



00149832

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δ. ΚΑΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΙΕΒΟΥ

ΜΕΤ. ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΚΡΙΤΣΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	49832 + CD <i>οδοντ CD</i>
COMP.	24022
ΤΑΞΗ	38f. 7334 Γκρ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

-ΠΙΝΑΚΕΣ

-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

-ΣΥΝΟΨΗ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΥΚΡΑΝΙΑ.....	1
1.1.α. Ιστορικά και γεωγραφικά στοιχεία γενικά.....	1
1.1.β. Στοιχεία για τον τοπικό πληθυσμό και την οικονομία.....	2
1.2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
1.2.α. Ιστορικά και γεωγραφικά στοιχεία γενικά.....	σελ.7
1.2.β. Στοιχεία για τον τοπικό πληθυσμό και την οικονομία.....	σελ.8
1.3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ.	
1.3.α. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την Ουκρανία.....	σελ.12
1.3.β. Η πολιτική της Ελλάδος ως προς την Ουκρανία.....	σελ.13
1.3.γ. Στοιχεία για τις οικονομικές και εμπορικές σχέσεις Ουκρανίας - Ελλάδας. Ελληνικές επιχειρήσεις στην Ουκρανία.....	σελ.14
1.4. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΕ ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ	
1.4.α .Στοιχεία για τους τοπικούς αερομεταφορείς και ειδικά για την AEROSVIT AIRLINES.....	σελ.17
1.4.β. Στοιχεία για την διακρατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Ουκρανίας.....	σελ.19
1.4.γ. Στοιχεία για την αεροπορική σύνδεση Ελλάδας και Ουκρανίας. Συμφωνία μεταξύ των δύο αερομεταφορέων.....	σελ.21
1.5. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	
1.5.α. Ιστορικά στοιχεία για τον αερομεταφορέα.....	σελ.23
1.5.β. Γενική περιγραφή, στοιχεία πωλήσεων, δικτύου και δυναμικού, ανθρώπινο και υλικοτεχνικό.....	σελ.25

1.5.γ. Περιγραφή στρατηγικής γενικά και ειδικά για τον προορισμό.....σελ.	26
---	----

## 1.6. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗ

1.6.α. Στοιχεία διαδρομής, απόστασης, ώρες πτήσης, αναφορά σε χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη.....σελ.	27
1.6.β. Αναφορές σε στοιχεία εξυπηρέτησης, προσφερόμενους ναύλους, συχνότητες και επιβατικής ζήτησης.....σελ.	29
1.6.γ. Αναφορές σε στοιχεία εξυπηρέτησης της σύνδεσης μέσω άλλων σταθμών....σελ.	32

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΜΕΛΕΤΗ ΖΗΤΗΣΗΣ

### ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΘΟΔΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΖΗΤΗΣΗΣ

( ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ ).....σελ.	34
-----------------------------------	----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ.....σελ.	52
3.2. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....σελ.	56

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1. PROFIT & LOSS,SENSITIVITY ANALYSIS.....σελ.	60
4.2. SWOT ANALYSIS.....σελ.	69

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....σελ.	71
5.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....σελ.	76

### -ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### -ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1	Ωράρια αναχωρήσεων - αφίξεων	σελ.30
ΠΙΝΑΚΑΣ 2	Κίεβο-Αθήνα: Επιβατική κίνηση	σελ.38
ΠΙΝΑΚΑΣ 3	Summer forecast	σελ.46
ΠΙΝΑΚΑΣ 4	Winter forecast	σελ.47
ΠΙΝΑΚΑΣ 5	Forecast Summer 2003 to Winter 2005-06	σελ.48
ΠΙΝΑΚΑΣ 6	Traffic forecast	σελ.49
ΠΙΝΑΚΑΣ 7	Σύνολο διαθέσιμων θέσεων	σελ.51
ΠΙΝΑΚΑΣ 8	Σύνολο ωρών πτήσεως	σελ.51
ΠΙΝΑΚΑΣ 9	Cost	σελ.55
ΠΙΝΑΚΑΣ 10	Cost (εναλλακτικό σχέδιο)	σελ.59
ΠΙΝΑΚΑΣ 11	P & L Analysis	σελ.65
ΠΙΝΑΚΑΣ 12	Sensitivity Analysis	σελ.67
ΠΙΝΑΚΑΣ 13	Sensitivity Analysis (εναλλακτικό σχέδιο)	σελ.68
ΠΙΝΑΚΑΣ 14	Swot Analysis	σελ.70

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1	Total passengers from Kievo to Athens July 2001-2002	σελ.41
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2	Total passengers summer & winter	σελ.42
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3	Forecasting the curve - Summer	σελ.43
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4	Forecasting the curve - Winter	σελ.44
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5	Summer forecast	σελ.46
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6	Winter forecast	σελ.47
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7	Forecast summer 2003 to winter 2005-2006	σελ.48



# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΚΙΕΒΟΥ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΚΡΙΤΣΗΣ

## Σημαντικοί όροι :

αεροπορική σύνδεση, κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, αεροπολικό περιβάλλον, διακρατικές συμφωνίες, συμφωνίες συνδιαχείρισης κωδικών πτήσεων, αερομεταφορείς, προσδιορισμός επιβατικής κίνησης και ζήτησης, αεροπορικοί ναύλοι, διαθέσιμες θέσεις, κόστος ανά ώρα πτήσεως, συχνότητες πτήσεων, επιδόσεις αεροσκαφών, επιχειρηματικές αποφάσεις, στρατηγικές και πολιτικές αερομεταφορέων.

## ΣΥΝΟΨΗ

Η εκπόνηση της παρούσας μελέτης, έγινε στα πλαίσια μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας και αναφέρεται στην αξιολόγηση του εμπορικού ενδιαφέροντος της αεροπορικής σύνδεσης, μεταξύ Αθηνών και Κιέβου, από Ελληνικό αερομεταφορέα προσχεδιασμένων πτήσεων.

Πρόκειται για ανάπτυξη προμελέτης σκοπιμότητας, με στόχο την ενεργοποίηση της εν λόγω αεροπορικής σύνδεσης, από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.

Κύριος σκοπός της μελέτης αυτής είναι επίσης, η μελλοντική χρησιμοποίησή της, σαν πρότυπο μελετών, για την εμπορική αξιολόγηση ανάλογων αεροπορικών συνδέσεων.

Στο πρώτο μέρος της μελέτης, αναφέρονται στοιχεία που προσδιορίζουν μεγέθη και τάσεις, στις προς σύνδεση αγορές, καθώς και το κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον τους.

Ειδικότερα αναφέρονται, στοιχεία για τον πληθυσμό, την παραγωγή, τα οικονομικά μεγέθη και τους ρυθμούς ανάπτυξης, καθώς και τις ακολουθούμενες πολιτικές, τόσο εντός της κάθε χώρας, όσο και στις μεταξύ τους σχέσεις. Αναφέρονται επίσης στοιχεία για τους αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται στην εξεταζόμενη σύνδεση, για το αεροπολικό περιβάλλον και τις μεταξύ τους συμφωνίες, καθώς επίσης και στοιχεία επιβατικής κίνησης, ναύλων και επιδόσεων αεροσκαφών για την συγκεκριμένη σύνδεση.

Στο δεύτερο μέρος, αναλύεται η μεθοδολογία της προσέγγισης και του προσδιορισμού της μελλοντικής επιβατικής ζήτησης, για την συγκεκριμένη σύνδεση και για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, ώστε να προσδιορισθούν κατόπιν οι απαιτούμενες ώρες πτήσεων των αεροσκαφών, για την κάλυψη της ζήτησης αυτής.

Η μέθοδος περιλαμβάνει τον προσδιορισμό γραμμικής συνάρτησης που περιγράφει την ζήτηση, με μεταβλητές την χρονική περίοδο και την επιβατική ζήτηση, βασισμένη σε ιστορικά στοιχεία επιβατικής κίνησης της αεροπορικής σύνδεσης. Περιλαμβάνει επίσης τον υπολογισμό του αριθμού των αεροπορικών θέσεων που απαιτούνται για την κάλυψη της προβλεπόμενης ζήτησης, καθώς επίσης και των απαιτούμενων ωρών πτήσεως.

Στο τρίτο μέρος, αναλύεται το κοστολόγιο της χρήσης από τον αερομεταφορέα, ενός συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους για την δεδομένη αεροπορική σύνδεση, ώστε να προσδιορισθεί το κόστος ανά ώρα πτήσης του.

Αναλυτικότερα, περιγράφονται οι συντελεστές που προσδιορίζουν τα λειτουργικά κόστη καθώς και τα άμεσα και έμμεσα σταθερά κόστη του αερομεταφορέα, καθώς και εναλλακτικό σχέδιο διαχείρισης των συντελεστών αυτών, ώστε να γίνει δυνατή η μείωσή τους. Η επακόλουθη διαχείριση των παραπάνω συντελεστών διαμορφώνει και τα κόστη ωριαίας απασχόλησης των αεροσκαφών.

Στο τέταρτο μέρος, αναλύεται η διαδικασία προσδιορισμού των στοιχείων, που θα επιτρέψουν την κατά το δυνατόν θετική εξασφάλιση της επιχειρηματικής απόφασης και τις παραπέρα ενέργειες.

Περιλαμβάνονται αναλύσεις “profit & loss”, “ευαισθησίας” για διαφορετικά επίπεδα επιβατικής κάλυψης, καθώς και SWOT.

Πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι, η επιλογή της συγκεκριμένης μεθοδολογίας, είναι βασισμένη στην ανάγκη χρησιμοποίησης μη χρονοβόρων υπολογισμών και προσεγγίσεων, λόγω της περιορισμένης χρονικής ευχέρειας σε ανάλογες περιπτώσεις, αλλά και λόγω των συνεχών μεταβολών και ελλείψεων πρωτογενών στοιχείων. Οι προσεγγίσεις υπολογιστικής ακρίβειας, θεωρούνται αντικείμενο εξειδικευμένων μελετών και πέραν των σκοπών της συγκεκριμένης μελέτης, απαιτούν δε στοιχεία, που συνήθως δεν είναι πάντοτε και άμεσα διαθέσιμα, όπως άλλωστε αναφέρθηκε.

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι, στην εκπόνηση αυτής της μελέτης, χρησιμοποιήθηκαν πλήθος ποιοτικών και ποσοτικών στοιχείων, πολλά από τα οποία διατέθηκαν από τον ίδιο τον αερομεταφορέα, καθώς επίσης και στοιχεία από την πολυετή ενασχόληση του υπογράφοντος, με την αεροπορική βιομηχανία.

Η μελέτη αυτή προσβλέπει στην εξαγωγή συγκεκριμένων συμπερασμάτων από την ανάλυση και την διαχείριση των διατιθέμενων στοιχείων και αυτά παρουσιάζονται στο πέμπτο και τελευταίο μέρος της.

Ειδικότερα προσβλέπει στην εξαγωγή συμπερασμάτων για τα μεγέθη και τις τάσεις της αγοράς για την συγκεκριμένη σύνδεση, καθώς και για τους παράγοντες και τα στοιχεία, που διαμορφώνουν το οικονομικό κυρίως περιβάλλον και τις προοπτικές της, τουλάχιστον για την επόμενη τριετή περίοδο.

Προσβλέπει επίσης, στην εξαγωγή συμπερασμάτων για το αεροπολικό περιβάλλον, καθώς και για τις συμφωνίες και διαδικασίες, που διέπουν την λειτουργία των αερομεταφορέων, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση.

Ειδικά για τον ενδιαφερόμενο Ελληνικό αερομεταφορέα, αναλύονται ενδοεταιρικά στοιχεία και πολιτικές, μέσω των οποίων, σχεδιάζεται η εξαγωγή συμπερασμάτων για τις ακολουθητέες στρατηγικές του, αλλά και τις δυνατότητες και αδυναμίες του.

Επίσης στην μελέτη αυτή και μέσω της μαθηματικής προσέγγισης, οδηγούμαστε σε συμπεράσματα για τα οικονομικά αποτελέσματα που προσδιορίζονται για την εκμετάλλευση της εν λόγω αεροπορικής σύνδεσης.

Τέλος, μέσω της ανάλυσης των προαναφερόμενων συμπερασμάτων, προτείνονται στον αερομεταφορέα, συγκεκριμένες στρατηγικές και ενέργειες, που έχει την δυνατότητα να ακολουθήσει και οι οποίες εξασφαλίζουν, στο μέτρο του δυνατού, την επιχειρηματική του απόφαση.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1.ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΥΚΡΑΝΙΑ

#### 1.1.α . Ιστορικά και Γεωγραφικά στοιχεία γενικά.<sup>1</sup>

Η Ουκρανία από τις 24 Αυγούστου του 1991, ύστερα και από την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης, αποτελεί ανεξάρτητο κράτος, με Δημοκρατικό πολίτευμα και Σύνταγμα.

Είναι ένα σχετικά μικρής ηλικίας ανεξάρτητο κράτος, αλλά με μακραίωνη ιστορία ως σταυροδρόμι δρόμων διάφορων λαών, κατακτητών και πολιτισμών.

Το Κίεβο υπήρξε η πρώτη πρωτεύουσα του Ρωσικού κράτους τον ένατο αιώνα, πολύ πριν την μεταφορά της πρωτεύουσας και της κυριαρχίας του, βορειότερα, στην Μόσχα και στην Αγία Πετρούπολη και είναι και σήμερα γνωστό ως θρησκευτικό και πολιτιστικό κέντρο των Ορθοδόξων Χριστιανών.

Με συνολική έκταση 603.700 χλμ.<sup>2</sup> και εκτεταμένα σύνορα με την Ρωσία στα ανατολικά -βόρειοανατολικά (1756 χλμ.), την Λευκορωσία στα βόρεια (891 χλμ.), την Μολδαβία στα νότια (939 χλμ.), την Ρουμανία στα νότια ( 169χλμ) και στα νοτιοδυτικά ( 362 χλμ ), στα δυτικά την Ουγγαρία ( 103 χλμ ), την Σλοβακία ( 97χλμ ) και την Πολωνία (526χλμ) και με εκτεταμένη ακτογραμμή 2782 χλμ., η οποία περιλαμβάνει και την χερσόνησο της Κριμαίας, είναι μια τεράστια για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα χώρα, η δεύτερη μεγαλύτερη.

<sup>1</sup> CIA-The World Fact book 2002-Ukraine, <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/print/up.html>, τελευταία ανανέωση σελίδας την 1/1/2002 .



Το κλίμα, κυρίως ηπειρωτικό, στις τεράστιες περιοχές με πεδιάδες και στέπες που καλύπτουν την χώρα και με μεσογειακά χαρακτηριστικά στα νότια στην περιοχή της Κριμαίας, ενώ στα δυτικά και στην περιοχή των Καρπαθίων καθώς και στην Κριμαία, εμφανίζονται ορεινές εξάρσεις.

Η καλλιεργήσιμη γη είναι το 57% της συνολικής με 2% τις μόνιμες καλλιέργειες, ενώ είναι πλούσια στο υπέδαφος σε μεταλλεύματα σιδήρου, άνθρακα, μαγγανίου, μαγνησίου, νικελίου, τιτανίου, γραφίτη, υδράργυρου, αλλά και φυσικού αερίου, άλατος, πετρελαίου, θείου και καολίνης καθώς επίσης και ξυλείας.

Η εκχέρσωση των δασών αποτελεί κύριο πρόβλημα στο περιβάλλον, επίσης η έλλειψη πόσιμου νερού, καθώς και τα αποτελέσματα του ατυχήματος στο Τσερνομπίλ το 1986, στα βορειοανατολικά της χώρας.

### 1.1.β. Στοιχεία για τον τοπικό πληθυσμό και την οικονομία

Πληθυσμός : 48.396.470 κάτοικοι ( υπολογ. Ιουλ.2002)

Κυριότερες πόλεις:

- Κίεβο, η πρωτεύουσα με 2.650.000 κατοίκους
- Καρκόβ, με 1.555.000 κατοίκους
- Δνεπροπετρόβσκ, με 1.147.000 κατοίκους
- Ντονέτσκ, με 1.100.000 και
- το κυριότερο λιμάνι στην Μαύρη Θάλασσα η Οδησός με 1.000.000 κατοίκους

**Ηλικιακή διαβάθμιση:**

0-14έτη 16,8% ήτοι 4.147.344 άρρενες, 3.970.343 θήλεα

15-64έτη 68,7% ήτοι 15.881.821 άρρενες, 17.366.172 θήλεα

άνω των 65 14,5% ήτοι 2.341.885 άρρενες, 4.688.905 θήλεα

**Αύξηση πληθ.:** -0,72%

**Εθνότητες :** Ουκρανοί 73%, Ρώσοι 22%, Εβραίοι 1%, άλλοι 4%.

**Θρήσκευμα :** Χριστιανοί Ορθόδοξοι, Καθολικοί, Διαμαρτυρόμενοι, Εβραίοι.

**Γλώσσα :** Ουκρανικά, Ρωσικά, Ρουμάνικα, Πολωνικά, Ουγγαρέζικα.

**Οικονομία**

Η Ουκρανική οικονομία ήταν μετά την Ρωσική, η ισχυρότερη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, με συνολική παραγωγή τετραπλάσια της επόμενης στην γενική κατάταξη. Το έδαφος της Ουκρανίας παρήγαγε περισσότερο από το ένα τέταρτο της συνολικής γεωργικής παραγωγής και τα αγροκτήματά της παρείχαν τεράστιες ποσότητες κρέατος, γάλακτος, σιτηρών και λαχανικών στις άλλες δημοκρατίες. Αντίστοιχα, η διαφοροποιημένη βαριά βιομηχανία της, παρήγαγε εξαρτήματα μηχανών, καθώς και διαφόρων ειδών μηχανήματα και υλικά για βιομηχανική χρήση στις υπόλοιπες πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες.

Εξαρτώμενη πάντα από την εισαγωγή ενέργειας, κυρίως φυσικού αερίου, έτσι και σήμερα το 85% των αναγκών της σε ενέργεια, στηρίζεται στην εισαγωγή του.

Σχεδόν αμέσως μετά την ανεξαρτητοποίησή της το 1991, η Ουκρανική κυβέρνηση, ενεργοποίησε μια νέα πολιτική ιδιωτικοποιήσεων, η οποία σε πολλούς τομείς

ανεστίαση, λόγω ενδοκυβερνητικών αντιθέσεων, με τελικό αποτέλεσμα την δημιουργία προβλημάτων, την πτώση της παραγωγής και τον υπερπληθωρισμό. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την εξάρτηση από το Ρωσικό φυσικό αέριο, κατέστησαν την οικονομία ευάλωτη σε πολλές πιέσεις.

Σήμερα, διάφορες κυβερνητικές αποφάσεις, καταδεικνύουν μια νέα στροφή και πρακτικές που οδηγούν σε λιγότερους κανόνες για την αγορά και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας.

Έτσι για το 2000 το GDP, βασισμένο στις εξαγωγές, παρουσίασε αύξηση της τάξης του 6%, ενώ η βιομηχανική παραγωγή αυξήθηκε κατά 12.9%. Η οικονομία το 2001, συνέχισε να ακολουθεί ανοδικούς ρυθμούς ανάπτυξης φτάνοντας το 14%, ενώ το GDP ξεπέρασε σε αύξηση το 9%, αυξάνοντας την εμπιστοσύνη των επενδυτών καθώς και την εσωτερική αγοραστική δύναμη.

Τα στοιχεία που ακολουθούν ( υπολογισμοί του 2001 ), επιβεβαιώνουν τα παραπάνω και καταδεικνύουν μια οικονομία σταθερά αναδυόμενη, με πολλά βέβαια προβλήματα.

**GDP -real growth rate: 9%**

GDP : purchasing power parity - \$205 billion

GDP-per capita : purchasing power parity - \$4200

GDP- ανά τομέα παραγωγής: γεωργία 13%, βιομηχανία 40%, υπηρεσίες 47%

**Πληθυσμός κάτω του ορίου φτώχειας : 29%**

**Πληθωρισμός : 12%**

**Εργατικό δυναμικό : 22,8 εκατομ.**

Εργατ. Δυναμικό ανά τομέα :

- βιομηχανία 32%
- γεωργία 24%
- υπηρεσίες 44% (στοιχ. '96)

Ανεργία : 3,6% επίσημωσ. Στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτερη.

Προϋπολογισμός :

- Εσόδων - \$10.2 δις
- Επενδύσεων - \$ 11.2 δις

**Βιομηχανία :** Άνθρακας, ηλεκτρική ενέργεια, παραγωγή σιδηρούχων και μη μετάλλων, μηχανήματα και κατασκευές μεταφορικών μέσων, χημικά, επεξεργασία τροφίμων.

**Βιομηχαν. παραγωγή :** ετήσια αύξηση 14,2%

**Ηλεκτρική παραγωγή :** 163.57 δις kWh ( 2000)

**Ηλεκτρ. παραγ. ανα πηγή :** μεταλλεύματα 49,5%, ύδατα 7,02%, πυρηνική ενέργεια 43,44%

**Κατανάλωση ηλεκτρ. :** 151.72 δις kWh

**Εξαγωγή ηλεκτρ. :** 400 εκατ. kWh

**Αγροτικά προϊόντα :** σιτηρά, ζαχαρότευτλα, καλαμπόκι, λαχανικά, κρέατα, γαλακτοκομικά.

**Εξαγωγές προϊόντων :** \$17.3 δις

**Εξαγωγές -κυριότεροι εταίροι :** Ρωσία 22,6%, Τουρκία 6,2%, Ιταλία 5,1%, Γερμανία 4%.

**Εισαγωγές προϊόντων :** \$ 17.1 δις

**Εισαγωγές - κυριότεροι εταίροι :** Ρωσία 36,9%, Τουρκμενιστάν 10,5%, Γερμανία 8,7%.

**Κύρια εισαγόμενα προϊόντα :** Ενέργεια, μηχανήματα και ανταλλακτικά, χημικά, εξοπλισμός μεταφορών.

**Νόμισμα :** το ηργυνία σε αντιστοιχία 5,3 έως 5,2 με το EUR και το USD

#### Τηλεπικοινωνίες

Τηλεφ.γραμμές : 9,45 εκατ.(1999)

Κινητά : 236.000 (1998)

Ραδιόφωνα: 45 εκατομ. (1997)

Τηλεοράσεις: 18 εκατομ (1997)

Internet providers: 260 (2001)

Internet users: 750.000 (2001)

#### Μεταφορές

- Σιδηροδρομικές γραμμές: σύνολο γραμμών 22.510χλμ
- Οδικό δίκτυο: 273.700χλμ
- Υδάτινο: 4.500χλμ στους ποταμούς Δνείπερο και Δνείστερο

**Αεροδρόμια:** 718 εκ των οποίων 114 με ασφάλτινο διάδρομο και από αυτά 64 μήκους άνω των 2500 μέτρων, κυριότερα των οποίων είναι του Κιέβου, της Οδησσού, της Συμφερούπολης και του Δνεπροπετρόφσκ.

**Λιμάνια:** Οδησσός, Ιλιτσιβσκ, Μικολάγιεφ και Χερσών, μεταξύ των εκβολών Δνείπερου και Δνείστερου στην Μαύρη Θάλασσα, το Κίεβο στον Δνείπερο στα βόρεια, Ισμαήλι και Ρένι στον Δούναβη, Σεβαστούπολη, Γιάλτα και Κέρτσ στην Κριμαία, Βερντιάσκ, Μαριούπολη στο Αζόφ.



**Εμπορικός στόλος πλοίων:** Σύνολο 138 πλοία με Ουκρανική σημαία, εκ των οποίων 7 bulk, 100 cargo, 3 container, 2 υγροποιημένου αερίου, 11 επιβατηγά, 1 μικτό, 12 πετρελαιοφόρα και τα υπόλοιπα ξένης ιδιοκτησίας που χρησιμοποιούν την Ουκρανική σαν σημαία ευκαιρίας, μεταξύ των οποίων 1 Ελληνικό και 1 Κυπριακό.

## 1.2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### 1.2.α . Ιστορικά και Γεωγραφικά στοιχεία γενικά.<sup>2</sup>

Η Ελλάδα, η ισχυρότερη και πιο εξελιγμένη οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά χώρα των Βαλκανίων, είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1981 και είναι ενταγμένη στις χώρες της “Ευρωζώνης” από το 1999, καθώς επίσης και σε πολλούς άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Με συνολική έκταση 131,940 χλμ.<sup>2</sup> και πληθυσμό 10.645.343 κατοίκων είναι 5 φορές περίπου μικρότερη από την Ουκρανία σε έκταση και πληθυσμό.

Η γεωγραφική της θέση στην νοτιοανατολική άκρη της Ευρώπης και στην νοτιότερη άκρη των Βαλκανίων, με χερσαία σύνορα με την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ., την Βουλγαρία και την Τουρκία, με την οποία συνορεύει και από την θάλασσα, την καθιστά ιδιαίτερης σημασίας σταυροδρόμι οικονομικών και κοινωνικών διεργασιών μεταξύ Ευρώπης, Βαλκανίων, Ασίας και Μέσης Ανατολής αλλά και γενικότερα μεταξύ Δύσης και Ανατολής.

Οι εκτεταμένες ακτογραμμές (13.676 χλμ), τα χιλιάδες μικρά και μεγάλα νησιά ( άνω των 2000 ), το μεσογειακό κλίμα, καθώς και οι φυσικές ομορφιές σε συνδυασμό με

<sup>2</sup> CIA-The World Fact book 2002-Greece, <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/print/up.html> , τελευταία ανανέωση σελίδας την 1/1/2002

την ικανοποιητική υποδομή της, καθώς και την μακράιωνη ιστορία της, την καθιστούν επίσης ελκυστικό τουριστικό προορισμό.

### 1.2.β. Στοιχεία για τον τοπικό πληθυσμό και την οικονομία

Πληθυσμός : 10.645.343 κάτοικοι ( υπολογ. Ιουλ.2002)

Κυριότερες πόλεις:

- Αθήνα, η πρωτεύουσα με 5.500.000 κατοίκους, στην ευρύτερη περιοχή, που περιλαμβάνει και τον Πειραιά το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.
- Θεσσαλονίκη, με 1.500.000 κατοίκους και μεγάλο λιμάνι.
- Το Ηράκλειο και η Πάτρα, με μεγάλα λιμάνια επίσης και πληθυσμό 500.000 περίπου κατοίκων.

Ηλικιακή διαβάθμιση:0-14 έτη	14,8% ήτοι 814.605 άρρενες, 765.613 θήλεα
15-64 έτη	67,1% ήτοι 3.579.945 άρρενες, 3.564.068 θήλεα
άνω των 65	18,1% ήτοι 851.087 άρρενες, 1.070.000 θήλεα

Αύξηση πληθ.: 0,2%

Εθνότητες :Έλληνες 98%, άλλοι 2%.

Θρήσκευμα : Χριστιανοί Ορθόδοξοι 98%, Μουσουλμάνοι 1.3%.

Γλώσσα : Ελληνικά

### Οικονομία

Η Ελληνική Οικονομία, εμφανίζεται ως η ισχυρότερη στα Βαλκάνια και με τις δυναμικότερες προοπτικές ανάπτυξης, συγκρινόμενη με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής, με δεδομένη μάλιστα την συμμετοχή της στις χώρες της “Ευρωζώνης”.

Είναι σαφώς προσανατολισμένη στις υπηρεσίες, με τον τουριστικό τομέα να διαδραματίζει βασικό ρόλο σε αυτές.

Ασφαλώς αντιμετωπίζει αρκετά διαρθρωτικά προβλήματα, κυρίως λόγω της μεγάλης συμμετοχής του κράτους σε βασικές οικονομικές λειτουργίες, αφού αυτό συμμετέχει σχεδόν στο 50% του GDP.

Τα τελευταία χρόνια γίνονται αρκετές προσπάθειες με στόχο την βελτιστοποίηση των οικονομικών λειτουργιών, με προσπάθειες ιδιωτικοποίησης αρκετών επιχειρήσεων, μείωσης της ανεργίας, αναδιάρθρωσης των δημοσίων υπηρεσιών και λειτουργιών, αλλαγές στο ασφαλιστικό σύστημα αλλά και στο φορολογικό. Διάφορα προβλήματα στις οικονομικές διεργασίες αναφέρονται στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού οικονομικών μεταναστών και λαθρομεταναστών.

Ισχυρή ώθηση και δυναμική, στην σημερινή αλλά και μελλοντική οικονομική ζωή, αναπτύσσουν πολλά μεγάλα δημόσια έργα που πραγματοποιούνται, ενώ η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα, αποτελεί ισχυρό οικονομικό μοχλό.

Τα στοιχεία που ακολουθούν ( υπολογισμοί του 2001 ), περιγράφουν μια οικονομία αρκετά ισχυρή, με αρκετά διαρθρωτικά προβλήματα και συγχρόνως με πολλές προοπτικές βελτίωσης.

**GDP -real growth rate: 3.7%**

**GDP : purchasing power parity - \$190 billion**

**GDP-per capita : purchasing power parity - \$17.900 (τετραπλάσιο του Ουκρανικού )**

GDP- ανά τομέα παραγωγής : γεωργία 8,3%, βιομηχανία 27,3%, υπηρεσίες 64,4%

Πληθωρισμός : 3,5%

Εργατικό δυναμικό : 4,5 εκατομ.

Εργατ. Δυναμικό ανά τομέα :

- βιομηχανία 21%, γεωργία 20%, υπηρεσίες 59% (στοιχ. 2000)

Ανεργία : 11% με στοιχεία του 2001

Προϋπολογισμός : Εσόδων - \$45 δις

Επενδύσεων - \$ 47,6 δις

Βιομηχανία : Ναυτιλία ( ποντοπόρος και εσωτερικού ), τουρισμός, είδη διατροφής, καπνά, είδη ένδυσης, χημικά, προϊόντα μεταλλουργίας, ορυκτά, πετρέλαιο.

Βιομηχαν. παραγωγή : ετήσια αύξηση 7%

Ηλεκτρική παραγωγή: 49.581 δις kWh ( 2000)

Κατανάλωση ηλεκτρ. : 46.099 δις kWh

Εξαγωγή ηλεκτρ. : 1,74 δις kWh

Αγροτικά προϊόντα: ελαιόλαδο, ζαχαρότευτλα, καλαμπόκι, λαχανικά, κρασιά, πατάτες, κρέατα, γαλακτοκομικά.

Εξαγωγές προϊόντων : \$12.5 δις

Εξαγωγές -κυριότεροι εταίροι : Ε.Ε. 44% , με Γερμανία 12%, Ιταλία 9%, Ην.Βασ.6%

Εισαγωγές προϊόντων : \$ 30,3 δις

Εισαγωγές - κυριότεροι εταίροι: Ε.Ε. 59%, με Γερμανία 13%, Ιταλία 13%, Γαλλία 7% Ολλανδία 6%, Ην.Βασ.5%

**Κύρια εισαγόμενα προϊόντα :** Μηχανήματα και ανταλλακτικά,  
χημικά, εξοπλισμός μεταφορών, καύσιμα.

**Νόμισμα :** το Ευρώ

#### **Τηλεπικοινωνίες**

Τηλεφ.γραμμές : 5,5 εκατ.(1997)

Κινητά : 937.700 (1997)

Ραδιόφωνα: 5 εκατομ. (1997)

Τηλεοράσεις: 2,5 εκατομ (1997)

Internet providers: 27 (2000)

Internet users: 1.33 εκατομ. (1999)

#### **Μεταφορές**

Σιδηροδρομικές γραμμές: σύνολο γραμμών 2.571χλμ

Οδικό δίκτυο: 117.000χλμ

**Αεροδρόμια:** 65, εκ των οποίων 21 με ασφάλτινο διάδρομο και μήκος άνω των 2500 μέτρων, κυριότερα των οποίων είναι της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Κέρκυρας.

**Λιμάνια:** Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Χανιά (Σούδα ), Βόλος.

**Εμπορικός στόλος πλοίων:** Από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, αριθμεί άνω των 1.000 πλοίων, διαφόρων τύπων, με κυριότερα τα γενικού φορτίου (περίπου 300 ) καθώς και τα πετρελαιοφόρα ( περίπου 270 ).



### 1.3 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

#### 1.3.α. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την Ουκρανία<sup>3</sup>

Η διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης στις αρχές της δεκαετίας του '90, οδήγησε την ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Ένωση, στην προσπάθεια αποκατάστασης σχέσεων με τις δημοκρατίες που προέκυψαν και κυρίως με τις χώρες αυτές που ευρίσκονταν εγγύτερα στα Ευρωπαϊκά σύνορα.

