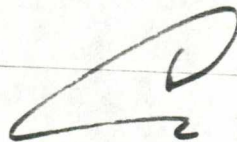


κ. Τσαντσερία

κκ. Παπαγεωργίου
Παλιούρα

Τό συνμμμένο μου παραδίδω με αίσχ' εδ' ο
δυσωσρjό κ. Ρουσάωωυο. Θά' λφείωαι να
έξετ' α' οοομε τ' ωρ' ο' β' μα.

 5/11

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εισήγηση αυτή πραγματεύεται τις κύριες παραμέτρους που υπεισέρχονται στη λειτουργία και ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας και που ο προσδιορισμός τους αποτελεί αντικείμενο κυβερνητικών αποφάσεων. Οι δευτερεύουσες παράμετροι που αφορούν την λειτουργία της Εταιρίας αποτελούν αντικείμενο και ευθύνη της Διοίκησης και η πραγμάτευσή τους, στο βαθμό που δεν επηρεάζει τις κύριες παραμέτρους, δεν περιλαμβάνεται στην εισήγηση.

1.- Η εξέλιξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Η Ο.Α. ιδρύθηκε το 1956 από τον Α.Ωνάση με βάση την ιδρυτική σύμβαση που κυρώθηκε με το νόμο 3560/56.

Το 1975 το Δημόσιο εξαγόρασε την εταιρία, με τη σύμβαση εξαγοράς που κυρώθηκε με το νόμο 96/75. Τα εταιρικά μεγάθη σε διάφορες σημαντικές για την εταιρία χρονολογίες εμφανίζονται στο συνημμένο πίνακα Ι.

Στον πίνακα 2 εμφανίζεται η εξέλιξη του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας από την εξαγορά της μέχρι σήμερα. Πρέπει να σημειωθεί εδώ, ότι στην γενική συνέλευση μετόχων της 27/8/81 αποφασίστηκε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά \$ 160.000.000 στο ήδη υπάρχον των \$ 138.788.000, ώστε το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο να ανέλθει στα \$ 298.788.000, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η ανανέωση του στόλου με την αγορά 8 Α/Φ Airbus A300 και ενός αριθμού Α/Φ B737, η οποία και έγινε. Από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου καταβλήθηκε μόνο το 10% ενώ δεν πραγματοποιήθηκε μέχρι σήμερα η καταβολή του υπολοίπου 90% στις προγραμματισμένες προθεσμίες, χωρίς να ματαιωθεί και η αγορά των αεροσκαφών. Έτσι το πραγματικά καταβεβλημένο μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε \$ 155.465.785 και οφείλεται η καταβολή \$ 143.322.215 για να προκύψει το κεφάλαιο που εμφανίζεται στους ετήσιους ισολογισμούς της εταιρίας.

2.- Οικονομικά αποτελέσματα

Από το 1981 το ετήσιο οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρίας είναι αρνητικό με ετήσια ελλείμματα που κυμαίνονται μεταξύ 5 και 10 δις δραχμών, το δε συσσωρευμένο έλλειμμα το 1985 προβλέπεται να ανέλθει στα 32 δις δρχ. περίπου.

Οι κύριες αιτίες των ελλειμμάτων εντοπίζονται στις εξής δύο παραμέτρους:

- A) Στα μεγάλα ποσά δαπανών για πληρωμές τόκων κεφαλαίων κίνησης, που καλύφθηκαν με δανεισμό, ο οποίος έγινε αναγκαίος κύρια λόγω της μη καταβολής του εγκριθέντος μετοχικού κεφαλαίου. Οι τόκοι αυτοί στη περίοδο 1982-1985 ανήλθαν συνολικά στο ποσό των 19 δις δραχμών.
- B) Στην διατήρηση χαμηλών ναύλων στα δρομολόγια εσωτερικού, πολύ κατώτερων από τα όρια που προβλέπονται στη σύμβαση της Ο.Α. με το Δημόσιο, πολύ κατώτερων από τις διεθνείς τιμές και σε σύγκριση με τους ναύλους των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς στο εξωτερικό, καθώς και με το πραγματικό κόστος μεταφοράς. Η απώλεια εσόδων από την μη τήρηση των ναύλων στο ύψος που προβλέπεται στη σύμβαση, ανέρχεται συνολικά για τη περίοδο 82-85 στο ύψος των 16,8 δις δραχμών περίπου.

