

«Ελ. Βενιζέλος»] Μπ ελκυστικός ο διεθνής αερολιμένας προς τις αεροπορικές εταιρείες λόγω των υψηλών χρεώσεων

## Αίτημα για μείωση κόστους χρήσης

Της Τζίνας Ι. Αγγούρη  
jagg@nafnetporiki.gr

Τα «σπασμένα» του υψηλού κόστους χρήσης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» καλείται να πληρώσει ο τουρισμός της Αθήνας, καθώς ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) δεν έχει πετύχει να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος τουριστών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και αποτρέπει αρκετές αεροπορικές εταιρείες, ανάμεσά τους εταιρείες χαμηλού κόστους, να εκτελέσουν δρομολόγια προς την Αθήνα. Μέχρι στιγμής, η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Ryanair «προσγειώνεται» στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια της Ρόδου, της Κω, του Βόλου και πριν από λίγες ημέρες ανακοίνωσε ότι θα εκτελεί πτήσεις και από/προς το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει γίνει πόλος έλξης πολλών εταιρειών και καθιερώνεται ως κομβικό αεροδρόμιο της ευρύτερης περιοχής με αλματώδεις αυξήσεις στο μεταφορικό του έργο.

Ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΑΕ) διά στόματος του προέδρου του, Ντίνου Φραντζεσκάκη, ζητά από την κυβέρνηση μείωση έως και 25% του κόστους χρήσης του ΔΑΑ, προκειμένου να καταστεί πόλος έλξης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (low cost carriers).

Εν τω μεταξύ, σε δύο μήνες ξεκινά η τουριστική περίοδος

του 2011 και για μια ακόμη φορά οι ξένες αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν ασάφεια γύρω από το ποιες εταιρείες επιγείας εξυπηρετήσουν και σε ποια αεροδρόμια της χώρας μπορούν να τις εξυπηρετήσουν. Επιβάλλεται να ολοκληρωθεί άμεσα το καθεστώς (νομικό πλαίσιο, διαγωνισμοί) της απελευθέρωσης της επιγείας εξυπηρετήσης στην Ελλάδα.

μην την εντάσσουν στους τουριστικούς προορισμούς τους ή στις κατά τόπο βάσεις τους λόγω του πολύ υψηλού κόστους. Επιπλέον, και λόγω του υψηλού ανταγωνισμού από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι εταιρείες LCC προτιμούν να δημιουργούν τοπικές βάσεις σε άλλες πόλεις εκτός των Αθηνών, π.χ. η Easyjet επιχειρεί από 10 διαφορετικές βάσεις/αεροδρόμια στην Ευρώπη, αλλά

πεδα κυρίως λόγω του περιορισμού της περιόδου εκμετάλλευσής του αεροδρομίου. Έτσι, ο ΣΑΑΕ κρίνει επιτακτική την ανάγκη η κυβέρνηση να ολοκληρώσει το συντομότερο δυνατό τις διαπραγματεύσεις με την κοινοπραξία της Hochtief για τη χρονική επέκταση της σύμβασης εκμετάλλευσής, με βασικό αντάλλαγμα τη μείωση των χρεώσεων προς τους επιβάτες, τις αεροπο-

τόσημο», το οποίο είχε ως σκοπό την εισροή χρημάτων για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών αεροδρομίων, είναι ο δεύτερος ακριβότερος φόρος αεροδρομίου στον κόσμο, ύστερα 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.

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. 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 επιγείας εξυπηρετήσης 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. [SID:4970600]

«Δεν αρκεί η μείωση του ΦΠΑ»

▼ «Η μείωση του ΦΠΑ προς τους ξενοδόχους ήταν μία θετική κίνηση, αλλά δεν αρκεί» σχολιάζει ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΑΕ). «Επειδή ο τουρισμός δεν είναι μόνο τα ξενοδοχεία, πιστεύουμε ότι πρέπει να ακολουθήσει ισοδύναμη μείωση και στις τουριστικές υπηρεσίες, τα γραφεία ταξιδιών, 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». [SID:4975923]



» Το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης έχει γίνει πόλος έλξης πολλών αεροπορικών εταιρειών και καθιερώνεται ως κομβικό αεροδρόμιο της ευρύτερης περιοχής.

