

Πετάνε... τα τέλη χρήσης του «Ελ. Βενιζέλος»

► ΡΕΠΟΡΤΑΖ |
ΝΙΚΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
npapanik@kardos.gr

Αποτρεπτικά λειτουργούν για αρκετές αεροπορικές εταιρείες και κυρίως για τις χαμηλού κόστους, που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας, τα υψηλά τέλη χρήσης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΑΕ), ο ΔΑΑ βρίσκεται στη δεύτερη θέση μεταξύ των ακριβότερων αεροδρομίων της Ευρώπης μετά το Χίθροου του Λονδίνου, ενώ το πολύ υψηλό κόστος χρήσης του αποτελεί, κατά τον ΣΑΑΕ, την κύρια αιτία που το αεροδρόμιο της Αθήνας δεν έχει γίνει HUB μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Την ίδια στιγμή η διοίκηση του ΔΑΑ θεωρεί μονόδρομο την είσοδο ιδιωτών στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια και ζητεί την κατάργηση του «σπατόσημου» ώστε οι ξένες αεροπορικές να συνεχίζουν να πετούν στον ελληνικό εναέριο χώρο.

Στο πλαίσιο των συνομιλιών μεταξύ της κυβέρνησης και της Hochtief για τη χρονική επέκταση της σύμβασης εκμετάλλευσης, ο ΣΑΑΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να τεθεί το θέμα της μείωσης των χρεώσεων προς τους επιβάτες, τις αεροπορικές, τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ. κατά 25% τουλάχιστον, καθώς και το ενδεχόμενο ανάπτυξης και άλλων αεροδρομίων μέσω ιδιωτών σε απόσταση μικρότερη των 100 χλμ. που προβλέπεται στην αρχική σύμβαση. Σύμφωνα με το ΣΑΑΕ, μία λύση θα ήταν να πειστεί ο ΔΑΑ να λειτουργήσει ξεχωριστός τερματικός σταθμός (low cost) μέσα στον υπάρχοντα χώρο, με κατά πολύ χαμηλότερο κόστος χρήσης, όπως το παράδειγμα του αερολιμένα της Κοπεγχάγης, το οποίο είχε άμεσα θετικά αποτελέσματα. Επίσης, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν κοντινά αεροδρόμια από ιδιώτες με τη μορφή ΣΔΙΤ, τα οποία θα προσέλκυαν χαμηλού κόστους εταιρείες, ενώ ορισμένα θα λειτουργούσαν ως βάση για τη γενική αεροπορία και τα ιδιωτικά αεροσκάφη, αλλά και ως κέντρο επισκευαστικό και εκπαίδευσης, με οφέλη τόσο για τον τουρισμό όσο και για την οικονομία.



Προτάσεις για ανάκαμψη του εμπορευματικού τομέα

Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΑΑΕ, ο εμπορευματικός τομέας (cargo) είναι από τους τομείς που έχουν πληγεί έντονα, με μειώσεις αεροπορικών εισαγωγών που φτάνουν το 20% για το 2010, ενώ στον τομέα των εξαγωγών η μείωση ανέρχεται στο 15%. Για την ανάκαμψή του, προτείνει:

1. Τη μείωση των πάγιων χρεώσεων parking/landing fees του ΔΑΑ προς τις αεροπορικές εταιρείες, καθώς τα τέλη καθιστούν απαγορευτικά τα δρομολόγια εμπορευματικών αεροσκαφών (cargo flights) και επιβέβαια εναλλακτικοί προορισμοί, όπως το αεροδρόμιο της Σόφιας, ακόμη και των Σκοπίων, για εμπορευματικές πτήσεις εισαγόμενων προς Ελλάδα εμπορευμάτων. Θα πρέπει να δοθεί η ανάληψη σημασία στη χάραξη πολιτικής προσέγγισης νέων αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές με ουσιαστικά κίνητρα, όπως ανταγωνιστικές χρεώσεις.

2. Τη μείωση των πάγιων χρεώσεων του ΔΑΑ προς διαμεταφορείς (cargo agents) στο κτίριο 27, στο οποίο ενοικιάζονται γραφεία σε μεμονωμένες διαμεταφορικές επιχειρήσεις και οι οποίες έχουν πληγεί έντονα λόγω της κρίσης, καθώς και μείωση χρεώσεων τηλεπικοινωνίας και δικτύου, του οποίου ο αποκλειστικός πάροχος είναι ο ΔΑΑ. Ο ΣΑΑΕ

αναφέρει ως παράδειγμα μία εταιρεία με 10 working stations και αντίστοιχες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις, η οποία πληρώνει πάγιες χρεώσεις 750 ευρώ + ΦΠΑ τον μήνα για τηλεπικοινωνίες και χρεώνεται με ποσά που κυμαίνονται από 50 έως και 250 ευρώ για αλλαγή μίας πρίζας ή εγκατάσταση μίας νέας θέσης εργασίας.

3. Επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων με τους παρόχους των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, με στόχο την ελαχιστοποίηση των εξόδων που πληρώνουν προς τον ΔΑΑ, καθώς αυτά τα έξοδα μετακυλιούνται στους πελάτες αυτών που είναι είτε οι αεροπορικές εταιρείες είτε οι διαμεταφορείς εμπορευμάτων, που λειτουργούν ως αντιπρόσωποι επιχειρήσεων εξαγωγών και εισαγωγών.

Παράλληλα, ο ΣΑΑΕ ζητεί από το υπουργείο Ανταγωνιστικότητας να συνεργαστεί με τον Σύνδεσμο Εξαγωγέων Ελλάδας στο να διευκολυνθούν οι εξαγωγικές διαδικασίες μιας επιχείρησης. «Είναι αρκετές οι φορές που δεχόμαστε τους προβληματισμούς των διαμεταφορέων για την πολύ μεγάλη γραφειοκρατία που αντιμετωπίζουν οι μικρότερες επιχειρήσεις, κυρίως ως προς την εξαγωγή οπωροκηπευτικών προϊόντων, ελαιολάδου αλλήλ και γενικότερα ελληνικών προϊόντων με ονομασία προέλευσης», επισημαίνει ο Σύνδεσμος.

«Ως χώρα πρωτοτυπήσαμε και αποφασίσαμε να κλείσουμε το Ελληνικό, ένα έτοιμο αεροδρόμιο, το οποίο θα μπορούσε να εξυπηρετήσει άλλες ανάγκες», αναφέρει ο πρόεδρος του ΣΑΑΕ κ. Ντίνος Φραντζεσκάκης, εκφράζοντας επιφυλάξεις για το κατά πόσο η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει ο υφυπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού κ. Γ. Νικητιάδης, για προσέλκυση

εταιρειών χαμηλού κόστους στην Περιφέρεια, θα έχει όφελος για την Αθήνα, κυρίως λόγω των απαγορευτικών χρεώσεων του ΔΑΑ. Αναφέρει μάλιστα ως παράδειγμα την easyjet, που επιχειρεί από 10 διαφορετικές βάσεις/αεροδρόμια στην Ευρώπη, αλλά όχι από την Αθήνα.

Όσον αφορά το «σπατόσημο» (τέλος εκσυγχρονισμού ελληνικών αεροδρομίων), ο ΣΑΑΕ

αναμένει τα πορίσματα της μελέτης που εκπονείται, με παράτρηση του κ. Νικητιάδη και η οποία θα αναδείξει τα οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό από την κατάργηση ή μείωσή του. Το «σπατόσημο», το οποίο είχε ως σκοπό την εισροή χρημάτων για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών αεροδρομίων, είναι σύμφωνα με εκπροσώπους του Συνδέσμου ο δεύτερος ακριβότερος

φόρος αεροδρομίου στον κόσμο, μετά από αυτόν του Τόκιο. Όπως μάλιστα εξηγούν, «παρόλο το υψηλό κόστος, η κατάσταση στα περιφερειακά αεροδρόμια, δυστυχώς, δεν είναι αυτή που θα άρμοζε, βάσει των επιπτώσεων που έχουν γίνει. 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».

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας και ειδικότερα των αεροδρομίων «Μακεδονία» στη Θεσσαλονίκη και «Καζαντζάκης» του Ηρακλείου της Κρήτης θεωρεί απαραίτητη ο Σύνδεσμος.

Σύμφωνα με το ΣΑΑΕ, η αποκρατικοποίηση των αεροδρομίων και η παραχώρησή τους σε ιδιώτες στρατηγικούς επενδυτές είναι επιβεβλημένη, εφόσον δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις, ενώ η ιδιωτικοποίηση θα πρέπει να συνδυαστεί με τον εκσυγχρονισμό των υποδομών των αεροδρομίων μέσα από μακροχρόνιες συμβάσεις (30-40 χρόνια), ώστε να μην επηρεαστεί η τιμολογιακή πολιτική και αυξηθούν οι χρεώσεις.

Ετσι, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης και τη δημιουργία τμήματος marketing, θα καταστεί δυνατή η προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών, η αύξηση του αριθμού των πτήσεων των ήδη υφιστάμενων εταιρειών και θα δημιουργηθούν προϋποθέσεις για την είσοδο στην αγορά εταιρειών χαμηλού κόστους. Μείζον ζήτημα, όμως, για τον ΣΑΑΕ, αποτελεί η ολοκλήρωση της διαδικασίας για την απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (νομικό πλαίσιο, διαγωνισμοί), καθώς όπως καταγγέλλει, σε δύο μήνες ξεκινά η τουριστική περίοδος του 2011 και για μία ακόμη φορά οι ξένες αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν ασάφεια γύρω από το ποιες εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης και σε ποια αεροδρόμια της χώρας μπορούν να τις εξυπηρετήσουν.