

**-ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ  
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
ΣΑΒΒΑΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ  
ΑΝ.ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΦΟΥΛΑΤΖΙΚΛΙΔΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ-ΝΙΚΟΛΕΤΑ**

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
ΜΑΡΤΙΟΣ 2009**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

<b>1.ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</b>	1
1.1 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	1
1.2 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1960	1
1.3 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1970	2
1.4 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ 1980, 1990 ΚΑΙ 2000	2
<b>2. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ</b>	5
2.1 ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΩΝΑΣΗ	5
2.2 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΩΝΑΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	7
<b>3. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΩΣ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>	12
3.1 ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	12
3.1.1 Τομέας Διασφάλισης Ποιότητας	12
3.1.2 Εμπορευματικές Μεταφορές	13
3.1.3 Εκπαιδευτικό Κέντρο	14
3.1.4 Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών	15
3.1.5 Τεχνική Βάση	17
3.1.6 Συντήρηση- Επισκευή Αεροσκαφών	18
3.1.7 Ολυμπιακή Εταιρεία Κανσίων	19
3.1.8 Εταιρεία Αγωγού Κανσίων Αεροδρομίου	20
3.1.9 Galileo	21
3.1.10 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα	22
3.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	24
3.3 ΚΡΑΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	
3.3.1 Επιπτώσεις στην τιμή	27
3.3.2 Επιπτώσεις στην ελάχιστη παραγόμενη ποσότητα	30
3.3.3 Επιπτώσεις από παρεχόμενες εκπτώσεις	31
3.3.3.1 Επιβάρυνση κατά τις βουλευτικές εκλογές	31

3.4 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	34
3.4.1 Επιτροπή κατάρτισης αναπτυξιακού προγράμματος 1982	35
3.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	
3.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΕΡΓΙΑΚΩΝ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΑ	42
3.6.1 Πρώτο παράδειγμα	43
3.6.2 Δεύτερο παράδειγμα	45
3.6.3 Τρίτο παράδειγμα	47
3.7 ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	48
3.7.1 Οι υπάλληλοι	49
3.7.2 Οι αυξημένοι μισθοί	50
3.7.2.1 Η μετακίνηση ιπτάμενων συνοδών στο έδαφος με μισθούς πτήσεων	52
3.7.2.2 Η επιστροφή συνταξιούχων με υπέρογκους μισθούς	52
3.7.3 Η μεταφορά τύπου	53
3.7.4 Τα λάθη στην οικονομική διαχείριση	55
3.7.5 Επιμέρους προβλήματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας	55
3.7.5.1 Ελλείψεις προσωπικού ,ελλείψεις αεροσκαφών- ματαίωση πτήσεων και απώλεια εσόδων	55
3.7.5.2 Στους ουραγούς της Ε.Ε. για την ακρίβεια εκτέλεσης πτήσεων	56
3.7.5.3 «Ψαλίδι» σε δρομολόγια - φιλέτα	56
3.7.5.4 Καταδίκη παλαιότερων διοικήσεων για χρέη προς το ΙΚΑ	56
3.7.5.5 Ενοικίαση αεροσκαφών από την ισπανική εταιρεία Holla.	57
3.7.5.6 Υπέρογκες μισθώσεις αεροσκαφών	
<b>4.ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</b>	
4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	61
4.2 ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ	61
4.3 ΤΕΤΑΡΤΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ	66
4.4 ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΜΒΙΒΑΣΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ	68
4.5 ΣΑΝΙΔΑ ΣΩΤΗΡΙΑΣ Η ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 44	72
4.6 ΣΤΑΣΗ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	73
4.7 ΔΕΝ ΑΝΑΣΤΕΛΛΕΤΑΙ Η ΔΙΩΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	74

4.8 ΑΡΝΗΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΙΤΙΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΩΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ	75
4.9 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	76
<b>5. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ-ΠΩΛΗΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</b>	<b>79</b>
5.1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	79
<i>5.1.1 Πορεία ιδιωτικοποίησης Ολυμπιακής Αεροπορίας</i>	80
5.2 ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	87
5.3 ΟΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ	90
<i>5.3.1 Η εναλλακτική της SABENA</i>	100
<i>5.3.2 Η εναλλακτική της Πάνθεον</i>	103
<i>5.3.3 Οι ξένοι επενδυτές</i>	105
5.4 ΟΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ	108
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	115
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	116

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το ανελαστικό ρυθμιστικό πλαίσιο σε τομείς όπως οι ξένες επενδύσεις και οι περιβαλλοντικοί οργανισμοί, οι υποδομές αεροπορικών και οδικών μεταφορών και η έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού είναι παράγοντες που στερούν από την Ελλάδα υψηλότερη θέση στον παγκόσμιο χάρτη τουριστικής ανταγωνιστικότητας, όπως προκύπτει από τον Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας.(Word Economic Forum)<sup>1</sup>

Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αερομεταφορών, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορών χαμηλού κόστους και η επίδραση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα του διαδικτύου, δημιουργούν νέα δεδομένα στην βιομηχανία των αερομεταφορών. Ωστόσο για την αναβάθμιση του κλάδου απαιτείται στενή συνεργασία και συντονισμένες ενέργειες και προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων.

Το θέμα των αερομεταφορών είναι τόσο σημαντικό και τόσο άρρηκτα συνδεδεμένο με την πορεία του βασικού πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, του τουρισμού που μας επιβάλλει να βρούμε τρόπους ώστε να ξεπεράσουμε εγωισμούς και συντεχνιακά ή άλλα συμφέροντα και να ενώσουμε δυνάμεις και στόχους, που θα καθορίσουν τη μελλοντική πορεία του τουρισμού και της οικονομίας της χώρας κατ' επέκταση.

Η διαιώνιση της ύπαρξης της ελλειμματικής Ολυμπιακής και η απροθυμία ύπαρξης πολιτικής διευθέτησης πέραν του ότι επιβαρύνει καθημερινά τον Έλληνα φορολογούμενο, προβάλλει και την αρνητική εικόνα της χώρας μας στο εξωτερικό, μέσω των απεργιών και της ταλαιπωρίας των τουριστών που επιλέγουν «τον εθνικό μας» αερομεταφορέα για τα ταξίδια τους. Συμβάλλει έτσι αρνητικά στην μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της χώρας μέσω της αποθάρρυνσης της έλευσης ξένων τουριστών στην χώρα μας με αποτέλεσμα την αρνητική επιρροή στην ελληνική οικονομία.

Πρέπει λοιπόν στη θέση της Ολυμπιακής να εδραιωθεί μια εταιρεία η οποία να εμπνέει μέσω οράματος και αξιών, να κινητοποιεί, να αναπτύσσει, να καθοδηγεί τους ανθρώπους, να εξασφαλίζει την ομαδική συνεργασία, να σκέφτεται στρατηγικά,

---

<sup>1</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Word Economic Forum- Δείκτης Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας Στην 24<sup>η</sup> θέση η Ελλάδα μεταξύ 124 χωρών, Μάρτιος 2007, σελίδα 23, τεύχος 327*

να υλοποιεί αποτελεσματικά αλλαγές που οδηγούν σε πρόοδο, να δημιουργεί τις εξελίξεις και το μέλλον και να διοικεί μέσω παραδείγματος με ακεραιότητα.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Λυδία λίθος για την επιλογή του παρόντος θέματος αποτέλεσε η χρόνια ενασχόληση των Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας με το θέμα της διαιώνισης της απροθυμίας διευθέτησης του μέλλοντος της ελλειμματικής Ολυμπιακής. Τα τελευταία χρόνια διατυπώθηκαν διάφορες γνώμες που αφορούσαν τον τρόπο με τον οποίο θα έπρεπε να δοθεί η λύση και τους λόγους για τους οποίους η Ολυμπιακή έφτασε στη σημερινή της κατάσταση.

Στην προσπάθειά μας που έγινε μέσω της έρευνας του υλικού που βρήκαμε να καταγράψουμε τα δεδομένα και τις απόψεις που επικρατούν για την πορεία και το μέλλον της Ολυμπιακής θεωρήσαμε σκόπιμο καταρχήν να μελετηθεί η προϊστορία της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την ίδρυσή της έως και σήμερα, κατόπιν, πρωτίστως να αναφερθεί ο τρόπος λειτουργίας της ως ιδιωτική εταιρεία στην εποχή του Ωνάση και έπειτα ως κρατική στα χέρια του ελληνικού κράτους.

Στη συνέχεια θα διερευνήσουμε την λειτουργία της ως κρατική εταιρεία προσπαθώντας να αναλύσουμε τη λειτουργία της, τις συνθήκες και τους όρους κρατικοποίησής της, τη λειτουργική της διαχείριση και τις οικονομικές επιπτώσεις που επέφερε αυτή, καθώς επίσης και τα αναπτυξιακά προγράμματα που υλοποιήθηκαν. Ακόμη, δεδομένου ότι η Ολυμπιακή βρίσκεται εκτεθειμένη στον ανελέητο διεθνή ανταγωνισμό, κρίνεται σκόπιμο να τη συγκρίνουμε με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Επίσης, θα αναφερθούμε σε παραδείγματα απεργιακών κινητοποιήσεων της Ο.Α. και της Υ.Π.Α. και θα αναλύσουμε τα φαινόμενα εκδήλωσης της κρίσης στην Ο.Α., για να διαπιστώσουμε κατά πόσο είναι υγιείς και ανταγωνιστική.

Επίσης, θα αναφερθούμε στην κρίση που επίθε στην Ο.Α. και στα διαδοχικά σχέδια που προωθήθηκαν για την εξυγίανση της. Τέλος, θα προσπαθήσουμε να καταγράψουμε τα σενάρια ιδιωτικοποίησης ή πώλησης που υπόθηκαν για το μέλλον της Ολυμπιακής.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω όλα εκείνα τα πρόσωπα που με βοήθησαν στη συγγραφή αυτής της εργασίας. Πρωτίστως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον αναπληρωτή καθηγητή κύριο Σάββα Μαυρίδη, ο οποίος ήταν και ο επιβλέπων καθηγητής στην πτυχιακή μου εργασία, για την πολύτιμη βοήθεια που μου παρείχε μέσω της σωστής του καθοδήγησης, των συμβουλών και διευκρινήσεών του, καθώς επίσης και της συμπαράστασής του. Επίσης, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου για την βοήθεια που μου παρείχαν τόσα χρόνια μέσω των γνώσεων τους και της διδασκαλίας τους.

Τέλος, πρέπει να ευχαριστήσω όλους αυτούς τους συγγραφείς που ασχολήθηκαν με την Ολυμπιακή Αεροπορία, είτε πρόκειται για επαγγελματίες του χώρου, είτε για δημοσιογράφους, οι οποίοι μέσω των βιβλίων και των άρθρων τους, δεν μου διεύρυναν μόνο τους πνευματικούς μου ορίζοντες, αλλά μου παρείχαν τις απαραίτητες και πολύτιμες πληροφορίες για την συγγραφή της πτυχιακής μου εργασίας, καθώς η συγγραφή της εν λόγω εργασίας έπειτα από απροθυμία των ανθρώπων της Ολυμπιακής για οποιαδήποτε μορφή πληροφόρησης και βοήθειας για περαιτέρω εμβάθυνση στο θέμα βασίζεται αποκλειστικά στην μελέτη της αρθρογραφίας τους.



# 1.ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

## 1.1 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

«Η ιστορία των αερομεταφορών στην Ελλάδα ξεκίνησε ουσιαστικά το 1930, όταν ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρεία, η «Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ». Η εταιρεία χρεοκόπησε και λίγο αργότερα ιδρύθηκε η Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών). Παράλληλα, το 1935 ιδρύθηκε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, η Τ.Α.Ε.(Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις). Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδρύθηκε, το 1947 η ΕΛΛ.Α.Σ (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος), ενώ συνέχισε την πορεία της και η Τ.Α.Ε.. Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωσαν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Ανώνυμη Εταιρεία Τ.Α.Ε..

Όμως από το 1951 και έπειτα, άρχισαν τα δύσκολα χρόνια για τον νέο κρατικό αερομεταφορέα. Η επιβατική κίνηση μειώνεται και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της, με σκοπό την πώλησή της. Ο πλειστηριασμός ξεκίνησε με προσφορά 60.000.000 δρχ.. Κανείς όμως δεν την ήθελε και έτσι κατοχυρώθηκε υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Έτσι, στα τέλη Ιουλίου 1956 υπογράφηκε νέα συμφωνία του Ελληνικού Κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση, που περιλαμβάνει και την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Από τις 6 Απριλίου 1957 άνοιξε τα φτερά της η νέα αεροπορική εταιρεία , η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) (στα αγγλικά Olympic Airways).

## 1.2 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1960

Η νέα εταιρεία αναπτύχθηκε με ταχύτατο ρυθμό. Το 1960 παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος DeHavilland Comet 4B και η Ο.Α. μπήκε στην εποχή των τζετ. Αυτή την εποχή γίνονται και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της Ο.Α. και της αγγλικής BEA, με κοινούς κωδικούς πτήσεων. Το 1965 έγιναν οι πρώτες παραγγελίες των νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 707-300 και το 1966 παρέλαβε το πρώτο από αυτά, το «Πόλις της Κορίνθου». Εκείνη τη χρονιά ξεκίνησαν οι πρώτες πτήσεις προς Ν. Υόρκη. Το 1968 άνοιξαν οι πρώτες γραμμές προς Αφρική και η Ο.Α. παρέλαβε τα

πρώτα Boeing 707-200. το 1969 άνοιξαν οι γραμμές προς Καναδά και αποσύρθηκαν τα Comet 4B.

### 1.3 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1970

Το 1970 η Ο.Α. άρχισε να αντικαθιστά σταδιακά τα παλιά τις αεροσκάφη με νέα για τις πτήσεις του εσωτερικού. Το 1971 ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. (Αγγλ. Olympic Aviation) με αποστολή την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδος. Το 1972 η Ελλάδα απέκτησε σύνδεση με την Αυστραλία. Ένα από τα Boeing 707-300, το «Πόλις των Αθηναίων» προσγειώθηκε μετά από είκοσι ώρες πτήσης στο αεροδρόμιο του Σίνδεν και η Ολυμπιακή έγινε η εταιρεία των πέντε ηπείρων.

Το 1973 αγοράστηκαν τα πρώτα Boeing 720-051B και τα πρώτα Boeing 747-200 καθώς επίσης και τα καινούργια τζάμπο τζετ. Επίσης, η Ο.Α. εκδήλωσε ενδιαφέρον για τα νέα υπερηχητικά αεροσκάφη BAC –Aerospatiale Concorde και στις 5 Ιανουαρίου 1973 προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού ένα από αυτά.

Στις 22 Ιανουαρίου 1973 συνέβη κάτι που άλλαξε όλη την πορεία της Ο.Α.. Ο θάνατος του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση, Αλέξανδρου σε αεροπορικό δυστύχημα συντάραξε την Ελλάδα και ήταν η αρχή του τέλους για την Ο.Α.. Λίγους μήνες αργότερα και ενώ οι σχέσεις του με τις τότε ελληνικές κυβερνήσεις πέρασαν από διάφορες φάσεις, έχοντας ως αποτέλεσμα την διακοπή πολλών εκ των προνομίων που απολάμβανε ο Ωνάσης πούλησε την Ο.Α. στο Ελληνικό Δημόσιο και το 1975 πέθανε. Το 1976 υπό τη διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου η Ο.Α. προμηθεύτηκε τα πρώτα Boeing 737-200. Το 1977, σε μια προσπάθεια για περιορισμό του κόστους λειτουργίας έκλεισε τη γραμμή της Αυστραλίας που ακολουθήθηκε από τη γραμμή του Καναδά τον Οκτώβρη του 1978, όταν η Ο.Α. παρήγγειλε και τα καινούργια αεροσκάφη της Airbus, τα 300.

