



Ελλάδα

Δείκτες Ανταγωνιστικότητας Ρυθμιστικού Πλαισίου Αερομεταφορών



Συνοπτικά

- Οι Αερομεταφορές αποτελούν βασικό μοχλό οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, καθώς υποστηρίζουν 457.000 θέσεις εργασίας και συνεισφέρουν €17,8 δισεκατομμύρια στην ελληνική οικονομία, ποσό που ισοδυναμεί με το 10,2% του ελληνικού ΑΕΠ¹.
- Η Ελλάδα διαθέτει την 8^η μεγαλύτερη αεροπορική αγορά στην Ευρώπη (βάσει του IATA Connectivity Index²). Μεταξύ 2013 και 2018, οι αεροπορικές συνδέσεις αυξήθηκαν κατά 106%. Το 2017 αναχώρησαν 25,5 εκατομμύρια επιβάτες και 73.000 τόνοι εμπορευμάτων από τα ελληνικά αεροδρόμια. Από τους τερματικούς σταθμούς διακινήθηκαν 58 εκατομμύρια επιβάτες.
- Για να διευκολυνθεί η συνεχής ανάπτυξη των αερομεταφορών και να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη τους, η Ελλάδα θα πρέπει:
 1. Να διασφαλίσει τον εκσυγχρονισμό του εναέριου χώρου και των συναφών υποδομών μέσω ενός συνεκτικού σχεδίου επενδύσεων κεφαλαίων, ώστε να εξασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM). Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται και από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα πρόσληψης και εκπαίδευσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCO), προκειμένου να αντιμετωπιστεί με επιτυχία το πρόβλημα χωρητικότητας των ελληνικών αεροδρομίων.
 2. Να διασφαλίσει ότι τα τέλη των αεροδρομίων υπολογίζονται βάσει κόστους και είναι αποδοτικές από οικονομικής άποψης για τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες. Οι διαβουλεύσεις επί των τελών θα πρέπει να είναι ουσιαστικές και να διέπονται από διαφάνεια, ενώ οι κατάλληλες ρυθμιστικές διατάξεις θα πρέπει να εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση, ακόμη και στις υπάρχουσες συμβάσεις παραχώρησης αεροδρομίων. Ωστόσο, η Ελλάδα θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το υπάρχον πλαίσιο το οποίο περιορίζει την αρμοδιότητα και τη δικαιοδοσία της ανεξάρτητης ρυθμιστικής Αρχής θα πρέπει να αναθεωρηθεί.
 3. Η Ελλάδα θα πρέπει, επίσης, να επιδιώξει την αξιοποίηση της χωρητικότητας αεροσταθμών και διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε μελλοντική αύξηση της επιβατικής κίνησης.

¹ Παγκόσμια Τράπεζα 2016

² Ο IATA Connectivity Index 2018 είναι ένα σύνθετος δείκτης του αριθμού των επιβατών που ταξιδεψαν, σταθμισμένος ως προς τον προορισμό.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι Δείκτες Ανταγωνιστικότητας του Ρυθμιστικού Πλαισίου Αερομεταφορών (ATRCI) είναι ένα πλαίσιο για τη μέτρηση της ανταγωνιστικότητας μιας χώρας σε σχέση με τις ρυθμιστικές διατάξεις που διέπουν τις αερομεταφορές. Η ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών σε επίπεδο ρυθμιστικού πλαισίου ορίζεται ως το σύνολο των θεσμών, των πολιτικών και άλλων παραγόντων οι οποίοι καθορίζουν το οικονομικό όφελος που μπορεί να αποκομίσει η οικονομία από τις αερομεταφορές.

