
Δρ Ανδρέας Παπαθεοδώρου, ΕΑΕ: Απαραίτητη, αλλά υπό όρους η κρατική παρέμβαση στις αερομεταφορές

2020/04/07 11:00 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στις συνέπειες της πανδημίας του κορωνοϊού στις αερομεταφορές και τον τουρισμό αναφέρεται, σε συνέντευξη στο metaforespress.gr, ο πρόεδρος της [Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης](#) (ΕΑΕ), Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου.

Ο κ. Παπαθεοδώρου τονίζει ότι η οικονομική βιωσιμότητα σημαντικού βαθμού επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο οικοσύστημα του τουρισμού και των αερομεταφορών έχει κλονιστεί, υπογραμμίζοντας ότι η τρέχουσα υγειονομική κρίση θα οδηγήσει στη λήψη νέων μέτρων προστασίας της υγιεινής και σε αντίστοιχη αλλαγή της συμπεριφοράς και των προσδοκιών των τουριστών.

-Εάν και δεν γνωρίζουμε πότε θα επανέλθει και με ποιους όρους η κανονικότητα, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι επιδράσεις από την εκδήλωση της πανδημίας στην ελληνική οικονομία;

-Αναμφισβήτητα οι επιδράσεις από την εκδήλωση της πανδημίας στην ελληνική οικονομία, θα είναι πολύ αρνητικές τουλάχιστον στη βραχυχρόνια περίοδο.

Ένας βασικός λόγος είναι ότι η οικονομία της χώρας μας στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στον τουρισμό που αυτή τη στιγμή έχει καταρρεύσει, λόγω των περιορισμών που έχουν επιβληθεί τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και από την πλευρά της ζήτησης.

Αντίστοιχα, και άλλοι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας φαίνεται να έχουν επηρεαστεί σημαντικά από το lock-down, καθώς έχει μειωθεί σημαντικά όχι μόνον η παραγωγή, αλλά και η εξαγωγική δυνατότητα των επιχειρήσεων.

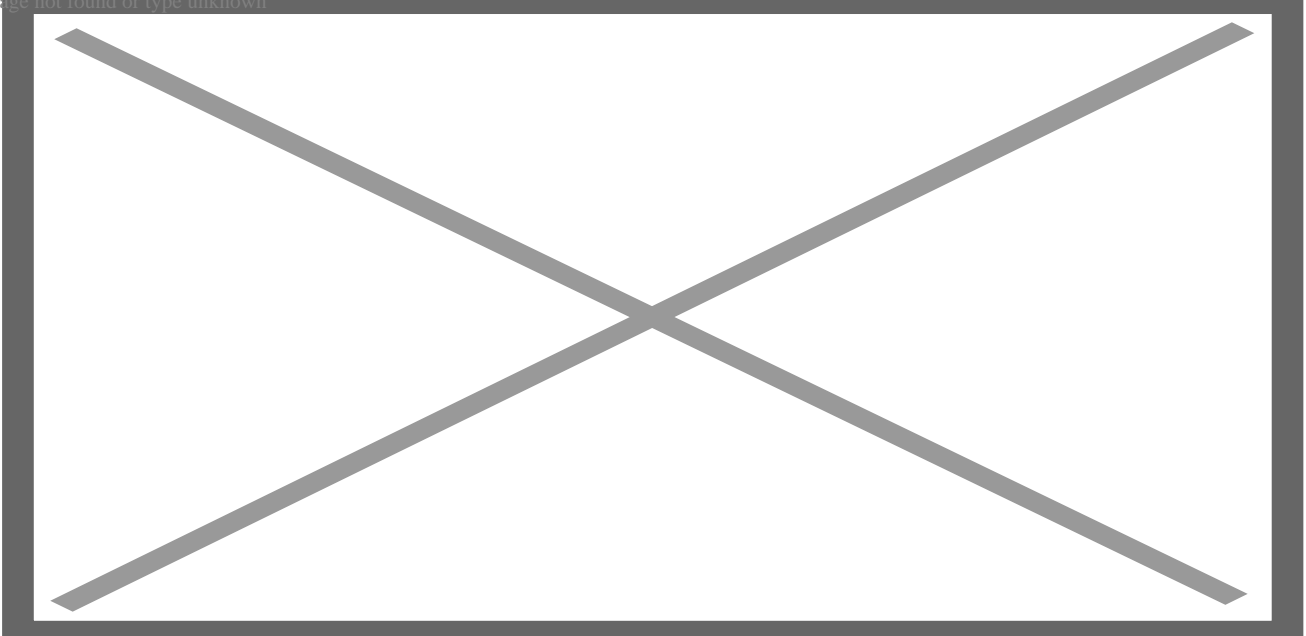
Είναι σίγουρο ότι **θα χρειαστεί σημαντικό χρονικό διάστημα (1-2 χρόνια με μια παρακινδυνευμένη και ίσως αισιόδοξη εκτίμηση)** για να επιστρέψει η οικονομία στην κανονικότητα μετά το πέρας της τρέχουσας κρίσης και υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα έχουμε εκ νέου επιδείνωση της κατάστασης στο πλαίσιο πια μιας ενδημίας.

