

Θέματα Υπ. Μεταφορών & Επικοινωνιών**Επιχειρήματα**

Είναι σημαντικό να τονιστούν τα τεράστια και γρήγορα βήματα απελευθέρωσης της αγοράς:

1. Οι τιμές έπεσαν (τελευταίο παράδειγμα η ανακοίνωση της Telestet για μείωση κατά 8% της χρέωσης των κλήσεων από σταθερό σε κινητό) και η ποιότητα των υπηρεσιών αυξήθηκε. Θυμηθείτε, επίσης, την είσοδο της Cosmote, που έριξε τις τιμές στην κινητή τηλεφωνία περίπου στο μισό. Ο βαθμός εξυπηρέτησης του πολίτη βρίσκεται πλέον στο μέσο όρο της ΕΕ, παρά το γεγονός ότι η απελευθέρωση ξεκίνησε πολύ αργότερα από τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΕΕ.
2. Σε λίγο θα δραστηριοποιηθεί και 4^η εταιρεία στην κινητή τηλεφωνία (Infoquest του κ. Φέσσα), ενώ η διείσδυση της κινητής τηλεφωνίας στην ελληνική αγορά είναι πάνω από το μέσο όρο στην ΕΕ
3. Ήδη δραστηριοποιούνται εταιρείες στη σταθερή τηλεφωνία, που ανταγωνίζονται τον ΟΤΕ με μειωμένες τιμές. Οι άδειες δόθηκαν πέρυσι.
4. Λειτουργεί αποτελεσματικά η ανεξάρτητη αρχή τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομείων, η «Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων» (ΕΕΤΤ), η οποία πέρυσι έφερε εις πέρας χωρίς την παραμικρή αμφισβήτηση – σε άλλες χώρες της ΕΕ υπήρξαν προβλήματα - τους διαγωνισμούς κινητής τηλεφωνίας 3^{ης} γενιάς και σταθερής ασύρματης τηλεφωνίας, αποφέροντας στο Δημόσιο έσοδα ύψους 170 δις δρχ περίπου.
5. Μπορεί, επίσης, να γίνει αναφορά στο ΤΡΑΜ, τον Προαστιακό, το Μετρό, την αναβάθμιση των οδικών αστικών συγκοινωνιών (βλ. σημείωμα Υπουργείου).

Κριτική της ΝΔ:

1. «Ναυάγιο» η Ολυμπιακή: 3 ανεπιτυχή προγράμματα εξυγίανσης, 1 τρις δρχ. η επιβάρυνση του Έλληνα φορολογούμενου, κανένας υπεύθυνος δεν έχει πληρώσει για τα λάθη του, κακοδιαχείριση και σημερινό αδιέξοδο.
2. Εικονική η απελευθέρωση των μεταφορών (σιδηρόδρομοι, επάγγελμα αυτοκινητιστών οδηγών).
3. Αποτυχία στην εύρεση στρατηγικού επενδυτή στον ΟΤΕ (2001).

Απάντηση στην κριτική:

1. Για το θέμα της Ολυμπιακής, βλέπετε λεπτομερές σημείωμα του Υπουργείου
2. Στο θέμα των σιδηροδρόμων, η πολιτική μας είναι να μετατρέψουμε τον ΟΣΕ σε κερδοφόρα επιχείρηση πριν την επικείμενη επελευθέρωση σε επίπεδο ΕΕ.
3. Για τον ΟΤΕ να σημειωθεί ότι μέσα στη σημερινή διεθνή κρίση στο τομέα των τηλεπικοινωνιών, είναι μια εταιρεία προσφιλής στους ξένους επενδυτές. Έχει μικρό ποσό χρέους, είναι κυρίαρχος στα Βαλκάνια και η θυγατρική του, η Cosmote, είναι από τις πιο επιτυχημένες εταιρείες κινητής τηλεφωνίας.
Η αποτυχία εύρεσης στρατηγικού επενδυτή πριν ένα χρόνο ήταν αποτέλεσμα της αποκορύφωσης της διεθνούς κρίσης την εποχή εκείνη, αφού οι υπερδανεισμένες εταιρείες τηλεφωνίας δεν είχαν τα χρήματα για να επεκταθούν στην Ελλάδα.