Στα πλαίσια αυτά, αναγνωρίστηκε ο Ευρωπαϊκός προσανατολισμός της Ουκρανίας και ετέθη μακροπρόθεσμα ο στόχος της ένταξής της στην ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Ένωση, με την προϋπόθεση της ενίσχυσης των δημοκρατικών θεσμών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και των αναγκαίων οικονομικών μεταρρυθμίσεων ώστε να βρεθεί πλησιέστερα στις Ευρωπαϊκές δομές.

Στις 14 Ιουνίου του 1994, υπεγράφη μεταξύ της Ε.Ε. και της Ουκρανίας, η Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης και Συνεργασίας ή Partnership and Cooperation Agreement ( P.C.A.), η οποία ετέθη σε ισχύ την 1 Μαρτίου 1998 και προέβλεπε την θεσμοθέτηση πλαισίου ανάπτυξης πολιτικών σχέσεων καθώς και την προώθηση των εκατέρωθεν εμπορικών σχέσεων και δραστηριοτήτων, αλλά και την συνεργασία σε διάφορους άλλους τομείς. Η παραπάνω συμφωνία εμπλουτίστηκε με περαιτέρω δράσεις και ενέργειες, ειδικά μετά την οικονομική κρίση που αντιμετώπισε η Ουκρανία το 1998 και περιλαμβάνει διάφορα προγράμματα κοινοτικής βοήθειας μέσω του TACIS

<sup>3</sup> Ουκρανία, Ελληνική Δημοκρατία-Υπουργείο Εξωτερικών, 27/01/03, [http://www.mfa.gr/greek/foreign\\_poliev/eu/eu\\_relations/nak-ukraine.html](http://www.mfa.gr/greek/foreign_poliev/eu/eu_relations/nak-ukraine.html)

(Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States), με συγκεκριμένους βέβαια όρους αμεσιμότητας.

Στα παραπάνω προγράμματα περιλαμβάνονται προτεραιότητες για θεσμικές, νομοθετικές και διοικητικές μεταρρυθμίσεις, ενίσχυση του ιδιωτικού τομέα και βοήθεια για οικονομική ανάπτυξη, καθώς και αντιμετώπιση των κοινωνικών επιπτώσεων της μετάβασης στην οικονομία της αγοράς.

Επίσης το πρόγραμμα INOGATE ( Interstate Oil and Gas Transport to Europe ) για την εξασφάλιση της μεταφοράς ενέργειας από την Ρωσία και την Κεντρική Ασία στην Ευρώπη καθώς και την διασύνδεση με τα δίκτυα της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής, το πρόγραμμα TRACECA ( Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia ) για την δημιουργία αξόνων μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας μέσω Μαύρης Θάλασσας, Καυκάσου και Κασπίας, το Περιβαλλοντικό Περιφερειακό Πρόγραμμα (R.E.P) , το Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας, καθώς και το Πρόγραμμα Πυρηνικής Ασφάλειας.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερή η προσπάθεια και οι διαδρομές της ενσωμάτωσης της Ουκρανίας στις Ευρωπαϊκές δομές, χωρίς βέβαια να έχει προσδιοριστεί επακριβώς ο χρονικός της ορίζοντας, ούτε και η πλήρης διαδικασία εφαρμογής της.

### 1.3.β. Η πολιτική της Ελλάδος ως προς την Ουκρανία.<sup>4</sup>

Η πολιτική της Ελλάδος έναντι της Ουκρανίας, τόσο απευθείας, όσο και σαν μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι σταθερά προσανατολισμένη στην ανάπτυξη ισχυρών δεσμών συνεργασίας και εμπιστοσύνης, γεγονός που επιβεβαιώνεται από το

<sup>4</sup> Ουκρανία, Ελληνική Δημοκρατία-Υπουργείο Εξωτερικών, 27/01/03, <http://www.mfa.gr/greek/foreign-policy/nak-ukraine.html>

πλήθος των μεταξύ τους συμφωνιών που βρίσκονται σε ισχύ, αλλά και στην σταθερή στήριξη της Ελλάδος στα Ευρωπαϊκά προγράμματα που προαναφέρθηκαν.

Λαμβανομένου υπ' όψη επίσης, του γεγονότος της ύπαρξης ισχυρής κοινότητας Ελληνικής καταγωγής στις παραευξείνιες περιοχές, η οποία υπολογίζεται σε 200.000 περίπου, γίνεται κατανοητή ακόμη περισσότερο, η ανάγκη στήριξης των διακρατικών σχέσεων Ελλάδος - Ουκρανίας σε όλους τους τομείς.

### 1.3.γ. Στοιχεία για τις οικονομικές και εμπορικές σχέσεις Ουκρανίας-Ελλάδας.<sup>5</sup>

#### Γενικά – Στατιστικά

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Πρεσβείας στο Κίεβο, οι διμερείς εμπορικές συναλλαγές κατά το 2001 παρουσίασαν σημαντική αύξηση της τάξης του 25,5%(συνολικά) σε σχέση με το 2000 και αυτό κύρια οφείλεται στην συνεχιζόμενη αύξηση κατά τα τελευταία 3 χρόνια των Ουκρανικών εξαγωγών προς την Ελλάδα (+31,5% το 2001 έναντι του 2000).

Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την συνεχή διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος (+43,9% έναντι του 2000), παρόλη την ανάκαμψη που παρουσιάζουν οι Ελληνικές εξαγωγές, αφού για πρώτη φορά την τελευταία 5ετία, παρουσίασαν αύξηση 9% το 2001 σε σχέση με το 2000.

Ειδικά για το 2001, οι Ελληνικές εξαγωγές ήταν ύψους 45,717 εκατ. USD έναντι 152,584 εκατ.USD των Ουκρανικών.

<sup>5</sup> Στοιχεία διμερών εμπορικών συναλλαγών, Ελληνική Πρεσβεία Ουκρανίας, 11/12/2002, βασισμένα σε στοιχεία της ΕΣΥΕ

Αναλυτικότερα η διάρθρωση των Ελληνικών εξαγωγών ήταν: αεροσκάφη και ελικόπτερα (18% του συνόλου), εσπεριδοειδή (8,9%), καπνά και βιομηχανοποιημένα υποκατάστατα καπνού (8,3%), αιθέρια έλαια, καλλυντικά (7,6%), ορυκτά καύσιμα πετρελαιοειδή, ορυκτά λάδια και ασφαλτικά (6,6%), μεταλλεύματα αργιλίου (4,7%) και πλαστικές ύλες (3,8%).

Αντίστοιχα η Ελλάδα εισήγαγε: ορυκτά καύσιμα, λάδια, κεριά και ειδικά παράγωγα πετρελαίων (50% του συνόλου), χυτοσίδηρο, σίδηρο και χάλυβα (25%), ανόργανα χημικά προϊόντα και κυρίως άνυδρη αμμωνία (5,7%), σπόρους και σπέρματα ηλιοτροπίου (2,8%), ξυλεία κατεργασμένη και ακατέργαστη (1,5%) και θεικό αμμώνιο (1%)

#### Ελληνικές επιχειρήσεις στην Ουκρανία <sup>6</sup>

Πολλές Ελληνικές επιχειρήσεις, αναπτύσσονται και ευημερούν ήδη στην Ουκρανία. Οι τομείς δραστηριοποίησής τους είναι αρκετοί, με κυριότερες τις υπηρεσίες και τις εισαγωγές και εξαγωγές διαφόρων προϊόντων.

Ειδικότερα, οι Ελληνικές εταιρίες με έδρα την περιοχή του Κιέβου, δραστηριοποιούνται στην εισαγωγή πετρελαιοειδών (“ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ”), στην εμφιάλωση και το εμπόριο αναψυκτικών (“COCA COLA HBC”), στο εμπόριο μπαταριών (“GERMANOS S.A”), στην εισαγωγή και εμπορία καλλυντικών (“RILKEN”), στην παραγωγή και το εμπόριο μονωτικών υλικών (“MONOTEZ”), την εμπορία αρτοποιημάτων και ειδών ζαχαροπλαστικής (“CHIPITA INTERNATIONAL”), την εισαγωγή και εμπορία φαρμακευτικών προϊόντων (“BROS S.A”), το εμπόριο μαρμάρων, γρανίτη και οικοδομικών υλικών (“INTERGRANIT”, “DELPHY”), το

<sup>6</sup> Στοιχεία διμερών εμπορικών συναλλαγών, Ελληνική Πρεσβεία Ουκρανίας, 11/12/2002, βασισμένα σε στοιχεία της ΕΣΥΕ



εμπόριο γυναικείων εσωρούχων (“LADY M A.E.B.E”), το εμπόριο προφίλ αλουμινίου (“ALUMIL MYLONAS S.A”), τις αρχιτεκτονικές υπηρεσίες και την ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων (“ANTONIS KONSTANTAKOPOULOS”), την εισαγωγή και εμπορία εμφιαλωμένων νερών και χυμών φρούτων (“FLORINA A. HONEOS S.A”, “ARGEAS FRUIT”), της μεταφορικές υπηρεσίες (“GEMIKO LTD”), την σχεδίαση και κατασκευή γηπέδων τένις, mini soccer (“TERRAIN”), τις δικηγορικές υπηρεσίες (“LAWNET LTD”), κ.ά.

Στην περιοχή της Οδησσού, δραστηριοποιούνται στις κατασκευές και εκμετάλλευση εμπορικών κέντρων και διαμερισμάτων (“ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.”), στις κατασκευές και εγκαταστάσεις ηλεκτρολογικών συστημάτων και στις πωλήσεις οικοδομικών υλικών (“GEFEST”), αλλά και στην εισαγωγή και εμπορία καλλυντικών (“HELLENICA S.A”), όπως και στις ναυτιλιακές υπηρεσίες (“EL VICTOR”).

Στο Καρκόβ στην παραγωγή και πώληση επαγγελματικών ψυγείων και προθηκών δραστηριοποιείται η “CRYSTAL”, η “LASKARIDIS Shiping” ναυπηγεί πλοία στο Νικολάγιεβ, στην Μαριούπολη έχει αντιπροσωπία η “Διεθνής Ένωση Ελλήνων Επιχειρηματιών” και στο Τσερνόβτσι, επεξεργάζεται και εμπορεύεται ξυλεία η “ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΝΕΣΤΗΣ”.



## 1.4.ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΕ ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

### 1.4.α. Στοιχεία για τους τοπικούς αερομεταφορείς και ειδικά για την AEROSVIT AIRLINES.<sup>7</sup>

Με την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης και την ανεξαρτητοποίηση της Ουκρανίας, στην θέση του αεροπορικού γίγαντα, που κατείχε και εκεί η “ΑΕΡΟΦΛΟΤ”, αναδείχθηκαν διάφοροι μικροί αερομεταφορείς, οι οποίοι προσπάθησαν να καλύψουν το κενό που δημιουργήθηκε.

Έτσι, δημιουργήθηκαν αερομεταφορείς, οι οποίοι ενεργοποιήθηκαν σε όλο το φάσμα των αερομεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων (schedule, charter), τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

#### Κυριότεροι τοπικοί αερομεταφορείς.

##### “AIR UKRAINE”.

Είναι ο Εθνικός Αερομεταφορέας της Ουκρανίας με στόλο 45 αεροσκαφών διαφόρων τύπων, κυρίως Αντονον (An -24,-26,-30,-140), Tupolev (Tu-134,-154), Ilushin ( Il-62,-72) και Let 410 και παρέχει υπηρεσίες schedule, charter, international, domestic, σε επιβάτες και εμπορεύματα. Συνδέει το Κίεβο με το Αμμάν, την Αθήνα, το Μπακού, το Πεκίνο, το Κάιρο, την Δαμασκό, το Ντουμπάι, την Μόσχα, το Νοβοσιμπίρσκ, την Σόφια, την Άγια Πετρούπολη, την Τυφλίδα, την Τύνιδα και το Γιερυσβάν στο εξωτερικό, καθώς και με 17 εσωτερικούς προορισμούς.

<sup>7</sup>FLIGHT INTERNATIONAL MAG., 26/3-1/4/2002,Directory: world airlines, www.flightinternational.com)

### “UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES”.

Με έδρα το Κίεβο, απασχολεί 580 εργαζόμενους και παρέχει υπηρεσίες schedule, charter, international, domestic, σε επιβάτες και εμπορεύματα με στόλο 5 αεροσκαφών Boeing 737-200,300,500. Συνδέει το Κίεβο με διάφορους δυτικοευρωπαϊκούς προορισμούς ( Άμστερνταμ, Βαρκελώνη, Βερολίνο, Βρυξέλλες, Κοπεγχάγη, Φρανκφούρτη, Ελσίνκι, Λονδίνο, Παρίσι, Ρώμη,Βιέννη) αλλά και με εσωτερικούς (Ντονέσκ, Οδησό, Συμφερόπολη, Λβόφ), ενώ στο μετοχικό της κεφάλαιο εκτός από Ουκρανικά κρατικά κεφάλαια (61,6%), συμμετέχουν και η Austrian Airlines (17,5%) με την Swiss (5%), από το 1996.

### “AEROSVIT AIRLINES”

Η “AEROSVIT AIRLINES”, είναι η πλέον αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρία της Ουκρανίας με δικαιώματα πτήσης και στην Αθήνα, που είναι και το κύριο ενδιαφέρον αυτής της μελέτης, απασχολεί 430 εργαζόμενους, και δραστηριοποιείται σε πτήσεις μεταφοράς επιβατών schedule και charter .

Ξεκίνησε να πετά τον Απρίλιο του 1994, συνδέοντας το Κίεβο με την Οδησό, το Τέλ-Αβίβ, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και την Λάρνακα, σε συνεργασία με την “AIR UKRAINE” και σήμερα έχει επεκταθεί στο Ασκαμπάτ (1 συχνότητα εβδομαδιαία), την Αττάλια (charter), την Αθήνα (4 συχνότητες), την Μπανκόκ (2), το Βελιγράδι (2), την Βουδαπέστη (9), το Δελχί (2), το Ντουμπάι (3), την Κωνσταντινούπολη (4), την Λάρνακα (2), την Μόσχα (12), την Πράγα (9), την Ρίγα (3), την Σαμάρα (4), την Σόφια (2), την Στοκχόλμη (3), το Ταλίν (3), το Τέλ-Αβίβ (5) και την Βαρσοβία (12). από την Οδυσσό συνδέει την Αθήνα(1), την Λάρνακα (1), το Τέλ-Αβίβ(1) και την Βαρσοβία (5). Στο εσωτερικό συνδέει το Κίεβο, την Οδησό, την Συμφερόπολη και το Δνευτροπετρόφσκ.

Συνεργάζεται με τις Aeroflot, Air Baltic, Malev, Olympic Airways, Ukraine National Airways, ο στόλος της αποτελείται από 6 Boeing 737-200, -300 και 5 Antonov An-140 και το μετοχικό της κεφάλαιο είναι κατανεμημένο στους Ukrainian Independent Company ( 65%), Sunrise Limited (19,5%) και Universal Flights Agency (15,5%)

Οι υπόλοιποι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν μικρούς στόλους αεροσκαφών Σοβιετικής κατασκευής και εστιάζονται κυρίως σε μεταφορά επιβατών charter και εσωτερικού δικτύου καθώς και εμπορευμάτων και είναι οι “UKRAINE NATIONAL AIRLINES”, “UKRAINIAN CARGO AIRWAYS”, “UKRAINE AIR ALLIANCE”, “VOLARE AIR”, “AIR KHARKOV”, “ATI AIRCOMPANY” και η “VETERAN AIR”.

#### 1.4.β. Στοιχεία για την διακρατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδος και Ουκρανίας.<sup>8</sup>

Μετά την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης και την αυτονομία των κρατών τα οποία την συναποτελούσαν, τα συμβαλλόμενα κράτη, ξεκίνησαν τις διαδικασίες ανανέωσης των προϋπαρχουσών ή υπογραφής νέων, συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ τους, ώστε να υπάρχει και νομικά η κάλυψη των αεροπορικών τους συνδέσεων.

Στα πλαίσια αυτά υπογράφηκε η “ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ”, μεταξύ των κυβερνήσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Ουκρανίας, στο Κίεβο στις 15/12/1997 και επικυρώθηκε με τον νόμο 2982, όπως περιγράφεται στο σχετικό ΦΕΚ/ ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ, Αρ.Φύλ.11 της 25 Ιανουαρίου 2002.

<sup>8</sup> ΦΕΚ ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ, Αρ. Φύλ.11, νόμος 2982/25/01/2002)

Πρόκειται για συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών στα πλαίσια της σύμβασης για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, όπως αυτή ετέθη προς υπογραφή στις 7 Δεκεμβρίου του 1944, περιέχει 21 άρθρα και μεταξύ άλλων περιλαμβάνει τα ακόλουθα.

- Εμφανίζει την επιθυμία των δύο μερών για σύναψη συμφωνίας εγκατάστασης και λειτουργίας τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους, σύννομες πάντα με τα ισχύοντα σε κάθε χώρα αλλά και διεθνώς.
- Παρέχει δικαιώματα εκμετάλλευσης, ώστε να υπερίπτανται χωρίς προσγείωση ή στάθμευσης για μη εμπορικούς λόγους ή στάθμευσης για εμπορικούς λόγους, ήτοι μεταφοράς επιβατών και φορτίου, χωρίς βέβαια να έχουν δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης πτήσης, ο ένας εντός της χώρας του άλλου (άρθρο 2).
- Κάθε συμβαλλόμενος, έχει το δικαίωμα να διορίζει μια αεροπορική εταιρεία, για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων για συγκεκριμένες διαδρομές και στην συγκεκριμένη περίπτωση, είναι η “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ” για την Ελλάδα και η “ΑΕΡΟΣVIT AIRLINES” για την Ουκρανία ( άρθρο 3).
- Περιγράφει το γενικό πλαίσιο κριτηρίων και προϋποθέσεων, που πρέπει να ικανοποιούν τα σκάφη και τα πληρώματα των εταιρειών των συμβαλλομένων, ώστε να ικανοποιούνται οι διεθνείς και τοπικοί όροι ασφάλειας πτήσεων και πτητικών μέσων ( άρθρα 4 έως 9 ).
- Περιγράφει τα γενικά πλαίσια των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων, στις εμπορικές συναλλαγές τους σε κάθε χώρα. ( άρθρα 10 έως 14 ).



- Προσδιορίζει τα σημεία, μεταξύ των οποίων επιτρέπεται η αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών και αυτά είναι το Κίεβο και η Αθήνα, ενώ η ενδιάμεση στάση ( “5η ελευθερία” ) εντός της μίας χώρας, μπορεί να επιτραπεί σε συμφωνία μεταξύ των αεροπορικών αρχών των δύο συμβαλλόμενων, όπως και έγινε στην ενδιάμεση στάση της Οδησσού.

#### 1.4.γ. Στοιχεία για την Αεροπορική Σύνδεση Ελλάδος και Ουκρανίας.

Η Ουκρανία είχε αεροπορική σύνδεση με την Ελλάδα από την Σοβιετική εποχή ακόμη, με την διενέργεια πτήσεων, τόσο “schedule”, όσο “extra” και “charter”, στα πλαίσια των τότε διακρατικών συμφωνιών. Με την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης και την ανανέωση των συμφωνιών αυτών, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έγινε δυνατή η αεροπορική σύνδεση μεταξύ των εταιρειών σε πιο μόνιμη βάση, τόσο από την “AIR UKRAINE” στην αρχή, όσο και με την συνεργαζόμενη της “AEROSVIT AIRLINES” κατόπιν και τελικά με την “AEROSVIT”, η οποία έγινε και επίσημος “Designated Carrier” (αερομεταφορέας με δικαιώματα μεταφοράς, σύμφωνα με την διακρατική συμφωνία).

Στις 10 Απριλίου του 1997 η “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ” και η “AEROSVIT AIRLINES”, συνυπογράφουν, ως οι επίσημοι “Designated Carriers” για τις δύο χώρες, συμφωνία συνεργασίας τύπου “block space / code share agreement” (βλ. παράγραφο 1.2.γ.ι), η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα και η οποία επιτρέπει στους δύο αερομεταφορείς, την αποκλειστική συνεκμετάλλευση της γραμμής, με την χρήση μόνον του αεροσκάφους της “AEROSVIT”, χωρίς να είναι



δυνατή η πρόσβαση στην συγκεκριμένη απευθείας γραμμή / αγορά, άλλου αερομεταφορέα από τις δύο συνδεδεμένες χώρες .

Η μικρή μεν, αλλά σταθερή ανάπτυξη οικονομικών αλλά και τουριστικών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών τα τελευταία χρόνια, έχει κάνει δυνατή και την σταθερή ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ των δύο χωρών, τόσο ανθρώπων όσο και εμπορευμάτων .

Ειδικά για τις αερομεταφορές, από τα συμπεριλαμβανόμενα στοιχεία, με τις διάφορες “schedule” πτήσεις, που συνδέουν το Κίεβο με την Αθήνα, τόσο απευθείας, με τα αεροσκάφη της “AEROSVIT”, όσο και με σταθμό μέσω άλλων αεροδρομίων, όπως της “LUFTHANSA”, της “SWISS”, της “KLM”, κ.ά., εμφανίζεται μια αγορά περίπου 10.000 X 2, ήτοι περίπου 20.000-25.000 μετακινήσεων ετησίως, εκ των οποίων το μεγαλύτερο ποσοστό, περίπου 80%, μετακινείται με τις απευθείας πτήσεις.<sup>9</sup>

#### 1.4.γ.ι Γενικά για την συμφωνία μεταξύ “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ” και “AEROSVIT AIRLINES”.<sup>10</sup>

Στην συγκεκριμένη συμφωνία, οι δύο εταιρείες, ως οι “Designated Carriers” των δύο κρατών, συμφωνούν στην από κοινού προσπάθεια συνεκμετάλλευσης, προώθησης και ανάπτυξης της αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ των δύο χωρών, διαχειριζόμενες το αεροσκάφος της “AEROSVIT”, μέσω συμφωνίας “BLOCK SPACE” μεταξύ τους.

Πρόκειται δηλαδή για συμφωνία κατά την οποία, χρησιμοποιείται το αεροσκάφος του ενός αερομεταφορέα στην γραμμή και ο άλλος έχει το δικαίωμα

<sup>9</sup> Στοιχεία επιβατικής κίνησης, Ιουλ.01-Ιουλ.02, πίνακας κερ. 2 .

<sup>10</sup> BLOCK SPACE AGREEMENT OA-VV, 21/04/1997.

διαχείρισης συγκεκριμένου αριθμού θέσεων σε κάθε πτήση, με προσυμφωνημένο πλαίσιο κανονισμού διαχείρισής τους και προσυμφωνημένες τιμές.

Ειδικότερα αναφέρεται ότι, τα διακριτικά στοιχεία και νούμερα των δύο εταιρειών, καθώς και η συνεργασία τους, θα πρέπει να ανακοινώνονται σε κάθε πίνακα ή έγγραφο που αφορά την συγκεκριμένη πτήση, όπως για παράδειγμα, στους πίνακες ανακοινώσεων και στις οθόνες των αεροδρομίων, στα έντυπα των εισιτηρίων και στα διαφημιστικά έντυπα των εταιρειών, καθώς και στα συστήματα κρατήσεων .

Επίσης αναφέρονται οι γενικοί κανόνες που θα πρέπει να διέπουν τα είδη των ναύλων, των τιμών, της έκδοσης των εισιτηρίων, των αποδόσεων και των προμηθειών καθώς και των προμηθειών προς τους πράκτορες, αλλά και της γνωστοποίησης της συμφωνίας σε όλους τους εμπλεκόμενους, προσωπικό και διάφορους τρίτους. Αναφέρονται επίσης οι τεχνικές και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούν τα δύο μέρη στην αλληλοενημέρωσή τους καθώς και άλλα στοιχεία που αφορούν την μεταξύ τους συνεργασία.

## 1.5. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

### 1.5.α. Ιστορικά στοιχεία για τον αερομεταφορέα <sup>11</sup>.

Η “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ”, ουσιαστικά ο Ελληνικός Εθνικός Αερομεταφορέας, δημιουργήθηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση στις 6 Απριλίου του 1957, όταν αυτός ανέλαβε την εταιρεία που είχε προκύψει από την ενοποίηση και εθνικοποίηση, όλων των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, που αναπτύσσονταν έως τότε στον Ελλαδικό χώρο.

<sup>11</sup> Εταιρικά και άλλα σχετικά δημοσιεύματα

Πολύ γρήγορα, το 1960, εισέρχεται στην εποχή των τζετ με την απόκτηση δύο αεροσκαφών Comet, ενώ το 1966, με την απόκτηση τριών Boeing B707, επεκτείνει και υπερατλαντικά, στην Νέα Υόρκη, το είδη εκτεταμένο δίκτυό της στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (Ευρώπη, Μ.Ανατολή). Το 1972 εγκαινιάζει τις πτήσεις της προς Αυστραλία, μέσω Ταϊλάνδης και Σιγκαπούρης και συνδέει πλέον έτσι και τις πέντε ηπείρους με την Αθήνα, αφού ήδη συνδέει μέσω Ναϊρόμπι την Νότια Αφρική, από το 1968, ενώ το 1973 δρομολογεί το πρώτο της Jumbo B747, στην γραμμή της Νέας Υόρκης.

Το 1975, το Ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει τα ηνία του ομίλου της ΟΑ., περιλαμβάνει και την θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η οποία εκτελεί τα δρομολόγια εσωτερικού και έως το 1994 νέες γραμμές προστίθενται στο δίκτυο, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, νέοι τύποι αεροσκαφών όπως τα Boeing B737-200 και αργότερα τα B737-400, καθώς και Airbus A300-600 και ATR42 και 72, νέες θυγατρικές προστίθενται, οι Olympic Catering, Galileo Hellas ( προσφορά υπηρεσιών σχετικών με κρατήσεις θέσεων μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων), Ολυμπιακή Τουριστική, Μακεδονικές Αερογραμμές (charter) και αναπτύσσεται νέο σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων.

Το 1994, εγκρίνεται από την ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Ένωση, το πρώτο σχέδιο εξυγίανσης της εταιρείας με αναδιοργάνωση, πάγωμα χρεών και μισθών, εθελούσια έξοδο υπαλλήλων, αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, θα ακολουθήσει και δεύτερο το 1998 με ανάλογους στόχους, ενώ το 1999 την διοίκηση αναλαμβάνει η Speedwing, θυγατρική της ΒΑ, η οποία αποσύρεται ένα χρόνο μετά.

Από το 2000 και αφού μεταφέρει τις δραστηριότητές της στο νέο αεροδρόμιο "Ελ.Βενιζέλος", τον Μάρτιο του 2001, του οποίου μάλιστα γίνεται ο κύριος χρήστης, με

σχεδόν το 50% των απο/προσγειώσεων, η εταιρεία βρίσκεται ξανά, σε διαδικασία αναδιοργάνωσης, ειδικά μετά τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου 2001, ενώ και η διαδικασία ιδιωτικοποίησής της βρίσκεται σε εξέλιξη.

### 1.5.β. Γενική περιγραφή του και στοιχεία πωλήσεων, δικτύου και δυναμικού, ανθρώπινου και υλικού.<sup>12</sup>

Από τον Μάρτιο του 2002, με ενοποιημένο ουσιαστικά το αεροπορικό έργο της Ολ. Αεροπορίας και των Μακεδονικών Αερογραμμών με την μητρική, η Ολυμπιακή Αεροπορία συνδέει με την Αθήνα, 36 προορισμούς του εξωτερικού σε Ευρώπη, Β.Αμερική, Μ.Ανατολή και Αφρική (πρόσφατα διακόπηκαν οι πτήσεις προς Αυστραλία μέσω Ταϊλάνδης) και 33 προορισμούς στο εσωτερικό, αλλά και την Θεσσαλονίκη με απευθείας πτήσεις προς Γερμανία, Αγγλία, Βέλγιο, Τουρκία, Κύπρο και εσωτερικούς προορισμούς. Σε συνεργασία code share, με άλλους αερομεταφορείς, εξυπηρετεί άλλους 5 προορισμούς, μεταξύ των οποίων και το υπό εξέταση Κίεβο.

Χρησιμοποιεί αεροσκάφη της Airbus, 4 A330-300 (300 θέσεων), 3 A300-600 (260 θέσεων), της Boeing, 14 B737-400 και -300 (150-160 θέσεων), 3 B717 (100 θέσεων), 11 της ATR, -42 και -72 (50 και 70 θέσεων) και 4 Dornier (18 θέσεων), ενώ απασχολεί περίπου 6.000 εργαζόμενους, υπάμενους, τεχνικούς και προσωπικό εδάφους, για την εξυπηρέτηση του αεροπορικού της έργου, καθώς και της επίγειας εξυπηρέτησης άλλων 150 αεροπορικών εταιρειών.

Μεταφέρει ετησίως, άνω των 6 εκατομμυρίων επιβατών, εκ των οποίων τα 3 εκατομμύρια διακινούνται με τις πτήσεις του διεθνούς δικτύου, ενώ διαχειρίζεται έσοδα

<sup>12</sup> Εταιρικά και άλλα σχετικά δημοσιεύματα



της τάξεως των 900 εκατομμυρίων Εύρο (περίπου 300 δίσ δρχ.), τόσο από την προσφορά υπηρεσιών μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, όσο και από τις υπηρεσίες που προσφέρει μέσω των θυγατρικών της. Ειδικά για το αεροπορικό έργο από προγραμματισμένες πτήσεις για το 2003, προβλέπονται έσοδα άνω των 700 εκατομμυρίων Εύρο ( άνω των 200 δίσ δρχ.).

Οι εργαζόμενοι, περίπου 5 χιλιάδες μόνιμοι, προσωπικό εδάφους και ιπτάμενοι και περίπου 1800 υπάλληλοι εδάφους με εποχικές συμβάσεις. Το μόνιμο προσωπικό, κατανέμεται στις διάφορες διευθύνσεις, περίπου ως εξής : 600 χειριστές αεροσκαφών, 1200 συνοδοί και φροντιστές, 1200 τεχνικοί και οι υπόλοιποι 2.000 σε διάφορες άλλες υπηρεσίες, όπως στην υποστήριξη των υπηρεσιών των αεροδρομίων και των σταθμών, στις πωλήσεις, στο μάρκετινγκ, στα εμπορεύματα και στις θυγατρικές. Το εποχικό προσωπικό, το οποίο απασχολείται κυρίως με οκτάμηνες συμβάσεις, κατανέμεται, ως επί το πλείστον, στις υπηρεσίες των αεροδρομίων και των αεροσταθμών, αλλά και στις εκδόσεις εισιτηρίων και στις κρατήσεις θέσεων.

#### 1.5.γ. Περιγραφή ακολουθούμενης γενικής στρατηγικής αλλά και ειδικά για τον προορισμό .

Όπως προαναφέρθηκε, ο κύριος μέτοχος της ΟΑ, το Ελληνικό Δημόσιο, έχει ξεκινήσει διαδικασία αναδιοργάνωσης και ιδιωτικοποίησής της. Στα πλαίσια αυτά προβλέπεται σμίκρυνση των δραστηριοτήτων της εταιρείας και εστίασή της στην προσφορά κυρίως αεροπορικής μεταφοράς, επιβατών και εμπορευμάτων.

Έτσι προβλέπεται εστίαση στην προσφορά αεροπορικού έργου και κυρίως στις μικρές και μεσαίες αποστάσεις ήτοι εσωτερικό δίκτυο, Ευρώπη και Βαλκάνια και



Μ.Ανατολή, με σταδιακή προσφορά των υπολοίπων υπηρεσιών σε ιδιωτικούς φορείς, όπως ήδη έχει γίνει με την θυγατρική της “OLYMPIC CATERING”, ενώ ακολουθεί και η “GALLILEO HELLAS”.

Ειδικά για την Ουκρανία, ήδη συνεργάζεται αρκετά αποτελεσματικά με συμφωνία code-sharing με την AEROSVIT και εξετάζει τα περιθώρια επέκτασης των εκεί δραστηριοτήτων της.

## 1.6.ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗ

1.6.α. Στοιχεία διαδρομής, απόστασης, ώρες πτήσης για την εξυπηρέτηση μιας συχνότητας, αναφορές σε προς χρήση αεροσκάφη.

Στοιχεία διαδρομής και ώρες πτήσης.<sup>13</sup>

Η απόσταση μεταξύ Αθηνών και Κιέβου είναι 922 μίλια TPM (= Total Permitted Mileage) και 1124 μίλια MPM (= Maximum Permitted Mileage).

Η διαδρομή, ξεκινώντας από Αθήνα, καλύπτεται διανύοντας τον εναέριο χώρο της Ελλάδος προς βορρά, κατόπιν εναέριο χώρο ελεγχόμενο από την Τουρκία, την Βουλγαρία, την Ρουμανία και τέλος από την Ουκρανία, έως την προσγείωση στο διεθνές αεροδρόμιο του Κιέβου.

