

Επιτόκιο 30.11.88, ώρα 10 πμ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΕΒΕΡΝ ΤΟΥ ΚΚΕ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ

INC FRANK

7/10

Είς τις σχέσεις του 1987, η κυβέρνηση έδωσε την πρόβλεψη της να προχωρήσει στην κατασκευή ορισμένων σημαντικών έργων υποδομής, που πολιτειακήθηκαν σαν "μεγάλα έργα". Πρόκειται για το έργο της εκπομπής του Αχελώου, του αεροδρομίου των Σπέρτων, του Μετρό Αθηνών, των αυτοκινητοδρόμων, της ζεύξης Ελευσίνας-Αντίρριου, και του εκσυγχρονισμού του ελεγκτικού δικτύου. Αρχίσαμε προσπάθειες και οι εγκαταστάσεις για την ανάληψη της Διυμησίας του 1986.

Τα έργα αυτά προβλέπονται σαν η αναμενόμενη "έφοδος", που ακολουθεί μετά το σταμάτημα "στρατηγικώς κερδοφόρο" Αιτωπίου. Η κυβέρνηση, τα χρηματοδοτεί σαν "στρατηγικώς κερδοφόρα", που θα εξοφληθούν την έκδοσή τους από την κρίση, την ανεπιθύμητη της ανεργίας και τη λύση μιας σειράς άλλων κοινωνικών προβλημάτων. Πριν από το σκοπιμότητα, προχωρεί σε μια σημαντική εκστρατεία, συγκέντρωντας τη σημασία τους είναι βέβαια, ότι δεν έχει πρόθεση, να υλοποιήσει τις υποσχέσεις της. Έτσι είναι ο σημερινός πολιτικός του ελληνικού λαού, η συμπεριφορά ψευδοπροόδου και απιστίας ευρωπαίους.

Το ΚΚΕ με την παρέμβαση του επιδιώκει να ανατρέψει το σκοπιμότητα της σημερινής και να αποκαλύψει στον ελληνικό λαό να μάθει και να ομοθυμωτικά των προβλημάτων. Να επιστρέψει την ελληνική έργων υποδομής και να δώσει την αναγκαία ενίσχυση στους ανάγκες της χώρας και στην πολιτική της κυβέρνησης. Να αποκαλύψει τις κυβερνητικές μεθοδεύσεις, που οδηγούν σε εγκατάσταση η περικοπή των έργων, σε καταστολή των εθνικών πόρων και σε επιβολή νέων φόρων στους εργαζόμενους.

Το ΚΚΕ επιδιώκει ακόμη με τις θέσεις του, να συμβάλει στην διαμόρφωση μιας ενδιάμεσης πρότασης της Ανοστήρας, που να ανταποκρίνεται στα λαϊκά συμφέροντα και να ενδυναμώνει το έργο ηγετικού παραγωγικής ανασυγκροτήσεως της οικονομίας μας.

ΕΚΟΠ

15.0

7

Η ανάπτυξη για έργα υποδομής

Η ανάπτυξη της οικονομίας προϋποθέτει την ύπαιθρο κατάλληλης υποδομής, όπως έργα προστασίας του περιβάλλοντος, αρδευτικά και αποχετευτικά έργα, λιμάνια, αεροδρόμια, οδικό δίκτυο και άλλα. Η υποδομή αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία στηρίζεται η παραγωγή, καθώς και όλες οι άλλες οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Πρέπει να αναλυθούν ο'όλες της περιφέρειες της χώρας, προκειμένου να συμβάλλει με μια ορθολογική περιφερειακή ανάπτυξη και να υποστυχθεί η γνωστή συγκεντρωση σε ορισμένα μόνο κέντρα.

Ο ρόλος των έργων υποδομής είναι σημαντικό. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μπορεί να επιτευχθεί η οικονομική ανάπτυξη της χώρας μόνο μ'αυτά. Χρειάζονται παράλληλα επενδύσεις σε τομείς της παραγωγής, όπως στη μεταποίηση, στην ενέργεια, στην αγροτική οικονομία. Απαιτείται ο εκσυγχρονισμός των υπάρχοντων κλάδων και η δημιουργία νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων που να αξιοποιούν την επιστημονικοτεχνική πρόοδο. Χρειάζεται επίσης μια κοστούκη αλλαγή στο περιεχόμενο και την διάρκειση της παρεχόμενης παιδείας, καθώς και ανάπτυξη της επιστημονικής έρευνας. Χρειάζεται να ερευνηθείσούν μια σειρά όροι για το ανέλιξη της ποιότητας της εργατικής δύναμης, όπως ενισχυη προστασίας της υγείας, βελτίωση των συνθηκών δουλιής και άλλα. Συνεπώς η αναγωγή των έργων σε "σημιοηχονή" της ανάπτυξης είναι ασυμμετρική. Πρέπει για να συγκαλύψει την κυβερνητική αδιαφορία ανένοει στο κερδοσίο αναπτύσσασθ πρόβλημα της χώρας.

Ορισμένοι αρνούνται την αναγκαιότητα των έργων υποδομής στο πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος. Όμως, ο κίνδυνος για το περιβάλλον, δεν προέρχεται από τα όσα τα έργα, αλλά από τον τρόπο που αυτά μεθόδευονται. Δεν υπάρχει αβεβαιότητα ανεπίθεση ανένοια στην ανάπτυξη και στο περιβάλλον, φάνει κάθε παραγωγική δραστηριότητα, να σχεδιάζεται με τρόπο που τρέφει υπόψη την ανάγκη προστασίας του.

Τα έργα υποδομής στη χώρα μας είναι πολύ λίγο από τις ανάγκες της οικονομίας, πρόβλημα που εκδηλώνεται ιδιαίτερα έντονα στους τομείς των επικολωνιών, της ενέργειας, των

έργους: σκοπός να γίνει η εκμετάλλευση των κοινοτικών κοιταγμάτων πετρελαίου και η εξυπηρέτηση του κοινοτικού κέρδους.

Η κυβερνητική πολιτική

Όσοιτις η κυβερνητική πολιτική, κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση, με σκοπό να γίνει αντίστοιχη και αντιλαϊκή. Έτσι, ενώ τα έργα που εγγείλες αντιμετωπίζονται σε υποκτές κοινωνικές ανάγκες και θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας, οι μεθόδους της κυβερνητικής δημιουργίας τις προτιμότερες για ένα "μεγάλο φορτιστή" των πολυεθνικών, των λίγων ελλήνων υπεργολάβων τους και των επιτηδίων μέσα και γύρω από τον κερκελή μηχανισμό. Το λίγο και κουτουρεμένο έργο που τελικά τους γίνεται, σε τα πλαίσια ο λαός χρωσά.