Έχουν προσδιορισθεί **πέντε καθοριστικοί παράγοντες** όσον αφορά την ευκολία του επιχειρείν, οι οποίοι συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα του ρυθμιστικού πλαισίου μιας χώρας. Οι πέντε αυτοί παράγοντες αποτελούν τους πυλώνες του ATRCI, η απόδοση των οποίων έχει εκτιμηθεί μέσω σχετικών μετρήσεων (performance-based assessments):

Διευκόλυνση Επιβατών (απαιτήσεις visa, συμφωνίες «ανοικτών ουρανών», πληροφόρηση επιβατών και διαδικασίες συνοριακού ελέγχου). Αυτά τα μέτρα διευκολύνουν τη μετακίνηση ανθρώπων σε όλο τον κόσμο και συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο. Οι κανονισμοί που επιτρέπουν την ευκολότερη και ασφαλέστερη μετακίνηση ανθρώπων και αεροσκαφών είναι, ως εκ τούτου, ζωτικής σημασίας για την απρόσκοπτη εξασφάλιση του οικονομικού οφέλους το οποίο προκύπτει από τις αερομεταφορές.

Διευκόλυνση Εμπορευμάτων (διευκόλυνση εμπορίου και e-freight). Αυτά τα μέτρα βελτιώνουν την εμπειρία που αποκομίζουν οι μεταφορείς, καθώς επιτρέπουν να γίνεται ανεμπόδιστα η διασυνοριακή μεταφορά αγαθών.

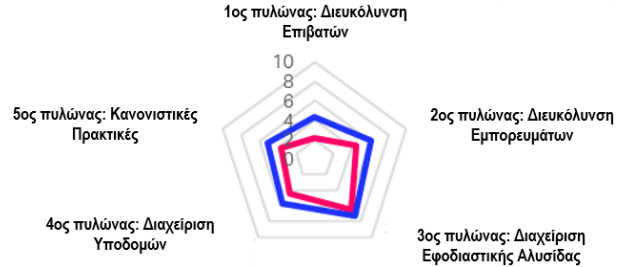
Ανταγωνιστικότητα εφοδιαστικής αλυσίδας (φόροι και τέλη για επιβάτες και αεροδρόμια, διαδικασία υπολογισμού χρεώσεων αεροδρομίου και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση προμήθειας καυσίμου, αποδοτικότητα εργατικού δυναμικού). Η ανταγωνιστική, διαφανής και αξιόπιστη παροχή υπηρεσιών προς τις αεροπορικές εταιρείες δημιουργεί ένα περιβάλλον όπου η ζήτηση από την πλευρά των επιβατών μπορεί να τονωθεί μέσω πιο προσιτών ναύλων. Οι σαφείς και αποτελεσματικοί κανόνες δημιουργούν ένα σταθερό περιβάλλον το οποίο ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη.

Υποδομές (διαθέσιμη χωρητικότητα και slots αεροσταθμών και διαδρόμων προσγείωσης). Οι αερομεταφορές, σε μεγάλο βαθμό, εξαρτώνται από τις διαθέσιμες υποδομές και από το κατά πόσο μπορούν να χρησιμοποιούνται αποδοτικά σε περίπτωση κορεσμού. Χωρίς επαρκή χωρητικότητα, οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να εισέλθουν στην αγορά ή να αναβαθμίσουν την αεροπορική συνδεσιμότητα μιας χώρας και να σχεδιάσουν αποτελεσματικές ανταποκρίσεις μειώνοντας τον χρόνο ταξιδιού. Η αποτελεσματική ανάπτυξη και διαχείριση των υποδομών διευκολύνει την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση στα οφέλη που δημιουργεί η αγορά των αερομεταφορών.

Κανονιστικές Πρακτικές (ρυθμιστικό πλαίσιο, νομικό πλαίσιο, εφαρμογή ρυθμιστικού πλαισίου). Χωρίς σταθερούς, σαφείς και διαφανείς κανονισμούς, οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να λειτουργούν αποδοτικά και να προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές εισιτηρίων ή ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων. Ένα έξυπνο κανονιστικό περιβάλλον και μία ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών αποτελούν βασικούς μοχλούς θετικής οικονομικής αλλαγής.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Συστατικά στοιχεία του Δείκτη	Ελλάδα	Περιφερειακός ΜΟ ³
Δείκτης Ανταγωνιστικότητας Ρυθμιστικού Πλαισίου Αερομεταφορών⁴	4,5	5,8
1 ^{ος} πυλώνας: Διευκόλυνση Επιβατών	2,2	4,4
2 ^{ος} πυλώνας: Διευκόλυνση Εμπορευμάτων	4,5	6,1
3 ^{ος} πυλώνας: Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	6,4	7,2
4 ^{ος} πυλώνας: Διαχείριση Υποδομών	4,5	5,6
5 ^{ος} πυλώνας: Κανονιστικές Πρακτικές	3,7	5,1



