

Ολυμπιακή δισε αθιακή Ζετία: ως θα 'πρεπε αρχίσει τώρα ανησυχεί;

ΓΡΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ

γερσι από το Συμβούλιο των υπουργών
Δεσφαριών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ακτεύων των προτάσεων για την διαμόρφω-
πο ανοιχτής πολιτικής στον τομέα των αε-
ικών μεταφορών, και συγκεκριμένα η εξείρεση
ίδος από μια σειρά ρυθμίσεων, η κορ ότερη
οις είναι η τριετής εξείρεση του συνόλου
ηικών αεροδρομίων από την χρησιμοποίη-
; από άλλες εταιρίες είτε για το άνοιγμα νέων
αν είτε για την χρήση 5ης ελευθερίας, δεν
εί ούτε καταστραφή, αλλά ούτε ευκαιρία για
αμμό.

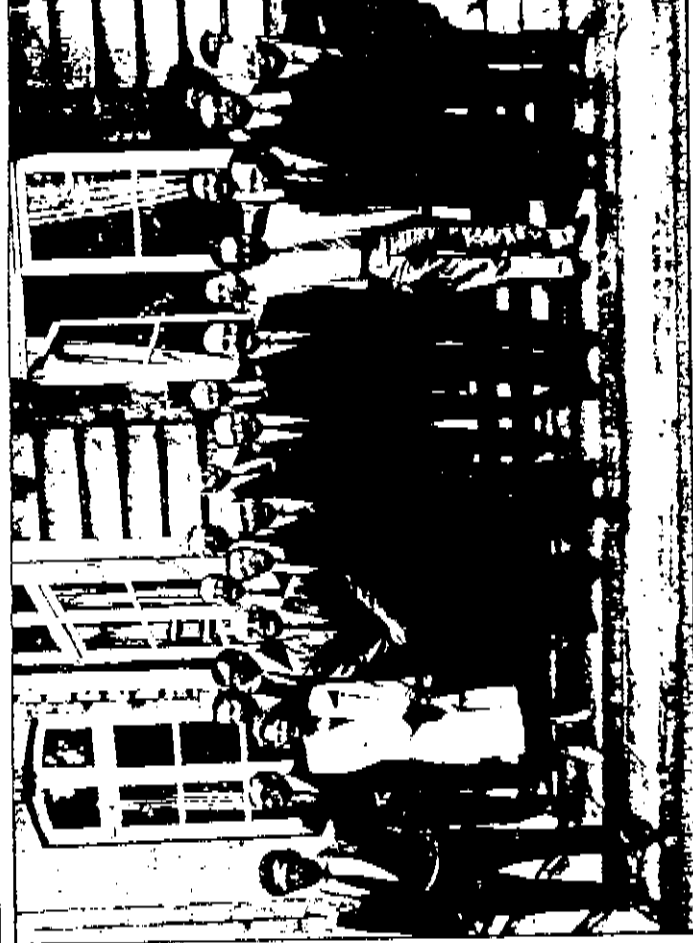
βολα των ρυθμίσεων δεν είναι τίποτε άλλο
ια μεθοδική και μακρόχρονη εφαρμογή δια-
ν στο τέλος των οποίων θα βρεθούν να επη-
ι να κερδίζουν οι ανταγωνιστικότερες εται-
ι απλώς να γράφουν κάποιο κόκκαλο όσες
ν μέχρι τότε χρεοκοπήσει.

ημέρους ρυθμίσεις, που έχουν σημασία για
λον του ελληνικού αερομεταφορέα, της
πικής Αεροπορίας είναι κυρίως αυτές για
ανομή της χωρητικότητας και του καθορι-
σμένων και πολύ φτηνών εισιτηρίων. Στην
μή χωρητικότητα των τακτικών πτήσεων,
μετα ισχύουν ποσοστά 60% στις προσφερό-
σεις για κάθε ένα από τους επίσημους αερο-
ίριες των κρατών· μελών, κατά τα δύο επι-
η (1988 - 1989) ισχύουν ποσοστά 55% και 45%,
το τρίτο έτος ποσοστά 60% και 40%. Δηλαδή
ρία μπορεί ν' ανέλθουν το ποσοστό των θέ-
ων προσφορά κατά 50% και έτσι στο νέο σύ-
ων προσφερόμενων θέσεων θα έχει το 60%
αλή εταιρία το 40%.

