαίνοντες της πτήσης (46 επιβάτες και 4 μέλη του πληρώματος).
- 3 Αυγούστου του 1989, αεροσκάφος τύπου Shorts 330, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συντρίβεται στην στο νησί της Σάμου και συγκεκριμένα στο Όρος Κέρκη. Ο απολογισμός ήταν τραγικός καθώς έχασαν την ζωή τους όλοι οι επιβαίνοντες του αεροσκάφους (31 επιβάτες και 3 μέλη πληρώματος) και ενώ η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Σάμος-Κως.
Αυτά είναι τα ατυχήματα που έχουν συμβεί και έχουν καταγράψει στην ιστορία της ολυμπιακής αεροπορίας και της ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας γενικότερα.Να σημειωθεί πως τα σκάφη με τα όποια συνέβησαν τα ατυχήματα έχουν αποσυρθεί.



Εικόνα 22



Εικόνα 23

Σήμερα, το αεροπλάνο θεωρείται το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς . Τα τελευταία όμως χρόνια εντείνονται όλο και περισσότερο οι φωνές που διαφωνούν με αυτή την άποψη , χρησιμοποιώντας ως κινητήριο μοχλό της δικαιολόγησης της άποψης αυτής , τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και με βάση ότι έχει συμβεί στο παρελθόν. Πιστεύουν δηλαδή ότι οι εταιρείες αυτές επειδή έχουν χαμηλότερες τιμές έναντι κάποιων άλλων είναι συνάμα λιγότερο ασφαλείς και μειώνουν έτσι τα λειτουργικά τους έξοδα, το κόστος τυχόν επισκευών, συντήρησης αλλά και εκπαίδευσης του προσωπικού τους , με τίποτα από αυτά βέβαια να μην ισχύει στην πραγματικότητα καθώς στα περισσότερα αεροπορικά ατυχήματα η κύρια αιτία ήταν οι λάθος χειρισμοί από τους εκάστοτε πιλότους που εκτελούσαν τα δρομολόγια . Δεν έχει υπάρξει μέχρι σήμερα πάντως κάποια σοβαρή ένδειξη αεροπορικού ατυχήματος από ελαττωματικό αεροσκάφος εταιρείας χαμηλού κόστους .

5. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Οι ελληνικές αερογραμμές με το πέρασμα των χρόνων και με την περαιτέρω αναδημιουργία τους και εξατομίκευσή τους κατάφεραν να συγκεντρώσουν ένα κομμάτι από το διεθνές δίκτυο αερομεταφορών (έστω και μικρό) και να συμβάλλουν παράλληλα στην περαιτέρω ανάπτυξη σε έναν από τους μεγαλύτερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας –αν όχι τον μεγαλύτερο- αυτόν του τουρισμού .

Οι μεγάλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες έχουν ξεκινήσει έναν <πόλεμο> μεταξύ τους , προκειμένου να αποδείξουν στο καταναλωτικό κοινό –δηλαδή στους επιβάτες- ποια από αυτές είναι η πιο –τεχνολογικά- προηγμένη και παρέχει τις πιο ποιοτικές υπηρεσίες από τις άλλες . Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό , οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες , όντας μικρότερες σε (οικονομικό) μέγεθος από τις μεγάλες ευρωπαϊκές , προσπαθούν να κρατήσουν μια επαφή με αυτές , όμως είναι αρκετά δύσκολο συνάμα, παρότι οι συνθήκες της παγκοσμιοποίησης τους επιτρέπουν να γίνουν ανταγωνιστικές .

Η συνεισφορά πάντως των ελληνικών αερογραμμών στον εγχώριο τουρισμό είναι δεδομένη προσφέροντας ιδιαίτερα ελκυστικές τιμές στο επιβατικό κοινό , ένα προνόμιο όμως που σιγά σιγά με την πάροδο του χρόνου απαλείφεται διότι έχουν μπει και σε αυτό το κομμάτι οι μεγάλες παγκόσμιες αερογραμμές , όπως για παράδειγμα η RyanAir η οποία προσφέρει τις πλέον ελκυστικές τιμές εισιτηρίων από και προς την Ελλάδα, γεγονός που καθιστά δύσκολο το εγχείρημα για τις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες να την ακολουθήσουν και να φανούν ανταγωνιστικές.

Επίσης ένα ακόμα χτύπημα για τις εγχώριες αεροπορικές εταιρείες είναι πως μεγάλες –κυρίως ευρωπαϊκές- αεροπορικές εταιρείες προκειμένου να ανταγωνιστούν καλύτερα η μια την άλλη , έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο με νέες τεχνολογίες, προσαρμόζοντας τις συνεργασίες τους με τους τουριστικούς πράκτορες και αλλάζοντας παράλληλα τον τρόπο της διανομής του προϊόντος . Όλα αυτά βέβαια , με την δύναμη που τους δίνει το –διευρημένο σε σχέση με των ελληνικών αεροπορικών εταιριών- δίκτυό τους .

5.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι ελληνικές αερομεταφορές αναπτύχθηκαν ελέω κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου. Πιο συγκεκριμένα, το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε από το Νόμο 5017/31, περί Πολιτικής Αεροπορίας, έδωσε το έναυσμα για την ανάπτυξή τους. Ο νόμος αυτός λοιπόν, ψηφίστηκε από την κυβέρνηση Βενιζέλου, ο οποίος ήταν και ο πρώτος επιβάτης στην ιστορία των ελληνικών αερομεταφορών.