Η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει ο υφυπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού, Γιώργος Νικητάδης, για την προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους στην περιοχή όπως αυτή της Ryanair, τονίζει ο κ. Φραντζεσκάκης, δεν θα έχει, δυστυχώς, κανένα όφελος για την Αθήνα, διότι, όπως έχει ήδη τονισθεί, οι χρεώσεις του ΔΑΑ είναι απαγορευτικές. Η Αθήνα δεν μπορεί να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος και οι εταιρείες LCC θα συνεχίσουν να

όχι από την Αθήνα. Η βασική αιτία, σύμφωνα με τον ΣΑΑΕ, όπου το αεροδρόμιο της Αθήνας δεν έχει γίνει κέντρο επιβίβασης και αποβίβασης τουριστών (HUB) είναι το πολύ υψηλό κόστος χρήσης του. Σήμερα, κι ενώ η Ελλάδα διανύει περίοδο βαθιάς ύφεσης, ο ΔΑΑ βρίσκεται στη δεύτερη θέση μεταξύ των ακριβότερων αεροδρομίων της Ευρώπης μετά το «Heathrow» του Λονδίνου. Το κόστος αυτό διαμορφώθηκε σε αυτά τα επί-

δικές, τις εταιρείες επιγείας εξυπηρετήσης κ.λπ., κατά 25% τουλάχιστον. Όσον αφορά στο «σπατόσημο» (τέλος εκσυγχρονισμού ελληνικών αεροδρομίων), ο ΣΑΑΕ επισμαίνει ότι εκκρεμούν τα αποτελέσματα μελέτης που εκπονείται με παρότρυνση του υφυπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού και η οποία θα αναδείξει τα οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό από την κατάργηση ή μείωση του «σπατοσήμου». Το «σπα-

## ΣΕΤΕ: Νέο μοντέλο ανάπτυξης με στρατηγικές συμμαχίες

▼ Το νέο αναπτυξιακό μοντέλο για τον ελληνικό τουρισμό προϋποθέτει στρατηγικές συμμαχίες με αεροπορικές εταιρείες που θα συνδέουν, με απευθείας πτήσεις, τους ελληνικούς τουριστικούς προορισμούς με πόλεις του εξωτερικού, για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα μέσα σε κάθε χρόνο, υποστηρίζει ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), υπό τον πρόεδρό του Νίκο Αγγελόπουλο. Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, η αερομεταφορά ήταν υπό τον αποκλειστικό έλεγχο των tour operators και τα περι-

θώρια παρέμβασης ήταν ελάχιστα ως ανύπαρκτα. Με την ανάπτυξη όμως ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών και κυρίως εταιρειών χαμηλού κόστους, δίνεται πλέον η δυνατότητα διαφορετικής προσέγγισης του προβλήματος. Η λογική της συμμαχίας, τονίζει ο ΣΕΤΕ, θεωρεί την αεροπορική εταιρεία ως συνεργάτη του ελληνικού τουρισμού και την αερομεταφορά ως μέρος της αλυσίδας προσφοράς του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Είναι προφανές ότι με αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται η απευθείας



Νίκος Αγγελόπουλος, πρόεδρος του ΣΕΤΕ.

προσέγγιση της ζήτησης. Στο πλαίσιο αυτό, η συμμαχία αφορά: α. σε συμμετοχή του προορισμού στον επιχειρηματικό κίνδυνο που εμπεριέχεται σε κάθε προσπάθεια έναρξης και καθιέρωσης μιας νέας αεροπορικής σύνδεσης και β. στην προσέλκυση κοινής ζήτησης τόσο για τους αερομεταφορείς, όσο και για τους παραγωγούς τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών στον προορισμό. Υποψήφιοι σύμμαχοι σε αυτή την προσπάθεια είναι όλες οι αεροπορικές εταιρείες που ήδη πε-

τούν ή/και επιθυμούν να πετάξουν προς και από την Ελλάδα. Η μέχρι σήμερα εμπειρία δείχνει ότι ο καλύτερος τρόπος συνεργασίας είναι η συμμετοχή του προορισμού στην επένδυση που χρειάζεται η κάθε αεροπορική σύνδεση. Η προσέγγιση αυτή εξασφαλίζει ένα ελάχιστο έσοδο για τις αεροπορικές εταιρείες, μειώνοντας το ρίσκο τους, άρα αυξάνοντας τις πιθανότητες εισαγωγής νέων δρομολογίων ή/και αύξησης των υφιστάμενων. Επίσης, οι τουριστικές επιχειρήσεις του προορισμού αναλαμβάνουν την υποχρέωση να

προωθούν ταυτόχρονα με τις πωλήσεις τους και τις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εξυπηρετούν με απευθείας πτήσεις τον προορισμό. Αντίστοιχα οι αεροπορικές εταιρείες έχουν λόγο να προωθούν τον προορισμό. Η πρόταση αυτή θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο μιας γενικότερης πολιτικής αερομεταφορών για τον τουρισμό και σε συνδυασμό με την προσπάθεια που βρίσκεται σε εξέλιξη για την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων. [SID:4975929]