### 1.4 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ 1980, 1990 ΚΑΙ 2000

Το 1984 αγοράστηκαν δύο B747-200 από την Singapore Airlines και άνοιξαν και πάλι οι γραμμές της Αυστραλίας και του Καναδά. Επιπλέον, ξεκίνησε μια προσπάθεια δημιουργίας Εταιρείας Εμπορευμάτων με τη μετατροπή του B707-300 αλλά πολύ σύντομα σταμάτησε τη λειτουργία της. Το 1986 έλαβαν χώρα οι

απεργιακές κινητοποιήσεις των υπαλλήλων της Ο.Α. και το έλλειμμα της εταιρείας εκτοξεύτηκε, ενώ η επιβατική κίνηση παρουσίασε σημαντική κάμψη. Παράλληλα, ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Τουριστική που εξέδιδε εισιτήρια τόσο της Ο.Α. όσο και άλλων αεροπορικών εταιρειών.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, υπό τη διοίκηση του Λουκά Γραμματικού άνοιξε η νέα γραμμή προς Τόκιο, η οποία όμως έκλεισε μετά από λίγα χρόνια επειδή ζημίωνε την εταιρεία. Το 1993 αγοράστηκαν νέα αεροσκάφη. Τα χρέη όμως της εταιρείας αυξάνονταν και η κυβέρνηση, σε μια προσπάθεια να επαναφέρει την Ο.Α. στην κερδοφορία εφάρμοσε σχέδιο εξυγίανσης, ύστερα από απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία πρώτη φορά ασχολήθηκε σοβαρά το 1994 με τα προβλήματα της Ο.Α. λόγω της απελευθέρωσης της αγοράς και των νέων κανόνων ανταγωνισμού. Το σχέδιο προέβλεπε τη διαγραφή χρεών ύψους 600 δισεκατομμυρίων δραχμών, αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 54 δισεκατομμυρίων δραχμών, μείωση των δαπανών με πρόγραμμα εθελούσιας εξόδου και πάγωμα για τρία χρόνια των αποδοχών των εργαζομένων.»<sup>1</sup>

«Ωστόσο το 1996 η ΕΕ διαπίστωσε ότι πολλές από τις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει η ελληνική κυβέρνηση δεν εκπληρώθηκαν και έτσι πάγωσε τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου. Το 1998 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε δεύτερο σχέδιο εξυγίανσης το οποίο προέβλεπε νέα μείωση των μισθών, ανατροπή των υφισταμένων κανονισμών εργασίας, εκσυγχρονισμό του στόλου κτλ. Τίποτε φυσικά από όλα αυτά δεν έγινε. Η μισθοδοσία έφτανε το 50% των εσόδων και τα βολέματα ημετέρων συνεχίζονταν. Η Ολυμπιακή δεν μπόρεσε να κλείσει τους ισολογισμούς της, παρουσιάστηκαν νέα ελλείμματα, ενώ τα αεροσκάφη καθηλώθηκαν στο έδαφος για εβδομάδες έπειτα από διαδοχικές απεργιακές κινητοποιήσεις. Τον Μάιο του 1999 επιλέχθηκε ως ξένος μάνατζερ έπειτα από διαγωνισμό η εταιρεία Speedwing, θυγατρική της British Airways. Οι Βρετανοί αλώνισαν στην Ολυμπιακή, παίρνοντας «παχυλούς» μισθούς και προχωρώντας με προχειρότητα στην εκποίηση περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, ενώ σχεδίασαν την αγορά αεροσκαφών εκατοντάδων εκατ. δολαρίων.»<sup>2</sup>

«Υστερα από διάφορες άκαρπες προσπάθειες πώλησης της εταιρείας, το Δεκέμβριο του 2003, το έλλειμμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και έτσι “η κυβέρνηση θέσπισε μέσω της Βουλής των Ελλήνων την

<sup>1</sup> <http://el.wikipedia.org/wiki>

<sup>2</sup> <http://www.tovima.dolnet.gr/print-articlephp?e=B&F=15030&m=D08&aa=1>

ειδική νομοθεσία (Ν.3185/2003) περί της αναδιάρθρωσης του Ομίλου Εταιρειών της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο νέος αυτός νόμος προέβλεπε τόσο για το πτητικό μέρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας όσο και για εκείνο της θυγατρικής της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, να παύσουν να υφίστανται και να συνενωθούν με την θυγατρική εταιρεία γνωστή ως «Μακεδονικές Αερογραμμές», η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές (Olympic Airlines) και ανέλαβε το πτητικό έργο της Ο.Α, τις χρονοθυρίδες (slots), τα δικαιώματα κυκλοφορίας και τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της. Όλες οι υπόλοιπες εταιρείες (Olympic Airways, Olympic Intoplane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση), συγχωνεύτηκαν και δημιούργησαν μία εταιρεία, την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε.»<sup>3</sup>

«Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α. σε ιδιώτη. Στις 12 Μαΐου 2005 το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο καταδίκασε τη χώρα μας ζητώντας από την κυβέρνηση να ανακτήσει από την Ολυμπιακή παράνομες ενισχύσεις ύψους 161 εκατομμυρίων ευρώ που δόθηκαν για την περίοδο 1998-2002. Παράνομες όμως κρίθηκαν και οι ενισχύσεις που δόθηκαν στην εταιρεία την περίοδο 2002-2004, οι οποίες ανέρχονται σε 540 εκατ. Ευρώ».<sup>4</sup>

«Φθάνοντας στην σημερινή κατάσταση σύμφωνα με εκτιμήσεις και όχι ακριβή μεγέθη λόγω της ανύπαρκτης δημοσίευσης ισολογισμών από το έτος 2003 η κυβέρνηση κάνει λόγο για συνολικά χρέη των δύο εταιρειών(Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακές Αερογραμμές) που αγγίζουν τα 2,4 δις. ευρώ (1,6 δις. Ευρώ μετά τον συμψηφισμό), ενώ οι εργαζόμενοι υποστηρίζουν ότι το ελληνικό Δημόσιο εξακολουθεί να χρωστά στην εταιρεία 800 περίπου εκατ. ευρώ. Η κυβέρνηση από την πλευρά της υποστηρίζει ότι τα χρήματα, που έχουν επιδικαστεί στην Ο.Α., έχουν ήδη δοθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό και εκκρεμεί μόνο μια τελευταία δόση 35 εκατ. ευρώ, που φυσικά δεν είναι ικανή να αλλάξει την εικόνα των οικονομικών της εταιρείας.»<sup>5</sup>

<sup>3</sup> <http://www.airline.gr/el/airlines/airline.php?id=6>

<sup>4</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο*, Έτος 32<sup>ο</sup>, Τεύχος 319, σελίδα 36

<sup>5</sup> <http://www.news.kathimerini.gr/41cgi/-w-articles-economyepix-2-09/12/2007-251941>

## 2. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ

### 2.1 ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΩΝΑΣΗ

«Η ιστορία της Ολυμπιακής Αεροπορίας ξεκίνησε στις 6 Απριλίου 1957 με τη σύμβαση παραχώρησης της κρατικής αεροπορικής εταιρείας Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις (ΤΑΕ) στον όμιλο του Αριστοτέλη Ωνάση. Την ημέρα εκείνη είχε προσωπικό 865 ατόμων και διέθετε δεκαπέντε ελικοφόρα αεροσκάφη (14DC3 και ένα DC4). Ακολούθησε η «χρυσή» εποχή του Ωνάση καθώς ο έλληνας μεγιστάνας του πλούτου γνώριζε πολύ καλά τα μυστικά του μάρκετινγκ και απολάμβανε πλήθος προνομίων»<sup>6</sup>

«Με το Π.Δ. 701 της 5.10.1957 έγινε η ιδρυτική πράξη της Ο.Α., της οποίας ιδιοκτήτης ήταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Το Άρθρο 9 του Διατάγματος προέβλεπε ότι κάθε νεοδιοριζόμενος εργαζόμενος στην Ο.Α., βεβαίωνε εγγράφως ότι γνώριζε το καταστατικό λειτουργίας και το αποδεχόταν ανεπιφύλακτα και επομένως δεν μπορούσε να επικαλεστεί άγνοια. Ως την εποχή του Ωνάση, σε ότι αφορά τις εργασιακές σχέσεις, κυλούσαν τα πράγματα κανονικά. Ο πεπειραμένος και παγκοσμίως γνωστός επιχειρηματίας δεν επέτρεπε τους εργαζόμενους να τον εξαπατήσουν.»<sup>7</sup>

«Από το 1957 και μετά, διαδοχικά για την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας στον τομέα των αερομεταφορών, ο Ωνάσης απαίτησε και πέτυχε μια σειρά σκανδαλωδών προνομίων, μερικά εκ των οποίων είναι τα ακόλουθα:

- αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης των αεροπορικών εργασιών στο ελληνικό κράτος,
- αποκλειστικό προνόμιο επίγειας εξυπηρέτησης των ξένων αεροσκαφών, που προσγειώνονται στα ελληνικά αεροδρόμια, εφόσον δεν εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων,
- αποκλειστικό προνόμιο της τεχνικής εξυπηρέτησης όλων των αεροσκαφών στην ελληνική επικράτεια,

<sup>6</sup> <http://www.tovima.dolnet.gr/print-article.php?e=B&F=15030&m=D08&aa=1>

<sup>7</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Ίδρυση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα.*

- αποκλειστικό προνόμιο της μεταφοράς του αεροπορικού ταχυδρομείου εσωτερικού και εξωτερικού, μόνο για τις μέρες και ώρες των δρομολογίων της Ο.Α.,
- αποκλειστικό προνόμιο διεξαγωγής πτήσεων τσάρτερς από την Ο.Α. ή από τη θυγατρική της, στην οποία η Ο.Α. θα συμμετείχε με το 51% τουλάχιστον
- αποκλειστικό προνόμιο τροφοδοσίας στο αεροδρόμιο,
- απαλλαγή από την οκταετία 1961-1968 από τη φορολογία, που ίσχυε ή θα ίσχυε μέσα στο διάστημα αυτό, για οποιοδήποτε λόγο κι αν θεσπιζόταν,
- προνόμιο εξαγωγής, χωρίς περιορισμό, των πραγματοποιούμενων στην Ελλάδα εισπράξεων σε συνάλλαγμα,
- απαλλαγή από τα τέλη προσγείωσης και παραμονής των αεροσκαφών της Ο.Α. σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο της Ελλάδας,
- απαλλαγή από τα τέλη για την κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποίηση των κρατικών τηλεπικοινωνιών, μετεωρολογικών και ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων,
- απαλλαγή από την καταβολή ενοικίου για τη χρησιμοποίηση στεγασμένων και μη χώρων στα ελληνικά αεροδρόμια, (οι τρεις τελευταίες απαλλαγές δόθηκαν έναντι της υποχρέωσης που ανέλαβε ο Ωνάσης για δωρεάν αεροπορική μεταφορά των στελεχών της εκάστοτε κυβέρνησης)
- απαλλαγή από οποιοδήποτε δασμό για την εισαγωγή την παρακάτω ειδών:
  1. καυσίμων, για τα αεροσκάφη και όλα τα επίγεια μέσα μεταφοράς της Ο.Α.,
  2. των επίγειων μέσων μεταφοράς της Ο.Α. (τζιπ, αυτοκινήτων, λεωφορείων, φορτηγών, ανυψωτικών μηχανημάτων εξυπηρέτησης αεροσκαφών κ.λπ.),
  3. μέχρι πενήντα επιβατικών αυτοκινήτων,
  4. γραφομηχανών, μηχανών λογιστικής και οργάνωσης γραφείου, αναγκαίων υλικών και εφοδίων για τη λειτουργία της επιχείρησης, όπως διαφημιστικό υλικό, μηχανήματα, εργαλεία και υλικά για την τεχνική βάση της Ο.Α., μηχανήματα εκπαίδευσης του ιπτάμενου προσωπικού κ.λπ.,
  5. ανταλλακτικών, ελαστικών και λοιπών αναγκαίων για την υποστήριξη της λειτουργίας όλων των παραπάνω,

- απαλλαγή από οποιοδήποτε δασμό για την εισαγωγή αναλώσιμων ειδών που προοριζόταν για τους επιβάτες των πτήσεων του εξωτερικού,
- κάλυψη από το ελληνικό δημόσιο των οικονομικών απωλειών από ενδεχόμενη απεργία των εργαζομένων (όρος του 1966). Εάν το δημόσιο επέβαλλε τη λειτουργία γραμμών στο εσωτερικό δίκτυο, ήταν υποχρεωμένο να καλύπτει τη διαφορά που προέκυπτε από το λειτουργικό κόστος των γραμμών αυτών μετά την αφαίρεση των εσόδων τους.»<sup>8</sup>

## 2.2 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΩΝΑΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

«Η Ο.Α. ιδρύθηκε το 1956 από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Πριν την Ο.Α. του Ωνάση, μερικές άλλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες αποπειράθηκαν να εδραιωθούν στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, οι οποίες όμως χρεοκόπησαν (ΤΑΕ, ΕΛΛΑΣ κ.λπ.).

Μερικοί από τους σοβαρότερους λόγους της χρεοκοπίας ήταν οι εξής:

- οι μεγάλες επενδύσεις σε αεροσκάφη και υποδομή που απαιτεί ο κλάδος των αερομεταφορών
- η μικρή συγκριτικά αγορά, αδύναμη να καλύψει τα έξοδα λειτουργίας ακόμα και μιας αεροπορικής εταιρείας, τουλάχιστον στο εσωτερικό και στις τότε συνθήκες
- ο «ελεύθερος» ανταγωνισμός. Ο βουλευτής της Ε.Κ.-Ν.Δ. Χ. Γραμματιδής, κατά τη συζήτηση στη Βουλή, είπε σχετικά τα εξής: Ακριβώς λόγω αυτού του σκληρού ανταγωνισμού των τριών εταιρειών, τον οποίον όλοι γνωρίζουμε, διότι υπήρξαμε πελάτες των εταιρειών, ήταν φυσικό να οδηγηθούν αυτές σε οικονομική κρίση, να υποστούν σοβαρότατων κλονισμό και τελικώς να παύσουν να λειτουργούν.

Ο Ωνάσης εκμεταλλευόμενος αυτή την αποτυχία, κατάρτισε με το κράτος μια σύμβαση που περιλάμβανε ένα σύνολο απαλλαγών και επιδοτήσεων, την οποία το κράτος τηρούσε όσο η Ο.Α. βρισκόταν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία, επιδοτώντας τον ιδιώτη ιδιοκτήτη με τα χρήματα του έλληνα φορολογούμενου, που επιβαρυνόταν καθοριστικά από τη λειτουργία της ιδιωτικής Ο.Α. Τη σύμβαση αυτή έπαψε να τηρεί το κράτος μετά την κρατικοποίηση.

<sup>8</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 29-30

Μια βασική πρακτική που ακολούθησε ο Ωνάσης απέναντι στο ελληνικό κράτος, για τη μεγιστοποίηση των κερδών του μέσω της απόσπασης των μεγαλύτερων δυνατών ωφελημάτων από τον κρατικό προϋπολογισμό, ήταν ο εκβιασμός και οι απειλές που ξεκίνησαν από τις συζητήσεις για τη δημιουργία της Ο.Α., με αποτέλεσμα την κατάρτιση μιας πραγματικά αποικιακής σύμβασης και συνέχισαν καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας της, επιφέροντας την προς όφελος του Ωνάση τροποποίηση της αρχικής σύμβασης δώδεκα φορές. Την ίδια τακτική ακολούθησαν οι κληρονόμοι του κατά τις συζητήσεις για την εξαγορά της από το ελληνικό κράτος.