Επιλέον βοήθεια και και περαιτέρω συμβολή για την ανάπτυξη των ελληνικών αερομεταφορών προσέφεραν οι Διεθνείς Συνθήκες και Συμβάσεις που υπέγραψε και εφάρμοσε το Ελληνικό Κράτος (Σύμβαση της Βαρσοβίας και Σύμφωνο του Σικάγου). Οι κινήσεις από πλευράς Ελλάδας δεν σταμάτησαν εκεί καθώς αργότερα υπογράφησαν και οι διμερείς διακρατικές συμφωνίες. Στην συνέχεια συνέβαλλαν και οι Κοινοτικές Οδηγίες με την σειρά τους στην περαιτέρω θεσμοθέτηση του πλαισίου.

Το άνωθεν θεσμικό πλαίσιο της κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου, αναπτύχθηκε επίσης περαιτέρω στα μέσα της δεκαετίας του '50 και πιο συγκεκριμένα από τον Νόμο 3560/57, οποίος επικύρωνε την ιδρυτική σύμβαση μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του ελληνικού δημοσίου σχετικά με την δημιουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Το ελληνικό κράτος τον καιρό εκείνο και προς το όφελος των ελληνικών αερογραμμών θεμελίωσε 60 διμερείς συμφωνίες οι οποίες προστάτευαν τα εθνικά μας συμφέροντα, αυτό τουλάχιστον υποστήριζαν οι εκάστοτε ελληνικές κυβερνήσεις.

Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο των ελληνικών αερογραμμών, τα όποια εμπόδια εισόδου στην εγχώρια αγορά για τις ελληνικές αερομεταφορές αλλά και τις ξένες άρχισαν να κάμπτονται και να αίρονται, αφού καταργήθηκε το μονοπώλιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας και άνοιξαν οι αγορές στον ανταγωνισμό κατόπιν των Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αλλαγές αυτές έδωσαν επίσης το έναυσμα για την δημιουργία νέων ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

5.2 Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Αν ανατρέξει κάποιος στα στοιχεία των μεγάλων ευρωπαϊκών αερομεταφορικών εταιρειών , θα διαπιστώσει πως έχουν –ή τουλάχιστον είχαν μέχρι πρόσφατα- άρρηκτη σχέση με τα κράτη από τα οποία προέρχονταν και είχαν ιδιαίτερο κρατικό χαρακτήρα.

Όλα αυτά μέχρι τις απαρχές της δεκαετίας του 1980, όπου με πρωτεργάτη την Μεγάλη Βρετανία άρχισαν σιγά σιγά οι πρώτες αποκρατικοποιήσεις αεροπορικών εταιρειών και σιγά σιγά εξαπλώνονταν το φαινόμενα αυτό ανα την Γηραιά Ήπειρο .

Σήμερα , αν όχι όλες , η κατά πλειοψηφία των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών είναι ιδιωτικές , ενώ σε κάποιες εξ' αυτών συμμετέχει το δημόσιο με κάποια μικρά ποσστά . Το φαινόμενο της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Ευρώπη είχε και κάποιες συνέπειες ως είθιστε μετά από τέτοιες αλλαγές .

Εξαγοράστηκαν και συγχωνεύτηκαν αρκετές ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες , όπως για παράδειγμα η συγχώνευση της KLM με την Air France .

Ένα άλλο αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Γηραιά Ήπειρο ήταν η ραγδαία αύξηση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους με πρώτη και κύρια στην κατηγορία αυτή την ιρλανδική RyanAir . Μετά το επιτυχημένο ξεκίνημα της RyanAir , το ίδιο τόλμησε με παρόμοια επιτυχία και η βρετανική EasyJet , χωρίς ωστόσο στην Ελλάδα να έχει δημιουργηθεί ακόμα και σήμερα μια τέτοια αεροπορική εταιρεία .

5.3 ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Τα τελευταία χρόνια οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους γνωρίζουν αλματώδη αναγνώριση και μεγάλη εμπορική άνθιση . Στην δημιουργία και την καθιέρωσή τους έπαιξε μεγάλο ρόλο η αντιστοίχιση του παγκόσμιου τουρισμού με τις αερομεταφορές . Επομένως και ως είθιστε, οποιαδήποτε θετική αλλαγή ως προς τα θέλω των επιβατών, γνωρίζει τεράστια επιτυχία . Στην σημερινή εποχή όπου το φαινόμενο της ανάπτυξης είναι έντονο και παράλληλα συνάδει με τον ανταγωνισμό και την έντονη ευφρεντικότητα, ήταν άμεσα επόμενο η εμφάνιση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους , οι οποίες με την σειρά τους άλλαξαν τις ισορροπίες στις αερομεταφορές και έδωσαν μια νέα πνοή στον παγκόσμιο τουρισμό .

Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά και την άρση των περιορισμών στις αερομεταφορές τα αεροπορικά ταξίδια έχουν πάψει εξ' ολοκλήρου να θεωρούνται ως υψηλά αμοιβόμενες και πολυτελείς ανάγκες και έχουν γίνει πιο εφικτές για πιο μικρά πορτοφόλια λύνοντας έτσι τα χέρια πολλών εκατομμυρίων επιβατών-χρηστών των διεθνών αερομεταφορών . Όπως είναι φυσικό επόμενο , και μετά την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα , έκαναν την εμφάνισή τους κι εδώ οι εταιρείες χαμηλού κόστους , κάνοντας έτσι το αεροπλάνο πιο προσιτό στους έλληνες επιβάτες .

