

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Με δεδομένο ότι η τουριστική οικονομία στη χώρα μας εξαρτάται σε καταλυτικό βαθμό από τις αερομεταφορές (το 80% περίπου του εισερχόμενου στη χώρα μας τουρισμού είναι αερομεταφερόμενο), θεωρούμε ότι το θέμα του σχεδιασμού μιας πολιτικής αερομεταφορών πρέπει να εξεταστεί.

Σύμφωνα με την πρόταση – έκθεση του World Economic Forum σχετικά με τον Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, η Ελλάδα καταλαμβάνει την 24<sup>η</sup> θέση ανάμεσα σε 124 χώρες. Όμως, οι αεροπορικές υποδομές μας κατατάσσονται στην 37<sup>η</sup> θέση και οι διακρατικές αεροπορικές μας συμφωνίες βρίσκονται στην 50<sup>η</sup> θέση.

Ως προς την πολιτική αερομεταφορών θεωρούμε ότι :

### **I. Ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων**

Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων, έχοντας υπόψη το επιτυχημένο παράδειγμα κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος, θεωρούμε ότι θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ. Αυτή η επιλογή είναι σίγουρο ότι θα ενισχύσει τις επενδύσεις και προφανώς είναι μέσα στο πλαίσιο του μεταρρυθμιστικού πνεύματος της κυβερνητικής πολιτικής.

### **2. Προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών**

Η προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών που θα χρησιμοποιούν ελληνικά αεροδρόμια πρέπει να είναι ένα διαρκές ζητούμενο. Οι κακώς εννοούμενες πολιτικές προστατευτισμού έχουν βγάλει τη χώρα μας εντελώς έξω από τα δρομολόγια κάποιων εταιρειών, εμποδίζοντας / καταργώντας σε μεγάλο βαθμό, την αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας με προορισμούς όπως Αυστραλία, Καναδάς, Ιαπωνία, Κίνα, Β. Αφρική, λόγω της εφαρμογής του περιορισμού της 5<sup>ης</sup> Ελευθερίας. Ο Σ.Α.Α.Ε. θεωρεί αναγκαία για τη χώρα μας την εφαρμογή των ανοικτών ουρανών στις αερομεταφορές.

Στο πλαίσιο των ανοικτών ουρανών, θεωρούμε αναγκαίο να δοθούν άμεσα όλες οι προβλεπόμενες ελευθερίες (air freedoms) προς όλους τους αερομεταφορείς οι οποίοι επιθυμούν να πετάξουν προς, από και δια μέσου ελληνικών αεροδρομίων. (π.χ. σήμερα η Air India δεν επιθυμεί να πετάξει π.χ. New Delhi – Αθήνα, γιατί δεν κρίνει ικανοποιητική την ζήτηση. Αν όμως της επιτραπεί να πετάξει New Delhi – Αθήνα και στη συνέχεια Αθήνα –

Λονδίνο, τότε είναι πολύ πιθανό να εντάξει την Αθήνα στα δρομολόγια της. Αυτό είναι προφανές ότι θα βοηθήσει στην αύξηση των τουριστικών ροών από την Ινδία προς την Ελλάδα με ότι θετικό αυτό συνεπάγεται για την τουριστική οικονομία και την ευρύτερη περιοχή. Επίσης, θα αυξήσει τον ανταγωνισμό στην γραμμή Αθήνα – Λονδίνο, γεγονός ιδιαίτερα θετικό για τον Έλληνα καταναλωτή.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας δεν έχει πετύχει στον επιθυμητό βαθμό να γίνει HUB μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Η κύρια αιτία για αυτό φαίνεται να είναι το κόστος της χρήσης του. Όμως, το κόστος αυτό διαμορφώθηκε σημαντικά ακριβότερα λόγω της αρχικής σύμβασης εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Παρότι έγινε πριν μερικά χρόνια αναθεώρηση της αρχικής σύμβασης, λίγο πριν λειτουργήσει το αεροδρόμιο, τα κόστη παρέμειναν υψηλά. Θεωρούμε ότι πρέπει να ξεκινήσει η επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης με στόχο την επιμήκυνση της περιόδου εκμετάλλευσης και συνεπακόλουθα τη μείωση των τελών χρήσης του αεροδρομίου.

