

Περιφερειακά Αεροδρόμια

Αξιοποίηση μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης

Μάρτιος 2013



Στόχοι Αξιοποίησης

Βασικοί Στόχοι

Μεγιστοποίηση της Αξίας

- ✓ Οικονομικό όφελος

Συμβολή στην Οικονομική Ανάπτυξη

- ✓ Τουρισμός, απασχόληση, ασφάλεια
- ✓ Πόροι για την ανάπτυξη των αεροδρομίων
- ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας στις απομακρυσμένες περιοχές

Παρεπόμενα Οφέλη

Βελτίωση
παρεχόμενων
υπηρεσιών

Προσέλκυση
επενδύσεων

Αυξημένη
ανταγωνιστικότητα
Ελληνικών
αεροδρομίων και
σχετικών προορισμών

Διαμόρφωση
μακροπρόθεσμης
πολιτικής για τα
αεροδρόμια



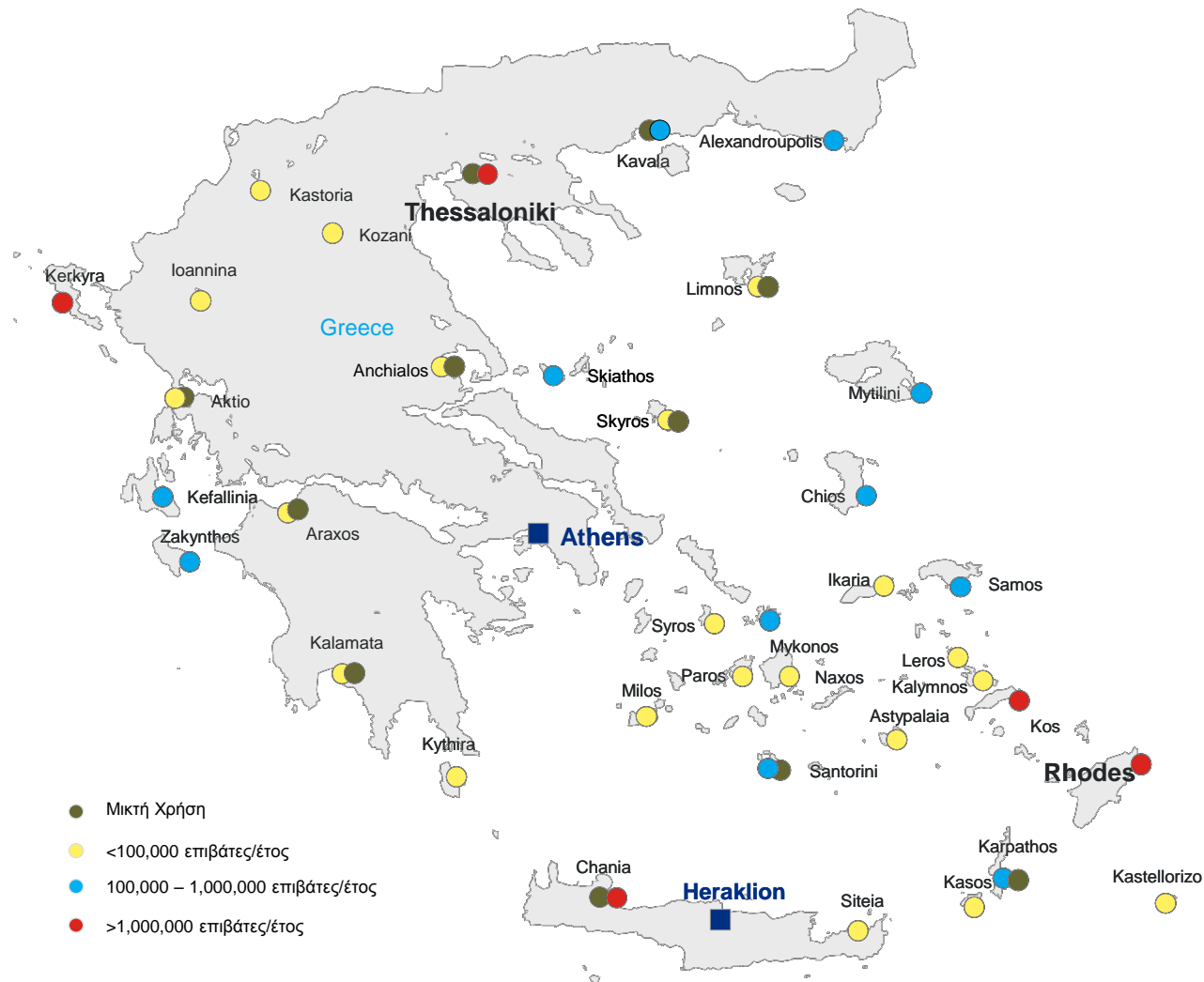
Στοιχεία Περιφερειακών Αεροδρομίων (1)

