

Τα αεροδρόμια αποτελούν το «δυνατό χαρτί» Υπερταμείου - ΤΑΙΠΕΔ, η περίπτωση του ΔΑΑ

2022/07/25 09:00 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Τα ελληνικά αεροδρόμια αναδεικνύονται ως ένα από τα πλέον «δυνατά χαρτιά» του Υπερταμείου και του ΤΑΙΠΕΔ.

Αυτό φάνηκε από το τίμημα της παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport Greece (1,23 δις), αλλά και από το τίμημα της ανανέωσης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης του αεροδρομίου της Αθήνας (1,12 δις).

Επίσης, από την οικονομική προσφορά που κατατέθηκε για την κατασκευή και εκμετάλλευση του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι της Κρήτης (480 εκατ.).

Τώρα, βρισκόμαστε ενώπιον δυο σημαντικών εξελίξεων: **Την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την παραχώρηση του αεροδρομίου της Καλαμάτας**, αλλά και τη **διαφαινόμενη είσοδο του αεροδρομίου της Αθήνας στο Χρηματιστήριο**.

Μάλιστα, υπάρχει και συνέχεια: Ο διαγωνισμός για την αξιοποίηση και των υπολοίπων 22 κρατικών περιφερειακών αεροδρομίων, που έχει στο χαρτοφυλάκιο το Υπερταμείο και σήμερα διαχειρίζεται η ΥΠΑ.

Το αποτέλεσμα: Το σύνολο των ελληνικών αεροδρομίων θα τελεί υπό ιδιωτικό management, αποδεικνύοντας το ισχυρό επενδυτικό ενδιαφέρον που υπάρχει για αυτά.

Η περίπτωση του αεροδρομίου της Αθήνας

Το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» της Αθήνας εγκαινιάστηκε το 2001, αντικαθιστώντας το αεροδρόμιο του Ελληνικού, το οποίο είχε περιορισμένες δυνατότητες.

Η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ιδρύθηκε το 1996, μέσω της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Η «Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου» (ΣΑΑ), που κυρώθηκε από τον νόμο 2338/95, και μεταγενέστερα δυνάμει του νόμου 4594/2019, προβλέπει την πεντηκονταετή εκχώρηση της επικαρπίας του αεροδρομίου.

Ο ΔΑΑ διοικείται και λειτουργεί ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα, με το ελληνικό δημόσιο να κατέχει το 55% των μετοχών (30% ΤΑΙΠΕΔ και 25% Υπερταμείο) και το υπόλοιπο 45% να βρίσκεται στην κατοχή ιδιωτών (40% PSP και 5% οικογένεια Κοπελούζου).

Το αεροδρόμιο Αθήνας “χτυπά” την πόρτα του Χρηματιστηρίου

•
01

ΤΟ 2019 ΗΤΑΝ Η ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΝ ΘΕΤΙΚΩΝ ΡΕΚΟΡ

Με διακίνηση 25,57 εκατ. επιβατών και έσοδα 506,6 εκατ. ευρώ

1

Copied

ΤΟ 2019 ΗΤΑΝ Η ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΝ ΘΕΤΙΚΩΝ ΡΕΚΟΡ

Με διακίνηση 25,57 εκατ. επιβατών και έσοδα 506,6 εκατ. ευρώ

•
02

Ο ΔΑΑ ΕΧΕΙ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΕΣ

Το ελληνικό δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών και το 45% ιδιώτες

Copied

Ο ΔΑΑ ΕΧΕΙ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΕΣ

Το ελληνικό δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών και το 45% ιδιώτες

03

Η ΔΙΕΤΙΑ 2020 - 21 ΗΤΑΝ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΔΥΣΚΟΛΗ

Το 2020 διακίνησε 8,07 εκατ. επιβάτες και το 2021 12,34 εκατ. επιβάτες

Copied

Η ΔΙΕΤΙΑ 2020 - 21 ΗΤΑΝ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΔΥΣΚΟΛΗ

Το 2020 διακίνησε 8,07 εκατ. επιβάτες και το 2021 12,34 εκατ. επιβάτες

04

ΘΕΤΙΚΑ ΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΦΕΤΟΣ

Σε επίπεδο βμήνου, η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη 20,3% σε σχέση με το 2019

Copied

ΘΕΤΙΚΑ ΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΦΕΤΟΣ

Σε επίπεδο βμήνου, η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη 20,3% σε σχέση με το 2019

Το αεροδρόμιο της Αθήνας έχει υποστεί μεγάλες διακυμάνσεις τα τελευταία χρόνια. Από τα «δύσκολα» χρόνια των εγχώριων κοινωνικών «αναταραχών» και της κρίσης χρέους, στη χρονιά - ρεκόρ του 2019 και την αμέσως επόμενη χρονιά (2020), στην «απόλυτη καταστροφή».

Για παράδειγμα, το 2004 το αεροδρόμιο της Αθήνας διακίνησε 13,66 εκατ. επιβάτες, το 2012 12,94 εκατ., το 2019 25,57 εκατ., το 2020 8,07 εκατ. (χρονιά αρνητικού ρεκόρ) και το 2021 12,34 εκατ.

Παρ' όλες τις αντικειμενικές δυσκολίες, προκλήσεις και ευκαιρίες της κάθε περιόδου, ο στόχος παρέμενε πάντα ο ίδιος: η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού στο σύνολο του έτους.

Όπως επισημαίνουν αεροπορικοί αναλυτές, οι home - carriers, όπως η AEGEAN και η SKY express, αλλά και επιμέρους εταιρείες, οι οποίες - ανά περιόδους - δημιουργούν μια μικρή βάση (Ryanair, Volotea, κ.α.) αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την πορεία ανάπτυξης του αεροδρομίου της Αθήνας.