Σημαντικά μικρότερη επιρροή στη διαμόρφωση των ελλειμμάτων έχουν άλλες παράμετροι της εκμετάλλευσης, όπως είναι οι λειτουργικές δαπάνες, η τιμή του μέσου ναύλου ανά χιλιομ./επιβάτη και γενική η εμπορική πολιτική της εταιρίας, οι οποίες εμφανίζουν στη πράξη κάποιο βαθμό ανελαστικότητας.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι χωρίς την πληρωμή τόκων κεφαλαίων κίνησης και με εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής στα δρομολόγια εσωτερικού, σύμφωνα με τη σύμβαση, το οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρίας θα ήταν θετικό.

3.- Λειτουργικές αδυναμίες

Στις περιόδους αιχμής, η Ο.Α. εμφανίζει οξύτατα λειτουργικά προβλήματα, που συνίστανται σε καθυστερήσεις δρομολογίων, ματαιώσεις πτήσεων και μη ικανοποιητικό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών. Κύρια αιτία των λειτουργικών αυτών αδυναμιών είναι η ανεπαρκής εφεδρική δύναμη σε αεροσκάφη και πληρώματα, λόγω οριστικής απασχόλησης του δυναμικού της εταιρίας στις περιόδους αιχμής. Χαρακτηριστικά σημειώνεται, ενώ το 1981 τα αεροσκάφη της εταιρίας είχαν 65.000 ώρες πτήσης και μετέφεραν 4.800.000 επιβάτες, το 1984 είχαν 78.245 ώρες πτήσης και μεταφέρθηκαν 6.800.000 επιβάτες.

Για το 1985 προβλέπεται ότι οι ώρες πτήσης θα ανήλθαν περίπου στις 90.000, ενώ οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα ξεπεράσουν τα 8.000.000. Η αύξηση αυτή πραγματοποιείται χωρίς αξιόλογη μεταβολή στο μέγεθος του συνόλου.

Η εντατική αυτή απασχόληση του δυναμικού της εταιρίας με αντίστοιχη μείωση των περιθωρίων εφεδρικότητας επιβλήθηκε από την αυξημένη ζήτηση, αλλά κυρίως από την ανάγκη αύξησης των εσόδων για την αντιμετώπιση των ελλειμμάτων.

Χωρίς την εντατική αυτή χρησιμοποίηση του δυναμικού τα ελλείμματα θα ήταν σημαντικά μεγαλύτερα.

4.- Τρόποι αντιμετώπισης

Οι εναλλακτικές δυνατότητες που διερευνώνται παρακάτω αφορούν στην επιλογή του κατάλληλου μεγέθους ανάπτυξης της εταιρίας σε σχέση με τις αντίστοιχες προϋποθέσεις για την πραγματοποίησή του, με την παραδοχή του μηδενισμού του ετήσιου ελλείμματος. Το μηδενικό οικονομικό αποτέλεσμα για την εταιρία δεν σημαίνει μηδενικό κέρδος για την εθνική οικονομία, αφού η λειτουργία της εταιρίας αποβλέπει στη δημιουργία εμμέσων κερδών, που είναι:

- α) Κοινοφελής δραστηριότητα, που αφορά κυρίως το δίκτυο των εσωτερικών αερογραμμών, σε συνδυασμό με τις γεωγραφικές ιδιομορφίες (νησιωτικό σύμπλεγμα, ορεινή ενδοχώρα) και με την παράλληλη ανάπτυξη των υπόλοιπων μέσων μεταφορά, χερσαίων και θαλάσσιων.
- β) Περιορισμός της συναλλαγματικής διαρροής στις γραμμές εξωτερικού, στη περίπτωση όπου αυτές εξυπηρετούνται από ξένες μόνον αεροπορικές εταιρίες.
- γ) Σύνδεση της μητρόπολης με τα κέντρα εγκατάστασης απόδημου ελληνισμού.
- δ) Αυτοδυναμία και σταθερότητα στην διοχέτευση του τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα.