Στο ενδιάμεσο, θα πρέπει όχι μόνον να ενισχυθεί σε μόνιμη πλέον βάση το εθνικό σύστημα υγείας, αλλά να υπάρξει και ουσιαστική παροχή ρευστότητας και

ενδεχομένως και άλλες παρεμβάσεις υπέρ επιχειρήσεων και εργαζομένων που πλήττονται από την τρέχουσα κρίση.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ και σε ένα από τα λίγα θετικά στοιχεία της κατάστασης που βιώνουμε, που δεν είναι άλλο από την «βίαιη» **ψηφιοποίηση της οικονομίας**, κάτι που σε συνθήκες κανονικότητας στο μέλλον θα μπορέσει να οδηγήσει ενδεχομένως και σε σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας της οικονομίας.

Image not found or type unknown



-Αντίστοιχα, ποιες είναι οι επιπτώσεις στον κλάδο των αερομεταφορών και του τουρισμού;

-Όπως προανέφερα, οι επιπτώσεις στον τουρισμό αυτή την περίοδο είναι ιδιαίτερα αρνητικές. Ενώ μέχρι πριν από λίγους μήνες αναφερόμασταν στην έννοια του υπερτουρισμού (overtourism), σήμερα έχουμε καταλήξει να μιλάμε για την έννοια του μηδενικού τουρισμού (zero tourism).

Η κάθετη μείωση των τουριστικών ροών έχει συμπαρασύρει, όπως αναμενόταν και τον κλάδο των αερομεταφορών από τη στιγμή που η ζήτηση του τελευταίου είναι παράγωγη και χωρικά προσδιορισμένη:

ελάχιστοι άνθρωποι πετούν για την ευχαρίστηση της πτήσης – οι περισσότεροι πετούν για να πάνε κάπου και να εμπλακούν κατά κύριο λόγο σε δραστηριότητες επαγγελματικού τουρισμού (business tourism) ή/και τουρισμού ελεύθερου χρόνου (leisure tourism).

Η μόνη ουσιαστικά διαφοροποίηση έγκειται στον **κλάδο του αεροπορικού φορτίου (cargo)**, ο οποίος γνωρίζει τους τελευταίους μήνες μια αναπάντεχη και σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών του κυρίως λόγω της ανάγκης τάχιστης μεταφοράς υγειονομικού υλικού ή/και άλλων αγαθών που είναι αναγκαίο να αποφύγουν τις

έντονες γραφειοκρατικές διαδικασίες που έχουν επιβληθεί στις χερσαίες μεταφορές για λόγους προστασίας της δημόσιας υγείας.

-Απειλείται η βιωσιμότητα αεροπορικών εταιρειών, αεροδρομίων, ξενοδοχείων, κτλ.; Θα μπορούσαν να είχαν προβλέψει μια τέτοια κρίση;

-Με βάση και τις απαντήσεις μου στις προηγούμενες δύο ερωτήσεις, θεωρώ ότι η οικονομική βιωσιμότητα σημαντικού βαθμού επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο οικοσύστημα του τουρισμού και των αερομεταφορών έχει κλονιστεί.