Το ΚΚΕ είναι εντίθετο με την κυβερνητική πολιτική στο θέμα των "μεγάλων έργων", για τους λόγους που αναδύονται παρακάτω.

1. Οι εγγείλες για "μεγάλα έργα", εξυπηρετούν κυρίως τις γεωλογικές οκνημότητες της κυβερνησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα περισσότερα από αυτά εγγείλονται για πολιτική φάρμα, όπως ο Αχελώος, το Σητόα, το Μερό,) ενώ οι αναθέσεις προγραμματίζονται να γίνουν μέσα στο 1989, που είναι χρόνος εκλογών.

Δεν είναι βέβαια η πρώτη φορά που εγγείλονται έργα και μένουν στα χαρτιά, ή γίνονται κουτουρεμένα. Πρόφαση παράσε γιμια αποτελούν οι εγγείλες του πενταετας προγραμματος 1985-1987 που εγκαταλείφθηκαν.

Η κυβερνηση προτιμάει να δημιουργήσει μια οβόλημ αποτελέσει στο λαό για την πορεία της οικονομίας. Να κολλήσει την ψευδύσηση ότι το "σταθεροαταμικό πρόγραμμα" λιτότητος μέταχε και τώρα βασίσειμε προς κήποιε ανάπτυξη. Κομμοπάδρει το σχέδιο της άρχουσας τάσης, που προβάλλουν πολυάχρονη λιτότητα για τους εργαζόμενους με μορφή που θα επιλέγονται ανάλογα με τις συνθήκες.

Τέλος τα "μεγάλα έργα" μένε να γίνουν στοιχεία της οικονομικής ανάπτυξης. Ηδη ο Κ.Πηροσώδης δήλωσε ότι, σε περίπτωση που η ΝΟ ανέλαβε στην έσοτητα, δεν θα δεχτεί την

έργα, ύψους 657 Στ.Σπχ. (τιμές 1987) έμειν από περικυβέ κατά 39 % στα έργα, ones φέβεται στον πορκετά μόνικα.

Δεν ήπεται να αναλεεται η εκτέλεση ορομμένων μόνο έργων, η και η ένωση άλλων, χωρίς συνοδεία οακλήρωσης τους. Μια οκλήρη ήνο οδωπήρη για τον ελληνικό λαό έβελιή, που φέβεται ότι μελετή ήν κυβέρνηση, είναι η ένωση των περισσότερων έργων για λόγους δημογυλικούς και στη συνέχεια η επιβράδυνση των πυθμών και η ηηγάωση του χηρήνου κατασκευής. Κάτω τέτοιο όα έχει σαν συνέτεια τη δημοτική ούνηση του κότους. Κάτω αν' αυτές τις ουνθήκες η ήσηση του λαϊκού κινήματος αναδειχεται σε οηηοντικό παράγοντα για την προώθηση των έργων.

Π Ρ Ο Ψ Η Ο Λ Ο Γ Ι Ο Σ Μ Ο Σ (Στ.Σπχ.)

	1986		1988		Ποσοτή %
	(τιμές 87)	(τιμές 86)			
1. ΠΑΧΕΛΩΟΣ	250	283	246	2,6	
2. Αεροδρόμιο	120	40	35	71	
3. Ραο- Αντίρριο	40	46	40	---	
4. Μετρό Αθηνών	155	138	120	23	
5. Αυτοκινητόδρομοι	250	115	100	60	
6. ΟΣΕ	120	35	30	75	
ΣΥΝΟΛΟ 6 έργων	935	657	571	39	
7. Ολυμπιακές εγκαταστάσεις	180				
ΣΥΝΟΛΟ 7 έργων	1.115				

σοφούς, η πάλι μόνο ενάντια στις συνέπειες της πολιτικής του
δικομητισμού και της εσχάρασης, δεν μπορεί να λυθεί το πρόβλημα
συνολικά. Χρειάζεται πάλι για την αντιστροφή του δικομητισμού,
πάλι ενάντια στην Ύλη την εσχάραση.

Όλα και περισσότερο γίνεται φανερό, ότι η ευθύνη για τη
δικομητισμό μιας αναπτυξιακής πορείας της χώρας, πέφτει
αντικειμενικά σε μια κυβέρνηση της Αριστεράς. Γι' αυτό και το ΚΚΕ
ανευθύνει την αναπτυξιακή πολιτική του πρώτα απ' όλα και το ΚΚΕ
καλεί με την πολιτική του πάλι να ζητηρηθούν τις απαραίτητες
συνθήκες για την ανάσχεση μιας τέτοιας κυβέρνησης.

Οι έργοι του ΚΚΕ για το συγκεκριμένα έργο

Η άρδευση του Βοσδαλικού κάμνου με την εκτροπή του Αχελώου

Οι προϋποθέσεις που χρησιμοποιούνται σήμερα για την άρδευση του
Βοσδαλικού κάμνου, είναι τελείως ανεπιφύλακτες σε σχέση με τις
περιβατικές ανάγκες που υπάρχουν. Οι καταστροφές από τη φετεινή
ξηρασία υπογράμμισαν με δραματικό τρόπο το σοβαρό αυτό πρόβλημα.
Παρά το γεγονός ότι η Άση του με την εκτροπή του Αχελώου
δυσχεύεται εσθ και 30 χρόνια, δεν έχουν γίνει συντακτικά βήματα
για αυτή την κατεύθυνση.

Το ΚΚΕ υποστηρίζει το παλαιό-πανθεωσιακό κτίσμα να
εκτροπεί το μεγαλύτερο δυνατό μέρος των νεράν του άνω Αχελώου για
την άρδευση του Βοσδαλικού κάμνου. Το έργο αυτό θα συμβάλει
αποφασιστικά στην ανάπτυξη της γεωργικής και κτηνοτροφικής
παραγωγής καθώς και άλλων τομέων της οικονομίας της Βοσδαλάς.
Επίσης θα συμβάλει στην απελευθέρωση του οικοσυστήματος του
Βοσδαλικού κάμνου, που οδηγείται στην καταστροφή από την εσχάραση.