Στον τομέα **Διευκόλυνσης Επιβατών** -passenger facilitation- (1^{ος} Πυλώνας) η Ελλάδα έχει τη χειρότερη επίδοση όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του ρυθμιστικού πλαισίου των αερομεταφορών. Οι περιοριστικοί κανόνες της ΕΕ για την έκδοση Visa παραμένουν πρόβλημα και οδηγούν σε μια μακρά διαδικασία υποβολής σχετικών αιτημάτων από μη υπηκόους της ΕΕ. Η Ελλάδα θα πρέπει να συνεχίσει να συνεργάζεται με τον κλάδο προκειμένου να εφαρμοστούν καθιερωμένα προγράμματα διαχείρισης δεδομένων επιβατών και αποτελεσματικά συστήματα συνοριακών ελέγχων, τα οποία θα αναβαθμίζουν την εμπειρία των επιβατών και παράλληλα θα διευκολύνουν και θα βελτιώνουν τη ροή τους εντός των αεροδρομίων.

Η Ελλάδα βρίσκεται κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο στη **Διευκόλυνση Εμπορευμάτων** συνολικά (2^{ος} Πυλώνας), γεγονός που συνδέεται με τις διαδικασίες τελωνειακού και συνοριακού ελέγχου των αερομεταφερόμενων εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει σημαντικό περιθώριο να βελτιωθεί η διευκόλυνση των e-freight, έτσι ώστε οι μεταφορείς εμπορευμάτων να ωφεληθούν από τις υπάρχουσες διαδικασίες για e-cargo. Ένα σημαντικό στοιχείο της χρήσης e-cargo είναι τα e-Air Waybill (eAWB), η χρήση των οποίων ακόμη παραμένει χαμηλή στην Ελλάδα. Τα eAWB επιτρέπουν στις αεροπορικές εταιρείες να διεκπεραιώνουν το σύνολο των συναλλαγών ηλεκτρονικά και βελτιώνουν εντυπωσιακά τη διασυνοριακή ροή των εμπορευμάτων. Η Ελλάδα θα μπορούσε να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην ενίσχυση της χρήσης eAWB ως ένα πρώτο βήμα προς την υιοθέτηση της ψηφιακής τεχνολογίας και της έννοιας του eFreight.

Η **Διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας** (3^{ος} Πυλώνας) παραμένει πρόβλημα στην Ελλάδα. Το ύψος των φόρων και των τελών των επιβατών αυξάνει το κόστος των αεροπορικών ταξιδιών, από και προς την Ελλάδα, αλλά και στο εσωτερικό της (περισσότερα στη σελίδα 3).

Η Ελλάδα βρίσκεται επίσης κάτω από τους εταίρους της στον τομέα της **Διαχείρισης Υποδομών** (4^{ος} Πυλώνας), καθώς για την καλύτερη εκμετάλλευση της χωρητικότητας αεροδρομίων και διαδρόμων προσγείωσης θα απαιτηθούν επεκτάσεις αεροσταθμών και βελτιώσεις στη λειτουργία των αεροδρομίων στο εγγύς μέλλον. Αν το θέμα αυτό δεν αντιμετωπιστεί, μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο στην περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και, συνεπώς, στον τουρισμό της Ελλάδας. Η Ελλάδα θα πρέπει να διασφαλίσει επαρκείς επενδύσεις και αποδοτική χρήση των υφιστάμενων υποδομών ώστε να είναι δυνατή η μείωση του κόστους και των χρεώσεων.

³ Ο περιφερειακός μέσος όρος υπολογίζεται από τη βαθμολογία 16 ευρωπαϊκών χωρών: AT, BE, DN, DE, ES, FI, FR, GR, IT, NL, NO, PL, PT, RO, SE, CH, UK.