Γεγονός που καθιστά απαραίτητη την κρατική παρέμβαση, υπό όρους όμως. Σίγουρα, οι επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν χαμηλές δανειακές υποχρεώσεις και σχετικά υψηλά ρευστά διαθέσιμα θα μπορέσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στην τρέχουσα πρωτοφανή κρίση.

Η τρέχουσα συγκυρία είναι μια πολύ καλή ευκαιρία για την προώθηση με γοργά βήματα της ολοκλήρωσης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky) που θα μειώσει σημαντικά το κόστος διαχείρισης της εναερίου κυκλοφορίας και κατά συνέπεια και το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιρειών

Αντικειμενικά, **θεωρώ πολύ δύσκολη την πιθανή πρόβλεψη μιας τέτοιας κρίσης** (τουλάχιστον ως προς το σκέλος της έκτασής της) και αντίστοιχα την προετοιμασία για αυτή, καθώς το κόστος προετοιμασίας ήταν δυσανάλογα υψηλό ως προς την πιθανότητα (φαινομενικά) εμφάνισης της.

Η πραγματικότητα όμως έχει δυστυχώς στοιχεία της θεωρίας του μαύρου κύκνου (black swan theory) και διέψευσε τον όποιο οικονομικό σχεδιασμό μπορούσε να υπήρχε εντός ελάχιστου χρόνου.

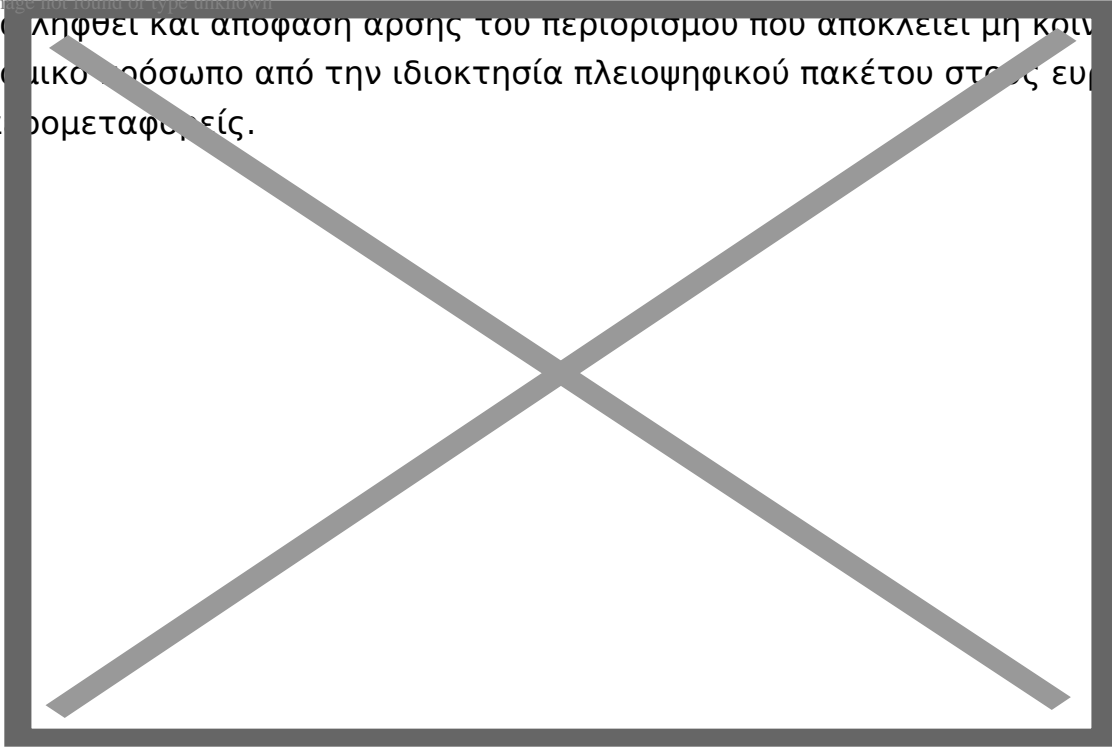
-Γίνεται αρκετή συζήτηση για την ανάγκη νέων μέτρων στήριξης στις αερομεταφορές. Ποια μορφή θα λάβουν αυτά; Είστε υπέρ της «χαλάρωσης» των περιορισμών της ΕΕ, ώστε να υπάρξουν απευθείας χρηματικές ενισχύσεις;

-Πρωτόγνωρες καταστάσεις, όπως αυτές που βιώνουμε πρέπει να αντιμετωπίζονται με γενναία και ριζοσπαστικά μέτρα στήριξης από το κράτος στο πλαίσιο μιας δημιουργικής παρεμβατικής πολιτικής.

