

Προτάσεις του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών για τις αερομεταφορές στην Ελλάδα

10 Φεβρουάριος 2012, 11:35

“Να δοθεί άδεια για λειτουργία και δεύτερου αεροδρομίου εντός Αττικής, ώστε να αποκτήσει και η Αθήνα κάτι που διαθέτει σχεδόν η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών πόλεων”

Ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών (ΣΑΑΕ) έχει εδώ και καιρό καταθέσει τις προτάσεις του και τις θέσεις του σχετικά με τα θέματα που αφορούν τις αερομεταφορές στην Ελλάδα, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί και από τον ΣΕΤΕ με στόχο την ανάπτυξη του κλάδου.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΑΑΕ

A) Προσέλκυση ξένων αεροπορικών εταιριών στην Ελλάδα

- Οι αεροπορικές εταιρείες χωρών μελών της Ε.Ε. δεν έχουν ανάγκη άδειας να πετάξουν στην χώρα μας. Οι αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών εκτός Ε.Ε. έχουν ανάγκη αεροπορικής συμφωνίας.
- Η Ε.Ε. επιδιώκει να πάρει τον έλεγχο των αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες και να αποφασίζει αυτή για όλα τα κράτη-μέλη. Είναι γνωστό ότι την Ε.Ε. ελέγχει ο βιομηχανικός βοράς και όχι ο τουριστικός νότος.
- Οπότε η χώρα μας θα πρέπει να διατηρήσει την αυτονομία της στις διαπραγματεύσεις με τις τρίτες χώρες για τις αεροπορικές συμφωνίες. Παράλληλα, θα πρέπει να χορηγούμε και εμπορικά δικαιώματα πέραν των Αθηνών (5ης – 6ης Ελευθερίας κ.λπ.).
- Η Ελλάδα είναι αδύναμη αγορά για να υποστηρίξει γραμμές του εξωτερικού. Άρα πρέπει να είναι ελκυστικό το κόστος για τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, όπως τα τέλη προσγείωσης – απογείωσης, φόροι, handling κ.λπ.
- Θα πρέπει να εφαρμοστεί νέα πολιτική για τα περιφερειακά αεροδρόμια, η οποία να δίνει την δυνατότητα σε όποια εταιρεία θέλει να διατηρήσει τις πτήσεις της και κατά τη χειμερινή περίοδο, να απαλλάσσεται από τα τέλη προσγείωσης, απογείωσης, parking, σπατόσημου κ.λπ.

B) Αναβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων

- Μελέτη για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά, όσον αφορά τις υποδομές του, σύμφωνα με τις ανάγκες της τοπικής κίνησης που δέχεται. Βελτισποίηση των υπάρχουσων υποδομών.
- Το κάθε αεροδρόμιο ή group αεροδρομίων θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο ως προς τη διαχείριση των εσόδων του, ώστε να μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση έργων υποδομής του, σύμφωνα με τις ανάγκες της τοπικής οικονομίας και της τουριστικής ανάπτυξης.
- Τα έσοδα των αεροδρομίων τώρα πηγαίνουν στο κράτος
- Δημιουργία ΣΔΙΤ

- Τα αεροδρόμια θα πρέπει να είναι λειτουργικά και χαμηλού κόστους.