Επιβατική Κίνηση

- 19,3 εκατ. επιβάτες το 2011 (περίπου 50% της συνολικής κίνησης στην Ελλάδα)
- Ετήσια αύξηση κατά 1,9% από το 2003
- 67% επιβάτες από / σε διεθνείς προορισμούς
- 2/3 της κίνησης μεταξύ Ιουνίου και Σεπτεμβρίου

Αλλά Χαρακτηριστικά

- Παράλληλη χρήση από τις Ένοπλες Δυνάμεις σε 11 αεροδρόμια
- Υποδομές που απαιτούν, σε σημαντικό βαθμό, αναβάθμιση ή / και επέκταση



Στοιχεία Περιφερειακών Αεροδρομίων (2)

	Επιβατική Κίνηση (πρόβλεψη 2013)	Αεροδρόμια		Συν. Επιβατική Κίνηση (πρόβλεψη 2013)	Εκτίμηση Αναγκών σε Επενδύσεις*															
		Αριθμός	Περιγραφή																	
Βασικά Αεροδρόμια	> 1 εκ	5	<table border="1"> <tr><td>Ρόδος</td></tr> <tr><td>Θεσσαλονίκη</td></tr> <tr><td>Κως</td></tr> <tr><td>Κέρκυρα</td></tr> <tr><td>Χανιά</td></tr> </table>	Ρόδος	Θεσσαλονίκη	Κως	Κέρκυρα	Χανιά	13,4εκ. 71%	€104 εκ. 43%										
Ρόδος																				
Θεσσαλονίκη																				
Κως																				
Κέρκυρα																				
Χανιά																				
Αναπτυσσόμενα Μεσαίου Μγεθούς	< 1 εκ > 250 χιλ	8	<table border="1"> <tr><td>Ζάκυνθος</td><td>Κεφαλονιά</td></tr> <tr><td>Σαντορίνη</td><td>Άκτιο</td></tr> <tr><td>Μυτιλήνη</td><td>Καβάλα</td></tr> <tr><td>Μύκονος</td><td></td></tr> <tr><td>Σάμος</td><td></td></tr> </table>	Ζάκυνθος	Κεφαλονιά	Σαντορίνη	Άκτιο	Μυτιλήνη	Καβάλα	Μύκονος		Σάμος		3,9εκ. 21%	€95 εκ. 40%					
Ζάκυνθος	Κεφαλονιά																			
Σαντορίνη	Άκτιο																			
Μυτιλήνη	Καβάλα																			
Μύκονος																				
Σάμος																				
Μικρά Αεροδρόμια	< 250 χιλ > 75 χιλ	9	<table border="1"> <tr><td>Σκιάθος</td><td>Λήμνος</td></tr> <tr><td>Αλεξ/λη</td><td>Ν. Αγχίαλος</td></tr> <tr><td>Χίος</td><td>Ιωάννινα</td></tr> <tr><td>Κάρπαθος</td><td>Άραξος</td></tr> <tr><td>Καλαμάτα</td><td></td></tr> </table>	Σκιάθος	Λήμνος	Αλεξ/λη	Ν. Αγχίαλος	Χίος	Ιωάννινα	Κάρπαθος	Άραξος	Καλαμάτα		1,3εκ 7%	€26 εκ. 11%					
Σκιάθος	Λήμνος																			
Αλεξ/λη	Ν. Αγχίαλος																			
Χίος	Ιωάννινα																			
Κάρπαθος	Άραξος																			
Καλαμάτα																				
Αεροπορικοί «Σταθμοί»	< 75 χιλ	15	<table border="1"> <tr><td>Σητεία</td><td>Κύθηρα</td><td>Καστ/ζο</td></tr> <tr><td>Ικαρία</td><td>Νάξος</td><td>Κάσος</td></tr> <tr><td>Πάρος</td><td>Κάλυμνος</td><td>Σκύρος</td></tr> <tr><td>Λέρος</td><td>Αστυπάλαια</td><td>Καστοριά</td></tr> <tr><td>Μήλος</td><td>Σύρος</td><td>Κοζάνη</td></tr> </table>	Σητεία	Κύθηρα	Καστ/ζο	Ικαρία	Νάξος	Κάσος	Πάρος	Κάλυμνος	Σκύρος	Λέρος	Αστυπάλαια	Καστοριά	Μήλος	Σύρος	Κοζάνη	0,3εκ. 1%	€14 εκ. 6%
Σητεία	Κύθηρα	Καστ/ζο																		
Ικαρία	Νάξος	Κάσος																		
Πάρος	Κάλυμνος	Σκύρος																		
Λέρος	Αστυπάλαια	Καστοριά																		
Μήλος	Σύρος	Κοζάνη																		

