

## Πολλές και επείγουσες οι προκλήσεις για τα ελληνικά αεροδρόμια

**Θ**ετικές προοπτικές ανάπτυξης παρουσιάζει ο αεροπορικός κλάδος και το στόιχημα της Αθήνας είναι κατά πόσο θα μporήσει να εκμεταλλευτεί τις νέες ευκαιρίες που παρουσιάζονται. Όπως τονίζει στη συνέντευξη του στο «Κ» ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΑΕ) κ. Ντίνος Φραντζεσκάκης, προτεραιότητα για τη χώρα μας θα έπρεπε να αποτελεί η προσέλευση των αεροπορικών εταιρειών που έχουν εντάξει στον στόλο τους, τους νέους εξελιγμένους τύπους αεροσκαφών του super-jumbo της Airbus A380 μέγιστης χωρητικότητας 800 θέσεων και του Dreamliner B787 της Boeing. Κάτι τέτοιο, βέβαια, προϋποθέτει την υλοποίηση συμπληρωματικών έργων υποδομής στα αεροδρόμια αλλά και παροχή κινητήρων ώστε η Αθήνα να γίνει κομβικός σταθμός (hub) της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των φορέων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αεροπορικός κλάδος στη χώρα μας

Εξίσου σημαντικός όμως αναδεικνύεται και ο ρόλος των περιφερειακών αεροδρομίων, στα οποία, σύμφωνα με τον κ. Φραντζεσκάκη, θα πρέπει οι επενδύσεις να αποτελούν μία συνεχή διαδικασία και όχι να γίνονται τμηματικά κ. ανώ περιόδους. Επικαλείται μάλιστα ως παράδειγμα το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, το οποίο αναμένεται να παρουσιάσει αλματώδη αύξηση πτήσεων λόγω του αγωγού πετρελαίου, ωστόσο, τα έργα υποδομής (επεκτάσεις, αίθουσες VIP) έχουν καθυστερήσει.

**Από τα μέχρι στιγμής στοιχεία εκτιμάται ότι η αεροπορική κίνηση στη χώρα μας κυμάνθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια;**

Η συνολική αύξηση της αεροπορικής κίνησης αυτό το καλοκαίρι ήταν αρκετά ικανοποιητική.

Η Αθήνα βέβαια είχε και τον τελικό του ευρωπαϊκού ποδοσφαίρου τον περασμένο Μάιο, όπου οι κινήσεις αεροσκαφών σε ένα διήμερο ξεπέρασε ακόμα και το ρεκόρ των Ολυμπιακών Αγώνων. Όφειλουμε να συγχαρούμε τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για την άριστη οργάνωση και τον σωστό προγραμματισμό των πολλών έκτακτων πτήσεων κυρίως από Αγγλία, Ιταλία αλλά και από άλλες χώρες.

Οι προοπτικές είναι καλές και παρ' όλη την αλματώδη αύξηση της τιμής των καυσίμων σε επίπεδο ρεκόρ, οι εταιρείες προχωρούν σε μεγάλες παραγγελίες νέων αεροσκαφών και ανανεώσεις των στόλων τους, όπως η Aegean που έχει κάνει μία τρέστο επένδυ-



ση για τα ελληνικά δεδομένα με 25 νέα Airbus. Η μεγαλύτερη ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών παρατηρείται στην Ασία και Μέση Ανατολή φυσικά. Το στόιχημα της Αθήνας και της χώρας μας είναι να προσελκύσει τους νέους εξελιγμένους τύπους αεροσκαφών του super-jumbo της Airbus A380 μέγιστης χωρητικότητας 800 θέσεων και του Dreamliner B787 της Boeing. Αυτά τα αεροσκάφη έχουν σχεδιαστεί για δρομολόγια με μεγάλες πυκνότητες πληθυσμίου, της Άπω Ανατολής, Μέσης Ανατολής και μεγάλων ευρωπαϊκών και αμερικανικών πόλεων και Ωκεανίας και χρειάζονται συμπληρωματικά έργα υποδομής στα αεροδρόμια που ήδη ετοιμάζονται να τα υποδεχτούν.

