

Η επέλαση των εταιρειών χαμηλού κόστους για το **Hub της
Θεσσαλονίκης και όχι μόνον.**

**Αλήθεια και παραμορφωτική πραγματικότητα-
Οι παράμετροι-**

- ΟΜΙΛΗΤΗΣ-

Μανώλης Α. Γκύζης

Εμμ. Α. Γκύζης & Συνεργάτες -Δικηγορικά Γραφεία

**«ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ,
Συμβάλουν οι εταιρείες χαμηλού κόστους στην
τόνωση της Περιφέρειας;»**

**Ιξιά Ρόδος, Ξενοδοχείο *Rodos Palace*,
21 Οκτωβρίου 2011**

Τα μεγάλα ερωτήματα για την **προστιθέμενη, (εικαζόμενα),** αξία από το **πιθανό project** του **HUB** της Θεσσαλονίκης.

1. Η οργανωμένη πολιτεία, με ανύπαρκτο στην ουσία Υπουργείο Τουρισμού, αδυνατεί να βοηθήσει τους Τουριστικούς φορείς να καταρτίσουν μια συμφέρουσα για τον Τουρισμό της Β. Ελλάδας συμφωνία με τους ενδιαφερόμενους L.C.C. Γιατί;
2. Απλούστατα διότι απουσιάζει ο οποιοσδήποτε μεσομακροπρόθεσμος σχεδιασμός.
3. Ο σχεδιασμός που θα εξηγεί στους φορείς της περιφέρειας, τα σημεία / όρους, που πρέπει να προτείνουν στις αντισυμβαλλόμενες εταιρείες, για να είναι αμφιμερώς επωφελής και όχι ετεροβαρής μια παρόμοια συμφωνία.
4. Υπάρχει όμως τεχνογνωσία και επαρκής διάθεση για κάτι τέτοιο;
5. Επί του παρόντος απουσιάζουν οι παράμετροι ουσίας, άρα και πραγμάτωσης του στόχου.

Ο διαγκωνισμός των εταιρειών για το **HUB** της Θεσσαλονίκης, και γενικότερα για την περιφέρεια.

1. *Επί του παρόντος για τη Θεσσαλονίκη έχουν ενδιαφερθεί η RYAN AIR και η WIZZ*
2. *Η πρώτη, είναι κορυφαίος L.C.C. και για να καταρτίσεις μαζί της μια βιώσιμη για τον υποδοχέα (χώρα μας), συμφωνία χρειάζεται πριν απ' όλα να γνωρίζεις επαγγελματικά το παιχνίδι του HUB.*
3. *Άρα να 'χεις μελετήσει τις όμοιες κινήσεις της σε άλλα αεροδρόμια διευρωπαϊκά, και να 'χεις γνώση των συμβάσεων που εκεί υπέγραψε.*
4. *Γνωρίζει κάτι τέτοιο όποιος φορέας στη συμπρωτεύουσα πρόκειται να μπει σε τροχιά διαπραγμάτευσης;*
5. *Απ' ότι φαίνεται προφανώς όχι.*
6. *Πως λοιπόν θα "μπουν" σε διαπραγμάτευση οι φορείς;*
7. *Ποιος θα τους δώσει δυνατότητες αποφυγής αποικιακής σύμβασης;*
8. *Μήπως ο Ε.Ο.Τ., το έμπυχο δυναμικό του οιονεί Υπουργείου Τουρισμού;*
9. *Και πως; θα αντιμετωπισθεί και στη περιφέρεια γενικότερα η επέλαση των L.C.C. ;*

Τα **πραγματικά** αίτια **που** ωθούν τους **L.C.C.** για το **HUB** της Θεσσαλονίκης.

1. *Κύρια η δυνατότητα που τους δίνεται σε πρώτη φάση για διαβαλκανική σύνδεση.*
2. *Συνακόλουθα το range μέσα στο οποίο με μέσης ακτίνας αεροσκάφη που διαθέτουν, να σαρώσουν σχεδόν ολόκληρη την Ευρώπη από Θεσσαλονίκη, σε ακτίνα τριών (3) ωρών πτήσης.*
3. *Τα χαμηλά τέλη του αεροδρομίου εκεί.*
4. *Η οικονομία κλίμακος, αφού θα έχουν μια φθηνή επιτόπια επισκευαστική ίσως και κύρια μετασταθμευτική βάση.*
5. *Η αποφυγή υψηλών τελών του Ελευθέριος Βενιζέλος.*
6. *Άλλες συνέργειες, όπως light maintenance/Ασιατικών μεταφορέων, και "στόχος" τους για τη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης..*