Η σταδιακή επανάκαμψη του ΔΑΑ

Το αεροδρόμιο της Αθήνας δείχνει να επανακάμπτει, με αποτέλεσμα το ΤΑΙΠΕΔ να εξετάζει πλέον την ακύρωση της υφιστάμενης διαγωνιστικής διαδικασίας για την εκχώρηση του 30% του αεροδρομίου, προκρίνοντας την εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο.

Ο διαγωνισμός για την εκχώρηση του 30% του ΔΑΑ έχει «παγώσει» από το ξεκίνημα της πανδημίας, με 9 σχήματα να παραμένουν στη διαδικασία. Πριν την πανδημία, οικονομικοί αναλυτές εκτιμούσαν ότι, **για το 30% του αεροδρομίου, το ΤΑΙΠΕΔ δύναται να εισπράξει από 1,5 έως 2,0 δισ. ευρώ.**

Το Ταμείο βρίσκεται σε συζητήσεις με όλους τους μετόχους του αεροδρομίου και φαίνεται ότι, πολύ σύντομα, θα υπάρξουν αποφάσεις.

Άξιο αναφοράς είναι ότι, η διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ, σε ενημερωτική εκδήλωση με εκπροσώπους του Τύπου αναφέρθηκε με άκρως θετικά σχόλια για το αεροδρόμιο της Αθήνας, υποστηρίζοντας ότι τυχόν είσοδος του στο Χρηματιστήριο θα προσδώσει δυναμική στην εγχώρια κεφαλαιαγορά.

Επίσης, τόνισαν ότι, σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, η κίνηση έχει ανακάμψει και ότι - σε επιχειρησιακό επίπεδο - δεν παρατηρούνται καθυστερήσεις στις πτήσεις.

Οικονομικά μεγέθη αεροδρομίου Αθήνας

Σε εκατ. ευρώ	2020	2019	2018
Έσοδα	186,1	506,6	478,7

Κέρδη / Ζημιές μετά από φόρους	-41,9	174,4	171,0
---------------------------------------	-------	-------	-------

Πάντως, σε οικονομικό επίπεδο, η διετία 2020 – 21 άφησε «πληγές». Το αεροδρόμιο της Αθήνας, όπως και η Fraport Greece, προχωρά στην αναχρηματοδότηση των δανείων του, αλλά και στη σύναψη νέων, καθότι η διετία της πανδημίας (2020 – 21), με την αξιοσημείωτη πτώση του κύκλου εργασιών, προκάλεσε ένα σημαντικό χρηματοδοτικό «κενό».

Μάλιστα, το καλοκαίρι του 2021 ψηφίστηκε και νόμος στη Βουλή για την οικονομική στήριξη της Fraport Greece και του αεροδρομίου “Ελ. Βενιζέλος”, ο οποίος προέβλεπε μέτρα 177,9 εκατ. ευρώ για τη Fraport Greece και έως 130 εκατ. ευρώ για το αεροδρόμιο της Αθήνας (τα μέτρα αυτά αφορούσαν, κυρίως, μετάθεση πληρωμών).

Στην έκτακτη γενική συνέλευση στα τέλη Ιουλίου, οι μέτοχοι του ΔΑΑ καλούνται να αποφασίσουν για την αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων ομολογιακών δανείων και **στη λήψη επιπρόσθετου δανείου μέχρι 320 εκατ. ευρώ.**

Αμιγώς, στα **οικονομικά μεγέθη του αεροδρομίου**, το 2019, το σύνολο των λειτουργικών εσόδων ανήλθε στα 506,68 εκατ. και τα κέρδη μετά από φόρους στα 174,4 εκατ., ενώ το 2020 τα λειτουργικά έσοδα ανήλθαν στα 186,19 εκατ. και οι ζημιές μετά από φόρους στα 41,91 εκατ.

Οι αβεβαιότητες στις αερομεταφορές

Παρά τα – αδιαμφισβήτητα – θετικά μηνύματα της θερινής περιόδου (ο κόσμος ταξιδεύει «ελεύθερα» και με θέρμη έπειτα από 2 χρόνια και παρά τα προβλήματα στην ταξιδιωτική εμπειρία), για τη χειμερινή περίοδο εκφράζεται προβληματισμός, ο οποίος εδράζεται από το γεωπολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.

Συγκεκριμένα, καθίσταται προφανές ότι, όσο εντείνονται οι πληθωριστικές πιέσεις, με τις ανατιμήσεις στο ενεργειακό κόστος και στο κόστος καυσίμων, το διαθέσιμο εισόδημα των επιβατών θα ελαχιστοποιείται. Επίσης, όλοι απεύχονται νέα έξαρση της πανδημίας ή εμφάνιση νέας πανδημίας.

Παράλληλα, δομικά προβλήματα εντοπίζονται, σε όλο και μεγαλύτερη έκταση, σε εταιρείες του ευρύτερου κλάδου των αερομεταφορών ως προς τις ελλείψεις προσωπικού, **όπως αναδείχτηκε περίτρανα στο αεροδρόμιο του Άμστερνταμ και του Χίθροου.**

Είναι ενδεικτικό ότι, ενώ πριν από την πανδημία, οι αεροπορικές εταιρείες αυτή τη χρονική στιγμή θα αποφάσιζαν για το δίκτυο τους για το καλοκαίρι 2023, στην παρούσα φάση **δεν έχουν ακόμη διαμορφώσει το οριστικό δίκτυό τους** για τον

χειμώνα 2022 - 2023.