Από την ονομασία τους οι εταιρείες χαμηλού κόστους φανερώνουν τον σκοπό τους και την οικονομική τους πολιτική . Γι' αυτές τις εταιρίες λοιπόν , έχει δημιουργηθεί ο όρος «low cost» που ελληνιστί σημαίνει «χαμηλό κόστος» , φανερώνοντας το μεγάλο πλεονέκτημα αυτών των εταιρειών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία έναντι των υπολοίπων . που δεν είναι άλλο από το χαμηλό κόστος .

Οι εταιρείες αυτές συνήθως έχουν κάποια χαρακτηριστικά όπως και οι υπόλοιπες και είναι 2 :

1. Προσφέρουν μόνο τα απαραίτητα αδιαφορώντας για την πολυτέλεια και τις ανέσεις των επιβατών , όπως π.χ(άνετα καθίσματα , ποτά κ.α) και επικεντρώνονται μόνο στην ασφαλή μετακίνηση των επιβατών προς τους προορισμούς τους .
2. Τα ναύλα των εταιρειών αυτών είναι πολύ χαμηλά σε σχέση με τα αντίστοιχα άλλων εταιρειών .

Στην Ελλάδα παρά τα οικονομικά οφέλη που προσφέρουν οι εταιρίες χαμηλού κόστους , δεν αντιμετωπίζονται εξίσου θερμά από το ελληνικό επιβατικό κοινό , το οποίο πιστεύει σε μεγάλο βαθμό ότι επειδή καταβάλλουν μικρότερο αντίτιμο εισιτηρίου δεν έχουν και την απαραίτητη ασφάλεια όπως σε κάποιες άλλες αεροπορικές εταιρείες . Η αντίληψη αυτή πάντως είναι πέρα για πέρα λανθασμένη .

Επιπροσθέτως και ενώ τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει ενημέρωση σχετικά με τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και στα σημεία διαφοράς τους από τις υπόλοιπες εταιρείες , το ελληνικό επιβατικό κοινό δεν δείχνει ιδιαίτερη προτίμηση με αποτέλεσμα να μην αποτελούν την πρώτη θέση στις προτιμήσεις τους, καθώς αρκετές φορές έχει παρατηρηθεί πως οι έλληνες επιβάτες αναγκάζονται να παίρνουν διαφορετικές αερογραμμές για να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους , αντί να προτιμούσαν εξ' αρχής μια εταιρία χαμηλού κόστους με απευθείας πτήση προς τον προορισμό τους . Κυρίαρχο ρόλο του γεγονότος αυτού είναι η σχετικά μικρή σε αριθμό ύπαρξη και φιλοξενία τέτοιων εταιρειών στον ελλαδικό χώρο και στα ελληνικά αεροδρόμια .

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους δείχνουν αυτή την μηδαμινή προτίμηση για την Ελλάδα καθότι :

- I. Το μοναδικό αεροδρόμιο της πρωτεύουσας την Ελλάδας , το Ελευθέριος Βενιζέλος , είναι από τα πιο ακριβά παγκοσμίως για όλες τις αεροπορικές εταιρίες . Μοιραία λοιπόν οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους που αναζητούν φθηνά αεροδρόμια , δεν δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στο κεντρικό αεροδρόμιο της Ελλάδος .
- II. Η άλλη αιτία της χαμηλής προτίμησης του ελλαδικού χώρου από τις αερομεταφορές χαμηλού κόστους είναι η απόσταση και η γεωγραφική θέση της Ελλάδος στην Ευρώπη . Απέχοντας πολύ από τις κεντρικές αλλά και γενικά από τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης , ανεβάνει παράλληλα και το εξοδολόγιο των αεροπορικών εταιριών , ιδιαίτερα δε , αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους για κάθε τους ταξίδι από και προς τις ευρωπαϊκές χώρες .

Από το 2013 πάντως υπάρχει ολοένα και μια αυξανόμενη τάση προσέγγισης του ελλαδικού εναέριου χώρου από ξένες αερομεταφορές χαμηλού κόστους .

Τον Μαΐο του 2013 η Ελλάδα καταγράφηκε ως η χώρα με τα υψηλότερα ποσοστά αυξανόμενων πτήσεων στον χώρο της Μεσογείου , ανεβάζοντας κατα 10% περίπου τις συνολικές προσφερόμενες θέσεις .

Παρά τα υψηλά και δαπανοφόρα κόστη χρήσης του αεροδρομίου “Ελευθέριος Βενιζέλος” , κατα το έτος 2013 εμφανίστηκε άνοδος της εμφάνισης αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους και πιο συγκεκριμένα από 12 που ήταν το 2012 ,στις 17 το 2013 ενιχύοντας τις πτήσεις τους από την πρωτεύουσα της Ελλάδος , την Αθήνα , κατα 42% .

5.4 Η Olympic Air , η Aegean Airlines και η συμφωνία των 72 εκ. Ευρώ

Βρισκόμαστε στο έτος 2013 . Η οικονομική κρίση ταλανίζει –σχεδόν- όλους τους τομείς της χώρας και μέσα σε αυτούς δεν θα μπορούσε να ήταν και οι αερομεταφορές . Οι περισσότερες εκ των ελληνικών αερομεταφορικών εταιρειών παρουσιάζουν “χαμηλές πτήσεις” στα οικονομικά τους και αποζητούνται πλέον λύσεις που θα ενίσχυαν τις ελληνικές αερομεταφορές .

Η Olympic Air (ελληνιστί Ολυμπιακή) , η πάλαι ποτέ αεροπορική εταιρεία του Αριστοτέλη Ωνάση , θα πέρναγε πλέον στα χέρια της Aegean Airlines με το τίμημα της συγχώνευσης αυτής να αποτιμάται τελικώς κοντά στο ποσό των 72 εκατομμυρίων ευρώ (περίπου 62 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας).