ακόμα σοβαρό θέμα είναι η προσφορά και ο
ομός των προϋποθέσεων για την προσφορά
ηνων και πολύ φτηνών εισιτηρίων. Ενώ δη-
ι τις των εισιτηρίων πρώτης θέσης και κα-
ν, καθορίζονται μεταξύ των δύο κρατών
ισμένες προϋποθέσεις, για τα φτηνά και πο-
να οι ρυθμίσεις είναι πλέον αυστηρές. Δηλο-
τηνά έχουν τηρή μεταξύ 90% - 65% της τιμής
ονικού ναύλου και τα πολύ φτηνά από 65%.

ροϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για να
ών στην κατηγορία των φτηνών είναι: α)
ι με απεριορίστη, δι μέγιστος χρόνος παρα-
5 μηνών, και γ) ελάχιστη παραμονή 6 ημερών
εγκριμένανται Στάθια.

η τρανιπόθεση μπορεί να αντικατασταθεί
α άλλη (παραγορία εισιτηρίων 14 ημέρες πριν



Σε ήμιους συγκριτικά τόνοις, με ελλείπον το θρησκευτικό στοιχείο ανακοινώθηκε η υπογραφή του
Μισομνηστικού Προγράμματος Αγκινής, συνολικού ύψους 61,8 δισ. δραχμών για μια δετία, όπου τελικά δεν
κατορθώθηκε να περιληφθούν τα μεγάλα έργα υποδομής της Πρωτεύουσας ποιά μόνον υπό μορφή
συμβολικής (2,3 δισ. για το Μετρό ποδοπαρά με συμπαιδες φιλοδώρημα).

Σε αντίστοιχους τόνοις η αναγγελία του ΜΟΠ Θεσσαλίας, ύψους άνω των 100 δισ. Ενδοεφάρων δώ έτα η
ένταξη τριών έργων του Άχελαιού - όχι όμως από τα πολυαναζητημένα αρδευτικά της εκστρώσε-

Στα μεταξύ, πυκνώνουν οι ενδείξεις, σύμφωνα με τις οποίες η απορρόφηση των πόρων των
Μισομνηστικών Προγραμμάτων χυλάται. Όπως δεν θέλα να προσέξει τις επικρίσεις του Έλληνα
Εμπροστού Ερ. Βαφίη στην «Οικονομική» της 3ης Δεκεμβρίου (σελ. 29) ως διαβάσει την εφημερίδα (έκδοση
του Προσωπολογισμού). Έναντι 18 δισ. που θα αντλούσε το Πρόγραμμα Δημοσίων Έπενδύσεων (ΠΔΕ) από
το ΜΟΠ φέτος, θα απορροφήσουν τελικά 13 δισ., ενώ και ένατι 28 δισ. ένα προϋπολογισμός τρίτων
στο ίδιο έτος θα απορροφηθούν μόλις 5 δισ. Για το 1988 δε οι φιλοδοξίες του ΠΔΕ είναι να αντλήσει 19,5 δισ.,
των δε «προσωπολογισμών Τρίτων» μόλις 6 δισ.!

Την ίδια στιγμή, «υπάρχουν κι άλλοι πομποκαλές που κάνουν πομποκαλές». Η παραπάνω φωτογραφία
είναι παρμένη στο Γαλλικό Πρεσβευτήριο, Μέγαρο Μουσικής, μετά την υπογραφή των γαλλικών ΜΟΠ
Για γαλλικά προγράμματα υπογράφηκαν όλα μαζί. Από δα και πέρα, ο συντηνωτής των «τριών του
Νότιου» για τα κοινά των ΜΟΠ δεν θα είναι τα δικά του θεωρητικά... (Διακρινονται ο περιόριος της
Εμπροστού Ζακ Ντελόρ, ο Γάλλος πρεσβευτοργάνος Ζακ Σιρκά και δεξιά δίπλα του ο Έλληνας Εμπροστούς
Γρηγόρης Βαφίης).