Σα βασικό μοχλό πίεσης ο Ωνάσης χρησιμοποίησε το προσωπικό, εκμεταλλευόμενος το μόνιμα υψηλό ποσοστό ανεργίας. Επανειλημμένα εκβίασε το ελληνικό δημόσιο για να αποσπάσει περισσότερα προνόμια θέτοντας το προσωπικό σε διαθεσιμότητα και απειλώντας με απολύσεις. Την τακτική αυτή ακολούθησε με επιτυχία το 1965 επί κυβέρνησης Γ.Παπανδρέου, οπότε κατάφερε να αποσπάσει μεγάλο χαμηλότοκο δάνειο. Την ίδια τακτική των διαθεσιμοτήτων και των απειλών απολύσεων επανέλαβε και το 1974, προσπαθώντας με τους εκβιασμούς αυτούς να αποσπάσει νέα προνόμια και επωφελούμενος από την αδυναμία που ήταν αποτέλεσμα της ασταθούς- μεταβατικής- πολιτικής, αλλά και της οικονομικής κατάστασης. Η αποτυχία του εγχειρήματος αυτού το 1974 είχε ως αποτέλεσμα την κρατικοποίηση της Ο.Α.»<sup>9</sup>

«Ο τότε υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Γ. Βογιατζής είχε δηλώσει τα εξής:

Ο ανάδοχος ζήτησε κατά το Μάρτιο 1974 μόνο δι' επιχορηγήσεως ενός έτους ποσό δολαρίων της τάξεως των εξήντα εκατομμυρίων, ισχυρισθείς ότι η ανατροπή των ορών εκμεταλλεύσεως της Εταιρείας, λόγω της πετρελαϊκής κρίσεως έφερε πλέον την Εταιρεία εις αδυναμίαν να προχωρήσει εις την περαιτέρω εκμετάλλευσιν. Το έγγραφο της απειλής της καταγγελίας της συμβάσεως ήταν το ακόλουθο.

Πρώτον, ζητούσε πριμοδότηση για τα καύσιμα της τάξεως των σαράντα εκατομμυρίων δολαρίων. Δεύτερον, ζητούσε τριακόσια εκατομμύρια δραχμές αμέσως χορηγητέων, χαμηλότοκων και μακροχρονίως από το Ελληνικό Δημόσιο ή

---

<sup>9</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 32-33



από την Τράπεζα. Τρίτον, αύξηση κατά 50% του χρόνου αποσβέσεως των αεροσκαφών Jet, πράγμα που θα μάκρυνε τις δόσεις. Τέταρτον, την έξωση της τεχνικής εξυπηρέτησεως των ξένων αεροσκαφών και από τα επαρχιακά αεροδρόμια, όπως και από το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Μέγα όφελος είχε η Εταιρεία από την εξυπηρέτηση αεροσκαφών των ξένων Εταιρειών. Η πολιτική της κυβερνήσεως είναι η αποκέντρωσης και εις την προκειμένη περίπτωση να προσγειώνονται και εις το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και εις το αεροδρόμιο της Κρήτης, όπως και σε άλλα αεροδρόμια. Πέμπτον, την αναστολή της μικρής φορολογίας, την οποία ήτο υποχρεωμένος βάσει της συμβάσεως να πληρώνει, ανερχόμενη εις 0,5% επί των ακαθάριστων εισπράξεων, δια μίαν πενταετία. Τούτο σήμαινε, δοθέντος ότι τα ακαθάριστα έσοδα είναι της τάξεως των έξι δισεκατομμυρίων, ποσό περίπου τριάντα εκατομμυρίων ετησίως. Έκτον, ζητούσε δάνειο για να ανεγείρει ξενοδοχεία και άλλες εγκαταστάσεις στο αεροδρόμιο και στην περιοχή του Αγίου Κοσμά. Έβδομον, ζητούσε αύξηση της ατελούς εισαγωγής πολυτελών αυτοκινήτων από εβδομήντα τα οποία είχε, σε εκατόν πενήντα. Όγδοω, ζήτησε για πρώτη φορά εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου για την αγορά αεροπορικού υλικού.

Ο ιδιώτης πρώην ιδιοκτήτης της Ο.Α. Ωνάσης έκανε προγραμματισμένη υπερτιμολόγηση των προμηθειών της Ο.Α., πολλές από τις οποίες μπορούσε να τις κάνει στο εσωτερικό τις πραγματοποιούσε από το εξωτερικό(π.χ. καύσιμα, ασφάλειες).

Έφθασε στο σημείο να εμφανίζεται στα βιβλία της Ο.Α. ότι ο επιχειρηματίας ιδιώτης Ωνάσης αγόραζε τα καύσιμα από το εξωτερικό από τη Mobil ακριβότερα από ότι τα πουλούσε στο εσωτερικό το ελληνικό δημόσιο.

Καταγγέλθηκε στη Βουλή ότι μόνο για το 1974 η επιβάρυνση του ισοζυγίου πληρωμών της ελληνικής οικονομίας από την εξαγωγή συναλλάγματος από τον Ωνάση ήταν της τάξης των 200-250 εκατομμυρίων δολαρίων.

Συνέπεια των υπερτιμολογήσεων αυτών ήταν να κάνει και λαθραία εξαγωγή συναλλάγματος σε βάρος της εθνικής οικονομίας και να εμφανίζει την Ο.Α. ζημιογόνα, έτσι που υποστηριζόμενος σε αυτή την εικονική ζημία της Ο.Α. να απαιτεί από το ελληνικό δημόσιο και να καταφέρνει να αποσπά, πρόσθετες παροχές, επιδοτήσεις και προνόμια σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Επισήμανε σχετικά ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ι. Παπασπύρου:

Μονάχα το 1974 από τα διακόσια εκατομμύρια δολάρια εισπράξης, μόνο πενήντα εκατομμύρια δολάρια πληρώθηκαν εδώ στην Ελλάδα για τις ανάγκες του

προσωπικού. Τα υπόλοιπα εκατόν πενήντα εκατομμύρια δολάρια των εισπράξεων εξήχθησαν όλα στο εξωτερικό. Βεβαίως λέγεται υπό μορφή πληρωμών αλλά εξήχθησαν στο εξωτερικό.

Εάν λάβουμε υπ' όψη μας ότι οι εισπράξεις του εξωτερικού είναι αντίστοιχες, το ήμισυ αυτών, οι οποίες δηλώνονται στα λογιστικά βιβλία της Ο.Α., για τις οποίες εισπράξεις δεν υπάρχει καμία υποχρέωση βάσει των συμβατικών υποχρεώσεων να τις εισαγάγει στην Ελλάδα η εταιρεία, βγαίνει το συμπέρασμα ότι η Ο.Α. στοίχισε στο ισοζύγιο πληρωμών της Ελλάδος 200-250 εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο.

Ομολογήθηκε επίσημα ότι η παρουσία του ιδιώτη ιδιοκτήτη της Ο.Α. ήταν ανασταλτικός παράγοντας στην εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της περιφερειακής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα ο τότε υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Γ. Βογιατζής είχε πει:

Κατά τη σύμβαση ο ανάδοχος εισέπραττε από το Ελληνικό Δημόσιο εκατό εκατομμύρια δραχμές το χρόνο, για να δίνει την άδεια να έρχονται τα ξένα Charters να μας φέρνουν τουρίστες στην Ελλάδα. Φυσικά από αυτό απαλλαχθήκαμε. Αλλά και κάτι άλλο. Είμαστε ελεύθεροι πλέον να δώσουμε την άδεια στα αεροπλάνα αυτά να προσγειώνονται, όπου το συμφέρον του τουρισμού το απαιτεί, στη Ρόδο, στη Θεσσαλονίκη, στο Ηράκλειο, ενώ όταν ήταν ο Ωνάσης έπρεπε να πάρουμε την άδεια, έπρεπε αυτός να εγκρίνει αυτές τις διαδρομές.

Ο πρώην ιδιοκτήτης επιβάρυνε τις δαπάνες της Ο.Α. με δαπάνες είτε της πολυτελούς προσωπικής και λοιπής οικογενειακής του διαβίωσης, είτε με δαπάνες άλλων επιχειρήσεών του.

Έτσι αποκαλύφθηκαν στοιχεία με βάσει τα οποία αποδεικνύονται τα εξής:

- το τηλεφωνικό κέντρο του Σκορπιού (του ιδιωτικού νησιού του Ωνάση) ήταν συνδεδεμένο με το αντίστοιχο της Ο.Α., τις δαπάνες τις οποίας και επιβάρυναν τα τηλεφωνήματα που γίνονταν από το Σκορπιό
- τηλεφωνήματα της Χριστίνας Ωνάση από διάφορα ξενοδοχεία του κόσμου χρεώνονταν στην Ο.Α.
- πολλά από τα αφορολόγητα υπερπολυτελή αυτοκίνητα που είχε εξασφαλίσει ο Ωνάσης με τη σύμβαση Ο.Α.- κράτους με πρόσχημα την εξυπηρέτηση των αναγκών της Ο.Α., τα χρησιμοποιούσε για τις ανάγκες των άλλων επιχειρήσεών του χωρίς βέβαια να πληρώνει τους αντίστοιχους φόρους

- το κόστος των προσωπικών αεροπορικών μετακινήσεων του Ωνάση, της οικογένειάς του και του ευρύτερου περιβάλλοντός του επιβάρυναν το κόστος της Ο.Α.

Το σύνολο των ετήσιων επιβαρύνσεων των οικονομικών αποτελεσμάτων της Ο.Α. με τις δαπάνες της πολυτελούς διαβίωσης της οικογένειας Ωνάση σε τιμές 1974 εκτιμήθηκε τότε σε 6-7 εκατομμύρια δολάρια.»<sup>10</sup>

«Το 1974 ο Ωνάσης πούλησε την Ολυμπιακή γιατί η εταιρεία είχε αρχίσει να εμφανίζει σημάδια παθογένειας. Οι προβλέψεις των επιτελών του για το οικονομικό έτος 1975 ήταν ότι η εταιρεία θα είχε ένα έλλειμμα της τάξεως των 40 εκατομμυρίων δολαρίων και η προοπτική ήταν αυτό το έλλειμμα να αυξάνεται. Το κράτος ανέλαβε να μπαλώσει την αποτυχία του “δαιμόνιου δισεκατομμυριούχου” με το αζημίωτο για τον ίδιο φυσικά και από τότε η Ολυμπιακή δεν έπαψε να χρηματοδοτεί έμμεσα τα κέρδη μιας σειράς καπιταλιστών, όπως των βαρόνων του Τύπου- μεταφέροντας σχεδόν τζάμπα τις εφημερίδες και τα περιοδικά τους.»<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 34-37

<sup>11</sup> <http://www.workersdemocracy.net/136/se19.htm>

### **3. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΩΣ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**

#### **3.1 ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Η Ο.Α.-Υ. Α.Ε. συνεχίζει να είναι πρωτοπόρος στον τομέα παροχής υπηρεσιών, με περισσότερες από 170 εταιρείες-πελάτες και με 75% μερίδιο αγοράς, διαθέτοντας υψηλού επιπέδου εξοπλισμό και άρτια τεχνογνωσία. Η Ο.Α.-Υ. Α.Ε. παρέχει πλήρη σειρά υπηρεσιών εδάφους καθώς επίσης, ποιοτικές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης εμπορευματικών μεταφορών και τεχνικής εξυπηρέτησης αεροσκαφών. Δραστηριοποιείται σε αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, διαθέτει εκπαιδευτικό κέντρο, εταιρική μονάδα πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, τεχνική βάση και μονάδα συντήρησης- επισκευής αεροσκαφών. Επίσης, αποτελείται από την Ολυμπιακή Εταιρεία Καυσίμων, την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, την εταιρεία Αγωγού Καυσίμου Αεροδρομίων και την Galileo Hellas SA.

##### *3.1.1 Τομέας Διασφάλισης Ποιότητας*

«Η Ασφάλεια και η Ποιότητα αναγνωρίζονται διαχρονικά από την ΟΑ-Υ ως πρωταρχικά θέματα. Πολιτική της εταιρείας είναι η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, εμπορευματικών μεταφορών καθώς και τεχνικής εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

Η ΟΑ-Υ μέσω αυτής της πολιτικής: Εφαρμόζει αυστηρά επίπεδα ασφάλειας, ίδια ή υψηλότερα με αυτά που επιβάλλουν οι Διεθνείς Οργανισμοί και οι πελάτες. Συνεχίζει να είναι ένας αξιοσέβαστος προμηθευτής υπηρεσιών που διαρκώς αγωνίζεται για να διασφαλίζει και να βελτιώνει αυτά τα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας. Εφαρμόζει πάντα αρχές με σεβασμό στον ανθρώπινο παράγοντα όταν πρόκειται να προετοιμάσει διαδικασίες για όλες τις δραστηριότητές της. Προωθεί μια εταιρική κουλτούρα στην οποία και η ασφάλεια αποτελούν, για όλο ανεξαιρέτως το εμπλεκόμενο προσωπικό, βασικές αρχές και διασφαλίζει ότι αυτές αποτελούν έμφυτα χαρακτηριστικά όλων των εργασιών και διαδικασιών και του τελικού παραγόμενου προϊόντος με αυστηρή συμμόρφωση προς τις καθιερωμένες διαδικασίες και το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Το εφαρμοσμένο σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας διασφαλίζει ότι όλες οι παρεχόμενες υπηρεσίες ικανοποιούν τις προσδοκίες των πελατών τις εταιρείας με ταυτόχρονη εφαρμογή

όλων των κανονιστικών απαιτήσεων για την ποιότητα και ασφάλεια. Μέσω των Ελέγχων Ποιότητας παρακολουθείται η εφαρμογή και η συμμόρφωση με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας καθώς και η επάρκεια των διαδικασιών και η επιβεβαίωση ότι αυτές ανταποκρίνονται στην παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών.

Πιστοποιητικά έγκρισης

Η ΟΑ-Υ έχει τα παρακάτω πιστοποιητικά:

### 3.1.2 Εμπορευματικές Μεταφορές

«Οι Εμπορευματικές Μεταφορές της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες, δραστηριοποιούνται με επιτυχία στην αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, διαθέτοντας τις σχετικές άδειες παροχής υπηρεσιών. Η 50ετής εμπειρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας ως Φορέα Ποιοτικής Εξυπηρέτησης, ο επαγγελματισμός και η συνέπεια σε κάθε φάση της διαδικασίας, την οδήγησαν στην κατάκτηση και διατήρηση της πρώτης θέσης στον τομέα των Εμπορευματικών Μεταφορών. Ο Εμπορευματικός Σταθμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες, βρίσκεται στο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και αποτελεί τον μεγαλύτερο Εμπορευματικό Σταθμό της Ν.Α. Ευρώπης, με επιφάνεια 25.000 τμ. έχοντας τη δυνατότητα να διαχειριστεί 140.000 τόνους φορτίου ετησίως.