Το ΚΚΕ καταγγέλλει τις μεθοδεύσεις της κυβέρνησης, που χρόνια
τόση με επανειλημμένες εγγυημένες για το έργο εμπούσει τους
αρχαίτες και όλα το λαό. Η κυβέρνηση δεν θεωρείται ότι θα
επιδιώξει να εκτροπεί η μέγιστη δυνατή ποσότητα νεράν. Στο μήκος
έργο, που είναι η σφραγική εκτροπή, από τα 20.000 μέτρα έχει
δημοσιεύσει μόνο τα 800. Δυστυχιστικά πραγματοποιούνται μόνο τα
100 περίπου έργα της ΔΕΗ στην περιοχή? τα οποία και προβάλλονται
στο κόμμα για να κενώσει η λαϊκή αγανάκτηση. Όμως, τα έργα αυτά

*Το έργο είναι άδικο να
"αντιστρέψω" κτλ*



μπορούν να λειτουργήσουν ανεξάρτητα από το αν θα γίνει ή όχι η εκτίρη και δεν αποτελούν εγγύηση ότι αυτή θα πραγματοποιηθεί.

Οι ενέργειες της κυβέρνησης δεν πείθουν ότι προέβλεπε να πραγματοποιηθεί το έργο στο συνολό του. Διευκρινίζονται μάλιστα και απόψεις μέσα στην κυβέρνηση, που αμφισβητούν και αυτή τη σκοπιμότητα του έργου. Είναι μεθοδεύεται η περικοπή και η αναβολή του.

Οι κυβερνητικές πολιτικές και ο τρόπος επέλεξης που έχει επιλεγεί, δεν εγγυώνται ούτε την οικονομική κατασκευή, ούτε την ορθολογική αξιοποίηση του έργου. Οι μεθοδεύσεις αυτές υποστηρίζουν την οικονομική του αποδοτικότητα, την αρχική λειτουργία. Αν το έργο προχωρήσει ε'αυτή τη βάση, θα καρπυνοφόρητε για δεκαετίες, θα κούτσουρευσε και θα καταλάσει σε τερπεία συντάξη κωνωνικών πόρων, που θα υποθρεύσει το μέλλον της χώρας.

Αποσπάζει ο συνολικός σχεδιασμός του έργου, καθώς και η ένταξη του σε ένα γενικότερο σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής και της οικονομίας γενικότερα. Μέχρι σήμερα οι βασικές μελέτες του έργου δεν έχουν ολοκληρωθεί, οι επιτάξεις στο περιβάλλον δεν έχουν εστιάσει, ο φορέας που θα αναλάβει την υλοποίηση και διαχείριση του έργου δεν συντάσσεται, το θέμα της χρηματοδότησης δεν έχει λυθεί.

Το ΚΚΕ είναι κομνημνημιακά αντίθετο με την εφαρμογή του σταδικοού ανάπτυξης σε ποκείο της μελέτης, κατασκευής και χρηματοδότησης, η οποία θα στοικώσει το κόστος του έργου, να ανεβώσει στο ύψη την τιμή του νερού και θα ανερίσει τη χώρα από σημαντικά τμήμα του οφέλους από την αξιοποίηση του έργου. Το ΚΚΕ καταγγέλλει τις κυβερνητικές μεθοδεύσεις που συνεκλούν τον συνεπνδόν των υποτιθέμενων υναγωνιστών παλαιοκωνικών οφέλων.

Το ΚΚΕ καλεί την κυβέρνηση να προχωρήσει στην υλοποίηση του έργου χωρίς άλλες καθυστερήσεις. Να συγκροτήσει άμεσα το φορέα υλοποίησης και διαχείρισης του έργου, με αποφασιστική συμπεριγωγή των βασικών φορέων.

Να προχωρήσει σε ολοκληρωμένα και ανεπίσημα περιβαλλοντολογικά μελέτη, από την οποία θα προέβουν το αναγκαίο μέγιστο ηρατιστικό του περιβάλλοντος, τόσο στο όριό του όσο και στο όριο και στη θεσσαλία. Να αναθέσει τη μελέτη του έργου σε άλλους μελετητές, ώστε να ολοκληρωθεί το υπόλοιπο σχέδιο

Συνολικά. Να αναθέσει τη μελέτη, δημοσίευση και επίβλεψη των έργων "Κεφαλαία" στη ΔΕΗ, που έχει μεγάλη εμπειρία σε αυτού του τύπου τα έργα.

Να αναθέσει σε ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες όλα τα έργα για τα οποία το ελάχιστο παραγωγικό συνολικό έσοφο, όπως για παράδειγμα όλα τα αρδευτικά έργα, πρόγραμμα που θα περιλαμβάνει το κόστος τους. Να περιλάβει τη συμμετοχή των έργων στα τηλέγραφα που δεν μπορούν να εκτελεστούν οι ελλείψεις κατασκευαστές, εάν υπάρχουν τέτοια.

Να καλύψει το ερασιμικό τμήμα των έργων, που ανέχεται στο 80% του συνόλου, από εσωτερικές πηγές χρηματοδότησης και όχι με δανεισμό σε συνάλλαγμα.

Το ΚΚΕ θεωρεί αποσπαστικό να ενταχθεί το έργο ο ένορ γενικόλετρο σχεδιασμό ανασυγκρότησης των παραγωγικών συνθήων της χώρας. Αυτά σημειώνει:

α) ότι για την κατασκευή και συντήρηση του έργου πρέπει να εξισορροηθούν και να αναπτυχθούν οι ελληνικές βιομηχανίες, όπως ωαληνοργαία, κατασκευή αντλητικών συγκροτημάτων, προκατασκευές καλώδια, ηλεκτρολογικά υλικά κλπ.

β) ότι πρέπει να αναπτυχθούν οι κλάδοι επεξεργασίας των αγροτικών προϊόντων που θα παραχθούν με την άρδευση του κέρνου.

Το έργο πρέπει να γίνει με τρόπο ορθολογικό και προγραμματισμένο, ώστε να συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της οικονομίας μας. Η θέση η θέση του, σαν έργο πολλαπλάσιο φρονιμότητας (αγροτικό, ενεργειακό), αναδείχεται ακόμη περισσότερο) την ανάγκη συνολικού σχεδιασμού του.

