
Οι προκλήσεις για τα ελληνικά αεροδρόμια

2018/12/10 09:29 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Οι αεροπορικές μεταφορές κάνουν άλματα διεθνώς. Νέες αγορές αναδύονται και νέοι παίκτες ανακατεύουν την τράπουλα.

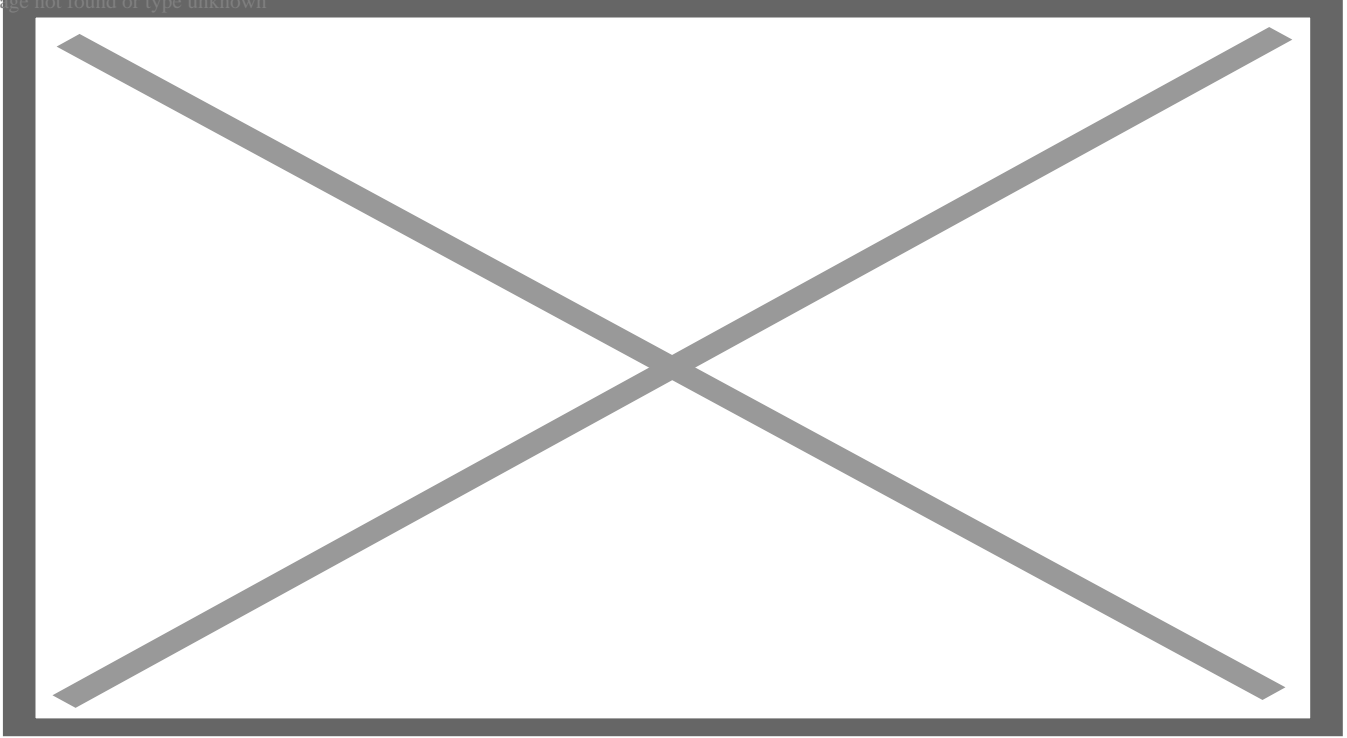
Η αύξηση της διεθνούς αεροπορικής κίνησης είναι εντυπωσιακή, παρά τη διεθνή αβεβαιότητα και τους εμπορικούς πολέμους. Για το 2017, διακινήθηκαν στον πλανήτη 8,3 δισ. επιβάτες, αυξημένοι κατά 7,5% σε σχέση με το 2016.

