



ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ

Συμμαχία για την Ενημέρωση και το Δημόσιο Συμφέρον

Οι Θέσεις του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιριών (ΣΑΑΕ) σε θέματα αεροπορικής επικαιρότητας

28/01/2011

Ο Σ.Α.Α.Ε., ιδρύθηκε το 1989 με μέλη ελληνικές εταιρίες που αντιπροσωπεύουν στη χώρα μας ξένες αεροπορικές εταιρίες. 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).

Σκοπός του Σ.Α.Α.Ε., εκτός από την επίλυση των ιδιαίτερων θεμάτων που αφορούν στον κλάδο, είναι η προσπάθεια ανάπτυξης και βελτίωσης των αερομεταφορών και κατά συνέπεια της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας μας, η οποία επηρεάζει, αλλά κυρίως επηρεάζεται από τον ρόλο των ξένων αεροπορικών εταιριών. Οι θέσεις του:

1. 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. 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 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. 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. Αποκρατικοποίηση περιφερειακών αεροδρομίων.

Ο ΣΑΑΕ είναι υπέρ της παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας σε ιδιωτικές εταιρίες μέσα από συμβάσεις παραχώρησης, εφόσον επιτευχθεί ο στόχος της αναβάθμισης των υποδομών τους, η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης που θα δημιουργήσει ανταγωνιστικές τιμές για τις αεροπορικές εταιρίες, των ωραρίων λειτουργίας τους αλλά και με προϋπόθεση ότι το τελικό κόστος προς τους χρήστες δεν θα είναι υπερβολικά υψηλό, όπως έγινε με τον ΔΑΑ. Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τις άγονες γραμμές και γενικά για εκείνα τα αεροδρόμια όπου η επιβατική κίνηση δεν προσελκύει επενδυτές. Η παραχώρηση των αεροδρομίων θα αποφέρει πολλαπλά και σημαντικά έσοδα, μιας και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις θα επιδιώξουν την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιριών και αύξηση των υφιστάμενων πτήσεων. Θα ωφεληθούν παράλληλα και οι τοπικές κοινωνίες λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης και κατά συνέπεια θα αναβαθμιστούν οι περιοχές.

6. 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.

7. Εμπορευματική πολιτική

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%.

Βασική προϋπόθεση για να ορθοποδήσει το cargo είναι κατά κύριο λόγο η εκλογίκευση των χρεώσεων του ΔΑΑ. Η εποχή που διανύουμε θέτει ως επιτακτική ανάγκη:

- τη μείωση των πάγιων χρεώσεων parking/landing fees του ΔΑΑ προς τις αεροπορικές εταιρίες, καθώς τα τέλη καθιστούν απαγορευτικά τα δρομολόγια εμπορευματικών αεροσκαφών (cargo flights) και επιλέγονται εναλλακτικοί προορισμοί, όπως το αεροδρόμιο της Σόφιας ακόμα και των Σκοπίων για εμπορευματικές πτήσεις εισαγόμενων προς Ελλάδα εμπορευμάτων. Θα πρέπει να δοθεί η ανάλογη σημασία στη χάραξη πολιτικής προσέγγισης νέων αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές με ουσιαστικά κίνητρα, όπως ανταγωνιστικές χρεώσεις. Αυτή τη στιγμή ο ΔΑΑ είναι το ακριβότερο αεροδρόμιο στη νότια Ευρώπη στον τομέα των εμπορευματικών χρεώσεων προς τις αεροπορικές εταιρίες.
- τη μείωση των πάγιων χρεώσεων του ΔΑΑ προς διαμεταφορείς (cargo agents) στο κτήριο 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 με υπέρογκες χρεώσεις. Για παράδειγμα, μια εταιρία με 10 working stations και αντίστοιχες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις, πληρώνει πάγιες χρεώσεις 750,00 Ευρώ + ΦΠΑ το μήνα για τηλεπικοινωνίες και χρεώνεται με ποσά που κυμαίνονται από 50 έως και 250 Ευρώ για αλλαγή μιας πρίζας ή εγκατάσταση μιας νέας θέσης εργασίας.
- Επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων με τους παρόχους των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, με στόχο την ελαχιστοποίηση των εξόδων που πληρώνουν προς τον ΔΑΑ, καθώς αυτά τα έξοδα μετακυλούνται στους πελάτες αυτών που είναι είτε οι αεροπορικές εταιρίες είτε οι διαμεταφορείς εμπορευμάτων, που λειτουργούν ως αντιπρόσωποι επιχειρήσεων εξαγωγών και εισαγωγών.
- Παράλληλα, ο ΣΑΑΕ ζητάει από το Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας να συνεργαστεί με το 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 αλλά και γενικότερα ελληνικών προϊόντων με ονομασία προέλευσης.