⁴ Οι τιμές του ATRCI κυμαίνονται από 0 (χειρίστο) έως 10 (άριστο). Ο Δείκτης απαρτίζεται από 5 πυλώνες, 17 δείκτες και 26 υποδείκτες οι

οποίοι συνδυάζονται με τη χρήση απλού μέσου όρου (οι υποδείκτες αθροίζονται όλοι μαζί για τον υπολογισμό μίας μοναδικής τιμής για τον κάθε δείκτη). Αυτές οι μέσες τιμές διαμορφώνουν τη βαθμολογία κάθε χώρας.

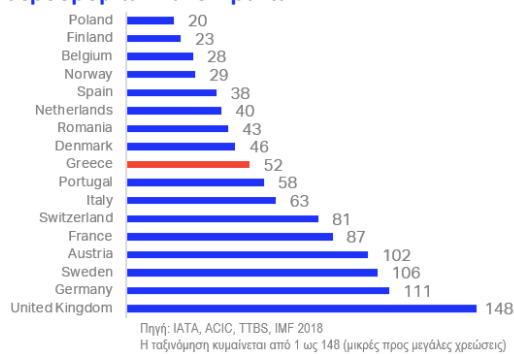
Οι Κανονιστικές Πρακτικές (5^{ος} Πυλώνας) είναι ένα από τα πιο αδύνατα σημεία όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του ρυθμιστικού πλαισίου των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, αυτό οφείλεται στον Κανονισμό 261 της ΕΕ ο οποίος ισχύει στην Ελλάδα και δεν συνάδει με τις Αρχές Καλύτερης Ρύθμισης (Better Regulation Principles⁵) οι οποίες στηρίζουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον λειτουργίας. Η αναλογικότητα του Κανονισμού EU261 είναι αμφισβητήσιμη και εφαρμόζεται όχι μόνο στις πτήσεις εντός ΕΕ, αλλά και σε

πτήσεις εταιρειών οι οποίες ενδεχομένως υπόκεινται σε διαφορετικό ρυθμιστικό καθεστώς στον τελικό προορισμό του δρομολογίου τους. Το ρυθμιστικό πλαίσιο, τόσο το εθνικό όσο και της ΕΕ, θα πρέπει να είναι συμβατά με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 (MC99), προκειμένου να δημιουργείται ένα σταθερό κανονιστικό περιβάλλον, προς όφελος των επιβατών. Επιπλέον, η Ελλάδα δεν έχει επικυρώσει όλες τις διεθνείς συνθήκες οι οποίες δημιουργούν ένα σταθερό νομικό πλαίσιο.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι αερομεταφορές αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην ελληνική οικονομία. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη ουσιαστικά εμπόδια στην περαιτέρω ανάπτυξη των αεροπορικών συνδέσεων, μέσω της οποίας θα αυξάνονταν οι οικονομικές προοπτικές της χώρας. Στην επόμενη σελίδα καταγράφονται τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του ρυθμιστικού της πλαισίου για τις αερομεταφορές.

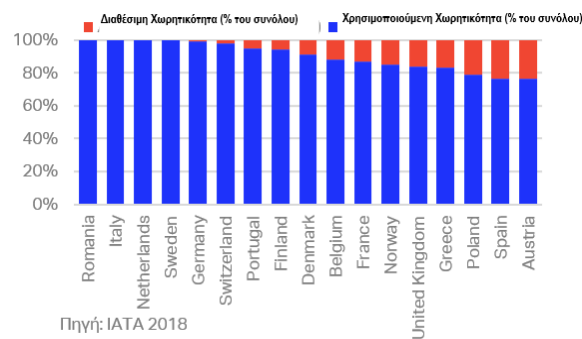
Πίνακας 1. Ταξινόμηση χωρών βάσει φόρων και τελών αεροδρομίων και επιβατών



Πίνακας 2. Διαδικασία χρεώσεων αεροδρομίου (maximum = 2)⁶



Πίνακας 3. Χαμηλή χωρητικότητα υποδομών στους τερματικούς σταθμούς



Τα τέλη και οι φόροι των επιβατών αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη των αεροπορικών συνδέσεων, καθιστώντας τις πτήσεις από και προς την Ελλάδα πιο ακριβές και λιγότερο ελκυστικές για τους τουρίστες. Τα τρέχοντα τέλη και οι φόροι αεροδρομίων και επιβατών είναι σχετικά υψηλοί (Πίνακας 1). Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της PwC, η κατάργηση της φορολογίας των αερομεταφορών στην Ευρώπη θα οδηγούσε σε αύξηση του ευρωπαϊκού ΑΕΠ κατά €215 δισεκατομμύρια μέχρι το 2030 και θα δημιουργούσε 110.000 νέες θέσεις εργασίας⁷.

