

ΗΜΕΡΙΔΑ: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ – ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ρόδος 21 Οκτωβρίου 2011 – Rodos Palace

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers – LCC) επιλέγουν σκόπιμα προορισμούς αλλά και επιχειρησιακές βάσεις περιφερειακά αεροδρόμια, διότι επιτυγχάνουν καλύτερα slots και χαμηλά κόστη εξυπηρέτησης α/φών. Η παγκόσμια οικονομική κρίση, που πρωτίστως χτύπησε τους κλασικούς Network carriers, συνέβαλε σημαντικά ώστε οι LCC να αναδειχθούν σε ένα πολύ επιτυχημένο επιχειρηματικό μοντέλο. Στη δύσκολη οικονομική περίοδο των τελευταίων ετών, οι εταιρείες χαμηλού κόστους, υλοποίησαν μια τέλεια εναλλακτική λύση. Σε ηπειρωτικές, και ιδιαίτερα στις point to point διαδρομές, προσέφεραν σχεδόν το 70% των υπηρεσιών σε λιγότερο από το 50% του κόστους των Network Carriers.

Οι ευρωπαίοι πολίτες, οι κατ' εξοχήν, δηλαδή, πελάτες της τουριστικής μας βιομηχανίας, αναζητούν στην παρούσα οικονομική συγκυρία τρόπους φτηνής μετακίνησης. Ένα μεγάλο ποσοστό, λοιπόν, απευθύνεται στις εταιρείες χαμηλού κόστους, καθιστώντας τις, έτσι, τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα των αερομεταφορών. Σύμφωνα με μελέτη της YorkAviation, το μερίδιο του 38% της ενδοευρωπαϊκής αγοράς, που καρπώνεται σήμερα οι εταιρείες χαμηλού κόστους, αναμένεται να εκτιναχθεί στο 50% και από το 43% στις point to point πτήσεις στο 60% μέχρι το 2020.

Στη χώρα μας η πρόσφατη εμπειρία έδειξε ότι οι LCC μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά στην τουριστική και κατά συνέπεια στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

Από την άλλη μεριά, σύστημα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (EEK) και περιφερειακά αεροδρόμια καλούνται, σε ένα πραγματικά δύσκολο περιβάλλον, να λειτουργήσουν αποδοτικά, προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες, μειώνοντας όσο το δυνατόν τις καθυστερήσεις. Να δημιουργήσουν, δηλαδή, τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών, ιδιαίτερα κατά την χειμερινή περίοδο.

Η Ημερίδα στη Ρόδο αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία για να συζητηθούν θέματα στην κατεύθυνση αυτή, στοχεύοντας σε προτάσεις βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών από όλους τους φορείς λειτουργίας του συστήματος αερομεταφορών στη χώρα μας.

2. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

Η Ημερίδα ξεκίνησε με χαιρετισμούς που απεύθυναν οι:

- ✓ Γιάννης Σταυλάς, πρόεδρος οργανωτικής επιτροπής
- ✓ Νικητιάδης Γιώργος, υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού
- ✓ Τάκης Αδαμίδης, αντιπρόεδρος της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης

- ✓ Ιάκωβος Γρύλλης, πρόεδρος ΤΕΕ, τμήμα Δωδεκανήσου

Στη συνέχεια έγιναν παρουσιάσεις από τους κ.κ.

- ✓ Jannis Vanags, αντιπρόεδρος AirBaltic
- ✓ Ulrich Schutle-Strathaus, Γενικό Γραμματέα της Ένωσης Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών
- ✓ Μάκη Πέτρου, μέλος ΔΣ της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας

Ακολούθησε συζήτηση με θέμα:

Συνεργασία των φορέων για την ανάπτυξη της περιφέρειας

Συντονιστής: Δρ Κώστας Ιατρού Γενικός Δ/ντής, Aviation News & Γενικός Γραμ/τέας, Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης

Πάνελ:

- Ιωσήφ Μαστοραντωνάκης, Δ/ντής Διοίκησης & Υπηρεσιών Εδάφους, Aegean Airlines
- Στέφανος Βακιρτζής, Regional Operations Manager, easyJet
- Μαρία Θεοφανοπούλου, Αντιπρόεδρος, ΣΑΑΕ
- Αντώνης Καμπουράκης, Πρόεδρος, Ένωση Ξενοδόχων Ρόδου
- Γιώργος Χατζημάρκος, Πρώην Πρόεδρος Επιμελητηρίου Δωδ/σου
- Χαράλαμπος Παλογιαννίδης, Δ/ντής, ΠΡΟΤΟΥΡ

Και έκλεισε με τις παρουσιάσεις των κ.κ.