Στον εμπορευματικό σταθμό απασχολούνται: 91 μόνιμοι υπάλληλοι και εργάτες καθώς και 180 εποχικοί εκ των οποίων το 80% είναι εκπαιδευμένο για τη διαχείριση επικίνδυνων υλικών στις αερομεταφορές, το 75% έχει αποκτήσει βασική εκπαίδευση στη διαχείριση αερομεταφοράς γενικού φορτίου και το 50% έχει πιστοποιηθεί στη διαχείριση ζώντων ζώων.»<sup>13</sup>

«Οι Εμπορευματικές Μεταφορές της Ολυμπιακής Αεροπορίας- Υπηρεσίες ΑΕ, χρησιμοποιώντας τα πλέον σύγχρονα και εξελιγμένα συστήματα με στόχο την παροχή ποιοτικών, ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών στους πελάτες της, όπως: σύστημα διαχείρισης και αποθήκευσης ULDs, σύστημα κατακόρυφης αποθήκευσης κλωβών με αυτοματοποιημένο σύστημα ταξινόμησης, αυτοματοποιημένο σύστημα ελέγχου και διαχείρισης εμπορευμάτων, θάλαμοι αποθήκευσης ειδικών φορτίων, ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας και πυρασφάλειας παρέχει υπηρεσίες πωλήσεων και εξυπηρέτησης στις Ολυμπιακές

<sup>12</sup> <http://195.167.49.234/qualityprofilegr.htm>

<sup>13</sup> <http://195.167.49.234/cargoprofilegr.htm>

Αερογραμμές, καθώς και εξυπηρέτηση σε άλλους πελάτες όπως Αεροπορικές Εταιρίες, Υπουργεία, Δημόσιες Υπηρεσίες, Πρεσβείες, Προξενεία, Νοσοκομεία, Ιδιώτες, Πρακτορεία IATA & NON IATA. Και εταιρείες ταχυμεταφοράς μικροδεμάτων (courier). Μερικές από τις Αεροπορικές Εταιρίες που εξυπηρετεί ο Εμπορευματικός Σταθμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών είναι: MARTINAIR, AUSTRIAN AIRLINES, OLYMPIC AIRLINES BRITISH AIRWAYS, EGUPT AIR, EL-AL, GULF AIR, HAPAG LOYD, IBERIA, JAT, SINGAPORE AIRLINES, TUNIS AIR, UZBEKISTAN, ADRIA AIRWAYS»<sup>14</sup>

### 3.1.3 Εκπαιδευτικό Κέντρο

«Το Εκπαιδευτικό Κέντρο της ΟΑ, ως πρωτοπόρος Εκπαιδευτικός οργανισμός στην Ελληνική αγορά των αερομεταφορών, από το 1978 παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες εκπαίδευσης τόσο στις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑ όσο και σε γνωστές επιχειρήσεις του κλάδου (Olympic Airlines S.A, Olympic Aviation S.A, Singapore Airlines S.A, TNT International Express S.A, Creca International Transport O.E, Expeditors International Hellas S.A, Schenker S.A, Aeromet Hellas, G. Charalabides-Lyemperpa S.A, Aritrans S.A, Franc Maas Hellas S.A, Medtainer S.A, Speed Air S.A, DIM.EL.Κοματάς S.A, Swissport Cargo Services S.A, ARGO S.A, Interdean Hellas S.A, Constar LTD, Best Quality S.A, TRIAS.)

Αποστολή του Εκπαιδευτικού Κέντρου της ΟΑ είναι η συστηματική βελτίωση - ενίσχυση & ανανέωση των γνώσεων και δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική αγορά των αερομεταφορών, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαδικασιών που διασφαλίζει το αποτέλεσμα της εκπαίδευσης και συμβάλλει στη βελτίωση των αποτελεσμάτων των επιχειρήσεων του κλάδου.

Το ολοκληρωμένο σύστημα διαδικασιών εκπαίδευσης περιλαμβάνει: Σχεδιασμό – Έλεγχο & Αξιολόγηση Εκπαιδευτικών / Επιμορφωτικών δραστηριοτήτων Οι Αξίες του εκπαιδευτικού κέντρου είναι η: (α) Πελατοκεντρική προσέγγιση, (β) Συνεργασία, (γ) Επικοινωνία, (δ) Συστηματική αξιολόγηση παρεχόμενων υπηρεσιών

<sup>14</sup> <http://195.167.49.234/cargosystemgr.htm>  
<http://195.167.49.234/cargoactivitylgr.htm>

Έχοντας στο ενεργητικό του δέκα μόνιμους εκπαιδευτές παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες εκπαίδευσης όπως:(α) Ανάλυση εκπαιδευτικών αναγκών, (β) Σχεδιασμός – Ανάπτυξη – Διοργάνωση & Διεξαγωγή εκπαιδευτικών σεμιναρίων & εγχειριδίων εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες εκπαιδευτικές ανάγκες των πελατών μας, (γ) Εκπαίδευση Εκπαιδευτών, (δ) Οργάνωση – Διεξαγωγή ειδικών εκπαιδευτικών / επιμορφωτικών δραστηριοτήτων, (ε) Αξιολόγηση αποτελεσμάτων εκπαίδευσης & ενημέρωση πελατών (feedback).

Κάποια ενδεικτικά θέματα εκπαιδευτικών προγραμμάτων είναι τα ακόλουθα: α) Οργάνωση & Διοίκηση Επιχειρήσεων (HRM, Quality Management, JAR-Ops I etc), (β) Εξυπηρέτηση Πελατών (γ) Τεχνικές αποτελεσματικών παρουσιάσεων, (δ) Αεροπορικό Εισιτήριο, (ε) Dangerous Goods Training, (στ) Διεθνής Εναέρια Μεταφορά Εμπορευμάτων, (ζ) Μέτρα Ασφάλειας στην Πίστα (η) Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών (θ) Εκπαίδευση Εκπαιδευτών.»<sup>15</sup>

#### *3.1.4 Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών*

«Η Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών (Ε.Μ.ΠΛ&Τα) έχει ως έδρα της το Μηχανογραφικό Κέντρο της ΟΑ - Υπηρεσίες και βρίσκεται στο Ελληνικό σε κτίριο συνολικού εμβαδού 12.500 τ.μ. Επίσης χρησιμοποιεί το κτίριο 53 στο Home Base της ΟΑ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (περίπου 2.500 τ.μ) ως Κέντρο Επικοινωνιών για συστήματα και δίκτυα φωνής, data και ραδιοεπικοινωνιών. Τα κτίρια υποστηρίζονται από συστήματα συνεχούς και αδιάλειπτης παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

Η Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών απασχολεί έμπειρο προσωπικό 123 ατόμων με τις εξής ειδικότητες:

- Αναλυτές Προγραμματιστές Εφαρμογών
- Προγραμματιστές Συστημάτων
- Μηχανικοί Επικοινωνιακών Συστημάτων
- Υποστήριξη συστήματος ελέγχου αναχωρήσεων πτήσεων
- Τεχνικοί Ηλεκτρονικοί
- Χειριστές Ηλεκτρονικών Υπολογιστών
- Διοικητικό Προσωπικό

---

<sup>15</sup> <http://195.167.49.234/oatraining.htm>

Η Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών παρέχει υπηρεσίες, αναπτύσσει, υποστηρίζει και εγκαθιστά εφαρμογές και εξοπλισμό Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών για την κάλυψη των αναγκών της ΟΑ - Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Ακόμη, παρέχει υπηρεσίες μέσω συμβάσεων ή και συνεργασιών σε ένα πλήθος εταιρειών όπως: Ολυμπιακές Αερογραμμές, Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, Alpha Bank, American Express, AVIS, British Airways, AUSTRIAN AIRLINES, GALAXY AVIATION, USAFE, OLYMPIC CATERING(EVEREST), Υ.Π.Α., Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, SITA, ARINC, EDS

Εφαρμογές:

- Σύστημα κρατήσεων και ελέγχου αναχωρήσεων
- Σύστημα Αποθηκών
- Συστήματα Οικονομικής Διαχείρισης Εμπορευμάτων (SITA)
- Σύστημα Τιμολόγησης Επίγειας Εξυπηρέτησης
- Σύστημα Διαχείρισης Ηλεκτρονικής Διανομής Εγγράφων
- Σύστημα Συντονισμού Κινήσεων Αεροδρομίων
- Σύστημα Διαχείρισης Προσωπικού/ Μισθοδοσίας
- Εφαρμογές Διαδικτύου (internet booking, αφίξεις / αναχωρήσεις)
- Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Πτητικών Λειτουργιών
- Διαχείριση Συχνών Επιβατών (frequent Flyer),
- Εφαρμογές Κινητής Τηλεφωνίας (i-mode, wap)
- Τηλεπικοινωνίες
- Δίκτυα Φωνής Δεδομένων και Ραδιοεπικοινωνίας
- Ασφάλεια Δικτύου H/Y
- Διαχείριση τηλεφωνικών κλήσεων (call center)
- Πρόσβαση μέσω Διαδικτύου και Ηλεκτρονική Αλληλογραφία

Εξοπλισμός:

Διαθέτει 2 IBM mainframes, 2 Sun Solaris servers, 50 Intel based serverw, 40 Cisco routers, 100 Cisco switches, 15 Nortel PABX's (Τηλεφωνικά Κέντρα σε δίκτυο), Αυτόματο Σύστημα Διανομής Κλήσεων Κρατήσεων Θέσεων, 15 ανεξάρτητα τηλεφωνικά συστήματα, 10 συστήματα ενδοεπικοινωνίας, Σύστημα Ελέγχου και Διανομής Ραδιοσυχνοτήτων, 300 ραδιοσυσκευές - TETRA, 300 ανεξάρτητες ραδιοσυσκευές, 1800 PC και 1100 απλά τερματικά.



Λειτουργεί σε 24ωρη βάση βλαβοληπτικό κέντρο (HELP DESK) για την υποστήριξη του Δικτύου, τερματικού εξοπλισμού και εφαρμογών που διατίθενται στους τελικούς χρήστες.»<sup>16</sup>

### 3.1.5 Τεχνική Βάση

«Η τεχνική βάση άρχισε τη λειτουργία της το 1940 όταν ιδρύθηκε η πρώτη εταιρεία αερομεταφορών στην Ελλάδα. Οι υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις της που βρίσκονται στη Βορειοανατολική πλευρά του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών καλύπτουν επιφάνεια 76,500μ<sup>2</sup>. Το υπόστεγο έκτασης 25650μ<sup>2</sup> το οποίο είναι ένα από τα αρτιότερα, καλύτερα και μεγαλύτερα υπόστεγα της νοτιοανατολικής Ευρώπης εξυπηρετεί ταυτόχρονα τρία ευρείας και έξι στενής ατράκτου αεροσκάφη.

Είναι ο μόνος πάροχος συντήρησης πολιτικών αεροσκαφών στις Ελλάδα, προσφέροντας συντήρηση βάσης και συντήρηση γραμμής για μια ευρεία γκάμα αεροσκαφών από ευρείας ατράκτου μέχρι και τα ελικοφόρα αεροσκάφη. Έχει καθιερωθεί στην αγορά της Ελλάδας ως ο πρωτοπόρος οργανισμός στη συντήρηση και επισκευή πολιτικών αεροσκαφών, εξυπηρετώντας το στόλο των Ολυμπιακών Αερογραμμών και αεροσκάφη άλλων Αεροπορικών εταιρειών.

Σήμερα το τεχνικό προσωπικό αποτελείται από διακόσιους ογδόντα τέσσερις μηχανικούς αεροσκαφών(B1), εκατόν τριανταπέντε μηχανικούς αεροσκαφών(B2), διακόσιους τριανταέξι τεχνικούς συνεργείων(μηχανουργούς, ελασματοουργούς, τεχνικούς αντιδιαβρωτικής προστασίας, χρώστες, επενδυτές πτητικών μέσων και άλλων τεχνικών ειδικοτήτων), τριανταπέντε μηχανολόγους- μηχανικούς (C) και εβδομήντα άτομα προσωπικό άλλων υποστηρικτικών ειδικοτήτων

Πιστοποιητικά έγκρισης

Η τεχνική Βάση έχει τα παρακάτω πιστοποιητικά:

### 3.1.6 Συντήρηση- Επισκευή Αεροσκαφών

«Η Μονάδα Συντήρησης - Επισκευής Αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες Α.Ε. ιδρύθηκε το 1957 ως μέρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.Ο κύριος ρόλος της είναι η υποστήριξη του στόλου των

<sup>16</sup> <http://195.167.49.234/it.gr.htm>

<sup>17</sup> <http://195.167.49.234/technicalprofilegr.htm>

Ολυμπιακών Αερογραμμών, παρέχοντας κάθε μορφή συντήρησης των αεροσκαφών (Γραμμή Πτήσης, Βαριά Συντήρηση και Συνεργειακή Υποστήριξη). Επίσης προσφέρει τεχνική υποστήριξη και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούν πτήσεις σε ελληνικά αεροδρόμια, καθώς και εκτεταμένες εργασίες προς τρίτους, διαθέτοντας τις απαιτούμενες για τον σκοπό αυτό εγκρίσεις, όπως JAR 145 (HCAA 001) και FAR 145 (OLAV032H).

Οι νέες εγκαταστάσεις της ΓΔΤΥ, συνολικής έκτασης 76.500 τ.μ. στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, είναι από τις πλέον σύγχρονες και άρτια εξοπλισμένες στην Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Σε αναγνώριση της μακρόχρονης προσφοράς της στην ασφάλεια των πτήσεων, απενεμήθη στην ΓΔΤΥ το Πρώτο Βραβείο «ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ» της Ευρωπαϊκής Ακαδημίας Συντήρησης το 1999.

Ικανότητες:

- Τεχνική υποστήριξη στη Γραμμή Πτήσεων για τα περισσότερα αεροσκάφη της Boeing και της Airbus, σε 27 αεροδρόμια εσωτερικού και 9 εξωτερικού
- Βαριά συντήρηση συμπεριλαμβανομένων των D-checks για τα αεροσκάφη: Boeing B737-100 / 200 (PW JT8D), Boeing B737-300 / 400 (CFM56), Airbus A300-600 (GE CF6), Airbus A340 (CFM56)
- Συντήρηση Κινητήρων και Βοηθητικών Μονάδων Ισχύος
- Εξειδικευμένες εργασίες μη Καταστροφικών Ελέγχων
- Συντήρηση μονάδων
- Επισκευές Δομής αεροσκαφών και άλλες ελασματοургικές εργασίες
- Επισκευές συνθετικών υλικών
- Τεχνική εκπαίδευση -Βασικές, επί τύπου και εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις
- Παράλληλες δραστηριότητες:
- Μελέτες
- Προγραμματισμός
- Διαχείριση υλικών

Στόχοι:

1. Η συνεχιζόμενη ποιότητα και αξιοπιστία των παρεχομένων υπηρεσιών

2. Η εκτέλεση του έργου της αεροπορικής συντήρησης με τους οικονομικότερους δυνατούς όρους
3. Η παροχή ποιοτικών, και υψηλού επιπέδου ασφαλείας, υπηρεσιών στους πελάτες
4. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων εργασιών εντός των συμφωνηθέντων χρονικών ορίων»<sup>18</sup>

### 3.1.7 Ολυμπιακή Εταιρεία Καυσίμων

«Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΟΕΚ), θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, εδρεύει στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και λειτουργεί το πιο μοντέρνο σύστημα Ανεφοδιασμού Καυσίμων στην Ευρώπη. Η ΟΕΚ είναι μια κοινοπραξία που αποτελείται από την Ολυμπιακή Αεροπορία (66%), τις ελληνικές Εταιρείες Διύλισης και Εμπορίας Πετρελαιοειδών Motor Oil Hellas(14%) και Avin Oil(14%), την Εταιρεία Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών με καύσιμα Belgium Fuelling Services Company του Βελγίου(5%) και την Εταιρεία Μελετών HansaConsult της Γερμανίας(1%).