Η διαδικασία προσδιορισμού των χρεώσεων των υπηρεσιών αεροδρομίου αποτελεί άλλη μια τροχοπέδη στην περαιτέρω αύξηση των αεροπορικών συνδέσεων. Η Ελλάδα θα πρέπει να ενισχύσει τις αρμοδιότητες της ΑΠΑ ως ρυθμιστικής αρχής επί οικονομικών θεμάτων, διασφαλίζοντας ιδίως ότι οι συμβάσεις παραχώρησης δεν περιορίζουν την αρμοδιότητα της ρυθμιστικής Αρχής να παρεμβαίνει. Καθώς αρκετά αεροδρόμια μπαίνουν σε φάση που θα μπορούσε να περιλαμβάνει νέες επενδύσεις, η διαδικασια διαβούλευσης είναι απαραίτητο να περιλάβει από τα πρώτα στάδια τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη για τις επενδύσεις αυτές, αλλά και για τις επακόλουθες επιπτώσεις τους στα επίπεδα των χρεώσεων για τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας. Επιπλέον, οι χρεώσεις για τις υπηρεσίες αεροδρομίου περιλαμβάνουν υψηλά τέλη παραχώρησης και δεν έχουν θεσπιστεί βάσει αποδεκτών οικονομικών ρυθμιστικών αρχών, αλλά βασίζονται στις συμβάσεις παραχώρησης. Αυτή την περίοδο, η Ελλάδα εξετάζει το θέμα της ιδιωτικοποίησης επιπλέον αεροδρομίων, γεγονός που υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα της ύπαρξης μιας ανεξάρτητης ρυθμιστικής αρχής με ισχυρές αρμοδιότητες και με εντολή να καθορίσει το ενδεδειγμένο επίπεδο ρυθμιστικής παρέμβασης. Πρόσφατα, υπήρξαν βελτιώσεις στη χωρητικότητα τερματικών σταθμών και διαδρόμων προσγείωσης σε ορισμένα αεροδρόμια στην Ελλάδα, οι οποίες έδωσαν σημαντική ώθηση σε επίπεδο αεροπορικών συνδέσεων. Η συνδεσιμότητα του αεροδρομίου των Αθηνών αυξήθηκε σημαντικά ως αποτέλεσμα της διαθέσιμης χωρητικότητας. (Ο δείκτης IATA Connectivity Index της Ελλάδας αυξήθηκε κατά 106%). Η Ελλάδα θα πρέπει να διασφαλίσει γρήγορη και οικονομικά αποδοτική επέκταση των αεροδρομίων της, μέσα από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να ικανοποιήσει περαιτέρω ζήτηση από την πλευρά των επιβατών.

⁵ IATA Policy Design Principles

⁶ Οι τιμές των υποδεικτών (κλίμακα 0-ως-2) αθροίζονται και μεταφέρονται σε κλίμακα 0-ως-10 προκειμένου να υπολογιστεί μία

μοναδική τιμή για τον Airport Charges Process Indicator.

⁷ PwC. The economic impact of air taxes in Europe European Economic Area. 2017

ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η τρέχουσα στρατηγική της Ελλάδας στις αερομεταφορές αποσκοπεί στην αύξηση της συνδεσιμότητας. Είναι σημαντικό να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον όπου θα μπορούν να αναπτύσσονται οι υπάρχουσες επιχειρήσεις, αλλά και να δημιουργούνται νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Ως εκ τούτου, η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί στα εξής:

1. Εκσυγχρονισμός εναέριου χώρου και υποδομών μέσω υλοποίησης συγκεκριμένων επενδυτικών προγραμμάτων.