Ακόμα, η σύμβαση για το αεροδρόμιο των Σπάτων (Ν. 2338/95, άρθρο 3.2 περί Αποκλειστικότητας, ΦΕΚ 202Α, 14.09.95) απαγορεύει τη λειτουργία άλλου αεροδρομίου με τη συνδρομή του δημοσίου σε ακτίνα 100 χλμ. από την πλατεία Συντάγματος. Αξίζει να διερευνηθεί πως εννοείται η συνδρομή του Δημοσίου, διότι το αεροδρόμιο της Ελευσίνας και ΟΧΙ μόνο, θα μπορούσε να αξιοποιηθεί από ιδιώτες με προφανή οφέλη τόσο για τον τουρισμό, όσο και για την οικονομία γενικά.

### **3. Slot Coordination**

Είναι επιτακτική η ανάγκη της ενεργοποίησης της ανεξάρτητης επιτροπής, ώστε η κατανομή των slots να γίνεται με τρόπο που θα μεγιστοποιεί την αεροπορική κίνηση από και προς την χώρα μας, αντιμετωπίζοντας με τον ίδιο τρόπο όλες τις αεροπορικές εταιρίες, χωρίς διακρίσεις και αθέμιτο ανταγωνισμό.

### **4. Τέλη προσγείωσης**

Σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο και ανταγωνιστικό περιβάλλον οι συνεχείς προσαρμογές στις τάσεις της αγοράς είναι κάτι παραπάνω από αναγκαίες. Το ίδιο πρέπει να συμβεί και στην τιμολογιακή πολιτική για τα τέλη προσγείωσης των ελληνικών αεροδρομίων. Η μέχρι πέρυσι πολιτική επέβαλε την ίδια τιμή ανεξαρτήτως χρονικής περιόδου και έντασης της ζήτησης. Η απόφαση της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου για μειωμένες τιμές κατά την χειμερινή περίοδο, δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς και φυσικά δεν είχε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα που ήταν και είναι η αύξηση της ζήτησης. Θεωρούμε απαραίτητο οι τιμές να είναι μεταβαλλόμενες, λαμβάνοντας υπόψη α. την εποχικότητα (το 50% των αφίξεων πραγματοποιείται στο τρίμηνο Ιουλ. – Αυγ. – Σεπ.), β. την περιοδικότητα π.χ. Παρασκευές και Δευτέρες παρατηρείται πολύ μεγαλύτερη ζήτηση από ότι τις υπόλοιπες μέρες, γ. το χρονικό σημείο του 24ώρου, διότι και εδώ υπάρχουν περίοδοι με έντονη ζήτηση και νεκρές περίοδοι.

## **5. Εμπορευματικές μεταφορές**

Βελτίωση συνθηκών προσέλκυσης αλλά και παρώθησης εμπορευματικών μεταφορών μέσω Ελληνικών αεροδρομίων.

Απλοποίηση διαδικασιών

Ανάπτυξη μηχανοργάνωσης των Τελωνείων

## **6. Απελευθέρωση υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης**

Η μέχρι σήμερα εμπειρία δείχνει ότι στα 5 αεροδρόμια (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα) που υπάρχουν περισσότερες της μιας εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, οι τιμές είναι σημαντικά (έως 25% - 30%) φθηνότερες από ότι στα υπόλοιπα αεροδρόμια, ενώ παράλληλα έχει επιτευχθεί σημαντική βελτίωση της ποιότητας. Με δεδομένο τον έντονο τιμολογιακό ανταγωνισμό μεταξύ των tour operators, κάθε αύξηση του κόστους του τουριστικού πακέτου λειτουργεί υπέρ των ανταγωνιστών μας. Έτσι, η ζημιά θα είναι πολύ μεγαλύτερη για την εθνική οικονομία, τόσο σε έσοδα, όσο και σε θέσεις απασχόλησης κύρια στην Περιφέρεια, αφού είναι σίγουρο ότι θα επηρεαστεί αρνητικά η ζήτηση για τον ελληνικό τουρισμό.

Στο ευρύτερο πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων το ποίο πολύ σωστά προωθεί η Κυβέρνηση, πιστεύουμε ότι η αγορά της επίγειας εξυπηρέτησης στη χώρα μας, πρέπει να λειτουργήσει το συντομότερο δυνατό σε καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης και ελεύθερου ανταγωνισμού.

Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι το 52 ετών ( από το 1956) μονοπώλιο της Ο.Α. λήγει την 06/10/2008. Δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμία ενέργεια από το Υπουργείο Μεταφορών προετοιμασίας των σχετικών διαγωνισμών αν και η εμπειρία μας διδάσκει ότι αυτό έπρεπε να είχε ξεκινήσει 2 μήνες πριν. Το «Ελ. Βενιζέλος» οργανώνει τους διαγωνισμούς 7-8 μήνες πριν την ημερομηνία έναρξης.