Σύνολο €239 εκ.

Αντικείμενο Αξιοποίησης

- Παραχώρηση του δικαιώματος (και υποχρεώσεων) αναβάθμισης, λειτουργίας, συντήρησης και αξιοποίησης (services concessions) 2 Ομάδων Αεροδρομίων σε ιδιώτες μέσω διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ
- Σύσταση Ανώνυμης Εταιρεία Διαχείρισης Αεροδρομίων (ΑΕΔΑ) ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου για τα μικρά αεροδρόμια που δεν θα παραχωρηθούν σε ιδιώτες (τουλάχιστον άμεσα).
- Κρίθηκε ότι για τα περισσότερα μικρά αεροδρόμια η αναλογία κόστους-οφέλους δεν θα ήταν κατ' ανάγκη υπέρ της αξιοποίησης, ενώ για την ανωτέρω ΑΕΔΑ, εξετάζεται και το ενδεχόμενο ανάθεσης σύμβασης διαχείρισης σε ιδιώτη μέσω διεθνούς διαγωνισμού

Μορφή Αξιοποίησης

A

Παραχώρηση

- Παραχώρηση της εκμετάλλευσης και ανάπτυξης των υποδομών – όχι πώληση
- Τα αεροδρόμια (γη και εγκαταστάσεις) παραμένουν στην ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου

B

Διάρκεια

- Κατ' ελάχιστο 30 – 35 χρόνια, ώστε να διατηρηθούν οι χρεώσεις σε ανταγωνιστικά επίπεδα
- Δυνατότητα αναθέτουσας αρχής για παράταση της διάρκειας

Γ

Συμβατικό Αντάλλαγμα

- Αρχικό εφάπαξ τίμημα και ετήσιες πληρωμές (πιθανώς αναλόγως κερδών ή εσόδων)
- Επενδύσεις αναβάθμισης της λειτουργίας και της ασφάλειας των αεροδρομίων

Δ

Τιμολογιακή Πολιτική

- Αναλύεται παρακάτω

Ε

Επίπεδο Υπηρεσιών

- Απαραίτητες επενδύσεις για την τήρηση ελάχιστου επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών και ασφάλειας
- Ειδικές ρυθμίσεις για αεροδρόμια με έντονη παρουσία των ενόπλων δυνάμεων