Η απ'ευθείας πτήση από την Αθήνα για το Κίεβο, εμφανίζεται στα συστήματα κρατήσεων με διάρκεια περίπου τριών ωρών, για την ακρίβεια 02:50', ήτοι συνολικά οι ώρες πτήσεις μετ'επιστροφής είναι 5 ώρες και 40'λεπτά, στον συνολικό χρόνο

<sup>13</sup> Στοιχεία που προέρχονται από το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων της ΟΑ.

απασχόλησης βέβαια, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και οι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος, συνήθως 45'λεπτά έως 1 ώρα .

**Χρησιμοποιούμενο αεροσκάφος: BOEING 737-400, με τυπική διαμόρφωση 140 θέσεων .<sup>14</sup>**

Η BOEING, υπήρξε πρωτοπόρος βιομηχανία των ΗΠΑ στην σχεδίαση και κατασκευή πολιτικών αεροσκαφών και συστημάτων υποστήριξής τους, καθώς επίσης και στρατιωτικών αεροσκαφών και εφαρμογών αεροναυπηγικής. Αεροσκάφη της χρησιμοποιεί η ΟΑ σήμερα, σε δρομολόγια μικρών και μεσαίων αποστάσεων (B737, B717), αλλά και στο παρελθόν, στα υπερατλαντικά της δρομολόγια (B707,B747).

Ειδικά, ο συγκεκριμένος τύπος αεροσκάφους (B737-400), ο οποίος πρωτοπετάξε τον Φεβρουάριο του 1988 και ανήκει στην κατηγορία των 1500έσεων, έχει την φήμη αξιόπιστου και εύκολου στην διαχείριση, στην χρήση και στην συντήρηση.

Το πλήρωμα στον θάλαμο διακυβέρνησης αποτελείται από δύο χειριστές, ενώ το πλήρωμα καμπίνας αποτελείται από 5 έως 8 συνοδούς ή φροντιστές.

Σε ότι αφορά τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά του, ισχύουν τα κάτωθι:

- Εμβέλεια : 5.926 γλμ με διαμόρφωση δύο θέσεων, Business ( C/cl ) και Economy (Y/cl) και 150 επιβάτες.
- Ταχύτητα ταξιδιού : 813 γλμ/ώρα (οικονομική) σε ύψος 30.000 ποδών.
- Διαδρομή απογείωσης/προσγείωσης : 2500 μέτρα / 1850 μέτρα.
- Βάρη (κιλά ) : κενό 34.271, μέγιστο απογείωσης 68.039, φορτίου 18.280, καυσίμων 19.130.

<sup>14</sup> Jane's Civil Aircraft, περιοδικό " ΠΤΗΞΗ", Ιουλ. '94'.

Περισσότερα για το κοστολόγιο του αεροσκάφους, θα αναλυθούν στο σχετικό με τα κόστη κεφάλαιο.

**1.6.β. Αναφορές σε στοιχεία προγραμματισμένης εξυπηρέτησης της σύνδεσης Αθηνών-Κιέβου απευθείας, σε προσφερόμενους ναύλους και συχνότητες, καθώς και πλήθος επιβατικής ζήτησης.**<sup>15</sup>

Η γραμμή Αθηνών - Κιέβου εξυπηρετείται, όπως έχει προαναφερθεί, από την Ουκρανική αεροπορική εταιρεία "AEROSVIT AIRLINES", σε συνεργασία με την "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ" και χρησιμοποιείται το αεροσκάφος της πρώτης.

#### 1.6.β.ι. Συχνότητες

Η χειμερινή περίοδος 2002/2003, προβλέπει εξυπηρέτηση της γραμμής με 4 συχνότητες την εβδομάδα με αεροσκάφη Boeing B734 και B735, με περίπου 150 θέσεις και 120 αντίστοιχα.

Οι πτήσεις διενεργούνται κάθε Δευτέρα, Παρασκευή και Σάββατο, ενώ κάθε Τετάρτη, εξυπηρετείται με ενδιάμεσο σταθμό και η Οδησός.

Τα σχετικά στοιχεία επιβατικής κίνησης, που παρατίθενται και χρησιμοποιούνται για την συγκεκριμένη έρευνα, αναφερόμενα χρονικά στην περίοδο μεταξύ Ιουλίου 2001 και Ιουλίου 2002, ήταν αποτελέσματα των παραπάνω συχνοτήτων, για την γραμμή.

<sup>15</sup> Στοιχεία από το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων της ΟΑ και στοιχεία επιβατικής κίνησης από το σύστημα ενημέρωσης της αεροπορικής εταιρείας της Σιγκαπούρης.

Κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου, αυξάνονται οι συχνότητες κατά μία έως δύο, ενώ κατά την χειμερινή περίοδο και ειδικά σε περιόδους χαμηλής ζήτησης, εμφανίζεται συχνά η ακύρωση μεμονωμένων πτήσεων ή και συχνοτήτων.

Ειδικά οι προβλεπόμενες ώρες αναχώρησης από το Κίεβο, άφιξης στην Αθήνα και οι αντίστοιχες ώρες επιστροφής, με αναγωγή σε “χρόνο μεσημβρινού του Γκρήνουιτς”, είναι οι κάτωθι.

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΚΙΕΒΟ	ΑΘΗΝΑ		ΚΙΕΒΟ
	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.
ΔΕΥΤΕΡΑ	1220	1505	1650	1855
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	0535	0820	0920	1205
ΣΑΒΒΑΤΟ	0620	0905	1005	1310

Ειδικά για την πτήση μέσω **Οδησού** κάθε **Τετάρτη**, οι αντίστοιχοι χρόνοι είναι οι παρακάτω.

ΚΙΕΒΟ	ΟΔΗΣ.		ΑΘΗΝΑ		ΟΔΗΣ.		ΚΙΕΒΟ
	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.
0825	0935	1035	1245	1345	1555	1650	1800



### 1.6.β.ii. Επιβατική ζήτηση στην απευθείας σύνδεση

Η επιβατική κίνηση, στην απευθείας αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο πόλεων, σύμφωνα με τα στοιχεία που διατίθενται για την χρονική περίοδο Ιουλίου 2001 έως Ιούλιο 2002, όπως αυτή εξυπηρετείται με την συνεργασία “AEROSVIT AIRLINES” και “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ”, παρουσιάζει ζήτηση της τάξεως των 8.250 επιβατών στο σκέλος από Κίεβο για Αθήνα, από όπου με δεδομένο ότι το 90% με 95% περίπου των επιβατών, θεωρούνται ότι κατέχουν εισιτήριο μετ’ επιστροφής, η συνολική ζήτηση στην απευθείας σύνδεση διαμορφώνεται σε τάξη μεγέθους 16.000 επιβατών.

Στην παραπάνω τάξη μεγέθους, δεν συμπεριλαμβάνονται επιβάτες που χρησιμοποίησαν άλλες αεροπορικές εταιρείες και ενδιάμεσο σταθμό ή άλλο μέσο μεταφοράς, όπως για παράδειγμα αυτοκίνητα ή πούλμαν.

Σύμφωνα με τα διατιθέμενα στοιχεία, οι επιβάτες που χρησιμοποίησαν άλλους αερομεταφορείς την ίδια χρονική περίοδο, ήταν περίπου 2000.

Ελλείψει ανάλογων στοιχείων για πούλμαν και αυτοκίνητα και με δεδομένο ότι η απόσταση αλλά και η χρονική διάρκεια ενός τέτοιου ταξιδιού ( περίπου 24 ώρες ) καθώς και η σχετικά υψηλή τιμή του, όπως θα αναφερθεί σε σχετική παράγραφο παρακάτω, το καθιστούν ασύμφορο, προσεγγιστικά και σύμφωνα με πληροφορίες που παραχώρησαν ταξιδιωτικοί οργανισμοί εστιαζόμενοι στην εν λόγω μετακίνηση, ο αριθμός αυτής της μετακίνησης δεν ξεπερνά τα 1000 άτομα για την ίδια χρονική περίοδο, οι περισσότεροι των οποίων μετακινούνται από την Βόρειο Ελλάδα.



### 1.6.β.ii. Προσφερόμενοι ναύλοι.

Οι προσφερόμενοι ναύλοι από Κίεβο για Αθήνα, καθώς και το αντίθετο, όπως εμφανίζονται στα συστήματα κρατήσεων θέσεων, παρουσιάζονται σε διάφορα επίπεδα, ανάλογα με τους περιορισμούς και τις ιδιαιτερότητές τους ( ελάχιστη-μέγιστη διάρκεια παραμονής, νεανικοί,...), την τιμή, το επίπεδο κράτησης, την χρονική περίοδο και κυρίως τις συνθήκες της αγοράς στην οποία απευθύνονται ( Ελλάδα-Ουκρανία). Ασφαλώς οι εταιρείες χρησιμοποιούν και άλλων τύπων διευκολύνσεις στις τιμολογιακές τους πολιτικές, όπως για παράδειγμα για συγκεκριμένες ομαδικές μετακινήσεις ή στις περιπτώσεις τιμών, που είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης.

Έτσι οι χαμηλότερες δημοσιευμένες τιμές από Κίεβο προς Αθήνα για τον χειμώνα 2002-2003, ξεκινούν από 280USD μετ' επιστροφής για την οικονομική θέση και 560USD για την business. Αντίστοιχα από Αθήνα ξεκινούν από 225EUR στην οικονομική και 550EUR για την business. Στα παραπάνω δεν αναφέρονται οι φόροι αεροδρομίων και τα έξοδα VISAS.

Οι τιμές για τα πούλμαν, ξεκινούν από τα 155EUR ανά διαδρομή, ήτοι 310EUR μετ' επιστροφής, ποσό στο οποίο όταν προστίθενται τα έξοδα VISAS για τις χώρες διέλευσης, τις καθιστούν μη ανταγωνιστικές.

### 1.6.γ. Αναφορές σε στοιχεία εξυπηρέτησης της σύνδεσης Αθηνών-Κιέβου μέσω άλλων σταθμών, σε προσφερόμενους ναύλους, καθώς και πτήσεις και συχνότητες.<sup>16</sup>

Προορισμοί οι οποίοι επίσης συνδέονται αεροπορικά με το Κίεβο ή όχι και συγχρόνως υπάρχει αεροπορική σύνδεση με την Αθήνα με την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, οπότε

<sup>16</sup> Στοιχεία, από το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων της ΟΑ και στοιχεία επιβατικής κίνησης από το σύστημα ενημέρωσης της αεροπορικής εταιρείας της Σγκαπούρης

και υπάρχει δυνητικό ενδιαφέρον μεταφοράς, είναι οι κάτωθι, ενώ τα επίπεδα τιμών για την καλοκαιρινή περίοδο του 2002, εμφανίζονται παραπλεύρως.

- Λάρνακα, με 5 πτήσεις εβδομαδιαία απευθείας και τιμές \$330 έως \$340.
- Κάιρο, με 2 πτήσεις εβδομαδιαία και τιμές \$300 έως \$400
- Βηρυτός, με 2 πτήσεις και \$330 έως \$660.
- Τέλ-Αβίβ, με 5 πτήσεις και \$300 έως \$330.
- Ντουμπάι, με 3 πτήσεις και \$467 έως \$650.
- Ρώμη, με 3 πτήσεις και \$320 έως \$390.
- Μιλάνο, με 3 πτήσεις και \$370 έως \$380.
- Φρανκφούρτη, με 14 πτήσεις και \$250 έως \$350.
- Παρίσι, με 12 πτήσεις και \$280 έως \$380.
- Λονδίνο, με 14 πτήσεις και \$280 έως \$380.
- Βελιγράδι, με 2 πτήσεις και \$255 έως \$300.
- Σόφια, με 2 πτήσεις και \$256 έως \$300.
- Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Τίρανα, Γιοχάνεσμπουργκ, δεν έχουν απευθείας σύνδεση.

Αναλυτικότερα στοιχεία, για τις εταιρείες που εξυπηρετούν κάθε σταθμό, τα επίπεδα τιμών τους, καθώς και η επιβατική κίνηση που εξυπηρετούν, αναφέρονται σε σχετικούς πίνακες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

### ΜΕΛΕΤΗ ΖΗΤΗΣΗΣ

#### ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΘΟΔΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΖΗΤΗΣΗΣ

Α. Η μέθοδος υπολογισμού της ζήτησης, μπορεί να ακολουθήσει διαφορετικές προσεγγίσεις, ανάλογα με τον ζητούμενο βαθμό ακρίβειας και την ελαχιστοποίηση πιθανών σφαλμάτων.

Διαφορετικά και εξειδικευμένα μαθηματικά μοντέλα, έχουν αναπτυχθεί κατά καιρούς, με σκοπό την πρόβλεψη της ζήτησης, με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια. Πολλά από αυτά, έχουν αναπτυχθεί για την πρόβλεψη της ζήτησης σε διαφορετικά είδη βιομηχανιών, προϊόντων και υπηρεσιών<sup>17</sup>.

Ειδικά για τις αερομεταφορές, υπάρχουν μοντέλα και προγράμματα πρόβλεψης, που λαμβάνουν υπ' όψη τους, πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, τόσο εξωτερικούς όσο και εσωτερικούς για κάθε αερομεταφορέα. Οι χρήστες αυτών των προγραμμάτων, δύνανται να έχουν πληροφόρηση και πρόβλεψη, τόσο για την ζήτηση μίας ολόκληρης περιόδου, όσο και για μια συγκεκριμένη ημερομηνία, ανάλογα με τα διατιθέμενα δεδομένα και τα ιστορικά τους στοιχεία

Για την συγκεκριμένη περίπτωση και με δεδομένο τον χαρακτήρα της συγκεκριμένης μελέτης - πρόκειται ουσιαστικά για μια διαδικασία προμελέτης - με ότι αυτό πρέπει να σημαίνει σε χρόνο και διαθεσιμότητα δεδομένων, επιλέχθηκε η παρακάτω

<sup>17</sup> Eugene F. Brigham & Michael C. Ehrhardt, *Financial Management: Theory and Practice*, 10<sup>th</sup> Edition, Harcourt College Publishers 2002, pages 117-118 *The Financial Plan*, pages 119-121 *Sales Forecast*.

περιγραφόμενη μέθοδος υπολογισμού της ζήτησης, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα.<sup>18</sup>

#### Βήμα α)

Με βάση τα διατιθέμενα στοιχεία της επιβατικής κίνησης της γραμμής ανά μήνα, θα πρέπει να προσδιοριστεί η διαδικασία περιγραφής μίας γραμμικής συνάρτησης της παρακάτω μορφής<sup>19</sup>.

$$X = \alpha + \beta * \Psi, \text{ όπου } X: \text{ χρόνος και } \Psi: \text{ επιβάτες}$$

#### Βήμα β)

Βασιζόμενοι στο α) βήμα και στην καμπύλη ζήτησης που προσδιορίστηκε, προχωρούμε στον προϋπολογισμό της μελλοντικής επιβατικής κίνησης  $\Psi$ , για συγκεκριμένη χρονική περίοδο 3 ετών, επιμερισμένης σε δύο εποχικότητες, καλοκαιρινή και χειμερινή

#### Βήμα γ)

Έχοντας προσδιορίσει από τα προηγούμενα βήματα την μελλοντική επιβατική ζήτηση, στη συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση, προσδιορίζουμε το σύνολο των

<sup>18</sup> Σωτ.Κ.Καρβούνη, *Οικονομοτεχνικές Μελέτες, Υποδείγματα Μελετών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2000, σελ. 351-364.*

<sup>19</sup> Κ.Μπογιάτης-Φ.Κολυβά Μαχαίρα, *Μαθηματική Στατιστική, Τόμος Ι-Εκτιμητική, Θεσσαλονίκη 1985, Εκδόσεις Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, σελ 154-158.*

θέσεων που πρέπει να διατεθούν ώστε να υπερκαλυφθεί η ζήτηση αυτή. Για τον σκοπό αυτό ακολουθούμε την μέθοδο που περιγράφεται στον παρακάτω τύπο.

Διαθέσιμες θέσεις  $X$  πλήθος πτήσεων ανά εβδομάδα  $X$  χρονική περίοδο

Όπου, ως διαθέσιμες θέσεις προσδιορίζεται το σύνολο των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο αεροσκάφος.

Το παραπάνω μέγεθος, πρέπει να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από την ζήτηση,

$$= \text{ή} > \text{του } \Psi$$

για κάθε προσδιορισθείσα περίοδο.

#### Βήμα δ)

Το σύνολο των ωρών πτήσεως που θα απαιτηθούν, για να καλυφθεί η ζήτηση αυτή, με τα διαθέσιμα αεροσκάφη, θα υπολογισθεί από τον παρακάτω τύπο.

Ωρες πτήσης  $X$  πλήθος πτήσεων ανά εβδομάδα  $X$  χρονική περίοδο

=

ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ ΠΤΗΣΕΩΣ

Το σύνολο των απαιτούμενων ωρών πτήσεως που θα προκύψει, σε συνδυασμό με το κόστος της πτήσης ανά ώρα, θα δώσει σαν αποτέλεσμα το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος για κάθε περίοδο



Ακολουθεί η αναλυτική περιγραφή του κάθε βήματος.

#### Βήμα α)

Με βάση τα διατιθέμενα στοιχεία της επιβατικής κίνησης της γραμμής ανά μήνα, θα πρέπει να προσδιοριστεί η διαδικασία περιγραφής μίας γραμμικής συνάρτησης της παρακάτω μορφής.

$$X = \alpha + \beta \cdot \Psi, \text{ όπου } X: \text{ χρόνος και } \Psi: \text{ επιβάτες}$$

Για τον σκοπό αυτό θα χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία που παρουσιάζουν την επιβατική κίνηση στην γραμμή από το Κίεβο στην Αθήνα, για την χρονική περίοδο Ιουλίου 2001 έως Ιούλιο 2002, όπως εμφανίζεται στον σχετικό πίνακα 1 .

( market structure / by airline, origin :IEV, destination : ATH ).

Αναλυτικά περιλαμβάνονται οι επιβάτες που μετακινήθηκαν από το Κίεβο στην Αθήνα, χρησιμοποιώντας τόσο τους κύριους αερομεταφορείς ( AEROSVIT – VV και OLYMPIC – OA) στην γραμμή, όσο και τους υπόλοιπους, με την ενδιάμεση διέλευση από άλλο αεροδρόμιο, όπως η LUFTHANSA-LH, SWISSAIR-SR, KLM-KL, AUSTRIAN-OS, κ.ά.

Στον πίνακα αυτό γίνεται φανερό ότι το 89% της κίνησης, μεταφέρεται από τις VV ( 81,6%) και OA ( 6,5%) και ένα μικρό μόνο ποσοστό κατανέμεται στους υπόλοιπους.

## Market Structure / by Airlines

Origin: IEV

Destination: ATH

Travel Date: JUL2001-JUL2002

Trip Airline	Total P/ Total Share	JUL2001 %	AUG2001 %	SEP2001 %	OCT2001 %	NOV2001 %	DEC2001 %
TOTAL	9359 100.00	842 100.00	801 100.00	624 100.00	776 100.00	662 100.00	772 100.00
VV	7633 81.56	696 82.66	668 83.40	501 80.29	656 84.54	569 85.95	644 83.42
OA	609 6.51	45 5.34	92 11.49	37 5.93	44 5.67	0 0.00	14 1.81
LH	323 3.45	31 3.68	14 1.75	27 4.33	20 2.58	29 4.38	18 2.33
SR	241 2.58	18 2.14	21 2.62	41 6.57	10 1.29	16 2.42	77 9.97
KL	173 1.85	16 1.90	1 0.12	0 0.00	6 0.77	4 0.60	15 1.94
OS	96 1.03	3 0.36	5 0.62	4 0.64	18 2.32	18 2.72	1 0.13
AF	82 0.88	0 0.00	0 0.00	1 0.16	5 0.64	14 2.11	1 0.13
TK	64 0.68	24 2.85	0 0.00	6 0.95	13 1.68	6 0.91	1 0.13
LX	39 0.42	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00
OS PS	29 0.31	4 0.48	0 0.00	2 0.32	2 0.26	1 0.15	0 0.00
ZZ	70 0.75	5 0.59	0 0.00	5 0.80	2 0.26	5 0.76	1 0.13

Κίεβο - Αθήνα : Επιβατική κίνηση

JAN2002 %	FEB2002 %	MAR2002 %	APR2002 %	MAY2002 %	JUN2002 %	JUL2002 %
709 100.00	568 100.00	552 100.00	547 100.00	724 100.00	904 100.00	878 100.00
551 77.72	410 72.18	454 82.25	414 75.69	618 85.36	731 80.86	721 82.12
36 5.08	61 10.74	43 7.79	61 11.15	32 4.42	73 8.08	71 8.09
41 5.78	27 4.75	24 4.35	33 6.03	15 2.07	24 2.65	20 2.28
56 7.90	1 0.18	1 0.18	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00
7 0.99	10 1.76	6 1.09	12 2.19	27 3.73	31 3.43	38 4.33
7 0.99	6 1.06	5 0.91	12 2.19	2 0.28	9 1.00	6 0.68
4 0.56	36 6.34	3 0.54	1 0.18	5 0.69	3 0.33	9 1.03
2 0.28	4 0.70	2 0.36	4 0.73	0 0.00	2 0.22	0 0.00
0 0.00	0 0.00	4 0.72	5 0.91	7 0.97	18 1.99	5 0.57
4 0.56	0 0.00	9 1.63	3 0.55	4 0.55	0 0.00	0 0.00
1 0.14	13 2.29	1 0.18	2 0.37	14 1.93	13 1.44	8 0.91

Κίεβο - Αθήνα : Επιβατική κίνηση

Με δεδομένη από τον προηγούμενο πίνακα, την μηνιαία ζήτηση για την χρονική περίοδο, από τον Ιούλιο του 2001 έως τον Ιούλιο του 2002, παρουσιάζεται η πραγματική καμπύλη της ζήτησης της αναφερόμενης περιόδου, στους πίνακες “ESTIMATING CURVE”, page1 και page 2. Στους πίνακες αυτούς, εμφανίζονται αντίστοιχα, τόσο η συνολική ζήτηση, όσο και η εποχική, για το καλοκαίρι και τον χειμώνα.

Ο επιμερισμός σε δύο εποχικότητες είναι αναγκαίος, ώστε να γίνουν εμφανείς οι διαφορές στην ζήτηση και να προσδιοριστεί ακριβέστερα η καμπύλη ζήτησης καθεμιάς, ώστε να χρησιμοποιηθούν στην πρόβλεψη για τις επόμενες περιόδους (“FORECASTING”).

Στις σελίδες page3 και page 4, των πινάκων “ESTIMATING CURVE”, εμφανίζονται οι πίνακες με τα μηνιαία στοιχεία για κάθε εποχικότητα (καλοκαίρι και χειμώνας), αποτυπώνονται οι γραφικές τους παραστάσεις και προσδιορίζονται οι γραμμικές συναρτήσεις, που προσεγγιστικά τις περιγράφουν.

Αυτές είναι :

Για το καλοκαίρι

$$X = -20 + (1/30) * \Psi$$

Η

$$\Psi = 30 * X + 600$$



Και για τον χειμώνα

$$X = 22 - (1/32) * \Psi$$

Ή

$$\Psi = -32 * X + 700$$

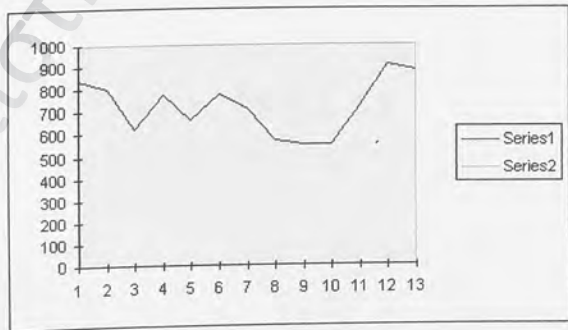
Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, για τον υπολογισμό της καλοκαιρινής περιόδου, λάβαμε υπόψη την αύξηση κατά 4% στην επιβατική κίνηση, μεταξύ Ιουλίου 2001 και 2002, ώστε να προσδιορίσουμε τους υπόλοιπους μήνες της περιόδου του καλοκαιριού του 2002.

#### TAL PASSENGERS FROM KIEV TO ATHENS

PERIOD

JUL2001 -  
JUL2002

842	jul01
801	aug01
624	sep01
776	oct01
662	nov01
772	dec01
709	jan02
568	feb02
552	mar02
547	apr02
724	may02
904	jun02
878	jul02
9359	

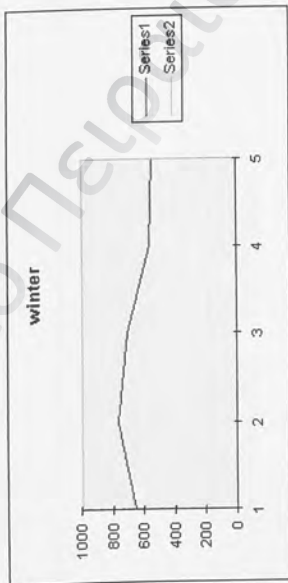
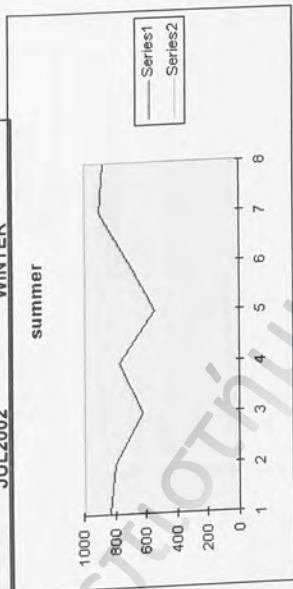


**TOTAL PASSENGERS FROM KIEV TO ATHENS**

PERIOD JUL2001 - JUL2002

SUMMER & WINTER

842	jul01
801	aug01
624	sep01
776	oct01
547	apr02
724	may02
904	jun02
878	jul02
6096	



662	nov01
772	dec01
709	jan02
568	feb02
552	mar02
3263	

### FORECASTING THE CURVE

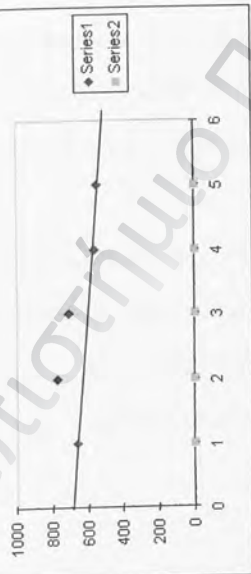
#### TOTAL PASSENGERS FROM KIEV TO ATHENS

JUL2001 - JUL2002

SUMMER & WINTER

#### WINTER FORECAST

662	nov01
772	dec01
709	jan02
568	feb02
552	mar02
3263	



$$X = \text{MONTHS}, Y = \text{PAX}$$

$$Y = a \cdot X + b$$

$$X=0, Y=700 \text{ \& } X=4, Y=570$$

$$\Rightarrow Y = -32X + 700 \quad \Rightarrow X = -\frac{Y - 700}{32}$$

**Βήμα β)**

Βασιζόμενοι στο α' βήμα και στην καμπύλη ζήτησης που προσδιορίστηκε, προχωρούμε στον προϋπολογισμό της μελλοντικής επιβατικής κίνησης Ψ, για συγκεκριμένη χρονική περίοδο 3 ετών, επιμερισμένης σε δύο εποχικότητες, καλοκαιρινή και χειμερινή.

Στον υπολογισμό των περιόδων των ετών 2003 και 2004, συνυπολογίζουμε αύξηση ύψους 6%, βασιζόμενοι στα ήδη αναφερόμενα δεδομένα αύξησης των παραγωγικών διαδικασιών στην Ουκρανία (βλ. 1.1.β), αλλά και στις αναφερόμενες, ως σταθερά αυξανόμενες, ανταλλαγές προϊόντων και υπηρεσιών μεταξύ των δύο χωρών (βλ. 1.3.γ.).

Για το 2005 η αντίστοιχη πρόβλεψη, προσδιορίζεται στο 5%.

Τα παραπάνω αναφέρονται στους σχετικούς πίνακες και τις γραφικές παραστάσεις που ακολουθούν, στις σελίδες "FORECASTING PASSENGERS", SUMMER FORECAST και WINTER FORECAST, καθώς και στο συνολικό FORECAST.



## SUMMER FORECAST

X=MONTHS, Y=PAX

Y=a\*X+b

X=0, Y=600 &amp; X=7, Y=807

=&gt; Y=30X+600

=&gt; X=Y/30-20

SUMMER 2002		SUMMERS			2002			2003			2004			2005		
547	apr02	1	630	668	708	743	1	668	708	743	1	668	708	743		
724	may02	2	660	700	742	779	2	700	742	779	2	700	742	779		
904	jun02	3	690	731	775	814	3	731	775	814	3	731	775	814		
878	jul02	4	720	763	809	849	4	763	809	849	4	763	809	849		
833	aug01/02ESTIM4%	5	750	795	843	885	5	795	843	885	5	795	843	885		
649	sep01/02ESTIM4%	6	780	827	876	920	6	827	876	920	6	827	876	920		
807	oct01/02ESTIM4%	7	810	859	910	956	7	859	910	956	7	859	910	956		
5342			5.040	5.342	5.663	5.946		5.040	5.342	5.663		5.040	5.342	5.663	5.946	

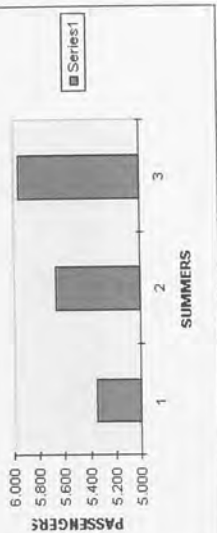
\*\* ESTIM4% is JUL02 vs

JUL01

FORECAST: +6% per year for 2003-4

:+5% for 2005

## SUMMER PAX FORECAST



## WINTER FORECAST

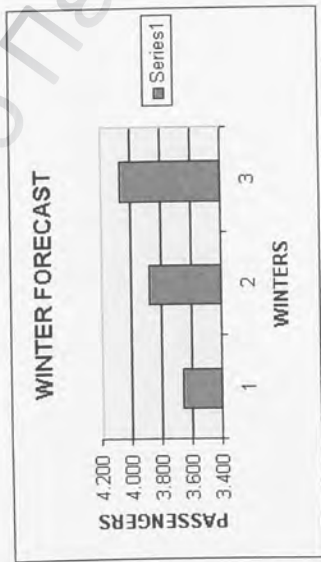
 $X = \text{MONTHS}, Y = \text{PAX}$ 
 $Y = a \cdot X + b$ 
 $X=0, Y=700 \text{ \& } X=4, Y=570$ 

$$\Rightarrow Y = 32X + 700 \Rightarrow X = -Y/32 + 22$$

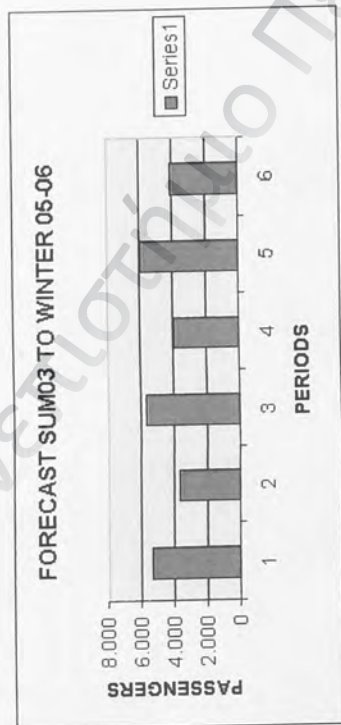
	WINTERS	2002	2003-4	2004-5	2005-6
662	nov01	630	668	708	743
772	dec01	660	700	742	779
709	jan02	690	731	775	814
568	feb02	720	763	809	849
552	mar02	750	795	843	885
3263			3.657	3.876	4.070

FORECAST: +6% per year for 2003-4

: +5% for 2005



PERIOD YEAR	FORECAST		SUMME R	WINTER 2004-5	SUMME R	WINTER 2005-6	TOTAL
	SUMME R	WINTER					
PAX	5.342	3.657	5.663	3.876	5.946	4.070	28.554



TRAFFIC FORECAST  
FROM KIEV TO  
ATHENS

PERIOD	SUMMER	WINTER	SUMMER	WINTER	SUMMER	WINTER	TOTAL
YEAR	2003	2003-4	2004	2004-5	2005	2005-6	
PAX	5.342	3.657	5.663	3.876	5.946	4.070	28.554
TOTAL		8.999		9.539		10.016	

TRAFFIC FORECAST  
KIEV-ATHENS - KIEV

PERIOD	SUMMER	WINTER	SUMMER	WINTER	SUMMER	WINTER	TOTAL
YEAR	2003	2003-4	2004	2004-5	2005	2005-6	
PAX**	10.150	6.948	10.760	7.364	11.297	7.733	54.253
TOTAL		17.098		18.124		19.030	

\*\* : X 1,90 for round trip tickets



### Βήμα γ)

Έχοντας προσδιορίσει από τα προηγούμενα βήματα την μελλοντική επιβατική ζήτηση, προσδιορίζουμε το σύνολο των θέσεων που πρέπει να διατεθούν ώστε να υπερκαλυφθεί. Για τον σκοπό αυτό ακολουθούμε την μέθοδο που περιγράφεται στον παρακάτω τύπο.