Με πλήρως αυτοματοποιημένη λειτουργία, η Ολυμπιακή Εταιρεία Καυσίμων προσφέρει υπηρεσίες ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα στις αεροπορικές εταιρείες και διασφαλίζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας για τα αεροσκάφη και το προσωπικό με απόλυτο σεβασμό στην προστασία του περιβάλλοντος. Οι υψηλής τεχνολογίας εγκαταστάσεις της ΟΕΚ, που λειτουργούν με δεκαοχτώ εξειδικευμένους υπαλλήλους, αξιολογούνται κάθε χρόνο από Διεθνείς Οργανισμούς, όπως το JIG (Joint Inspection Group). Χάρη στο σωστό σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων από το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό, η ΟΕΚ βάσει του JIG κατατάσσεται ως μία από τις καλύτερες εταιρείες στην Ευρώπη.

Οι εγκαταστάσεις της αποτελούνται από:

- Εγκαταστάσεις παραλαβής καυσίμου με Αγωγό και με Βυτιοφόρα
- Τέσσερις κύριες δεξαμενές χωρητικότητας 24.000m<sup>3</sup>
- Δύο οριζόντιες δεξαμενές για έλεγχο ποιότητας καυσίμου
- Αυτοματοποιημένο σύστημα ανεφοδιασμού αεροσκαφών με (Hydrant) μήκους 18km, στις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών

---

<sup>18</sup> <http://195.167.49.234/technicalgr.htm>

- Αυτοματοποιημένα συστήματα πυρόσβεσης συναγερού και περιβαλλοντικής προστασίας»<sup>19</sup>

### 3.1.8 Εταιρεία Αγωγού Καυσίμου Αεροδρομίου

«Ο Αγωγός Αεροπορικού καυσίμου, έργο ιδιαίτερα σημαντικό για την Αττική, που συνδέει απευθείας τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής Εταιρείας Καυσίμων Α.Ε.) ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Φεβρουάριο του 2004. Η ιδέα και η υλοποίηση του έργου είναι αποτέλεσμα της κοινής ιδιωτικής πρωτοβουλίας των εταιρειών «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» (50%), «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (17%), «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.» (17%) και «Μότορ Όιλ (Ελλάς) Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε.» (16%), με στόχο την τροφοδοσία του Αερολιμένα με αεροπορικό καύσιμο (ετήσια κατανάλωση 600 εκατομμύρια λίτρα), η οποία μέχρι σήμερα γινόταν αποκλειστικά με κινήσεις βυτιοφόρων οχημάτων κατά μήκος οδικού δικτύου 60 χιλιομέτρων (18.000 κινήσεις ετησίως). Η παροχή καυσίμου μέσω του αγωγού των 53 χιλιομέτρων ανέρχεται σε 300 κυβικά λίτρα την ώρα.

Κύρια πλεονεκτήματα:

- Προστασία Περιβάλλοντος και Δημόσια Ασφάλεια
- Αδιάλειπτη τροφοδοσία του Αεροδρομίου
- Ανταγωνιστική εναλλακτική λύση, προσβάσιμη σε όλους τους χρήστες
- Οικονομικότερη κατά 30% των βυτιοφόρων
- Περιφερειακή αιφόρος ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση»<sup>20</sup>

### 3.1.9 Galileo

«Η Galileo Hellas SA, είναι η μεγαλύτερη Ελληνική εταιρεία με εξειδίκευση στην ηλεκτρονική διανομή συστημάτων κρατήσεων στο χώρο του τουρισμού και των μεταφορών. Ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 1991 και είναι το NDC (National Distribution Company) της Galileo International Travel Distribution Services(TDS) της Cendant Corporation και θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

<sup>19</sup> <http://195.167.49.234/fuelcompanygr.htm>

<sup>20</sup> <http://195.167.49.234/agogoscompanygr.htm>

Το 1996 απέκτησε τοπική παρουσία στη Θεσσαλονίκη και την Κύπρο, ιδρύοντας δύο υποκαταστήματα, ενώ το 2000 επέκτεινε τις δραστηριότητές της στην αγορά των Βαλκανίων και του Ισραήλ αναλαμβάνοντας το marketing, τις πωλήσεις και την υποστήριξη του συστήματος Galileo στις τοπικές αγορές.

Από την ίδρυσή της η Galileo Hellas διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα μεταγωγής δεδομένων στην Ελλάδα, το οποίο χρησιμοποιείται τόσο για τη διανομή των προϊόντων της, όσο και για την κάλυψη των εξειδικευμένων τηλεπικοινωνιακών αναγκών της τουριστικής αγοράς. Εντός του 2001 μετατράπηκε σε τεχνολογία I.P. με σκοπό την παροχή αναβαθμισμένων προϊόντων και τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών.

Η Galileo Hellas κατέχει ηγετική θέση μεταξύ των ηλεκτρονικών συστημάτων κρατήσεων θέσεων (GDS) στην περιοχή της, με μερίδιο αγοράς 40% και μέχρι σήμερα έχει συνδέσει περισσότερα από 1.100 ταξιδιωτικά γραφεία με περισσότερα από 2.000 τερματικά. Στις αρχές του 2002, πρώτη η Galileo Hellas έδωσε νέα διάσταση στην εκτύπωση εισιτηρίων στην Ελληνική Αγορά με διάθεση εκτυπωτών ATB2. Στις αρχές του 2003, η Galileo Hellas, ήταν μεταξύ των πρώτων συστημάτων κρατήσεων στην Ελλάδα που έδωσε τη δυνατότητα έκδοσης ηλεκτρονικών εισιτηρίων (e-tickets), εγκαινιάζοντας στην ταξιδιωτική αγορά μια νέα μορφή ταξιδιού όσον αφορά στο εισιτήριο, παρέχοντας μεγαλύτερη ασφάλεια καθώς και εξοικονόμηση χρόνου και κόστους στην εκτύπωση και αποστολή των εισιτηρίων στους πελάτες.

1998: καλύτερο ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων (GDS) στην Ελλάδα

1999: καλύτερο ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων (GDS) στην Ελλάδα

2000: καλύτερο NDC στην Ευρώπη, Μέση Ανατολή και Αφρική

2002: καλύτερο NDC στην Ευρώπη, Μέση Ανατολή και Αφρική»<sup>21</sup>

### *3.1.10 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα*

«Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε., θυγατρική της ΟΑ, ιδρύθηκε το 1971 από τον Αριστοτέλη Ωνάση και από το 1975 περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο .Η μεταφορά επιβατών, η αεροφωτογράφιση, η αεροπορική κάλυψη γεγονότων, η μεταφορά φορτίων- ανταλλακτικών, η πρόσβαση σε δύσβατες περιοχές, η επείγουσα

---

<sup>21</sup> <http://195.167.49.234/galileocompanygr.htm>

μεταφορά ασθενών, η αεροκινηματογράφηση, η επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων, η μεταφορά VIP και η μεταφορά επιχειρηματιών σε οποιοδήποτε προορισμό, είναι ορισμένες από τις βασικές δραστηριότητες των Ελικοπτέρων της Εταιρίας. Επί σειρά ετών τα Ελικόπτερα της Εταιρίας συμμετείχαν σε έρευνες ατυχημάτων, παρακολούθηση κατασκευαστικών εργασιών (ΔΕΗ), Rally Acropolis, παρακολούθηση αγωγού Φυσικού Αερίου, επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων κ.α. Συμμετείχαν ακόμη στην παρακολούθηση της κίνησης των οχημάτων του οδικού δικτύου της Αττικής για λογαριασμό της ΕΡΤ, καθώς επίσης και στην παρακολούθηση του οδικού δικτύου Αθηνών-Λαμίας και Αθηνών-Πατρών για λογαριασμό της ΕΛ.ΑΣ.

Η τεχνική υποστήριξη των Ελικοπτέρων μας γίνεται στα διεθνώς πιστοποιημένα επισκευαστικά μας κέντρα, τα οποία διαθέτουν μοναδική αεροπορική τεχνογνωσία στην Ελλάδα.

Το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συμμετέχει σε αποστολές που αφορούν συντονισμό από αέρος των εναέριων και επίγειων μέσων που επιχειρούν κατά την κατάσβεση των πυρκαγιών.

Το ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο ασφαλείας της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, την καθιστά κορυφαία στον Τομέα Ασφαλείας Πτήσεων.

Τον Αύγουστο του 2004 η Εταιρία έλαβε Άδεια Τεχνικής Εκμετάλλευσης (ΑΟΚ) Δημοσίων Μεταφορών επιβατών, φορτίων και ασθενών με Ελικόπτερο, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Αεροπορικούς Κανονισμούς (JAR OPS 3) και η δραστηριότητα των Ελικοπτέρων επεκτείνεται πλέον εκτός από την Ελληνική επικράτεια και στις γειτονικές μας χώρες Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία και Τουρκία.

Το όνομα, η εμπειρία, η τεχνογνωσία, η δομή και η οργάνωση των Ελικοπτέρων της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, εξασφαλίζουν την συνέχιση της παροχής υπηρεσιών με ασφάλεια στις Δημόσιες Αερομεταφορές και την καθιστούν την σημαντικότερη Ελληνική Εταιρία στον τομέα της.

Στην Σχολή ανήκουν εκπαιδευτικά αεροπλάνα και ελικόπτερο καθώς και εξομοιωτές πτήσεων.

Στόλος Αεροπλάνων και Ελικοπτέρων

- 1 PIPER PA-28-140
- 1 CESSNA F152

- 1 PIPER PA-44-180 δικινητήριο
- 1 Ε/Π SCHWEIZER 269C

Εξομοιωτές Πτήσεων

ATR 42/72 - Εκπαιδευτικό Κέντρο Θεσσαλονίκης

B737-300/400 - Εκπαιδευτικό Κέντρο Χανίων

B737-200 - Εκπαιδευτικό Κέντρο Ελληνικού

F T O

Η Ακαδημία παρέχει τις εξής κατηγορίες πτυχίων:

- PPL (A) Ερασιτεχνικό Πτυχίο Χειριστού Αεροπλάνων
- CPL (A) Επαγγελματικό Πτυχίο Χειριστού Αεροπλάνων
- IR (A) Ειδικότητα Πτήσης Αεροπλάνων με Όργανα
- ATPL (A) Πτυχίο Επαγγελματία Χειριστή Εναέριων Γραμμών
- MODULAR ATPL (A) Πτυχίο Επαγγελματία Χειριστή Εναέριων Γραμμών  
Βαθμιαίας Εκπαίδευσης
- FROZEN ATPL (A) Πτυχίο Επαγγελματία Χειριστή Εναέριων Γραμμών  
Ολοκληρωμένης Εκπαίδευσης
- PPL (H) Ερασιτεχνικό Πτυχίο Χειριστού Ελικοπτέρων
- CPL (H) Επαγγελματικό Πτυχίο Χειριστού Ελικοπτέρων
- IR (H) Ειδικότητα Πτήσης Ελικοπτέρων με Όργανα
- MCC Συνεργασία Πολλαπλού Πληρώματος Θαλάμου  
Διακυβέρνησης

Από το 2004 η Ακαδημία έχει αναλάβει εκπαιδεύσεις Πληρωμάτων Θαλάμων Διακυβέρνησης (ΠΘΔ) για λογαριασμό των Ολυμπιακών Αερογραμμών καθώς και τρίτων (ΞΑΕ & Ιδιωτών) ως ακολούθως:

Αρχικές εκπαιδεύσεις επί τύπων αεροπλάνων (DASH 8 , ATR 42/72 , B717-200, B737-300/-400, A300-600, A340-300)

Εκπαιδεύσεις εκπαιδευτών (TRI)

Μεταβατικές εκπαιδεύσεις σε τύπους αεροσκαφών

Ολοκληρωμένη Αξιοποίηση Πληρώματος»<sup>22</sup>

<sup>22</sup> <http://195.167.49.231/olav/auxfiles/olav/profil.gr.aspx>

### 3.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

«Το 1975 το ελληνικό κράτος με σύμβαση που κατοχυρώθηκε με το Νόμο 96/1976 εξαγόρασε το πακέτο μετοχών της Ο.Α. και το οποίο ανέλαβαν τα υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εθνικής Οικονομίας και Εργασίας. Ως αιτίες της κρατικοποίησης της Ο.Α. το 1974 αναφέρθηκαν τότε από τους πρωτεργάτες της οι ακόλουθες:

1. Η Ο.Α., με τον τρόπο που λειτουργούσε, δεν μπορούσε να προσφέρει τις υπηρεσίες που ήθελε ο ελληνικός λαός και παράλληλα αντιστρατευόταν τα συμφέροντα του ελληνικού λαού. Γι' αυτό και η επιλογή της τότε κυβέρνησης για κρατικοποίηση της Ο.Α. εκτιμήθηκε από τους εμπνευστές και πρωτεργάτες της ότι αποτελούσε επιλογή εθνικού συμφέροντος με ιδιαίτερο πολιτικό βάρος.
2. Η κρατικοποίηση της Ο.Α. προσέφερε και οικονομικά οφέλη με ιδιαίτερη αναφορά στα συναλλαγματικά, αλλά και κοινωνικά οφέλη. Στην κοινωνική και εθνική διάσταση των ωφελειών από την κρατικοποίηση της Ο.Α. δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση, αφού τονίστηκε ότι η κρατικοποίηση συνέφερε ακόμα και αν επρόκειτο όχι για κερδοφόρα επιχείρηση αλλά για εξισωτική ή ακόμη και για ζημιογόνα.
3. Η εξασφάλιση των γενικότερων συμφερόντων του ελληνικού Δημοσίου ιδιαίτερα στους τομείς της εξωτερικής πολιτικής, της περιφερειακής πολιτικής, της αμυντικής πολιτικής και της τόνωσης της εγχώριας ζήτησης.
4. Η αντιμετώπιση των υπερβολικών απαιτήσεων του Ωνάση από τον κρατικό προϋπολογισμό, που για το 1975, εάν η Ο.Α. παρέμενε ιδιωτική, θα ανέρχονταν στο ύψος των 50-60 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ τελικά την ίδια εποχή η Ο.Α. εξαγοράστηκε αντί 68 εκατομμυρίων δολαρίων.
5. Η πρόθεση της τότε κυβέρνησης για καθετοποίηση της αεροπορικής βιομηχανίας. Με βάση αυτήν την αντίληψη προγραμματίζε τότε την κατασκευή εργοστασίου αεροπλάνων με το οποίο δήλωνε ότι ήθελε να συνδέσει τον εθνικό αερομεταφορέα.

Στο άρθρο 7 της σύμβασης εξαγοράς της Ο.Α. από το ελληνικό κράτος αναφέρεται:



Άμα τη υπογραφή της παρούσης η Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. υποχρεούται να μεταβιβάσει εις τον πωλητή ή εις οποιονδήποτε τρίτον τη υπόδειξη του, βεβαρημένα διά των υφισταμένων επ' αυτών υποθηκών, άνευ ετέρου ανταλλάγματος, πλην της ως άνω προς το Δημόσιον μεταβιβάσεως των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε, τα υπό τα στοιχεία SX-DBA και SX-DBB αεροσκάφη τύπου Boeing-707 μετά των αντιστοιχών τριών αμοιβών QEC κινητήρων, άτινα αεροσκάφη και κινητήρες δεν περιλαμβάνονται εις την αποτιμητέαν ως άνω περιουσίαν.