- ✓ Ανδρέα Παπαθεοδώρου, αναπληρωτή καθηγητή Πανεπιστημίου Αιγαίου
- ✓ Στέλιου Φανουράκη, ιδιοκτήτη και γενικού διευθυντή της FAS Group
- ✓ Γιώργου Ντότση, εκπροσώπου της Jetstream

Τέλος απεύθυνε χαιρετισμό ο κ. Χριστοδούλου Γαβριήλ,αερολιμενάρχης αεροδρομίου Ρόδου, και έκλεισε την Ημερίδα ο πρόεδρος της οργανωτικής επιτροπής κ. Γιάννης Σταυλάς

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1. Η σχέση της Ελλάδας με τον τουρισμό:

- Η Ελλάδα κατατάσσεται στην 15^η θέση παγκοσμίως σε ετήσιες αφίξεις τουριστών. Παρατηρείται αύξηση των αφίξεων στο εννεάμηνο ΙΑΝ-ΣΕΠΤ 2011, κατά 9,7 % σε πανελλήνια κλίμακα.
- Ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 20% του ΑΕΠ της χώρας και συμβάλει με ποσοστό 1-2% στην οικονομική ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία
- Το 19% του εργατικού δυναμικού της χώρας απασχολείται στην τουριστική βιομηχανία
- Το 73% των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα καταφθάνουν από τον αέρα
- Το 93% των τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα έρχονται από την Ευρώπη και μόλις το 3% από Ασία, το 3% από Αμερική και το 1% από Ωκεανία.

- Η τουριστική μας βιομηχανία παρουσιάζει τον δυσμενέστερο δείκτη εποχικότητας πανευρωπαϊκά συγκεντρώνοντας το 52% των επισκεπτών μας σε διάστημα τριών μηνών.
- Έρευνα δείχνει ότι η Ελλάδα αποτελεί τον πρώτο σε προτίμηση τουριστικό προορισμό στην Κίνα. Εάν μόλις το 1% των κινέζων επισκεπτόταν τη χώρα μας θα διπλασίαζε το τουριστικό ρεύμα προς την Ελλάδα.

2. Η σχέση των Low Cost Carriers (LCC) με τον τουρισμό μας

- Οι LCC's διακινούν το 43% των επιβατών στις point to point διαδρομές ενδοευρωπαϊκά και προβλέπεται το ποσοστό αυτό να φτάσει στο 60% μέχρι το 2020 (ELFAA, YorkAviation study)
- Στο διάστημα 2002 – 2007, τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ευρώπης γνώρισαν μια θεαματική αύξηση στη διακίνηση επιβατών της τάξεως του 52%, που πιστώνεται σε μεγάλο βαθμό στην εμφάνιση των εταιρειών χαμηλού κόστους (LCC's)
- Στην δραστηριότητα των LCC's στην Ελλάδα, ιδιαίτερα στη μορφή τουρισμού των city breaks, είναι σχεδόν ανύπαρκτη, συγκριτικά βέβαια, με άλλες ανταγωνιστικές τουριστικά χώρες όπως η Ισπανία, Ιταλία και Τουρκία
- Στο αεροδρόμιο της Ρόδου είχαμε στο πρώτο 9μηνο του 2011 περίπου 1,6 εκ. αφικνούμενους επιβάτες, που αντιστοιχεί σε αύξηση της τάξεως του 21,9%, από τους οποίους πάνω από 210.000 έφτασαν με εταιρείες χαμηλού κόστους.
- Η επιλογή από τη Ryanair, περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας μας για την έναρξη ή ενίσχυση συχνότητας πτήσεων, είχε θεαματικά αποτελέσματα. Από τους 400.000 διακινηθέντες επιβάτες στη Ρόδο με LCC's η εν λόγω εταιρεία διακίνησε περισσότερους από τους μισούς. Συνολικά στη χώρα μας αύξησε τη μηνιαία χωρητικότητα από 10.000 καθίσματα τον Αύγουστο του 2010 σε 70.000 περίπου τον Ιούνιο φέτος.

