

Τι πρέπει να γίνει στις Κυπριακές Αερομεταφορές

Αν υπάρχει ένα δίδαγμα από την ιστορία των Κυπριακών Αερομεταφορών στην Κύπρο, αυτό είναι το ότι δεν υπάρχουν άτρωτοι δημόσιοι οργανισμοί. Φτάνουν μερικά κρίσιμα λάθη για να οδηγηθούν οι οργανισμοί αυτοί σε κατάρρευση. Στην περίπτωση των Κυπριακών Αερογραμμών λήφθηκαν μια σειρά από λανθασμένες αποφάσεις στρατηγικής, κυριότερες των οποίων ήταν η καταστροφική επένδυση στην Hellas Jet, η άκαιρη και άστοχη αγορά καινούριων αεροπλάνων (όταν όλες οι αεροπορικές εταιρείες μετά τους διδυμούς πύργους προχώρησαν σε οικονομική περισυλλογή), η κακή επιλογή τύπου αεροσκαφών (που απέκλειαν συνέργειες από τη χρήση ομοιότυπων αεροσκαφών), αλλά και αποφάσεις για αρκετά άλλα θέματα, που αφορούσαν επιχειρηματικές επιλογές της Εταιρείας. Ωστόσο, εκείνο που κυρίως επιβάρυνε την πορεία των ΚΑ, αλλά και της Eurocypria, ήταν ο τρόπος διαχείρισής τους που τον χαρακτήριζαν τα γνωστά σύνδρομα διαχείρισης όλων των κρατικών και ημικρατικών οργανισμών στην Κύπρο, η κομματικοποίηση, η έλλειψη ατομικής ευθύνης, η απουσία οράματος και κυρίως η έλλειψη αποφασιστικότητας για τη λήψη των απαιτούμενων πολιτικών και επιχειρηματικών αποφάσεων την κατάλληλη στιγμή. Όλα αυτά τα διαχρονικά λάθη οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση. Είναι πλέον κατανοητό από όλους πως, αν δεν υπάρξουν άμεσες και ριζικές κινήσεις, τότε η πλήρης κατάρρευση και πτώχευση και των δύο εταιρειών θα είναι μη ανατρέψιμη. Ας μη ξεχνούμε πως δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια, με βάση το κοινοτικό κεκτημένο, για κρατικές ενισχύσεις διάσωσης. Υπάρχουν μια σειρά από δεδομένα που, κατά την άποψή μου, πρέπει να προδιαγράψουν τη διαχείριση της παρούσας κρίσης:

- Οι οποιοδήποτε αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν μακριά από κομματικές ή συνδικαλιστικές αντιπαραθέσεις και σκοπιμότητες. Τυχόν κακή κατάληξη του όλου ζητήματος θα ζημιώσει τον τόπο μας συνολικά και καμιά πολιτική παράταξη δεν θα έχει όφελος από μια τέτοια εξέλιξη
- Δεν θα πρέπει να υπάρχει αμφιβολία ότι ένα νησί απομονωμένο όπως είναι η Κύπρος δεν έχει την πολυτέλεια να μην έχει εθνικό αερομεταφορέα κυρίως για λόγους εθνικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς, αλλά και για οικονομικούς λόγους. Το κύριο ερώτημα δεν είναι αν αυτή η ανάγκη θα εξυπηρετείται με ένα ή δύο αερομεταφορείς. Το ερώτημα είναι πως αυτή η ανάγκη θα εξυπηρετηθεί με τον πιο οικονομικά αποτελεσματικό και επιχειρηματικά σκόπιμο τρόπο. Σίγουρα, σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, και όταν εταιρείες κολλοσοί συγχωνεύονται, είναι άσφοφο το μικρό μας

κράτος να είναι ιδιοκτήτης δύο εταιρειών, ανταγωνιστικών μεταξύ τους.

- Στην αναζήτηση των απαραίτητων λύσεων δεν πρέπει να υπάρχουν δογματισμοί και ιδεολογικές αγκυλώσεις. Δεν πρέπει για παράδειγμα ο ριζοσπάστης στόχος να είναι η ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών. Ούτε όμως και να αποστερούνται οι αερομεταφορές μας από τις επιχειρηματικές προοπτικές μιας στρατηγικής συνεργασίας με την ιδιωτική πρωτοβουλία που μπορεί να προσφέρει την απαραίτητη εμπειρογνώμοσύνη, κεφάλαια και συνέργειες. Θα πρέπει συνεπώς όλες οι πιθανές λύσεις να αξιολογηθούν ενδελεχώς.
- Καμιά συγχώνευση και κανένας στρατηγικός επενδυτής δεν θα εξασφαλίσουν την οικονομική βιωσιμότητα, αν δεν ικανοποιηθούν μια σειρά από προϋποθέσεις, όπως η δραστική μείωση του κόστους λειτουργίας και η αύξηση της παραγωγικότητας, η αξιοποίηση των οικονομιών μεγέθους,

η ανταγωνιστικότητα, η εξασφάλιση στρατηγικών πλεονεκτημάτων, η υιοθέτηση μιας σύγχρονης επιχειρηματικής κουλτούρας και οι απαραίτητες συμμαχίες. Ένα είναι σίγουρο, οι δύο αερογραμμές μας πρέπει να ξεχάσουν τον τρόπο που λειτουργούσαν μέχρι σήμερα.

- Παρά τις σημαντικές δυσκολίες η υπόθεση των κυπριακών αερομεταφορών δεν είναι υπόθεση χαμένη εκ των προτέρων. Απεναντίας, έχουμε ισχυρά πλεονεκτήματα που μπορούμε να αξιοποιήσουμε. Έχουμε δύο εταιρείες που λειτουργούν σε χώρα μέλος της ΕΕ με δικαιώματα δραστηριοποίησης προς οποιοδήποτε προορισμό εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι ισχυρό σημείο προσέλκυσης στρατηγιών επενδυτών. Να μην ξεχνάμε τη γεωγραφική μας θέση. Εί-

μαστε κόμβος συγκοινωνίας τριών ηπείρων και αυτό μετρά πολύ. Επίσης έχουμε δύο ολοκαίνουργια αεροδρόμια που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης. Δεν πρέπει επίσης να υποτιμάται η ποιότητα του υφιστάμενου ανθρώπινου δυναμικού και των δύο εταιρειών μας. Οι εργαζόμενοι, όχι μόνο δεν πρέπει να θυματοποιηθούν και να γίνουν συμμέτοχοι των προσπαθειών διάσωσης των εταιρειών τους.

Αυτή όμως τη χρονική στιγμή, τη στιγμή της κρίσης, δεν υπάρχουν περιθώρια ούτε άλλων λαθών ούτε και άλλων καθυστερήσεων. Εκείνο που χρειάζεται για έξοδο από την κρίση είναι αντίληψη του πολύπλοκου επιχειρηματικού περιβάλλοντος των αερομεταφορών αλλά κυρίως αποφασιστικότητα και ισχυρή πολιτική βούληση.

* Ο Νίκος Νικολαΐδης είναι τέως υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων

.....
**Του Νίκου
Νικολαΐδη***



Σωρεία λανθασμένων αποφάσεων στρατηγικής οδήγησαν στην παρούσα τραγική κατάσταση