Η Ο.Α. επί Ωνάση χρησιμοποιούσε οχτώ αεροσκάφη Β 707 από τα οποία είχε στην ιδιοκτησία της τέσσερα Β 707 ενώ τα υπόλοιπα δύο τα είχε με σχέση μίσθωσης-αγοράς από την παναμαϊκή εταιρεία Aircraft Leasing Company και τα άλλα δύο τα είχε μισθώσει από την επίσης παναμαϊκή εταιρεία Northampton Panama S.A.. Η σύμβαση Ωνάση –ελληνικού κράτους έδινε το δικαίωμα στο ελληνικό κράτος, σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης, να αγοράσει τα δύο αεροσκάφη που είχε με σχέση μίσθωσης-αγοράς αντί του ποσού των 1,5 εκατομμυρίων δολαρίων το καθένα. Αντί γι' αυτό το ελληνικό κράτος δέχτηκε την παραχώρηση των δύο από τα τέσσερα ιδιόκτητων αεροσκαφών στον κάτοχο του πακέτου των μετοχών της Ο.Α., δηλαδή την παναμαϊκή εταιρεία συμφερόντων Ωνάση Victoria Financiera, κρατώντας τα άλλα τέσσερα, δύο με σχέση μίσθωσης και δύο με σχέση μίσθωσης-αγοράς.»<sup>23</sup>

«Άξιοσημείωτο πάντως είναι ότι η συμβαλλόμενη εταιρεία με το ελληνικό Δημόσιο ήταν η VICTORIA FINANCIERA PANAMA με έδρα τον Παναμά (Άρθ.. 1 Νόμου 96/1975 της 26.7.1975 ΦΕΚ Α'154). Ακόμη το Άρθρον 4 § 2 όριζε: Διά πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου δύναται ν' αποφασίζεται ελευθέρως και κατά παρέκκλισιν της κειμένης νομοθεσίας η επ' ανταλλάγματι διάθεσις του συνόλου ή μέρους των μετοχών της Ο.Α. ΑΕ στην ΕΤΒΑ και να ορίζονται οι όροι της εκποίησεως, η τηρητέα διαδικασία, ο τρόπος εκτιμήσεως της αξίας των μετοχών, ο τρόπος και χρόνος καταβολής του ανταλλάγματος αυτών ως και πάσα ετέρα λεπτομέρεια. Η Ο.Α. τελεί εν πάση περιπτώσει υπό τον έλεγχον και την εποπτεϊαν του Υπουργού Μεταφορών και επικοινωνιών. Με άλλα λόγια η εταιρεία επηρεάζεται αποφασιστικά από το εκάστοτε κυβερνών κόμμα, αφού ο προϊστάμενος Υπουργός ελέγχει και κατευθύνει όλες της τις επιλογές, με κριτήρια προφανώς κομματικά και όχι ιδιωτικοοικονομικά.

---

<sup>23</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 40-47

Πέρα των ήδη προαναφερθέντων υπήρχαν και άλλες επιβαρύνσεις από τους όρους εξαγοράς της που δεν αφορούσαν το στόλο της:

Εμφανίζονταν να εξαιρούνται της μεταβιβάσεως με το Ν.Δ. 4262/62 δι' ου αντικατεστάθη το άρθρον 25 τα εκτός αεροδρομίου οπουδήποτε κείμενα ακίνητα, χρεώγραφα κλπ. της Ολυμπιακής, άτινα, οριζόταν εις το άρθρον τούτο ότι, δεν δύναται να περιέλθουν εις το Δημόσιον

Η Ο.Α. εξακολουθούσε να απολαύη πασών των φορολογικών, δασμολογικών, νομισματικών, συναλλαγματικών και λοιπών απαλλαγών, ατελειών, διευκολύνσεων και προνομίων των οποίων απήλαυε μέχρι τούδε (Άρθρο 5§3). Η εις το προσωπικόν της Ο.Α. Α.Ε. το εργαζόμενον εις τα αεροδρόμια, καταβολή εις χρήμα του αντιτίμου της παρεχομένης τροφής (συσσιτίου) δεν αποτελούσε μέρος των αποδοχών αυτού, ουδέ υπόκειται εις κρατήσεις υπέρ ΙΚΑ και λοιπών ασφαλιστικών οργανισμών (Άρθρ. 6 § 2). Οι παραπάνω παράγραφοι αυτού του νόμου είναι ενδεικτικές της προνομιακής μεταχείρισης της ΟΑ και των εργαζομένων της, όπως θα αναφερθεί εκτενέστερα παρακάτω. Τέλος το άρθρο 7 του νόμου όριζε τα εξής: Πάσα αναγκαία λεπτομέρεια διά την εφαρμογήν του παρόντος, ρυθμιζόταν διά των κοινών αποφάσεων των υπουργών Συντονισμού και Προγραμματισμού, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αυτή την περίοδο λόγω της πίεσης του ισχυρού λαϊκού μεταδικτατορικού κινήματος, που διαφοροποιούσε τον συσχετισμό των κοινωνικών δυνάμεων, η κυβέρνηση της ΝΔ με το νόμο 643/1977 Περί της προστασίας των συνδικαλιστικών ελευθεριών των ΔΥ και του δικαιώματός απεργίας τους» (Εφημερίς της Κυβερνήσεως Φύλλο Α' 200 της 22.7.1977), εξόπλιζε τους ΔΥ και τους εργαζόμενους των Επιχειρήσεων Κοινής Ωφέλειας με τα δικαιώματα της μονιμότητας και της απεργίας.

Η στάση του ελληνικού κράτους κι ο προστατευτισμός της ΟΑ και των εργαζομένων της σχετιζόταν με την πολυσχιδή και πράγματι δύσκολη γεωλογική δομή της ελληνικής επικράτειας, που καθιστούσε την ΟΑ απολύτως αναγκαία για την ταχεία διακίνηση προσώπων και προϊόντων εντός της χώρας. Επιπρόσθετα, σ' αυτή του λεγόμενου υπαρκτού σοσιαλισμού, η Ελλάδα ήταν η μοναδική χώρα των Βαλκανίων που συμμετείχε στους δυτικούς Οργανισμούς ΝΑΤΟ και ΕΟΚ, ενώ ήταν γεωγραφικά αποκομμένη από τις χώρες που τους αποτελούσαν, οπότε η σημασία της ΟΑ για τη χώρα ήταν εντελώς ιδιαίτερη, απ' ό,τι μια οποιαδήποτε άλλη Αεροπορική Εταιρεία χώρας που συνόρευε άμεσα με άλλες των ίδιων διεθνών Οργανισμών.

Μένει, λοιπόν, να εξετάσουμε εάν οι λόγοι της ιδιαίτερης αυτής μεταχείρισης της ΟΑ και των εργαζομένων της είναι αποτέλεσμα αυτής της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας της Ελλάδος, ή άλλων παραγόντων του κοινωνικοπολιτικού συσχετισμού δυνάμεων στο εσωτερικό της χώρας.»<sup>24</sup>

### 3.3 ΚΡΑΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

#### 3.3.1 Επιπτώσεις στην τιμή

«Ο ρόλος της Ο.Α. στην Ελληνική πολιτική αεροπορική βιομηχανία ήταν από το 1975 μονοπώλιο στις εσωτερικές τακτικές γραμμές με κρατικό παρεμβατισμό. Το άρθρο 11 παράγραφος 1 α,β,γ της σύμβασης λειτουργίας της Ο.Α. αναφορικά με το επίπεδο των τιμών των ναύλων των γραμμών εσωτερικού προέβλεπε: Τα τιμολόγια εισιτηρίων των γραμμών εσωτερικού, καθορίζονταν υπό της αναδόχου ανά εξάμηνο βάσει των δεδομένων της εκμεταλλεύσεως ή και ενωρίτερον εφόσον επερχόταν μεταβολή εις τα δεδομένα της εκμεταλλεύσεως, υπόκεινται δε προ της εφαρμογής των εις την έγκρισην του Υπουργού συγκοινωνιών. Εάν ο Υπουργός συγκοινωνιών δεν αποφανόταν επί της αιτούμενης εγκρίσεως εντός εξήντα ημερών από της υποβολής της σχετικής αιτήσεως μετά πληρών δικαιολογητικών, η αίτησης της Αναδόχου ήταν απορριφθείσα..

Εν πάση όμως περιπτώσει τα κόμιστρα δε γινόταν να είναι δια μίαν εκάστοτε μεμονωμένος γραμμή του εσωτερικού, ανώτερα του μέσου όρου του εκάστοτε ισχύοντος χλιομετρικού κομίστρου εσωτερικού των δυο τουριστικών μεσογειακών χωρών Ισπανίας και Ιταλίας, μειουμένου κατά 10%.

Η προσαρμογή των σήμερον και εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων, προς τα βάσει του προηγούμενου εδαφίου προκύπτοντα κόμιστρα θα πραγματοποιούνταν διά τεσσάρων ισόποσων εξαμηνιαίων δόσεων.

Η τιμολογιακή πολιτική στο εσωτερικό δίκτυο που ακολούθησε η Ο.Α., κατά τη χρονική περίοδο από την κρατικοποίησή της μέχρι σήμερα, δέχτηκε της αρνητικές επιπτώσεις ενός άκρατου άναρχου κρατικού παρεμβατισμού, χωρίς ενιαίο και συγκεκριμένο πρόγραμμα, κριτήρια, στόχους.

---

<sup>24</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τδρυση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

Στηρίχθηκε σε ένα υφιστάμενο επίπεδο ναύλων κατά την ημερομηνία έναρξης της γραμμής, πάνω στο οποίο υπολογιζόταν ένα ορισμένο, ενιαίο, λίγο πολύ για όλες τις γραμμές, επίπεδο αύξησης σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα, με αιτιολογικό τον έλεγχο του πληθωρισμού.

Η συγκεκριμένη δομή των ναύλων καθώς και οι χορηγούμενες αυξήσεις, δεν έπαιρναν υπόψη τους την οικονομική αρχή (μακροχρόνια κερδοφόρα γραμμή), ούτε τα συμβατικά δικαιώματα της Ο.Α. τόσο σε ότι αφορά στο επίπεδο ναύλων, όσο και στα χρονικά διαστήματα της αναπροσαρμογής τους.»<sup>25</sup>

«Οι ετήσιες και συνολικές απώλειες που είχε η Ο.Α. από το 1975 μέχρι και το 1992, από την εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής των επιβατικών κομίστρων κάτω του κόστους στο εσωτερικό δίκτυο ανέρχονταν σε τιμές 1993 στα 382 δις δραχμές(Βλέπε ΠΙΝΑΚΑ 1)

Η πολιτική καθορισμού –από το κράτος μοναδικό μέτοχο της Ο.Α. και τις διοικήσεις της- των επιβατικών κομίστρων στο εσωτερικό δίκτυο κάτω του κόστους, δημιουργεί στην Ο.Α. ελλείμματα τα οποία καλείται να πληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος.

Για το λόγο αυτό είναι αντιλαϊκή και όχι φιλολαϊκή όπως διακηρύσσουν οι εμπνευστές της και όχι μόνο, αφού μέσω της φορολογίας πληρώνει τα ελλείμματα αυτών που ταξιδεύουν η πλειοψηφία των Ελλήνων που δεν έχει ταξιδεύσει. Ακόμη, αν αναλογισθούμε ότι η πλειοψηφία των χρηστών του αεροσκάφους είναι ανώτερης εισοδηματικής τάξης, τότε διαπιστώνουμε ότι οι φτωχότεροι που δεν έχουν ταξιδεύσει αεροπορικάς επιδοτούν τους ευπορότερους που ταξιδεύουν.

Με δεδομένο ότι οι απώλειες της Ο.Α. από το εσωτερικό επιβατικό δίκτυο αποτελούν το 70% περίπου των σωρευτικών ελλειμμάτων της από την κρατικοποίησή της το 1975, είναι προφανές ότι οι διοικήσεις της και οι κυβερνήσεις, ως εκπρόσωποι του κράτους μοναδικού μετόχου της Ο.Α., θα μπορούσαν εάν ήθελαν, στηριζόμενες σε τέτοια ανάλυση, να επεξεργασθούν μια αποδεκτή από τους επιβάτες και κερδοφόρα για την Ο.Α. τιμολογιακή πολιτική στο εσωτερικό δίκτυο.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1

---

<sup>25</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Οικονομική Εναέριων Μεταφορών*, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα- Πειραιάς 1995,σελίδες 54-55

ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΗΣ Ο.Α. ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ  
ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΤΙΜΕΣ ΤΡΕΧ.1993

1975	370	10.927	1984	3.405	34.850
1976	365	10.779	1985	4.303	36.731
1977	331	8.992	1986	4.939	35.163
1978	544	13.596	1987	5.094	30.247
1979	209	4.806	1988	5.360	26.544
1980	1.234	26.293	1989	6.132	25.328
1981	855	15.084	1990	5.250	16.329
1982	1.829	26.912	1991	5.979	14.003
1983	2.734	33.551	1992	6.873	12.121

Τελικές απώλειες εσόδων σε τιμές 1993 (δισ δραχμών)

382.256»<sup>26</sup>

### 3.3.2 Επιπτώσεις στην ελάχιστη παραγόμενη ποσότητα

«Η σύμβαση της Ο.Α. με το Ελληνικό κράτος προέβλεπε (άρθρα 9 παρ. 1) την υποχρεωτική εκτέλεση από την Ο.Α. με συγκεκριμένη ελάχιστη συχνότητα των δρομολογίων: Θεσσαλονίκης, Χανίων, Κέρκυρας, Ρόδου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Αγρινίου, Μυτιλήνης, Καλαμάτας, Κοζάνης, Λάρισας, Λήμνου, Κω και Σάμου. Αν δε σύμφωνα με τη σύμβαση, οι γραμμές αυτές αποδεικνύονταν παθητικές, μπορούσαν να τροποποιηθούν ή να συγχωνευθούν.

Όμως το άρθρο 9 παράγραφος 5 της σύμβασης προέβλεπε τα εξής:  
Το δημόσιο δικαιούταν εν πάση περιπτώσει να ζητήσει παρά της αναδόχου την διατήρηση της συχνότητας των δρομολογίων άτινα εμειώθησαν κατά την ανωτέρω διαδικασία ως και την διατήρηση των αεροπορικών γραμμών, ως αυτά είχαν οριστεί προ της τροποποίησεως ή συγχωνεύσεως κατά την ανωτέρω διαδικασία, υποχρεούμενον όπως εις άπασας τας περιπτώσεις ταύτας καταβολής εις την Ανάδοχον τας προκαλούμενας εκ της διατηρήσεως των δρομολογίων και γραμμών επί πλέον δαπάνας αμέσου και εμμέσου κόστους μετ' αφαιρέσιν των εξ αυτής εσόδων.

<sup>26</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, σελίδες 106-107

Όμως στο άρθρο 9 της σύμβασης αναφερόταν και το εξής:  
Ήταν δυνατόν, αίτησε του δημοσίου, κατόπιν ειδικής συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Αναδόχου, όπως εγκαθίστανται και άλλαι γραμμαί εξωτερικού. Ειδικότερον ως προς τας γραμμάς εσωτερικού το Δημόσιον διαπιστούν εν συμφωνία μετά της Αναδόχου την ύπαρξιν κατ' αντικειμενικά κριτήρια ανάγκης αεροπορικής εξυπηρητέσεως και άλλων πέραν των εν παραγράφο 1 πόλεων, έτι δε και τη δυνατότητα οικονομικώς υγιούς αεροπορικής εκμεταλλεύσεως της αντιστοίχου γραμμής, αναλαμβάνει τη δημιουργία κατάλληλου πολιτικού αερολιμένος. Εν αμφισβητήσει υπό της Αναδόχου της συνδρομής μίας ή πλειόντων των ως άνω προϋποθέσεων, αυτή υποχρεούταν, αν το δημόσιον επιμείνει, να προέβενε εις την έναρξιν της υπό του Δημοσίου αιτουμένης νέας γραμμής, μέχρι της υπό της διαιτησίας επιλύσεως της διαφοράς. Αν δικαιωνόταν η Ανάδοχος το Δημόσιον υποχρεούταν εις αποζημίωση της, δικαιούταν δε αυτή να διακόψει την νέα γραμμή.

