

ΑΘΗΝΑ.....13 Ιανουαρίου.....1987.....

Προς τους

κ.κ.: 1. Κ. Μπαντούβά

Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών

2. Γ. Παπαντωνίου

Υφυπουργό Εθν. Οικονομίας

3. Α. Ακριβάκη

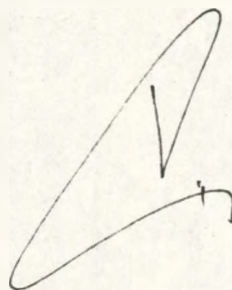
Πρόεδρο της Ο.Α.

4. Γ. Παπανικολάου

Οικονομικό Σύμβουλο του Πρωθυπουργού

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ
Αριθ. Πρωτ. 1592
Ημερομηνία 14-1-87

Σας στέλνω συνημμένα το κείμενο για την Ο.Α. όπως διαμορφώθηκε με βάση τις απαντήσεις στην από 2/1/87 επιστολή μου.



Κ. Σημίτης

A. Εταιρική μορφή - Οργάνωση και λειτουργία

1. Οι θυγατρικές εταιρείες της Ο.Α. θα λειτουργήσουν σαν ανεξάρτητες εταιρικές μονάδες ενώ, παράλληλα, θα εξασφαλιστεί, στο επίπεδο των Διοικήσεων, ο αναγκαίος συντονισμός με την Ο.Α. στα πλαίσια ενός ενιαίου προγραμματισμού.

Η Διοίκηση της εταιρείας επιθυμεί την προσθήκη : "Η μητρική εταιρεία θα εποπτεύει τις θυγατρικές". Το ΥΠΕΘΟ παρατηρεί ότι η εποπτεία πρέπει να πραγματοποιείται μέσω των Δ.Σ. των θυγατρικών και όχι με απ'ευθείας επεμβάσεις της διοίκησης της Ο.Α.

Το Υπουργείο Μεταφορών επιθυμεί την προσθήκη : προγραμματισμού ο οποίος θα κατατείνει στην εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων του Εθνικού μεταφορέα και θα διευκολύνει την οικονομική δράση της μητρικής Εταιρείας.

2. Υποστηρίζονται δύο απόψεις :

α) Κατά το ΥΠΕΘΟ με βάση τα πορίσματα της ομάδας εργασίας (βλ.υποσημείωση).

Η Ολυμπιακή Αεροπορία θα αναλάβει σταδιακά μέχρι το 1992 το σύνολο της πτητικής εκμετάλλευσης των γραμμών που ήδη εκτελεί, επεκτείνοντας τις δραστηριότητές της σε 12 γραμμές του εσωτερικού δικτύου της Ο.Α. καθώς και στην εξυπηρέτηση επιβατών σε ορισμένους σταθμούς.

Η επέκταση των δραστηριοτήτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας πρέπει να γίνει με την συναίνεση των εργαζομένων.

β) Κατά τη Διοίκηση της εταιρείας :

Υπό τις παρούσες συνθήκες και με τα δεδομένα που υπάρχουν σήμερα στο χώρο της Εταιρείας, εργαζόμενοι - συνδικαλιστικό κίνημα - υποδομή της Αεροπορίας - σύνθεση του προσωπικού κ.λ.π., δεν είναι εφικτό να μεταφερθούν γραμμές στην Αεροπορία. Η Αεροπορία δεν θα πρέπει να αναλάβει υφιστάμενες γραμμές της Ο.Α. πριν ελεγχθούν τα συνολικά αποτελέσματα εξυγίανσης της μητρικής Εταιρείας και αναδιοργανωθεί η ίδια η Ολυμπιακή Αεροπορία.

3. Υποστηρίζονται δύο απόψεις :

α) Κατά το ΥΠΕΘΟ με βάση τα πορίσματα της ομάδας εργασίας :

Ανάπτυξη της δραστηριότητας ναυλωμένων πτήσεων (charter) θα γίνει με αναβάθμιση, σε πρώτη φάση, του τομέα charter της Ο.Α. που θα

στηριχτεί στο περίσσευμα ωρών πτήσης του στόλου της Ο.Α. Η σύσταση ανεξάρτητης εταιρείας charter με ίδια μέσα θα αξιοποιήσει την εμπειρία που θα αποκτηθεί στην πρώτη φάση διασφαλίζοντας εξαρχής όρους κερδοφόρου λειτουργίας.

