

Η Ελλάδα δεν αντέχει δύο αερομεταφορείς

Υπέρ της δημιουργίας δεύτερου αεροδρομίου στην Αθήνα, πέρα από το «Ελ. Βενιζέλος», τάσσεται ο πρόεδρος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών, Ντίνος Φραντζεσκάκης.

Ο κ. Φραντζεσκάκης υποστηρίζει την κατασκευή ενός δεύτερου αεροδρομίου που θα αποτελέσει πόλο έλξης εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν την Αθήνα ως διαμετακομιστικό κόμβο, με σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία.

Παράλληλα, ο πρόεδρος του ΣΑΑΕ εκτιμά ότι μακροπρόθεσμα Olympic Air και Aegean Airlines ίσως χρειαστεί να «συμβιώσουν», αν και κάτι τέτοιο δεν είναι πιθανό στο άμεσο μέλλον. Ο κ. Φραντζεσκάκης θεωρεί ότι η αεροπορική αγορά θα εμφανίσει τάσεις ανάκαμψης το 2010, καθώς αναμένεται άνοδος επιβατών και εμπορευμάτων ως 5%.

Ερ.: Μόλις πρόσφατα η IATA εκτίμησε ότι οι ζημιές των εταιρειών-μελών της θα ανέλθουν, το 2010, σε 5,6 δισ. δολάρια. Θεωρείτε ότι θα παραταθεί η κρίση που μαστιάζει την αεροπορική βιομηχανία;

Απ.: Με δεδομένο ότι το 2009 ήταν η χειρότερη χρονιά για τις αεροπορικές εταιρείες στην παγκόσμια ιστορία της πολιτικής αεροπορίας -σε επιβατική και εμπορευματική κίνηση- η χρονιά που μας έρχεται αναμένεται και ήδη φαίνεται ότι θα είναι καλύτερη, αλλά σε ποσοστά μικρότερα του 5%. Δυστυχώς όμως, η όποια ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας θα αντισταθμιστεί από την απογείωση και πάλι του πετρελαίου κοντά στα 100 δολάρια.

Ερ.: Οι περισσότερες εταιρείες τείνουν να συνασπιστούν, συγκροτώντας συμμαχίες. Η τάση αυτή θα συνεχιστεί;

Απ.: Η ένταξη και η συνεργασία των εταιρειών, στα πλαίσια συμμαχιών, είναι μονόδρομος για τις περισσότερες εταιρείες για δύο λόγους. Πρώτον, επειδή μειώνεται το κόστος μέσω κοινών πτήσεων και άλλων δράσεων και υπηρεσιών, όπως κοινό προσωπικό στα αεροδρόμια. Δεύτερον, επειδή αλληλοτροφο-



«Με δεδομένο ότι το 2009 ήταν η χειρότερη χρονιά για τις αεροπορικές εταιρείες στην παγκόσμια ιστορία της πολιτικής αεροπορίας -σε επιβατική και εμπορευματική κίνηση- η χρονιά που μας έρχεται αναμένεται και ήδη φαίνεται ότι θα είναι καλύτερη, αλλά σε ποσοστά μικρότερα του 5%», υποστηρίζει ο Ντ. Φραντζεσκάκης.

δοτούνται οι πωλήσεις στα δίκτυα της μίας εταιρείας με την άλλη.

Είναι γεγονός ότι ο καλύτερος πελάτης μιας αεροπορικής εταιρείας είναι μια άλλη αεροπορική εταιρεία, έστω κι αν καμιά φορά είναι ανταγωνίστρια.

Ερ.: Η ελληνική αγορά «αντέχει» δύο κύριους αερομεταφορείς, δύο εταιρείες ισοδύναμων μεγεθών, όπως είναι η Aegean και η Olympic Air;

Απ.: Καταρχήν πρέπει να συγχαρούμε και τις δύο ελληνικές εταιρείες, οι οποίες σε πολύ χαλεπούς καιρούς, αναβάθμισαν το προϊόν τους, επεκτείνουν τα δρομολόγια τους και αποτελούν πλέον ζωντανή διαφήμιση της χώρας μας στο εξωτερικό. Παρ' όλα αυτά, τα μερίδια της εγχώριας αγοράς προς το εξωτερικό, που κατείχε η άλλοτε κραταιά Ολυμπιακή, έχουν περάσει σε ξένους αερομεταφορείς, όπως η Lufthansa και η Air France, ειδικότερα στα υπερπόντια δρομολόγια και όχι μόνο.