Διαθέσιμες θέσεις  $X$  πλήθος πτήσεων ανά εβδομάδα  $X$  χρονική περίοδο

το παραπάνω μέγεθος, πρέπει να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από την ζήτηση,

$$= ή > του Ψ$$

για κάθε προσδιορισθείσα περίοδο.

Για τους υπολογισμούς μας, χρησιμοποιούμε τόσο τα στοιχεία των προηγούμενων βημάτων, όσο και τις διαθέσιμες θέσεις ανά αεροσκάφος ( βλ. 1.6.α.).

Επίσης οι δύο εποχικότητες, του καλοκαιριού και του χειμώνα δηλαδή, υπολογίζονται με 28 και 24 εβδομάδες αντίστοιχα.

Στον υπολογισμό του μετ' επιστροφής αριθμού επιβατών δεχόμαστε ότι το 90% από αυτούς χρησιμοποιούν εισιτήρια μετ' επιστροφής.

Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζονται οι υπολογιζόμενες προς διάθεση θέσεις σε δύο περιπτώσεις. Όταν οι προσφερόμενες συχνότητες είναι δύο, σε όλη την διάρκεια του έτους και όταν κατά την διάρκεια του καλοκαιριού είναι τρεις.

## ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ

## TOTAL AVAILABLE R/T

PERIOD	A/C SEAT	FREQUNS	WEEKS	TOTAL AVAIL	TOTAL AVAIL R/T
SUMMER	140	3	28	11760	23520
WINTER	140	2	24	6720	13440

PERIOD	A/C SEAT	FREQUNS	WEEKS	TOTAL AVAIL	TOTAL AVAIL R/T
SUMMER	140	2	28	7840	15680
WINTER	140	2	24	6720	13440

## Βήμα δ)

Το σύνολο των ωρών πτήσεως που θα απαιτηθούν, για να καλυφθεί η ζήτηση αυτή, με τα διατιθέμενα αεροσκάφη, θα υπολογισθεί από τον παρακάτω τύπο.

$$\text{Ώρες πτήσης X πλήθος πτήσεων ανά εβδομάδα X χρονική περίοδο} = \text{ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ ΠΤΗΣΕΩΣ}$$

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι δύο εναλλακτικές περιπτώσεις με τις δύο και τρεις συχνότητες αντίστοιχα, για το καλοκαίρι.

## ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ ΠΤΗΣΕΩΣ

PERIOD	FRQS	WEEKS	FLT TIME	HOURS
SUMMER	2	28	5,5	308
WINTER	2	24	5,5	264

PERIOD	FRQS	WEEKS	FLT TIME	HOURS
SUMMER	3	28	5,5	462
WINTER	2	24	5,5	264

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ<sup>20 21</sup>

Έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, ότι η εξέταση των στοιχείων του κόστους για την συγκεκριμένη σύνδεση, θα στηριχθεί στα στοιχεία κόστους του αεροσκάφους BOEING B737-400<sup>22</sup>. Σε προηγούμενο κεφάλαιο επίσης, έχουν αναφερθεί γενικά στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις και την διαθεσιμότητα θέσεων, του εν λόγω αεροσκάφους, για τον εξεταζόμενο αερομεταφορέα.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα εξεταστούν αναλυτικά τα στοιχεία κόστους του B737-400, όπως αυτά παρουσιάζονται από τα σχετικά στοιχεία του αερομεταφορέα, για το 2001, ώστε να προκύψουν συμπεράσματα για το ωριαίο κόστος χρήσης του.

Ως πρότυπα στοιχεία για τον υπολογισμό, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία χρήσης του B737-400, για τον σταθμό του Μονάχου, ο οποίος απέχει περίπου την αυτή απόσταση από την Αθήνα. Για τον σταθμό αυτό επίσης, η χρήση του B737-400 για το 2001, ήταν ανάλογη της σχεδιαζόμενης για το Κιέβο.

<sup>20</sup> E.J. Blocher, K.H. Chen, T. W. Lin, *Cost Management: A Strategic Emphasis*, Irwin/McGraw-Hill Companies, 1999, chapters : 7 Cost Estimation, 12 Job Costing, 13 Process Costing, 14 Cost Allocation

<sup>21</sup> Σωτ. Κ. Καρβούνης, *Οικονομοτεχνικές Μελέτες*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, σελ 688, 764-768

<sup>22</sup> Στοιχ. Κόστους B734 και περιγραφή επιμέρους στοιχείων

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ

Η ανάλυση του κόστους χρήσης ενός αεροσκάφους από αερομεταφορέα επιμερίζεται σε δύο επιμέρους ενότητες. Αυτές είναι : το OPERATIONAL COST και το FIXED COST, το οποίο με την σειρά του επιμερίζεται στο DIRECT FIXED και το INDIRECT FIXED.

Αναλυτικότερα στα κόστη αυτά επιμερίζονται και περιλαμβάνονται τα παρακάτω στοιχεία.

### OPERATIONAL COST

Περιλαμβάνονται τα κόστη, που συμμετέχουν στην καθημερινή επιχειρησιακή χρήση του αεροπλάνου.

Αυτά είναι :

Τα καύσιμα και η λίπανση που συμμετέχουν συνήθως, ως το πιο υψηλό μέρος του κόστους χρήσης ενός αεροσκάφους.

Η εμπορική εξυπηρέτηση του αεροσκάφους στο νέο αεροδρόμιο "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" και η ολοία αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό μέρος του κόστους χρήσης του.

Η τεχνική υποστήριξη και συντήρηση, αποτελεί επίσης ιδιαίτερα σημαντικό παράγοντα διαμόρφωσης του κόστους, όπως επίσης και η τροφοδοσία των επιβατών.

Εδώ επίσης περιλαμβάνονται τα τέλη υπέρπτησης αεροδιαδρόμων, τα τέλη χρήσης αεροδρομίων, οι προμήθειες, καθώς επίσης και έξοδα για ασφάλιστρα επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και επιμέρους έξοδα για το ιπτάμενο προσωπικό.

Τα παραπάνω κόστη αποτελούν περίπου το μισό του ποσού που αντιπροσωπεύεται στο συνολικό κόστος.

### **FIXED COST**

Όπως αναφέραμε το FIXED COST, επιμερίζεται στο DIRECT FIXED και το INDIRECT FIXED.

#### **DIRECT FIXED**

Εδώ περιλαμβάνεται το κόστος του leasing του αεροσκάφους, το οποίο αντιπροσωπεύει και το πιο υψηλό ποσοστό.

Περιλαμβάνονται επίσης οι μισθοί των πληρωμάτων διακυβέρνησης, της καμπίνας, καθώς και του προσωπικού της τεχνικής συντήρησης.

Επίσης περιλαμβάνονται οι αποσβέσεις, οι τόκοι, τα ασφάλιστρα των αεροσκαφών, όπως και άλλες δαπάνες για τα αεροδρόμια εντός και εκτός Ελλάδος.

#### **INDIRECT FIXED**

Εδώ περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες που αφορούν τις διοικητικές υπηρεσίες, τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων, την διαφήμιση, καθώς και άλλες διοικητικές δαπάνες.

Στον αναλυτικό πίνακα που ακολουθεί αναφέρονται τα αντίστοιχα ποσά για κάθε είδους δαπάνη, τόσο σε δραχμές, όπως είχαν αρχικά υπολογιστεί, όσο και σε Εύρο.

Από τον πίνακα επίσης αυτό, προκύπτουν η συνολική ωριαία δαπάνη για το αεροσκάφος, καθώς και ο επιμερισμός ανά ώρα, για το OPERATIONAL COST και το FIXED COST και ειδικά για το DIRECT FIXED και το INDIRECT FIXED.



COST	IN .000 GRD	IN .000 EUR
<b>A. OPERATIONAL</b>		
commissions	21.473	63,017
passengers food & expence	20.223	59,348
insurance pass & cargo	347	1,018
technical	32.214	94,539
tech service	2.370	6,955
fuel&lubricants	65.946	193,532
landing fees	21.834	64,076
commercial expenc.aircrafts	37.026	108,660
overfly fees	30.593	89,781
pilots expence	156	0,458
stuarts expence	468	1,373
<b>A.TOTAL</b>	<b>232.650</b>	<b>682,759</b>
<b>AVERAGE OPER. COST PER HOUR</b>	<b>1.062</b>	<b>3,118</b>
<b>B. FIXED</b>		
<b>Ba. DIRECT FIXED</b>		
depriciations aircrafts	3.666	10,759
interests aircraft	221	0,649
insurance aircraft	818	2,401
leasing aircrafts	71.798	210,706
pilots salaries	23.371	68,587
stuarts salaries	20.678	60,684
technical expences Athens	27.472	80,622
technical exp. domestic-internat	0	0,000
Athens airport	15.979	46,894
airports dom.-internat.	9.048	26,553
<b>Ba.TOTAL</b>	<b>173.051</b>	<b>507,853</b>
<b>AVERAGE DIR. FIX. COST PER HOUR</b>	<b>790</b>	<b>2,319</b>
<b>Bb. INDIRECT FIXED</b>		
advertisement	2.462	7,225
Athens town offices	768	2,254
reservation systems	6.722	19,727
town off. dom.-internat.	20.197	59,272
depriciations aircrafts	8.260	24,241
management expenc.	33.843	99,319
depriciat. town aircrafts	1.567	4,599
depriciat. towns	0	0,000
<b>Bb.TOTAL</b>	<b>73.819</b>	<b>216,637</b>
<b>AVERAGE INDIR. FIX. COST PER HOUR</b>	<b>337</b>	<b>0,989</b>
<b>TOTAL FIXED</b>	<b>246.870</b>	<b>724,490</b>
<b>TOTAL (A+B)</b>	<b>479.520</b>	<b>1.407,249</b>
<b>FLYING HOURS (MUNIC)</b>	<b>219</b>	<b>219</b>
<b>AVERAGE COST PER HOUR</b>	<b>2.190</b>	<b>6,426</b>
<b>PASSENGERS TRAVELED</b>	<b>5.872</b>	<b>5,872</b>
<b>AVERAGE COST PER PASSENG.</b>	<b>82</b>	<b>0,240</b>

### 3.2.ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΟΣΤΟΥΣ<sup>23</sup>

Η ανάλυση των διαφόρων συντελεστών, που διαμορφώνουν το συνολικό κόστος του αεροσκάφους B734 και κατ' επέκταση το ωριαίο κόστος του, όπως αυτό εμφανίζεται στην συγκεκριμένη εταιρία, προδιαγράφει και την ανάγκη εξέτασης της μετατροπής του, σε χαμηλότερα επίπεδα.

Ο σκοπός είναι προφανής, η μεγιστοποίηση της κερδοφορίας, μέσω της ελαχιστοποίησης του κόστους.

Για τον λόγο αυτό, στην συγκεκριμένη παράγραφο, εξετάζεται ένα εναλλακτικό σχέδιο διαμόρφωσης του κόστους ανά ώρα.

Ουσιαστικά εξετάζεται, η μεταβολή που πιθανώς θα προέκυπτε, στο συνολικό ωριαίο κόστος του αεροσκάφους, από μια σειρά ενεργειών της εταιρίας προς την κατεύθυνση αυτή, την διαμόρφωσή του δηλαδή, σε χαμηλότερα επίπεδα.

Αναλυτικά, παρακάτω αναφέρονται ορισμένοι από τους συντελεστές της διαμόρφωσης του κόστους, στους οποίους θα μπορούσε να παρέμβει η εταιρία και με συγκεκριμένες ενέργειες, να τους ελαττώσει.

#### **A. Προμήθειες επί εσόδων επιβατών.**

Η διαμόρφωσή τους σε επίπεδα χαμηλότερα κατά 10%, κρίνεται εφικτή, ειδικά όταν είναι γνωστή η στρατηγική των αεροπορικών εταιριών παγκοσμίως, να ελαχιστοποιούν το συγκεκριμένο κόστος, τόσο απευθείας μέσω της μείωσης των προμηθειών προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, όσο και μέσω της χρησιμοποίησης

<sup>23</sup> Στοιχ. Κόστους B734 και περιγραφή επιμέρους στοιχείων

ηλεκτρονικών συστημάτων κρατήσεων και έκδοσης εισιτηρίων, καθώς και του διαδικτύου ( π.χ. SCANDINAVIAN, EASYJET,...).

#### **Β. Τέλη προσγειώσεως.**

Ο στόχος της διαμόρφωσής τους, σε επίπεδα χαμηλότερα κατά 10%, κρίνεται επίσης εφικτός, με δεδομένο ότι το μεγαλύτερο μέρος του παραπάνω κόστους αναφέρεται στο κόστος του νέου αεροδρομίου στην Αθήνα ( 86% μεγαλύτερο από το προηγούμενο αεροδρόμιο) και μπορεί να γίνει αντικείμενο διαπραγμάτευσης, με την εταιρία του συγκεκριμένου φορέα.

#### **Γ. Εμπορική εξυπηρέτηση.**

Η αύξηση του κόστους της εμπορικής εξυπηρέτησης κατά 25% στο νέο αεροδρόμιο, σε σχέση με το προηγούμενο, διαμορφώνει το ύψος του συγκεκριμένου συντελεστή. Η διαμόρφωσή του σε επίπεδα χαμηλότερα κατά 5%, ύστερα από διαπραγμάτευση με την εταιρία του αεροδρομίου, κρίνεται επίσης εφικτή.

#### **Δ. Leasing αεροσκαφών.**

Οι αλλαγές στο αεροπολικό περιβάλλον και η γενικότερη κρίση στις αερομεταφορές μετά τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου, ευνοούν την επανεξέταση των συμφωνιών με τους προμηθευτές αεροσκαφών, καθώς και την σύναψη νέων συμφωνιών. Κατ' επέκταση κρίνεται εφικτή, η μείωση του συγκεκριμένου συντελεστή κόστους κατά 40%.

#### Ε. Μισθοί πληρωμάτων θαλάμου διακυβέρνησης και καμπίνας επιβατών.

Κρίνεται επίσης εφικτή, η επαναδιαπραγμάτευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, των επιπέδων των συντελεστών αυτών και διαμόρφωσή τους σε επίπεδα χαμηλότερα κατά 10%.

#### Ζ. Έξοδα διοίκησης

Η μείωση κατά 10%, του συγκεκριμένου συντελεστή, μπορεί να επιτευχθεί, μέσω συγκεκριμένων μέτρων.

Θεωρώντας ότι, οι παραπάνω αναφερόμενες μεταβολές στους συντελεστές, που διαμορφώνουν το συνολικό κόστος, είναι δυνατό να εφαρμοστούν από τον αερομεταφορέα και να παρουσιάσουν τα υπολογιζόμενα αποτελέσματα, τότε το ωριαίο κόστος αναμένεται να μειωθεί κατά περίπου 10%, σε σχέση με το υπάρχον.

Τα αποτελέσματα των παραπάνω υποθέσεων παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί και το συνολικό ωριαίο κόστος, εμφανίζεται μειωμένο στα 5.854 Εύρο ανά ώρα, έναντι των 6.426 Εύρο ανά ώρα πτήσεως, στο πρακτικά εφαρμοζόμενο.

COST	IN .000 GRD	IN .000 EUR
<b>A.OPERATIONAL</b>		
commissions	19.326	56,715
passengers food & expence	20.223	59,348
insurance pass.&cargo	347	1,018
technical	32.214	94,539
tech service	2.370	6,955
fuel&lubricants	65.946	193,532
landing fees	19.651	57,669
commercial expenc.aircrafts	35.175	103,227
overfly fees	30.593	89,781
pilots expence	156	0,458
stUARTS expence	468	1,373
<b>A.TOTAL</b>	<b>226.468</b>	<b>664,616</b>
<b>AVERAGE OPER. COST PER HOUR</b>	<b>1.034</b>	<b>3,035</b>
<b>B.FIXED</b>		
<b>Ba.DIRECT FIXED</b>		
depreciations aircrafts	3.666	10,759
interests aircraft	221	0,649
insurance aircraft	818	2,401
leasing aircrafts	43.079	126,423
pilots salaries	21.034	61,728
stUARTS salaries	18.610	54,615
technical expences Athens	27.472	80,622
technical exp. domestic-internat.	0	0,000
Athens airport	15.979	46,894
airports dom.-internat.	9.048	26,553
<b>Ba.TOTAL</b>	<b>139.927</b>	<b>410,644</b>
<b>AVERAGE DIR. FIX. COST PER HOUR</b>	<b>639</b>	<b>1,875</b>
<b>Bb.INDIRECT FIXED</b>		
advertisement	2.462	7,225
Athens town offices	768	2,254
reservation systems	6.722	19,727
town off. dom.-internat.	20.197	59,272
depreciations aircrafts	8.260	24,241
management expenc.	30.459	89,387
depreciat. lown aircrafts	1.567	4,599
depreciat lowns	0	0,000
<b>Bb.TOTAL</b>	<b>70.435</b>	<b>206,705</b>
<b>AVERAGE INDIR. FIX. COST PER HOUR</b>	<b>322</b>	<b>0,944</b>
<b>TOTAL FIXED</b>	<b>210.362</b>	<b>617,349</b>
<b>TOTAL (A+B)</b>	<b>436.830</b>	<b>1.281,965</b>
<b>FLYING HOURS</b>	<b>219</b>	<b>219</b>
<b>AVERAGE COST PER HOUR</b>	<b>1.995</b>	<b>5,854</b>
<b>PASSENGERS TRAVELED</b>	<b>5.872</b>	<b>5,872</b>
<b>AVERAGE COST PER PASSENG.</b>	<b>74</b>	<b>0,218</b>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

PROFIT & LOSS, SENSITIVITY & SWOT ANALYSIS.<sup>24 2526</sup>

## 4.1 PROFIT &amp; LOSS and SENSITIVITY ANALYSIS ( BY LOAD FACTOR L/F)

Η διαδικασία προσδιορισμού των στοιχείων, που θα επιτρέψουν την κατά το δυνατόν εξασφάλιση της επιχειρηματικής απόφασης και τις παραπέρα ενέργειες, συμπληρώνεται με τις αναλύσεις PROFIT & LOSS σε συνδυασμό με SENSITIVITY ANALYSIS, βασισμένη σε διαφορετικά επίπεδα επιβατικής κάλυψης (load factor).

Με την χρήση των αναλύσεων αυτών, μορφοποιείται και εμφανίζεται ποσοτικά, η κερδοφορία ή όχι της σχεδιαζόμενης γραμμής, μέσα από την διαχείριση συγκεκριμένων στοιχείων. Στα στοιχεία αυτά, συμπεριλαμβάνονται δεδομένα που προέκυψαν από τις αναλύσεις των προηγούμενων κεφαλαίων και κυρίως από το 2ο και το 3ο.

Τα στοιχεία αυτά αναφέρονται :

- στις ετησίως απαιτούμενες ώρες πτήσεως και για τα δύο σκέλη της διαδρομής, όπου εξετάζονται δύο περιπτώσεις:

I. Τρεις συχνότερες εβδομαδιαία την καλοκαιρινή περίοδο και δύο την χειμερινή με σύνολο απαιτούμενων ωρών, τις 726.

II. Δύο συχνότερες εβδομαδιαία, όλο το έτος και σύνολο ωρών πτήσεως, τις 572.

<sup>24</sup> E.J. Blocher, K.H. Chen, T. W. Lin, *Cost Management: A Strategic Emphasis*, Irwin/McGraw-Hill Companies, 1999, pages 32-35, 258-261

<sup>25</sup> Σωτ. Κ.Καρβόνης, *Οικονομοτεχνικές Μελέτες*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, σελ. 875-863.

<sup>26</sup> Eugene F. Brigham & Michael C. Ehrhardt, *Financial Management: Theory and Practice*, 10<sup>th</sup> Edition, Harcourt College Publishers 2002, pages 117-118 *The Financial Plan*, pages 564-5.

- στην ανάλυση του κόστους ανά ώρα, δηλαδή operational και fixed cost, όπου και εδώ εξετάζονται δύο περιπτώσεις :

I. Η ανάλυση κόστους, σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρίας.

II. Η ανάλυση κόστους, όπως εμφανίζεται στο εναλλακτικό σχέδιο.

- στις διατιθέμενες θέσεις και στα δύο σκέλη της διαδρομής, για κάθε έτος, όπως εμφανίζονται στους σχετικούς υπολογισμούς, ανάλογα με τις προσφερόμενες συχνότητες, ήτοι 36.960 και 29.120 θέσεις αντίστοιχα.

- στον μέσο ναύλο ανά σκέλος πτήσης, ο οποίος, όπως έχει αναφερθεί και αναλύεται πληρέστερα παρακάτω, κυμαίνεται στο επίπεδο των 150 Ευρώ.

- και τέλος στα πιθανά εναλλακτικά επίπεδα κάλυψης θέσεων (sensitivity analysis), τα οποία υπολογίζονται σε ποσοστά, από 40 έως 70 εκατοστιαίες μονάδες.

#### 4.1.α. P&L ANALYSIS.

Η ανάλυση P&L, της αεροπορικής σύνδεσης Αθηνών - Κιέβου, είναι ιδιαίτερης σημασίας για την εξεταζόμενη επιχειρηματική απόφαση, αφού όπως προαναφέρθηκε, προσεγγίζει και ποσοτικοποιεί, με τα υπάρχοντα αριθμητικά δεδομένα, το προβλεπόμενο οικονομικό αποτέλεσμα, θετικό ή αρνητικό, αναλύοντας την διαφορά μεταξύ εσόδων και εξόδων. Ασφαλώς, η συγκεκριμένη ανάλυση δεν μπορεί να αποτελέσει μέρος του συνολικού P&L της εταιρείας, αλλά χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της μελέτης αυτής.

Για την συγκεκριμένη σύνδεση, διαχειριζόμενοι μαθηματικά, στοιχεία επιβατικής κίνησης, στοιχεία ανάλυσης κόστους ανά ώρα του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους και για τις δύο προαναφερθείσες περιπτώσεις, καθώς και του μέσου υπολογιζόμενου ναύλου ανά διαδρομή, προκύπτει το τελικό αποτέλεσμα κερδοφορίας ή μη.

Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται οι κάτωθι υπολογισμοί:

A. Υπολογισμός κόστους : operational, direct fixed, indirect fixed και total cost.

Προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων ωρών πτήσεως, επί τα επιμέρους κόστη ανά ώρα πτήσεως, όπως αυτά έχουν αναλυθεί στο σχετικό κεφάλαιο, ως ακολούθως.

Ώρες πτήσης X κόστος ανά ώρα = Συνολικό κόστος πτήσης,

για κάθε ένα από τα ακόλουθα :

operational, direct fixed, indirect fixed και total cost.

B. Υπολογισμός εσόδων

Προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του πλήθους των επιβατών και στα δύο σκέλη της πτήσης, επί τον μέσο ναύλο που έχουν πληρώσει, ανά σκέλος πτήσης.

Έσοδο = Πλήθος επιβατών και στα δύο σκέλη X μέσο ναύλο.

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι, κύριο δεδομένο στον υπολογισμό της επιβατικής κίνησης και της επιβατικής κάλυψης, ήταν το πλήθος των επιβατών που μετακινήθηκαν μεταξύ των δύο σταθμών (βλ. πίνακα 2 : market structure by airline). Το πλήθος των επιβατών που χρησιμοποίησαν άλλους προορισμούς, ως ενδιάμεσο σημείο για τον προορισμό τους, συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό.

Ως βάση υπολογισμού του μέσου ναύλου, χρησιμοποιήθηκαν οι ναύλοι της σύνδεσης της απευθείας γραμμής Αθηνών - Κιέβου - Αθηνών. Στον μέσο ναύλο διαδρομής, δεν περιλαμβάνονται οι φόροι και οι προμήθειες, κατ' επέκταση και στα έσοδα δεν περιλαμβάνονται φόροι και προμήθειες.

Οι υπερπρομήθειες, που αναλογούν στην σύνδεση, έχουν υπολογιστεί στους συντελεστές του κοστολογίου, όπως αναφέρεται στο συγκεκριμένο κεφάλαιο.

Ο μέσος ναύλος, υπολογίζεται προσεγγιστικά, στο μέσο επίπεδο των 150 Εύρο ανά διαδρομή, για όλες τις θέσεις, οικονομική (Y/CL) και business class (C/CL), αφού όπως έχει αναφερθεί, ο χαμηλότερος μικτός ναύλος ξεκινά από το επίπεδο των 225 Εύρο μετ' επιστροφής, από Αθήνα και των 280 δολαρίων από Κιέβο, για την οικονομική θέση. Λαμβάνεται υπ' όψη στον υπολογισμό, ότι οι χαμηλότεροι ναύλοι, οι οποίοι συνήθως αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό στις πωλήσεις και ειδικά σε μία σύνδεση όπως η συγκεκριμένη, διαμορφώνουν τον μέσο ναύλο.

### Γ. Υπολογισμός κερδοφορίας ή μη ( profit or loss).

Αποτελεί το τελευταίο σκέλος της συγκεκριμένης ανάλυσης και προκύπτει από την διαφορά μεταξύ των ποσών των εσόδων και των εξόδων.

Αν το τελικό ποσό είναι θετικό, η επένδυση θεωρείται κερδοφόρα, ενώ ισχύει το αντίθετο, όταν το ποσό είναι αρνητικό.

$$\text{Κέρδη ( ή απώλειες )} = \text{Συνολικό έσοδο} - \text{Συνολικό έξοδο}$$

Στις περιπτώσεις που εμφανίζονται στους πίνακες που ακολουθούν, σημειώνεται το πλήθος των περίπου 18 χιλιάδων επιβατών και για τα δύο σκέλη της διαδρομής, πλήθος που περίπου ταξίδεψε στην εξεταζόμενη διαδρομή, είτε απευθείας είτε μέσω άλλων προορισμών, σύμφωνα με τα στοιχεία του πρώτου κεφαλαίου.

Το πλήθος αυτό κρίθηκε αντιπροσωπευτικό για τα συμπεράσματα, ως προς την κερδοφορία της γραμμής.

Στους πίνακες που ακολουθούν, εμφανίζονται με μορφή ποσοστών επί της εκατό και τα διάφορα επίπεδα επιβατικής κάλυψης που επιτυγχάνονται, σε κάθε μία των περιπτώσεων. Ο μαθηματικός τύπος που περιγράφει τα ποσοστά αυτά, εμφανίζεται παρακάτω.

$$\text{Επιβατική κάλυψη διαδρομής(\%)} = \frac{\text{πλήθος μεταφερομένων επιβατών}}{\text{διαθέσιμες θέσεις}}$$

Ακολουθούν οι πίνακες P&L, για τις δύο περιπτώσεις κοστολογίου ξεχωριστά.



P&L ANALYSIS

L/F	FLT HRS FRQS 3+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L PROFIT (LOSS)		
		OPERAT.	DIRECT FIXED	INDIRECT FIXED	TOTAL COST	SEATS R/T		PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.
50	(462+264) 726	(3118/HR) 2.264	(2319/HR) 1.684	(989/HR) 718	(6426/HR) 4.665	36.960 18.480	150	2.772	-1.893
L/F	FLT HRS FRQS 2+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L PROFIT (LOSS)		
63	(308+264) 572	(3118/HR) 1.783	(2319/HR) 1.326	(989/HR) 566	(6426/HR) 3.676	29.120 18.346		150	2.752

P&L ANALYSIS -

ΕΝΔΕΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΛΙΘ

L/F	FLT HRS FRQS 3+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L PROFIT (LOSS)		
		OPERAT.	DIRECT FIXED	INDIRECT FIXED	TOTAL COST	SEATS R/T		PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.
50	(462+264) 726	(3035/HR) 2.203	(1875/HR) 1.361	(944/HR) 685	(5854/HR) 4.250	36.960 18.480	150	2.772	-1.478
L/F	FLT HRS FRQS 2+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L PROFIT (LOSS)		
63	(308+264) 572	(3035/HR) 1.736	(1875/HR) 1.073	(944/HR) 540	(5854/HR) 3.348	29.120 18.346		150	2.752

Όπως προκύπτει από την ανάλυση των προηγούμενων πινάκων για την κερδοφορία ή μη της σχεδιαζόμενης επένδυσης, σε κάθε περίπτωση, ακόμα και για την υποθετική-εναλλακτική περίπτωση του μειωμένου κοστολογίου, η επένδυση, με τα συγκεκριμένα δεδομένα, δεν παρουσιάζει θετικό αποτέλεσμα.

#### 4.1.β. SENSITIVITY ANALYSIS

Η “ανάλυση ευαισθησίας” που ακολουθεί, έχει σαν αντικείμενο, τον προσδιορισμό του ποσοστού επιβατικής κάλυψης, που απαιτείται σε κάθε μία των περιπτώσεων, ώστε να είναι δυνατή η εμφάνιση θετικού αποτελέσματος.

Για τον σκοπό αυτό, η μέθοδος P&L που αναλύθηκε στην προηγούμενη ενότητα, εμπλουτίζεται με δυνητικές περιπτώσεις επιβατικής κάλυψης, διαφόρων επιπέδων.

Τα αναφερόμενα επίπεδα είναι από 40 έως 70 ποσοστιαίες μονάδες και μέσω αυτών προσδιορίζεται το επίπεδο της επιβατικής κάλυψης και το πλήθος των μεταφερόμενων επιβατών που απαιτείται, ώστε η επένδυση να εμφανίζει θετικό αποτέλεσμα.

Το πλήθος των επιβατών προσδιορίζεται, χρησιμοποιώντας ως μέτρο σύγκρισης, τα επίπεδα επιβατικής κίνησης, που έχουν ήδη προσδιοριστεί από την ανάλυση της ζήτησης για την επόμενη τριετία, όπως έχουν περιγραφεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Ακολουθούν οι πίνακες SENSITIVITY ANALYSIS, για τις δύο περιπτώσεις κοστολογίου ξεχωριστά, καθώς και για τις διαφορετικές περιπτώσεις διαθεσίμων θέσεων και συχνοτήτων.

## SENSITIVITY ANALYSIS

L/F	FLT HRS FRQS 3+2 (462+264)	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L			
		OPERAT. (3118/HR)	DIRECT FIXED (2319/HR)	INDIRECT FIXED (989/HR)	TOTAL COST (6426/HR)	SEATS R/T	PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.	TOTAL REVENUE (000)	PROFIT (LOSS) (000)
40	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	14.784	150	2.218	-2.448
45	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	16.632	150	2.495	-2.170
50	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	18.480	150	2.772	-1.893
55	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	20.328	150	3.049	-1.616
60	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	22.176	150	3.326	-1.339
65	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	24.024	150	3.604	-1.062
70	726	2.264	1.684	718	4.665	36.960	25.872	150	3.881	-784

L/F	FLT HRS FRQS 2+2 (308+264)	COST (EUR)		REVENUES (EUR)			P&L			
		OPERAT. (3118/HR)	DIRECT FIXED (2319/HR)	INDIRECT FIXED (989/HR)	TOTAL COST (6426/HR)	SEATS R/T	PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.	TOTAL REVENUE (000)	PROFIT (LOSS) (000)
40	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	11.648	150	1.747	-1.928
45	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	13.104	150	1.966	-1.710
50	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	14.560	150	2.184	-1.492
55	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	16.016	150	2.402	-1.273
60	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	17.472	150	2.621	-1.055
65	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	18.928	150	2.839	-836
70	572	1.783	1.326	566	3.676	29.120	20.384	150	3.058	-618

## SENSITIVITY ANALYSIS

## ΕΝΔΕΛΚΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

L/F	FLT HRS FRQS 3+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)				P&L		
		OPERAT. (3035/HR)	DIRECT FIXED (1875/HR)	INDIRECT FIXED (944/HR)	TOTAL COST (5854/HR)	SEATS R/T	PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.	TOTAL REVENUE (000)	PROFIT (LOSS) (000)
40	(462+264) 726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	14.784	150	2.218	-2.032
45	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	16.632	150	2.495	-1.755
50	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	18.480	150	2.772	-1.478
55	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	20.328	150	3.049	-1.201
60	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	22.176	150	3.326	-924
65	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	24.024	150	3.604	-646
70	726	2.203	1.361	685	4.250	36.960	25.872	150	3.881	-369

L/F	FLT HRS FRQS 2+2	COST (EUR)		REVENUES (EUR)				P&L		
		OPERAT. (3035/HR)	DIRECT FIXED (1875/HR)	INDIRECT FIXED (944/HR)	TOTAL COST (5854/HR)	SEATS R/T	PASSENG R/T	AVERAGE NET FARE PER SECT.	TOTAL REVENUE (000)	PROFIT (LOSS) (000)
40	(308+264) 572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	11.648	150	1.747	-1.601
45	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	13.104	150	1.966	-1.383
50	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	14.560	150	2.184	-1.164
55	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	16.016	150	2.402	-946
60	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	17.472	150	2.621	-728
65	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	18.928	150	2.839	-509
70	572	1.736	1.073	540	3.348	29.120	20.384	150	3.058	-291



## 4.2. SWOT ANALYSIS

Η ανάλυση SWOT- από τα αρχικά των λέξεων Strengths, Weaknesses, Opportunities και Threats - είναι μια διαδικασία, η οποία χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό παραγόντων, κρίσιμων για τα επιχειρηματικά σχέδια εταιρειών.

