

Στ. Δαλιάκας: Η Ellinair ενισχύει τις πτήσεις Θες/νίκη - Αθήνα, έμφαση και στη Γερμανία

2017/03/23 10:24 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

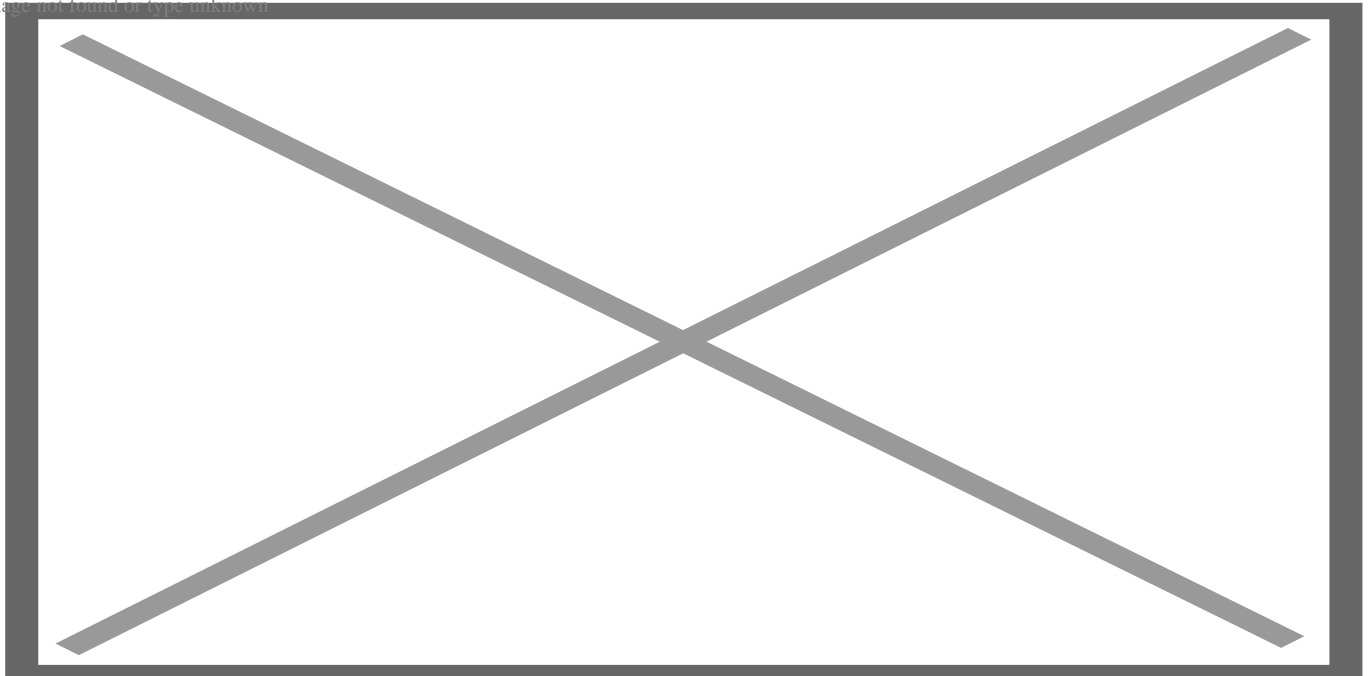
Τα χαρακτηριστικά του θερινού προγράμματος της Ellinair αναλύει, σε συνέντευξή του στο metaforespress.gr, ο εμπορικός διευθυντής Σταύρος Δαλιάκας, ο οποίος εμφανίζεται αισιόδοξος, τόσο για την παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport, όσο και για τις τουριστικές επιδόσεις της Ελλάδας.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Ποια είναι τα χαρακτηριστικά του θερινού προγράμματος δρομολογίων της Ellinair; Που αυξάνονται οι πτήσεις και γιατί;

-Το θερινό πρόγραμμα χαρακτηρίζεται από την εκτέλεση δρομολογίων προς/από Θεσσαλονίκη σε 4 πόλεις της Γερμανίας (Φρανκφούρτη, Κολωνία, Στουτγάρδη, Μόναχο) και επιπλέον από /προς Ηράκλειο σε Μόναχο και Βερολίνο εποχιακά.