β) Κατά την Διοίκηση της εταιρείας :

Επιβάλλεται η άμεση έναρξη όλων των διαδικασιών για τη δημιουργία θυγατρικής εταιρείας ναυλωμένων πτήσεων charters. Το περίσσευμα ωρών πτήσεως της Ο.Α. είναι μηδαμινό. Η χρησιμοποίηση του στόλου για τα τακτικά δρομολόγια, σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του 1987, βρίσκεται σε οριακά επίπεδα. Προοπτική είναι να λειτουργήσει η εταιρεία το 1988 charters είτε με 2-3 B-707, εφόσον ανανεωθεί ο στόλος της Ο.Α. και γίνει η μετατροπή τους είτε στην αντίθετη περίπτωση με ενοικιαζόμενα α/φη.

Η λειτουργία της θα έχει εποχιακό χαρακτήρα με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

4. Η διοίκηση της Ο.Α. πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειες της για τη βελτίωση της καθημερινής διαχείρισης της εταιρείας, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την κανονικότητα των πτήσεων και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Η Διοίκηση αναλαμβάνει την υποχρέωση να θέσει άμεσα σε εφαρμογή πρόγραμμα δράσης για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της εταιρείας. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα για την αύξηση του μέσου εσόδου καθώς και για τη μείωση των δαπανών με την αφαίρεση ζημιολόγων γραμμών και μείωση ή αύξηση των συχνοτήτων των πτήσεων όπου ενδείκνυται.
5. Επίλυση των συνταξιοδοτικών προβλημάτων του προσωπικού της Ο.Α. με βάση την πρόταση που έχει διαμορφώσει η ομάδα εργασίας για την εξυγίανση και ανάπτυξη της εταιρείας στα πλαίσια της γενικής πολιτικής της Κυβέρνησης και των κατευθύνσεων του προγράμματος εξυγίανσης της εταιρείας. Η επίλυση των συνταξιοδοτικών προβλημάτων θα διευκολύνει την αναγκαία αναδιάρθρωση του προσωπικού.

Β. Τιμολογιακή πολιτική

6. Η Ο.Α. αναλαμβάνει την υποχρέωση να ορθολογικοποιήσει την διάρθρωση των ναύλων εσωτερικού (μέχρι 30-4-1987). Πρέπει επίσης να τροποποιηθεί το άρθρο 11 της σύμβασης Δημοσίου-Ο.Α. που αφορά την τιμολογιακή πολιτική σύμφωνα με

τις κατευθύνσεις της Εκθεσης που υπέβαλαν τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την πορεία εφαρμογής των μέτρων εξυγίανσης.

Η Διοίκηση της εταιρείας επιθυμεί την προσθήκη : "Οι εκπτώσεις και τα δωρεάν εισιτήρια προς διάφορες κατηγορίες επιβατών να καλύπτονται από τους προϋπολογισμούς των αρμοδίων φορέων". Το ΥΠΕΘΟ παρατηρεί ότι σε περίπτωση σχετικής αναφοράς θα πρέπει να υπάρξει αναφορά και στα δωρεάν εισιτήρια που χορηγεί η ίδια η Ο.Α.

Γ. Εκσυγχρονισμός του στόλου

7. Υποστηρίζονται δύο απόψεις :

α) Κατά το ΥΠΕΘΟ με βάση τα πορίσματα της ομάδας εργασίας :

Με βάση τις ανάγκες ανανέωσης του στόλου, όπως προσδιορίστηκαν από την ομάδα εργασίας για την εξυγίανση και ανάπτυξη της εταιρείας, και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες ομοιογένειας του στόλου, κριτήρια εμπορικής πολιτικής και την προοπτική αφαίρεσης ζηλιογόνων γραμμών και μείωση συχνοτήτων των πτήσεων, η Διοίκηση της Ο.Α. πρέπει να διαμορφώσει συνολικό πακέτο αγορών αεροσκαφών για τα έτη 1988-1991 και να το υποβάλει στην Κυβέρνηση. Το πόρισμα της ομάδας εργασίας παρέχει για Α/Φ 150 θέσεων 3 επιλογές, για Α/Φ 200 θέσεων 1 επιλογή, για Α/Φ 250 θέσεων 2 επιλογές. Θεωρεί το Α/Φ των 250 θέσεων ως το πλέον ακατάλληλο για τις ανάγκες της εταιρείας.