Η εταιρεία κολοσσός που δημιούργησε ο Αριστοτέλης Ωνάσης αποτελούσε ένα σημαντικό ορόσημο στις ελληνικές αερογραμμές . Χαρακτηρίστηκε από πολλούς και όχι άδικα ως η Χρυσή Ελληνίδα . Το πλήρωμα της ντύνονταν από τον οίκο μόδας Pierre Cardin, τα μαχαιροπίρουνα ήταν επιχρυσωμένα και μαζί με άλλα ρινίσματα πολυτέλειας , η εταιρεία είχε πάρει τον χαρακτήρα του ιδρυτή της , LUXURY .

Όμως περνώντας τα χρόνια και την κακοδιαχείριση της εταιρείας κυρίως από τον δημόσιο τομέα και τις εκάστοτε κυβερνήσεις η εταιρεία το 2009 περνάει στα χέρια της Marfin Investement Group , με την εταιρεία να φτάνει να κοστίζει στον έλληνα φορολογούμενο περίπου 1500ευρώ την ημέρα , γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η κατάστασή της ήταν μη βιώσιμη .

Φτάνοντας πλέον στο 2013 και επισφραγίζοντας αυτήν την εξαγορά , με την σειρά της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παίρνει θέση και τονίζει ότι η συγχώνευση αυτή ήταν αναγκαία καθώς απέτρεψε την πλήρης κατάρρευση του αερομεταφορέα και συνάμα δημιούργησε την προσδοκία εξοικονόμησης δεκάδων εκατομμυρίων .

Η εξαγορά αυτή θα είχε γίνει από το 2011 , όταν και έκανε την πρώτη κρούση εξαγοράς της Olympic Air η πλευρά της Aegean Airlines .

Η πρότασης όμως αυτή θεωρήθηκε από πολλούς ως το τέλος του εγχώριου ανταγωνισμού και θα έδινε στην Aegean Airlines το πλήρες μονοπώλιο των εγχώριων αερομεταφορών .

Ξεσπώντας όμως η κρίση στην ευρωζώνη ανάγκασε τις Βρυξέλλες , που νωρίτερα είχαν προβάλλει σθεναρή αντίσταση στην εξαγορή αυτή , να κάνουν στροφή 180 μοιρών και να ανάψουν εν τέλει το πράσινο φως στην εξαγορά αυτή , φοβούμενοι ότι η Ολυμπιακή θα έβγαινε εκτός αγοράς .

5.5 ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΣΗΜΑΔΙΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Από τις αρχές της οικονομικής κρίσης μέχρι και σχεδόν σήμερα η εγχώρια αγορά των αερομεταφορών μοιραία χτυπήθηκε κι αυτή όπως κι άλλοι κλάδοι της οικονομίας. Αυτό έφερε ως άμεσο αποτέλεσμα την μείωση των επιβατών στον κρατικό αερολιμένα Αθηνών .

Όλα αυτά μέχρι το σωτήριο –γι ‘ αυτό- έτος 2014 , όπου ανέπτυξε άνοδο και έκλεισε με αύξηση της τάξης 21% σε σχέση με το προηγούμενο έτος στον αριθμό των επιβατών .(15.2 εκατομμύρια) , βάζοντας έτσι τέλος στο τέλμα που είχε περιέλθει τα προηγούμενα 6 χρόνια ολόενα και μειούμενης ζήτησης , ενώ για το έτος 2015 είχε προβλεφθεί περαιτέρω αύξηση των επιβατών κατα 9% .

Σημαντικότερος παράγοντας στην αύξηση αυτή είναι ένας και λέγεται **Aegean Airlines**. Ξεκινώντας μια σειρά από νέα δρομολόγια , η ελληνική εταιρεία έδωσε νέα πνοή στην κίνηση του κρατικού αερολιμένα Αθηνών ειδικά δε, το καλοκαίρι του 2014 που εκεί άρχισαν να ανεβαίνουν τα νούμερα .

Σημαντικό εξίσου ρόλο έπαιξε και η ιρλανδική **RyanAir**, η οποία χρησιμοποίησε το αεροδρόμιο ως μια από τις δύο βάσεις της στην Ελλάδα (το άλλο αεροδρόμιο που χρησιμοποίησε ήταν της Θεσσαλονίκης) , συμβάλλοντας κι αυτή με την σειρά της στην αύξηση των κρατήσεων και στον αριθμό των επιβατών .

Η χρονιά προμηνύονταν καλή για τον κρατικό αερολιμένα Αθηνών αφού στο υπόλοιπο του χρόνου , άλλες 60 αεροπορικές εταιρίες απ’ όλο τον κόσμο εξυπηρέτησαν τις πτήσεις τους στην πρωτεύουσα της Ελλάδος .

Επίσης, πολλές νέες εταιρίες έκαναν την εμφάνισή τους στον κρατικό αερολιμένα Αθηνών εκείνη την χρονιά μεταξύ των οποίων την **Volotea** (με ταξίδια προς Ιταλία και μια εσωτερική ελληνική γραμμή) και την αντικαταστάτρια της μέχρι πρότινος αποχωρίζουσας **Cyprus Airways**, την **Blue Air** η οποία ανέλαβε την γραμμή Αθήνας – Λάρνακας . Επίσης άλλες εταιρίες που μπήκαν μεταγενέστερα (το 2015) ήταν η **Czech Airlines** που εκτελούσε τα ην γραμμή Πράγας – Αθήνας , η φινλανδική

Finnair αλλά και η **NIKI** η οποία εκτελούσε πτήσεις από το αεροδρόμιο της Βιέννης.