Αυτή μπορεί να περιλαμβάνει μέτρα θεσμικής χαλάρωσης περιορισμών, όπως είδαμε

για παράδειγμα στην περίπτωση της διαχείρισης της κατανομής των χρονοθυρίδων (όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέστειλε προσωρινά τον περιορισμό του 80% ως προς το use-it-or-lose-it).

Στο ίδιο πνεύμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού **θα μπορούσε να αντιμετωπίσει θετικά την όποια προοπτική ενίσχυσης του κύματος συγχωνεύσεων και εξαγορών στο χώρο των αερομεταφορών**, ενώ θα μπορούσε να ληφθεί και απόφαση άρσης του περιορισμού που αποκλείει μη κινητικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο από την ιδιοκτησία πλειοψηφικού πακέτου στους ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς.



Φυσικά, αυτό

που προέχει σε πολύ βραχυπρόθεσμη βάση είναι η σωτηρία του κλάδου των αερομεταφορών (και ιδιαίτερα των αεροπορικών εταιρειών) από την χρεωκοπία, οπότε και η όλη συζήτηση για άμεσες χρηματικές ενισχύσεις από το κράτος είναι εξαιρετικά επίκαιρη.

Οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να βοηθήσουν σημαντικά, αλλά όπως προανέφερα θα πρέπει να δοθούν υπό όρους που θα αποτρέψουν πιθανά φαινόμενα ηθικού κινδύνου (moral hazard) και καιροσκοπικής συμπεριφοράς από πλευράς των επωφελούμενων εταιρειών.

Ειδικότερα, το κράτος θα μπορούσε να εγγυηθεί μέρος της δανειοδότησης των εταιριών αυτών από τις τράπεζες υπό τον όρο παρουσίας από μέρους τους ρεαλιστικού σχεδίου επιχειρηματικής ανασυγκρότησης σε βάθος πενταετίας. Αντίστοιχα, δεν θα ήμουν αρνητικός σε μια μερική, αλλά οπωσδήποτε πρόσκαιρη εθνικοποίηση των εταιριών αυτών, μακριά όμως από κρατικοδίαιτες λογικές που θα αναπαρήγαγαν λάθη του παρελθόντος.

Στους όποιους όρους επιβληθούν, θα πρέπει επίσης να είναι σαφές ότι **δεν θα υπάρξει κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σε βάρος των ανταγωνιστών** και ότι θα γίνουν σεβαστές οι συνθήκες που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος. Η προστασία θέσεων εργασίας πιστεύω ότι θα πρέπει να παίξει σημαντικό ρόλο στην όποια απόφαση κρατικών χρηματικών ενισχύσεων.

Και τέλος, νομίζω ότι η τρέχουσα συγκυρία είναι μια πολύ καλή ευκαιρία για την προώθηση με γοργά βήματα της ολοκλήρωσης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky) που θα μειώσει σημαντικά το κόστος διαχείρισης της εναερίου κυκλοφορίας και κατά συνέπεια και το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιριών.

-Πως εκτιμάτε ότι θα διαμορφωθεί το νέο τοπίο στις αερομεταφορές; Πότε θα επανακτήσουν οι αερομεταφορές και ο τουρισμός την εμπιστοσύνη των ταξιδιωτών / τουριστών;

-Είναι δύσκολο να πει κανείς πως θα διαμορφωθεί το νέο τοπίο στις αερομεταφορές καθώς κατά τη γνώμη μου υπάρχουν αντίρροπες τάσεις.

Υπάρχουν αναλυτές για παράδειγμα που θεωρούν ότι η τρέχουσα πανδημία μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη του αργού τουρισμού (slow tourism) με την προτίμηση ταξιδιών ελευθέρου χρόνου ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού σε κοντινούς προορισμούς με τη χρήση χερσαίων μεταφορικών μέσων.