Γ) Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

- Λόγω του υψηλού κόστους, αρκετοί χρήστες έχουν αποχωρήσει από το αεροδρόμιο όπως Thai Airways, CSA (από 24/03/12), Γερμανός, Metropolis, Εμπορική Τράπεζα, Cargo Cafe (εμπορευματικός σταθμός κτήριο 27).
- Σε αυτούς θα πρέπει να προσθέσουμε και την εκκένωση πληθώρας γραφειακών και επιχειρησιακών χώρων τόσο στον επιβατικό σταθμό όσο και σε άλλα κτίρια.
- Οι επαχθείς όροι σύμβασης μίσθωσης με τους χρήστες, καθώς και οι υπερβολικές χρεώσεις, προσαυξήσεις και υποχρεωτική αγορά υπηρεσιών κοινής ωφέλειας μόνο από τον Δ.Α.Α. (τηλεπικοινωνίες – ηλεκτρικό- παροχή υπηρεσιών IT & T αποκλειστικά και μονοπωλιακά σε όλους τους εντός αεροδρομίου χρήστες κ.λπ.), ενώ οι εταιρίες κοινής ωφέλειας προσφέρουν καλύτερες τιμές, στις συμβάσεις παροχών κοινής ωφέλειας.
- Εγκαταστάσεις, όπως ο ανενεργός δορυφορικός σταθμός του Δ.Α.Α., θα μπορούσαν άμεσα, με τις απαραίτητες παρεμβάσεις, να χρησιμοποιηθούν, με πολύ χαμηλότερες χρεώσεις, ώστε να γίνουν πόλος έλξης και για τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, αλλά και για άλλους αερομεταφορείς που επιθυμούν παρεμφερείς υποδομές.
- Πέραν του προαναφερθέντος ανενεργού δορυφορικού τερματικού σταθμού, στον Δ.Α.Α. υπάρχουν και άλλες φθηνές εγκαταστάσεις, όπως το Mock-up facility/mid-airfield terminal, το οποίο με επιτυχία εξυπηρέτησε καταστάσεις αυξημένης κίνησης και ροής με ιδιαίτερες απαιτήσεις, όπως οι Ολυμπιακού Αγώνες του 2004 και ο τελικός του Champions League το 2007, θα μπορούσαν άμεσα να γίνουν εκμεταλλεύσιμες και να προσφέρουν νέα προϊόντα και υπηρεσίες σε χρήστες που τα επιζητούν με αρκετά χαμηλότερες χρεώσεις.
- Να δοθεί άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης προκειμένου να λειτουργήσει σε ακτίνα μικρότερη των 100 χλμ., παρά τα προβλεπόμενα στην σύμβαση ανάπτυξης αεροδρομίου και ένα δεύτερο αεροδρόμιο εντός Αττικής, ώστε να αποκτήσει και η Αθήνα κάτι που διαθέτει σχεδόν η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών πόλεων.
- Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών-cargo τα στοιχεία του ΑΙΑ για το 2011 δείχνουν πτώση -11,2% σε σχέση με τα μεταφερόμενα κιλά του 2010, δηλαδή στους 85.831,845 τόνους φορτίου και ταχυδρομείου όταν το 2008 (ο καλύτερος χρόνος σε tonnage, του νέου αεροδρομίου) ο ΑΙΑ έδινε επίσημα στοιχεία 122.195,965 τόνους φορτίου & ταχυδρομείου το οποίο μεταφράζεται σε κάθετη πτώση -33,2% τα τελευταία τρία χρόνια μόνο.
- Στον τομέα των αεροπορικών εισαγωγών έχουμε πτώση -13,3% σε σχέση με το 2010 και -40,9% σε σχέση με το 2008, ενώ στις αεροπορικές εξαγωγές πτώση -10,3% από το 2010 και -27,5% σε σχέση με το 2008.

Να σημειώσουμε ότι ο σχεδιασμός για τους εμπορευματικούς σταθμούς (Cargo Terminal) από τον ΑΙΑ έγινε, για 250.000 τόνους τον χρόνο.

Πληθώρα αεροπορικών πρακτόρων και εκτελωνιστικών γραφείων έχουν εγκαταλείψει το κτήριο 27 το οποίο στεγάζει τις μεταφορικές επιχειρήσεις-Cargo Agents αλλά και τους εκτελωνιστές, με μέσο κόστος ενοικίασης γραφείων, 32-35 ευρώ ανά τ.μ., όταν στα Σπάτα, Κορωπί & Μαρκόπουλο το κόστος διαμορφώνεται σε 5-8 ευρώ ανά τ.μ.

- Να μειωθούν οι χρεώσεις τόσο στα ενοίκια όσο και τα άλλα λειτουργικά κόστη.

Δ) Καστέλι

- Για τον διαγωνισμό του έργου του αεροδρομίου του Καστελλίου, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα κακώς κείμενα της σύμβασης με τον ΑΙΑ και να ενσωματωθούν όροι που θα το καταστήσουν ανταγωνιστικό, εξυπηρετώντας την αναμενόμενη επιβατική κίνηση για τα επόμενα χρόνια με δυνατότητα περαιτέρω επέκτασης.

Ε) Φορολογικά

- Να μειωθεί στο 6,5% ο Φ.Π.Α.

ΣΤ) Εργασιακά θέματα

- Στο χώρο του handling υπάρχει έντονη εποχικότητα. Οι εργαζόμενοι των εταιρειών αυτών θα πρέπει να ενταχθούν στο ίδιο πρόγραμμα με αυτό των εργαζομένων στα ξενοδοχεία.
- Ελαστικοποίηση του ωραρίου εργασίας των ανθρώπων που απασχολούνται στο κομμάτι του handling.