Πιο συγκεκριμένα, τα αδύνατα και τα ισχυρά σημεία αναφέρονται στην εσωτερική οργάνωση και το εσωτερικό περιβάλλον κάθε εταιρίας, ενώ οι κίνδυνοι και οι ευκαιρίες, αναφέρονται στο εξωτερικό περιβάλλον της εταιρίας.

Για την εξεταζόμενη περίπτωση της επέκτασης της εταιρίας με σύνδεση στην Ουκρανία, πολλά από τα στοιχεία θα αναφερθούν με γνώμονα την συγκεκριμένη επέκταση.

Τα στοιχεία που αναφέρονται στην εσωτερική οργάνωση της εταιρίας, έχουν ήδη αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια και ορισμένα στηρίζονται σε μη δημοσιεύσιμα internal audit reports, τα οποία όμως γενικά, είναι ήδη ευρύτερα γνωστά.



## SWOT ANALYSIS

S	W
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προϊόν υψηλών προδιαγραφών για την συγκεκριμένη γραμμή και κυρίως στην ασφάλεια πτήσεων και την προσφορά υπηρεσιών.</li> <li>• Πυκνό προσφερόμενο δίκτυο πτήσεων και πωλήσεων ( Ελλάδα, Ευρώπη, Μ.Ανατολή)</li> <li>• Πολυετής εμπειρία στις αερομεταφορές.</li> <li>• Εκπαιδευμένο και αποδοτικό προσωπικό έως τα μέσα και ανώτερα επίπεδα σε πωλήσεις, μάρκετινγκ και υποστήριξη γενικά .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη στην ευελιξία χρήσης και διάθεσης αεροσκαφών και διαθέσιμων θέσεων.</li> <li>• Μη προσδιορισμένη μεσο-μακροπρόθεσμη εταιρική στρατηγική.</li> <li>• Διαβλεπόμενες αλλαγές στο Top Management της εταιρίας και αναδιοργάνωση δικτύου.</li> <li>• Υψηλό κόστος χρήσης μέσων παραγωγής (αεροσκάφη, ιπτάμενο προσωπικό) και κόστος αποσβέσεων.</li> </ul>
O	T
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανερχόμενη αγορά η Ουκρανική, στην ευρύτερη περιοχή επιρροής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Βαλκανίων.</li> <li>• Ανοδική η υπάρχουσα τάση των δεδομένων της αγοράς για αεροπορική σύνδεση, με πιθανή την μελλοντική συνέχιση.</li> <li>• Παρουσία της ΟΑ στην περιοχή μέσω της συνεργασίας με την VV.</li> <li>• Μόνος Ελληνικός αερομεταφορέας με θεσμοθετημένο δικαίωμα πτήσεων στην περιοχή.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασταθής πολιτική κατάσταση και πιθανές εντάσεις και αλλαγές και στις δύο χώρες με πιθανές συνέπειες και στις οικονομικές συναλλαγές τους και βέβαια σε σχετικές αποφάσεις.</li> <li>• Οριακό, το υπάρχον μέγεθος αγοράς, στην αεροπορική σύνδεση.</li> <li>• Αντιδράσεις από τους υπάρχοντες αερομεταφορείς και νυν συνεργάτες και μετατροπή τους σε ανταγωνιστές.</li> </ul>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ <sup>27 28</sup>

Αντικείμενο της μελέτης αυτής, όπως έχει ήδη περιγραφεί, είναι η αξιολόγηση της αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Αθηνών και Κιέβου από Ελληνικό αερομεταφορέα προσχεδιασμένων πτήσεων. Πρόκειται ουσιαστικά για ανάπτυξη προμελέτης σκοπιμότητας, για την ενεργοποίηση της εν λόγω αεροπορικής σύνδεσης, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί μελλοντικά, σαν πρότυπο ανάλογων μελετών.

#### 5.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

##### Γενικά & Οικονομικά στοιχεία

Η αεροπορική σύνδεση μεταξύ δύο προορισμών, όπως η Ουκρανία των 48 εκατ. κατοίκων και της Ελλάδας των 10,5 εκατ., φυσικό είναι να προκαλεί το ενδιαφέρον των οικονομικών της στοιχείων και των προοπτικών της, από έναν αερομεταφορέα.

Το ενδιαφέρον αυτό γίνεται πιο έντονο, όταν στον ένα πόλο της σύνδεσης, βρίσκεται μία χώρα όπως η Ελλάδα, με σταθερά αναπτυσσόμενη οικονομία, παρά τα πολλά διαρθρωτικά της προβλήματα, μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων διεθνών οργανισμών, καθώς και η ισχυρότερη, οικονομικά και πολιτικά χώρα των Βαλκανίων, με έντονη ανάπτυξη της βιομηχανίας των υπηρεσιών και κυρίως των τουριστικών, αλλά και άλλων τομέων, όπως της ναυτιλίας, ενώ δεν είναι ήσσονος σημασίας, η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα.

<sup>27</sup> Rigas Doganis, *The airline business in the 21<sup>st</sup> century*, Routledge, 2001, chapters : 5-9.

<sup>28</sup> J. David Hunger, Thomas L. Wheelen, *Essentials of strategic management*, Prentice Hall Publishing Co., Upper Saddle River, N.J, USA, chapters: 3,4,5,6.

Ο άλλος πόλος της σύνδεσης, η Ουκρανία, κατέχει ισχυρή θέση από πλευράς οικονομικής ανάπτυξης, μεταξύ των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, με ισχυρές βάσεις στην βιομηχανία και κυρίως στην βαριά, αλλά και στις υπηρεσίες και στην γεωργία, παρά βέβαια τα έντονα πολιτικά και διαρθρωτικά της προβλήματα. Επίσης σύμφωνα με τα αναφερόμενα στοιχεία, αποτελεί χώρα-στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την προώθηση αναπτυξιακών προγραμμάτων στην περιφέρεια της Ένωσης, με απώτερο στόχο την ένταξή της.

Στα παραπάνω και για πληρέστερη εικονογράφιση της αγοράς-στόχου, πρέπει να αναφερθεί ότι, σε περίπτωση που τελεσφορήσει, η γραμμή αυτή θα συνδέει άμεσα, την ευρύτερη περιοχή του Κιέβου των 6 εκατ. κατοίκων και των 5 εκατ. των Αθηνών. Έμμεσα, μέσω του αεροδρομίου των Αθηνών, θα υπάρχει η δυνατότητα της σύνδεσης με το εσωτερικό δίκτυο στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό, όπως στην Κύπρο, την Μ. Ανατολή, την Αφρική και ασφαλώς την Ευρώπη. Θα πρέπει επίσης να αναφερθούν οι ισχυρές ανοδικές τάσεις που καταγράφονται στις οικονομικές σχέσεις και εμπορικές συναλλαγές, μεταξύ των δύο χωρών .

#### **Αεροπολικό περιβάλλον**

Στο αεροπολικό περιβάλλον στην Ουκρανία, στην θέση της “Αεροφλότ”, αναδείχθηκαν διάφοροι αερομεταφορείς, μετά την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης.

Η “Αεροσβίτ”, είναι από τους πλέον ισχυρούς Ουκρανικούς αερομεταφορείς, με εκτεταμένο δίκτυο εντός και εκτός της Ουκρανίας. Εκμεταλλεύεται ήδη τα δικαιώματα που έχει από την διακρατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδος και Ουκρανίας και συνδέει το Κίεβο και την Οδησό με την Αθήνα. Στην συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση, συνεργάζεται με την

“Ολυμπιακή”, τον έτερο νομοθετημένο χρήστη της συγκεκριμένης διακρατικής, μέσω συμφωνίας code-share.

Η “Ολυμπιακή”, ουσιαστικά ο Ελληνικός Εθνικός αερομεταφορέας από το 1957, παραμένει ο Ελληνικός αερομεταφορέας με το πλέον ισχυρό δίκτυο εντός και εκτός Ελλάδος, παρά τα μακροχρόνια προβλήματά του. Την περίοδο αυτή, διανύει μια διαδικασία αναδιοργάνωσης του δικτύου του και αναδιάρθρωσης των υπηρεσιών του.

### Στοιχεία αεροπορικής σύνδεσης

Πρόκειται για μία μέσης διάρκειας αεροπορική σύνδεση, της τάξεως των 5 ωρών συνολικής απασχόλησης του αεροσκάφους, με 3 έως 4 δρομολόγια εβδομαδιαία, όλη την περίοδο, δηλαδή χειμώνα και καλοκαίρι, ενώ μία τουλάχιστον φορά συνδέεται και η Οδησός.

Εξυπηρετούνται ετησίως, περίπου 16 έως 19 χιλιάδες επιβάτες, κυρίως απευθείας, αλλά και με ενδιάμεση σύνδεση, ενώ ο μέσος ναύλος ανά διαδρομή, είναι της τάξεως των 150 Εύρο, καθαρά δίχως φόρους και προμήθειες.

### Προσδιορισμός ζήτησης & ωριαίου κοστολογίου

Με βάση τα διατιθέμενα στοιχεία επιβατικής κίνησης στην γραμμή, προσδιορίστηκε γραμμική συνάρτηση, η οποία προσεγγίζει την πραγματική επιβατική κίνηση και την επιμερίζει σε δύο περιόδους, την καλοκαιρινή και την χειμερινή.

Ο προσδιορισμός της επιβατικής κίνησης στην επόμενη τριετία, βασίσθηκε στην προαναφερόμενη συνάρτηση και μέσω των συγκεκριμένων παραδοχών αύξησης +6% για τα έτη 2003-4 και +5% για το έτος 2006, προσεγγίζει το προβλεπόμενο πλήθος επιβατών. Η παραπάνω παραδοχές, έχουν βασιστεί στις μεταβολές που δίδονται από τα στοιχεία της



επιβατικής κίνησης της γραμμής, αλλά και στα στοιχεία αύξησης του GDP των δύο συνδεδεμένων χωρών. Τα στοιχεία για το GDP, εμφανίζονται υποτιμημένα κατά 20%, ώστε να λαμβάνεται υπ' όψη, η πλέον δυσμενής πιθανή εξέλιξη.

Αναλυτικά για την επόμενη τριετία και επιμερισμένα για την περίοδο από Απρίλιο 2003 έως και Μάρτιο του 2004 καθώς και τις αντίστοιχες περιόδους, έως και τον Μάρτιο του 2006, η επιβατική κίνηση στην αεροπορική σύνδεση, προβλέπεται ως ακολούθως:

1ο έτος : 17.098 μετ' επιστροφής επιβάτες,

2ο έτος : 18.124 μετ' επιστροφής επιβάτες,

3ο έτος : 19.030 μετ' επιστροφής επιβάτες

Το πλήθος των απαιτούμενων ωρών πτητικής απασχόλησης ενός αεροσκάφους Boeing B734, των 140 θέσεων, προσδιορίστηκε για δύο περιπτώσεις εβδομαδιαίων συχνοτήτων.

α. Συχνότητες δύο εβδομαδιαία, για όλη την διάρκεια του έτους.

β. Συχνότητες δύο, για την χειμερινή περίοδο και τρεις για την καλοκαιρινή.

Για τον προσδιορισμό του ωριαίου κοστολογίου πτήσεως, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία αεροσκάφους Boeing B734, το οποίο ήδη χρησιμοποιείται από την "Ολυμπιακή", σε γραμμές ανάλογης απόστασης και ζήτησης επιβατών.

Στο κοστολόγιο, ιδιαίτερα πρέπει να αναφέρουμε, το υψηλό επίπεδο κόστους που επιμερίζεται στην εξυπηρέτηση του leasing των αεροσκαφών, στην τεχνική υποστήριξη στην Αθήνα, στην μισθοδοσία του ιπτάμενου προσωπικού και βεβαίως στην εξυπηρέτηση του αεροσκάφους στο νέο αεροδρόμιο των Αθηνών.



## P&L, Sensitivity Analysis

Στην ανάλυση Profit & Loss, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία απαιτούμενων ωρών πτήσεως, ωριαίου κοστολογίου, διαθεσίμων θέσεων και μέσου ναύλου ανά σκέλος πτήσεως, όπως αυτά προέκυψαν από προηγούμενες αναλύσεις. Επίσης εξετάστηκαν οι δύο περιπτώσεις διαθεσίμων συχνοτήτων ανά εβδομάδα, όπως αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο. Τα παραπάνω στοιχεία συνδυάστηκαν για διαφορετικά επίπεδα επιβατικής κάλυψης των διαθεσίμων θέσεων ( L/F), σε ποσοστά από 40%, έως 70% (Sensitivity Analysis ).

Στους σχετικούς πίνακες ( κεφ.4 ), η επιβατική κάλυψη για την γραμμή το 2001-2002, κυμάνθηκε μεταξύ των επιπέδων 50% και 65%, με δεδομένο ότι η “Αεροσβίτ”, αυξομειώνει τις συχνότητες και τις διαθέσιμες θέσεις, δρομολογώντας μεγαλύτερα ή μικρότερα αεροσκάφη, ανάλογα την εποχή και την ζήτηση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η αναφερόμενη επιβατική κάλυψη δεν συμπεριλαμβάνει τα στοιχεία για τους επιβάτες που μετακινούνται από-προς Οδησό.

Με δεδομένα τα παραπάνω και όπως προκύπτει από τους σχετικούς πίνακες, η εξεταζόμενη αεροπορική σύνδεση, εμφανίζεται ότι αρχίζει να αποδίδει, με την προϋπόθεση ότι, οι μεταφερόμενοι επιβάτες ανά έτος, θα ξεπεράσουν τις 19 χιλιάδες, γεγονός που αναμένεται να συμβεί αρκετά μετά το πέρας τριών ετών λειτουργίας της γραμμής με δύο συχνότητες εβδομαδιαία, εάν βέβαια δεν ενεργοποιηθούν ιδιαίτερες μεταβολές, στα ισχύοντα δεδομένα διαθεσίμων θέσεων, αεροσκαφών και κοστολογίου.

Στην περίπτωση του εναλλακτικού σχεδίου κοστολόγησης, ισχύουν αντίστοιχα με τα προηγούμενα, ενώ η κερδοφορία αναμένεται, με το πέρας της τριετίας.

## 5.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η απόφαση εισόδου της “Ολυμπιακής Αεροπορίας”, στην γραμμή Αθηνών - Κιέβου, παρά τις διαγραφόμενες θετικές μελλοντικές εξελίξεις στην ζήτηση μεταφοράς επιβατών, αλλά και στο ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, απαιτεί για αρκετά σημεία ιδιαίτερη εξέταση και μελέτη, λόγω του ότι εμπεριέχουν επιχειρηματικό ρίσκο, το οποίο πρέπει, κατά το δυνατόν, να προσδιοριστεί ( βλ. SWOT κεφ. 4.2.).

Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να εξεταστούν τομείς στην παρούσα χρονική στιγμή, όπως οι επιπτώσεις από τις διαγραφόμενες αλλαγές στο Top Management και κατά συνέπεια στις στρατηγικές της εταιρίας, καθώς επίσης και αλλαγές, που θα μπορούσαν να επέλθουν στην συγκεκριμένη μελέτη, από αναδιάρθρωση του κόστους της εταιρίας, όπως για παράδειγμα η προτεινόμενη στο σχετικό κεφάλαιο, την διοικητική της αναδιάρθρωση, καθώς και την χρήση άλλου τύπου αεροσκάφους στην γραμμή, με μικρότερο πλήθος διαθέσιμων θέσεων.

Επίσης, θα πρέπει να εξεταστούν και να αναλυθούν στρατηγικές αντιμετώπισης, για τις πιθανές αντιδράσεις και τις επιπτώσεις τους, από τον νυν συνεργάτη στην γραμμή και αυριανό ισχυρό ανταγωνιστή, καθώς και του πολιτικού περιβάλλοντος γενικά.

Η δυνατότητα παράλληλης ανάπτυξης της μεταφοράς εμπορευμάτων στην γραμμή, είναι επίσης ένας τομέας που θα πρέπει να μελετηθεί.

Συμπερασματικά, η διοίκηση της εταιρίας, έχει να επιλέξει μεταξύ των παρακάτω στρατηγικών για την διάθεση ανθρώπινων πόρων και τεχνικών μέσων, στην συγκεκριμένη γραμμή.

Α. Συνέχιση της υπάρχουσας στρατηγικής, της συμφωνίας code-share με operator (= χρήστη του διατιθέμενου αεροσκάφους στην γραμμή) την “Aerosvit”. Στην περίπτωση αυτή, απαιτείται ενίσχυσή της και προώθησή της με συγκεκριμένες ενέργειες (διαφήμιση, συμφωνίες με ταξιδιωτικούς πράκτορες, συστήματα διανομής,...) σε διάφορα σημεία πώλησης εντός και εκτός Ελλάδος, ισχυρότερη αντιπροσώπευση στην Ουκρανία, μέσω Γενικού Αντιπροσώπου, καθώς και πιθανή επαναδιαπραγμάτευση των όρων της συμφωνίας (θέσεις, τιμές), ώστε να γίνει πιο αποδοτική για την ΟΑ.

Β. Επέκταση της υπάρχουσας συμφωνίας, μεταξύ των δύο εταιριών και διάθεση αεροσκάφους για κάλυψη μέρους των διαθεσίμων συχνοτήτων, προς ικανοποίηση της ζήτησης. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται εξέταση για το είδος του αεροσκάφους, το πλήθος των εβδομαδιαίων συχνοτήτων, των ωραρίων ώστε να προσφέρονται συνδέσεις και προς άλλους προορισμούς, καθώς και άλλων ενεργειών, όπως στην προηγούμενη περίπτωση.

Γ. Αυτόνομη δραστηριοποίηση της ΟΑ στην γραμμή. Στην περίπτωση αυτή, εκτός των αναφερόμενων στις περιπτώσεις Α και Β, απαιτείται και ειδική εξέταση των εμπορικών συνεπειών (τιμολογιακά ανταγωνιστικά σχήματα, συχνότητες, συνεργασίες,...) της μετατροπής της “Aerosvit”, σε κύριο ανταγωνιστή στην γραμμή, καθώς και οι πολιτικές της προεκτάσεις. Επίσης θα πρέπει να μελετηθεί η πιθανότητα ενδιάμεσων σταθμών στην Οδησό ή στην Θεσσαλονίκη.

Δ. Διάθεση των διαθεσίμων πόρων σε ενίσχυση άλλων γραμμών. Στην περίπτωση αυτή απαιτούνται επιμέρους μελέτες.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

#### A. Βιβλία

1. Καρβούνη, Κ.Σωτ., (2002), Οικονομοτεχνικές Μελέτες, Υποδείγματα Μελετών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
2. Μπογιάτη, Κ. -Κολυβά Μαχαίρα, Φ. (1985), Μαθηματική Στατιστική, Τόμος I-Εκτιμητική, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Αριστοτέλειου Πανεπιστήμιου Θεσσαλονίκης

#### B. Εταιρικά και άλλα στοιχεία

1. Στοιχεία διμερών εμπορικών συναλλαγών, Ελληνική Πρεσβεία Ουκρανίας, 11/12/2002, βασισμένα σε στοιχεία της ΕΣΥΕ
2. Στοιχεία επιβατικής κίνησης, Ιουλ.01-Ιουλ.02, πίνακας κεφ. 2.
3. Εταιρικά και άλλα σχετικά δημοσιεύματα
4. BLOCK SPACE AGREEMENT OA-VV, 21/04/1997.
5. Στοιχεία που προέρχονται από το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων της ΟΑ.
6. Στοιχεία από το σύστημα ενημέρωσης της αεροπορικής εταιρείας της Σιγκαπούρης.
7. Στοιχ. Κόστους B734 και περιγραφή επιμέρους στοιχείων

#### Γ. Νομικά κείμενα

1. ΦΕΚ ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ, Αρ.Φύλ.11, νόμος 2982/25/01/2002.

#### Δ. Περιοδικά

1. Jane's Civil Aircraft, περιοδικό "ΠΤΗΣΗ", Ιουλ.94'.

### Ξενόγλωσση

1. Blocher, E.J. -Chen, K.H. – Lin, T. W. (1999), Cost Management: A Strategic Emphasis, Irwin/McGraw-Hill Companies
2. Brigham, F. Eugene & Ehrhardt, C. Michael (2002), Financial Management: Theory and Practice, 10<sup>th</sup> Edition, Harcourt College Publishers
3. Doganis, Rigas (2001), The airline business in the 21<sup>st</sup> century, Routledge,
4. Hunger, J. David - Wheelen, Thomas L.,Essentials of strategic management, Prentice Hall Publishing Co. , Upper Saddle River, N.J. USA

### Από το Διαδίκτυο

1. FLIGHT INTERNATIONAL MAG., 26/3-1/4/2002,  
Directory : world airlines, [www.flightinternational.com](http://www.flightinternational.com)
2. Ουκρανία, Ελληνική Δημοκρατία-Υπουργείο Εξωτερικών, 27/01/03,  
[http://www.mfa.gr/greek/foreign\\_policy/eu/eu-relations/nak-ukraine.html](http://www.mfa.gr/greek/foreign_policy/eu/eu-relations/nak-ukraine.html)
3. Ουκρανία, Ελληνική Δημοκρατία-Υπουργείο Εξωτερικών, 27/01/03,  
[http://www.mfa.gr/greek/foreign\\_policy/nak-ukraine.html](http://www.mfa.gr/greek/foreign_policy/nak-ukraine.html)
4. CIA-The World Fact book 2002-Ukraine,  
<http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/print/up.html> , τελευταία ανανέωση  
σελίδας την 1/1/2002
5. CIA-The World Fact book 2002-Greece,  
<http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/print/up.html> , τελευταία ανανέωση  
σελίδας την 1/1/2002



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Εφημερίς της Κυβερνήσεως
2. Directory: World Airlines
3. Blocked space agreement
4. OLYMPIC AIRWAYS : ο Όμιλος
5. Διμερείς Εμπορικές Σχέσεις

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 11

25 Ιανουαρίου 2002

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ 2982

Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ουκρανίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομαι τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

## Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ουκρανίας, που υπογράφηκε στο Κίεβο στις 13 Δεκεμβρίου 1997, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

## ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ

### ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ μεταξύ

της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας  
και της Κυβέρνησης της Ουκρανίας

### ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Ουκρανίας εφεξής αποκαλούμενες Συμβαλλόμενα Μέρη

ΑΠΟΤΙΜΩΣΕΣ Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πο

λιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7.12.1944.

ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΕΣ ΕΞΙΣΟΥ τη σύναψη Συμφωνίας με σκοπό την εγκατάσταση και λειτουργία τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

ΑΡΘΡΟ 1

Ορισμοί

Πάτους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο προβλέπει διαφορετικά:

α) Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας σημαίνει το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε άλλο πρόσωπο ή σώμα εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από την ως άνω Υπηρεσία ή συναφείς αρμοδιότητες, στη δε περίπτωση της Ουκρανίας το Υπουργείο Αεροπορικών Μεταφορών και κάθε άλλο πρόσωπο ή σώμα εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από τον ως άνω Οργανισμό ή συναφείς αρμοδιότητες.

β) Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

(i) οποιοδήποτε τροποποίηση επί αυτής ετέθη σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 54 (α) αυτής και έχει κυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη και

(N) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιοδήποτε τροπο-

**Date established** 1996 **Date operations started** 1996  
**Description** Operates scheduled and charter passenger feeder services from Ukraine to destinations in Russia, Armenia, Azerbaijan and Romania. The airline also carries out some aerial work and operates scheduled and charter passenger feeder services to Bulgaria and Syria  
**Employees total** 299 **Engineering staff** 43 **Flightcrew** 13  
**Cabin crew** 16

**Executives**  
**Director General** Skorops Yuriy Nikolayevich  
**Commercial Director** Polov Andrew Viktorovich  
**Deputy General Director** Tashpulatov Oleg Michailovich  
**Director of Planning and Co-ordination** Chirchelskiy Viktor Vasilevich

**Fleet**  
 1 x Antonov An-24RV  
 7 x Tupolev Tu-154B  
 4 x Yakovlev Yak-40

**Destinations (domestic scheduled)** Kiev, Odessa, Uzhgorod  
**Destinations (international scheduled)** Aleppo, Moscow, Prague, Sofia, Varna

## ODETTE AIRWAYS

**Ops Center**, PO Box 250, Zurich-Airport, Zurich,

CH-8058, Switzerland  
**Tel** +41 1 816 78 20 **Fax** +41 1 816 78 21

**Website** www.odetteairways.ch

**Services** charter, international, passenger

**Date established** August 2002

**Executives**

**Chief Executive** Marc Siegenthaler  
**Chief Operating Officer** Schlag

## OKADA AIR (OKA)

**178 Sapete Road**, Benin City, Bendel, Nigeria

**Tel** +234 19 24 1504

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Chief Gabriel Igbonedon (100%)

**Date established** 1983

**Date operations started** September 1983

**Description** Operates domestic and international passenger charter services. Domestic schedules have been discontinued.

**History** Formed to fly regional and charter flights from Nigeria.

**Executives**

**Chairman** Gabriel Igbonedon  
**Deputy Chairman (Operations)** Elisha Omiokhodion

**Fleet**  
 2 x BAC One-Eleven 200  
 5 x BAC One-Eleven 300  
 6 x BAC One-Eleven 400  
 2 x BAC One-Eleven 500  
 1 x Boeing 727-200

## IOAIR INTERNATIONAL

**Ivana Vujosevica 46, B1000 Podgorica**, Montenegro

**Tel** +381 81 24 1153 **Fax** +381 81 24 1154

**Services** charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Jusuf Hodzic (50%), Orhan Hodzic (50%)

**Alliances** Adria Airways, Pelican Blue Line

**Date established** 28 April 1993 **Date operations started** 1993

**Description** Privately owned charter airline operating services within Montenegro and the surrounding area.

**History** Second airline company to be founded in Montenegro, it started operations with flights from Podgorica to Bari, Istanbul, Tivat, Belgrade, Lubljana, Sarajevo.

**Skopje, Tirana, Moscow**

**Employees total** 15

**Executives**

**President** Jusuf Hodzic  
**General Director** Orhan Hodzic

**Main base** Podgorica (TGD)

**Tel** +49 (492) 1 899 226 **Fax** +49 (422) 1 899 234

**Site** EMOLLH **Website** www.ott.de

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Reederei Agens, Reederei Norden-Frisia

**Date established** 1958 **Date operations started** 1991

**Description** Operates regional scheduled and charter flights linking northern Germany with other parts of the country.

**History** Founded in Emden, initially specialising in taxi flights to the islands in the North Sea. Later, activities were expanded on charter flights within Europe and, since 1991, on domestic regional routes from Bremen.

**Employees total** 88 **Engineering staff** 27 **Flightcrew** 35

**Cabin crew** 6

**Executives** Bernhard Brons

**Chairman** Director Finance and Personnel Gerd Weber

**3 x Fairchild Dornier Metro III**

**Fleet** 1 x Saab 340A

**Main base** Bremen (BRE)

**Destinations (domestic scheduled)** Berlin, Bremen, Dresden, Erfurt, Finkenwerder, Leipzig, Munich, Munster, Nuremberg, Paderborn

**Destinations (international scheduled)** Brussels, Copenhagen, Toulouse

**Website** www.lypinc-airways.gr

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Government-owned (100%)

**Airline subsidiaries/shareholdings** Macedonian Airlines (Greece) (100%), Olympic Aviation (100%)

**Alliances** Aer-SpA Airlines, Air Malta, Alpi Eagles, Balkan Bulgarian, CSA Czech Airlines, Egyptian, Kuwait Airways, Olympic Aviation, TAP Air Portugal

**Date established** 6 April 1957 **Date operations started** 1957

**Description** National airline of Greece operating services to 35 cities and islands in Greece and to 49 destinations throughout Africa, Asia, Australia, Europe, the Near, Middle and Far East, and North and South America. The airline operates a frequent flyer programme called Icarus.

**History** Set up when Anistotle Onassis took over TAE-Greek National Airlines (founded in 1951 through a merger of TAE, Hellas and Aero Metalora Eladas), which had been nationalised in 1954. In 1971 a subsidiary, Olympic Aviation, was formed for managing short-haul, light aircraft and overhaul operations. Onassis withdrew in 1974 following heavy losses and the airline was grounded until the Greek government bought the airline the following year. Operations resumed in January 1976. In June 1999, Speedwing, the consultancy subsidiary of British Airways, signed a contract to manage Olympic Airways for 30 months. This was short-lived and the Greek government is trying to find a buyer for around 65% of the airline.

**Employees total** 6,150

**Executives** Dionysis Kalophonos

**Chairman/Chief Executive** Ioannis Tsakalakis

**Vice-Chairman** Angelos Christodoulatos

**Chief Financial Officer** Panagiotis Mavrokelafos

**Vice-President**

**Fleet** 3 x Airbus A300-600R

4 x Airbus A340-300

4 x Boeing 737-200 Advanced

1 x Boeing 737-300

12 x Boeing 737-400

**Main base** Athens

**Hubs** Athens, Thessaloniki (SKG)

**Destinations (domestic scheduled)** Alexandroupolis, Astypalaea Island, Athens, Chania, Chios, Heraklion, Icaria Ioannina, Kalamata, Karpathos, Kosos Island, Kastellorizo, Kastroni, Kavala, Katalina, Kerkyra, Kithira, Kos, Kozani, Leris, Limnos, Mikonos, Mytilene, Naxos, Preveza, Lefkas Rhodes, Samos, Sitia, Syros (Island), Thessaloniki, Thra Zakynthos

**Destinations (international scheduled)** Alexandria, Amman, Amsterdam, Bangkok, Barcelona, Beirut, Belgrade

Berlin, Boston, Brussels, Bucharest, Cairo, Copenhagen, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Geneva, Istanbul, Jeddah, Johannesburg, Kuwait, Larnaca, London, Madrid, Manchester, Marseilles, Melbourne, Milan, Montreal, Moscow, Munich, Naples, New York, Paris, Rome, Skopje, Sofia, Stuttgart, Sydney, Tel Aviv, Tirana, Toronto, Vienna, Zurich

## OLYMPIC AIRWAYS (OAL)

**West Airport**, Hellinikon, Athens, GR 166 04, Greece

**Tel** +30 (1) 936 2681 **Fax** +30 (1) 988 3009

**Site** ATHBDDA **Website** www.oal.gr

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Olympic Airways (100%)

**Alliances** established 1971 **Date operations started** 1971

**Description** Regional and domestic subsidiary of Olympic Airways operating charter and scheduled flights to 46

destinations and 13 international destinations. The airline also carries out air taxi, cargo, VIP and aerial filming tasks as well as emergency medical flights.

**History** Begun operations in 1967 as the light aircraft division within Olympic Airways and continued until Olympic Aviation was founded as a separate company.