Πρωταθλήτρια αναδείχθηκε με αύξηση 10% η Ασία και ακολουθεί με 8,8% η Ευρώπη, με κυρίαρχο στοιχείο την ανάκαμψη Ρωσίας και Τουρκίας που παρουσίασαν αύξηση 16,7% και 11,2% αντίστοιχα.

Στην επόμενη 17ετία, **η διεθνής αεροπορική κίνηση εκτιμάται ότι θα διπλασιαστεί**. Ως το 2040 ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης θα είναι 4,1%, ενώ προβλέπεται ότι ως το 2022 η επιβατική κίνηση στις αναδυόμενες οικονομίες θα ξεπεράσει αυτή στις ανεπτυγμένες.

Μέσα σε αυτό το διεθνές περιβάλλον, η αναμόρφωση του παζλ των ελληνικών αεροδρομίων παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Τα **τελευταία χρόνια τα ρεκόρ επιβατικής κίνησης σπάνε το ένα μετά το άλλο**. Στο 10μηνο του 2018 διακινήθηκαν συνολικά στους αερολιμένες της χώρας 680.000 περισσότεροι επιβάτες από ό,τι ολόκληρο το 2017, χρονιά κατά την οποία σημειώθηκε ιστορικό ρεκόρ με 58.018.128 επιβάτες. Συνολικά, η αύξηση για το 2017 σε σχέση με το 2016 ανήλθε σε 9,5%.



Η αύξηση του τουριστικού ρεύματος σε συνδυασμό με τις πεπερασμένες υποδομές στους παραδοσιακούς προορισμούς ανοίγουν νέες προοπτικές, όχι μόνο για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που λειτουργούν πλέον υπό τη Fraport Greece, αλλά και για τα 23 μικρότερα αεροδρόμια της χώρας.

Τα αστέρια και οι φτωχοί συγγενείς

Τα 23 μικρότερα περιφερειακά αεροδρόμια, που παραμένουν στη διαχείριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ενώ το δικαίωμα παραχώρησής τους έχει μεταφερθεί στο Υπερταμείο, παρουσιάζουν επιβατική κίνηση που δεν ξεπερνά ετησίως τα 2 εκατ. επιβάτες.

Τα **ετήσια έσοδα ανέρχονται σε 17 εκατ. ευρώ**. Μάλιστα, έχουν ήδη κατηγοριοποιηθεί σε τέσσερα clusters βάσει ενός μείγματος κριτηρίων: επιβατική κίνηση, διεθνείς επιβατικές ροές, αναπτυξιακές προοπτικές και οικονομική απόδοση.

Στην πρώτη ομάδα φιγουράρουν η Καλαμάτα και ο Αραξος, που χρίζονται «βασιλιάδες» του γκρουπ. Ανερχόμενα αστέρια είναι η Χίος, η Κάρπαθος, η Νέα Αγχίαλος, η Πάρος, η Αλεξανδρούπολη, τα Ιωάννινα και τα Κύθηρα.

Ακολουθούν στην τρίτη ομάδα οι «ήρεμες δυνάμεις» που περιλαμβάνουν τις Ικαρία, Λήμνο, Μήλο, Νάξο, Κοζάνη και Σύρο, ενώ στο τέλος έχουμε την ομάδα με τις περιορισμένες προοπτικές, όπου εντάσσονται οι Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κάσος, Καστελλόριζο, Καστοριά, Λέρος και Σητεία.

Επιδιώκοντας να ακυρώσει σκέψεις για διαχωρισμό σε υποομάδες, με τα κερδοφόρα αεροδρόμια να έχουν μοιραία διαφορετική τύχη από εκείνα που εκ των πραγμάτων

δεν είναι βιώσιμα, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης επιδιώκει τον σχεδιασμό ενιαίας λύσης.

Η Καλαμάτα και οι «δορυφόροι»

Ναυαρχίδα αποτελεί φυσικά το αεροδρόμιο της Καλαμάτας που ανεβάζει συνεχώς στροφές. Διακίνησε 276.563 επιβάτες το 2017, σκορ που βρίσκεται βέβαια μακριά από αυτό που καθιστά διεθνές ένα αεροδρόμιο, όπως πρόσφατα αποκάλυψε ότι το οραματίζεται ο αρμόδιος υπουργός.

