

ΣΑΑΕ: Το υψηλό κόστος του αεροδρομίου της Αθήνας αποτρέπει τους low cost carriers



28/01/2011

Το υψηλό κόστος του αεροδρομίου της Αθήνας αποτρέπει αρκετές αεροπορικές εταιρείες, ανάμεσά τους και εταιρείες χαμηλού κόστους, να εκτελέσουν δρομολόγια προς την Αθήνα και έτσι δεν έχει πετύχει, σε επιθυμητό βαθμό, να γίνει HUB μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Αυτό υποστηρίζει ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών και ζητά από την κυβέρνηση να ολοκληρώσει το συντομότερο δυνατό τις διαπραγματεύσεις με την κοινοπραξία της Hochtief για τη χρονική επέκταση της σύμβασης εκμετάλλευσης με βασικό αντάλλαγμα τη μείωση των χρεώσεων προς τους επιβάτες, τις αεροπορικές, τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ., κατά 25% τουλάχιστον.

Σε ανακοίνωσή του ο ΣΑΑΕ επισημαίνει ότι το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει γίνει πόλος έλξης πολλών εταιρειών και καθιερώνεται ως κομβικό αεροδρόμιο της ευρύτερης περιοχής με αλματώδεις αυξήσεις στο μεταφορικό του έργο. Σήμερα, κι ενώ διανύουμε περίοδο βαθιάς ύφεσης, ο ΔΑΑ βρίσκεται στη δεύτερη θέση μεταξύ των ακριβότερων αεροδρομίων της Ευρώπης μετά το Λονδίνο / Χέθροου. Το κόστος αυτό διαμορφώθηκε σε αυτά τα επίπεδα κυρίως λόγω του περιορισμού της περιόδου εκμετάλλευσης του αεροδρομίου.

Σε ό,τι αφορά τις εταιρείες χαμηλού κόστους (LCC), ο ΣΑΑΕ επισημαίνει ότι η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού κ. Νικητιάδης για προσέλκυση LCC στην περιφέρεια, δεν θα έχει, δυστυχώς, κανένα όφελος για την Αθήνα, διότι, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι χρεώσεις του ΔΑΑ είναι απαγορευτικές. Η Αθήνα δεν μπορεί να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος και οι εταιρείες LCC θα συνεχίσουν να μην την εντάσσουν στους προορισμούς τους ή στις κατά τόπους βάσεις τους λόγω του πολύ υψηλού κόστους. Επιπλέον, και λόγω του υψηλού ανταγωνισμού από άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, οι εταιρείες LCC προτιμούν να δημιουργούν τοπικές βάσεις σε άλλες πόλεις εκτός των Αθηνών λ.χ. η easyjet επιχειρεί από 10 διαφορετικές βάσεις/αεροδρόμια στην Ευρώπη, αλλά όχι από την Αθήνα.

Επιπλέον επιβαρυντικός παράγοντας που αποτρέπει την προσέλκυση LCC στην Αθήνα είναι το γεγονός ότι η σύμβαση για το αεροδρόμιο των Σπάτων απαγορεύει τη λειτουργία άλλου αεροδρομίου με τη συνδρομή του Δημοσίου σε ακτίνα 100 χλμ. από την πλατεία Συντάγματος. Ωστόσο, η δημιουργία νέου αεροδρομίου θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τον ΔΑΑ και θα προσέλκυε LCC, οι οποίες κατά παράδοση προτιμούν να λειτουργούν σε μικρότερα αεροδρόμια. Επίσης, ένα δεύτερο αεροδρόμιο θα μπορούσε να γίνει βάση για τη Γενική Αεροπορία και τα ιδιωτικά αεροσκάφη, αλλά και κέντρο επισκευαστικό και εκπαίδευσης, με προφανή όφελι τόσο για τον τουρισμό, όσο και για την οικονομία γενικά.

Τέλος, η επιβάρυνση του «σπατόσημου» (τέλος εκσυγχρονισμού ελληνικών αεροδρομίων) είναι δεν ευνοεί τον ελληνικό τουρισμό, όπως θα φανεί και στα πορίσματα της μελέτης που εκπονείται με παρότρυνση του κ. Νικητιάδη, και η οποία θα αναδείξει τα οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό από την κατάργηση ή μείωση του «σπατοσήμου». Το «σπατόσημο», το οποίο είχε ως σκοπό την εισροή χρημάτων για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών αεροδρομίων, είναι ο δεύτερος ακριβότερος φόρος αεροδρομίου στον κόσμο, μετά από αυτόν του Τόκιο! Παρ' όλο το υψηλό κόστος, η κατάσταση στα περιφερειακά αεροδρόμια, δυστυχώς, δεν είναι αυτή που θα άρμοζε, βάσει των εισπραξιών που έχουν γίνει. Ο ΣΑΑΕ τονίζει ότι θα πρέπει, μέσα στο πλαίσιο της απλούστευσης των διαδικασιών και της διαφάνειας αλλά και λόγω υψηλού κόστους, η κυβέρνηση να πάρει μία γενναία απόφαση, όπως έκανε και με τα τέλη των περιφερειακών αεροδρομίων για το 2010, και να τον καταργήσει αφού ο λόγος ύπαρξής του σε λίγο θα πάψει να ισχύει.