**Executives** Petros Stefanou

**Chief Executive** Nikos Galanopoulos

**Director of Flight Academy** 4 x ATR 42-300

**Fleet** 7 x ATR 72-200

6 x Boeing 717-200

6 x Fairchild Dornier 228-200

**Main base** Thessaloniki (SKG)

**Hubs** Thessaloniki (SKG)

**Website** www.oman-air.com

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Government (33.844%), individuals (42.699%), private Omani companies (23.457%)

**Alliances** Gulf Air, Royal Jordanian Airlines, SriLankan Airlines, Swiss

**Date established** 1981 **Date operations started** 1991

**Description** Operates scheduled domestic and international passenger services, and local air taxi and charter work.

**Employees total** 2,426 **Engineering staff** 149 **Flightcrew** 74 **Cabin crew** 169

**Executives** Hamed Al-Dhabab

**Chairman** Abdourahman Al-Busaidy

**Chief Executive** Edward Grigoulof

**Divisional Manager Commercial** Salem Barakat

**Divisional Manager Corporate Services** Abdullah Saim Al-Kindy

**Divisional Manager Engineering** Yahya Al-Shribani

**Divisional Manager Operations** Hamood Al-Bahani

**Divisional Manager Service Delivery**

**Fleet** 1 x Airbus A310-300

4 x ATR 42-500

1 x Boeing 737-400

1 x Boeing 737-700

1 x Boeing 737-800

3 x Boeing 737-700

**Orders** 3 x Boeing 737-700

**Main base** Muscat/Seeb International (MCT)

**Destinations (domestic scheduled)** Khasab, Muscat, Salalah

**Destinations (international scheduled)** Abu Dhabi, Al Ain, Bahrain, Chennai, Dhaka, Doha, Dubai, Jeddah, Kochi, Kuwait, Mombasa, Mumbai, Thiruvananthapuram, Zanzibar

**Website** www.omanair.com

**3303 N Sherdan Road**, Hangar 19, Tulsa, Oklahoma, 74115-2219, USA

**Tel** +1 (918) 836 5393 **Fax** +1 (918) 834 4850

**Site** TULAADY **Website** www.omanair.com

**Services** charter, international, regional, domestic, passenger

**Website** www.olympic-airways.gr

**Website** www.odetteairways.ch

**Website** www.lypinc-airways.gr

**Website** www.oal.gr

**Website** www.oman-air.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

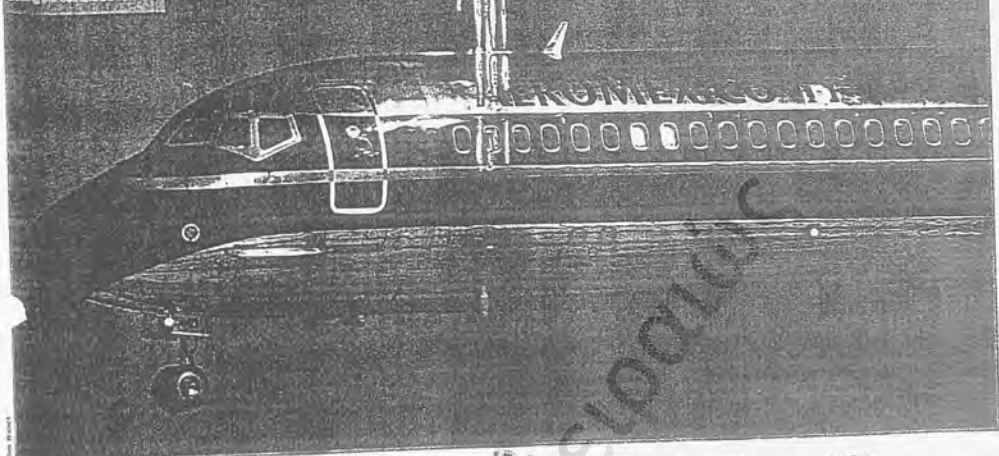
**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com

**Website** www.omanair.com



Aeromexico has a large fleet of Boeing MD-80s and DC-9s



**Destinations** (international scheduled) Aruba, Barbados, Boa Vista, Caracas, Guayaquil, Havana, Lima, Manaus, Miami, Orlando, Port of Spain, Santo Domingo  
**Destinations** (domestic scheduled) Barcelona, Barquisimeto, Caracas, Carrara, El Yagu, Maracaibo, Matanzas, Pinar del Rio, Puerto Ordaz, San Antonio, Santo Domingo, Valencia

**AeroRepublica** (PS) (RP)  
**CRA 10, No 27-51 Ofc 303, Terminal Aereo Simon Bolivar Apto El Dorado, Bogota, Colombia**  
 Tel +57 (1) 342 7021 Fax +57 (1) 283 1680  
**Services** scheduled, charter, regional, domestic, passenger, cargo  
**Parent organisation/shareholders** Promotora de Inversiones Superior  
**Date established** 20 November 1982 **Date operations started** 19 June 1993  
**Description** Colombia's third largest domestic carrier holding a 16.1% market share. Also serves other Latin American countries on a charter basis.  
**History** Was the first new airline in Colombia for over 25 years when it began trading in 1993. The airline announced plans to begin international services to the USA in 1997, but these have not started yet.

**Executives**  
 CEO ..... Alfonso Avila Vidales  
 General Manager ..... Guillermo Algeico  
 VP Commercial ..... Jasme Abra Borrero  
 VP Finance ..... Alberto A Barboza  
 VP Operations ..... Juan M Pardo  
 VP Technical and Maintenance ..... Jorge Parra  
**Fleet**  
 7x McDonnell Douglas DC-9-30  
**Destinations** (domestic scheduled) Barranquilla, Bogota, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Leticia, Medellin, Monteria, San Andres Island, Santa Marta

**Aerovias de Colombia** (AV) (CO) (LTC)  
**Aeropuerto Ernesto Cortizor, Terminal de Carga, Apartado Aereo 23, Barranquilla, 151268, Colombia**  
 Tel +57 (5376) 3720 Fax +57 (5376) 3748 E-mail aerovias@colnet.co  
**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger, cargo  
**Date established** 1969 **Date operations started** 1969  
**Description** Operates scheduled and charter cargo and passenger flights within Colombia and to destinations in Central and South America.  
**Executives**  
 President ..... Jorge S Rocio  
 VP and General Manager ..... Humberto Paez Solano  
**Fleet**  
 2x Aerospaciale (Sud) Caravelle  
 3x Boeing 727-100F  
 1x Boeing 727-200  
 1x Boeing 737-2000C

**Main bases** Bogota - El Dorado  
**Destinations** (international scheduled) Buenos Aires, Caracas, Lima, Panama City, Quito, San Jose  
**Destinations** (domestic scheduled) Barranquilla, Bogota, Cali, Leticia, Medellin

**Aerovias Bolivianas** (AV) (BO) (LTC)  
**Calle Colon Esq Av Iraia, Santa Cruz, 3104, Bolivia**  
 Tel +591 (3) 364446 Fax +591 (3) 365245 Sita SRZC2SL  
**Services** scheduled, domestic, passenger  
**Parent organisation/shareholders** Private ownership. Bolivian investors, 100%  
**Alliances** Aerolineas Argentinas, LanChile, Lloyd Aereo Boliviano LAB, Varig  
**Date established** April 1992 **Date operations started** 24 August 1992  
**Description** Private airline operating a domestic schedule to 10 cities.  
**History** After deregulation of domestic air transport in Bolivia, Aerobol was created by a merger of existing charter companies to compete with the national carrier. The first Bolivian airline to introduce first and business class on domestic flights.

**Executives**  
 President ..... Oscar Alcocer  
 VP ..... Sergio Sanchezera  
 SITA Manager ..... Fernando Fruhendorf  
 CEO ..... Roberto Arner

**Administrative and Personnel Chief** ..... Nelson Goitia  
**Commercial Manager** ..... Horacio Grundy  
**Sales Manager** ..... Juan Carlos Pastarisi  
**Fleet**  
 1 x Fairchild Dornier Metro 23  
 1 x Fairchild Dornier Metro III  
 1 x Let L 410 UVP-E  
 1 x Yakovlev Yak-40  
**Destinations** (domestic scheduled) Cotaqui, Cochabamba, Guayaquerami, La Paz, Riberalta, Santa Cruz de la Sierra, Sucre, Tarija, Trinidad, Yacuiba

**Aerovias Ukraine** (VV) (UA) (AV)  
**Sila Shevchenko Boulevard, Kiev, 01032, Ukraine**  
 Tel +380 (44) 235 8715 Fax +380 (44) 248 5046 Sita UHVQV E-mail av@svk.kiev.ua  
 Website www.aerovsvt.com

**Services** scheduled, charter, passenger  
**Parent organisation/shareholders** Sunrise Limited (19.5%), Ukrainian Independent Company (E4.93%), Universal Rights Sales Agency (15.57%)  
**Alliances** Aeroflot, Air Baltic, Malev, Olympic Airways, Ukraine National Airlines  
**Date established** 1994 **Date operations started** April 1994  
**Description** Major Ukrainian carrier operating scheduled services from Ukraine to 14 destinations in Europe and the Middle East. Also operates some interborough charter flights and has its own domestic network.  
**History** Started with flights from Kiev to Tel Aviv, Odessa, Thessaloniki, Athens and Larissa in co-operation with Air Ukraine. Began dry-leasing Boeing 737-200s in October 1994 as network expanded to include Moscow flights.  
**Employees** total 432 Engineering staff 38 Flightcrew 28 Cabin crew 68  
**Executives**  
 CEO, Director General ..... Gregory Gurbatov  
 Senior Deputy Director General ..... Nickolay Mikheyev  
 Director External Affairs ..... Alena Vozobov

**Fleet**  
 1 x Antonov An-24B  
 2 x Boeing 737-200 Advanced  
 2 x Boeing 737-300  
 5 x Antonov An-140  
**Orders**  
 Main bases Kiev - Borjomi International  
 Hub Kiev - Borjomi International  
**Destinations** (international scheduled) Ashgabat, Antalya, Athens, Budapest, Istanbul, Larnaca, Moscow, Prague, Sofia, Tel Aviv, Warsaw  
**Destinations** (domestic scheduled) Dnepropetrovsk, Kiev, Odessa, Simferopol

**Aerovias de Colombia** (AV) (CO) (LTC)  
**Aeropuerto El Dorado, Entrada 1, Interior 20, Bogota, Colombia**  
 Tel +57 (1) 313 3884 Fax +57 (1) 413 3256  
**Services** scheduled, charter, regional, domestic, passenger, cargo  
**Parent organisation/shareholders** Urdaneta family (100%)  
**Date established** 1965 **Date operations started** 1965  
**Description** Private carrier operating commuter and air taxi flights within Colombia and to neighbouring countries.  
**History** Founded as Aerobol Casanare, but later renamed Aerovias Casanare.  
**Executives**  
 Chairman ..... Antonio Urdaneta  
 Maintenance Director ..... Cesar Guadalupe  
 Operations Director ..... Rene Zambano  
**Fleet**  
 1 x de Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300  
 2 x Raytheon Aircraft Beech 1900C Airnet

**Destinations** (international scheduled) Bogota, Medellin, Pereira, Riohacha, Santa Marta, Toluca, Yopal  
**City** Manizales  
 Tel +57 (1) 34 2151 Fax +52 (5) 571 6027  
**Services** - limited international, regional, cargo  
**Parent organisation/shareholders** David Hazonov (10%), Luis R Fajardo (10%)

ROUTES AND FREQUENCIES

	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su		Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
From Kyiv to								To Kyiv from							
Ashgabat	1	-	-	-	-	-	-	Ashgabat	-	1	-	-	-	-	-
Athens	1	1	-	1	-	1	-	Athens	-	1	-	1	-	1	-
Bangkok	-	-	-	-	-	-	-	Bangkok	-	-	-	-	-	-	-
Belgrad	-	-	-	-	-	-	-	Belgrad	-	-	-	-	-	-	-
Budapest	2	1	1	1	2	1	1	Budapest	2	1	1	1	2	1	1
Delhi	-	-	-	-	-	-	-	Delhi	-	-	-	-	-	-	-
Dnipropetrovsk	1	1	1	1	1	1	1	Dnipropetrovsk	1	1	1	1	1	1	1
Dubai	1	1	1	1	1	1	1	Dubai	1	1	1	1	1	1	1
Hurghada (Charter flight)	-	-	-	-	-	-	-	Hurghada (Charter flight)	-	-	-	-	-	-	-
Istanbul	1	1	1	1	1	1	1	Istanbul	1	1	1	1	1	1	1
Larnaca	-	-	-	-	-	-	-	Larnaca	-	-	-	-	-	-	-
Moscow	2	2	2	2	2	2	2	Moscow	2	2	2	2	2	2	2
Odesa	2	1	1	1	1	1	1	Odesa	2	1	1	1	1	1	1
Prague	2	1	1	1	1	1	1	Prague	2	1	1	1	1	1	1
Riga	1	1	1	1	1	1	1	Riga	1	1	1	1	1	1	1
Samara	1	1	1	1	1	1	1	Samara	1	1	1	1	1	1	1
Simferopol	1	1	1	1	1	1	1	Simferopol	1	1	1	1	1	1	1
Sofia	1	1	1	1	1	1	1	Sofia	1	1	1	1	1	1	1
Stockholm	1	1	1	1	1	1	1	Stockholm	1	1	1	1	1	1	1
Tallinn	1	1	1	1	1	1	1	Tallinn	1	1	1	1	1	1	1
Tel Aviv	1	1	1	1	1	1	2	Tel Aviv	1	1	1	1	1	1	2
Warsaw	2	2	2	2	2	2	2	Warsaw	2	2	2	2	2	2	2
From Odesa to								To Odesa from							
Athens	-	-	-	-	-	-	-	Athens	-	-	-	-	-	-	-
Larnaca	-	-	-	-	-	-	-	Larnaca	-	-	-	-	-	-	-
Tel Aviv	-	-	-	-	-	-	-	Tel Aviv	-	-	-	-	-	-	-
Warsaw	-	-	-	-	-	-	-	Warsaw	-	-	-	-	-	-	-
From Simferopol to								To Simferopol from							
Tel Aviv	-	-	-	-	-	-	-	Tel Aviv	-	-	-	-	-	-	-

ПРЕДСТАВНИЦТВА АВІАКОМПАНІЇ «АЕРОСВІТ»

- БОЛГАРІЯ** 1000, Софія, вул. Трапезица, 6, тел. (359) 2-980 78 80, 987 31 81, факс 980 82 80, e-mail: aerosvit@netissat.bg  
**ГРЕЦІЯ** 11742, Афіни, пр. Сингру, 36-38, тел. (301) 9210710, факс (301) 9243300, e-mail: aerosvit@hol.gr  
**ІЗРАЇЛЬ** Тель-Авів, вул. Ідєлсон, 7, тел. (9723) 516 52 54/8, факс (9723) 510 63 39, e-mail: aerosvit@tevision.net.il  
**КИПР** 1066, Нікозія, бул. Євєагєрас, 31 С, тел. (357-2) 672 606/610, (357-2) 670 624, факс (357-2) 672 668  
**ЛАТВІЯ** (V1053, Рига, аєропорт Рига, тел./факс (371) 720 75 02, тел./факс (371) 720 79 02, e-mail: aerosvit@junik.lv  
**МАЛЬТА** SMS: navel@vsnit.com, Санкт-Джуліан, вул. Барбєрєкєра, 27, Тєл.: +356 320658 Факс: +356 320620, E-mail: mail@sms.com.mt  
**ОБ'ЄДНАНІ АРАБСЬКІ ЕМІРАТИ** Дубай PO BOX 53541, тел. 971 4 3554422, факс. 971 4 355 64 65, e-mail: sultanop@emirates.net.ae  
**ПОЛЬЩА** Варшєва, вул. Зєрєкє Вієуєри, 1, Тєрємєлє 1, офіс 508, тел. 48 22 6504060, 6503782, факс: 6503783 e-mail: aerosvit@pobbox.com  
**РОСІЯ** 103006 Москва, вул. Малєє Дємїтєрєвєкє, Буд. 24/2, Тєл.: (095) 209-7224, 209-3407, E-mail: asm@sovintel.ru  
**ТУРЕЧЧИНА** Стамбул, Курємєєт, Сїбє 101/1, Бєлємєдєг 80230, тел.: (90 212) 233 00 16, факс: (90 212) 233 00 17, e-mail: firebird@turk.net  
**ТУРКМЄНІСТАН** 744023, Ашгєбат, вул. Мєхтємєлє, 73, тел. (99312) 35 01 64, факс (99312) 51 18 18, e-mail: aerosvit@online.tm  
**УГОРСЬЧИНА** H-1056, Будапєст, пл. Бєзєрєкє, 1, тел./факс. (361) 318 37 09  
**УКРАЇНА** H-1056, Будапєст, пл. Бєзєрєкє, 1, тел./факс. (361) 296 79 67, факс (361) 296 79 43, e-mail: aewbud@mail.dolnet.hu  
 H-185, Будапєст, Фєрїкєдє 28 Тєл.: (361) 296 79 67, факс (361) 318 37 09  
 49042, Днїпрєтєрєвєкє, аєропорт, тел./факс: (0567) 77 19 86  
 65054, Одєса, Сєнтрєлєнєє аєропорт, тел./факс: (0482) 37 98 00, 65 22 71, тел./факс: (04820) 49 97 15  
 95000, Сїмфєрєпєлє, вул. Пушкїнєкє, 1, тел. (0652) 27 62 17, факс (0652) 29 54 84 e-mail: aerosvit@crimea.com  
 61022, Харкїє, пл. Сєбєрїєдє, 7, гєтєлє «Харкїє», тел. (0572) 19 53 70, факс: (0572) 19 53 71 e-mail: aerosvit@vlink.kharkiv.ua  
 110 00, Прагє, вул. Гусєвє, 5, тел.: (420 2) 2424 8828, факс: (420 2) 2424 8514 e-mail: aerosvit@volny.cz  
**ЧЕХІЯ** 19045, Стокгольм, аєропорт «Орлєндє», тєрємєлє 5, А/с 50, Тєл./факс: (468) 593 60 370, e-mail: aerosvit@telia.com  
**ШВЕЦІЯ** 11000, Бєлєград, вул. Нїколє Спєсїєкє, оф. 10, тел. 38111 328 34 30, тел./факс: 381 11 328 3531, e-mail: aerosvit@sejnet.yu  
**ЮГОСЛАВІЯ**

AEROSVIT'S REPRESENTATIVE OFFICES

- BULGARIA** Sofia, 6 Trapezitsa str., 1000, tel. (359) 2-980 78 80 e-mail: aerosvit@netplus.bg  
**CZECH REPUBLIC** Praha 5 Husova str., 110 00, tel.: (420) 2-2424 8828, fax (420 2) 2424 8514 e-mail: aerosvit.prg@volny.cz  
**GREECE** Athens, 36-38 Singru, 11742, tel.: (301) 9210710, fax (301) 9234300 e-mail: aerosvit@hol.gr  
**ISRAEL** Tel-Aviv, 7 Idelson str., tel.: (9723) 516 52 54/8, fax (9723) 510 63 39, e-mail: aerosvit@tevision.net.il  
**HUNGARY** Budapest, tel. 1, 15 Ferihegy Marcus, 1056, tel./fax (361) 318 37 09, e-mail: aerosvit@pobbox.com  
 Budapest, Ferihegy 2B tel. (361) 296 79 67, fax (361) 296 79 43, e-mail: aewbud@mail.dolnet.hu  
 Budapest, 1056, Evagoras ave., 1066, tel./fax (371) 720 79 02, e-mail: aerosvit@junik.lv  
**CYPRUS** Nicosia, PO BOX 53541, tel. 971 4 3554422, fax. 971 4 355 64 65, e-mail: sultanop@emirates.net.ae  
**LATVIA** (V1053, Riga, airport, tel./fax (371) 720 75 02, tel./fax (371) 720 79 02, e-mail: aerosvit@tevision.net.il  
**MALTA** SMS: navel@vsnit.com, St. Julian, vul. Barberekera, 27, Tel.: +356 320658, Fax: +356 320620, E-mail: mail@sms.com.mt  
**POLAND** Warszawa, ul. Zwirki i Gurguzy, 1, Terminal 1, of. 508, tel.: (48) 22 6504060, 6503782, fax: 6503783 e-mail: aerosvit@pobbox.com  
**RUSSIA** Moscow, ul. Malaya Dmitrovskaya, Bud. 24/2, Tel.: (095) 209-7224, 209-3407, E-mail: asm@sovintel.ru  
**SWEDEN** Stockholm, Oland airport, terminal 5, A/c 50, Tel./fax: (468) 593 60 370, e-mail: aerosvit@telia.com  
**TURKEY** Istanbul, Kurumcioglu, Side Apt. 1, Tel.: (90 212) 233 00 16, fax (99312) 35 01 64, fax (99312) 51 18 18, e-mail: aerosvit@online.tm  
**TURKMENISTAN** Ashgabat, Mehtemel, 73, tel. (99312) 35 01 64, fax (99312) 51 18 18, e-mail: aerosvit@online.tm  
**UKRAINE** Dnepropetrovsk, airport, tel./fax (0567) 77 19 86  
 Odessa, Centralnyy airport, tel./fax (0482) 37 98 00, 65 22 71, tel./fax: (04820) 49 97 15  
 Simferopol, Pushkinskaya, 1, tel. (0652) 27 62 17, fax (0652) 29 54 84 e-mail: aerosvit@crimea.com  
 Kharkiv, pl. Sebereg, 7, hotel "Kharkiv", tel. (0572) 19 53 70, fax: (0572) 19 53 71 e-mail: aerosvit@vlink.kharkiv.ua  
 Prague, vul. Guseva, 5, tel.: (420 2) 2424 8828, fax: (420 2) 2424 8514 e-mail: aerosvit@volny.cz  
 Stockholm, airport "Orelanda", terminal 5, A/c 50, Tel./fax: (468) 593 60 370, e-mail: aerosvit@telia.com  
 Belgrade, vul. Nikola Spasicek, of. 10, tel. 38111 328 34 30, tel./fax: 381 11 328 3531, e-mail: aerosvit@sejnet.yu



History Formed as the Tyumen Aeroflot Directorate in 1967 to meet demands of the fast growing oil and gas industry development in 1992 the company transformed into Tyumensaviations Aviation

Employees total 3,402 Engineering staff 639 Flightcrew 564

**Executives**

General Director/Chief Executive **Andrey Matrosov**

Deputy General Director for International Economic Affairs **Victor Bachurin**

Deputy General Director for Commerce **Vladimir Kravchenko**

First Deputy General Director **Vasily Labeidinsky**

**Fleet**

1 x Antonov An-24

5 x Antonov An-24B

4 x Antonov An-24RV

1 x Antonov An-26

3 x Tupolev Tu-134A

1 x Tupolev Tu-154B

7 x Tupolev Tu-154M

13 x Yakovlev Yak-40

2 x Yakovlev Yak-40K

**Destinations (domestic scheduled)** Moskva, Nizhny Novgorod, Novosibirsk, Novy Urengoy, Surgut, Tyumen, Ural

**Destinations (international scheduled)** Kiev

VP Corporate Planning and Finance **Volodymyr Boyko**

VP Technical Operations **Oleksander Sausienko**

**Fleet**

2 x Boeing 737-200 Advanced

2 x Boeing 737-300

1 x Boeing 737-500

**Main base** Kiev-Borispol International (KBP)

**Destinations (domestic scheduled)** Donetsk, Kiev, Lviv, Odessa, Simferopol

**Destinations (international scheduled)** Amsterdam, Barcelona, Berlin, Brussels, Copenhagen, Frankfurt, Helsinki, London, Paris, Rome, Vienna

Executive VP Operations **J.Y. Han**

Junior VP Traffic **Ahan Chang**

**Fleet**

10 x Boeing MD-90-30

1 x Bombardier Dash 8 Q200

12 x Bombardier CRJ-8 Q200

3 x Fairchild Dornier 228-200

**Main base** Kaohsiung International (KHH)

**Hubs** Taipei-Chiang Kai Shek International (TPE)

**Destinations (domestic scheduled)** Chiayi, Kaohsiung, Kinmen, Mialung, Taichung, Tainan, Taipei, Taitung

**Destinations (international scheduled)** Kota Kinabaku, Phuket

## UKRAINE NATIONAL AIRLINES (UNAI) (UML)

90 Povtrotskotskiy Prospekt, Kiev, 04050, Ukraine

Tel +380 44 245 9852 Fax +380 44 245 9872

**Services** scheduled, domestic, passenger and cargo

**Alliances** AeroSvit Airlines, Air Ukraine

**Date established** 1999 **Date operations started** 1999

**Fleet**

2 x Antonov An-24B

1 x Antonov An-24RV

**Destinations (domestic scheduled)** Donetsk, Ivano-Frankivsk, Kiev, Odessa, Simferopol, Uzhgorod

## UNITED AIRLINES (UAL) (UAL)

PO Box 66100, Chicago, Illinois, 60666, USA

Tel +1 (847) 700 4000 Fax +1 (847) 700 7345

**Website** www.ual.com

**Services** scheduled, charter, international, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Publicly held (majority by employees) through UAL (100%)

**Airline subsidiaries/shareholdings** United Shuttle (100%)

**Alliances** Star Alliance, Aeromar, Air ALM, Air Wisconsin, Aloha Airlines, Atlantic Coast Airlines, BWIA West Indies Airways, Cayman Airways, Delta Air Lines, Emirates, Great Lakes Aviation, Gulfstream International Airlines, Luda Air, Saudi Arabian Airlines, SkyWest Airlines, Spanair, Tropicair Airways, United Express

**Date established** 6 April 1926

**Date operations started** 1 July 1926

**Description** World's second largest airline by revenue, operating more than 2,330 daily flights on a route network which spans the globe and serves 139 destinations in 26 countries and two US territories.

**History** Started operations delivering mail within the USA. Formed as the management company of four pioneer airlines: Boeing Air Transport, Pacific Air Transport, National Air Transport and Varney Airlines (founded in 1926). In 1964 a majority of United's employees took a 55% stake in UAL in return for labour concessions, resulting in UAL becoming the world's largest majority employee-owned company. The carrier also launched United Shuttle, a low-cost operation based on the US West Coast.

**Employees** total 98,400

**Executives**

Chairman/Chief Executive **John Craghton**

President **Rono Dutta**

Executive VP/COO **Douglas Hacker**

Executive VP/COO **Andrew Studdert**

Senior VP/COO **Bruce Parker**

Senior VP Finance **Jake Brace**

Senior VP Flight Operations **Steve Fort**

Senior VP General Counsel and Secretary **Francesca Maher**

Senior VP Governmental Affairs **Shelley Longmire**

Senior VP International **Stuart Orr**

Senior VP Maintenance Operations **Ronald Uch**

Senior VP Marketing **Graham Atkinson**

Senior VP North America **Christopher Bowers**

Senior VP Onboard Services **Sara Fields**

Senior VP People **William Hobgood**

**Fleet**

48 x Airbus A319-100

86 x Airbus A320-200

100 x Boeing 737-300

54 x Boeing 737-500

37 x Boeing 747-400

97 x Boeing 757-200

9 x Boeing 767-200

8 x Boeing 767-200ER

37 x Boeing 767-300ER

16 x Boeing 777-200

38 x Boeing 777-200ER

30 x Airbus A319-100

30 x Airbus A320-200

3 x Boeing 777-200ER

**Orders**

3 x Boeing 777-200ER

**Main base** Chicago O'Hare International (ORD)

**Hubs** Los Angeles International (LAX), Chicago O'Hare International (ORD), Denver International (DEN), Washington Dulles International (IAD)

**Destinations (domestic scheduled)** Albany NY, Albuquerque, Anchorage, Atlanta, Austin, Baltimore, Billings, Boise, Boston, Buffalo, Burbank, Burlington VT, Cedar Rapids, Charlotte, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Colorado

## Ukraine Air Alliance (UCA) (UCA)

P.O. Box 136, 4-A Bereznyakivska Street, Kiev, 02152, Ukraine

Tel +38 044 550 3071 Fax +380 044 553 4969

**Site** IEVUAHX

**Services** charter, international, domestic, cargo

**Date established** 28 February 1992

**Date operations started** 1993

**Description** Operates cargo charters within the CIS, as well as services to Europe and Africa. It has also taken part in UN relief flights.

**History** Registered with the Ukrainian state authorities as a joint-stock company and was one of the first private air enterprises in Ukraine to obtain international status through registration at the International Civil Aviation Organisation.

**Employees** total 50 Engineering staff 10 Flightcrew 30

**Executives**

President **Valeriy Mannichenko**

Commercial Director **Vladimir Bilvachenko**

**Fleet**

1 x Antonov An-12

1 x Antonov An-26

1 x Antonov An-26B

**Main base** Kiev-Borispol (KBP), Kiev-Zhuliany (IEV)

## UKRAINIAN CARGO AIRWAYS (UCA) (UCS)

24, Melnikova St, Kiev, 04050, Ukraine

Tel +38 044 463 7567 Fax +38 044 463 7005

**Site** IEVUC6Z **Website** www.avia-uca.com.ua

**Services** charter, international, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** State Property Fund of Ukraine (100%)

**Date established** July 1997

**Date operations started** January 1998

**Description** A state owned company offering charter passenger and cargo services with ex-air force aircraft.

**Ukrainian Cargo Airways** also overhauls, leases and sells aircraft, engines and aviation equipment.

**History** Established with the use of decommissioned aircraft of the Ukrainian air force. Since 1998, UCA aircraft have been used to fulfil UN programmes in Yugoslavia (Kosovo) and Africa (Sierra Leone, Sudan, Congo) to deliver relief cargo to regions difficult to access, to transport peacekeeping troops and to evacuate refugees. The UCA Helicopter group has wide experience in fire fighting and search-and-rescue.

**Employees** total 707 Engineering staff 340 Flightcrew 156

**Executives**

President **Andrey Kukin**

Senior Vice-President **Nikolai Mayak**

Vice-President **Alexander Lyubyn**

VP Commerce **Alexander Gaidai**

VP Economy and Finance **Valeriy Pokropivny**

Airline Director **Valeriy Konovko**

**Fleet**

1 x Antonov An-12

1 x Antonov An-26

11 x Ilyushin Il-76M

1 x Ilyushin Il-76T

1 x Tupolev Tu-154B

**Main base** Zaporozhye (OZH)

## UNI AIRWAYS (UNIA) (UNIA)

7 Fl, No 100, Chang-An E, Rd Sec 2, Taipei, 104, Taiwan,

Tel +886 2 251 35511 Fax +886 2 2513 3211

**Site** HQWB77 **Website** www.uniair.com.tw

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** EVA Air (18.43%) Evergreen Development (17.5%)

**Alliances** EVA Air, Mandarin Airlines

**Date established** 1988 **Date operations started** 1989

**Description** Operates domestic scheduled services and one international service. Some regular charter flights are also operated.

**History** Known as Makung International Airlines until May 1996, merger effected between Uni Airways, Taiwan Airlines and Great China Airlines under UNI Airways name on 1 July 1998.

**Employees** total 1,502 Engineering staff 325 Flightcrew 130 Cabin crew 143

**Executives**

Chairman **Peter Sz**

## UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES (UPI) (UAI)

Propekt Peremogy 14, Kyiv, 01135, Ukraine

380 (44) 461-5656 Fax +380 (44) 216-7994

**Site** IEVHQPS **Website** www.ukraine-international.com

**Services** scheduled, charter, international, domestic, passenger and cargo

**Parent organisation/shareholders** Austrian Airlines (17.5%), Debis (6%), EBRD (9.9%), State Property Fund of Ukraine (61.6%), Swiss (5%)

**Alliances** Austrian Airlines, Blue Panorama Airlines, Finnair, Iberia, Swiss

**Date established** 1 October 1992

**Date operations started** 25 November 1992

**Description** Provides scheduled domestic and international flights to destinations in Russia and Western Europe, operating more than 100 flights a week.

**History** Founded as a joint venture between the Ukrainian Association of Civil Aviation and Inair aircraft leasing company GRA. In July 1996 the Ukraine government gave up its controlling share allowing the airline to seek external investors. As a result, both Austrian Airlines and Swissair took a share in November 1996.

**Employees** total 590

**Executives**

President **Vijali Palenski**

Deputy President **Buchard Creagh**

Senior Vice-President **Yuriy Miroshnikov**

Chief Accountant **Dlexander Kuznetsov**

Financial Controller **Mykola Paschuk**

VP Airport and In-flight Services **Igor Palnikats**

VP Aviation Safety **Oleksander Suvorov**



**AIRVALLEE**

PO Box 1693, Yellowknife, Northern Territories, X1A 2P2, Canada  
Tel +1 867 669 8200 Fax +1 867 669 8210 Website www.airvallee.com

Services scheduled, charter, domestic, passenger, cargo

Parent organization/shareholders Arychuk Family (100%)

Date established 1995 Date operations started November 1995

Description Operates scheduled and on demand charter services in the Northern Territories. History began operations with four Bombardier CRJ-440s, but in 1990 purchased its first Twin Otter with the help of the Rae-Edd Development Corporation. This allowed the airline to expand and provide more services to the growing mining exploration industry. In 1991 Air Tindi merged with Latium Island Airways and acquired several additional aircraft.

Executives President Peter Arychuk  
VP Operations Teri Arychuk

Fleet 8 x de Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300

Destinations (domestic scheduled) Fort Simpson, Lutseike Rae Lakes, Soree Lake, Snowdrift, Wta Tu Lac la Martre, Yellowknife

**TRANSAT**

11600 Cargo Road A1, Montreal International Airport, Mirabel, Quebec, J7N 1G9, Canada  
Tel +1 (514) 476 1011 Fax +1 (514) 476 6338 Site VMXXRTS E-mail communications@transat.com Website www.airtransat.com

Services scheduled, charter, international, domestic, passenger

Parent organization/shareholders Transat A.T (100%)

Date established December 1996 Date operations started November 1987

Description Scheduled and charter carrier offering flights out of five major bases: Halifax, Montreal, Quebec City, Toronto and Vancouver. Its primary destinations during the summer season are points in Europe and domestic flights within Canada, as well as the Caribbean, Mexico, South America and the USA during the winter season. Air Transat also operates regular flights between Canada and France, and is the designated carrier between Canada and Cuba.