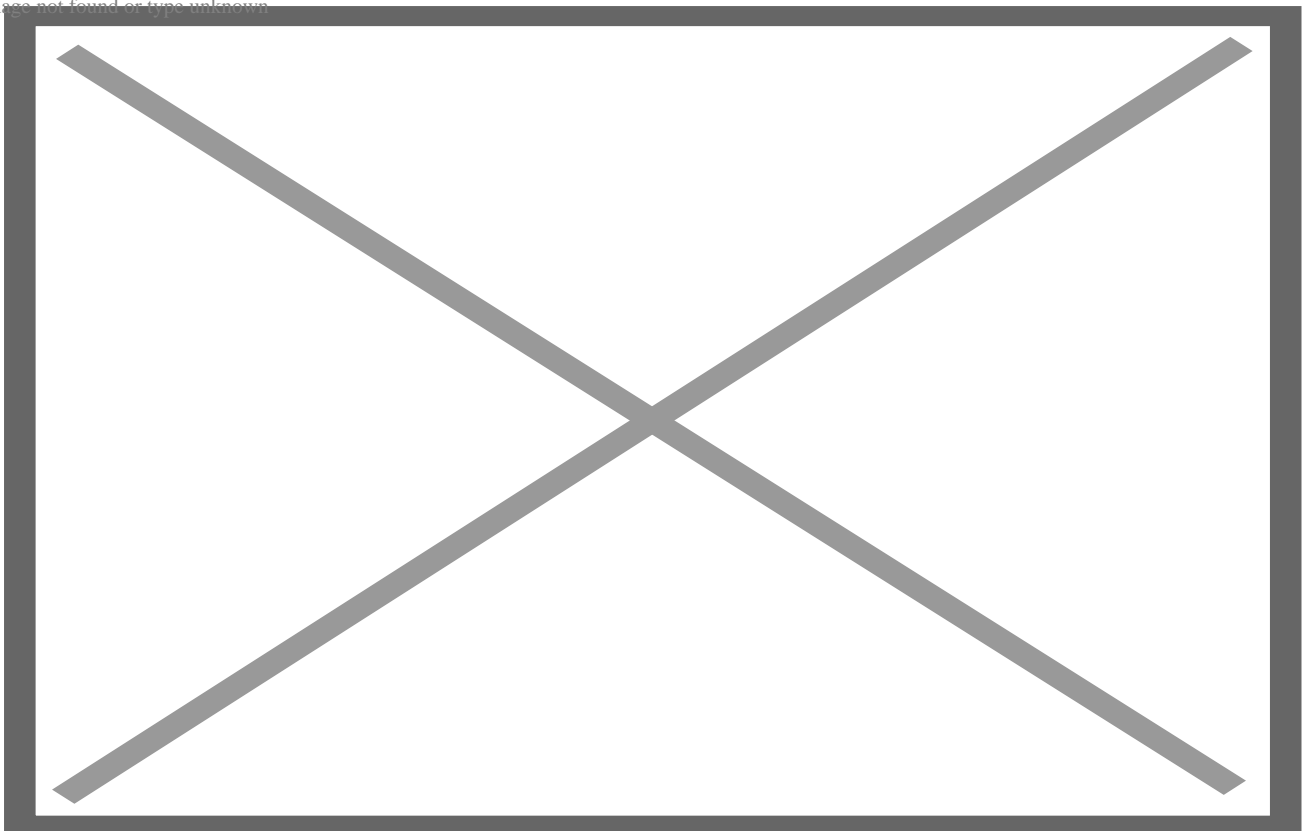
Η αναβάθμιση των υποδομών του όμως, που παραμένουν απαρχαιωμένες, εκτιμάται ότι απαιτεί μια επένδυση περίπου 50 εκατ. ευρώ.