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

I. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Τα ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας και τα οποία θα ήταν δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο κριτικής στο Ελληνικό Κοινοβούλιο είναι:

1. Πρόγραμμα αναδιάρθρωσης–αποκρατικοποίησης της εταιρείας

Η στρατηγική της Κυβέρνησης για την αναδιάρθρωση – αποκρατικοποίηση της εταιρείας είναι διττή :

A. Πρόγραμμα μείωσης λειτουργικού κόστους¹ - Βελτίωσης της καθαρής θέσης της εταιρείας.

- Με στόχο τη δημιουργία θετικού λειτουργικού αποτελέσματος εφαρμόστηκε και εξακολουθεί να εφαρμόζεται πρόγραμμα μείωσης του λειτουργικού κόστους της εταιρείας². **Αποτελέσματα** : Μείωση δαπανών 2002/2001 κατά 59,7 δις. δρχ. (175,2 εκατομ. ΕΥΡΩ), δηλ. ποσοστιαία μείωση κατά 18% και αύξηση εσόδων από αεροπορικό έργο κατά 15.69 δις. δρχ. (46 εκατομ. ΕΥΡΩ), δηλ. ποσοστιαία αύξηση κατά 8.1 %.
- Ως προς το θέμα της βελτίωσης της καθαρής θέσης της εταιρείας, δεδομένου ότι , βάσει κοινοτικής νομοθεσίας και θεσμικού –ρυθμιστικού πλαισίου στον Ευρωπαϊκό τομέα αερομεταφορών ο Μέτοχος δεν είναι δυνατόν να προβεί σε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εφαρμόζεται το προαναφερθέν πρόγραμμα βελτίωσης της καθαρής θέσης της εταιρείας μέσω μείωσης του λειτουργικού της κόστους και αύξησης των εσόδων, το οποίο έχει αποφέρει θετικά, μέχρι σήμερα, αποτελέσματα.

B. Ανεύρεση ιδιωτικών κεφαλαίων – Αποκρατικοποίηση εταιρείας

Τον Φεβρουάριο 2002 ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση στην προσπάθεια ανεύρεσης ιδιωτικών κεφαλαίων. Οι προσπάθειες των υποψηφίων για συγκέντρωση των κεφαλαίων δεν κατέστη δυνατόν να ολοκληρωθούν, εξέλιξη η οποία, κατά ένα πολύ μεγάλο μέρος,

¹ Πέραν των εξωγενών παραγόντων που έχουν επιδράσει αρνητικά στην χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας (αλλαγή συνθηκών αγοράς στον διεθνή και Ευρωπαϊκό τομέα των αεροπορικών μεταφορών, αύξηση των δαπανών καυσίμου, μεταβολή της συναλλαγματικής ισοτιμίας του Δολαρίου, διεθνείς κρίσεις, όπως για παράδειγμα, η 11^η Σεπτεμβρίου), **σημαντική επιβάρυνση για την εταιρεία αποτέλεσαν ενδογενείς παράγοντες, όπως τα ενοίκια – μισθώματα αεροσκαφών τα οποία απορρέουν από Συμβατικές υποχρεώσεις τις οποίες ανέλαβε η εταιρεία κυρίως κατά την περίοδο 1991-1993 (Airbus A-340 και Boeing 737-400)**.

² Το πρόγραμμα αυτό συνοψίζεται στις ακόλουθες ενέργειες: Εξορθολογισμός δικτύου / διάρθρωση δρομολογίων, εφαρμογή τεχνικής και μηχανισμού διαχείρισης αποδόσεων – διαχείρισης εσόδου με μέση αύξηση εσόδου ανά επιβάτη κατά 20% περίπου , δηλ. 8 δις. δρχ. σε ετήσια βάση (23,4 εκατομ. Ευρώ), μείωση προσωπικού κατά 9.20 % και μείωση κόστους μισθοδοσίας - υπερωριακής απασχόλησης.

οφείλεται στο εξαιρετικά δυσμενές κλίμα που επικράτησε διεθνώς στις αερομεταφορές μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001.

Κατά τη δεύτερη φάση στην προσπάθεια αποκρατικοποίησης της εταιρείας με την συμμετοχή τραπεζικών οργανισμών ως Συμβούλων, **στόχος είναι η δημιουργία μίας εταιρείας βιώσιμης με νέα επιχειρηματική αντίληψη η οποία θα καλύπτει τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής και των ευρωπαϊκών προορισμών, της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο θα είναι, εξ αρχής, ιδιωτικό κατά πλειοψηφία, με μειοψηφική συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου³.**

2. Ισολογισμοί – Καθυστέρηση έγκρισης Ισολογισμού 1999

Ισολογισμός 1999 : Το καλοκαίρι 2000 με στόχο την ρεαλιστική αξιολόγηση της προόδου της αναδιάρθρωσης της εταιρείας καθώς και την ενδελεχή εξέταση των χρηματοοικονομικών της, ανατέθηκε σε Διεθνή Ελεγκτικό Οίκο (PriceWaterhouse Coopers) το σχετικό έργο καθώς και η κατάρτιση του Ισολογισμού 1999. Βασικός στόχος ήταν **η αποτύπωση μίας σαφούς εικόνας για την χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας έτσι ώστε να αποτελέσει βάση για την προσπάθεια, στη συνέχεια, ανεύρεσης ιδιωτικών κεφαλαίων.** Ο Ισολογισμός 'έκλεισε' βάσει των αρχών της λογιστικής τον Μάρτιο 2001. Εγκρίθηκε από τη Γενική Συνέλευση του Μετόχου τον Δεκέμβριο 2001.⁴

3. Έρευνα Ε.Ε. περί παράνομων κρατικών ενισχύσεων προς Ο.Α.