Αντίστοιχα, και ως προς τον επαγγελματικό τουρισμό, μπορεί να δούμε γενίκευση του φαινομένου της βίαιας ψηφιοποίησης με συστηματικότερη χρήση των τηλεδιασκέψεων ή και των ψηφιακών συνεδριών, καθώς άλλωστε αυτή μειώνει σημαντικά και λειτουργικό κόστος κάτι που θα αναδειχθεί εξαιρετικά σημαντικό στο υφεσιακό περιβάλλον που θα επικρατήσει μετά την υγειονομική κρίση.

Και οι δύο τάσεις που έχω αναφέρει μέχρι στιγμής συνηγορούν στη διαμόρφωση ενός αρνητικού τοπίου για τις αερομεταφορές.

Θεωρώ ότι οι αερομεταφορές και ο τουρισμός θα επανακτήσουν την

εμπιστοσύνη των ταξιδιωτών/τουριστών σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα - το νέο όμως τοπίο που θα διαμορφωθεί στις αερομεταφορές θα έχει ποιοτική διαφοροποίηση σε σχέση με αυτό που επικρατούσε προ κορωνοϊού

Από την άλλη, όμως, θεωρώ ότι είναι πιθανό να διαμορφωθεί και μια αντίθετη τάση στο πλαίσιο των «εκδικητικών ταξιδιών» (revenge travelling): άνθρωποι που στερήθηκαν τις διακοπές τους ή ακόμα και την ίδια την ελευθερία τους (λόγω της επιβληθείσας καραντίνας) τους τελευταίους μήνες, θα επιδιώξουν πάση θυσία (ακόμα και σε ένα δυσμενές οικονομικό περιβάλλον) να δραστηριοποιηθούν emphaticά σε αεροπορικά ταξίδια στο πλαίσιο αποκατάστασης/επιστροφής στην κανονικότητα και ως ψυχολογικό μέσο εκδήλωσης της νίκης «στον πόλεμο κατά του κορωνοϊού».

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, θεωρώ πως όπως τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 οδήγησαν σε μόνιμη πλέον αύξηση των μέτρων ασφαλείας σε όλο το οικοσύστημα των αερομεταφορών και σε αντίστοιχη αλλαγή νοοτροπίας και προσαρμογή των ταξιδιωτών/τουριστών στα νέα δεδομένα, αντίστοιχα η τρέχουσα υγειονομική κρίση θα οδηγήσει στη λήψη νέων μέτρων προστασίας της υγιεινής και σε αντίστοιχη αλλαγή της συμπεριφοράς και των προσδοκιών των τουριστών.

Η μόνιμη υιοθέτηση τέτοιων μέτρων δεν είναι εύκολη υπόθεση και θα συνοδευτεί αναπόφευκτα από υψηλό κόστος.

Για παράδειγμα, οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει **ενδεχομένως να αποδεχθούν μείωση της πληρότητας των αεροσκαφών τους** στη λογική της αύξησης της απόστασης που χωρίζει τους επιβάτες μεταξύ τους.

Αντίστοιχα, οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να συνεργαστούν με τους αερολιμένες και τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης για την αύξηση των μέτρων υγιεινής στους χώρους υποδοχής και αναμονής των επιβατών.

Η έκδοση υγειονομικών διαβατηρίων αντίστοιχων με αυτών που εκδίδει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας για ζητήματα κίτρινου πυρετού θα μπορούσε να αποτελέσει μια πιθανή λύση επιλογής (screening) ταξιδιωτών (αντίστοιχα με την σε κάθε περίπτωση απαρλεγμένη πρακτική του profiling σε θέματα ασφαλείας) στο πλαίσιο πάντως που έχει αναπτυχθεί ασφαλές και αποτελεσματικό εμβόλιο για το COVID-19.

από τα παραπάνω μέτρα, δεν θα αφορούν μόνον τον κλάδο των αερομεταφορών, αλλά ολόκληρο το οικοσύστημα του τουρισμού που σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα.

