

Newsletter Ιανουαρίου 2011

Ένωση Ξενοδόχων Αθηνών - Αττικής

ΠΩΣ ΘΑ ΣΤΗΡΙΧΘΕΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ Ο ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

«ΑΘΗΝΑ-ΑΤΤΙΚΗ»

Θέσεις του ΣΑΑΕ σε θέματα αεροπορικής επικαιρότητας

Πρόσφατα, (25 Ιανουαρίου) ο ΣΑΑΕ, με μέλη ελληνικές εταιρίες που αντιπροσωπεύουν στη χώρα μας ξένες αεροπορικές εταιρίες, τοποθετήθηκε για τα ιδιαίτερα θέματα που τις απασχολούν. Ο ΣΑΑΕ αναφέρθηκε σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας και σε όλα τα ιδιαίτερα προβλήματα που υπάρχουν. Ορισμένες απ' τις θέσεις του, ωστόσο, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Αθήνα –Αττική ως προορισμό, όπως:

1.Ανάγκη για μείωση του κόστους χρήσης του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ).

Το αεροδρόμιο της Αθήνας δεν έχει πετύχει, σε επιθυμητό βαθμό, να γίνει HUB μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και αποτρέπει αρκετές αεροπορικές εταιρίες, ανάμεσά τους εταιρίες χαμηλού κόστους, να εκτελέσουν δρομολόγια προς την Αθήνα, επεσήμανε ο ΣΑΑΕ. Το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, αντίθετα, έχει γίνει πόλος έλξης πολλών εταιριών και καθιερώνεται ως κομβικό αεροδρόμιο της ευρύτερης περιοχής με αλματώδεις αυξήσεις στο μεταφορικό του έργο. Η κύρια αιτία που το αεροδρόμιο της Αθήνας δεν έχει γίνει HUB είναι το πολύ υψηλό κόστος χρήσης του. Σήμερα, κι ενώ διανύουμε περίοδο βαθιάς ύφεσης, ο ΔΑΑ βρίσκεται στη δεύτερη θέση μεταξύ των ακριβότερων αεροδρομίων της Ευρώπης μετά το Λονδίνο / Χήθροου. Το κόστος αυτό διαμορφώθηκε σε αυτά τα επίπεδα κυρίως λόγω του περιορισμού της περιόδου εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Είναι επιτακτική ανάγκη η 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 εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης κλπ, κατά 25% τουλάχιστον.

2.Εταιρίες χαμηλού κόστους LCC.

Η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού, κος Νικητιάδης, για προσέλκυση εταιριών χαμηλού κόστους 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 εταιρίες LCC θα συνεχίσουν να μην την εντάσσουν στους προορισμούς τους ή στις κατά τόπο βάσεις τους λόγω του πολύ υψηλού κόστους. Επιπλέον, και λόγω του υψηλού ανταγωνισμού από άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, οι εταιρίες 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.

3.Σπατόσημο (Τέλος εκσυγχρονισμού Ελληνικών αεροδρομίων).

Αναμένουμε τα πορίσματα της μελέτης που εκπονείται, με παρότρυνση του κου 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 εισπράξεων 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.

4. Αξιοποίηση άλλων αεροδρομίων κοντά στην Αθήνα.

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 πώς εννοείται η συνδρομή του Δημοσίου ή ακόμα και να ενσωματωθεί στις διαπραγματεύσεις της επιμήκυνσης της σύμβασης με την κοινοπραξία της Hochtief η άρση της αποκλειστικότητας, διότι θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν κοντινά αεροδρόμια από ιδιώτες με τη μορφή ΣΔΙΤ. Η δημιουργία νέου αεροδρομίου θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τον ΔΑΑ. Θα προσέλκυε LCC, θα μπορούσε να γίνει βάση για τη Γενική Αεροπορία και τα ιδιωτικά αεροσκάφη, αλλά και κέντρο επισκευαστικό και εκπαίδευσης, με προφανή οφέλη τόσο για τον τουρισμό, όσο και για την οικονομία γενικά.

5.Απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

Σε 2 μήνες ξεκινά η τουριστική περίοδος του 2011. Για μια ακόμη φορά οι ξένες αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν ασάφεια γύρω από το ποιες εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης και σε ποια αεροδρόμια της χώρας μπορούν να τις εξυπηρετήσουν. Επιβάλλεται να ολοκληρωθεί άμεσα το καθεστώς (νομικό πλαίσιο, διαγωνισμοί) της απελευθέρωσης της επίγειας εξυπηρέτησης στην Ελλάδα.

Ο ΣΑΑΕ αναφέρθηκε επίσης σε θέματα «Εμπορευματικής πολιτικής»-(cargo), στο ΦΠΑ, στα όσα αφορούν στα περιφερειακά αεροδρόμια κλπ.

Σημείωση: Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα ενεργοποιούνται στο σύνολο 131 ξένες αεροπορικές εταιρίες, από τις οποίες οι 75 λειτουργούν με Έλληνες Γενικούς Αντιπροσώπους Πωλήσεων (G.S.A.s).

Περισσότερες πληροφορίες:

Ντίνος Φραντζεσκάκης, Πρόεδρος ΣΑΑΕ,

τηλ. 2109690167,

e-mail: Dino_Frantzeskakis@discovertheworld.gr

Μαρία Θεοφανοπούλου, Γενική Γραμματέας ΣΑΑΕ,

τηλ. 2103247511, e-mail: maria@gtp.gr