Οι απαντήσεις του Ελληνικού Δημοσίου στις αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εστιάζουν κυρίως στο γεγονός ότι με την προηγούμενη απόφαση της Ε.Ε. για την Ο.Α. (1998) ήδη είχε εγκριθεί το πακέτο κρατικών ενισχύσεων που είχε χορηγηθεί στη Ο.Α το 1994, επομένως είχε θεωρηθεί ότι οι όροι όπως ετίθεντο από την απόφαση του 1994 είχαν τηρηθεί.

Αναφορικά με την υποτιθέμενη προτιμησιακή μεταχείριση της Ο.Α. έναντι των λοιπών αερομεταφορέων και τις υποτιθέμενες καθυστερήσεις πληρωμών τελών, φόρων και γενικότερα χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων της εταιρείας, η εταιρεία, για κάθε μία από τις ανωτέρω κατηγορίες πληρωμών, έχει προβεί σε κατάρτιση προγραμμάτων Πληρωμών και σε Διακανονισμούς χρεών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και την επιχειρηματική πρακτική.

³ Γενικά, με στόχο την επίτευξη οφέλους σε μικρο – και μακρο-οικονομικό επίπεδο, οι βασικοί άξονες πολιτικής για την Ο.Α. εστιάζουν σε : **α.** Ιδιωτικοποίηση της Ο.Α., **β.** Διατήρηση θέσεων εργασίας σε συνδυασμό με αμοιβαία συμφωνημένο σχέδιο αποχώρησης από την εταιρεία, **γ.** Συνθήκες λειτουργίας στο πλαίσιο υγιούς ανταγωνισμού και με ιδιωτικό – οικονομικά κριτήρια, **δ.** Δραστική μείωση συσσωρευμένης ζημίας της Εταιρείας και του Ελληνικού Δημοσίου με την ιδιότητά του ως μοναδικού μετόχου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

⁴ Ισολογισμός 2000 : Έχει ολοκληρωθεί η επεξεργασία του και τελεί υπό τον έλεγχο των Ορκωτών Λογιστών της ΣΟΛ ΑΕ .

Ισολογισμός 2001 : Τελεί υπό επεξεργασία . Θα ολοκληρωθεί εντός των χρονικών ορίων τα οποία προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία.

II. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΘΕΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. ΚΤΕΛ - ΚΤΕΟ

- Τα ΚΤΕΛ μετατρέπονται σε Α.Ε., ενώ συγχρόνως θεσπίζονται κίνητρα για την άμεση αντικατάσταση του στόλου τους και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών τους. Για το σκοπό αυτό, έχει προγραμματιστεί η διάθεση 30 δις δρχ. από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.
- Δημιουργούνται ιδιωτικά ΚΤΕΟ για την καλύτερη εξυπηρέτηση και έλεγχο των ΙΧ αυτοκινήτων.

2. ΤΡΑΜ

Ιδρύθηκε και λειτουργεί η ΤΡΑΜ ΑΕ για την κατασκευή και λειτουργία δικτύου τραμ στην Αθήνα. Το τραμ είναι έργο που ξεκινάει από το μηδέν, με στόχο την λειτουργία του νέου μέσου στις αρχές του 2004. Ήδη έχει εγκατασταθεί εργολάβος, και το έργο εξελίσσεται κανονικά. Επίσης κανονικά εξελίσσεται και η κατασκευή του αναγκαίου τροχαίου υλικού (35 οχήματα).

3. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Υλοποιείται ο Προαστιακός σιδηρόδρομος, με προοπτική λειτουργίας το 2004 στο τμήμα Αεροδρόμιο – Μενίδι – Αθήνα – Αγ. Ι. Ρέντης. Μέχρι την άνοιξη του 2004 θα έχουν κατασκευαστεί οι αναγκαίες ηλεκτροκινούμενες γραμμές, και το συνολικό σύστημα προαστιακού αναμένεται να μεταφέρει περίπου 350.000 επιβάτες ημερησίως (36.000 επιβάτες ημερησίως από/προς Αεροδρόμιο).

4. ΜΕΤΡΟ

Ιδρύθηκε και λειτουργεί η θυγατρική εταιρία της Αττικό Μετρό ΑΕ, ΑΜΕΛ ΑΕ με αντικείμενο την εκμετάλλευση των γραμμών του Μετρό και των επεκτάσεών τους. Υπογραμμίζεται ότι η λειτουργία του μετρό ήταν εξαιρετική, παρουσίασε δε πλεόνασμα 4,5 δις δρχ. για το έτος 2001.

5. ΟΔΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- Ανανεώθηκε ο στόλος των οχημάτων με την ένταξη 295 λεωφορείων φυσικού αερίου και την ολοκλήρωση του προγράμματος προμήθειας 750 λεωφορείων. Πραγματοποιήθηκε η προμήθεια 20 ειδικών λεωφορείων για τις γραμμές που εξυπηρετούν το αεροδρόμιο και 225 νέων τρόλεϊ.
- Ακόμη, μέχρι το 2004 θα ενταχθούν στο στόλο της ΕΘΕΛ 600 νέα λεωφορεία (100 αρθρωτά, 100 midi, 120 φυσικού αερίου και 280 12μετρα), και στο στόλο του ΗΛΠΑΠ 140 νέα τρόλεϊ (50 αρθρωτά και 90 12μετρα)
- Στον ΗΣΑΠ - Γραμμή Μετρό 1, βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα ανακατασκευής των σταθμών της γραμμής. Μέχρι τον Οκτώβριο 2002 θα έχουν αρχίσει οι εργασίες σε 6 σταθμούς, ενώ σε όλους τους υπόλοιπους σταθμούς, πλην του Πειραιά και Αγ.

Ελευθερίου που έχουν ολοκληρωθεί, θα είναι σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης του έργου.

- Δημιουργήθηκε δίκτυο λεωφορειολωρίδων σε 16 χιλιόμετρα, με προγραμματισμό να φθάσει τα 45 χιλιόμετρα μέχρι το τέλος 2003.
- Δρομολογήθηκαν Μίδι λεωφορεία στα τοπικά δίκτυα.
- Για τη Θεσσαλονίκη, ψηφίστηκε ο Νόμος 2898/2001 (Α' 71) «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις». Βάσει του Νόμου αυτού υπεγράφη η Οικονομική Συμφωνία Δημοσίου-ΟΑΣΘ, με την οποία το Δημόσιο έχει ήδη όφελος 10 δις δρχ. Είναι υπό εξέλιξη η ανανέωση του στόλου του ΟΑΣΘ:
 - ✓ Μεταξύ Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2002 θα παραληφθούν 40 νέα λεωφορεία
 - ✓ Μέχρι τον Οκτώβριο 2002 θα έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για την προμήθεια 98 νέων λεωφορείων
 - ✓ Μέχρι το καλοκαίρι θα έχει εγκατασταθεί κλιματισμός σε 288 (από 488) λεωφορεία.

6. ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

Έχει γίνει μεγάλη πρόοδος μέχρι σήμερα. Υπάρχουν νέα προϊόντα, ATM's, μηχανογραφικά συστήματα, επαγγελματικό management, αύξηση των κερδών, εκθετική αύξηση των σημείων συναλλαγών, διάθεση πιστωτικών καρτών, κλπ. Σαν συνέπεια των βελτιώσεων, το Ταχυδρομικό Ταμειυτήριο αύξησε τα κέρδη του από 21,7 δις δρχ. το 2000 σε 73 δις δρχ. το 2001.

Το νομοσχέδιο για τη μετατροπή του Ταχυδρομικού Ταμειυτηρίου σε Α.Ε. είναι έτοιμο και βρίσκεται στο στάδιο συλλογής υπογραφών. Η αλλαγή αυτή θα αναδείξει πλήρως την μεγάλη αξία του Ταχυδρομικού Ταμειυτηρίου για την ελληνική Οικονομία.

III. ΘΕΜΑΤΑ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Από την 1^η Ιανουαρίου 2001 η αγορά των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα είναι πλήρως απελευθερωμένη. Φυσική συνέπεια της απελευθέρωσης είναι η ανάπτυξη ανταγωνισμού. Μέσω του ανταγωνισμού αφ' ενός έχουμε καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών και αφ' ετέρου καλύτερες τιμές για τους χρήστες-καταναλωτές, δηλαδή μείωση των τιμολογίων. Ανταγωνισμός σημαίνει ότι στον τομέα των τηλεπικοινωνιών δραστηριοποιούνται περισσότερες επιχειρήσεις. Μέχρι το 2005 θα υπάρξουν επενδύσεις που θα ξεπεράσουν τα 3 δις Ευρώ, ενώ θα δημιουργηθούν περίπου 15.000 νέες θέσεις εργασίας.

Αυτή είναι η ουσία της απελευθέρωσης, την οποία στις τηλεπικοινωνίες ήδη απολαμβάνουμε: Καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών, μείωση των τιμολογίων, νέες θέσεις εργασίας και επενδύσεις.