Employees total 2,133

Executives President and CEO Denis Jacob  
COO and Executive VP Operations and Maintenance Allen B. Graham  
VP Finance and Administration Denis Patrin  
VP Flight Operation Pierre Gosselin  
VP Inflight Service and Commissary Peter Netschuk  
VP Maintenance and Engineering Olive Edwards  
VP Marketing Sylvie Bourque  
VP Sales Kevin Kalofleisch  
Jean Cole

Fleet VP Technical Support  
2 x Airbus A310-300  
2 x Airbus A330-200  
1 x Airbus A330-300  
5 x Boeing 757-300  
1 x Lockheed L-1011 TriStar  
3 x Lockheed L-1011-100 TriStar  
4 x Lockheed L-1011-550 TriStar  
8 x Lockheed L-1011-500 TriStar

**BRITISH AIRWAYS**

Main bases: Dubai  
Destinations (international scheduled) Abuja, Birmingham, Exeter, Fort Lauderdale, Fort Myers, Glasgow, Honolulu, Kahulu, London, Manchester, Melbourne (USA), Miami, Orlando, Paris, St Petersburg (USA), San Juan, Santiago, Bratislava, St Maarten, West Palm Beach.  
Destinations (domestic scheduled) Calgary, Edmonton, Gander, Halifax, Montreal, Quebec, St John's, Toronto, Vancouver, Winnipeg

**LOT**

Lotzko Poprad-Tatry, Airport Tatry, Poprad, SK-058 98, Slovakia  
Tel +421 92 61911 Fax +421 92 7881 603 E-mail airlines@lot.sk Website www.lot.sk

Services charter, domestic, regional, passenger, cargo

Date established 1991

Description Operates tour and cargo charters and contract helicopter operations

Executives President Milan Kohlik

Fleet 1 x Tupolev Tu-134A

**3600 Rodney Parham Road, Little Rock, Arkansas, 72712, USA**  
Tel +1 501 5133500 Fax +1 501 6032093 Site LTDDBC

Services charter, international, regional, domestic, cargo

Parent organization/shareholders BAX Global (100%)

Date established 1978 Date operations started 1979

Description Provides worldwide cargo charters for the express package industry as well as for the US Department of Defense and the automotive industry. The company does on-demand charters for freight toward and charter companies. It also wet leases aircraft.

History Formed as US Airways, and also known as Interstate Airlines. The current name was adopted in 1988. In 1991, former USA International Cargo Express was merged into Air Transport International, which was itself purchased by BAX Global in February 1998.

Executives VP and General Manager Chuck Adams  
Director Cargo Sales and Service Wade Johnson  
Director Maintenance Gerry Herth  
Director Operations Rich Carlson  
Director Passenger Sales and Service Eric Korth  
Director Quality Control Bruce Embree

Fleet 15 x McDonnell Douglas DC-8 Series 90  
11 x McDonnell Douglas DC-8 Series 70

Main bases Little Rock National

**PROSPECT**

Prospekt Pobedi 14, Kiev, 252115, Ukraine  
Tel +380 44 216 7109 Fax +380 44 216 8235

Services scheduled, charter, international, regional, passenger, cargo

Airline subsidiaries/shareholders Comex Air (100%), Kiev United Air Detachment (Zhukov)

Alliances Aeroflot, CSA Czech Airlines, Ukraine National Airlines

Description Ukrainian flag-carrier operating extensive domestic and international services

Executives First VP Sergo Malium

Executives 8 x Antonov An-24B  
6 x Antonov An-24RV  
1 x Antonov An-26  
7 x Antonov An-30  
1 x Ilyushin Il-63M  
1 x Ilyushin Il-76M  
1 x Let L-410 UVP  
1 x Let L-410 UVP-E  
6 x Tupolev Tu-134A  
6 x Tupolev Tu-154B  
2 x Tupolev Tu-154M  
4 x Antonov An-140

Orders  
Destinations (international scheduled) Amman, Athens, Baku, Beijing, Cairn, Damascus, Dubai, Moscow, Novosibirsk, Sochi, St Petersburg, Tbilisi, Tunis, Yerevan  
Destinations (domestic scheduled) Chernivtsy, Dnepropetrovsk, Donetsk, Ivano-Frankovsk, Kharkov, Kiev, Kherson, Kivroy Rog, L'viv, Mariupol, Nikolaev, Odessa, Potava, Simferopol, Uzhgorod, Zaporizhye

**IRGA**

1A Dobrovolsky Street, Kyivograd, 318005, Ukraine  
Tel +380 522 25 11 25 Fax +380 522 25 11 52 Site KGOAUXH E-mail urga-ava@ua.com.ua Website www.ir.kivirograd.gov.ua/irga.html

Services scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger, cargo

Parent organization/shareholders Lytkov Group of Companies (47%), State Property Fund of Ukraine (51%)

Date established August 1993 Date operations started August 1993

Description Provides regular international chartered passenger and cargo flights from various Ukraine airports. Areas covered include Congo, Kenya, Turkey, Rwanda and other countries.

History Founded as International Joint-Stock Aviation Company "IRGA", initially focusing on charter flights. Regular passenger flights from Kivroy Rog and Kiev were added in May 1997.

Employees total 170 Engineering staff 22 Flightcrew 90

Executives President Mikhail Rubets  
Director General Levaid Shmygovich  
Deputy Director General Galina Kuznetsov  
Financial Director Sergey Puzhik  
Technical Director Viktor Fundaral

Fleet 2 x Antonov An-24B  
3 x Antonov An-24RV  
3 x Antonov An-26B

Main bases Kivroy Rog, Kivroy International  
Destinations (international scheduled) Istanbul, Zagreb  
Destinations (domestic scheduled) Kiev, Kivroy Rog

**AIRVALLEE**

Aeroporto, Saint Christophe AD, 11020, Italy  
Tel +39 1 6523 9996 Fax +39 1 6523 2526 E-mail airvallee@airvallee.com Website www.airvallee.com

Services scheduled, charter, domestic, passenger

Date established 1987

Description Provides scheduled domestic services linking the Val d'Aosta region with several Italian cities and Paris in France. Air tax and business aviation also form part of its varied activities, together with helicopter flights. History Began with air tax and business flights and started scheduled operations in June 2000 between Paris and Annecy.

Rome 1 x Fairchild Dornier 328JET  
Fleet 1 x Fairchild Dornier 328JET  
Orders 1 x Fairchild Dornier 328JET

Destinations (international scheduled) Annecy  
Destinations (domestic scheduled) Pasa, Palermo, Rome, Turin

**VANUATU AIRWAYS**

PO Box 148, Du Vanuatu House, Rue de Paris, Port Vila, Vanuatu  
Tel +678 23 838 Fax +678 23 250 Site VAVUAE E-mail air@vanuatu.com Website www.pacificairlines.com/airlines-vanuatu.html

Services scheduled, international, regional, passenger

Parent organization/shareholders Government of Vanuatu (100%)

Alliances Air Caledonie International, Air Pacific, Qantas Airways, Solomon Airlines

Date established 1981

Description National carrier, operating between Port Vila, Australia, New Zealand and points in the South Pacific. History Originally formed as New Hebrides Airways, it changed to Air Vanuatu after independence from Britain and France in 1980. The national airline has been a fully state-owned company since December 1987.

Employees total 185 Engineering staff 5 Flightcrew 10 Cabin crew 48

Executives Managing Director and CEO Mark J Ward  
Director Finance and Strategy Joseph JA Laloyer  
Director Marketing Keith J Molloy AFC  
Director Operations

Fleet 1 x Boeing 737-300

Main bases Port Vila, Bauerfield



# Directory: world airlines

**Antwerp Airport**, P.O. Box 50, Antwerp, B-2100, Belgium  
Tel +32 (3) 285 68 66 Fax +32 (3) 281 32 00  
Site ANRRRVY Website www.yfm-airlines.com

Services scheduled, charter, international, regional, passenger  
Parent organisation/shareholders Fretag and Panta Holdings (100%)

Alliances European Air Express, Eurowings, KLM UK, Luxair

Date established 1 February 1992

Date operations started 15 May 1993

Description Operates over 170 scheduled passenger flights a week, together with seasonal scheduled flights to Jersey and Guernsey in the Channel Islands. Also operates numerous ad hoc charter flights to and from any airport in Western Europe.

History Founded with the purpose of flying scheduled air-line and charter services from regional airports to important economic centres within Western Europe.

Employees total 240

## Executives

President/Managing Director Jaap Rosen Jacobsson  
Chief Operating Officer Piel Wauters

Fleet 11 x Fokker 50

Main base Antwerp International (ANR)

Hubs Brussels National (BRU), Düsseldorf Express-Münchenglöblich (MGL), Rotterdam (RTM), London City (LCY), Luxembourg (LUX), Geneva International (GVA), Jersey (JER)

Destinations (domestic scheduled) Antwerp, Brussels

Destinations (international scheduled) Düsseldorf, Geneva, Guernsey, Jersey, London, Luxembourg,

Manchester, Rotterdam

Commercial Director

Technical Director

Fleet 16 x Airbus A320-200  
2 x Airbus A321-200  
2 x Boeing 767-300ER

Main base Verona Villafranca International (VRN)

Hubs Milan-Malpensa (MXP), Bergamo-Ono Al Seno (BGY)

Destinations (domestic scheduled) Alghero, Ban, Cagliari, Catania, Milan, Naples, Palermo, Rome, Venice

Destinations (international scheduled) Brussels

Giuliano Marinelli  
Giancarlo Piacenza

Tel +7 8172 72 5012 Fax +7 8167 72 0686

Services scheduled, regional, domestic, passenger

Date established 1933

Description Operates scheduled domestic and regional passenger services

## Executives

General Director Liviu Esferovic

Director General Yuri Palady

First Deputy Director General Alexander Lugovoi

Fleet 1 x PZL-Mielec An-28

9 x Yakovlev Yak-40

## VOVGRO AIRLINES (VGR)

Volograd Airport, Volograd, Povolzhskiy Zone,

400036, Russia

Tel +7 (8422) 317 322 Fax +7 (8422) 317 322

Site VOGRRSU

Services scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger

Parent organisation/shareholders Employees (38%),

investors (51%)

Description Operates scheduled services from Volograd to Russian and CIS cities.

History Former Aeroflot Volograd division and later known as Volga Airlines

Employees total 271 Engineering staff 83 Flightcrew 13

Cabin crew 25

## Executives

President Anatoly Grshin

Director Yuri Baichkin

Fleet 3 x Tupolev Tu-134A

4 x Yakovlev Yak-40

1 x Yakovlev Yak-40K

6 x Yakovlev Yak-42D

## VOVORONZH AIRLINES (VVO)

Voronezh Airport, Voronezh, Central Regions Zone ATD,

394025, Russia

Tel +7 (0732) 160 937 Fax +7 (0732) 553 566

Services scheduled, charter, domestic, passenger

Parent organisation/shareholders Others (49%), Voronezh employees (51%)

Date established 20 January 1994

Date operations started 20 January 1994

Description Operates short-haul domestic and regional schedules from Voronezh to points in central, southern and western Russia

History Former Aeroflot Voronezh division

Fleet 1 x Antonov An-24B

6 x Antonov An-24RV

10 x Tupolev Tu-134A

1 x Yakovlev Yak-42D

## VOSTOK AIRLINES (VVO)

Domestic Airport, Khabarovsk, 680012, Russia

Tel +7 (4212) 372562 Fax +7 (4212) 371583

Services charter, regional, domestic, passenger and cargo

Parent organisation/shareholders Airline personnel (49%), Khabarovsk Regional Administration (51%)

Date established 1947 Date operations started 1947

Description Operates domestic passenger services in addition to a wide spectrum of aerial work. This work includes air ambulance services, air patrols of forest areas and fire fighting, oil rig support, helicopter logging operations and external services.

History Formed as an aviation group and incorporated as an open joint stock company in 1993

## Executives

Director General Fans Mirayonov

Deputy Director General Alexander Tkach

Commercial Director Alexander Trebov

Fleet 3 x Let L-410 UVP-E

4 x PZL-Mielec An-28

Main base Khabarovsk-Novy (KHV)

## VOYAGEUR AIRWAYS (VAV)

1500 Airport Road, North Bay, Ontario, POH 1P0, Canada

Tel +1 (705) 476 1750 Fax +1 (705) 476 6773

Site VYBOW4V Website www.voyageurairways.com

Services charter, regional, domestic, passenger and cargo

Date established 1968 Date operations started 1968

Description Operates passenger charter flights and air ambulance services in Canada and the USA. Also has one scheduled route.

Employees total 182 Engineering staff 50 Flightcrew 45

Cabin crew 7

## Executives

President Max Shapiro

Director of Flight Operations Rick Korswagen

Maintenance Director Larry Baylis

Maintenance Director Joe Hanford

Fleet 8 x de Havilland Dash 7

Destinations (domestic scheduled) North Bay, Sudbury

## VOYAGEUR AIRWAYS (VAV)

9 Rue Industrielle, No 206, Kinshasa, Democratic

Republic of Congo

Tel +32 59 704 409 Fax +32 59 704 409

Services charter, regional, domestic, passenger and cargo

Date established 1983 Date operations started 1983

## VOLGO-DNEPR AIRLINES (VDA)

One of Russia's largest airlines, operating scheduled flights to over 40 cities in Russia and the CIS, and international charter services, has been acquired by Sibir Airlines. Its operations have now been fully incorporated. Vnukovo Airlines was established in March 1993 based on the former Aeroflot Directorate. In October that year, it became the first airline to take delivery of the new Tupolev Tu-204.

## VOLOARE AIRLINES (VLA)

2, Svyatoshinska Street, Kiev, 033115, Ukraine  
Tel +380 44 452 1115 Fax +380 44 452 2829

Site IEVVRXH Website www.volare.kiev.ua

Services passenger and cargo  
Date established 1994

Description Operates charter and regular flights from its base airports at Rovno and Kiev.

## Executives

President Igor Likarinko

Director General Andrey Likarinko

Commercial Director Maxim Likarinko

Fleet 6 x Antonov An-12

4 x Ilyushin Il-76M

## VOLOARE AIRLINES (VLA)

Corso Garibaldi 186, Thiene, Vicenza, I-36016, Italy  
Tel +39 0445 800 100 Fax +39 0445 800 101

Site VRNCOBD Website www.volare-airlines.com

Services scheduled, charter, international, domestic, passenger

Parent organisation/shareholders Volare Group

Alliances Air Sicilia, Qualifier

Date established 1997 Date operations started April 1998

Description Operates charter flights from Bergamo, Milan Malpensa and Verona to destinations within Europe and the Mediterranean

History Created by a group of northeast Italian entrepreneurs and foreign investors. A 34% stake of Volare was acquired by the SAG Group in September 1998.

Employees total 200 Engineering staff 35 Flightcrew 47

Cabin crew 78

## Executives

President Gino Zoccali

Managing Director Vincenzo Sobdu

## VOLOARE AIRLINES (VLA)

14 Kartysheva St, Ulyanovsk, 432062, Russia  
Tel +7 (8422) 201497 Fax +7 (8422) 204997

Site ULYDMVI/ULYOVN Website www.vda.ru

Services scheduled, charter, international, domestic, passenger and cargo

Parent organisation/shareholders Antonov (2.9%),

Kaskol (16%), NIC (New Insurance Company) (39.8%)

Airline subsidiaries/shareholdings HeavyLift Volga-Dnepr (50%)

Date established 1990 Date operations started October

1991

Description Specialises in outsize cargo operations using the world's largest fleet of An-124s.

History Joint stock company established by its three major shareholders Aviastar, Antonov Design Bureau and Motor Sich. It entered a marketing agreement with Stansed, UK-based HeavyLift, offering the 120 payload Antonov An-124 on the world cargo market. It became the first carrier in Russia, other than Aeroflot, to begin operations specialising in outsize cargo.

Employees total 673 Engineering staff 154 Flightcrew

185 Cabin crew 37

## Executives

General Director Alexei Isaikin

Chairman Viktor Tolmachev

Commercial Director Valery Gabnal

Director Strategic Planning/Development Michael Ivanov

Fleet 1 x Antonov An-12

1 x Antonov An-124

8 x Antonov An-124-100

1 x Antonov An-32

1 x Ilyushin Il-76M

1 x Ilyushin Il-76T

4 x Yakovlev Yak-40

1 x Yakovlev Yak-40K

1 x Antonov An-124-100

## Orders

Main base Ulyanovsk-Vostochny International (ULY)

Destinations (domestic scheduled) Moscow, Ulyanovsk

Destinations (international scheduled) Nikolayev

## VOLOGDA AIRPORT (VOD)

Vologda Airport, Vologda Dorozhny, North West Zone,

160015, Russia

# WORLD AIRLINE DIRECTORY

Yokoh, Singapore, Tokyo  
 Destinations (domestic scheduled): Ahmedabad, Amritsar, Bangalore, Calcutta, Chennai, Cochin, Delhi, Goa, Hyderabad, Kolkata, Mumbai, Thiruvananthapuram

## Air Inter Gabon (AIG)

BP 240, Port-Gentil, Gabon  
 Tel +241 55 21 12 Fax +241 77 40 17  
 Services scheduled, charter, regional, domestic, passenger, cargo  
 Parent organization/shareholders: Mahe Louis Gaston Mayita (100%)  
 Date established 1956 Date operations started 1956  
 Description Private carrier operating regular services within Gabon and to other points in West Africa  
 Employees total 150 Engineering staff 53 Flightline 26 Cabin crew 15  
**Executives:** President Louis Gaston Mayita  
 Deputy General Director Guy Seguin  
 Financial Director David Mayita  
 Commercial Director Alfred Pierre Ebouke  
 Technical Director Hyacinthe Ngoma  
**Fleet:** 1 x ATR 42-300  
 1 x Raytheon Beech 1900C-1 Airliner  
 2 x Raytheon Beech 1900D Airliner

## Air Inuit (IHI) (AII)

547 Meloche Avenue, Dorval, Quebec, H9P 2W2, Canada  
 Tel +1 (514) 636 9445 Fax +1 (514) 636 8916  
 Services scheduled, charter, regional, domestic, passenger, cargo  
 Parent organization/shareholders: Malvik Corporation (100%)  
 Date established 1977 Date operations started 1977  
 Description Provides a scheduled service in the Province of Quebec, together with contract service for the Province's aviation department.  
**Executives:** Chairman and President Mark T Gordon  
 Director Finance Mike Voland  
**Fleet:** 1 x Bombardier (de Havilland) Dash 8-100  
 4 x de Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300  
 4 x British Aerospace 748 series 2A  
 1 x Convair 580  
 Destinations (domestic scheduled): Abulvik, Aupaluk, Inukjuik, Inuvik, Kangiqsuajuat, Kangisusuaq, Kangiruk, Kiviqung, Kuujuaq, La Grande, Montreal, Puvionville, Quaqtaq, Samikiluaq, Tasiliuq, Umiuq, Ulukuk

## Air Jamahiriya (LJA)

PO Box 84320, Tripoli, Libya  
 Tel +218 (21) 333 00 00 Fax +218 (21) 333 30 48  
 Services charter, domestic, passenger, cargo  
 Date established 1990 Date operations started 1990  
 Description Provides a charter service for Libya's oil industry, but plans to move into domestic scheduled services  
 History Formerly known as Light Air Transport and Technical Services. Planned to be integrated into Libyan Arab Airlines, but not known if this has taken place.  
 Employees total 500  
**Fleet:** 13 x Bombardier (de Havilland) DHC-6 Twin Otter 300  
 2 x Fairchild (Swearingen) Merlin III

## Air Jamaica (JMT) (AJM)

Air Jamaica Building, 72-76 Harbour Street, Kingston, Jamaica  
 Tel +1 (876) 922 3460 Fax +1 (876) 967 3125 Site KINZJIM Website www.airjamaica.com  
 Services scheduled, international, regional, passenger, cargo  
 Parent organization/shareholders: Air Jamaica Acquisition Group (70%), Employees: (5%), Government of Jamaica (25%)  
 Airline subsidiary/parent/shareholdings: Air Jamaica Express (55%), EC Express  
 Alliances: Air Canada, Delta Air Lines, Helair  
 Date established October 1958 Date operations started 1 April 1999  
 Description Operates scheduled services from Kingston and Montego Bay to over 15 destinations in the Caribbean, the USA and UK. Air Jamaica also offers flights to Toronto under a joint-service agreement with Air Canada. History The national carrier of Jamaica began operations with daily non-stop flights to New York and Miami, with long-haul services to Europe added on 1 April 1974. The airline was partially privatised in 1994, with the government retaining a 25% share in the company. Air Jamaica has since undergone an extensive modernisation process, including the purchase of new aircraft.  
**Executives:** Chairman Gordon "Butch" Stewart  
 CEO Chris Zacca  
 Senior VP Sales and Services John Lewis  
 VP Industrial Affairs William B Rodgers  
 VP Marketing and Sales Allan Chastenet  
 VP Operations Lloyd Tai  
 VP Technical Resources Robert Mairacher  
**Fleet:** 4 x Airbus A310-300  
 7 x Airbus A320-200  
 2 x Airbus A321-200  
 1 x Airbus A340-300  
 2 x Boeing MD-83  
 1 x Airbus A320-200  
 1 x Airbus A321-200  
 Hubs: Kingston - Norman Manley International, Montego Bay - Sangster International  
 Destinations (international scheduled): Atlanta, Baltimore, Barbados, Bonaire, Boston, Chicago, Dominica, Fort Lauderdale, Grand Cayman Island, Grenada, Havana, London, Los Angeles, Miami, Nassau, New York, Orlando, Panama City, Philadelphia, Phoenix, St Lucia

## Air Jamaica Express (JME) (JAE)

Air Jamaica Building, 72-76 Harbour Street, Kingston, Jamaica  
 Tel +1 (876) 932 5664 Fax +1 (876) 937 3807 E-mail jme@airjamaica.com  
 Website www.airjamaica.com/express  
 Services charter, regional, domestic, passenger, cargo

Description Operates as Jamaica's inter-island carrier, offering scheduled services from Kingston, together with charter services to other destinations in the Caribbean, including Barbados, Grand Cayman, Havana, Nassau, Turks and Caicos, and Santiago de Cuba.

History Previously known as Trans-Jamaican Airlines  
**Executives:** Chairman Gordon "Butch" Stewart  
 President David Taylor  
**Fleet:** 2 x Fairchild Dornier 228-200  
 2 x Shorts 360-330  
**Destinations:** (domestic scheduled) Kingston, Montego Bay, Negril, Ocho Rios, Port Antonio

## Air Japan (IJO)

15-3 Kanan 2-Chome, Minato-Ku, Tokyo, 108-0076, Japan  
 Tel +81 (3) 3843 2005 Fax +81 (3) 3843 2028 E-mail info@airjapan.co.jp Website www.airjapan.co.jp  
 Services scheduled, international, domestic, passenger  
 Parent organization/shareholders: Air Nippon (5%), All Nippon Airways (95%)  
 Date established 2000 Date operations started 2001  
 Description Being created by All Nippon Airways (ANA) as a low-cost subsidiary, and appears to be modelled on the British Airways subsidiary go. Air Japan hoped to achieve an early January 2001 start date by using the operating licence issued to World Air Network, a long dormant ANA subsidiary. Air Japan's inaugural service will be between Osaka and Seoul using a Boeing 737-300ER, but a number of short and medium-haul routes currently operated by ANA will be gradually transferred to the new carrier in an attempt to increase ANA Group's profitability.  
**Executives:** CEO and President Ryuchi Watanabe  
 Director of Finance Ryuchi Hatton  
 Director of Operations and Maintenance Mitsuyoshi Niise  
**Destinations:** (international scheduled) Seoul

## Air Jet (BJ) (AJJ)

BP10297, 24 Rue de Trali d'Union, Roissy Charles de Gaulle, Paris, 95704, France  
 Tel +33 (1) 49 19 73 20 Fax +33 (1) 48 62 50 80 Site CDG8CCR  
 Services charter, regional, domestic, passenger, cargo  
 Parent organization/shareholders: TNT Post Group (100%)  
 Date established 1980  
 Description Operates express parcel services for its parent company.  
**Executives:** Chairman Roger Caille  
 General Director Alain Cousin  
 Managing Director Philippe Schwyter  
 Commercial Director Olivier Lopez  
**Fleet:** 2 x British Aerospace Bae 146-2000G

## Air Kasai

BP4605, Kinshasa, Democratic Republic of Congo  
 Tel +243 (8) 511 77978 Fax +243 (8) 511 77978  
 Services charter, regional, domestic, cargo  
 Date established 1983  
 Description Operates a charter service predominantly to and from Kasai, one of the Democratic Republic of Congo's largest urban areas and a major industrial diamond centre.  
 History Formerly known as TAC-Transport Aerien Congo and TAZ-Transport Aerien Zaïreais.  
**Executives:** Vladimir Merzon  
**Fleet:** 3 x Douglas DC-3  
 3 x Nord 2501TC Noratlas  
 1 x Vickers Viscount 810

## Air Kazakhstan (KAZ) (KZK)

14 Ogarev Street, Almaty, 450078, Kazakhstan  
 Tel +7 (3272) 588 025 Fax +7 (3272) 588 078 Site ALADG9 E-mail mail@airkaz.kz  
 Website www.airkaz.kz  
 Services scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger, cargo  
 Parent organization/shareholders: Government of Kazakhstan (50%), KazAirmerBank (50%)  
 Alliances: Aeroflot, Transru  
 Date established 5 October 1996 Date operations started 10 March 1997  
 Description National airline operating domestic and international services.  
 History Formed from the Aeroflot Kazakhstan Division as Kazakhstan Airways, but was declared bankrupt in August 1996. Air Kazakhstan emerged from the restraints. On 11 December 1999, the government issued a decision to establish a holding company comprised of Air Kazakhstan and some regional airlines.  
**Executives:** VP Finance Alexander Khrushchinsky  
 VP Marketing Zabege Utranovskiy  
 VP Legal Numanhan Isayev  
**Fleet:** 2 x Airbus A310-300  
 1 x Antonov An-24  
 10 x Antonov An-24B  
 12 x Antonov An-24RV  
 1 x Antonov An-72  
 3 x Boeing 737-200 Advanced  
 1 x Ilyushin Il-76T  
 1 x Ilyushin Il-86  
 5 x Tupolev Tu-134A  
 10 x Tupolev Tu-154B  
 4 x Tupolev Tu-154M  
 2 x Yakovlev Yak-40  
 1 x Yakovlev Yak-42D  
**Main bases:** Almaty (Alma-Ata)  
**Destinations:** (international scheduled) Baku, Bangkok, Beijing, Budapest, Delhi, Dubai, Frankfurt, Hanover, Istanbul, Mineralnye Vody, Moscow, Seoul, Shanghai, Tashkent, Tel Aviv  
**Destinations:** (domestic scheduled) Aktau, Atyrauysk, Almaty, Astana, Atyrau, Karaganda, Kostanay, Pavlodar, Shymkent, Ust-Kamenogorsk

## Air Khabarovsk (KAB) (KAV)

Ul Koroletsk 1-A, Kirovograd, 216005, Ukraine  
 Tel +380 (572) 51 69 07 Fax +380 (572) 51 68 51  
 Services charter, regional, domestic, passenger, cargo



## Azimuth Airlines owns its fleet of L-108 Electra freighters on ad-hoc cargo charters throughout Europe



1 x Boeing 767-300ER  
9 x Boeing 777-200ER

**Destinations** (international scheduled) Amsterdam, Anchorage, Bangkok, Beijing, Boston, Brussels, Changchun, Chicago, Chongqing, Delhi, Fukushima, Fukuoka, Guam, Guangzhou, Gullin, Harbin, Hanoi, Ho Chi Minh City, Hong Kong, Houston, Khabarovsk, London, Los Angeles, Manila, Matsuyama, Nagoya, New York, Okinawa, Osaka, Saigon, San Francisco, Seattle, Seoul, Shanghai, Shenzhen, Singapore, Sydney, Takamatsu, Tachikawa, Tokyo, Toyama, Xi An, Yuzhno-Sakhalinsk, Yantai, Yantai  
**Destinations** (domestic scheduled) Cheju, Cheong Ju City, Chinhae, Kangnung, Kunsan, Kwangju, Mokpo, Pohang, Pusan, Seod, Taegu, Ulsan, Yecheon, Yeosu

### Astrakhan Airlines (OB) (ASZ)

Narimanovo Airport, Astrakhan, Astrakhan, 414023, Russia  
Tel +7 (8512) 249396 Fax +7 (8512) 244497 Site AFTN-URVAZ45 E-mail ak\_savtic\_ina@ic.ru  
**Parent organization/shareholders** Astrakhan employees (65%), Legal Entities (25%), Private investors (10%)  
**Date established** 1994  
**Description** Operates domestic and international passenger/cargo schedules and charters.  
**History** The first official airport was built in Astrakhan in 1936. Then in 1954 all Astrakhan flight squares and the airport were aggregated into the Astrakhan Integrated Airport. Astrakhan Airlines was formed as a result of the separation of airline from the airport.

**Employees** total 485 **Engineering staff** 134 **Flightcrew** 198 **Cabin crew** 33

**Executives** General Director Vladimir M Stepanovkh  
Flight Director Nikolai G Shvedov  
Technical Director Vladimir V Todov

**Fleet**  
4 x Antonov An-24B  
3 x Antonov An-247R  
5 x Tupolev Tu-134A  
1 x Yakovlev Yak-40

**Main bases** Astrakhan - Narimanovo

### ATC Airlines (ATO)

Terminal de Carga Internacional, Bodega 5, Aeropuerto Eldorado, Bogotá, AA81001, Colombia  
Tel +57 1 414 8070 Fax +57 1 413 5431 E-mail atcc@atccair.com.co  
**Services** scheduled, cargo

**Parent organization/shareholders** Colombian investors (60%), Venezuelan investors (40%)  
**Date established** 12 October 1992 **Date operations started** March 1993  
**Description** ATC - Aero Transcolombiana de Carga is the second largest cargo airline in Colombia operating scheduled flights within Colombia.

**Employees** total 110 **Engineering staff** 12 **Flightcrew** 18

**Executives** President and CEO Carlos F Child  
CFO Fátima Corrocer  
Engineering Director Luis Alberto Belledo  
Personnel Director Angela Ariana  
VP Jose Amaya

**Fleet** 1 x McDonnell Douglas DC-8 Series 30

**Main bases** Bogotá - Florencia

### ATC Airlines (ATO)

37 Pervaya Street, Kiev, 252056, Ukraine  
Tel +38 (044 457 583) Fax +38 (044 457 6918) Site IATA:AAK E-mail atcc@atccair.kiev.ua  
**Services** charter, international, cargo  
**Airline subsidiaries/shareholdings** Azalavia Cargo (50%)  
**Alliances** Azerbaijan Airlines

**Date established** 1994 **Date operations started** 1994  
**Description** Operates cargo charters to destinations within the CIS. ATI has also operated flights under the United Nations programme.

**History** Commenced operations with two leased Il-76s on regular flights between the Ukraine and United Arab Emirates. In December 1996, ATI and Azerbaijan Airlines founded a joint venture airline called Azalavia Cargo.

**Employees** total 300 **Engineering staff** 40 **Flightcrew** 21 **Cabin crew** 9

**Executives** Director General Valery Tomash  
General Director Audrey Romanchenko  
Chief Pilot Sergey Manan

**Fleet**  
9 x Ilyushin Il-76M  
1 x Ilyushin Il-76T

**Main bases** Kiev - Zhuliany  
**Hubs** Baku, Shagah International, Ostend International

### Atlant Soyuz Airlines (SG) (AVZ)

10/2 Nikolskaya Str., Moscow, 103012, Russia  
Tel +7 (095) 923 9717 Fax +7 (095) 921 4360 Site MOWFFSGMOWT03G

**Services** scheduled, charter, domestic, regional, international, passenger, cargo

**Date established** 8 June 1993 **Date operations started** June 1993

**Description** Closed-type joint stock company which also has a USA subsidiary based in Los Angeles. Services are Operates domestic schedule and charters to several countries including Belgium, China, Egypt, Germany, Italy, Spain, Turkey, UAE and the UK.