8. Βόρεια Ελλάδα

Η αποκρτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων στη Βόρεια Ελλάδα, με πιλότο το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και η παραχώρησή τους σε ιδιώτες στρατηγικούς επενδυτές είναι επιβεβλημένη, εφόσον δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις. Καταρχήν, θα πρέπει να συνδυαστεί με τον εκσυγχρονισμό των υποδομών μέσα από μακροχρόνιες συμβάσεις (30-40 χρόνια), ώστε να μην επηρεαστεί η τιμολογιακή πολιτική και αυξηθούν οι χρεώσεις.

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 εταιριών και θα δημιουργηθούν προϋποθέσεις βάσης για εταιρείες χαμηλού κόστους.

Όλα, φυσικά, τα ανωτέρω θα πρέπει να συνδυαστούν με τις ανάλογες υποδομές από μέρους της πολιτείας σε θέματα εύκολης πρόσβασης, επικοινωνίας και μεταφοράς προς το κέντρο της πόλης.

9. Κρήτη

Και για την περιφέρεια της Κρήτης είναι πρωταρχική η ανάγκη αναβάθμισης των αεροδρομίων του νησιού (Ηρακλείου, Χανίων & Σητείας) άμεσα υπό το παρόν ιδιοκτησιακό καθεστώς, με πρώτη προτεραιότητα το Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου «ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ». Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, παρότι είναι το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας κι ενώ τα καταβλητέα τέλη εκσυγχρονισμού είναι αντίστοιχα με αυτά του ΔΑΑ, διαθέτει οριακή λειτουργική υποδομή και περιορισμένες παροχές απέναντι σε επιβάτες και εταιρείες.

Δεδομένης δε της αύξησης της επιβατικής κίνησης και κατ' επέκταση των αναγκών επίγειας εξυπηρέτησης των αεροπορικών εταιρειών τους καλοκαιρινούς μήνες, η αποκρτικοποίησή τους με προσεγμένους όρους παραχώρησης θα μπορούσε να αποτελέσει μια λύση για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό τους, καθώς και για τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών που αδυνατούσαν τόσα χρόνια να χρηματοδοτήσουν τα δημόσια Ταμεία και με βασική προϋπόθεση –και σε αυτή την περίπτωση– τη διατήρηση χαμηλής τιμολογιακής πολιτικής και κόστους στην περίοδο ύφεσης που διανύουμε.

Αναφορικά με το «φλέγον» -για την περιφέρεια της Κρήτης– ζήτημα του νέου αεροδρομίου Καστελίου, παρά τις εξαγγελίες δεν διαφαίνεται η άμεση υλοποίησή του.

10. Μείωση ΦΠΑ

Η μείωση του ΦΠΑ προς τους ξενοδόχους ήταν μία θετική κίνηση, αλλά δεν αρκεί. Επειδή ο τουρισμός δεν είναι μόνο τα ξενοδοχεία, πιστεύουμε ότι πρέπει να ακολουθήσει ισοδύναμη μείωση και στις τουριστικές υπηρεσίες, τα γραφεία ταξιδίων, τα λοιπά καταλύματα και τις υπόλοιπες τουριστικές επιχειρήσεις. Οι τουριστικοί πράκτορες είναι τα εργαλεία του τουρισμού και λειτουργούν με ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς όρους, σε παγκόσμιο επίπεδο, προβάλλοντας τον ελληνικό τουρισμό στα πέρατα της γης. Επίσης, θα πρέπει η κυβέρνηση να δει το πρόβλημα ρευστότητας που αντιμετωπίζουν τα ταξιδιωτικά γραφεία και να δοθεί μία οικονομική ανάσα σε υγιείς ταξιδιωτικές επιχειρήσεις από τις τράπεζες, «ανοίγοντας» και πάλι τις χρηματοδοτήσεις. Διαφορετικά, το μέλλον πολλών ταξιδιωτικών επιχειρήσεων είναι ζοφερό, μέσα από τη σφιχτή οικονομική πολιτική των τραπεζών. Το αποτέλεσμα πιθανών πτωχεύσεων ταξιδιωτικών γραφείων θα έχει αλυσιδωτό αντίκτυπο σε πολλούς προμηθευτές, όπως ξενοδόχους, αεροπορικές εταιρίες, αντιπροσώπους αεροπορικών εταιριών κ.α.