Από τα άρθρα που παρατέθηκαν γίνεται κατανοητό ότι στο εσωτερικό η Ο.Α. λειτουργούσε σαν μονοπώλιο κάτω από κρατικό παρεμβατισμό τόσο στην τιμή όσο και στην ελάχιστη παραγόμενη ποσότητα.»<sup>27</sup>

### 3.3.3 Επιπτώσεις από παρεχόμενες εκπτώσεις

«Απώλειες στα έσοδά της η Ο.Α. είχε επίσης, από εκπτώσεις στα εισιτήρια εσωτερικού κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής που δεν καλύφθηκαν από τον κρατικό προϋπολογισμό. Οι εκπτώσεις αυτές αφορούσαν ορισμένες κατηγορίες επιβατών και χορηγόντουσαν από την Ο.Α., εφαρμόζοντας την εκάστοτε αποφασιζόμενη κυβερνητική πολιτική στον τομέα αυτό. Μια μακρά σειρά από κρατικούς υπαλλήλους όπως Δημόσιοι υπάλληλοι, Επίσκοποι, Καθηγητές Πανεπιστημίου, Αξιωματικοί των Σωμάτων Ασφαλείας, Δικαστές, ιατροί, απολάμβαναν 25% έκπτωση από την κανονική τιμή του εισιτηρίου, ενώ οι απλοί πολίτες καταβάλλουν ολόκληρο το αντίτιμο του εισιτηρίου, με μεταχείριση προφανώς πολίτη δεύτερης κατηγορίας.»<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Οικονομική Εναέριων Μεταφορών*, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα- Πειραιάς 1995,σελίδες 55-56

<sup>28</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, *Ολυμπιακή Αεροπορία, Ίδρυση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

«Στον Πίνακα 2 φαίνονται οι κατηγορίες επιβατών στις οποίες χορηγούνταν έκπτωση κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής.

Τα τελικά διαφυγόντα έσοδα από τις χορηγούμενες εκπτώσεις σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών, στις γραμμές εσωτερικού, κατ' εφαρμογή της εκάστοτε κυβερνητικής πολιτικής, από τη δημοσιοποίηση μέχρι την 31.12.1990 υπολογίστηκε ότι ανέρχονται σε 71,749 δις. δρχ. σε τιμές 1991.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Εκπτώσεις που χορηγούσε η Ο.Α. στα εισιτήρια εσωτερικού σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής

Κατηγορία επιβατών	Ποσοστό έκπτωσης
Δημόσιοι υπάλληλοι.....	25%
Μητροπολίτες.....	25%
Καθηγητές Α.Ε.Ι.....	25%
Διδακτικό και ειδικό ερευνητικό προσωπικό Α.Ε.Ι.....	25%
Εκπαιδευτικοί μέσης και κατώτερης εκπαίδευσης.....	25%
Σώματα ασφαλείας.....	25%
Στρατιωτικοί.....	25%
Ισόβιοι δικαστικοί λειτουργοί.....	25%
Υπάλληλοι πολιτικής αεροπορίας.....	45%
Υπάλληλοι πολιτικής αεροπορίας σε περίοδο αιχμής.....	25%
Φοιτητές Α.Ε.Ι./Τ.Ε.Ι. (για ομάδες 15 ατόμων).....	25%
Ανάπηροι και θύματα πολέμου.....	25%
Γιατροί του Ε.Σ.Υ.....	25%
Υπάλληλοι του ταχυδρομικού ταμιευτηρίου.....	25%
Στρατιωτικοί ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω.....	50%

Πολιτικοί ανάπηροι ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω.....	50%
Συνοδοί τυφλών.....	50%
Σπαστικά παιδιά.....	50%
Παραπληγικοί.....	50%
Χρηματοποστολές της Τράπεζας της Ελλάδος.....	50%
Επιβάτες κοινωνικού τουρισμού 1/11-31/3 εκτός εορτών.....	25%
Σε μέλη διαφόρων forum(π.χ. Χάλκης) και συνεδρίων (που καθορίζονται μαζί με το ποσοστό έκπτωσης σε Εγκυκλίους ή Εντολές της εταιρεία).....	50%
Πηγή: Δ.Ο.Υ./ Τομέας Εσόδων Επιβατών» <sup>29</sup>	

### 3.3.3.1 Επιβάρυνση κατά τις βουλευτικές εκλογές

«Μια άλλη αφορμή επιβάρυνσης της κρατικής Ο.Α. από το κράτος ιδιοκτήτη αποτέλεσαν και οι βουλευτικές εκλογές. ‘‘Η ΟΑ χρησιμοποιούνταν σε κάθε εκλογική αναμέτρηση για τη μεταφορά ψηφοφόρων με μειωμένες τιμές. Όμως και αυτοί οι μειωμένοι ναύλοι δεν καταβαλλόταν από τα πολιτικά κόμματα με αποτέλεσμα να οφείλουν αυτά στην ΟΑ 3 δισ. δρχ. ήτοι περίπου 9 εκ. Ευρώ. Ας σημειωθεί ότι στην Ελλάδα δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι και σήμερα η ψήφος με αλληλογραφία...»<sup>30</sup>

«Φορείς της επιβάρυνσης στην περίπτωση αυτή αποτέλεσαν τα τρία μεγάλα κόμματα της Βουλής, το καθένα βέβαια με το ειδικό βάρος που διαθέτει στις διάφορες εκλογικές αναμετρήσεις. Η επιβάρυνση αυτή πέρασε μέσα από τους ακόλουθους μηχανισμούς.

Σύμφωνα με τον κανονισμό κράτησης θέσεων της Ο.Α., εάν ακυρωνόταν ένα εισιτήριο 48 ώρες πριν την αναχώρηση ο επιβάτης δεν υπόκειται σε καμία επιβάρυνση. Το 1985 σχεδόν ολοκληρωτικά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά και στις εκλογές του Ιουνίου και του Νοεμβρίου του 1989 τα τρία μεγάλα κόμματα έκλεισαν τις διαθέσιμες θέσεις της Ο.Α. για το εσωτερικό με σκοπό τη διακίνηση των ψηφοφόρων τους. Επειδή όμως δεν μπόρεσαν να τις καλύψουν, ακύρωσαν ένα μεγάλο μέρος τους την τελευταία στιγμή, ρίχνοντας έτσι το επίπεδο πληρότητας των αεροσκαφών στο

<sup>29</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 73-74

<sup>30</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, *Ολυμπιακή Αεροπορία, Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*



εσωτερικό σε επίπεδο κατώτερο από εκείνο των πασχαλινών εορτών. Έτσι οι θέσεις της Ο.Α. που ακυρώθηκαν τη τελευταία στιγμή από τα κόμματα έμειναν αδιάθετες, επειδή όσοι επιβάτες δεν άνηκαν στα κόμματα αυτά ή ενώ άνηκαν δεν ήθελαν να ταξιδέψουν με κομματική φροντίδα, αφού δεν μπορούσαν να κλείσουν θέσεις, επέλεξαν άλλο μέσο μεταφοράς. Η διαδικασία αυτή ζημίωσε την Ο.Α. με τα αντίστοιχα διαφυγόντα έσοδα αφού σε εποχή εκλογών η ζήτηση ξεπερνά την προσφορά.

Ταυτόχρονα τα κόμματα δεν αρκέστηκαν στην προσφερόμενη χωρητικότητα από την Ο.Α. αλλά ζήτησαν και αύξηση της προσφοράς χωρίς καμία δέσμευση από την πλευρά τους ότι θα την καλύψουν. Έτσι η Ο.Α. αναγκάστηκε να αποσύρει αεροσκάφη της από δρομολόγια του εξωτερικού και να τα δρομολογήσει στο εσωτερικό, είτε ακυρώνοντας δρομολόγια της είτε εκχωρώντας τα σε ξένες αεροπορικές εταιρείες. Παράλληλα αναγκάστηκε να ενοικιάσει για λίγο χρονικό διάστημα ξένα αεροσκάφη πληρώνοντας σε συνάλλαγμα, για να τα δρομολογήσει στο εσωτερικό με δραχμικό έσοδο. Επίσης, αυτή η ενοικίαση ήταν ζημιογόνα, αφού το νεκρό σημείο κάλυψης (εκείνο το ποσοστό κάλυψης της προσφερόμενης χωρητικότητας του αεροσκάφους από το οποίο τα προερχόμενα έσοδα ισοσκελίζονται με το κόστος) ήταν αδύνατο να επιτευχθεί γιατί, με τα δεδομένα λειτουργίας της Ο.Α., βρισκόμαστε μπρος στην παράδοξη κατάσταση η κάλυψή του να απαιτεί χωρητικότητα μεγαλύτερη από τις δυνατότητες κάθε αεροσκάφους.

Οι απώλειες εσόδων της Ο.Α. αλλά και οι επιβαρύνσεις της από αυτή την αιτία για τις τρεις εκλογικές αναμετρήσεις του 1985 και του 1989 ξεπέρασαν κατά τους πιο συντηρητικούς υπολογισμούς, σε τιμές 1991 τα πέντε δισεκατομμύρια δραχμές.»<sup>31</sup>

### 3.4 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

«Μια από τις κυριότερες αν όχι η κυριότερη λειτουργία της διοίκησης είναι η οργάνωση της κατάρτισης του αναπτυξιακού προγράμματος της επιχείρησης. Πολύ περισσότερο που ο προγραμματισμός της λειτουργίας και δράσης αποτελεί το κυριότερο συστατικό στοιχείο της λειτουργίας μιας αεροπορικής επιχείρησης η οποία

<sup>31</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 74-75

δρα σε ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο, ευμετάβλητο και ανταγωνιστικό, κύρια διεθνές, κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον.

Στην ιστορία της Ο.Α. έχουν καταρτιστεί ένα δεκαπενταετές (1982) και τα ακόλουθα πενταετή αναπτυξιακά προγράμματα: ένα υποτυπώδες το 1979, ένα το 1985 και άνω των πέντε από τον Οκτώβριο του 1990 μέχρι τον Οκτώβριο του 1991.

Βασικό χαρακτηριστικό των αναπτυξιακών προγραμμάτων της Ο.Α. ήταν ότι όλα τους καταρτίστηκαν με γνώμονα τη δικαιολόγηση ήδη παρμένων ή ακόμα και υλοποιημένων πολιτικών αποφάσεων των αλληλοδιάδοχων κυβερνήσεων, αποφάσεων που εξυπηρετούσαν κύρια τα συμφέροντα των εταιρειών κατασκευής αεροσκαφών των ΗΠΑ και της ΕΟΚ και όχι εκείνα της Ο.Α.

Για να γίνει εφικτός ο στόχος της δικαιολόγησης πολιτικών επιλογών προς την κοινή γνώμη, τα προγράμματα συντάσσονταν με μη ρεαλιστικές και γι' αυτό αντιεπισημονικές παραδοχές (π.χ. ρυθμός αύξησης της επιβατικής κίνησης κ.λπ.). Επίσης, σαν βασικές αποδοχές έμπαιναν δεδομένα (π.χ. η ανορθολογική σύνθεση του στόλου) των οποίων την ορθολογικοποίηση υποτίθεται ότι επιδίωκε το πρόγραμμα και γι' αυτό οι παραδοχές και οι στόχοι όχι μόνο δεν επιβεβαιώνονταν ποτέ από την πράξη αλλά αντίθετα σχεδόν πάντοτε διαψεύδονταν.

Η σύνθεση των επιτροπών σύνταξης των αναπτυξιακών προγραμμάτων δεν ήταν σταθερή. Επανελημμένα είχε τροποποιηθεί όχι μόνο από πρόγραμμα σε πρόγραμμα και από διοίκηση σε διοίκηση, αλλά και κατά την κατάρτιση του ίδιου προγράμματος από την ίδια διοίκηση.

Η σύνταξη του πρώτου στοιχειώδους πενταετούς προγράμματος της κρατικής Ο.Α. είχε ολοκληρωθεί το 1979 μετά από την εισήγηση της Swissair, την οποία μια από τις τότε διοικήσεις της Ο.Α. είχε καλέσει σαν σύμβουλο οργάνωσης. Όμως δεν έπαιξε κανένα ρόλο, γιατί και τα στελέχη δεν είχαν τις απαιτούμενες γνώσεις και εμπειρία για τη σύνταξη και αξιοποίησή του, αλλά κύρια γιατί δεν πίστευαν στην αναγκαιότητα ύπαρξης ενός τέτοιου προγράμματος.

#### *3.4.1 Επιτροπή κατάρτισης αναπτυξιακού προγράμματος 1982*

Το 1982 ο τότε πρόεδρος της Ο.Α. καθηγητής Παπανίκας συγκρότησε επιτροπή από αρμόδια εταιρικά στελέχη και την επιφόρτισε με την κατάρτιση του

πρώτου δεκαπενταετούς αναπτυξιακού προγράμματος και της πενταετούς εξειδίκευσης του.

Η επιτροπή αυτή, επειδή η Ο.Α. δε διέθετε την αναγκαία υποδομή σε hard και software, είχε έρθει σε επαφή για το μεν software με την προμηθεύτρια της Ολυμπιακής εταιρεία κατασκευής Boeing, η οποία ανέλαβε να διαθέσει στην Ο.Α. το δικό της πρόγραμμα(το οποίο βέβαια ήταν βασισμένο στα πλαίσια της δικής τους προώθησης πωλήσεων και όχι στα πλαίσια της προώθησης της ορθολογικοποίησης του στόλου και των συμφερόντων της Ο.Α.) και το αναγκαίο προσωπικό, για το δε hardware με το αμερικάνικο Πανεπιστήμιο M.I.T., το οποίο ανέλαβε την επεξεργασία των στοιχείων της Ολυμπιακής, με το πρόγραμμα της Boeing στο δικό του ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Το 1984, και ενώ η επιτροπή ήταν στην τελευταία φάση της εκπόνησης του πενταετούς, αφέθηκε από τη διοίκηση της Ο.Α. να ατονήσει και το πρώτο εξάμηνο του 1985 ο τότε γενικός διευθυντής Λ. Κανελλόπουλος εμφάνισε ένα πενταετές του οποίου κανείς τουλάχιστον επίσημα δε γνώριζε την προέλευση. Η έρευνά μας έδειξε ότι το πενταετές αυτό στηρίχθηκε στην προϋπάρχουσα εργασία της προηγούμενης επιτροπής αφού τροποποιήθηκαν στα πλαίσια της ίδιας διαδικασίας ορισμένες παραδοχές.

Η αξιοπιστία του προγράμματος αυτού αμφισβητήθηκε έντονα από το ΚΥ.ΣΥΜ., το οποίο με απόφασή του (30.8.1988) συνέστησε επιτροπή μελέτης των αναγκών της Ο.Α. για αγορά αεροσκαφών.