Η Ελλάδα θα πρέπει να επιδιώξει τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό εναερίου χώρου και συστημάτων, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη βελτίωση των επιδόσεων και στη μείωση των καθυστερήσεων κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου. Μεταξύ 2015- 2017, οι κεφαλαιουχικές δαπάνες ήταν πρακτικά μηδενικές. Προς το παρόν, τα πραγματικά στοιχεία ενεργητικού (actual asset base) είναι περίπου 87% κάτω από το συμφωνημένο σχέδιο απόδοσης και, υπάρχει επίσης ανάγκη αύξησης του αριθμού των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας για να εξυπηρετηθούν τα κορεσμένα αεροδρόμια.

2. Τέλη αεροδρομίων και επιβατών και διαδικασία χρέωσης

Η Ελλάδα θα πρέπει να διασφαλίσει ότι τα τέλη των αεροδρομίων συναρτώνται με το πραγματικό κόστος και ότι υπάρχει μια ισχυρή Ρυθμιστική Αρχή η οποία προστατεύει τους χρήστες των αεροδρομίων και τους καταναλωτές. Η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί στην ολοκλήρωση αυτής της σημαντικής διαδικασίας, δεδομένου ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία ιδιωτικοποίησης ενός ακόμη αριθμού ελληνικών αεροδρομίων. Μέσω ενός δίκαιου ρυθμιστικού πλαισίου που εξισορροπεί τις ανάγκες όλων των εμπλεκόμενων, η Ελλάδα θα πρέπει να επιδιώξει να βελτιώσει την οικονομική αποδοτικότητα των αεροδρομίων και να αποτρέψει την καταχρηστική τιμολόγηση.

3. Αποδοτική χρήση των νέων υποδομών

Η Ελλάδα θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η κατασκευή νέων τερματικών σταθμών και διαδρόμων προσγείωσης θα προχωρήσει σύμφωνα με το πρόγραμμα, προκειμένου να

καλυφθούν οι μελλοντικές ανάγκες από πλευράς επιβατικής κίνησης. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν ουσιαστικές διαβουλεύσεις με τους χρήστες των υποδομών, δηλαδή τις αεροπορικές εταιρείες, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υποδομές αυτές καλύπτουν επαρκώς τις απαιτήσεις των χρηστών, ενώ παραμένει προσιτή τόσο η ανάπτυξη, όσο και η λειτουργία τους.

Πίνακας 4. Προβλέψεις για την εξέλιξη επιβατικής κίνησης, θέσεων απασχόλησης και την επίδρασή τους στο ΑΕΠ*

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΕΠ (EUR)	ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
2017	25,5 εκ.	€17,8 δισ.	456.581
2037	Τρέχουσες τάσεις	€23,8 δισ.	445.883
	Θετική προοπτική	€25,3 δισ.	475.148
	Αρνητική	€20,9 δισ.	390.931

*Ως επιβάτες υπολογίζονται οι αναχωρούντες, συμπεριλαμβανομένων των ανταποκρίσεων. Οι προβλέψεις για το πλήθος των επιβατών βασίζονται στη σχετική μελέτη της IATA (20-year passenger forecast, Οκτώβριος 2018). Τα στοιχεία για το ΑΕΠ και τις θέσεις εργασίας του 2017 προέρχονται από το Oxford Economics. Οι προβλέψεις για το ΑΕΠ και τις θέσεις εργασίας είναι από το IATA Economics.

Το 2017, 25,5 εκατομμύρια επιβάτες αναχώρησαν από ελληνικά αεροδρόμια⁸. Από τους τερματικούς σταθμούς διακινήθηκαν 58 εκατομμύρια επιβάτες⁹. Η εκτεταμένη και αξιόπιστη αεροπορική συνδεσιμότητα αποτελεί βασικό φορέα ανάπτυξης της οικονομικής δραστηριότητας μέσω του οποίου το 2016 υποστηρίχθηκαν σχεδόν 457.000 θέσεις εργασίας, ενισχύοντας το ΑΕΠ κατά €17,8 δισεκατομμύρια.¹⁰ Τα επόμενα 20 χρόνια, ο αριθμός των επιβατών που θα αναχωρούν από την Ελλάδα αναμένεται να αυξηθεί κατά 33,1%.¹¹ Ωστόσο, αν η Ελλάδα καταφέρει να υλοποιήσει τις πολιτικές που επισημαίνονται στην παρούσα αναφορά, υπάρχει περιθώριο για περαιτέρω σημαντική αύξηση, γεγονός που θα σημαίνει ακόμη μεγαλύτερο όφελος για τις θέσεις απασχόλησης και το ΑΕΠ.