Ποιοι θέλουν, **ποιοι όχι**, και γιατί το **HUB** της Θεσσαλονίκης
στη Βόρεια Ελλάδα

1. Αυτοί που το θέλουν, οι περισσότεροι ξενοδόχοι και τουριστικοί πράκτορες της πόλης πολεμούν με "γυμνά χέρια".
2. Γιατί ελλείπει η οργανωμένη διαδραστική τους δυνατότητα.
3. Υπάρχουν και κάποιοι που δεν επιθυμούν το HUB.
4. Ίσως 1-2 μεγαλοξενοδόχοι που δεν θα'θελαν να δυσαρεστήσουν τους εμπορικούς θεσμικούς τους φίλους και συνεργάτες.

Ποιος ο ρόλος του Ελευθέριος Βενιζέλος, για ένα τέτοιο **deal**;

1. Προφανής η σφοδρή πιθανολόγηση αρνητικής στάσης του «Ελευθέριος Βενιζέλος»
2. Θα χάσει εκτόπισμα – κίνηση.
3. Θα αναγκασθεί για να ανταγωνισθεί, να χαμηλώσει τα τέλη του, για να προσηλυτίσει τέτοιες εταιρείες, δηλαδή L.C.C., κάτι που ειδικά αυτό τον καιρό απεύχεται η ΗΟCΗΤΙΕF.
4. Ο λόγος προφανής. Θέλει να φύγει από την Ελλάδα, επιτυγχάνοντας και την παράταση, και τίμημα που να την ευνοεί.
5. Άρα γιατί να κάνει η ίδια devaluation στο status της;

Ο ρόλος της Ελληνικής Πολιτείας, μπορεί να συνδράμει τους φορείς για επωφελείς συμβάσεις με τους **L.C.C.**-Συγγενή σενάρια κρουαζιέρας.

1. Για να επιτευχθεί κάτι παρόμοιο, χρειάζεται επαγγελματισμός.
2. Η σημερινή ηγεσία του Τουρισμού στερείται παντελώς παρόμοιας τεχνογνωσίας.
3. Επί πλέον στερείται χρημάτων για να αγοράσει τεχνογνωσία.
4. Έτσι νομοτελειακά οδηγούμεθα στην εικόνα που είχαμε στην αμελητέα αύξηση του Τουρισμού μας από την “κουτσή” κατάργηση του καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια.
5. Εκεί θριαμβολογούν για αυξήσεις αμελητέες, ενώ θα έπρεπε να έχει γίνει “σεισμός” αυξήσεως εσόδων για τον Ελληνικό Τουρισμό, αν εκπληρώνονταν οι όροι ασφαλείας που οι κολοσσοί της κρουαζιέρας εύλογα απαιτούν.
6. Για τέτοιες υποδομές στη κρουαζιέρα όμως απαιτούνται cash 400,0 εκ. δολάρια.
7. Μάλλον είναι όνειρο θερινής νυκτός. Και θα είναι στο Κατάκωλο τα ξένα κρουαζιερόπλοια 140 μέτρα έξω από την προβλήτα.
8. Και στο Πειραιά με “παυσίπονα” θα επεκταθούν οι τεχνικές εγκαταστάσεις υποδοχής.
9. Τι περιμένουμε έτσι;

Ποια η περαιτέρω πορεία για το **HUB** της Θεσσαλονίκης – Μπορεί να δώσει ωφέληματα και ποια;

1. Στο παρόν καθεστώς αμφίδρομης βούλησης, άγνοιας, οικονομικής δυσπραγίας της χώρας, απουσίας ανάπτυξης του Τομέα, οι προοπτικές είναι ελάχιστες.
2. Απαιτείται πριν απ' όλα Υπουργείο Τουρισμού, ανεξάρτητο, ακηδεμόνευτο από τη Πολιτική Εξουσία, που θα στελεχωθεί από επιτυχημένο management που θα θέσει με "Business plan" σχεδιασμό συμφωνιών με τους L.C.C.
3. Τα ανταποδοτικά οφέλη για να επιτευχθούν για τη Θεσσαλονίκη από τη δημιουργία ενός HUB εκεί, χρειάζεται να συναρτώνται και με τις υποδομές του αεροδρομίου, τη τεχνική του λειτουργική βελτίωση, τη βούληση για ανεξάρτητη ανάπτυξη του απαλλαγμένου από συμφέροντα συσχετισμών, άλλων αεροδρομίων, φορέων, ή αεροπορικών εταιρειών.
4. Αυτό το κράτος "ομελέτα" χωρίς να "σπάσει αυγά" είναι αδύνατο να φτιάξει.
5. Άρα αδυνατεί "ex officio" να δημιουργήσει πραγματική προστιθέμενη αξία για τον καθόλου Ελληνικό Τουρισμό.