Το καλοκαίρι του 2015 πήρε την σκυτάλη από το πετυχημένο 2014 όσων αφορά τον αριθμό των επιβατών , φτάνοντας να σε σημείο να εξυπηρετούνται στον κρατικό αερολιμένα Αθηνών , πάνω από 120 προορισμοί .

Επιπλέον 13 προορισμοί εξυπηρετήθηκαν σε σχέση με το καλοκαίρι του 2014 από την κρατικό αερολιμένα Αθηνών .

Συγκεκριμένα από την **Aegean Airlines** εξυπηρετήθηκαν οι προορισμοί (Μπορντώ , Πρέβεζα , Ριάντ , Σάρμ Ελ-Σειχ , Τεχεράνη και Ταλλίν).

Από την **RyanAir** εξυπηρετήθηκαν οι κάτωθι προορισμοί (Βρυξέλλες , Σαρλερουά , Βαρσοβία , Μπρατισλάβα και Ρώμη) .

Από την **Volotea** εξυπηρετήθηκε ο ο προορισμός προς Παλέρμο και Μπάρι στην γειτονική Ιταλία ενώ ,

Από κοινού μεταξύ **Aegean Airlines** και **Volotea** εξυπηρετήθηκε ο προορισμός προς Πίζα .

Όσο για του προορισμούς εκτός Ευρώπης (του λεγόμενους και “μακρινούς”) και κατα την διάρκεια του καλοκαιριού μόνο 5 εξ’ αυτών πραγματοποιούνταν .

1. Τορόντο και Μόντρεαλ Καναδά από την **Air Transit** και την **Air Canada**.
2. Ντόχα , Ντουμπάι και Άμπου Ντάμπι από την **easyJet**
3. Φιλαδέλφεια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής από την **American Airlines**
4. Νέα Υόρκη Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής από την **DELTA AIR LINES**
5. Σιγκαπούρη από την **Singapore Airlines** .

6 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Από τις αρχές του 2009 που η οικονομική κρίση χτύπησε την πόρτα της ευρωζώνης και κατά συνέπεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν αναμενόμενο ότι θα επηρέαζε και τον τομέα των αερομεταφορών, ειδικά δε, των ελληνικών.

Σύμφωνα με στοιχεία της Aegean Airlines τα εγχώρια αεροπορικά ταξίδια υπέστησαν μια μείωση της τάξης του 28% το 2012 σε σχέση με το 2009, ενώ στα πρώτο μισό του 2013 και λίγο πριν την εξαγορά της Ολυμπιακής από την Aegean Airlines εξαιτίας της αυξημένης φτώχειας, ανεργία και των περικοπών των δαπανών η περαιτέρω καθίζηση στα αεροπορικά ταξίδια ήταν 6,3%.

Το εξής παράδοξο της περιόδου εκείνης ήταν το γεγονός ότι παρόλο που η εγχώρια ζήτηση έπεφτε ολοένα και περισσότερο, η ζήτηση για δρομολόγια στο εξωτερικό της Aegean Airlines υπέστησαν άυξηση της τάξεως του 85% της περιόδου 2009-2013, αναγκάζοντας τον αντιπρόεδρο τότε της Aegean να δηλώσει μετά την εξαγορά της Ολυμπιακής, ότι η συγχώνευση αυτή θα δώσει σε συνδυασμό της ιστορία και την αίγλη της Ολυμπιακής από την μια πλευρά και την επιχειρηματική γνώση της Aegean Airlines από την άλλη, στοιχείο που την ανέδειξε ως την κορυφαία Ευρωπαϊκή περιφερειακή εταιρία αερομεταφορών κατά τα έτη: 2009, 2011, 2012, 2013.

6.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξέσπασε το 2008 δεν είχε επίδραση μόνο στις εγχώριες αεροπορικές εταιρίες και αεροδρόμια αλλά είχε παγκόσμια αντήχηση .

Ο απόηχος της οικονομικής κρίσης έφερε μεγάλες αλλαγές στον κλάδο των αερομεταφορών και μεταξύ και άλλων παραγόντων, άλλαξαν σημαντικά την βιομηχανία των αερομεταφορών και τόνωσαν σε μεγάλο βαθμό τον διεθνή ανταγωνισμό . Οι τέσσερις σημαντικοί παράγοντες που έπαιξαν ρόλο σε αυτό ήταν:

1. Η δημιουργία και εμφάνιση των πρώτων αερομεταφορικών εταιριών χαμηλού κόστους.
2. Η απελευθέρωση της εναέριας κυκλοφορίας .
3. Γενική ενοποίηση στο κλάδο των αερομεταφορών λόγω των συνεχών προβλημάτων και τον φόβο των τρομοκρατικών χτυπημάτων .
4. Η τιμή των καυσίμων αυξήθηκε την περίοδο αυτή , αποτελώντας σημαντική επιβάρυνση για τις εταιρίες .

Την μερίδα του λέοντος σε αυτή τη νέα οικονομική πραγματικότητα την είχαν αναμφίβολα οι εταιρίες χαμηλού κόστους . Εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρον τα νέα οικονομικά δεδομένα των παγκόσμιων αγορών και κατάφεραν να γίνουν ανταγωνιστικές πετυχαίνοντας αναλογία αριθμού εισιτηρίων ίση με αυτό των παραδοσιακών αεροπορικών εταιριών , βελτιώνοντας έτσι σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στις αερομεταφορές , ενώ παράλληλα έστρεψαν το διεθνή επιβατικό κοινό σε φθηνότερες λύσεις το οποίο έδειξε να προτιμά πλέον τις χαμηλές τιμές και τις ευκολίες που του παρείχε μια εταιρία χαμηλού κόστους .