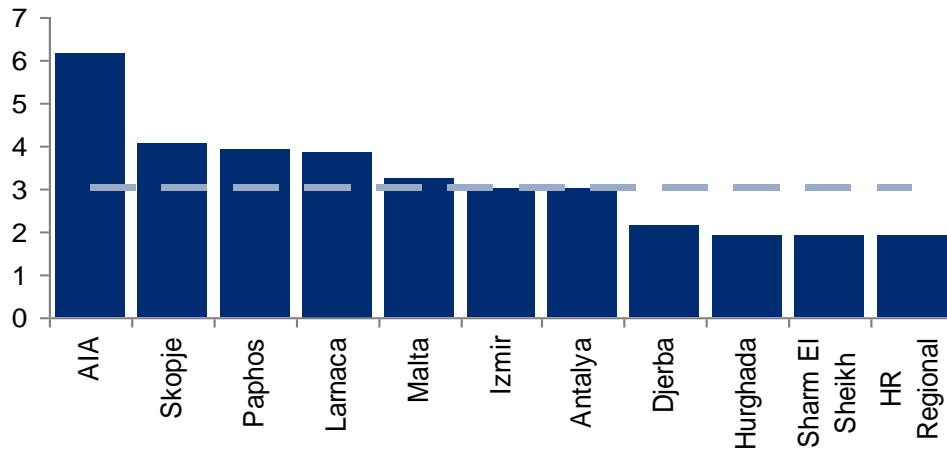
ΣΤ

Ρύθμιση

- Ενίσχυση ρυθμιστικού ρόλου της ΥΠΑ
- Έλεγχος ορθής εφαρμογής χρεώσεων
- Έλεγχος ασφάλειας λειτουργίας (safety) και της φυσικής ασφάλειας (security) με βάση διεθνείς και ευρωπαϊκές προδιαγραφές

Τιμολογιακή Πολιτική

Υφιστάμενα Επίπεδα Χρεώσεων στην Περιοχή (€ '000)



Παραδοχές: B737, 62 t MTOW, Schengen/International flight, 150 επιβάτες.

... Πηγή : IATA charges monitor, 2012.

Στόχοι

- Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των περιφερικών αεροδρομίων και του σχετικά χαμηλού κόστους για τον εγχώριο επιβάτη
- Δημιουργία των συνθηκών που θα καταστήσουν τα αεροδρόμια ελκυστικά στον ιδιωτικό τομέα αλλά και θα παρέχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες επενδύσεις αναβάθμισης και επέκτασης

Αξιολόγηση Υφιστάμενων Επιπέδων Χρεώσεων

- Τα επίπεδα τιμών στον ΔΑΑ είναι από τα υψηλότερα στην ευρύτερη περιοχή
- Το χαμηλό επίπεδο χρεώσεων στα Ελληνικά Περιφερειακά αεροδρόμια δεν οδήγησαν στην προσδοκώμενη αύξηση της κίνησης σε αυτά

Πρόταση

- Περιορισμός των χρεώσεων βάσει (α) σύγκρισης με δείγμα ανταγωνιστικών και συγκρίσιμων αεροδρομίων & (β) μέγιστης απόδοσης αεροπορικών υποδομών (dual till)
- Αύξηση των χρεώσεων μόνο μετά την ολοκλήρωση της αναβάθμισης κάθε αεροδρομίων
- Δημιουργία Οικονομικής Ρυθμιστικής Αρχής (μετασχηματισμός της ΥΠΑ)

Ομαδοποίηση Αεροδρομίων (1)

- Κατά την φάση προετοιμασίας των διαγωνισμών το ΤΑΙΠΕΔ αξιολόγησε σημαντικό αριθμό εναλλακτικών για την ομαδοποίηση ή την παραχώρηση μεμονωμένων αεροδρομίων
- Η προτεινόμενη λύση θα πρέπει να εξισορροπεί τους στόχους

Μία ομάδα

- ▲ Δυνατότητα συνδυασμού μεγάλων / κερδοφόρων αεροδρομίων με μικρότερα
- ▲ Απλή διαδικασία
- ▲ Οικονομίες κλίμακας

Πλεονεκτήματα

- ▼ Εξάρτηση από μοναδικό πάροχο
- ▼ Μειωμένη ευελιξία
- ▼ Ανάγκη πλαισίου καθορισμού τιμών
- ▼ Αυξημένο μέγεθος που δεδομένης της σημερινής συγκυρίας να αποτελέσει εμπόδιο στην προσέγγιση επενδυτών και την άντληση κεφαλαίων

Μειονεκτήματα

Δύο ή τρεις ομάδες

- ▲ Δυνατότητα συνδυασμού μεγάλων / κερδοφόρων αεροδρομίων με μικρότερα
- ▲ Απλή διαδικασία
- ▲ Ικανοποιητικό μέγεθος για την κινητοποίηση διεθνούς επενδυτικού ενδιαφέροντος
- ▲ Οικονομίες κλίμακας

- ▼ Ο προσεκτικός σχεδιασμός των ομάδων είναι απαραίτητος
- ▼ Ανάγκη πλαισίου καθορισμού τιμών