β) Κατά τη Διοίκηση της εταιρείας :

1. Προτείνεται η ενεργοποίηση της απόφασης του ΚΥΣΥΜ της 23.5.86 για την άμεση συλλογή προσφορών από κατασκευάστριες εταιρείες για την προμήθεια τριών α/φ και option για άλλα. Την συλλογή των προσφορών και αξιολόγηση τους θα αναλάβει η ομάδα εργασίας που συστάθηκε γι' αυτό το σκοπό σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΥΜ. Τα α/φ θα αντικαταστήσουν κυρίως τα Β-707 και ως εκ τούτου θα πρέπει να αγοραστούν α/φ 200+ θέσεων μεγάλων και μεσαίων αποστάσεων, σύμφωνα με προηγούμενες προτάσεις της Διοίκησης της Ο.Α. Υπάρχουν και άλλοι λόγοι που συνηγορούν για την αγορά α/φών αυτής της κατηγορίας.

2. Η ανανέωση και εκσυγχρονισμός του εσωτερικού (wide-body look του στόλου των Β-727 με σκοπό την όσο το δυνατό καλύτερη εμπορική εκμετάλλευση μια και η διάρκεια της παραπέρα εκμετάλλευσης των α/φών αυτών δικαιολογεί απόλυτα την ενέργεια αυτή.

3. Άμεση επεξεργασία των υπάρχουσών προτάσεων που αφορούν τον στόλο των B-707 - ενοικίαση ή πώληση - με πιθανότητα διατήρησης τουλάχιστον 2 α/φ για την χρησιμοποίηση από την Ο.Α. για την εκτέλεση ναυλομένων πτήσεων charter και την ανάγκη για εφεδρικά αεροπλάνα για την κανονικότητα εκτέλεσης και αξιοπιστίας προγράμματος πτήσεων της Ο.Α.
4. Με ευθύνη της διοίκησης της Ο.Α. θα εκπονηθεί το αναπτυξιακό πρόγραμμα της εταιρείας για 1988-1992, ώστε να προσδιοριστούν επακριβώς οι ανάγκες για τα επόμενα χρόνια τόσο για το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό δίκτυο της Ο.Α. Συγκεκριμένες προτάσεις θα υποβληθούν μέχρι τον Ιούνιο του 1987.

Το ΥΠΕΘΟ παρατηρεί ότι οι ανάγκες έχουν ήδη προσδιορισθεί από την ομάδα εργασίας και δεν χρειάζεται προσδιορισμός "νέου αναπτυξιακού προγράμματος".

Δ. Χρέος

8. Κεφαλαιοποίηση μέρους των υποχρεώσεων Ο.Α. προς το πιστωτικό σύστημα με την εξής διαχρονική κατανομή :

1987	:	10 δισ.δρχ. από τις υποχρεώσεις του 1987
1988	:	10 δισ.δρχ. από τις υποχρεώσεις του 1988
1989	:	7 δισ.δρχ. από τις υποχρεώσεις του 1989

Η κεφαλαιοποίηση θα γίνει με επιτόκιο τουλάχιστον ίσο προς το κόστος διαχείρισης των καταθέσεων των πιστωτικών ιδρυμάτων στα οποία χρωστά η εταιρεία και όχι ανώτερο από το τρέχον επιτόκιο δανεισμού των ΔΕΚΟ, με περίοδο αποπληρωμής 15 ετών και περίοδο χάριτος 4 ετών.

Κατά τη Διοίκηση της εταιρείας απαιτείται η εξής προσθήκη : "Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 30 δισ.δρχ. προκειμένου να έχει κάποια ευνοϊκή επίδραση στην εξέλιξη της Εταιρείας. Αν δεν μπορεί να καταβληθεί εφάπαξ να αποφασισθεί η σταδιακή καταβολή του μέσα σε μία τριετία".

Κατά το ΥΠΕΘΟ η κατάσταση των δημοσίων οικονομικών δεν επιτρέπει προς το παρόν δεσμεύσεις προς αυτή τη κατεύθυνση : Προέχει η μείωση των δαπανών της εταιρείας.

Υ.Σ. : Η Ομάδα εργασίας αποτελείτο από τους :

Δ. Παπούλια, ως Πρόεδρο Γ.Γρ. ΔΕΚΟ, Δ. Μπαϊρακτάρη, αντιπρόεδρο Δ.Σ. Ο.Α., Π. Μαυροκέφαλο (ΥΠΕΘΟ), Α. Σαριδημητρόγλου (Υπηρ.Πολιτικής Αεροπορίας), Θ.Σαΐτα (Ο.Α. Ζαΐμη (ΕΑΒ)).