Αναμένεται άμεσα η μελέτη και ο προσδιορισμός των καλλιεργιών που θα προσοθούν κωδός και η υλοκρη μιας πολιτικής που να εξοφλάσει τη θέση των προϊόντων μας σαν θέση αγρού. Χρειάζεται να ανιτητιστούμε τους περιορισμούς που βάζει η ΕΟΚ στην ανάπτυξη της αγροτικής μας παραγωγής.

Πρέπει να γίνει από τώρα πρόβλεψη για το χωροταστικό σχεδιασμό νέων οικισμών και βιομηχανικών ζώνης και να μελετηθεί και προγραμματιστεί η υποδομή που θα απαιτηθεί.

Ερώτηση Κούλας Δηγουάνη, Βουλευτής του ΚΚΕ

Τα "μεγάλα έργα" έχουν περάσει στο βελιδικό μας. Πρόκειται για τα γνωστά έργα υποδομής που εξαγγείψε η κυβέρνηση στις αρχές του 1987. (Εκτροφή Αιθιώου, αεροδρόμιο Σπυρών, Μετρό, αυτοκινητόδρομοι, Γέφυρα Ριο-Αντιρριο, εκσυγχρονισμός οδηροδρόμων και οχηματικές εγκαταστάσεις).

Και εμείς συχνά χρησιμοποιούμε αυτόν τον όρο, χωρίς να εφεύγουμε αν αποδίδει, ή όχι, την πραγματικότητα. Χρόνια ακούμε για ορισμένα έργα, που η κυβέρνηση ου ΠΑΣΟΚ χαρακτηρίζει "μεγάλα". Μερικά μάλιστα συζητήσαμε δεκαετίες εξαγγελιών, χωρίς να πραγματοποιούνται.

Οι Θεσσαίοι περυσμένου το νερό του Αιθιώου κι αντί γι' αυτό τους χτυπάει η ξηρασία, οι Αθηναίοι περυσμένου το Μετρό που έχει μετατραπεί σε κελώνα, οι οδηροδρόμοι εκουχρονίζεται μόνο στις διωκηρύξεις, ενώ οι επιβάτες ταλαιπωρούνται και κινδυνεύουν καθημερινά, και τόσα άλλα. Βέβαια ο κόσμος έχει καταλάβει την αναξιοπία της κυβέρνησης και κρατάει μικρό καλάθι. Όμως, η κυβερνητική εκατραεία αποπροσανατολισμού συνεχίζεται αμείωτη.

Αυτή τη δημαγωγία επιδιώκουμε να αντρεψουμε με τη σημερινή μας παρέμβαση. Να καταγγείλουμε τις κυβερνητικές μεθοδεύσεις που οδηγούν σε κατασπατάηση του εθνικού πλούτου, σε όφειη για τις πολυεθνικές και τα κάθε είδους τρωκτική, μέσα και δύρω από την κυβέρνηση, στην εκτροπή κάθε είδους Κοκκωτάδων. Να απαιτήσουμε να σταματοεί οποιαδήποτε διαδικασία ανάθεσης έργων από τη σημερινή κυβέρνηση.

Το έργο αυτό πρέπει να το αναλάβει νέα κυβέρνηση που θα

Η παρέμβαση επίσης της ΕΟΚ, εκδηλώνεται και στον προανατολισμό των επενδύσεων. Με την μερική χρηματοδότηση ορισμένων έργων, καθορίζει στην ουσία τον προανατολισμό, ευρύτερων επενδυτικών πόρων, ενώ η άρνηση χρηματοδότησης άλλων, αποθαρρύνει την πραγματοποίηση συγκεκριμένων έργων.

Το ΚΚΕ πιστεύει ότι η επιλογή και κατασκευή των έργων πρέπει να εξυπηρετεί τα συμφέροντα των εργαζομένων και της εθνικής οικονομίας. Η αξιοποίηση των παρονεκμημάτων της διεθνούς συνεργασίας, πρέπει να στηρίζεται σε ισότιμη βάση και να αποκλείει τις ετεροβαρείς ρυθμίσεις των υτιρεκτιβών της ΕΟΚ.

6. Με ποιούς φορείς θα πραγματοποιηθούν τα έργα:

Ενα τελευταίο ερώτημα συνδέεται με τους φορείς πραγματοποίησης των έργων. Θα έχουν σ' αυτό τον "πρώτο λόγο" οι πολυεθνικά μονοπώλια και οι ξένοι τεχνικοί ή νομικοί σύμβουλοι, οι δημόσιοι φορείς, με την εξασφάλιση βέβαια της διαφάνειας, δημοκρατικού management και αξιοκρατίας καθώς και αποφασιστική συμμετοχής των εργαζομένων και των κοινωνικών φορέων; Η κυβέρνηση όχι μόνο δεν δημιουργήσε την απαραίτητη θεσμική και οργανωτική υποδομή, αλλά αγνόησε τις προτάσεις των μαζικών φορέων και εξειδικευμένων στελεχών. Στηριζόμενη κυρίως σε ξένους συμβούλους και διάφορους μεσάζοντες, (πχ Manufacturers Hanover) απομονώνει τον δημόσιο τομέα και στεγανώνει τις διαδικασίες, σε μια μικρή ομάδα συμβούλων, εφαρμόζοντας πολιτική αδιαφάνειας σε ενέργειες και αποφάσεις. Όπως τέτοιες λύσεις δημιουργούν ευνοϊκό έδαφος, για κάθε είδους αυθαιρέσεις και "υπόγειες" συναλλαγές, σε βάρος της ελληνικού λαού και της εθνικής οικονομίας. Η μέχρι τώρα εξέλιξη των γεγονότων, δεν αφήνει καμία αμφιβολία.

Το ΚΚΕ πιστεύει ότι σε ανώτερο κρατικό επίπεδο, σε επίπεδο δημιουργηθεί ενιαίος μηχανισμός προγραμματισμού και προώθησης των έργων, με αποφασιστική συμμετοχή εκπροσώπων των επιχειρηματικών επιστημονικών, συνδικαλιστικών και κοινωνικών φορέων. Επίσης, πρέπει η διαχείριση κάθε έργου, να ανατεθεί σε δημόσιους φορείς με εξασφάλιση διαφάνειας, δημοκρατικής λειτουργίας με αποτελεσματικού ελέγχου. Κοθήκων των φορέων να είναι

προγραμματισμός, η επιβλεψη και η εκμετάλλευση των έργων. Οι αναθέσεις κατασκευών θα πρέπει να ευνοούν το εγχώριο δυναμικό (δημόσιο και ιδιωτικό), ενώ στις αναθέσεις ξένων εταιριών, να εξασφαλίζεται κατά προτεραιότητα η προμήθεια εγχώριου εξοπλισμού καθώς και η απασχόληση Ελλήνων επιστημόνων.

