



Αλέξανδρος Μοζ

alexandros.moz@ctvmag.gr

Οι Θέσεις του ΣΑΑΕ σε σημαντικά θέματα αεροπορικής επικαιρότητας

Τις θέσεις του επί σημαντικών αεροπορικών θεμάτων, επήλθε ευκαιρία της κοπής της πίττας για το νέο έτος, ανάπτυξε ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών [ΣΑΑΕ].

Συνοπτικά, οι τομείς που απασχολούν τον εν λόγω έγκυρο αεροπορικό σύνδεσμο, κατά κύριο λόγο είναι η μείωση του κόστους χρήσης του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), η προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους [LCC – LOW COST CARRIERS] στην περιφέρεια, ή μείωση του «σπατοσήμου» (του τέλους εκσυγχρονισμού των ελληνικών αεροδρομίων), η αξιοποίηση και η ανάπτυξη άλλων αεροδρομίων κοντά στην Αθήνα, η αποκρατικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας μας με έμφαση και προτεραιότητα σε αυτά της Βορείου Ελλάδος, η απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, ο εξορθολογισμός της εμπορευματικής πολιτικής και η εκλογίκευση των χρεώσεων των εμπορευματικών υπηρεσιών από τον Δ.Α.Α., η άμεση αναβάθμιση των αεροδρομίων της Κρήτης [Ηρακλείου, Χανίων & Σητείας] και η μείωση του Φ.Π.Α. στις τουριστικές υπηρεσίες, τα γραφεία ταξιδίων, τα λοιπά καταλύματα, όπως έγινε προς τους ξενοδόχους.

Αναλυτικότερα, οι επίσημες θέσεις όπως αναπτύχθηκαν από τον ΣΑΑΕ, είναι οι εξής:

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 έτσι αποτρέπει αρκετές αεροπορικές εταιρείες –μεταξύ αυτών και οι εταιρείες χαμηλού κόστους [LCC], να εκτελέσουν δρομολόγια προς κι από την Αθήνα. Αντιθέτως, το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, έχει γίνει πόλος έλξης πολλών αεροπορικών εταιρειών 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 [που έχει εκφράσει τις -περί του αντιθέτου- απόψεις] βρίσκεται στην δεύτερη θέση μεταξύ των ακριβοτέρων αεροδρομίων ανά την Ευρώπη μετά από αυτό του Λονδίνου [Χήθρου]. Το κόστος αυτό διαμορφώθηκε σε τέτοια υψηλά επίπεδα κυρίως λόγω του περιορισμού της περιόδου εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Είναι επιτακτική ανάγκη η κυβέρνηση να ολοκληρώσει το συντομότερο δυνατόν τις διαπραγματεύσεις με την κοινοπραξία της Hochtief για την χρονική επέκταση της σύμβασης εκμετάλλευσης, με βασικό αντάλλαγμα την μείωση των χρεώσεων προς τους επιβάτες, τις αεροπορικές εταιρείες, τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ., τουλάχιστον κατά 25%.

2. Εταιρείες χαμηλού κόστους LCC [LOW COST CARRIERS].

Η προσπάθεια που έχει αρχίσει ο υφυπουργός «Πολιτισμού και Τουρισμού», κος Νικητιάδης, για προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους στην περιφέρεια, δυστυχώς δεν θα έχει κανένα όφελος για την Αθήνα, διότι -όπως προαναφέρθηκε- οι χρεώσεις του ΔΑΑ είναι απαγορευτικές.

Έτσι, η Αθήνα δεν θα 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 αυτού του πολύ υψηλού κόστους. Επιπλέον και λόγω του υψηλού ανταγωνισμού από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι εταιρείες LCC προτιμούν να δημιουργού τοπικές βάσεις σε άλλες -εκτός των Αθηνών- πόλεις. Λ.χ. η easyjet επιχειρεί από 10 διαφορετικές βάσεις / αεροδρόμια στην Ευρώπη, αλλά, όχι από την Αθήνα!

3. Σπατόσημο [Τέλος εκσυγχρονισμού Ελληνικών αεροδρομίων].

Ο ΣΑΑΕ αναμένει 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 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 την λειτουργία άλλου αεροδρομίου με την 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 την 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 εταιρείες 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 εταιρείες, 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, μίας και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις θα επιδιώξουν την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών 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 δύο μήνες ξεκινά η τουριστική περίοδος του 2011. Για μία ακόμη φορά οι ξένες αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν ασάφεια γύρω από το ποιες εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης και σε ποια αεροδρόμια της χώρας μας 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:

-την μείωση των παγίων χρεώσεων parking/landing fees του ΔΑΑ προς τις αεροπορικές εταιρείες, 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 στην χάραξη πολιτικής προσέγγισης νέων αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές με ουσιαστικά κίνητρα, όπως ανταγωνιστικές χρεώσεις. Αυτή την στιγμή ο ΔΑΑ είναι το ακριβότερο αεροδρόμιο στη νότια Ευρώπη στον τομέα των εμπορευματικών χρεώσεων προς τις αεροπορικές εταιρείες.

-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, μία εταιρία με 10 working stations και αντίστοιχες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις, πληρώνει πάγιες χρεώσεις 750 Ευρώ + ΦΠΑ το μήνα για τηλεπικοινωνίες και χρεώνεται με ποσά που κυμαίνονται από 50 ως και 250 Ευρώ για αλλαγή μίας πρίζας ή εγκατάστασης μίας νέας θέσης εργασίας. &

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

Παράλληλα, ο ΣΑΑΕ ζητάει από το Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας να συνεργαστεί με τον Σύνδεσμο Εξαγωγέων Ελλάδας στο να διευκολυνθούν οι εξαγωγικές διαδικασίες μίας 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 προέλευσής.

8. Βόρεια Ελλάδα

Η αποκρατικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων στη Βόρεια Ελλάδα, με πιλότο το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και η παραχώρησή τους σε ιδιώτες στρατηγικούς επενδυτές είναι επιβεβλημένη, εφόσον δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις.

Κατά αρχήν, 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 εταιρειών 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 Διεθνές Αερολιμένα Ηρακλείου «ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ». Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, παρά ότι είναι το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας μας, 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 κατά επέκταση των αναγκών επίγειας εξυπηρέτησης των αεροπορικών εταιρειών τους καλοκαιρινούς μήνες, η αποκρατικοποίησή τους με προσεγγμένους όρους παραχώρησης θα μπορούσε να αποτελέσει μία λύση για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό τους, καθώς και για την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών που αδυνατούσαν τόσα χρόνια να χρηματοδοτήσουν τα δημόσια Ταμεία και με βασική προϋπόθεση - και σε αυτή την περίπτωση - την 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 του 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, στα

γραφεία ταξιδίων, στα λοιπά καταλύματα και στις υπόλοιπες τουριστικές επιχειρήσεις. Οι τουριστικοί πράκτορες είναι τα εργαλεία το 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 εταιρείες, αντιπροσώπους αεροπορικών εταιρειών κ.ά..

=====

Ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ [Σ.Α.Α.Ε.], ιδρύθηκε το 1989 με μέλη ελληνικές εταιρείες που αντιπροσωπεύουν στην χώρα μας ξένες αεροπορικές εταιρείες. Αυτή την στιγμή στην Ελλάδα ενεργοποιούνται στο σύνολο 131 ξένες αεροπορικές εταιρείες, 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 τον 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 εταιρειών.