Εν κατακλείδι, θεωρώ ότι οι αερομεταφορές και ο τουρισμός θα επανακτήσουν την εμπιστοσύνη των ταξιδιωτών/τουριστών σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα – το νέο όμως τοπίο που θα διαμορφωθεί στις αερομεταφορές θα έχει ποιοτική διαφοροποίηση σε σχέση με αυτό που επικρατούσε προ κορωνοϊού.

-Τέλος, αρκετοί πιστεύουν ότι η Ελλάδα οφείλει να αλλάξει παραγωγικό μοντέλο και να μην στηρίζεται τόσο πολύ στον τουρισμό και τους διεθνείς επιβάτες. Συμφωνείτε;

-Είναι γνωστό από την οικονομική θεωρία ότι αν και η μονοκαλλιέργεια μπορεί να παρουσιάζει ορισμένα πλεονεκτήματα (όπως για παράδειγμα η επίτευξη οικονομικών κλίμακας και η εξειδίκευση του ανθρωπίνου δυναμικού), στην πράξη μπορεί να οδηγήσει σε εξάρτηση και απαξίωση σε περίπτωση ενός κλαδικού ή ενδεχομένως και γενικευμένου οικονομικού κλυδωνισμού.

Στη λογική αυτή, και όπως προτάσσει η χρηματοοικονομική θεωρία του χαρτοφυλακίου (portfolio theory), είναι σημαντικό να μην βάζουμε όλα μας τα αυγά σε ένα καλάθι.

Από την άλλη όμως, θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι ο τουρισμός αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, **ότι οι δομικές αλλαγές δεν μπορούν να συμβούν εν μία νυκτί, και ότι το κυριότερο πρόβλημα δεν είναι η υπερεξάρτηση από τον τουρισμό γενικά, αλλά το είδος του τουρισμού που έχουμε.**

Για μεγάλο χρονικό διάστημα, επικρατούσε στην Ελλάδα η λογική του «αυτόματου πιλότου», ότι δηλαδή ο τουρισμός μπορεί να αναπτύσσεται στο διηνεκές χωρίς ουσιαστική προσπάθεια αύξησης της ανταγωνιστικότητας, της σχέσης ποιότητας – κόστους (value for money) και της αποτελεσματικής προώθησης ίσως λόγω της μοναδικότητας (ενίοτε και μεταφυσικών διαστάσεων) του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

Η υπερβολική προσκόλληση στο ηλιοτροπικό μοντέλο των τουριστικών πακέτων που προήγαγαν οι παραδοσιακοί tour operators συχνά στη λογική προϊόντων χαμηλής ποιότητας all-inclusive οδήγησε σε μία εκρηκτική άνοδο του εισερχόμενου τουρισμού σε όρους αφίξεων από τη δεκαετία του 1970 και μετά: η εκτατική όμως αυτή ανάπτυξη δεν συνοδεύτηκε από την απαραίτητη εντατική ανάπτυξη σε όρους ουσιαστικής αύξησης της πραγματικής κατά κεφαλήν τουριστικής δαπάνης.

Η κατάρρευση του Thomas Cook το Σεπτέμβριο του 2019 ανέδειξε το πρόβλημα κατά

πολύ ουσιαστικό και παράλληλα βάνουσο τρόπο, οδηγώντας πλειάδα ξενοδοχειακών μονάδων στο όριο της οικονομικής χρεωκοπίας.

Αυτό λοιπόν που απαιτείται είναι **όχι τόσο η αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου της χώρας συνολικά, όσο η αλλαγή της νοοτροπίας και του παραγωγικού μοντέλου του τουρισμού**, ώστε να ενισχυθεί η σύνδεση του κλάδου με τον πρωτογενή (όπως για παράδειγμα επιχειρείται με την πρωτοβουλία Ελληνικό Πρωινό του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος) και το δευτερογενή τομέα της παραγωγής, να αυξηθεί ο τουριστικός πολλαπλασιαστής μέσω των εμπρόσθιων και οπίσθιων διασυνδέσεων (να υπάρχει δηλαδή «βάθος» και «ραχοκοκαλιά» στην τουριστική οικονομία) και να υπάρξει συστηματική και αποτελεσματική προώθηση ενός διαφοροποιημένου και ανταγωνιστικού τουριστικού προϊόντος ουσιαστικής προστιθέμενης αξίας για τους τουρίστες, αλλά και για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (stakeholders).