Η Αθήνα θα πρέπει να καταβάλει μεγάλη προσπάθεια για να ήσει αυτές τις αεροπορικές εταιρείες να τα προσγειώσουν εδώ και η μόνη μας ελπίδα είναι να δοθούν σημαντικά κίνητρα ώστε η Αθήνα να γίνει επιτέλους κομβικός σταθμός (hub) της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

**Η έλευση νέων αεροπορικών εταιρειών στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών έχει ενισχύσει την τουριστική κίνηση;**

Ναι σίγουρα, η άφιξη αρκετών νέων αεροπορικών εταιρειών κυρίως των δύο αμερικανικών εταιρειών Continental και US Airways αλλά και η διπλή καθημερινή πτήση της Delta από Atlanta συνέτειναν σε αύξηση 37% των δρομολογίων της Β. Αμερικής, της συνολικής κίνησης του αερολιμένα Αθηνών, αλλά και του αριθμού αφίξεων τουριστών κυρίως από Βόρεια Αμερική.

Μην ξεχνάμε ότι σε συνδυασμό με την ενίσχυση/αύξηση των κρουαζιέρων στο Αιγαίο, πήμε για ρεκόρ αφίξεων από Αμερική εφέ-

τος. Η αεροπορική διεθνής αύξηση κίνησης που καταγράφεται τον Ιούλιο είναι 8% και για τους 12 μήνες 10%.

Καθόλου αμελητέα δεν είναι και η αύξηση δρομολογίων των ευρωπαϊκών εταιρειών, όπως της Air France από 5 σε 6 καθημερινές πτήσεις το καλοκαίρι, αλλά και των νέων αφίξεων εταιρειών χαμηλού κόστους της SkyEurope από Μπρατισλάβα και Πράγα, της Air One από Ιταλία κ.α. Ο ΔΑΑ βρέθηκε στην 4η θέση των ευρωπαϊκών αεροδρομίων σε ποσοστό αύξησης δρομολογίων από Ιανουάριο έως Ιούλιο 2007 πίσω από Μαδρίτη, Μόναχο και Δουβλίνο.

**Τα περιφερειακά αεροδρόμια, πιστεύετε ότι αξιοποιήθηκαν κατά την εφετινή τουριστική σεζόν;**

Τα περιφερειακά αεροδρόμια με τα πιο σημαντικά αυτά του Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν έλλειψεις στις υποδομές και την εξυπηρέτηση επιβατών.

Η Θεσσαλονίκη έχει αναβαθμίσει τις αίθουσες εξυπηρέτησης επιβατών, αλλά χρειάζεται ακόμη βελτιώσεις για την κίνηση της καλοκαιρινής περιόδου που πληθαίνουν οι έκτακτες πτήσεις, κυρίως από την Ανατολική Ευρώπη.

Τα άλλα μικρότερα αεροδρόμια, όπως της Μυκόνου, βελτιώνονται μεν αλλά με αργό ρυθμό. Οι βελτιώσεις, αναβαθμίσεις και επεκτάσεις των αεροδρομίων πρέπει να είναι μία συνεχή διαδικασία, η οποία δεν σημαίνει τη μία χρονιά και ξεκινάει μετά από κάποια χρόνια, όταν επέλθει κορεσμός. Το αίτημα είναι ότι οι όποιες επενδύσεις γίνονται σε υποδομές, πίνουν τόπο και ανταποδίδουν πολλαπλάσια οφέλη στην ελληνική οικονομία. Η Ελλάδα λόγω της νησιωτικής της γεωγραφικής κατανομής διαθέτει τεράστιο τουριστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών μας, αλλά πρέπει και να το εκμεταλλευτεί κατάλληλα επενδύοντας στα περιφερειακά αεροδρόμια με ταχείς ρυθμούς σε όλο το φάσμα των αεροσυγκοινωνιών. Το αεροπλάνο είναι πολλές φορές ανταγωνιστικό με τις θαλάσσιες μεταφορές και αυτό είναι θετικό για τον τουρισμό, εσωτερικό και εισερχόμενο και την οικονομική ανάπτυξη γενικότερα.