3. Γιατί απαιτείται συλλογική προσπάθεια προσέλκυσης των LCC

- Κυρίαρχος στόχος της τουριστικής μας βιομηχανίας είναι η άμβλυνση της τουριστικής περιόδου και το σημαντικότερο εργαλείο για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι οι LCC's.
- Συνδέουν νέες αγορές με περιφερειακά αεροδρόμια
- Αν ξεπεραστούν οι αγκυλώσεις των legacy airlines όσον αφορά τη δραστηριότητα των LCC's στη χώρα μας, με λίγη προσπάθεια μπορεί να αυξηθεί σύντομα ο συνολικός αριθμός των τουριστών στη χώρα μας πάνω από τα 20 εκατ.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Ποιά προβλήματα αποτελούν τροχοπέδη στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών στην περιφέρεια

- Η φιλοσοφία μας. Θεωρούμε ότι οι LCC μεταφέρουν επιβάτες χαμηλού εισοδήματος με περιορισμένη αγοραστική δύναμη.
- Ο περιορισμός του σημαντικού ρόλου του διεθνούς αερολιμένος Αθηνών λόγω του υψηλού κόστους, κυμαίνεται από 42,90 μέχρι 52 Ευρώ ανά επιβάτη. Ειδικά

για τις LCC το κόστος είναι δυσβάσταχτο. Ο μέσος όρος χρέωσης ανά επιβάτη στα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται στα 12 Ευρώ, στα ανταγωνιστικά αεροδρόμια, όπως η Ρώμη 15-18 Ευρώ, στην Αττάλεια 16 και στην Κων/πολη 18 Ευρώ.

- Το σύστημα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Η αναποτελεσματικότητα του οποίου πανευρωπαϊκά υπολογίζεται σε 5 δισεκατ. Ευρώ. Οι τελευταίες απεργιακές κινητοποιήσεις των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας στη χώρα μας δημιούργησαν υπέρογκες ζημιές στις αεροπορικές εταιρείες και ταλαιπώρησαν αφάνταστα το επιβατικό κοινό. Ενδεικτικά, η easyJet κατέγραψε την υψηλότερη αύξηση καθυστερήσεων λόγω ΕΕΚ πανευρωπαϊκά που υπερβαίνει το 64%. Ο μέσος όρος καθυστέρησης των πτήσεων από Λονδίνο προς Αθήνα (5 εβδομαδιαία) έφτασε τις 2 ώρες και 15 λεπτά.
- Οι υποδομές των περιφερειακών αεροδρομίων. Πολλές φορές και ιδιαίτερα σε μέρες αιχμής αποτελούν «κόλαση» για τους επιβάτες. Για παράδειγμα, επισημάνθηκαν τα μεγάλα προβλήματα χωρητικότητας των αεροδρομίων Σαντορίνης και Μυκόνου, καθώς επίσης, οι χώροι υγιεινής των αεροδρομίων Κω και Κέρκυρας.
- Για το αεροδρόμιο της Ρόδου, οι εκπρόσωποι των αεροπορικών εταιρειών στάθηκαν στην απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στην αίθουσα αφίξεων (χωρητικότητα, σύστημα πληροφόρησης, W.C., κλπ), στις συχνές ελλείψεις στη συντήρηση των συστημάτων κλιματισμού, ανελκυστήρων για ΑΜΕΑ, χωρητικότητα APRON, οι ξενοδοχοί επιπρόσθετα στον αεροπορικό θόρυβο.
- Τα slots. Απαράδεκτη η λειτουργία της Επιτροπής Συντονισμού των slots.
- Η τοπικές αγορές πρέπει να δημιουργήσουν κίνητρα για προσέλκυση εταιρειών κατά τη χειμερινή περίοδο (εστιατόρια, ξενοδοχεία, καταστήματα, κλπ)