Υπάρχει ουσιαστικό μέλλον για επενδύσεις- συνεργασίες με **L.C.C.** ΣΤΗΝ Ελλάδα;

1. Όπως καταδείχτηκε απ' όλα τα παραπάνω, δυσχερέστατη είναι μια θετική εξέλιξη.
2. Το "κόψιμο" των δεσμών με συσχετισμούς συμφερόντων που "αλληλομάχονται", είναι ο "Γόρδιος Δεσμός", μιας θετικής εξέλιξης, στον τομέα αυτό.
3. Όσο η "παθογένεια" παραμένει, όσο η απουσία επαϊόντων για το συνολικό Τουριστικό project αυτής της χώρας είναι ισχυρή, τόσο η πατρίδα μας θα "βλέπει τις πλάτες" των μεγάλων γεωπολιτικών Τουριστικών ανταγωνιστών της.
4. Θα έχει τη "ψευδαισθηση προόδου", που το σύστημα της Πολιτικής εκάστοτε ηγεσίας, θα θέλει να παρουσιάσει, θα χάνει έδαφος, θα αποδίδεται σε "κυνήγι μελισσών" και ... Ρώσων ...Τουριστών, περ. 500.000, ενώ η Τουρκία έχει αποσπάει 6.000.000 μερίδιο.
5. Μπορεί να "ανεβάσει δειλά αριθμούς", θα στερείται όμως εκείνων των Γεωμετρικά μεγάλων εσόδων που αυτή η χώρα εγνωσμένης Τουριστικής υποδοχής μπορεί και έχει δυναμικότητα να επιτύχει.

ΕΠΙΜΥΘΙΟΝ

1. Χωρίς οργανωμένη δράση, χωρίς γνώση,
2. Με «συσχετισμούς», με ισορροπίες θνησιγενείς,
3. Χωρίς ανάπτυξη, χωρίς κεφάλαια,
4. Χωρίς πολιτική βούληση,
5. Χωρίς “μνημόνια κατανόησης” ακατανόητα και εν πολλοίς άχρηστα.
6. Χωρίς «αφιερωμένους» στο project του τουρισμού,
7. Χωρίς στόχους, εμμονή σ’ αυτούς, ανανέωση ιδεών, προσαρμογή στην ανέλιξη που σε νέους τομείς επιτάσσει η τουριστική ανάπτυξη για εναλλακτικό τουρισμό, και πολυποίκιλες νέες δράσεις,
8. Χωρίς προσέγγιση νέων αρμοζουσών αγορών και όχι οποιασδήποτε γενικώς και αορίστως, δηλαδή:
Πηγαίνοντας στην Κίνα και στην Ινδία χωρίς να ξέρουμε τι Τουριστικό προϊόν θέλουν οι μεγάλοι αυτοί λαοί.

ΕΝ ΤΕΛΕΙ ΧΩΡΙΣ ΟΡΑΜΑ, ΘΑΜΑΣΤΕ ΠΑΝΤΟΤΕ
ΟΙ ΦΤΩΧΟΙ ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ, ΚΙ' ΟΧΙ
ΜΟΝΟΝ, ΣΤΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ
L.C.C.

ΑΝ ΒΕΒΑΙΑ ΚΑΠΟΤΕ ΑΠΟΦΑΣΙΣΟΥΜΕ ΝΑ
ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΗΣΟΥΜΕ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ
ΚΑΙ ΤΟ ΠΑΝΑΡΧΑΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ "PALLAS", για
να μην μένει "τυφλό" ενίοτε το Ελληνικό
F.I.R. , με ότι καταλυτικό αυτό σημαίνει.

Αγαπητοί φίλοι,

Προσπάθησα να Σας μεταφέρω αδέσμευτα, τεχνοκρατικά, «εποπτική άποψη», για το δέον γενέσθαι στον τομέα.

Ευχή μύχια, να ακούσουν όσοι πρέπει να ακούσουν, που ελπίζω να αγαπούν όπως κι εσείς, αυτή τη πολύπαθη ΠΑΤΡΙΔΑ.

Σας ευχαριστώ πολύ

Μανώλης Γκύζης

E-mail: egyzis@egyzislaw.com

Δικτυακός Τόπος: <http://www.egyzislaw.com>