Η Αλεξανδρούπολη αναμένεται να παρουσιάσει αλματώδη αύξηση πτήσεων, με τον αγωγό πετρελαίου. Ο προγραμματισμός επέκτασης του αεροδρομίου σε υποδομές και διευκολύνσεις, αίθουσες VIP, έπρεπε να είχε ήδη ξεκινήσει...

**Ποιες προτεραιότητες έχει θέσει ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών για τη χρονιά που έρχεται;**

Ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών έχει μέλη του γενικού αντι-

προσώπου πωλήσεων ξένων εταιρειών, στους τομείς των επιβατών και εμπορευμάτων. Οι γενικοί αντιπρόσωποι στην Ελλάδα είναι περίπου τριάντα και αντιπροσωπεύουν 72 αεροπορικές εταιρείες σε σύνολο 118 με παρουσία στην ελληνική αγορά, δηλ. σε ποσοστό 61% του συνόλου.

Ο ρόλος μας είναι βοηθητικός, διευκολύνει δηλαδή τις ξένες εταιρείες που ενδεχομένως θέλουν να «τεστάρουν» την ελληνική αγορά, χωρίς το ρίσκο της επένδυσης, το οποίο και αναλαμβάνουμε εμείς και παράλληλα να πραγματοποιούν πωλήσεις ειδικά στη διακίνηση ναυτικών της ελληνικής ναυτιλίας. Ο πραγματικός μας ρόλος είναι να πείθουμε, με βάση τα αποτελέσματα των πωλήσεων και την ποιότητα της δουλειάς μας, κάποιες από αυτές να έρθουν στην Ελλάδα με απευθείας πτήσεις, όπως πρόσφατα έγινε με τις Continental και US Airways.

Επίσης διευκολύνουμε συνεργασίες των εταιρειών που αντιπροσωπεύουν στην Ολυμπιακή και την Aegean, σε τμηματικό πολιτικό, κοινούς κωδικούς πτήσεων και γενικότερα την επέκταση του αεροπορικού ορίζοντα της χώρας σε επιβατική και εμπορευματική ανάπτυξη.

Ο κλάδος των εμπορευμάτων είναι αρκετά σημαντικός διότι μεταφράζεται και σε εξαγωγές ελληνικών προϊόντων. Κάποια γενικοί αντιπρόσωποι διαθέτουν και εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, οι οποίες προσφέρουν ένα σημαντικό και πλήρως ανταγωνιστικό έργο και διευκολύνουν τις ξένες εταιρείες να έρχονται στα ελληνικά αεροδρόμια με ανταγωνιστικές τιμές.

Η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης στα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας έχει λειτουργήσει θετικά, μειώνοντας το κόστος των αεροπορικών εταιρειών και αναμένεται κάποια στιγμή να επεκταθεί και στα Χανιά και την Κω.

Οι προτεραιότητες του ΣΑΑΕ για την επόμενη χρονιά παραμένουν η περαιτέρω ανάπτυξη του αεροπορικού έργου, η προσέλκυση και άλλων διεθνών πτήσεων σε ελληνικά αεροδρόμια, η παροχή ανταγωνιστικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών και οι συνεργασίες με τους φορείς για τη διευκόλυνση και ενημέρωσή τους σχετικά με τις πραγματικές ανάγκες των ξένων αεροπορικών εταιρειών.

**Ποιο, κατά τη γνώμη σας, παραμένει από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αεροπορικός κλάδος στη χώρα μας;**

Ισως από τα πλέον σημαντικά προβλήματα είναι η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των φορέων, η έλλειψη και μη ολοκληρωμένη γνώση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η αεροπορική βιομηχανία διεθνώς και, όπως συνήθως συμβαίνει στην Ελλάδα, το ότι πολλοί είναι οι «παινογνώστες» των αεροπορικών θεμάτων...