Image not found in the archive



Επίσης, από αύξηση των δρομολογίων στις εσωτερικές γραμμές Θεσσαλονίκη προς Αθήνα, Μύκονο, Σαντορίνη, Ρόδο, Ηράκλειο και από Αθήνα προς Ηράκλειο και Σαντορίνη.

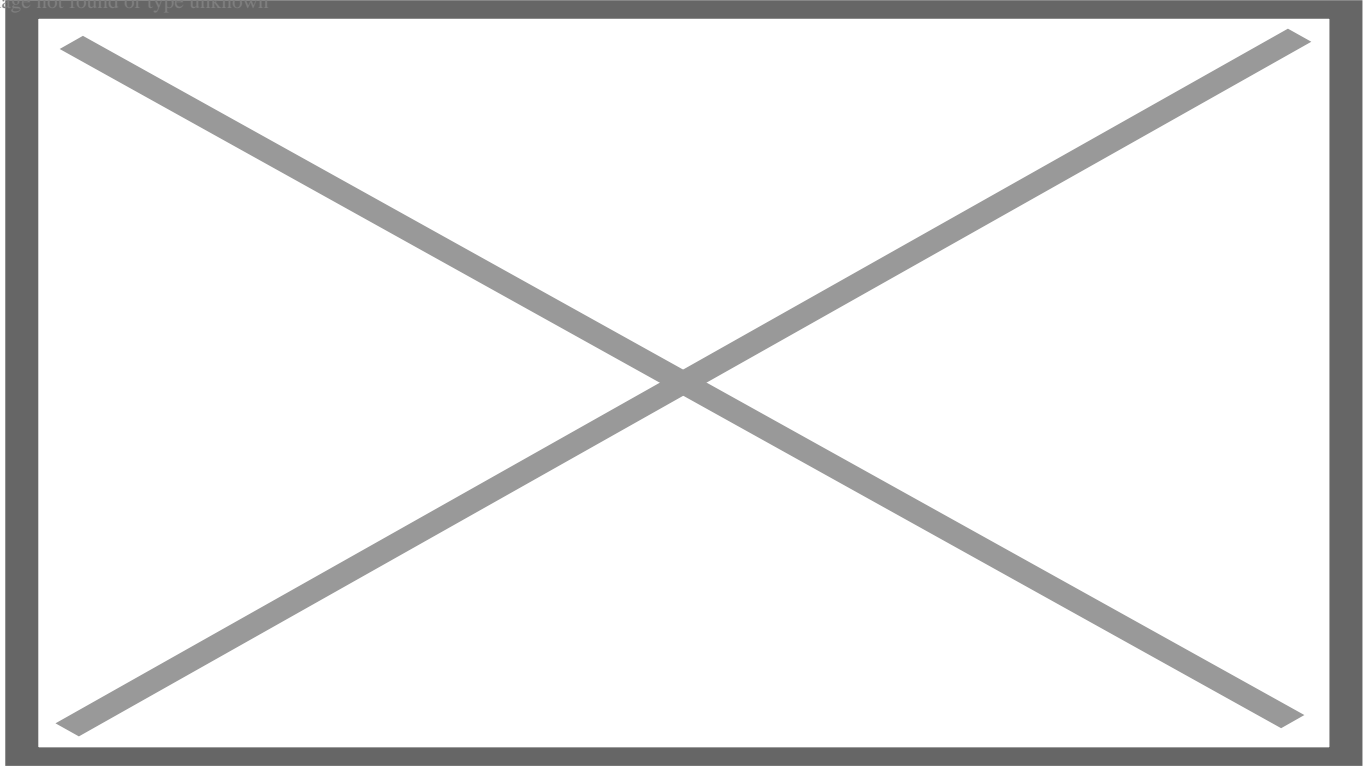
Τέλος, από την εκτέλεση πτήσεων από Θεσσαλονίκη προς/από Βουκουρέστι, Κλούζ,

Βαρσοβία, Κατοβίτσε, Βελιγράδι, Ρίγα, Μπάρι, Ταλίν και Τιφλίδα.

-Γιατί ενισχύονται οι πτήσεις στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη; Υπάρχει προοπτική ανανέωσης στόλου;

-Ναι, θα αυξηθούν οι πτήσεις Θεσσαλονίκη - Αθήνα - Θεσσαλονίκη, διότι έχουν ήδη υψηλές πληρότητες, συν ότι η Ryanair παραμένει το καλοκαίρι στην γραμμή μόνο με 3 πτήσεις ημερησίως και δημιουργείται ανάγκη θέσεων με βάση τα περσινά δεδομένα.