Η ελληνική αγορά αντέχει λίγο ακόμα λόγω των εσωτερικών ναύλων, που είναι, συγκριτικά με το εξω-

τερικό, αρκετά ακριβότεροι και της διακίνησης πληρωμάτων της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Δεν υπάρχει αμ-

φιβολία ότι μεσοπρόθεσμα οι δύο εταιρείες επιβάλλεται να βρουν τρόπους συνεργασίας ή τουλάχιστον «συμβίωσης», χωρίς φυσικά να παραβαίνουν τους νόμους της Ε.Ε. περί αντα-

γωνισμού. Οι οικονομικές εξελίξεις προφανώς, θα καθορίσουν τις κινήσεις των μετόχων τα επόμενα χρόνια ή ίσως και για μικρότερο διάστημα.

Ερ.: Η ΥΠΑ έδωσε το δικαίωμα διεξαγωγής τακτικών δρομολογίων σε «νέες» εταιρείες, όπως η Hellenic Imperial, η Hellas Jet και η BlueBird. Έπραξε σωστά; Υπάρχει περίπτωση να σημειωθεί μια νέα «έκρηξη» στην αγορά;

Απ.: Ουσιαστικά, οι βιώσιμοι προορισμοί του εξωτερικού μοιράστηκαν «δίκαια» ανάμεσα στους δύο μεγάλους παίκτες, γιατί έτσι έπρεπε να γίνει, ώστε να μην υπάρχουν αργότερα προβλήματα στην απρόσκοπτη εκτέλεση αυτών των δρομολογίων. Άρα «έκρηξη» δεν προβλέπεται.

Olympic Air και Aegean ίσως χρειαστεί να «συμβιώσουν» στο μέλλον

Η Αθήνα χρειάζεται και ένα δεύτερο αεροδρόμιο

Ερ.: Χρειάζεται η Αθήνα και δεύτερο αεροδρόμιο; Το αεροδρόμιο των Σπυριών θα κατορθώσει ποτέ να εξελιχτεί σε διαμετακομιστικό κόμβο της ΝΑ. Ευρώπης;

Απ.: Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα άριστο λειτουργικά αεροδρόμιο, διαθέτει αξία ηγεσία και δυναμική ομάδα μάρκετινγκ. Μέσα στα πλαίσια όμως του ανταγωνισμού της ευρύτερης περιοχής, με

δεδομένα τη ραγδαία υποβάθμιση της Αθήνας ως προορισμού, ειδικότερα για συνεδριακό και υψηλό επαγγελματικό τουρισμό, είναι αρκετά ακριβότερο από τον ανταγωνισμό: άρα είναι αδύνατο δυστυχώς να καθιερωθεί ως κομβικό σημείο ή να αποτελέσει βάση για εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως οι Ryanair και Easyjet. Προβλέπεται ότι το μερίδιο των εταιρειών

αυτών το 2010 θα ξεπεράσει το 25% της παγκόσμιας επιβατικής κίνησης από 23,6% που ήταν πέρυσι.

Η γνώμη μας είναι ότι πρέπει επιτέλους η κυβέρνηση να δει το «δάσος» και να δώσει άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης για ένα δεύτερο αεροδρόμιο (εφόσον πληροί όλους τους όρους που προβλέπονται από τη σύμβαση του ΔΑΑ) να αποτε-

λέσει πόλο έλξης για εταιρείες χαμηλού κόστους και -γιατί όχι;- και για επενδύσεις π.χ. για τη δημιουργία τοπικής βάσης από κάποια εταιρεία για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, της Μ. Ανατολής και αλλού. Είμαστε σίγουροι, ότι αν γίνει ένα δεύτερο αεροδρόμιο με σωστό τρόπο, θα βγει κερδισμένο και το «Ελ. Βενιζέλος» και η Αθήνα γενικότερα.