7. Με τον Δικωματισμό ή την Αδιοστερά για τα μεγάλα έργα:

Ενα τελευταίο ερώτημα, που αναμφευκτα γεννιέται απο τα προηγούμενα, αφορά τις κοινωνικο-πολιτικές προϋποθέσεις πραγματοποίησης των έργων. Το ερώτημα που γεννιέται είναι αν με κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ ή της ΝΔ (ή οποιασδήποτε άλλης κυβέρνησης που θα διαχειρίζεται τα ίδια μεγάλα συμφέροντα), μπορούν να εφαρμοστούν σωστές προϋποθέσεις πραγματοποίησης των έργων. Με άλλα λόγια, αν υπάρχουν περιθώρια προώθησης των έργων σήμερα, ή πραγματοποίησή τους συνδέεται με την συνολική άυση του κοινωνικο-πολιτικού προβλήματος της χώρας;

Χωρίς αμφιβολία ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε η ΝΔ (δεν μπορούν, ούτε βέβαιον) να εφαρμόσουν μια πολιτική που θα ανταποκρίνεται στα συμφέροντα του ελληνικού λαού και της εθνικής οικονομίας. Βέβαιον, κάτω απο την πίεση του λαϊκού κινήματος, μπορούν να υπάρξουν επιμέρους κατακτήσεις, να περιοριστεί η κακοδιαχείριση και να πραγματοποιηθούν μερικά έργα.

Σατόσο, η πάλη μόνο ενάντια στις συνέπειες, δεν μπορεί να φέρει ουσιαστικά αποτελέσματα, χωρίς τη συνολική ανατροπή του δικοματικού συστήματος, ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες σήψης και χρεωκοπίας του. Κατά συνέπεια πρέπει να γίνει πιο καθαρό, ότι η μόνη σωστή προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των έργων, προηνοθέτει άλλο τύπο ανάπτυξης, που θα έχει στο κέντρο του εργαζόμενο άνθρωπο και τις κοινωνικές του ανάγκες. Μια τέττια ανάπτυξη μόνο μια κυβέρνηση της Αριστεράς μπορεί να δώσει!!!

Τι' αυτό, χωρίς διάθεση συνθηματολογίας, ισχύει απόλυτα η θέση, ότι τα "μεγάλα έργα" απαιτούν και μια πραγματικό "μεγάλη Αδιοστερά"!!!

ΚΟΝΗΔΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΥΜΑ ΕΝΩΣΙΑΣ
ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Συνέντευξη τύπου: "Σχέδιο θέσεων του ΚΚΕ για τα μεγάλα έργα"

Θ Ε Λ Τ Ι Ο Τ Υ Π Ο Υ

Το ΚΚΕ επισημαίνει την έλλειψη έργων υποδομής στη χώρα μας, τις συντηρικές συνθήκες αυτού του γεγονότος στην παραγωγή και στην κοινωνική ζωή, καθώς και τις ευθύνες των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ γι'αυτή την κατάσταση.

Το ΚΚΕ καταγγέλλει την κυβερνητική πολιτική και στο θέμα των έργων υποδομής, σαν αντιλαϊκή και αντιδική, διότι δεν ικανοποιεί τις ανάγκες της κοινωνίας, αλλά τις ανάγκες του μεγάλου κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση:

(α) Δηλώνει για προεκλογική καταπόνηση έργων υποδομής, που δεν σκοπεύει να πραγματοποιήσει. Προτίθεται να κάνει λίγα μεγάλα έργα αλλά κεντροαριστερά και καθύπευκτα τη μικρή πολιτική της με μεγάλες δακρυρροές.

(β) Αντί να συνδέσει τα έργα με τον ελληνικό παραγωγό και την ανάπτυξη της, το παραδίδει, λέει στο βέλο κεφαλαίου. Αφήνει ανεξουσιοδοτητο το ελληνικό παραγωγικό δυναμικό, ενώ αυτό θα μπορούσε να αναλάβει το μεγαλύτερο μίσημα των έργων.

(γ) Μεταστέλλει τα έργα με τρόπο που οδηγεί σε καταστροφώδη ισορροπία των πολυεθνικών, σε αύξηση του εσωτερικού χρέους και σε μείωση των κρατικών μηχανισμών. Είναι ο ελληνικός λαός θα πληρώσει τα έργα χρωστά.

(δ) Δεν έχει εξομαλύνει τη χρησιμοποίηση των έργων, δεν έχει ισορροπήσει τα μεγέθη, δεν έχει αναλάβει προγραμματισμό για την μείωση τους, δεν έχει εντομίσει την απαιτούμενη οργανωτική μεθοδολογία των έργων που θα συγχρηματοδοτηθούν εκτάκτως και λειτουργήσουν.

Το ΚΚΕ με τις θέσεις του για θέμα των έργων υποδομής επιβάλλει στη Στοιχόφωση μιας Αριστεράς ενωτικάς προόδου, ημερώντας σε ένα πρόγραμμα ανασυγκρότησης της οικονομίας μας. Το πρόγραμμα της πρότασης του ΚΚΕ είναι το εξής:

- 1.- Να γίνει κερδοχική των αναγκών της χώρας σε έργα υποδομής

1. να καταστραφεί εντελώς πρόγραμμα εκτέλεσής τους με βάση τις υπάρχουσες δυνατότητες. Η αντιπαράθεση "μεγάλων" και "μικρών" έργων είναι τεχνητή και γίνεται από την κυβέρνηση για να κλυδωνιστεί η υποδομή οφέλους ανάπτυξης για τη χώρα.

2.- Να γίνουν πλήρεις και δειγματοειδείς μελέτες για όλα τα έργα με την ολοκλήρωση του υποπροσχολημένου σήματος επιστημονικού συντελεστή της χώρας. Να εξεταστούν όλες οι ηλειτουργίες των έργων, από τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και την χωροθέτηση τους μέχρι τη χρηματοδότηση και την τεχνική κατασκευή τους.