Μεμονωμένα Αεροδρόμια

- ▲ Μεγιστοποίηση προσόδων καθώς μόνο κερδοφόρα αεροδρόμια θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν
- ▲ Ανταγωνισμός μεταξύ αεροδρομίων

- ▼ Περίπλοκη διαδικασία ανάθεσης
- ▼ Σημαντικός περιορισμός αριθμού προς αξιοποίηση αεροδρομίων
- ▼ Μέγεθος που ίσως δεν επαρκεί για την κινητοποίηση διεθνών επενδυτών

Ομαδοποίηση Αεροδρομίων (2)

- Η λύση της παραχώρησης δύο διακριτών ομάδων Περιφερειακών Αεροδρομίων είναι η βέλτιστη δεδομένου ότι εξισορροπεί καλύτερα τους στόχους που έχουν τεθεί.
- Ο σχεδιασμός των ομάδων έλαβε υπόψη κριτήρια διαμόρφωσης:
 - Ομάδων ικανού (και παρόμοιου) μεγέθους
 - Ομάδων που συνδυάζουν αντίστοιχο αριθμό περισσότερο και λιγότερο ελκυστικών αεροδρομίων
 - Ομάδων εντός των οποίων θα μπορούσαν να υπάρξουν λειτουργικές συνέργειες
 - Ομάδων με κοινά χαρακτηριστικά κίνησης και πελατείας (διευκολύνοντας των σχεδιασμό, την αξιολόγηση και εν συνεχεία την επαφή με τους αεροπορικούς και τοπικούς φορείς)
- Λόγω των συμβατικών προβλέψεων, δεν μπορούν να προκύψουν προβλήματα μη επαρκούς ανταγωνισμού λόγω των ρυθμίσεων για την τιμολογιακή πολιτική αλλά και επίπεδο εξυπηρέτησης, για την μη τήρηση του οποίου θα προβλέπονται σημαντικές ποινές, έως και καταγγελία
- Επιλέχθηκαν **δύο ομάδες με 7 έως 10 αεροδρόμια** στην καθεμία στα πλαίσια της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος.
- Οι ομάδες θα οριστικοποιηθούν στα πλαίσια της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφορών λαμβάνοντας τα πλέον πρόσφατα κατά τη στιγμή εκείνη δεδομένα, αλλά και τους ήδη διατυπωμένους στόχους.

Ομαδοποίηση Αεροδρομίων (3)

Ομάδα Α: 9.3 εκ. επιβάτες

Ομάδα Β: 8.3 εκατ επιβάτες



Ενδεχ. Προσθήκες Ομάδας Α

Ενδεχ. Προσθήκες Ομάδας Β

Θεσσαλονίκη ^{LM}
PAX: 4,036,236
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 38% / 62%
2 διάδρομοι προσγ. (L: 2,410m & 2,440m)
1 Επιβ. Σταθμός (27,330m ²) / 24 πύλες

Κέρκυρα
PAX: 1,843,101
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 14% / 86%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,373m)
1 Επιβ. Σταθμός (26,660m ²) / 7 πύλες

Ζάκυνθος
PAX: 920,559
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 3% / 97%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,228m)
1 Επιβ. Σταθμός (25,090m ²) / 8 πύλες

Κεφαλονιά ^{PSO}
PAX: 346,006
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 14% / 86%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,436m)
1 Επιβ. Σταθμός (6,800m ²) / 3 πύλες

Άκτιο ^{PSO, HM}
PAX: 293,997
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 2% / 98%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,871m)
1 Επιβ. Σταθμός (6,780m ²) / 5 πύλες

Καβάλα ^{LM}
PAX: 252,265
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 37% / 63%
1 διάδρομος προσγ. (L: 3,000m)
1 Επιβ. Σταθμός (6,800m ²) / 6 πύλες

Χανιά ^{HM}
PAX: 1,774,577
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 25% / 75%
1 διάδρομος προσγ. (L: 3,348m)
1 Επιβ. Σταθμός (13,500m ²) / 8 πύλες

Αλεξανδρούπολη
PAX: 238,211
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 99% / 1%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,582m)
1 Επιβ. Στ. (9,410m ²) / 2 πύλες

Άραξος ^{HM}
PAX: 75,432
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 1% / 99%
1 διάδρομος προσγ. (L: 3,352m)
1 Επιβ. Στ. 2,500m ²) / 3 πύλες