Για το αεροδρόμιο Καλαμάτας θα ακολουθηθεί το μοντέλο με το οποίο προχωρεί πια το Καστέλλι, διασφαλίζοντας μια ιδιότυπη σύμπραξη δημόσιου - ιδιωτικού τομέα.

Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι 37 χρόνια, με το Δημόσιο να συμμετέχει στην εταιρεία κατασκευής και λειτουργίας του νέου αερολιμένα με ποσοστό 46%.

Όπως, δε, προβλέφθηκε στην τελευταία αλλαγή των τευχών δημοπράτησης, δεν μπορεί αυτό να πέσει κάτω από 35% σε όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης.

Image not found or type unknown



Παράλληλα, ο ιδιώτης που θα αναλάβει το μάνατζμεντ του αεροδρομίου Καλαμάτας θα αναλάβει και την εμπορική αξιοποίηση ακόμη 6 ή 7 αεροδρομίων του cluster, που θα λειτουργούν λίγο-πολύ ως δορυφόροι, δημιουργώντας ένα ελκυστικό για τους

επενδυτές μείγμα.

Παράλληλα το Δημόσιο, διατηρώντας τον έλεγχο των αεροδρομίων που συχνά αναφέρονται ως «ορφανά» καθώς έμειναν εκτός της μεγάλης παραχώρησης, θα μπορεί να «αιμοδοτεί» τα υπόλοιπα μικρά αεροδρόμια.

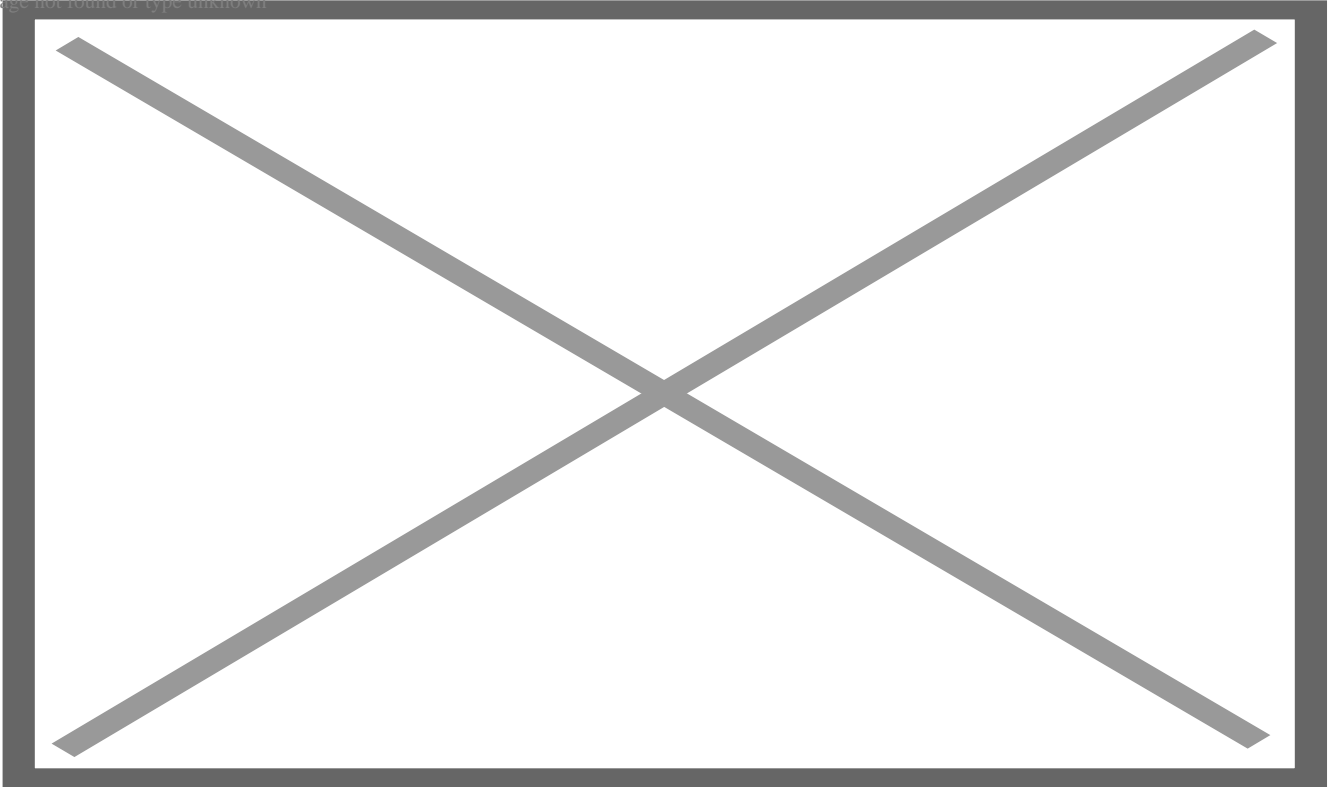
Μπαίνουν εντός στρατηγικής και τα υδροπλάνα