3.- Να εξετασθούν κατά προτεραιότητα οι υπάρχοντες πόροι και μόνο αν χρειάζονται, να καταβληθούν σε εξωτερικό συνέταμο. Να διαχωριστούν οι δροχικά από το συναλλαγματικό κόστος των έργων. Το πρώτο να καλυφθεί αποκλειστικά από εσωτερικές πηγές.

4.- Να εξετασθούν το υποπροσχολημένο κατασκευαστικό δυναμικό της χώρας. Να μη δοθούν στους έθνους παρά μόνο τα τμήματα των έργων που δεν μπορούν να γίνουν με τις δυνάμεις μας συνήμεις και να κατοχυρωθεί η απασχόληση των ελλείπων εργοζυμμένων και ο' αυτιά.

5.- Οι φορείς εκτέλεσης και διαχείρισης των έργων να είναι δημόσιοι. Η δημοκρατική λειτουργία τους και οι κοινωνικός έλεγχος να εξασφαλιστεί με την συντακτική συμμετοχή των μεσικών λαϊκών φορέων.

6.- Το λαϊκό κίνημα χρειάζεται να παρήκει αποφασιστικά και να επιβάλλει τη συμμετοχή του στη λήψη των αποφάσεων για όλα τα στήματα των έργων, από την επιλογή μέχρι τη διαχείριση.

7.- Έτσι σήμεριές συνθήκες, όπου τα φαινόμενα σήνης και διαφθορές αγκαλιάζουν την κυβέρνηση και τον κρατικό μηχανισμό, το συγκεκριμένα έργα δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν από τη μερική κυβέρνηση, αλλά από μια κυβέρνηση που θα ηραλάσει από έμπιστη ηραφική σε εκλογές με ριζική αναλογική. Βέβαια για να είναι πραγματοποιησιμη των έργων, δεν φάνει να φύγει η αναταραχή κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, αλλά ν' ανατραπεί συνολικά ο διοικηταρισμός.

Αυτό σημαίνει ότι είτε η ΝΔ μπορεί να πραγματοποιήσει τα έργα σε φάλας του λαού, είτε είναι να παραχθούν έχει Sδοσει Σελγία κκεδυσχεύριση, αλλά και είναι υποθέτει τις ίδιες αρχές και τη ηρητήρια, που αόητησαν στα σήμερινα οδυσσοδα. Η ευθύνη για τη διομολότητα μιας αποπνευστής φορείας της χώρας πέφτει ανακελιμενικά σε μια κυβέρνηση της Αριστεράς. Γι' αυτό και το κκε μενθύνει την αναπνευστική πολιτική του πρόταση από λαό και τον καλεί με την πολιτική του πάλι να συνταρχώσει τις υπαρκτίωτες συνθήκες για την ανάδειξη μιας έτίας κυβέρνησης.

----- * * *

Οι αναλογισμένοι ερωτήσεις, παρατηρήσεις, αυτηρήσεις.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΚΕ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟ

Εισήγηση: Α. Παπαμιχαήλ, συνεργάτη του Οικονομικού Τμήματος της ΚΕ του ΚΚΕ.

Θα ξεκινήσω από μερικές διαπιστώσεις και καταλήγοντας από αυτές σε ένα συμπέρασμα, χρήσιμο κατά τη γνώμη μου για τη συζήτησή μας.

Η Κυβέρνηση νέυτε χρόνια μετά τη διατύπωση του πρώτου πενταετούς της ('83-'87), στο οποίο είχαν περιληφθεί πολλά από τα επανομαζόμενα μεγάλα αναπτυξιακά έργα, και δύο χρόνια μετά την τελευταία εξαγγελία τους από τον Πρωθυπουργό, δεν γνωρίζει ούτε τι βάλει να κάνει, ούτε τι μπορεί να κάνει. Δεν γνωρίζει το κόστος των έργων, τις πηγές χρηματοδότησης, τον απαιτούμενο χρόνο εκτέλεσης, τους φορείς διοίκησης-διαχείρισης των έργων. Πιο απλά βρισκόμαστε μπροστά σε ένα φαινόμενο κάθελου κολλακευτικό για τους κυβερνητικούς παράγοντες. Τους στοιχειώδεις λογικούς υπολογισμούς που θα έκανε και ο τελευταίος πολιτης αυτής της χώρας πριν, προχωρήσει στην οποιαδήποτε επένδυση των χρημάτων του, στάθηκε ΑΔΕΝΑΤΟΝ να τους κάνουν Πρωθυπουργοί με βραβεία οικονομικών γνώσεων, υπουργοί με τίτλους σπουδών και ακριβοπληρωμένοι τεχνοκράτες συμβουλοί!!!

Το συμπέρασμα των πιο πάνω διαπιστώσεων είναι ότι βρισκόμαστε σε μια κατάσταση επικίνδυνη για τις πιθανές συνέπειες και ταυτόχρονα κωμική, αλλά και αποκαλυπτική της πολιτικής-διοικητικής-διαχειριστικής ανικανότητας της Κυβέρνησης. Είσι μπροστά μας δεν υπάρχουν μόνο οι κίνδυνοι που συνεπάγεται αντιδικία πολιτική, αλλά και οι κίνδυνοι που προκύπτουν τόσο από τις ηθικά και κοινωνικά διαβλητές διαδικασίες που ενεβλήθησαν για τη δημιουργία των έργων. Πιο συγκεκριμένα σήμερα η κατάσταση που επικρατεί γύρω από τα έργα είναι η ακόλουθη.

Ι. α) Από τα δύο δημοπρατηθέντα έργα έχουμε:

- Τεχνικές προσφορές που κριθηκαν εντελώς σσφαείς και τουτόχρονα επισφάλεις από τις επιτροπές αξιολόγησης και βεβαιώσεις ΡΙΟ - Τρόπος και χρόνος συντήρησης ΜΕΤΡΟ κλπ).

- Οικονομικές προσφορές που είναι αδύνατον να αξιολογηθούν

τόσο εξ αιτίας των ασφαιών που έχουν οι τεχνικές όσο και εξ αιτίας άλλων όρων, κόστος συντήρησης λειτουργίας κλπ, πχ σχέσεων βραχμικού μέρους με συναλλαγματικό.