N. Αγχιάλος ^{HM}
PAX: 92,566
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 2% / 98%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,759m)
1 Επιβ. Στ. (8,920m ²) / 2 πύλες

Καλαμάτα ^{HM}
PAX: 94,583
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 29% / 71%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,703m)
1 Επιβ. Στ. (2,520m ²) / 2 πύλες

Λήμνος ^{LM}
PAX: 92,876
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 86% / 14%
1 διάδρομος προσγ. (L: 3,016m)
1 Επιβ. Στ. (5,600m ²) / 4 πύλες

Χίος
PAX: 229,424
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 91% / 9%
1 διάδρομος προσγ. (L: 1,511m)
1 Επιβ. Στ. (1,200m ²) / 2 πύλες

Κάρπαθος ^{PSO, LM}
PAX: 181,066
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 33% / 67%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,399m)
1 Επιβ. Στ. (7,700m ²) / 4 πύλες

Σκιάθος ^{PSO}
PAX: 246,466
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 8% / 92%
1 διάδρομος προσγ. (L: 1,628m)
1 Επιβ. Σταθμός (6,400m ²) / 3 πύλες

Σάμος
PAX: 408,585
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 42% / 58%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,044m)
1 Επιβ. Σταθμός (8,850m ²) / 4 πύλες

Μυτιλήνη
PAX: 469,380
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 73% / 27%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,406m)
1 Επιβ. Σταθμός (2,500m ²) / 5 πύλες

Μύκονος
PAX: 482,079
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 46% / 54%
1 διάδρομος προσγ. (L: 1,902m)
1 Επιβ. Σταθμός (8,510m ²) / 6 πύλες

Σαντορίνη ^{LM}
PAX: 783,119
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 48% / 52%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,125m)
1 Επιβ. Σταθμός (900m ²) / 4 πύλες

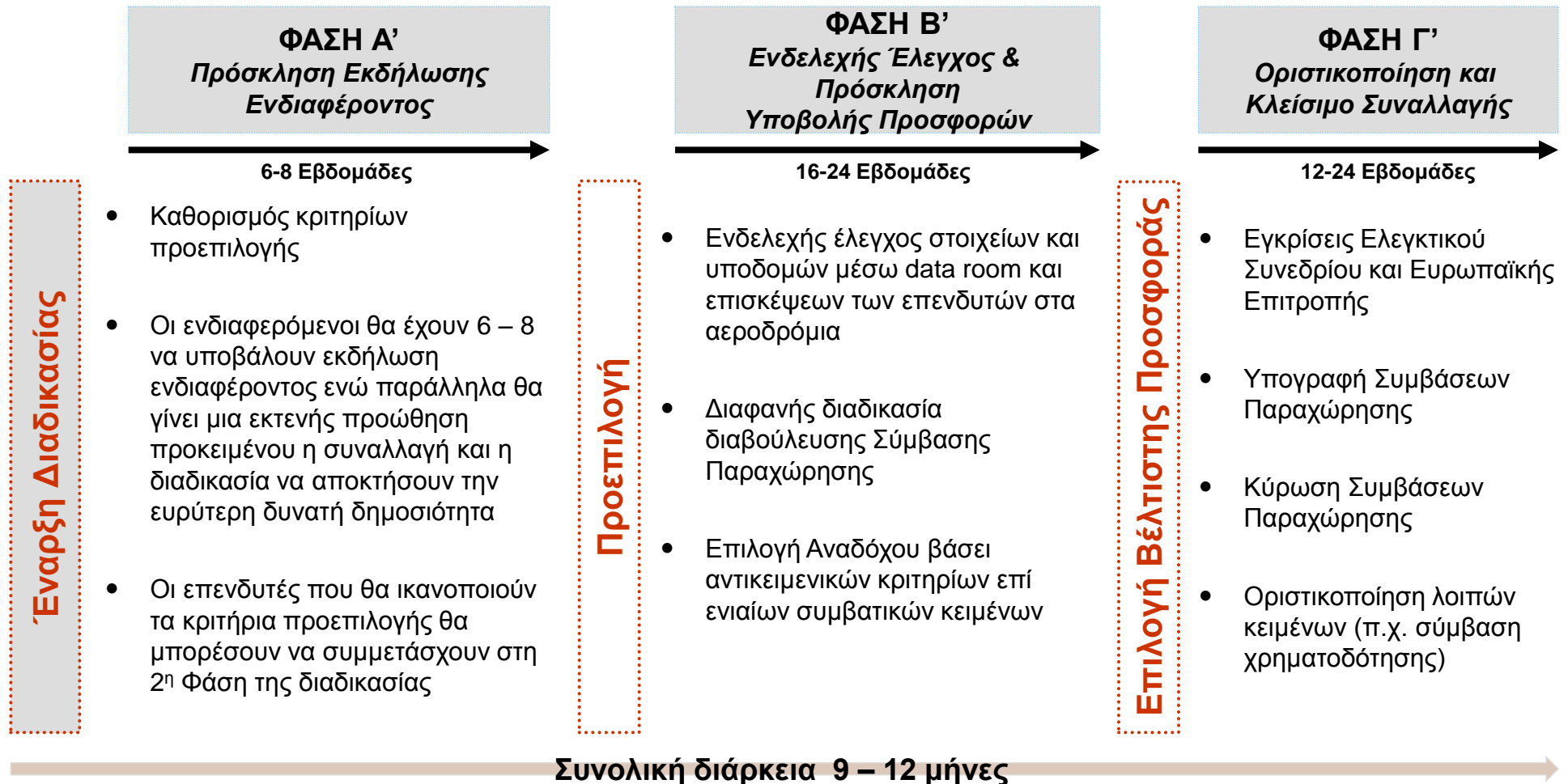
Κως ^{PSO}
PAX: 1,926,376
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 11% / 89%
1 διάδρομος προσγ. (L: 2,390m)
1 Επιβ. Σταθμός (5,910m ²) / 4 πύλες