6.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΛΗΡΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πίνακας 7

<u>ΕΤΑΙΡΙΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ</u>	<u>ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΗΡΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</u>	<u>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ</u>
Ένα μοντέλο αεροσκάφους	Παραπάνω από ένα μοντέλο αεροσκάφους και με μεγαλύτερη παροχή άνεσης μεταξύ των καθισμάτων	Χαμηλότερα έξοδα συντήρησης των αεροσκαφών, υψηλότερη αξιοποίηση χωριτικότητας
Δεν υπάρχει τροφοδοσία	Πληθώρα υπηρεσιών ανα πτήση, χωριστή μεταχείριση των επιχειρήσεων και των θέσεων VIP και first class, ενώ υπάρχει τροφοδοσία	Εξοικονόμηση εσόδων από μείωση δευτερογενών δαπανών
Γρήγορος και εύκολος χειρισμός των αεροσκαφών λόγω της μικρής προφύλαξης των αποσκευών	Αργός χειρισμός των αεροσκαφών	Βέλτιστη χρησιμοποίηση του στόλου
Κράτηση εισιτηρίου μέσω internet	Τα περισσότερα εισιτήρια διατίθενται μέσω ταξιδιτικών γραφείων	Μηδαμινό κόστος και ευκολότερη αγορά εισιτηρίου
Προμήθεια για τους εργαζόμενους για εμπορική χρήση υπηρεσίας κατη την πτήση	Υψηλοί και σταθεροί μισθοί για τους υπαλλήλους	Υψηλότερος βαθμός παραγωγικότητας των εργαζομένων
Συνήθως χρησιμοποιούνται δευτερεύοντα και περιφερειακά αεροδρόμια	Χρησιμοποιούνται τα πρωτεύοντα αεροδρόμια αυξημένης κίνησης	χαμηλότερα τέλη αεροδρομίου, λιγότερη κίνηση, μικρότερες καθυστερήσεις και

		καλύτερος έλεγχος της κυκλοφορίας
Σύντομες και άμεσες διαδρομές από σημείο σε σημείο	Μεγάλες μετακινήσεις και μεγάλες διαδρομές με μεταφορές	Χαμηλότερη πολυπλοκότητα πτήσεων

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία πραγματεύτηκε το ζήτημα των αερομεταφορών στον ελλαδικό χώρο. Αποπειραθήκαμε να παρουσιάσουμε διεξοδικά αυτές τις αεροπορικές εταιρείες που για μικρό ή μεγάλο χρονικό διάστημα υπήρξαν ανταγωνιστικές σε αυτές του εξωτερικού.

Μετά από μια σύντομη ιστορική αναδρομή που πραγματοποιήσαμε σε αυτόν το τομέα της βιομηχανίας, όπου συμπεριλαμβάνεται και μικρή μνεία στις απαρχές της (περίοδος αρχαιότητας – μυθολογία), δίνεται δε μεγαλύτερη έμφαση στα νεότερα χρόνια και την αρχική περίοδο ανάπτυξής της, τη δεκαετία του 50 καθώς και την ανάδειξη της Ολυμπιακής, ίσως της πλέον σημαντικότερης αεροπορικής εταιρείας στην ελληνική ιστορία, μέσω της ιδρυτικής σύμβασης Ωνάση – δημοσίου το 1956, καταλήγουμε στις μέρες μας.

Σήμερα καταμετρούνται οχτώ ενεργές εταιρείες στο χώρο των αερομεταφορών, οι οποίες πραγματοποιούν ναυλωμένες και εμπορικές πτήσεις καθώς και μεταφορές εμπορευμάτων εντός και εκτός συνόρων.

Αρκετά στοιχεία αναφέρονται για την Aegean (1991) μια από τις σημαντικότερες αεροπορικές εταιρείες της εποχής μας, την Air Mediterranean, την Sky express (2005), την Gainjet Aviation (2006), την K2 Smart Jets (2007), η οποία αποτέλεσε και την πρώτη εταιρεία που σχεδίασε πτήσεις με υδροπλάνα το 2017, την Bluebird Airways (2008), την Ellinair airways (2013) και την Olympus Airways (2015).

Στη συνέχεια, περιγράψαμε τα αεροσκάφη που απαρτίζουν το στόλο κάθε εταιρείας αξιοποιώντας και σχετικό φωτογραφικό υλικό. Παρατηρούμε πως και εδώ γίνεται μια συνειδητή και γενναία προσπάθεια εκ μέρους της ελληνικής πλευράς να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες, καθώς και να εμπνεύσει ένα αίσθημα ασφάλειας και σταθερότητας στο επιβατικό κοινό.

Τα αεροσκάφη καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος μεγέθους, ταχύτητας και άλλων χαρακτηριστικών, πραγματοποιώντας ποικίλα δρομολόγια και ικανοποιώντας ποικίλες ανάγκες.

Επιπλέον με σεβασμό και διακριτικότητα συμπεριλάβαμε στην εργασία μας και το βασικό θέμα της ασφάλειας στις αερομεταφορές, αναφέροντας μια σειρά από διάφορα αεροπορικά ατυχήματα και δυστυχήματα που έχουν σημειωθεί σε ελληνικά αεροσκάφη, τα οποία παρατηρήθηκαν κυρίως στην τεσσαρακονταετία 1949 – 1989.