- ε) Δημιουργία θέσεων εργασίας και μάλιστα υψηλής τεχνολογικής στάθμης, καθώς και εγχώριας, προστιθέμενης αξίας σε μία δραστηριότητα που έχει επίκεντρο την ελληνική αγορά αερομεταφορών.
- στ) Προώθηση ευπαθών γεωργικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές, όπου συναντούν συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού, μέσω των εμπορευματικών αερομεταφορών (Cargo).
- ζ) Ανάπτυξη παράλληλων δραστηριοτήτων, όπως συντηρήσεων, επισκευών, τροφοδοσίας, υπηρεσιών εδάφους, εκπαίδευσης πληρωμάτων, με στόχο αναπτυσσόμενες χώρες της ευρύτερης περιοχής.
- η) Συμμετοχή της ελληνικής αεροναυπηγικής βιομηχανίας σε διεθνή κατασκευαστικά προγράμματα πτητικού υλικού που χρησιμοποιείται από την Ο.Α.
- θ) Επιθετική εμπορική στρατηγική, με στόχο την αύξηση του μεριδίου στη διεθνή αγορά αερομεταφορών και την αποκόμιση συναλλαγματικών και γενικότερα οικονομικών ωφελημάτων, που θα αξιοποιεί την γεωγραφική θέση της χώρας.

Σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στα προηγούμενα, οι εναλλακτικές προτάσεις είναι οι εξής:

- A) Οριστική απόφαση για μη καταβολή του υπολοίπου του εγκριθέντος μετοχικού κεφαλαίου των \$ 143.000.000. Στη περίπτωση αυτή η λειτουργία της εταιρίας με το σημερινό της μέγεθος, που διαμορφώθηκε βασισμένο σε αυξημένο μετοχικό κεφάλαιο, θα είναι αναγκαστικά ελλειμματική και με τις αντίστοιχες επιπτώσεις στη λειτουργία. Το σημείο ισορροπίας με τη παραδοχή μηδενικού ελλείμματος μπορεί να βρεθεί σε μικρότερο εταιρικό μέγεθος. Τούτο σημαίνει εκποίηση αεροσκαφών, μείωση του προσωπικού, μείωση δρομολογίων και γραμμών και γενικά συρίκνωση της εταιρίας. Η λύση αυτή δεν κρίνεται συμφέρουσα και ρεαλιστική, διότι αφ' ενός συνεπάγεται την εγκατάλειψη του μεριδίου στην αγορά που κατακτήθηκε μέχρι σήμερα, αφ' ετέρου δημιουργεί σημαντικά κοινωνικά προβλήματα από την κατάργηση θέσεων εργασίας.
- B) Καταβολή του οφειλόμενου μετοχικού κεφαλαίου και της μέχρι σήμερα διαφοράς των εσόδων από τα τιμολόγια εσωτερικού, σε συνδυασμό με εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής ναύλων εσωτερικού πάγια αναπροσαρμοζόμενων στο μέλλον. Στη περίπτωση αυτή η εταιρία μπορεί να διατηρηθεί στο σημερινό της μέγεθος, να αυξήσει

τα περιθώρια εφεδρικότητας βελτιώνοντας τις συνθήκες λειτουργίας και να αξιοποιήσει ωρισμένα περιθώρια ανάπτυξης. Η λύση αυτή, παρά το κόστος της, κρίνεται στη σημερινή φάση η μόνη που εγγυάται την αποκατάσταση της οικονομικής θέσης της εταιρίας και την ικανοποίηση της παραδοχής του μηδενικού ετήσιου ελλείμματος.

Γ) Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας πέρα από τα προβλεπόμενα στην προηγούμενη εναλλακτική λύση. Η λύση αυτή οδηγεί στη παραπέρα ανάπτυξη της εταιρίας αξιοποιώντας τα περιθώρια επέκτασης που έχει η Ο.Α. στο τομέα των αερομεταφορών, λόγω της ευνοϊκής γεωγραφικής θέσης. Η καταβολή πρόσθετου μετοχικού κεφαλαίου για κάθε μέγεθος ανάπτυξης, είναι αναγκαία, διότι λόγω των συνθηκών του διεθνούς ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, η ανάπτυξη αυτή δεν είναι δυνατή μόνο με αυτοχρηματοδότηση, στη περίπτωση της παραδοχής μηδενικού ετήσιου ελλείμματος. Η λύση αυτή θα καταστεί αναπόφευκτη μετά από ωρισμένα χρόνια οπότε θα υποχρεωθεί η εταιρία, λόγω της κοινοτικής νομοθεσίας να αντικαταστήσει τα χρησιμοποιούμενα σήμερα παλαιά αεροσκάφη της, τύπου B707 και B727, πράγμα που επιβάλλει τον άμεσο προγραμματισμό της.