- Οι χρηματοδοτικές προσφορές που δεν φαίνεται να παρουσιάζουν κάποιο νέο ενδιαφέρον γλιν τθν κλασικού βαιειολογίου, είναι πολλές φορές ασφαις και πάντα επιβαρύνουν το συναλλαγματικό μέρος λόγω της αξιοποίησης των εξαγωγικών πιστώσεων και τέλος.

- Προσφορές αντισταθμιστικών σφελών που είναι ή ανύπαρκτες ή εκθέσεις ιδελών, αδύνατον να εκτιμηθούν και να αξιολογηθούν.

Συνολικά είναι τέτεις οι ασσφαιες, οι όροι και οι επιφωλάξεις που τίθενται που οι επιτροπές αξιολόγησης σήκωσαν τα χέρια ψηλά. Ουσιαστικά κατά την εκτίμησή μας δεν έχει σήμερα η Κυβέρνηση διαγωνισμούς. Προξενεί εντύπωση λοιπόν η πληροφορία ότι αν και οι επιτροπές αξιολόγησης των προσφορών στάθηκε αδύνατο να μελνει για ασσφαση στους Υπουργούς. Με τι κριτήρια είναι δυνατή η λήψη οποιασδήποτε ασσφασης για ανάθεση γλιν των πολιτικών, των δημαγωγικών ή των ιδιοτελών οικονομικών συμπερόντων;

β) Ο διαγωνισμός για τον ΔΧΕΛΑΩ οδηγείται σε πλήρη ματαίωση ασφού οι 5 απο τους 6 προεκλεγέντες ομιλούς με κοινή επιστολή - δήλωση τους αρνούνται να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό.

γ) Για το Αεροδρόμιο των Σηάτων δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα τίποτα, ως προς τη δεύτερη φάση της δημοπράτησης, ενώ τα έργα για τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ έχουν αναβληθεί για το μέλλον με επίσημες κυβερνητικές δηλώσεις.

δ) Οι αυτοκινητόδρομοι δημοπρατούνται με πολύ ασργούς ρυθμούς κατά μικρά τμήματα, μόνον έτσι που τα εξαγγελθέντα να χρειαστούν για την εκτέλεση τους περισσότερο απο 50 χρόνια.

ε) Και μόνο τα 3 ασθνήτικά έργα των ΟΑ έχουν αρχίσει σαν κατασκευή εκτός του κέντρου Τύπου που φαίνεται να καθυστερεί εξ αιτίας της πολυηλοκότητας του θέματος.

II. Ακόμα και σήμερα δεν υπάρχει χρηματοδοτική πολιτική, ούτε και στρατηγική για το σύνολο των εξαγγελθέντων έργων και φυσικά ούτε και χρηματοδοτικό σχήμα, παρά την πρόσληψη ειδικών ξένων συμβούλων.

III. Η Κυβέρνηση ακόμα και σήμερα τροποποιεί συνεχώς τους προϋπολογισμούς των εξαγγελθέντων έργων με τελευταίο δημοσιευμένο προϋπολογισμό κατά 40% χαμηλότερο εκείνου που εξαγγέλθηκε το 1987.

IV. Η Κυβέρνηση μετά τη δημοπράτηση αναθέτει μελέτες οικονομικής σκοπιμότητας και οικονομικής και κοινωνικής αποδοτικότητας με διατεταγμένα όπως φαίνεται αποτελέσματα.

V. Ακόμα και σήμερα δεν υπάρχει κυβερνητική θέση ούτε για τους φορείς διοίκησης των έργων ούτε φυσικά για τους φορείς διαχείρισης τους μετά την εκτέλεση.

VI. Από τις υποδηλωθείσες προσφορές φαίνεται ότι οι τιμές που διαμορφώνονται από το σύστημα δημοπράτησης που επηρέαζε η Κυβέρνηση φθάνουν στο διπλάσιο ή και στο τριπλάσιο του πραγματικού κόστους που θα έπλητυχάνετο αν είχε ακολουθηθεί άλλο σύστημα που να αξιοποιούσε τα πλεονεκτήματα του ελεύθερου περισσότερων κατασκευαστών και όχι 3-4 πολυεθνικών ομίλων.

Με βάση τα προηγούμενα οι θέσεις μας για τα έργα που έχουν εξαγγελθεί διαμορφώθηκαν με την αξιολόγηση διαφόρων κριτηρίων σε δύο επίπεδα. Το πρώτο επίπεδο περιλάμβανε την αναγκαιότητα του κρινόμενου έργου και την τεράχρησή του σε σχέση με άλλες ανάγκες του τόπου. Το δεύτερο επίπεδο αξιολόγησε τα κριτήρια που σφοδρώνουν το πως θα μπορούσαν να γίνουν τα έργα, διαδικασίες δηλαδή και προϋποθέσεις που θα κατοχυρώνουν από τη μία την ποιοτική επάρκεια των έργων και από την άλλη την βέλτιστη αξιοποίηση πόρων και μέσων που θα διατεθούν.

Για όλα τα έργα καταλήξαμε ότι το σύστημα της δημοπράτησης του ΠΑΚΕΤΟΥ, μελέτη - κατασκευή - χρηματοδότηση πρέπει να επικρατήσει. Τα έργα πρέπει να δημοπρατούνται σε μικρότερες ενότητες που να επιτρέπουν την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του μεγαλύτερου δυνατού ανταγωνισμού. Οι δημοπρατήσεις να γίνονται αφού θα έχουν προηγουμένα υπάρξει ολοκληρωμένες μελέτες. Η χρηματοδότησή τους θα πρέπει να εξασφαλιστεί κατά το μεγαλύτερο μέρος από εσωτερικές πηγές και από κοινοτικά ταμεία και μόνον για τις αναγκαγματικές δαπάνες να διερευνηθούν οι πηγές εξωτερικού

το δυσμενέστερο.

ΑΚΕΦΑΣΟΣ

Έργο αναγκαίο και άμεσης και επιτακτικής προτεραιότητας. Το έργο να προχωρήσει δημοπρατούμενο τμηματικά αμέσως μετά την ολοκλήρωση κάθε μελέτης που θα αντιστοιχεί στο κάθε προς δημοπράτηση τμήμα.

Η ΔΕΗ και τα αρμόδια υπουργεία να ενισχυθούν με πιστώσεις για την επιτόχυνση των διαδικασιών των μελετών. Φορείς δημοπράτησης και διοίκησης στο στάδιο της κατασκευής να είναι οι ανωτέρω φορείς που διασέτουν αείδωλο δυναμικό και φορείς ελέγχου της πορείας των έργων και διαχείρισης τους. Διευρημένοι φορείς του δημόσιου με τη συμμετοχή των μαζικών φορέων του λαού, την ΤΑ και των επαγγελματικών και επιστημονικών φορέων.