Image not found on type unknown



Ο εμπορικός διευθυντής της Ellinair, Σταύρος Δαλιάκας

Ο στόλος μας αποτελείται από 4 συνολικά αεροσκάφη, τα οποία το καλοκαίρι θα γίνουν 11, με την ενοικίαση με την μέθοδο του ACMI.

Αυτό γίνεται, διότι, όπως είναι γνωστό, η Ellinair υπήρξε και υπάρχει κυρίως για την μεταφορά των πελατών του Ομίλου Μουζενίδη, οι οποίοι ανέρχονται στο **60% των συνολικών επισκεπτών της Ελλάδας** από της χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

-Γιατί δεν συμμετείχατε στους διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές;

-Δεν συμμετέχουμε στο διαγωνισμό των άγονων γραμμών, γιατί όπως καταλαβαίνεται δεν είναι κάτι που περιλαμβάνεται στους στόχους μας. Η εκτέλεση των δρομολογίων αυτών απαιτεί άλλου είδους σκάφη και λειτουργία.

-Έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο «Μακεδονία», σας επηρεάζουν οι εργασίες ανακατασκευής του κεντρικού διαδρόμου; Πότε θα ολοκληρωθούν;

-Οι εργασίες ανακατασκευής του κεντρικού διαδρόμου θα αρχίσουν το φθινόπωρο του

2017 και θα τελειώσουν τον χειμώνα του 2018, βάση ανακοινώσεων της Fraport. Θα μας επηρεάσουν, όχι πολύ όμως, όπως και τις άλλες εταιρείες.

-Πιστεύετε ότι η παραχώρηση του «Μακεδονία», αλλά και των υπολοίπων περιφερειακών αεροδρομίων, θα συμβάλλει στην τόνωση των αερομεταφορών και του τουρισμού; Τα τέλη είναι ανταγωνιστικά;

-Όπως προβλέπει ο νόμος της ιδιωτικοποίησης των 14 αεροδρομίων προβλέπονται επιδιορθώσεις, ανακατασκευές και πλήρης επισκευή, εκεί που απαιτείται.

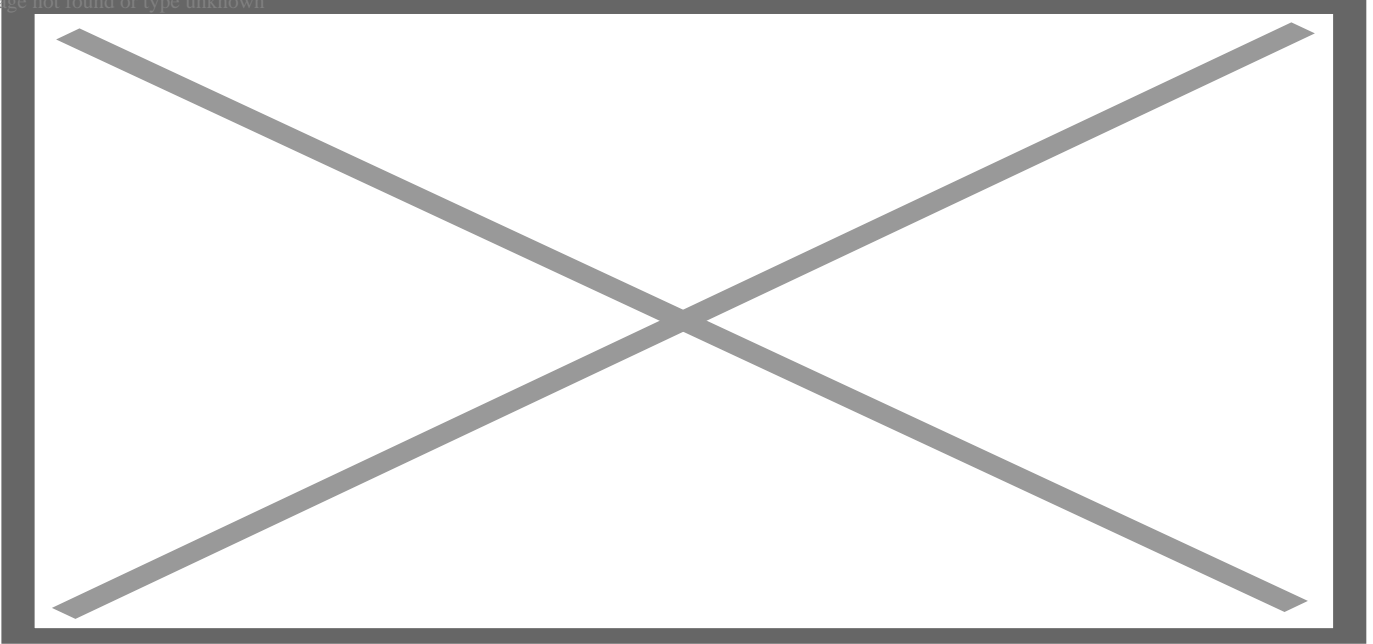
Ο στόλος μας αποτελείται από 4 συνολικά αεροσκάφη, τα οποία το καλοκαίρι θα γίνουν 11, με την ενοικίαση με την μέθοδο του ACMI.