Οι εναλλακτικές λύσεις που αναφέρθηκαν αποτελούν το κύριο αντικείμενο των κυβερνητικών αποφάσεων για την Ο.Α. οι οποίες θα είναι χρήσιμο να οριστικοποιηθούν άμεσα, ώστε η προσεχής χειμερινή περίοδος να διατεθεί για την υλοποίησή του και να αντιμετωπισθεί η περίοδος αιχμής του επόμενου έτους.

5.- Διαρθρωτικές επεμβάσεις

Κόστος λειτουργίας

Η συγκρότηση και οργάνωση της Ο.Α. είναι προσαρμοσμένη στις ανάγκες του διεθνούς δικτύου τακτικών γραμμών, όπου το λειτουργικό κόστος ευρίσκεται σε αντιστοιχία με τα έσοδα. Το κόστος αυτό όμως είναι υψηλό για δραστηριότητες χαμηλού εσόδου, όπως είναι οι γραμμές εσωτερικού και οι πτήσεις charter. Κανονικά θα έπρεπε κάθε διαφορετική δραστηριότητα να πραγματοποιείται σε διαφορετικά λειτουργικά πλαίσια, που να επιτρέπουν αντίστοιχη διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους.

Για την πραγματοποίηση αυτού του στόχου θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι εξής διαρθρωτικές μεταβολές:

- α) Μεταβίβαση μεγαλύτερου μέρους του εσωτερικού δικτύου στην "Ολυμπιακή Αεροπλοΐα", της οποίας το χαμηλότερο κόστος λειτουργίας ανταποκρίνεται καλύτερα στα αντίστοιχα μειωμένα έσοδα. Τούτο μπορεί να συνδυασθεί με τη χρησιμοποίηση σύγχρονων στροβιλοελικοφόρων Α/Φ (μικρού κόστους), ώστε, αφ' ενός να βελτιωθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες, λόγω αύξησης της συχνότητας, αφ' ετέρου να απελευθερωθούν Jet Α/Φ για το διεθνές δίκτυο, όπου είναι αποδοτικότερα.
- β) Η ανάπτυξη της δραστηριότητας σε πτήσεις charter, που καλύπτουν περισσότερο από το 50% της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών. Λόγω του χαμηλού εσόδου, η δραστηριότητα αυτή επιβάλλει χαμηλό κόστος λειτουργίας. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μόνο στα πλαίσια ανεξάρτητου κλάδου της Ο.Α., εποχιακής λειτουργίας με εποχιακό ιπτάμενο προσωπικό. Ο κλάδος αυτός μπορεί να προικοδοτηθεί με τα Α/Φ που θα αποσυρθούν από τις τακτικές γραμμές (μετά την προσαρμογή των κινήτηρων στις απαιτήσεις θορύβου), τα οποία λόγω της εποχιακής περιορισμένης χρήσης, παρά την παλαιότητά τους, θα έχουν εύκολη συντήρηση.

Στη μεταφορά έργου της μητρικής εταιρίας προς τις θυγατρικές είναι γνωστό ότι υπάρχει δηλωμένη αντίθεση των συνδικαλιστικών φορέων της Ο.Α., η οποία δεν βασίζεται σε επιχειρήματα απόδοσης της εκμετά-λευσης, αλλά σε λόγους συσχετισμού των δυνάμεων στον συνδικαλιστικό χώρο. Επειδή όμως οι διαρθρωτικές αυτές μεταβολές είναι αναγκαίες για την εξυγίανση του τομέα των αερομεταφορών, οι αντιθέσεις αυτές θα πρέπει να αρθούν, είτε μετά από διαπραγμάτευση, είτε με άλλους τρόπους επιβολής των κυβερνητικών επιλογών

6.- Θέματα προσωπικού

Πέρα από τα τρέχοντα θέματα προσωπικού που περιλαμβάνονται στις αρμοδιότητες της Διοίκησης η κυβερνητική παρέμβαση θα χρειαστεί να εκδηλωθεί στα εξής σημεία:

- Αναθεώρηση των κανονισμών εργασίας με άρση των ασαφειών και θέσπιση οργάνων και διαδικασιών για την ερμηνεία των αμφισβητούμενων διατάξεων.
- Ρύθμιση του συνταξιοδοτικού για την έξοδο των υψηλόμισθων υπερηλίκων με χαμηλή απόδοση, που σήμερα δεν είναι υποχρεωτική και την πρόσληψη νέου χαμηλόμισθου και υψηλότερης απόδοσης προσωπικού.
- Οι προσλήψεις νέου προσωπικού είναι σκόπιμο να γίνουν, κατά πλειονότητα, από τους αναπτυσσόμενους κλάδους της "Ολυμπιακής Αεροπλοΐας" και των charters, με τους αντίστοιχους εργασιακούς όρους και όχι από τη μητρική εταιρία.