**Engineering staff** 108 **Flightcrew** 40 **Cabin crew** 32

**Executives** General Director Stanislav D Lelichenko

**Fleet**  
4 x Antonov An-12  
2 x Ilyushin Il-180  
2 x Ilyushin Il-62M  
6 x Ilyushin Il-76M  
10 x Ilyushin Il-76T  
2 x Ilyushin Il-86  
1 x Ilyushin Il-96-300  
3 x Tupolev Tu-134A  
3 x Tupolev Tu-154B

**Main bases** Moscow - Sheremetyevo, Chkalovsky  
**Destinations** (domestic scheduled) Chkalovsky, Magadan, Moscow

### Atlantic Airlines (AAG)

Hangar 5, Coventry Airport, Coventry, Warwickshire, CV8 3AZ, UK  
Tel +44 24 7630 7566 Fax +44 24 7630 7703 Site CVTFS8D E-mail jrratanbou@atc.com

**Services** charter, international, regional, domestic, passenger, cargo

**Parent organization/shareholders** Atlantic Holdings (100%)

**Date established** 1969 **Date operations started** September 1969

**Description** Predominantly an air cargo and passenger charter operator, with a fast response ad hoc profile. Holds Department of Transport Marine Pollution control contract. The company also operates a fleet of historic aircraft and owns and operates Coventry Airport.

**History** Began operations in Jersey as an air taxi operator with the name General Aviation Services, and took the name Air Atlantic in 1975. From March 1999, all public transport operations started operating under the Atlantic Airlines banner.

**Employees** total 278 **Engineering staff** 90 **Flightcrew** 60 **Cabin crew** 2

**Executives** Chairman Mike J.H. Colett  
Group Managing Director James Foden  
Managing Director Tony Auld  
Group Company Secretary Richard A.V. Crabtree  
Financial Director Robert Sheffield

**Fleet**  
1 x Fanchello Dornier Metro III  
2 x Lockheed L-188 Electra  
3 x Lockheed L-1890 Electra

**Main bases** Coventry - Bognor

### Atlantic Airways (Faroe Islands) (RC) (FLJ)

Vagar Airport, Soeravgar, FO-380, Faroe Islands  
Tel +298 333700 Fax +298 333390 Site FAEDRC E-mail marketing@atlantic.fo Website www.atlanticways.fo

**Services** scheduled, charter, international, regional, domestic, passenger, cargo

**Parent organization/shareholders** Government of the Faroe Islands (100%)

**Alliances** Flugfélag Islands

**Date established** 1987 **Date operations started** 26 March 1988

**Description** National airlines of the Faroe Islands, operating both domestic and international passenger flights.  
**History** Founded with Cimber Air as a shareholder, but the Faroe Government took full ownership in 1989. In Spring 1994, government-owned SL Helicopters was incorporated into Atlantic Airways.

**Employees** total 60

**Executives** Chairman Eyðinnur Jacobsen  
Managing Director Magni Arge

**Fleet** 1 x British Aerospace BAe 146-200

**Main bases** Vagar (Faroe Islands)

**Destinations** (international scheduled) Aberdeen, Billund, Copenhagen, London, Reykjavik, Stavanger

**Destinations** (domestic scheduled) Faroe Islands

### Atlantic Coast Airlines (DAS) (DAA)

515A Shaw Road, Dallas, Virginia, 20166, USA  
Tel +1 703 925 6000 Fax +1 703 925 6299 Website www.atlanticcoast.com

**Services** scheduled, regional, domestic, passenger, cargo

**Parent organization/shareholders** Atlantic Coast Airlines Holdings (100%)

**Alliances** Air Canada, Delta Connection, Lufthansa, Spanair, United Airlines, United Express

**Date established** 15 December 1989 **Date operations started** 15 December 1989

**Description** Operates regional services under the United Express banner, serving over 50 destinations along the US East Coast from Miami to Florida, with more than 500 departures per day.

**History** Has been in a computerized marketing agreement with United Airlines since its foundation. In 1997,

Airline Coast was the first regional carrier to equip its entire fleet with the Aircraft Communications Addressing and Reporting System (ACARS) and the Global Positioning System (GPS). In 1999, Atlantic Coast Airlines

established Atlantic Coast Jet to operate as a Delta Connection Carrier.

**Employees** total 2,500

# Directory: world airlines

Jose do Rio Preto, São Luz, São Paulo, Teresina, Vitória

29 Dobry Voinikov Street, 1421 Sofia, Bulgaria  
Tel +359 2 963 2260 Fax +359 2 963 3957 Site SOFVIGGR

Services charter, international, cargo  
Parent organisation/shareholders Ivan Ivanov (35%), Petar Cankov (65%)

Date established 4 July 1997  
Date operations started November 1998  
Description Vega operates outside cargo charters with a fleet of three Antonov An-129Ps.

History Vega Airlines was founded in 1997. Formerly known as Aviobroker Ltd and Ikar Air Cargo Ltd both brokerage agencies in the aviation cargo world, providing cargo charter services. In March 1998 Vega was appointed as the official representative in Bulgaria for the Antonov Design Bureau.

Executives  
Managing Director Ivan Ivanov  
Commercial Director Angel Petrov

Fleet 3 x Antonov An-12

## VETERAN AIR VPA

Moskovskaya 182-A, Dnipro, Crimea, 96108, Ukraine  
Tel +380 (6564) 33112 Fax +380 (6564) 33112 Site SIPVTXH  
Website www.skylineaviation.co.uk/veteran.html

Services charter, international, cargo  
Parent organisation/shareholders Ukrainian/Ilyushin  
Design Bureau joint venture

Date established 7 July 1992  
Date operations started 19 September 1992  
Description Operates worldwide cargo charters from various cities in Ukraine.

Employees total 101 Engineering staff 52 Flightcrew 5

Executives

Director General A Petrenko  
Commercial Director L Kunyurov  
Engineering Director V Evdokimov  
Maintenance Director M Stepanov  
Marketing Director Y Rendel  
Financial Director M Stepanov

Fleet 4 x Antonov An-12  
1 x Ilyushin Il-76M

## VIEQUES AIRLINES

International Airport Antwerp B56, 2100 Antwerp, Belgium  
Tel +32 3 203 00 00 Fax +32 3 281 13 04  
Website www.vieq.be

Services scheduled, international, passenger  
Date established 2001

Description The Belgian start-up began operations to Los Angeles and San Francisco in March 2002 using two to three Airbus A330s, and ex-Sabena pilots. It aims to fill the void left by Sabena. VG Airlines's management team is drawn from Delta Air Transport and VLM.

Executives

Freddie van Gaever  
Paul van Doorslaer  
Erik Beury  
Raymond Niclaly  
Piet Goedeme

Sales and Marketing Director  
Fleet 3 x Airbus A330-200

## VIEQUES AIRLINES

PO Box 487, Vieques, 00765, Puerto Rico  
Tel +1 (787) 741 3266 Fax +1 (787) 741 0545  
Website www.vieques-island.com/vl

Services scheduled, regional, domestic, passenger and cargo  
Date established 14 October 1965

Description Operates scheduled and charter services in Puerto Rico and the Virgin Islands.

History Founded by Osvaldo Gonzalez and was registered as a corporation on 5 April 1967. In 1989 Huncaine Hugo destroyed the airline's entire fleet.

Executives  
President Osvaldo Gonzalez  
Maintenance Director Wilfredo Perez

Fleet 3 x Boeing 737-400

www.flightinternational.com

100 26 MARCH / APRIL 2002 FLIGHT INTERNATIONAL

533 Mexico City Avenue, Kansas City, Missouri, 64153, USA

Tel +1 816 243 2100 Fax +1 816 243 2937

Website www.flyvanguard.com

Services scheduled, regional, domestic, passenger

Parent organisation/shareholders Hambrecht and

Quist (78%)

Airline subsidiaries/shareholdings Frontier Airlines (8%)

Date established 1994

Date operations started 2 December 1994

Description Lowfare passenger airline providing convenient, scheduled jet service operating to 15 US cities

History In December 1999, the majority owners of Vanguard Airlines bought an 8% stake in Frontier Airlines.

Executives

President/Chairman/Chief Executive Scott Dickson

VP Finance/COO David Rescino

VP Engineering/Quality Assurance Jim Miller

VP Flight Operations Mark Peterson

VP Ground Operations and Facilities James Eckhart

VP Marketing Elizabeth Caffery

VP Marketing Communication Mark Cestari

Fleet

1 x Boeing 737-200

7 x Boeing 737-200 Advanced

1 x Boeing MD-61

4 x Boeing MD-82

1 x Boeing MD-83

2 x Boeing MD-87

Main base Kansas City International (MCI)

Hubs Kansas City International (MCI)

Destinations (domestic scheduled) Atlanta, Austin, Buffalo, Chicago, Colorado Springs, Dallas/Fort Worth, Denver, Fort Lauderdale, Kansas City, Las Vegas, Los Angeles, New Orleans, New York, Pittsburgh, San Francisco

5 x Boeing 737-700

2 x Boeing 737-800

6 x Boeing 767-200ER

6 x Boeing 767-300ER

2 x Boeing 777-200ER

13 x Boeing MD-11

3 x Boeing MD-11ER

3 x McDonnell Douglas DC-10-30F

Orders

4 x Boeing 737-700

10 x Boeing 737-800

6 x Boeing 767-300ER

4 x Boeing 777-200ER

Main base São Paulo-Congonhas International (CGH), Rio De Janeiro-Galeão International (GIG)

Hubs Salvador (SSA), Recife-Guarapes International (REC-G), Brasília International (BSB)

Destinations (domestic scheduled) Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Brasília, Campo Grande, Cruzeiro do Sul, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Iguaçu Falls, João Pessoa, Londrina, Macapá, Manaus, Manaus, Natal, Navegantes, Porto Alegre, Porto Velho, Recife, Rio Branco, Rio de Janeiro, Salvador, Santarém, São Luz, São Paulo, Tabatinga, Telfo, Teresina, Trombetas, Vitória

Destinations (international scheduled) Asunción, Bogotá, Buenos Aires, Cancun, Caracas, Copenhagen, Córdoba, Frankfurt, La Paz, Lima, Lisbon, London, Los Angeles, Madrid, Mendoza, Mexico City, Miami, Milan, Montevideo, Nagoya, New York, Paris, Punta del Este, Rome, Rostov, Santa Cruz, Santiago, Tokyo

Praca Cento Lineu Gomes S/No, Aeroporto de Congonhas, São Paulo, São Paulo, 04626-910, Brazil

Tel +55 (11) 531 1948 Fax +55 (11) 543 7227

Site SAODZVP Website www.vasp.com.br

Services scheduled, international, domestic, passenger and cargo

Parent organisation/shareholders State of São Paulo (40%), VOE/Canhedo Group (60%)

Airline subsidiaries/shareholdings Ecuatoriana (50.1%), TAT (80%)

Date established 4 November 1933

Date operations started 1933

Description Second biggest scheduled operator in Brazil operating an extensive domestic and growing international network from its main hub in São Paulo.

History Founded by the State of São Paulo, the city of São Paulo and the municipal bank. In 1990, a majority stake was bought by the VOE/Canhedo Group, a company formed by the Canhedo Group of Brasília and VASP employees.

Employees total 4,175

Executives

Rodolfo Azevedo

José Fernando Ribeiro

César Canhedo Azevedo

Claudio Gallego

José Carlos Rocha Lima

Nelson Nicolina

Ronaldo Lemes

Mario Carvalho

Mauricio Moreira

Fleet

3 x Airbus A300B2

2 x Boeing 727-200F

7 x Boeing 737-200

13 x Boeing 737-200 Advanced

2 x Boeing 737-200C

3 x Boeing 737-300

Main base São Paulo-Congonhas International (CGH), São Paulo-Guarulhos International (GRU)

Hubs Salvador (SSA), Brasília International (BSB), São Paulo-Congonhas International (CGH), Rio De Janeiro-Galeão International (GIG)

Destinations (domestic scheduled) Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Campo Grande, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Iguaçu Falls, Ilheus, João Pessoa, Londrina, Macapá, Manaus, Manaus, Natal, Porto Alegre, Porto Seguro, Porto Velho, Recife, Ribeirão Preto, Rio Branco, Rio de Janeiro, Salvador, São

Avenida Almirante Sílvio de Noronha 365, Edifício Varg, Rio de Janeiro, CEP 20 021-010, Brazil

Tel +55 (21) 3814 5000 Fax +55 (21) 3814 5700

Site RIODDRG Website www.varg.com.br

Services scheduled, international, domestic, passenger and cargo

Parent organisation/shareholders Rubén Berta

Foundation (55.63%), State of Rio Grande do Sul (0.43%)

Airline subsidiaries/shareholdings Nordeste Linhas Aéreas Regionais (99%), Pluna (49.0%), Rio-Sul Services

Alliances Star Alliance, AeroSul, Alitalia, Aserta Airlines, Nordeste Linhas Aéreas Regionais, Passaredo Transportes Aéreos, Pluna, Rio-Sul Services Aéreos Regionais, South African Airways, Spanair

Date established 7 May 1927

Date operations started 15 July 1927

Description Brazil's principal air carrier, operating to 19 countries on four continents, as well as 34 cities in Brazil.

History Founded by German immigrant Otto Ernest Meyer in the city of Porto Alegre. It originally operated local services in southern Brazil, but added its first international route to Montevideo on 5 August, 1942. Transatlantic services were opened in February 1965. The airline took over the giant REAL consortium in 1961, making it the largest airline in South America. It acquired a controlling interest in Cruzeiro do Sul in June 1975, which was fully integrated into Varg in January 1993.

Employees total 16,866

Executives

Ozires Siva

Claudio Junqueira

Manuel Guedes

José Carlos Rocha Lima

Manuel Eduardo Domingues

Guedes

Roberto Garcia de Macedo

Domval Ramos Schultz

Eldy Binder

Fleet

3 x Boeing 727-100F

1 x Boeing 727-100C

3 x Boeing 727-200F

38 x Boeing 737-300

2 x Boeing 737-400

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

VP Cargo Business

VP Audit and Investor Relations

VP Commercial

VP Finance

VP Flight Operations

## BLOCKED SPACE AGREEMENT

Between

**OLYMPIC AIRWAYS**, Greek Airways Transport Company,  
Having its principal office at 96-100 Syngrou Avenue, 117 41 Athens, Greece,  
hereinafter referred to as OA, on the one hand,

and

**AEROSWEET AIRLINES**,  
Having its principal office at 252032 Blvd.Shevchenka 58-A, Kiev, Ukraine  
hereinafter referred to as VV, on the other hand.

Since "OLYMPIC AIRWAYS" is an designated carrier from Greece on services between Greece and Ukraine and "AEROSWEET AIRLINES" also is a designated carrier from Ukraine on services between Ukraine and Greece, both sides have agreed to unite their efforts with a purpose of maximum market's development between Greece and Ukraine

Whereas VV and OA (the Parties) desire to enter into a co-operative arrangement in respect of scheduled services between KIEV and ATHENS (the Route) and

whereas OA is willing to acquire seat capacity on VV's flights operating on the Route and

whereas VV is willing to sell such capacity to OA on the terms and conditions hereinafter contained

now therefore, AEROSWEET and OLYMPIC AIRWAYS agree to enter into a BLOCKED SPACE AGREEMENT on the Route

VS



## Οι εμπορικοί συνεργάτες

ALPI EAGLES στη γραμμή Αθήνα-Βενετία  
 AEROSVIT AIRLINES στις γραμμές Αθήνα-Κίεβο  
 και Αθήνα-Οδησσός  
 KUWAIT AIRLINES στη γραμμή Αθήνα-Κουβέιτ  
 TAP - AIR PORTUGAL στη γραμμή Αθήνα-Λισσαβώνα  
 CSA (Czech Airlines) στη γραμμή Αθήνα-Πράγα

## Οι παράλληλες δραστηριότητες

Πώληση Υπηρεσιών:  
 Τεχνικής Συντήρησης  
 Εκπαίδευσης Πληρωμάτων Cockpit σε Simulators  
 Εκπαίδευσης Πληρωμάτων Καμπίνας  
 Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών 170 Ξένων Εταιριών  
 Δικτύου Διανομής - Πωλήσεων (Galileo Hellas)  
 Πληροφορικής & Επικοινωνιών

## Ο στόλος

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ			ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ			ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ		
Τύποι Αεροσκαφών	Αριθμός Αεροσκαφών	Αριθμός Θέσεων	Τύποι Αεροσκαφών	Αριθμός Αεροσκαφών	Αριθμός Θέσεων	Τύποι Αεροσκαφών	Αριθμός Αεροσκαφών	Αριθμός Θέσεων
A 340-300	4	295	B 717-200	3	105	B 737-400	3	167
A 300-600	3	269	ATR-72	7	68			
B 737-200	11	117	ATR-42	4	50			
B 737-300	1	136	DO-228	6	18			
B 737-400	13	150						
Σύνολο: 32			Σύνολο: 20			Σύνολο: 3		

## Το ετήσιο έργο του Ομίλου

7.000.000 επιβάτες  
 10.000.000 θέσεις  
 100.000 πτήσεις  
 87 προορισμοί (52 στο εξωτερικό)  
 Σύνδεση 34 χωρών με την Ελλάδα  
 85.000.000 kg μεταφερόμενα εμπορεύματα  
 11.000 τουριστικά πακέτα  
 336 δις δρχ. συνολικός τζίρος  
 9.000 άτομα ανθρώπινο δυναμικό

## Πετάμε σε 87 πόλεις

35 στο Εσωτερικό Δίκτυο  
 21 στη Δυτική Ευρώπη  
 13 στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη  
 7 στη Μέση Ανατολή και τον Αραβικό Κόλπο  
 4 στις ΗΠΑ και τον Καναδά  
 4 στην Αφρική  
 3 στην Ασία και την Αυστραλία

## Συνδέουμε 124 ζεύγη πόλεων

69 στο Εξωτερικό Δίκτυο  
 55 στο Εσωτερικό Δίκτυο





# OLYMPIC AIRWAYS

## Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας

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

Η "Ολυμπιακή Αεροπορία", μητρική εταιρία του Ομίλου, μεταφέρει εσάς ή/και τα εμπορεύματά σας σε οποιαδήποτε ήπειρο και αν ταξιδεύετε, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, τεχνικής συντήρησης, καθώς και Πληροφορικής & Επικοινωνιών σε άλλες εταιρίες.

Η "Ολυμπιακή Αεροπλοΐα", περιφερειακός αερομεταφορέας και θυγατρική εταιρία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, συνδέει όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας και ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις αερομεταφορών.

Οι "Μακεδονικές Αερογραμμές" πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις, σε όποιον προορισμό εσείς επιθυμείτε.

Η "Olympic Catering" είναι η θυγατρική εταιρία που συνδυάζει την αξεπέραστη γεύση με τα υψηλότερα διεθνή standards ποιότητας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τις διαιτητικές σας συνήθειες και τις εθνικές και θρησκευτικές σας ιδιαιτερότητες.

Η "Galileo Hellas", με παγκόσμια αναγνώριση στον τομέα της, είναι η θυγατρική εταιρία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας που διανέμει το Προηγμένο Σύστημα Κρατήσεων Θέσεων Galileo.

Η "Olympic Fuel Company" ολοκληρώνει τον κύκλο υπηρεσιών που σχεδίασε ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τροφοδοτεί με καύσιμα τα αεροσκάφη του Ομίλου και ανταποκρίνεται σε κάθε ανάγκη του με υψηλή ποιότητα, ασφάλεια και συνέπεια.

Σε κάθε ανάγκη και κάθε προορισμό, ο ισχυρός Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας ανταποκρίνεται με ποιότητα, αποτελεσματικότητα, ασφάλεια και πάντα στις πιο προνομακτές τιμές!

### Ο Όμιλος

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

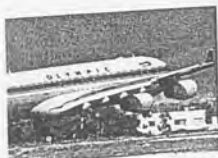
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

OLYMPIC CATERING

GALILEO HELLAS

OLYMPIC FUEL COMPANY



## ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

(σύμφωνα με στοιχεία ΕΣΥΕ)

### Α. Γενικά - Στατιστικά

Οι διμερείς εμπορικές συναλλαγές κατά το 2001 παρουσίασαν σημαντική αύξηση της τάξεως του 25,5% (συνολικός όγκος) σε σχέση με το 2000 κάτι που κατά κύριο λόγο οφείλεται και πάλι στην συνεχιζόμενη κατά τη τελευταία 3 ετία ραγδαία αύξηση των ουκρανικών εξαγωγών προς τη χώρα μας (+31,5% έναντι του 2000). Αποτέλεσμα η συνεχής διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος (+43,9% έναντι 2000). Αξιοσημείωτη και η αναστροφή (έστω και οριακή) για πρώτη φορά τη τελευταία 5 ετία της πτωτικής τάσης για τις ελληνικές εξαγωγές προς την Ουκρανία (+9% έναντι 2000). Πάντως ακόμη και έτσι αυτά τα επίπεδα συναλλαγών δεν ανταποκρίνονται ούτε στην αμοιβαία επιθυμία για συνεργασία ούτε και στις δυνατότητες των δύο χωρών.

Πίνακας 1

### Αξία εμπορικών συναλλαγών Ελλάδος - Ουκρανίας (1994 - 2001)

(ΕΚΑΤ. USD)

Έτος	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Όγκος εμπορίου	232.625	191.339	243.264	188.813	147.343	118.073	158.052	198.302
Εξαιρώντες	81.414	103.235	138.527	130.187	83.931	44.290	41.895	45.717
Εισαγωγές	151.238	88.104	104.737	58.626	63.412	73.748	116.157	152.584
Ισοζύγιο	-69,824	15,131	33,790	71,560	20,518	-29,493	-74,262	-106,89

Πηγή ΕΣΥΕ.

Πίνακας 2

### Ποσοστιαία ετήσια μεταβολή αξίας εμπορικών συναλλαγών Ελλάδος - Ουκρανίας (1994-2001)

Έτος	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/2000	00/01
Όγκος εμπορίου	-18%	27%	-22%	-22%	-20%	34%	25,5%
Εξαγωγές	-27%	34%	-6%	-36%	-47%	-5%	9%
Εισαγωγές	-42%	19%	-44%	8%	16%	57%	31,5%

Πηγή ΕΣΥΕ.

Πίνακας 3

### Διάρθρωση ελληνικών εξαγωγών προς Ουκρανία το 2001 (στοιχεία ΕΣΥΕ)

(ΕΚΑΤ. USD)

Κατηγορία	Κύριες κατηγορίες	Σύνολο	
		45,717 εκατ. USD	% συνόλου
88	Οχήματα αέρος (ελικόπτερα, αεροπλάνα)	8,55	18,1
08	Εσπεριδοειδή (πορτοκάλια, σαγκουίνια)	4,05	8,9
24	Καπνά και βιομηχανοποιημένα υποκατάστατα καπνού	3,8	8,3
33	Αιθέρια έλαια - καλλυντικά, παρασκευάσματα για τα μαλλιά	3,47	7,6
27	Ορυκτά καύσιμα - πετρελαιοειδή, ορυκτά λάδια - σφραλτώδες ύλες	3,04	6,6
26	Μεταλλεύματα αργιλίου	2,24	4,7
39	Πλαστικές ύλες και τεχνουργήματα από αυτές	1,76	3,8

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 4  
 Διάρθρωση ελληνικών εισαγωγών από Ουκρανία το 2001 (στοιχεία ΕΣΥΕ)  
 (εκατ. USD)

Κατηγορία	Κύριες κατηγορίες	Σύνολο	
		152,584 εκατ. USD	% συνόλου
27	Ορυκτά καύσιμα, λάδια, κεριά, πετρελαιοειδή εσωτερικής και εξωτερικής καύσης, ειδικά καύσιμα για σεριωθούμενα, λάδια κινητήρων κλπ.	76,31	50
72	Χυτοσίδηρος, σίδηρος, χάλυβας (απορρίμματα, θραύσματα, πλατέα προϊόντα έλασης, σύρματα, είδη σιδήρου, τεχνουργήματα, κόκκοι, σκόνη	38,17	25
28	Ανόργανα χημικά προϊόντα, ενώσεις ανόργανες – οργανικές πολύτιμων μετάλλων (άνυδρη αμμωνία)	8,82	5,7
12	Σπέρματα και καρποί, σπόροι, φλούδες (σπέρματα ηλιотροπίου)	4,42	2,8
44	Ξυλεία ακατέργαστη και κατεργασμένη	2,26	1,5
31	Λιπάσματα (θειικό αμμώνιο)	1,52	1

Πανεπιστήμιο Περραιφών



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΥΚΡΑΝΙΑ

A/α	Όνομασία στην Ουκρανία	Μητρική Ελλάδα	Τομέας δραστηριότητας	Δ/ση, Τηλέφωνο, Fax
1	CONRIL COSMETICS (Αντιπρόσωπος RILKEN)	«RILKEN S.A.»	Εισαγωγή – εμπορία καλλυντικών Αντιπροσωπείες ειδών υγιεινής	5 floor, 4-6 Striletska, Kiev Tel: 4903320, 2359093, 5,6, Fax: 490 3319
2	ROUZVAR HOLDING (αντιπροσωπεία)	«ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ»	Εισαγωγή πετρελαιοεδίων Ναυπηγευσιμαστικές εργασίες Αντιπροσωπείες φαρμακευτικών προϊόντων	34 Krasnoarmeyskaya, Kiev Tel: 246 5014, fax: 244 2942
3	SUNLIGHT UKRAINE		Μπαταρίες για βιομηχανική και αμυντική εφαρμογή	7/10-A Shekavitskaya, Kiev Tel/fax: 4635735, 4635131, 4635736
4	«AXXON UKRAINE LTD» (θυγατρική)	«GERMANOS S.A.»	Εμπορία ευρέως γκάμας μπαταριών Αντιπροσωπεία ειδών υγιεινής	28 Yurivska str., 04080 Kiev Tel/fax: 462 5572, 251 2412, 251 2413
5	COCA COLA Beverages Ukraine Ltd	«COCA COLA HBC»	Εμφιάλωση – εμπορία αναψυκτικών	P.O.Box 403, 51 <sup>st</sup> km of Snt-Petersburg road, Brovary, Velika Demirka, 07400 Kiev region Tel: 4900707, 4900838 Fax: 490 0701
6	PANTIGO UKRAINA		Ναυτιλιακή εταιρία	13 Tereshenkovskaya, ap.68, Kiev Tel: 2291433, 2291355 fax: 2295548
7	ALUMIL - UKRAINA (θυγατρική)	“ALUMIL MYLONAS S.A”	Εμπορία προαβλ αλουμινίου	Severo-Syretskaya str., 3, Zavod KVAZAR, Kiev, Tel: 4429555, 4429495, 4421346
8	«TERRAIN»		Κατοσκευή γηπέδων tennis, mini soccer, έρευνα αγοράς Consulting, υπηρεσίες Internet	1/8 Igorevskaya str., 04070 Kiev Tel/fax: 235 5842 Mbb. 251 1203
9	BROS LTD Θυγατρική	BROS S.A	Εισαγωγή – Εμπορία φαρμακευτικών προϊόντων	17 office, 1/27 Likhtechova bld., 01133 Kiev Tel: 296 1673, Fax: 294 6792
10	ISOTECH	MONOTEZ	Παραγωγή -- εμπορία μονωτικού υλικού	25 korpus, 9 Borispolskaya Street, P.O.Box 5, Kiev 02099 Tel/fax: 566 6773
11	GEMIKO Ltd COMMERCIAL CAPITAL	COMMERCIAL BANK GROUP	Μεταφορικές υπηρεσίες, Consulting Ενεχυρωτή	Office 105, 13-A Kuirska, Kiev 03049 Tel/fax: 2422059 12/5 Lypaska, Suite 1, Kiev 01021 Tel: 2930731, fax: 2934368



12	"LAWNET LTD"	ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΟΥ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ	Δικηγορικό γραφείο	36/1 Meinhikova str., 3 <sup>rd</sup> floor, ap.312, 04119 Kiev Tel/fax: 2194186, 2469093 Tel in Athens 3221112
13	«EGNATIA GROUP»	«EGNATIA GROUP S.A.»	Αντιπροσώπηση πλαστικών ειδών οικιακής χρήσης	2 Office, 27 Shota Rustaveli, Kiev Tel/fax: 2273541 Tel in Athens: 8991717
14	FLORINA – UKRAINE	«FLORINA A. HONEOS S.A.»	Εισαγωγή – εμπορία εμφιαλωμένων νερών, χυμών φρούτων	Off. 306, Kotelnikova, 25, Kiev Tel/fax: 4595363, 450 8878, 444 4889
15	KONSTANTAKOPOULOS		Αρχιτεκτονικές υπηρεσίες, ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων	14b Yaroslavlou Val, Kiev Tel: 235 3506, 7/8 fax: 235 3546
16	«AVIA TOUR»	TRANSUROPEAN ENTERPRISES FOR TOURISM	Τουριστικό πρακτορείο	2/14 Volodarskogo str., 252000 Kiev Tel: 2341125, 4904944 Fax: 2341597
17	«CHIPITA»	«CHIPITA INTERNATIONAL»	Εμπορία αρτοποιημάτων ειδών Σαχαροπλαστικής	Kiev Tel/fax: 268 2533
18	«INTERGRANIT»		Εμπορία μαρμαρών, γρανίτη, οικοδομικών εργαίων	Off.227, 40-Richka Zhovtnia Ave, 93, hotel «Golosiivsky», Kiev Tel/fax: 5164236
19	«DELFY»		Εισαγωγή – εμπορία μαρμαρών – οικοδομικών υλικών	Kiev Tel/fax: 228 5226, mobile 201 9391
20	«MED FRUIT LTD»	«ARGEAS FRUIT»	Χονδρεμπόριο φρούτων	42 Krasnohtaiskaya str., U.F.K., Kiev Tel/fax: 555 3766, mobile 466 4211
21	"LADY M A.E.B.E		Εμπόριο εισάροντων για γυναίκες	103/105 office, 1-b magnitogorska, Kiev Tel/fax: 5515791, 2371225
Οδησός				
22	«MECHANIKI - UKRAINE» θρηατρική	«ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.»	Κατασκευή – εκπαίδευση εμπροκαθοριστικού κέντρου – συμπλέγματος διαμερισμάτων	3-7 pereulok Vice Admiral Zhukov, 65026 Odessa Tel: (0482) 348722 (3), fax: 219337
23	«SEVENTEEN COSMETICS UKRAINE»	HELLENICA S.A.	Εισαγωγή – εμπορία καλλυντικών	16 Pe. Onilovoy, 65011 Odessa Tel: (0482) 22 8160, fax: 714 4007
24	«GEFEST»		Κατασκευές – εγκαταστάσεις ηλεκτρολογικών συστημάτων – Πώληση οικοδομικών υλικών	33 Burhina street, 65026 Odessa Tel/fax: (0482) 348 173 Tel/fax: (0414) 227 7463, Kiev office: Off. 4, Perekopskoy Divizi, 9/3, Odessa 65009
25			Εισαγωγή, -εμπορία, ελεκαριτών υλικών	

26	«Α. ΗΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» SINMAR UKRAINE	«ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ Α., Α.Ε.» «SINMAR ABEΕ»	συσκευασίας Εισαγωγή – εμπόριο ειδών υγιεινής	Tel/fax: (0482) 63 95 62 28 Bunina str., 65026, Odessa Tel: (0482) 222 377, Fax: 347766
27	«EL VICTOR» *		Ναυτιλιακή εταιρία	Off.1, Bunina, 2, 65014 Odessa Tel: (0482) 348791,2, Fax: 348793
28	«TERMOGROUP» LTD		Πώληση ειδών υγιεινής, θερμοσφαιρώνων, συστημάτων κλιματισμού	16 Tiraspol'skoye shosse, Odessa 65085 Tel: (0482) 391122, fax: 302726
29				1 / 2 Kreshchatyk street, Kiev 01001 Tel: 229 6949 Fax: 2297705
30	«KRIST INVEST» (συμμετοχή με 30% η ελληνική CRYSTAL)	«CRYSTAL»	Παραγωγή – πώληση επαγγελματικών ψυγείων – προθρηκών	23/1 Ivanova str., Khar'kov Tel/fax: (0572) 140815, 142885, 142046
31	«LASKARIDIS Shipping»	«LASKARIDIS ANASTASIOS»	Ναυπήτηση πλοίων	61 Communards Shipyard, 38 Admiralskaya str., 327014 Nikolaev Tel/fax: (0512) 35 4143; 35 5453
32	«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ – ΑΝΕΣΤΗΣ»		Επεξεργασία – εμπόριο ξυλείας	Chernovtsy Tel/fax (0372) 513 632
33	Διεθνή Ένωση Ελλήνων Επιχειρηματιών			Μαριούπολη Tel: (0629) 52 8933 Fax: 527775
36	SANYO HOLDING GROUP	SANYO HOLDING GROUP	Συμμετοχή σε επενδυτικό σχέδιο εξόρυξης φυσικού αερίου στη Κριμαία	Λεωφ. Κηφισός, 41-45, 15123 Μαρούσι Τηλ: 6152500, φαξ: 6198145