Παράλληλα η πολιτεία να εφαρμόσει μια πολιτική που θα στοχεύει στη στήριξη της αυξημένης παραγωγής που θα προκύψει από τα έργα έρδευσης και ύδρευσης του κάμπου. Γιατί δεν είναι δυνατόν να λέμε ότι θέλουμε να φτιάξουμε ένα έργο που κοστίζει εκατοντάδες δισεκατομμύρια και την ίδια στιγμή να υιοθετούμε πολιτικές όπως αυτές της αγρανόμησης, της πρόωρης συνταξιοδότησης των αγροτών και του περιορισμού των καλλιεργειών.

ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΙΟΥ

Η βελτίωση των συνθηκών διακινεμάτωσης ανδρώπων και ευπορευμάτων από το ΡΙΟ στο ΑΝΤΙΡΙΟ και αντίστροφα είναι αναγκαία. Το εάν η βέλτιστη λύση είναι η τέφρα ή άλλος τρόπος, δεν έχει μελετηθεί με επάρκεια. Αυτό πρέπει να γίνει με αδιβάητες και διαφανείς διαδικασίες και να ληφθούν υπόψη και οι παράμετρος.
α) Της μελλοντικής σιδηροδρομικής ζεύξης του Σταύλου του ΡΙΟ - ΑΝΤΙΡΙΟ.

β) Της ενέκτασης των λιμενικών εγκαταστάσεων της Πάτρας οι οποίες ήδη λειτουργούν σε συνθήκες κόρεσης.

Επιβάλλεται επίσης η επανεξέταση της λύσης της βελτίωσης των συνθηκών κίνησης στην περιοχή. Για παράδειγμα μπορούμε να πούμε ότι πχ η λύση της σήραγγας φαίνεται ότι από τεχνική και οικονομική

αποψη ως ταχύτερη και συμφερότερη. Τα 22 χιλιόμετρα της διαδρομής του ΜΕΤΡΟ μας δείχνουν ότι το κόστος των 2 περίπου χιλιομέτρων της ζεύξης δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 15-18 δισ. δρχ.

Στις θέσεις μας που μοιράστηκαν αναφερόμαστε σε διάφορες εναλλακτικές λύσεις.

Η γνώμη μας είναι ότι η σημερινή πρόταση της γέφυρας οδηγεί σε ένα κόστος που θα πλησιάζει τα 70-80 δισ. δρχ. Μια δαπάνη δηλαδή που δεν δικαιολογείται να υποστεί το ελληνικό κράτος σε τέτοια εποχή.

ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ

Έργο αναγκαίο και άμεσης προτεραιότητας για την πόλη που πρέπει να προχωρήσει.

Πέρα από τη γενική αναθεώρηση του τρόπου δημοσίευσής του έργου χρείάζεται α) να ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός του σε ένα συνολικό σχέδιο λειτουργίας που να αξιοποιείται η υπάρχουσα γραμμή και οι δυο υπο κατασκευή μέσω μιας μικτής (υπόγειας και υπέργειας) περιμετρικής και β) να αξιολογηθεί η υπάρχουσα γραμμή του ΟΣΕ προς Βορράν και προς Επίδωσι - Μέγαρα (ηλεκτροκίνηση - αντιστρώβες διαβάσεις). γ) Να σχεδιαστεί η λειτουργία των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς με το ΜΕΤΡΟ.

Το έργο πρέπει να χωριστεί άμεσα σε μικρότερα τμήματα και να αρχίσει να δημοπρατείται με εντατικούς ρυθμούς. Με τον τρόπο αυτό θα μειωθεί το κόστος κατασκευής σχεδόν στο μισό και θα διαχωριστεί το δημοτικό μέρος της δαπάνης από το συναλλαγματικό που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ

Να σταματήσει ο τραγέλαφος των δημοπρασιών μικρών τμημάτων με τη μέθοδο μελέτης - κατασκευής. Να ολοκληρωθούν οι μελέτες μεγάλων τμημάτων από τον φορέα δημοσίευσής ώστε να υπάρξουν ενιαία κριτήρια σχεδιασμού και να διατεθούν πιστώσεις για την κατασκευή των κύριων οδικών αξόνων της χώρας. Ιδιαίτερα μάλιστα πρέπει να δοθεί εκτός από τη βελτίωση των εθνικών οδών 1 και 2 στον άξονα της Δυτικής Ελλάδας και στον άξονα Ανατολής - Δύσης στη βόρεια Ελλάδα.

οι
αν
με
ση

Balfour Beatty Construction International Limited

BB Memo

To Mr A I L Byers

From R Tippins

Date 15th September 1988

Our ref RT/KGL16
Copies RKL

Network
Tel No: 241

CONFIDENTIAL

ACHELOOS PROJECT - GREECE

Dear Sandy,

Thank you for sending me the ENR feature on Acheloos. I would like to confirm my telephone conversation with you last week that according to confidential information I have received, Taylor Woodrow with their Partners Holzmann, Astaldi and Fougereolle are mounting a full scale responsive bid taking advantage it seems of the reluctance of their competitors to respond. This will no doubt be combined with the expensive fees committed through TW's agent to the ruling party which I had set up before I left. It could be that the TW group have established an edge for themselves especially with a background on this project going back several years when I first tried to negotiate this project with the Papandreou Government with high level support from HMG. I think TW must think they have a 50/50 chance on this project though I would put their chances of success at nearer 20% because of the big question mark against whether the project will ever be implemented.

I don't know whether you had a chance to discuss this with our partners but I think we should consider what our response should be to the TW approach. It is interesting to note that when I was with TW we decided to test the strength of TW's influence by getting prequalified with the PQ/bid bond qualified to be harmless. I guess it will be TW's strategy to submit a heavily qualified bid and get this accepted as a responsive bid. Could we discuss.

Regards

Bob

Bob Tippins

BB PROJECTS LTD
16 SEP 1988
PASS TO: <i>[Signature]</i>
COPY: <i>RT</i> 16/11
FILE: <i>BB6007.</i>

Bob
Thank you for background.
I will return our group in
due course. See copy memo.
attached for current position
in Kellogg.

Sandy