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

5.1. ΓΕΝΙΚΑ

- Πρέπει να δημιουργηθεί Ενιαίος Φορέας σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση και βελτίωση όλου του τουριστικού προϊόντος (υποδομές αεροδρομίων, πόλεων, υπηρεσιών)
- Ιδιωτικοποίηση Περιφερειακών Αεροδρομίων με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Μέχρι το τέλος του 2011 κατατίθεται πρόταση ομαδοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων από την Eurobank και Citybank με στόχο την προκήρυξη προσφορών. Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον.
- Θα πρέπει να γίνουν μελέτες για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά για την σωστή αποτύπωση των προβλημάτων και δυνατοτήτων κάθε προορισμού.
- Δημιουργία ελληνικής αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους
- Η πολιτική επιδότησης των εταιριών LCC είναι λαθεμένη. Κίνητρα μπορούν να δοθούν μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων.
- Η Κεντρική Διοίκηση διαθέτει μεγάλα ποσά για την προσέλκυση των LCC's
- Θα πρέπει να κοιτάξουμε και την περίπτωση δρομολόγησης υδροπλάνων για το οποίο υπάρχει ενδιαφέρον.
- Η αγορά είναι αρκετή για όλους. Οι legacy Carriers να σταματήσουν την «επιθετική» πολιτική προς τους LCC's.
- Αναβάθμιση του ρόλου του διεθνούς αερολιμένα Αθηνών. Μείωση του κόστους χρήσης του. Αξιοποίηση ανεκμετάλλευτων εγκαταστάσεων με φτηνή

χρήση π.χ. για την προσέλκυση των LCC's, π.χ. αξιοποίηση του satellite terminal.

- Βελτίωση του περιβάλλοντος επιχειρησιακής λειτουργίας των α/φών της γενικής αεροπορίας. Κίνητρα ενίσχυσης του αεροπορικού τουρισμού – αεραθλητισμού.
- Μέρος των εσόδων της ΥΠΑ από τα αεροδρόμια που πλησιάζουν τα 50 εκατ. θα πρέπει να διαχειρίζονται από τις διευθύνσεις των περιφερειακών αεροδρομίων, προκειμένου να φροντίζουν για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων.
- Απαιτείται η στρατηγική ομοψυχία όλων των εμπλεκόμενων στον τουρισμό.

5.2 ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΡΟΔΟ

- Αναβάθμιση του ρόλου των τοπικών φορέων σε θέματα που αφορούν το τουριστικό προϊόν. Ας βγουν από το περίγραμμα του ρόλου τους προκειμένου να καλύψουν κάποιες ελλείψεις της κεντρικής διοίκησης
- Επιτακτική ανάγκη ο σεβασμός στην ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων. Τα νησιά είναι άμεσα εξαρτημένα από τις αερομεταφορές, έτσι απαιτείται εκπόνηση ειδικού καθεστώτος για τη νησιωτική Ελλάδα σε περίπτωση απεργιακών κινητοποιήσεων ΕΕΚ (λόγω μη ύπαρξης χερσαίας σύνδεσης ήτοι εναλλακτικής λύσης)
- Τιμή αεροπορικού εισιτηρίου για τη Ρόδο
- Καμιά επιδότηση προς τις LCC δεν μπορεί να καλύψει το ρίσκο της επιχειρησιακής λειτουργίας κατά τη χειμερινή περίοδο.
- Πρέπει να αναπτυχθούν σχέσεις μεταξύ των LCC's και των φορέων του τόπου προορισμού.
- Θα πρέπει να ανοίξει το παλιό αεροδρόμιο της πόλης το οποίο παραμένει κλειστό και να λειτουργήσει με χαμηλά τέλη.
- Το Σπατόσημο πρέπει να μειωθεί κατά την χειμερινή περίοδο Οκτωβρίου-Μαρτίου.
- Δεν είναι γνωστό πόσοι από τους 200.000 επιβάτες που μετέφερε η Ryanair φέτος στη Ρόδο ήταν νεοαφικνούμενοι ή ήταν επιβάτες που απέσπασε από άλλες εταιρίες, κυρίως ελληνικές.

Ο πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής

Γιάννης Σταυλάς
Τηλ.: 6974388866
Email: istavlas@gmail.com