Στη στρατηγική που αναπτύσσεται, πάντως, η δυναμική των αεροδρομίων δεν είναι ξεκομμένη από τα υδατοδρόμια.

Παρά το γεγονός ότι πολλοί τα θεωρούν ανταγωνιστικά, η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι μπορούν να δρουν συμπληρωματικά, ενισχύοντας μάλιστα την κίνηση των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων.

Για παράδειγμα, το δίκτυο του Ιονίου μπορεί να αναβαθμίσει και τον ρόλο του αεροδρομίου του Ακτίου.

Όπως επεσήμανε μιλώντας σε συνέδριο στην Αιτωλοακαρνανία ο υπουργός κ. Σπίρτζης, «το Ακτιο μέσω των υδατοδρομίων θα μπορεί να μεταφέρει επισκέπτες σε απομακρυσμένες περιοχές που δεν έχουν τουρισμό, ανεβάζοντας την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος κάθε περιοχής, κυρίως της Δυτικής Ελλάδος. Και βέβαια να αποκαταστήσει τις μεταφορικές συνδέσεις της ηπειρωτικής χώρας με νησιά που δεν έχουν αεροδρόμιο».



Μετά την πολυαναμενόμενη ψήφιση του νομοσχεδίου για την ανάπτυξη αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, αναμένεται πριν από τα Χριστούγεννα **η δημοσιοποίηση του στρατηγικού σχεδίου για τα υδατοδρόμια.**

Μια χαρτογράφηση των αδειοδοτημένων και υπό αδειοδότηση υδατοδρομίων καθώς και όσων κριθεί ότι είναι απαραίτητο να λειτουργήσουν, αν και δεν συγκεντρώνουν εμπορικό ενδιαφέρον, όπως σε ακριτικά νησιά.

Η αλυσιδωτή λειτουργία, πτήσεις δηλαδή με ενδιάμεσες στάσεις, θεωρείται ότι μπορεί να εξασφαλίσει ένα επίπεδο βιωσιμότητας. Χαρακτηριστικό είναι ότι ένα 19θέσιο υδροπλάνο χρειάζεται 12 επιβάτες/πτήση για να είναι βιώσιμο.

Εν τω μεταξύ, στα σκαριά βρίσκονται, πέραν του δικτύου στο Ιόνιο που είναι πιο προχωρημένο, πάνω από 50 υδατοδρόμια.

Στην Εύβοια ο ΟΛΝΕ ξεκινά διαδικασία για την αδειοδότηση 5 υδατοδρομίων (Χαλκίδα, Αιδηψός, Κύμη, Αλιβέρι, Κάρυστος και Ερέτρια), η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου για 10. Ακόμη η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για 20 σε Κυκλάδες και Δωδεκάνησα, η Περιφέρεια Κρήτης σχεδιάζει επιπλέον 6, ενώ 10 συνολικά υδατοδρόμια σχεδιάζονται σε παραλίμνιες περιοχές.

Όλγα Κλώντζα,

«Βήμα της Κυριακής»