Στις μέρες μας οι αερομεταφορές θεωρείται ότι αποτελούν τον πιο ασφαλή τρόπο ταξιδιού, βέβαια δεν παύουν να υπάρχουν και οι αντίθετες απόψεις, χωρίς ενδείξεις ωστόσο, στηριζόμενες απλά σε περιστατικά του παρελθόντος.

Απαραίτητη κρίθηκε και η αναφορά στη νέα ελληνική πραγματικότητα της εποχής μας, στις λεγόμενες εταιρείες χαμηλού κόστους (low cost), αποκύημα της σημερινής ελληνικής οικονομικής κατάστασης και του φαινομένου του ανταγωνισμού.

Αυτού του είδους οι εταιρείες, έχουν αλλάξει αρκετά τα δεδομένα στο χώρο των αερομεταφορών, αποτελώντας μια προσιτή και εύκολη λύση για κάποιον που θέλει να ταξιδέψει χωρίς να τον ενδιαφέρει ιδιαίτερα η άνεση κατά τη διάρκεια της πτήσης, αλλά η άφιξη στον προορισμό του, όσο το δυνατόν οικονομικά και βεβαίως με ασφάλεια.

Επιπλέον οι εταιρείες αυτές φανερώνουν μεγάλο οικονομικό πλεονέκτημα έναντι άλλων εταιρειών, αφού παρέχουν εισιτήρια σε πολύ χαμηλές τιμές, κάτι που καθιστά το αεροπλάνο στις μέρες μας το πιο προσιτό μέσο μεταφοράς για τους Έλληνες, χωρίς τα αεροπορικά ταξίδια και οι μετακινήσεις να θεωρούνται πλέον πολυτέλεια, όπως άλλοτε. Αναμένουμε με ενδιαφέρον την πορεία αυτής της νέας πραγματικότητας, που όπως όλα δείχνουν έχει εν πολλοίς κυριαρχήσει στη συνείδηση των περισσότερων επιβατών παρά τις όποιες αντιδράσεις.

Εξετάζοντας στη συνέχεια και τα υπόλοιπα δεδομένα της εργασίας μας, οδηγούμαστε και σε κάποιες περαιτέρω γενικές παρατηρήσεις και συμπεράσματα. Διαπιστώνουμε ότι οι ελληνικές αερομεταφορές είναι εδώ και αρκετές δεκαετίες ένας τομέας βιομηχανίας με διαρκή εξέλιξη και κατάφορη προσπάθεια να ανταγωνιστεί τις προηγμένες δυτικές εταιρείες, όσο αυτό είναι δυνατό βέβαια, λόγω του ισχνού οικονομικού μεγέθους των ελληνικών εταιρειών έναντι των τελευταίων. Ωστόσο διατηρούνται στενές επαφές μεταξύ τους.

Σε βάθος χρόνου οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες έχουν καταφέρει να συγκεντρώσουν ένα κομμάτι από το διεθνές δίκτυο μεταφορών, κάτι που έχει συμβάλει κατά πολύ στην ανάπτυξη του τουρισμού στη χώρα μας, καθώς η ελληνική οικονομία ανέκαθεν στηριζόταν στο τουρισμό, ως την πιο σημαντική πηγή του οικονομικού της τομέα και στην προσέλκυση ξένων παραθεριστών. Εξ' ου και η επιδίωξη όλων των αεροπορικών εταιρειών να συνδέσουν τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος με μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, έχοντας ως βασικό τους στόχο την εκμηδένιση των αποστάσεων.

Η αλήθεια είναι πως λίγες εταιρείες κατόρθωσαν να παραμείνουν στην επιφάνεια και να μην πληγούν από τα οικονομικά δεδομένα. Οι διάφορες συγχωνεύσεις που αναφέρθηκε παραπάνω στην εργασία μας πως πραγματοποιήθηκαν, ήταν ένα φαινόμενο που επηρέασε πολλές εταιρείες στην προσπάθειά τους να επιβιώσουν. Σε

μερικές περιπτώσεις η προσπάθεια απέδωσε ενώ σε άλλες τα αποτελέσματα ήταν αρνητικά.

Η κρίση των τελευταίων ετών, όπως ήταν αναμενόμενο, δεν άφησε ανεπηρέαστο τον τομέα των αερομεταφορών. Παρατηρούμε βέβαια πως εταιρείες όπως η Aegean και η Olympic Air όχι μόνο έχουν κατορθώσει να παραμείνουν στο προσκήνιο, αλλά επιπλέον αποσπούν και πολύ σημαντικά βραβεία για την αξιόλογη πορεία τους. Με τους οικονομικούς, επιχειρησιακούς και διοικητικούς τους χειρισμούς έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού, το οποίο τις επιλέγει σταθερά για τις μεταφορές του.

Ένας ακόμη παράγοντας που καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την πορεία των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών είναι η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε οικονομικά και άλλα επιχειρησιακά ζητήματα. Ήδη οι πρώτες αεροπορικές εταιρείες δημιουργήθηκαν κατόπιν υπογραφής διμερών συμφωνιών και οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρατηρούμε πως η ελληνική αεροπορική βιομηχανία συντάσσεται σε μεγάλο βαθμό με τις διεθνείς επιταγές προσπαθώντας να παραμείνει ανταγωνιστική και εκσυγχρονισμένη.

Τα ηγετικά στελέχη των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών δεν διστάζουν, άλλωστε, να απευθυνθούν σε διάσημους οίκους μόδας για το σχεδιασμό των στολών του πληρώματός τους.