Ρόδος
PAX: 4,148,542
Επιβ. Εσωτ./Εξωτ.: 16% / 84%
1 διάδρομος προσγ. (L: 3,305m)
1 Επιβ. Σταθμ. (49,155m ²) / 16 πύλες

Σημειώσεις: (α) PAX: επιβατική κίνηση το 2011
 (β) PSO: αεροδρόμιο που εξυπηρετεί επιδοτούμενες γραμμές ("Άγωνα Γραμμή")
 (γ) HM: αεροδρόμιο με σημαντική παρουσία ενόπλων δυνάμεων - LM: αεροδρόμιο με πιο ήπια παρουσία των ενόπλων δυνάμεων

Διαδικασία Αξιοποίησης

Αυστηρή προσήλωση στην τήρηση κανόνων διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης μεταξύ των διαγωνιζομένων



Το ΤΑΙΠΕΔ είναι έτοιμο να ξεκινήσει την Φάση Α' άμεσα

Συμπεράσματα

Η αξιοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων αναμένεται να έχει πολλαπλά οφέλη, ενώ αναμένεται έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον παρά την υφιστάμενη συγκυρία

Ισχυρή Επενδυτική Πρόταση

- ✓ Αεροδρόμια εν λειτουργία με σημαντική επιβατική κίνηση, σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητη από την ελληνική οικονομία
- ✓ Σύνδεση με τη ιδιαίτερα σημαντική για την Ελλάδα τουριστική βιομηχανία
- ✓ Αυξημένη δυνατότητα δημιουργίας υπεραξίας από βελτίωση της λειτουργίας αεροδρομίων και παροχή πρόσθετων υπηρεσιών
- ✓ Δημιουργία στρατηγικής βάσης / επέκτασης των δραστηριοτήτων διεθνών επενδυτών στην ανατολική μεσόγειο

Αναπτυξιακή Προοπτική

- ✓ Πραγματοποίηση άμεσων ξένων επενδύσεων
- ✓ Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- ✓ Συμβολή στην ανάπτυξη σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο
- ✓ Βελτίωση υποδομών με χρήση ξένων κεφαλαίων
- ✓ Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών, της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος και αύξηση της επιβατικής κίνησης
- ✓ Διασφάλιση βιωσιμότητας αεροδρομίων, με τη μικρότερη συνδρομή του Ε.Δ. / επιβάρυνση των χρηστών (και όχι του φορολογούμενου) για το κόστος των υποδομών