

Και τώρα τα «δύσκολα» για τα υδροπλάνα: Θα έρθουν επενδυτές, θα ξεκινήσουν πτήσεις;

2020/02/07 16:10 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

[vc_row][vc_column width="1/2"][vc_column_text]Μετά την ψήφιση του νέου νομοσχεδίου για τα υδατοδρόμια και τις βελτιωτικές παρεμβάσεις που έγιναν, δεν υπάρχει καμία... δικαιολογία από την Πολιτεία και τις εταιρείες.

Θα ξεκινήσουν και πότε πτήσεις τα υδροπλάνα; Θα είναι ανταγωνιστικές οι τιμές; Το επιβατικό κοινό θα «αγκαλιάσει» το νέο μέσο;

Υπάρχουν επενδυτές διατεθειμένοι να γράψουν «ζημιές» τα πρώτα χρόνια, μέχρις ότου τα υδροπλάνα να διασφαλίσουν κέρδη;

Όπως όλα δείχνουν, το πρώτο δίκτυο υδατοδρομίων και οι πρώτες πτήσεις θα διεξαχθούν στο Ιόνιο.

Μέχρι σήμερα έχουν αδειοδοτηθεί τα υδατοδρόμια στα λιμάνια της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας.

Εάν αδειοδοτηθούν τους επόμενους μήνες κι άλλα υδατοδρόμια στο Ιόνιο με την αρωγή της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, τότε ίσως διεξαχθούν οι πρώτες πτήσεις εφέτος, αφού θα έχει δημιουργηθεί ένα ικανό δίκτυο δρομολογίων και προορισμών.

Ωστόσο, το κρίσιμο ερώτημα για τους ιδιώτες επενδυτές είναι εάν τα υδροπλάνα καταστούν βιώσιμα. Ήδη, ο κλάδος των υδροπλάνων μετρά δυο ανεπιτυχείς προσπάθειες, με εταιρείες από την Αθήνα και το Βόλο την περίοδο 2004 – 2009.

Σήμερα στον εγχώριο κλάδο δραστηριοποιούνται δυο εταιρείες, η Ελληνικά Υδατοδρομία και η Hellenic Seaplanes, οι οποίες εμφανίζονται αισιόδοξες για την συνέχεια.

Στο μετοχικό κεφάλαιο της Ελληνικά Υδατοδρομία μετέχουν ο ιδρυτής της κ. Τάσος Γκόβας, η K2 Smart Jets, η Α. ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΑΕΒΕ, η Chatziandronis Aerospace & Touristic και η AKTΩP Facility Management, ενώ η Hellenic Seaplanes, όπως αναφέρει στην ιστοσελίδα της, συστάθηκε με χρηματοδότηση διεθνών κεφαλαίων.[/vc_column_text][vc_single_image image="382"

img_size="large"][/vc_column][vc_column width="1/2"][vc_column_text]Όπως σημειώνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, οι πρώτες πτήσεις με υδροπλάνα πραγματοποιήθηκαν το 2005 στο Ιόνιο Πέλαγος και στη συνέχεια επεκτάθηκαν στο λιμάνι της Πάτρας.

Ακολούθως, άρχισαν πτήσεις με υδροπλάνα από το λιμάνι Λαυρίου (στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας) προς νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, του Ιονίου και του λιμένα Πάτρας.

Ένα βασικό μειονέκτημα στη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών υδροπλάνων ήταν ο δυσμενής όρος του Ν. 3333/2005 που ανέφερε ότι δεν είναι δυνατή η εκτέλεση περισσότερων από τρεις πτήσεις ανά υδατοδρόμιο.

Το 2007, οι υπουργοί των τότε υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακοίνωσαν ότι θα επιταχύνουν τις διαδικασίες δημιουργίας νέων υδατοδρομίων.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 956/14-06-07, ο περιορισμός αυτός άλλαξε για δύο ηπειρωτικά υδατοδρόμια. Το επιτρεπόμενο όριο πτήσεων για το υδατοδρόμιο Πάτρας αυξήθηκε σε 5 πτήσεις ανά ημέρα και για το Λαύριο αυξήθηκε σε 9 πτήσεις ανά ημέρα.

Ωστόσο, αυτή η αύξηση των ορίων πτήσεων δεν ήταν αρκετή. Οι εταιρείες υδροπλάνων, ελπίζοντας ότι οι επιχειρήσεις τους θα επεκτείνονταν με ταχείς ρυθμούς, είχαν υπογράψει συμβόλαια μίσθωσης για πολλά υδροπλάνα (περισσότερα από όσα ήταν αναγκαίο, όπως επισημαίνεται) και μακροχρόνιες συμβάσεις, με πολλούς πιλότους υδροπλάνων.

Τα αδρανή υδροπλάνα και οι πιλότοι **προκάλεσαν υψηλό λειτουργικό κόστος και το 2008-09** οι εταιρείες υδροπλάνων σταμάτησαν τις δραστηριότητές τους.

Αργότερα, ο Ν. 4146/2013 εξάλειψε τους περιορισμούς για τις συνολικές ημερήσιες πτήσεις για εγκεκριμένα υδατοδρόμια (άρθρο 43).

Σήμερα, υφίσταται νέα νομοθεσία για την «ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών». Μετά από μακρά περίοδο, ψηφίστηκαν δυο νέα νομοσχέδια (Ν.4568/2018 και το [πρόσφατα ψηφισθέν νομοσχέδιο](#))

.[/vc_column_text][[/vc_column][[/vc_row]