Όλα τα παραπάνω αποδεικνύουν τη στενή σχέση που υφίσταται μεταξύ των ελληνικών εταιρειών και της ευρωπαϊκής πραγματικότητας.

Εν κατακλείδι, θα θέλαμε να τονίσουμε πως η συγκεκριμένη εργασία είχε κατά βάση στόχο να παρουσιάσει και να σχολιάσει τα βασικότερα δεδομένα που αφορούν τις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Ωστόσο αναγνωρίζουμε πως πρόκειται για ένα ζήτημα με πολλές προεκτάσεις και συνίσταται περαιτέρω διερεύνηση, προκειμένου ο αναγνώστης να κατορθώσει μια εις βάθος κατανόηση του ζητήματος.

Βιβλιογραφία

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών. (2017). *Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ*. Ανάκτηση από <https://www.aia.gr>: <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>
- AEGEAN Corporate. (2018). *Βραβεύσεις*. Ανάκτηση από aegeanair.com: <https://el.about.aegeanair.com/etaireia/istoria/awards/>
- anna.aero. (2015, may 03). *Athens Airport recovers in 2014 with 21% growth thanks to Aegean Airlines and Ryanair; Blue Air, Finnair, NIKI and Volotea new for 2015*. Ανάκτηση από <https://www.anna.aero>: <https://www.anna.aero/2015/03/03/athens-airport-recovers-2014-21-growth-thanks-aegean-airlines-ryanair-blue-air-finnair-niki-volotea-new-2015/>
- Athens international Airport Elefterios Venizelos. (2017). *Annual and sustainability report Report 2017*. Ανάκτηση από <https://www.aia.gr>: <https://www.aia.gr/ebooks/annualreport/ar2017/mobile/index.html#p=3>
- capital.gr. (2017). *Aegean: Αποτελέσματα έτους 2016*. Ανάκτηση από <http://www.capital.gr>: <http://www.capital.gr/xrim-anakoinoseis/3199742/aegean-apotelesmata-etous-2016>
- Doganis, R. (2006). *The airline bussiness*. Routledge.
- etravel news. (2016). *Οικονομικά αποτελέσματα Aegean/Olympic: Αύξηση εσόδων, μείωση κερδών*. Ανάκτηση από [etravel news.gr](http://etravelnews.gr): <https://etravelnews.gr/oikonomika-apotelesmata-aegean-olympic/>
- <https://www.airliners.gr>. (2018). <https://www.airliners.gr>. Ανάκτηση από Οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες στο [airliners.gr](https://www.airliners.gr): <https://www.airliners.gr/el/airlines/index.html>
- Irelandia Aviation. (2018). *LOW COST CARRIER (LCC) PENETRATION*. Ανάκτηση από <http://www.irelandiaaviation.ie>: <http://www.irelandiaaviation.ie/about/lcc-industry/lcc-penetration>
- Jasper, C. (2018). *Greece's Fast-Growing Aegean Air Prepares \$5.5 Billion Jet Deal*. Ανάκτηση από [bloomberg](http://bloomberg.com): <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-07/greece-s-fast-growing-aegean-air-prepares-5-5-billion-jet-deal>
- KATSELI, S. (2017). Athens International Airport: the impact of the economic crisis on traffic and the way to recovery - a data analytics study. *University of Piraeus*, 48.
- Olympic Air. (2016). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση της χρήσης από 1 Ιανουαρίου 2016 έως 31 Δεκεμβρίου 2016 Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς*.

- Smith, H. (2013, 01). *Olympic Air to become subsidiary of Aegean Airlines in €72m deal*.
Ανάκτηση από [https://www.theguardian.com:
https://www.theguardian.com/world/2013/nov/01/olympic-airlines-subsidiary-aegean-airlines-72-million-euro-deal](https://www.theguardian.com:https://www.theguardian.com/world/2013/nov/01/olympic-airlines-subsidiary-aegean-airlines-72-million-euro-deal)
- wikipedia. (2018). *Κατηγορία:Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες*. Ανάκτηση από
wikipedia.com:
https://el.wikipedia.org/wiki/Κατηγορία:Ελληνικές_αεροπορικές_εταιρείες
- Κασσιμη, Α. (2013, 05 04). *Επιδρομή εταιρειών χαμηλού κόστους στο «Βενιζέλος»*. Ανάκτηση
από [http://www.kathimerini.gr:
http://www.kathimerini.gr/487463/article/oikonomia/epixeirhseis/epidromh-etaireiwn-xamhloy-kostoys-sto-venizelos](http://www.kathimerini.gr:http://www.kathimerini.gr/487463/article/oikonomia/epixeirhseis/epidromh-etaireiwn-xamhloy-kostoys-sto-venizelos)
- ΚΑΣΣΙΜΗ, Α. (2014, 05 10). *Εντονη παρουσία αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους*.
Ανάκτηση από [http://www.kathimerini.gr:
http://www.kathimerini.gr/766447/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/entonh-paroysia-aeroporikwn-etaireiwn-xamhloy-kostoys](http://www.kathimerini.gr:http://www.kathimerini.gr/766447/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/entonh-paroysia-aeroporikwn-etaireiwn-xamhloy-kostoys)
- ΜΠΙΡΜΠΑ, Ε. (2015). ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.
- Σούκη, Σ. (2016). *Ε. Βασιλάκης (Aegean): Ποια είναι τα θετικά και ποιοι οι κίνδυνοι για το 2016*. Ανάκτηση από Newmoney.gr: <https://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/epixeiriseis/278861-e-basilakis-aegean-poia-einai-ta-thetika-kai-ποιοι-oi-kindinoi-gia-to-2016>