την αναχώρηση, με καταβολή του αντίτιμου και
επιβολή πρόστιμου 20% σε περίπτωση αλλαγής της
κράτησης).

Πολύ φτηνά εισιτήρια είναι αυτά για τα οποία
ισχύουν τρεις από τις προαναφερθείσες προϋποθέ-
σεις συν μια ακόμα που δημιουργεί ακόμα αυστη-
ρότερα πλαίσια για τη χορήγηση τους.

Το ζευγί των δύο αυτών ρυθμίσεων είναι ότι όσες
εταιρίες έχουν χαμηλό κόστος θα έχουν τη δυνατό-
τητα προσφοράς περισσότερων φτηνών και πολύ
φτηνών εισιτηρίων με πολύ μειωμένες τιμές (μέσα
στο περ-βόρα των ποσοστών που προαναφέρα-
με) και συγχρόνως την κάλυψη, μέσω του αριθμού
των προσφερόμενων θέσεων, μεγαλύτερου ποσο-
στού της γραμμής.

Οι εξαιρέσεις που προσαρτώνται κάπως την
«Ολυμπιακή» αναφέρονται στην χορήγηση άδειας
αναγματος γραμμών στους επίσημους αερομετα-
φορείς άλλων χωρών, μεταξύ κεντρικών αεροδρο-
μίων και των περιφερειακών άλλης χώρας. Για τη
χώρα μας έχουν ήδη με την οδηγία 4101 εξαιρεθεί τα
αεροδρόμια των νησιών και επιπρόσθετα εξαιρεθή-
καν τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Αθή-
νας.

Συγχρόνως εξαιρέθηκαν τα ελληνικά αεροδρόμια
από την 5η ελευθερία, δηλαδή την μεταφορά επιβα-
τών από μια χώρα σε άλλη, από εταιρία που δεν έχει
την έδρα της σε καμία από τις δύο αυτές χώρες και

το ένα αεροδρόμιο δεν είναι κεντρικό.

Αξιοσημείωτο είναι ότι ενώ η Ελλάδα εξαιρείται
από τις ρυθμίσεις αυτές, στην Ολυμπιακή απ' την
άλλη μεριά δίνεται η άδεια να κάνει χρήση της 5ης
ελευθερίας και ν' ανοίξει γραμμές ή να κάνει πτήσεις
μεταξύ του κεντρικού αεροδρομίου και των περιφε-
ρεϊκών άλλων χωρών.

Το ερώτημα θέματα είναι αν έχει την υποδομή και
την οργάνωση να ανοίξει νέες αγορές, να εκμεταλ-
λευθεί τα περιθώρια χρόνου που έχει για να μειώσει
το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρει, να θελο-
τώσει την δομημένη οικονομική θέση στην οποία
βρίσκεται και γνήρινη ανταγωνιστικότητα να κάνει
επιθετική πολιτική.

Ας ελπίσουμε ότι στο λίγο χρόνο που απομένει η
Ολυμπιακή θα ξεπεράσει τα ενδογενή προβλήματα
της από τη σχέση της με τον κρατικό μηχανισμό και
θα βρεθεί στη θέση να εκμεταλλευθεί τις εξαιρέσεις
των ρυθμίσεων (που δεν θα ισχύουν για πάντα) και
να ανησυχήσει σοβαρά από τα πρώτα ανοίγματα
που εντείνονται ανταγωνισμό στις αερομεταφο-
ρές της Ευρώπης.

Η εργασιακή ειρήνη που πέτυχε η σημερινή διό-
κρη και αλλαπλάμες διαθεσιμότητες της για θεα-
ματική βελτίωση της οικονομικής της καταστάσεως
και της παραγωγικότητάς της δικαιολογούν κά-
ποια αισιοδοξία.

□