IATA Economics

Δείκτες Ανταγωνιστικότητας Ρυθμιστικού Πλαισίου Αερομεταφορών (ATRCI)

Έκδοση 2019

Σκοπός του ATRCI

Ο Δείκτης Ανταγωνιστικότητας του Ρυθμιστικού Πλαισίου των Αερομεταφορών (Air Transport Regulatory Competitiveness Index - ATRCI) είναι ένα πλαίσιο με βάση το οποίο αποτιμάται το ρυθμιστικό περιβάλλον των αερομεταφορών σε διάφορες χώρες, καθώς και το πώς οι κυβερνήσεις διευκολύνουν ή εμποδίζουν, μέσω των ρυθμιστικών τους παρεμβάσεων, την ανάπτυξη του κλάδου. Το πλαίσιο αξιολογεί την ανταγωνιστικότητα μιας χώρας όσον αφορά το ρυθμιστικό περιβάλλον των αερομεταφορών και δίνει μια στιγμιαία αποτίμηση των κενών που ενδεχομένως υπάρχουν, με βάση τη διεθνή πρακτική. Προσφέρει τις απαραίτητες κατευθύνσεις για τη διαμόρφωση ενός πιο αποδοτικού ρυθμιστικού περιβάλλοντος, προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στα οικονομικά οφέλη που δημιουργούν οι αερομεταφορές.

Μεθοδολογία

Ο Δείκτης ATRCI χρησιμοποιεί ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, τα οποία στη συνέχεια ανάγονται σε μία κλίμακα από 0-ως-10. Τα ποιοτικά στοιχεία ομαδοποιούνται με βάση ένα αντικειμενικό πλαίσιο. Αντίστοιχα, τα ποσοτικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται αντλούνται από διεθνείς και συνεργαζόμενους οργανισμούς. Πηγές: Eurocontrol, United Nations World Tourism Organization, Verisk Maplecroft, World Economic Forum. Όλες οι ημερομηνίες αφορούν το 2018, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά.

Δομή και σύνθεση του Δείκτη

Ο Δείκτης περιλαμβάνει τρία επίπεδα τιμών τα οποία συνδυάζονται δια του υπολογισμού ενός απλού μέσου όρου (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Από το υψηλότερο στο χαμηλότερο επίπεδο: Τιμή Δείκτη (Index value), τιμές Πυλώνων (Pillars), Τιμές δείκτη (Indicator) και υποδείκτων (sub-indicators). Στο χαμηλότερο επίπεδο (αυτό του υποδείκτη) οι τιμές αθροίζονται προκειμένου να υπολογιστεί μία μοναδική τιμή για κάθε δείκτη. Όλες οι τιμές των δεικτών ενός πυλώνα, στη συνέχεια, χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του αριθμητικού μέσου από τον οποίο προκύπτει η βαθμολογία του συγκεκριμένου πυλώνα. Στο υψηλότερο επίπεδο υπολογισμού της τιμής του Δείκτη (Index value), οι βαθμολογίες των πέντε πυλώνων συνδυάζονται μέσω του υπολογισμού ενός απλού μέσου όρου, προκειμένου να εξαχθεί μία μοναδική τιμή για τον Δείκτη Ανταγωνιστικότητας του Ρυθμιστικού Πλαισίου των Αερομεταφορών κάθε χώρας.

⁸ SRS Analyzer 2017

⁹ ACI 2017. Στις αναχωρήσεις επιβατών περιλαμβάνονται και οι ανταποκρίσεις μέσω Ελλάδας, καθώς επίσης οι αφίξεις και οι

αναχωρήσεις.

¹⁰ ATAG 2018

¹¹ Oxford Economics 2017