1975

Δυναμικό (Capacity)

θέσεις:

θέσεις προσφερόμενες: 4.712.000

Προσφερόμενες χλμ. θέσεις: 6.152.000.000

Απόδοση

Επιβάτες : 2.847.000

Χλμ. επιβάτες : 3.455.000.000

Συγκρότηση

Προσωπικό: 7.411

(υπηρετ. εσωτ.-
-εξωτ.)

Κεφάλαιο

Μετοχικό, καταβεβλημένο 2.063.640.000

Μετοχικό, εμφανιζόμενο ^{αμνηστία} 2.063.640.000

Μακροπρόθεσμα δάνεια 4.184.164.000

Βραχυπρόθεσμα δάνεια -

Συνολικό κεφάλαιο καταβεβλημένο 2.063.640.000

Συνολικό κεφάλαιο εμφανιζόμενο 2.063.640.000

Αποθεματικό -

Αποτέλεσμα χρήσης

Έσοδα 6.118.593.000

Δαπάνες λειτουργικές 5.521.037.000

Δαπάνες κεφαλαίου (αποσβ.+τοκ.) 635.633.000

Αποτέλεσμα: ζημία - 38.077.000

1981

6.597.000

8.102.000.000

5.007.000

5.370.000.000

9.833

4.647.970.000

9.308.800.000.

19.885.381.000 (εξ. + εσ. δαν.)

7.765.853.000 **

13.956.770.000

13.264.000 ***

28.049.996.000

26.716.686.000

6.303.656.000

- 4.970.346

1985

9.327.700 προϋπολογ

11.656.896.000 "

6.847.000 "

7.434.246.000 "

11.534 *

5.647.970.000 (στοιχ. 31/1

18.991.627.000 (ισοτ. 31/8,

77.676.396.000 "

2.660.000.000 *

24.639.597.000

13.264.000 ***

74.242.000.000 προϋπολογ

70.967.000.000 "

14.140.000.000

-10.865.000.000 ****

- * Η δύναμη του προσωπικού στις 31/12/84 ήταν 10.796 άτομα από τα οποία οι 718 ήταν εποχιακοί αλλά παρέμεναν όλο το χρόνο. Στους 11.534 έχουν υπολογισθεί και οι προσλήψεις που πρόκειται να γίνουν.
- ** Το ποσό των 7.765.853.000 δις δρχ. αφορά βραχυπρόθεσμο δανεισμό, μέρος του οποίου μετατράπηκε το 1985 σε μακροπρόθεσμο, γι' αυτό και εμφανίζονται το 1985 στο βραχυπρόθεσμο δανεισμό μόνον 2.660.000.000 δις δρχ. Από το ποσό των 7.765.853.000 δις δρχ. τα 6.031.382.000 δις δρχ. αφορούν δανεισμό σε συνάλλαγμα (100 εκατ.\$ USA) με αποτέλεσμα το ποσό σε δραχμές να αναπροσαρμόζεται ανάλογα με την ισοτιμία του δολλαρίου.
- *** Το ποσό των 13.264.000 προέκυψε το 1976 από κέρδη.
- **** Στο κονδύλι αυτό περιέχονται δαπάνες προηγούμενων χρήσεων που αφορούν οφειλές προς το προσωπικό, ^(από προηγούμενη συμφωνία) οι οποίες ανέρχονται σε 2.136.000.000.-

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε.
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Αθήνα, 9 Αυγούστου 1985

ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

1. Από την ίδρυσή της μέχρι την εξαγορά από το Ελληνικό Δημόσιο	\$ 1.500.000	ή	Δρχ.	45.000.000
2. Κατά την εξαγορά (Γενική Συνέ- λευση 22/12/75)				
	Αύξηση \$ 67.288.000	ή	Δρχ.	2.018.640.000
3. Γενική Συνέλευση 3/9/79	\$ 70.000.000	ή	Δρχ.	2.584.330.000
Σύνολο καταβεβλημένου Κεφαλαίου μέχρι και 27/8/81	\$ 138.788.000	ή	Δρχ.	4.647.970.000
4. Γεν. Συνέλευση 27/8/81 έγκριση αύξησης κατά \$ 160.000.000 από την οποία στις 8/1/82 κατα- βλήθηκε ποσό	\$ 16.677.785	ή	Δρχ.	1.000.000.000
Σύνολο καταβληθέντος Κεφαλαίου μέχρι 31/12/84	\$ 155.465.785	ή	Δρχ.	5.647.970.000
* Οφειλόμενο κατά την 31/12/84	\$ 143.322.215	ή	Δρχ.	18.345.243.520
Γενικό Σύνολο που θα φαίνεται στον Ισολογισμό 31/12/84	\$ 298.788.000	ή	Δρχ.	23.993.213.520

* 1 \$ = 128 δρχ.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Εάν η Κυβέρνηση αποφασίσει την ανάπτυξή της, πρέπει να γίνουν τα εξής:

1.- Εξέλιξη μετοχικού κεφαλαίου Ο.Α.

- A) Σύνολο καταβεβλημένου κεφαλαίου μέχρι 27/8/85 \$ 138.788.000
- B) Η Γενική Συνέλευση των μετόχων είχε εγκρίνει στις 27/8/81 αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά \$ 160.000.000 από την οποία καταβλήθηκε στις 8/1/82 μόνο \$ 16.677.785.
- Γ) Οφειλόμενο κεφάλαιο κατά 31/12/84 \$ 143.322.215 ή Δρχ. 18.345.243.520.

Π ρ ο τ ε ί ν ε τ α ι :

Η καταβολή της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Α. μέχρι του οφειλομένου ποσού. Με τον τρόπο αυτό:

- i) θα περιοριστούν τα τσέχοχρεωλύσια, λόγω εσωτερικού και εξωτερικού δανεισμού.
- ii) θα δώσει στην εταιρία τη δυνατότητα σωστού προγραμματισμού της παραπέρα ανάπτυξης.

2.- Τιμολογιακή πολιτική εσωτερικού

- A) Η τιμή των εισιτηρίων του εσωτερικού είναι πολύ χαμηλή.
- B) Η σύμβαση Ο.Α. με Ελληνικό Δημόσιο, που είναι νομοθετικά επικυρωμένη, (άρθρο 11), προβλέπει την τιμή ναύλων εσωτερικού διαμορφωμένη από τον μέσο όρο των αντιστοίχων τιμών Ιταλίας και Ισπανίας μειωμένη κατά 10%.
- Γ) Οι χαμηλοί ναύλοι προκαλούν και δυσανάλογα αυξημένη ζήτηση σε σχέση με τη σημερινή δυναμικότητα της εταιρίας και είναι δυσμενώς ανταγωνιστικοί προς τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Π ρ ο τ ε ί ν ε τ α ι :

Η αύξηση της τιμής των αεροπορικών εισιτηρίων μέχρι 50% (και με την αύξηση αυτή θα είναι φθηνότερο το εισιτήριο εσωτερικού απ'όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες).

4.- Πολιτική κινήτρων (εξωτερικού)

Στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού είναι απαραίτητο να καθοριστεί η πολιτική κινήτρων για την ανάπτυξη των πωλήσεων στις αγορές εξωτερικού.

Π ρ ο τ ε ί ν ε τ α ι :

Η ενεργοποίηση του άρθρου 34 του Ν/849/78 "περί παροχής κινήτρων" για το 1985. Χρειάζεται κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Είναι σκόπιμο να ληφθεί απόφαση από τώρα και για τα κίνητρα του 1986, ώστε να αποσαφηνισθεί η πολιτική των πωλήσεων, που γίνονται από την τρέχουσα περίοδο.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ Ο.Α.

Να ληφθούν αποφάσεις εντός μηνός:

- 1) Για το 5ετές αναπτυξιακό πρόγραμμα της Ο.Α.
- 2) Για τις αρχές μιας μακροχρόνιας πολιτικής αερομεταφορών.

Οι αποφάσεις αυτές θα πρέπει να υλοποιηθούν στην διάρκεια της χειμερινής περιόδου, διότι το καλοκαίρι του 1986 τα προβλήματα θα οξυνθούν στο μέγιστο βαθμό.