Τα τέλη προβλέπονται δια νόμου να είναι ανταγωνιστικά, οι ανάδοχες εταιρείες είναι έμπειρες και σοβαρές, οπότε και πιστεύω **πως θα τονωθούν οι αερομεταφορές στο «Μακεδονία»** και γενικότερα θα αναπτυχθεί όλο το κύκλωμα εργασιών που επηρεάζονται από τις πτήσεις, τους τουρίστες και την φιλοξενία τους.

-Είστε αισιόδοξος για τις τουριστικές επιδόσεις της Ελλάδας;

-Ναι, είμαι αισιόδοξος για τις τουριστικές επιδόσεις της Ελλάδας τα επόμενα χρόνια. Αυτά δείχνουν οι προβλέψεις και όλα τα παγκοσμίως αλλά και στον εγγύτερο χώρο μας συμβαίνουντα.

Αυτό δεν σημαίνει πως πρέπει να επαναπαυθούμε και να ελπίζουμε στα προβλήματα και στην δυστυχία των γειτόνων μας.



Εμείς πρέπει να φροντίζουμε να βελτιώνουμε την ποιότητα των υπηρεσιών μας , την ανταγωνιστικότητα, τις υποδομές με την κατασκευή νέων ξενοδοχείων resorts, γήπεδα golf, κατασκευών μαρίνων, λιμένων και πολλά άλλα που είναι γνωστά σε όλους όσους ασχολούνται στον τουρισμό.

-Μπορούν να επιβιώσουν περιφερειακές αεροπορικές, όπως η Ellinair; Έχει αλλάξει ο αεροπορικός κλάδος;

-Ναι, μπορούν να επιβιώσουν περιφερειακές εταιρείες όπως η Ellinair, αρκεί να έχουν ξεκάθαρους στόχους και αντικείμενο.

Η ελληνική εσωτερική αγορά είναι μικρή και άρα πρέπει να επικεντρωθούμε στην μεταφορά από το εξωτερικό επισκεπτών προς την Ελλάδα, πράγμα που εμείς κάνουμε.

Ο αεροπορικός κλάδος ασφαλώς έχει αλλάξει και αλλάζει διαρκώς. Οι διαχωρισμοί μεταξύ legacy, scheduled, charter, low cost δεν ισχύουν πια.

Η κάθε ενότητα αντιγράφει μεθόδους από την άλλη, με σκοπό την μείωση του κόστους, π.χ. εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου και των τεχνολογιών, μείωση των προσφερόμενων παροχών στους επιβάτες των legacy, αλλά ταυτόχρονα βελτίωση των υπηρεσιών των low cost π.χ. Ryanair.

Επίσης, εκτέλεση long range δρομολογίων από low cost π.χ. Norwegian και Scoot, ενώ και οι διάφορες διατάξεις προστατευτισμού καταργούνται π.χ. Emirates για Νέα Υόρκη.

Τέλος, οι παραγγελίες medium και long range αεροσκαφών γίνονται με ραγδαίους ρυθμούς και οι προβλέψεις της IATA για την διεθνή κίνηση είναι αυξητικές για τα

επόμενα 10 χρόνια, με την αύξηση να επικεντρώνεται κυρίως στην Κίνα και την Βόρεια Αμερική.

Πρόκειται για ιδιαίτερα πολύπλοκο και διαρκώς εξελισσόμενο θέμα, για το οποίο άλλοι πιο ειδικοί από εμένα έχουν πολλά να πουν.