

Πηγή: *κόλληση*

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΕΚΟ

Αθήνα, 12.6.87

Παρατηρήσεις στο γράμμα (11.5.87)  
του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών προς  
τον Πρωθυπουργό

Το γράμμα του κ. Μπαντουβά χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος (5 σελίδες) γίνεται μία στοιχειώδης παρουσίαση της απελευθέρωσης των αερομεταφορών καθώς και διάφορες αναφορές σε συζητήσεις, γνώμες της ΕΟΚ, προοπτικές κ.ά. Από το περιεχόμενο του γράμματος δίνεται η εντύπωση πως η Ελλάδα δεν έχει επεξεργασμένες θέσεις (ή τουλάχιστον δεν αναφέρονται στο γράμμα), τόσο όσον αφορά τα προβλήματα που δημιουργούνται (όπως συνάγεται από τις αναφορές στη "5η ελευθερία") όσο και, επομένως, σχετικά με την-διαπραγματευτική της πολιτική.

Στο δεύτερο μέρος (2 σελίδες) τονίζεται η ανάγκη αντιμετώπισης των προβλημάτων της Ο.Α. Επισημαίνεται η ανάγκη εκπόνησης ενός "σαφούς, ρεαλιστικού και υλοποιήσιμου προγράμματος εξυγίανσης και αναδιάρθρωσης της Ο.Α. -το οποίο είναι απαραίτητο για να πείσουμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να χορηγηθεί στην χώρα μας εξαίρεση από τις νέες ρυθμίσεις....", ενώ το πρόγραμμα εξυγίανσης που είχε εκπονηθεί και προχωρήσει έχει αδρανοποιηθεί. Σ'αυτά τα πλαίσια αντιμετωπίζεται με σκεπτικισμό ο ισχυρισμός για την αντιμετώπιση των οργανωτικών προβλημάτων "με τη φιλότιμη προσπάθεια Διοίκησης και εργαζομένων".

Σαν προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτού του προγράμματος εξυγίανσης τίθεται η απόφαση από τον Πρωθυπουργό για θέματα ανανέωσης του στόλου, δημιουργίας εταιρίας ναυλωμένων πτήσεων (charters), προσωπικού, και χρηματικής ενίσχυσης. Λόγω της σπουδαιότητας των θεμάτων αυτών ίσως κριθεί σκόπιμο να πάρει αποφάσεις ο Πρωθυπουργός. Πλήν όμως ανεξάρτητα από το ποιός θα πάρει τις αποφάσεις, απαιτούνται πλήρεις και τεκμηριωμένες τεχνοοικονομικές μελέτες. Η Ο.Α. συντάσσει μελέτες για μερικά από αυτά τα θέματα, αλλά πρέπει οι μελέτες αυτές να εξετασθούν λεπτομερώς διότι οι οικονομικές διαστάσεις του κάθε θέματος εί-

ναι της τάξης των πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών και παρόμοιες μελέτες της Ο.Α. στο παρελθόν είχαν κριθεί εντελώς ανεπαρκείς και ήταν απλώς προσχήματα για την προώθηση ήδη ειλημμένων αποφάσεων.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο θέμα της ανανέωσης του πτητικού υλικού για να δηλωθεί πως τα υπάρχοντα αεροσκάφη δεν επαρκούν για να αντιμετωπιστεί η φιλελευθεροποίηση. Στην ανανέωση του στόλου εξίσου σημαντικό -αν όχι σημαντικότερο- ρόλο με τον αριθμό των αεροσκαφών παίζει ο τύπος (κυρίως μέγεθος) του αεροσκάφους. Στα πλαίσια των ομάδων εργασίας για την εξυγίανση της Ο.Α. είχε προχωρήσει από τις υπηρεσίες της Ο.Α. η εξέταση της ανανέωσης του στόλου και είχε γίνει ένας πρώτος καθορισμός του αριθμού και του μεγέθους των αεροσκαφών που χρειάζεται η Ο.Α. Με την αδρανοποίηση του προγράμματος εξυγίανσης σταμάτησε και η παραπέρα διερεύνηση του θέματος που θα λάμβανε υπόψη της συγκεκριμένες προοπτικές και εξελίξεις της φιλελευθεροποίησης. Φαίνεται πως η Ο.Α. συντάσσει -ή πρόκειται να συντάξει, εκ νέου μελέτη για την ανανέωση του στόλου. Αξίζει να σημειωθεί πως τα πρώτα πορίσματα της μελέτης που έχει γίνει υποδεικνυαν τύπο αεροσκάφους μικρότερο από αυτόν που προωθούσε και προωθεί η Διοίκηση της Ο.Α. και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τέλος, όσον αφορά την επιβάρυνση της Ο.Α. από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής, θέμα στο οποίο ο κ. Μπαντουβάς αφιερώνει μία παράγραφο, πρέπει να τονιστεί ότι, μετά την μεγάλη αύξηση των ναύλων εσωτερικού, η συμβολή της στα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα της Ο.Α. είναι δευτερεύουσας σημασίας.

Π. Μαυροκέφαλος