Το πενταετές αναπτυξιακό πρόγραμμα της Ο.Α. το παραβίασε πρώτη η διοίκηση της Ο.Α. που το κατάρτισε στις ακόλουθες περιπτώσεις:

Το 1986 αγόρασε τρία μεταχειρισμένα B 747 και πούλησε ένα από τα δύο ήδη υφιστάμενα αυξάνοντας το στόλο κατά δύο B 747 ενώ το πρόγραμμα προέβλεπε τρία το 1986, τρία το 1987 και τέσσερα το 1988. Αυτό σημαίνει ότι η Ο.Α. απέκτησε ένα B 747 επιπλέον το 1986 και 1987 χωρίς να έχει προγραμματίσει δρομολόγια στα οποία θα το εντάξει.

Το καλοκαίρι του 1988 παράγγειλε τρία αεροσκάφη άνω των διακοσίων θέσεων μεγάλων αποστάσεων με προβλεπόμενη σταδιακή παραλαβή μέσα στο 1990 όταν το πρόγραμμα προέβλεπε την ύπαρξη δύο αντιστοίχων αεροσκαφών το 1985, τριών το 1986, τριών το 1987, τριών το 1988, τριών το 1989 και τριών το 1990. Την παραγγελία αυτή ακύρωσε η διοίκηση Φίλια- Γραμματικού, χωρίς την ύπαρξη οποιασδήποτε μελέτης.

Μέχρι το Δεκέμβριο του 1989 κράτησε σε προγραμματισμένη λειτουργία τα Β 707 ενώ το πρόγραμμα προέβλεπε την απόσυρσή τους το Δεκέμβριο του 1985.

Το πρόγραμμα προέβλεπε την ύπαρξη αεροσκαφών μεσαίων αποστάσεων διακοσίων θέσεων, ήτοι 4-5 το 1985, 4-6 το 1986-1987, 5-6 το 1988 και 6-8 το 1989. Αυτά τα αεροσκάφη ουδέποτε εντάχθηκαν στο στόλο της Ο.Α.

Η Olympic Aviation αγόρασε έξι αεροσκάφη ATR42 και ATR72 turboprop των πενήντα και εβδομήντα θέσεων αντίστοιχα το 1989, ενώ το πρόγραμμα προέβλεπε τη σταδιακή αγορά από το 1985 μέχρι το 1989 δώδεκα περίπου τέτοιου τύπου αεροσκαφών.

Αυτό σημαίνει ότι η Ο.Α., είχε προγραμματίσει την αγορά δώδεκα ελαφρών αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούσε στο εσωτερικό με συνέπεια την απελευθέρωση έξι τουλάχιστον Β737 που απασχολούνταν ζημιογόνα στο εσωτερικό και την ένταξή τους στο εξωτερικό δίκτυο. Η μη έγκαιρη αγορά αυτών των αεροσκαφών είχε ως συνέπειες της ενοικίαση άλλων αεροσκαφών για την κάλυψη των προγραμματισμένων αναγκών και τη μείωση προγραμματισθέντων αναγκών είτε μειώνοντας τις συχνότητες στα προγραμματισμένα δρομολόγια, είτε καθυστερώντας την επέκταση σε καινούργια δρομολόγια.

Η σοβαρότατη οικονομική επιβάρυνση των αποτελεσμάτων της Ο.Α. από τις επιλογές αυτές κατά παράβαση του υφιστάμενου προγράμματος είναι προφανής. Όπως το εν λόγω έτσι και τα ακόλουθα αναπτυξιακά προγράμματα παραβιάζονταν από τις διοικήσεις της Ολυμπιακής κάθε φορά που άλλαζε η πολιτική επιλογή.»<sup>32</sup>

### 3.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

«Για την αξιολόγηση μιας οποιασδήποτε εταιρείας στον χώρο των αερομεταφορών (και της ΟΑ) και την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων είναι απαραίτητη η σύγκριση της με ομοειδείς επιχειρήσεις του κλάδου της. Τα στατιστικά στοιχεία, που παρουσιάζονται παρακάτω, πρέπει πάντα να αξιολογούνται λαμβάνοντας υπόψη το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ΟΑ (κρατικό μανάτζμεντ), σε αντίθεση με όλες τις άλλες εταιρείες, οι οποίες και όταν ανήκουν στο κράτος, λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, δηλ. χωρίς την ανάμιξη του κράτους.

<sup>32</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 185-188

Μια σύγκριση μεταξύ ΟΑ και Lufthansa στη δεκαετία του 1980 παρουσίαζε την εξής εικόνα: Η Lufthansa απασχολούσε στα 215 επιβατηγά αεροσκάφη, που διέθετε, 28.000 άτομα προσωπικό, ενώ η ΟΑ στα 43 αεροσκάφη της 10.000 άτομα. Η Lufthansa επάνδρωνε με τριπλάσιο προσωπικό πενταπλάσιο αριθμό αεροσκαφών, ενώ παράλληλα η εξυπηρέτηση των πελατών της ήταν εμφανώς καλύτερη από αυτή της ΟΑ.

Μια σύγκριση τώρα του χρόνου και της έντασης εργασίας ανάμεσα στους εργαζομένους της ΟΑ και των εργαζομένων άλλων αεροπορικών εταιρειών. Η μέση ημερήσια διάρκεια του χρόνου εργασίας των πιλότων της ΟΑ δεν υπέρβαινε τις 4,2 (block hours), ενώ η αντίστοιχη ετήσια τις 508 ώρες. Αυτός ο χρόνος εργασίας ήταν σημαντικά χαμηλότερος από τον αντίστοιχο των εργαζομένων άλλων αεροπορικών εταιρειών. Έτσι ο αντίστοιχος χρόνος εργασίας στην Iberia ανέρχεται σε 557, στην British Airways σε 591, στη Lufthansa σε 589 και τέλος στη KLM σε 573 ώρες ετησίως. Η ΟΑ επάνδρωνε τα αεροσκάφη της τύπου B747 με 5 πιλότους κατά μέσο όρο, ενώ οι άλλες εταιρείες με λιγότερο απ' ότι 3,5. Για το έτος 1996 σχεδίαζε η ΟΑ περικοπές των απουσιών από την εργασία κατά 30%. Αυτό το έτος σημειώθηκαν από τους 1.166 ιπταμένους συνοδούς συνολικά 24.929 απουσίες, μέγεθος που αντιστοιχούσε κατά μέσο όρο σε ένα περίπου μήνα εργασίας ανά ιπτάμενο συνοδό από μη προβλεπόμενες αιτίες όπως ασθένεια κτλ. Απ' αυτό τον χαμένο χρόνο εργασίας προέκυψαν ζημίες για την εταιρεία περί το 1,5 δισ. δρχ, ήτοι περί 4,5 εκατ. Ευρώ.

Η ΟΑ επάνδρωνε τα αεροσκάφη τύπου Boeing 747 διηπειρωτικών πτήσεων με 16, ενώ η Lufthansa μόνο με 13 άτομα προσωπικό. Στα αεροσκάφη 737-400 εσωτερικών πτήσεων απασχολούσε η ΟΑ 6 άτομα, ενώ η Lufthansa 4. Για τον αριθμό των ακυρωμένων πτήσεων δεν υπάρχουν στοιχεία, αλλά για το διάστημα 1 έως 13 Αυγούστου 1997 σημειώθηκαν καθυστερήσεις σε 1800 πτήσεις, ενώ για το ίδιο διάστημα του επόμενου έτους 1764. Ο μέσος χρόνος καθυστέρησης ανερχόταν από 30 έως 40 λεπτά της ώρας. Αυτά τα δεδομένα και η γενικότερη αρνητική εικόνα της επιχείρησης οδήγησαν όπως είναι αναμενόμενο στη μείωση του αριθμού των επιβατών. Στους πρώτους 5 μήνες του έτους 1998 ταξίδεψαν 317.000 λιγότεροι επιβάτες με την ΟΑ απ' ότι στο ίδιο διάστημα χρόνου του προηγούμενου έτους. Σύμφωνα με μια έρευνα της ZAGAT Airline Business, με συγκριτικά στοιχεία που αφορούσαν 61 Αεροπορικές Εταιρείες, η ΟΑ βρισκόταν στην 58 θέση και ήταν η χειρότερη της Ευρώπης με εξαίρεση την Aeroflot. Συγκεκριμένα η ΟΑ παρουσίαζε τη

χαμηλότερη παραγωγικότητα στην Ευρώπη. Από τα στοιχεία της Ένωσης Αερομεταφορέων Ευρώπης (ΑΕΑ) το 1997 φαίνεται ότι η ΟΑ βρισκόταν στην τελευταία θέση μεταξύ των εταιρειών του κλάδου, σε ότι αφορούσε την παραγωγικότητα του προσωπικού, που μετριόταν σε προσφερθέντες χιλιομετρικούς τόνους ή ATK (Available Tonne-Kilometers) Η κατάταξη αυτή είχε ως εξής: KLM 817, Lufthansa 628, British Airways 596, Air France 554, Alitalia 526, Swissair 525, Iberia 482, SAS 304, Ολυμπιακή 272.

Στον ελληνικό Τύπο η ΟΑ χρησιμοποιούταν συχνά ως το παράδειγμα προς αποφυγή, τόσο κρατικών όσο και ιδιωτικών φορέων. Για παράδειγμα ο πρόεδρος του ΑΣΕΠ Γ. Παπαδάκης κατηγόρησε τη διοίκηση της ΟΑ για συστηματικές παραβιάσεις της νομοθεσίας κατά την πρόσληψη Προσωπικού.

Ενώ οι επιδόσεις της ΟΑ όπως είδαμε συγκαταλέγονταν στις χειρότερες δυνατές του κλάδου στην Ευρώπη, το μερίδιο εργασίας (λόγος αμοιβής εργασίας διά του κύκλου εργασιών) των εργαζομένων της ΟΑ είναι πολύ υψηλότερο από τον αντίστοιχο άλλων εταιρειών. Το μερίδιο εργασίας των εργαζομένων της ΟΑ ανερχόταν στο 50% του συνολικού κύκλου εργασιών της εταιρείας ενώ σε άλλες ομοειδείς επιχειρήσεις μόλις στο 30 έως 35 %.»<sup>33</sup>

Μια ακόμη σύγκριση των επιδόσεων της Ολυμπιακής με την ιδιωτική Aegean Airlines, μάς αποδεικνύει ότι η Ο.Α. περιττεύει και υπάρχει μόνο λόγω συμφερόντων αφού η Aegean την έχει ξεπεράσει σε επιβατικό κοινό όπως φαίνεται από τους πίνακες τρία και τέσσερα.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3<sup>34</sup>

Κίνηση της Aegean Airlines των γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού

---

<sup>33</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τδρυση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

<sup>34</sup> <http://www.airlines.gr/el/airlines/airlines.php?id=1>

[airliners.GR] <b>Συνολική επιβατική κίνηση Aegean Airlines</b> [airliners.GR]						
	Επιβάτες [σύνολο]	Διαφορά ανά έτος	Εσωτερικό δίκτυο	Διαφορά ανά έτος	Εξωτερικό δίκτυο	Διαφορά ανά έτος
05/1999-12/1999	517.993	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
2000	1.600.000	208,88%	n/a	n/a	n/a	n/a
2001	2.300.000	43,75%	n/a	n/a	n/a	n/a
2002	2.420.000	5,22%	n/a	n/a	n/a	n/a
2003	2.854.000	17,93%	n/a	n/a	n/a	n/a
2004	3.576.588	25,32%	2.567.746	n/a	1.008.842	n/a
2005	4.007.515	12,05%	2.788.983	8,62%	1.218.532	20,79%
2006	4.447.481	10,98%	3.060.732	9,74%	1.386.749	13,80%
2007	5.226.163	17,51%	3.355.962	9,65%	1.870.201	34,86%
01/2008-03/2008	1.062.202		705.483		356.719	

[airliners.GR] [airliners.GR]

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4** <sup>35</sup>

Κίνηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας των γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού: 1997  
2007

Domestic and International traffic of Olympic Airways 1997-2007

Γραμμές εσωτερικού-Domestic					Γραμμές εξωτερικού-International					
Χιλιόμετρα (χιλιάδες) Kilometres Flown (thousands)	Επιβάτες Passengers	Χιλιόμε- τρικοί Επιβάτες (χιλιάδες) Passenger Kms (thousands)	Χιλιομετρικ οί Τόνοι εμπ/των (χιλιάδες) Freight Ton-kms (thousands)	Χιλιομετρ. Τόνοι Ταχ/μείου (χιλιάδες) Mail Ton-kms (thousands)	Χιλιόμετρα (χιλιάδες) Kilometres Flown (thousands)	Επιβάτες Passengers	Χιλιομετρ. Επιβάτες (χιλιάδες) Passenger Kms (thousands)	Χιλιομετρ. Τόνοι εμπ/των (χιλιάδες) Freight Ton-kms (thousands)	Χιλιομετρ. Τόνοι Ταχ/μείου (χιλιάδες) Mail Ton-kms (thousands)	
7	16.532	4.188.478	1.234.323	7.948	796	51.884	2.872.343	8.026.329	121.152	13.866
8	16.584	3.782.612	1.105.707	5.770	793	51.022	2.620.565	7.455.447	106.846	19.472
9	17.877	3.643.540	1.072.288	5.102	647	53.916	2.623.625	7.233.519	98.147	16.218
0	17.222	3.715.055	1.081.609	5.677	649	62.654	2.976.290	7.787.900	120.215	19.336
1	16.610	3.239.633	949.688	5.095	529	60.183	2.880.704	7.470.053	89.852	19.273
2	14.884	2.883.535	883.377	4.627	276	51.982	2.693.074	6.714.684	75.144	10.696
3	16.127	2.947.662	901.153	4.343	295	46.123	2.392.492	5.520.798	53.970	7.884
4	17.969	3.130.243	955.657	3.487	232	48.090	2.596.902	5.849.487	49.322	8.287
5	17.021	2.902.404	889.153	3.396	268	48.771	2.800.007	6.462.267	54.080	9.838
6	17.367	3.025.816	925.516	3.276	249	48.181	2.609.456	6.149.844	61.119	11.182
7	17.453	3.251.591	962.315	3.041	213	49.442	2.683.118	6.268.491	62.745	8.882

Πηγή: Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.

Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις charter

Περιλαμβάνεται και η κίνηση μεταξύ αερολιμένων εξωτερικού

<sup>35</sup> <http://www.statistics.gr/gr-tables/5602-sme-1-ts-97-07-2-y.bipdf>



«Μέχρι το 1999 που απελευθερώθηκε η αγορά εσωτερικού, η Ολυμπιακή ήταν μονοπώλιο. Η ανάγκη για προσφορά νέου προϊόντος φάνηκε από το γεγονός ότι αδύναμες και κατ' αρχήν μικρές αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν στην αγορά μετά το 1999, και από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας μπόρεσαν να φθάσουν αθροιστικά το 60% της αγοράς εσωτερικού. Από αυτές μόνο η Aegean μπόρεσε να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα και τη συνέχιση της λειτουργίας της.»<sup>36</sup>

«Από το 2003 μέχρι και το πρώτο εξάμηνο του 2006 το μερίδιο των Ολυμπιακών Αερογραμμών στο εσωτερικό είχε μειωθεί από 60,91% σε 50,62%, παρά το γεγονός ότι μέσα σε αυτό το ποσοστό περιλαμβάνονταν και οι άγονες γραμμές στις οποίες δεν πετούσαν οι ανταγωνιστικές. Στο διεθνές δίκτυο, το 2003, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν το 35,31% και σήμερα έχουν πέσει στο 27,81%, ενώ η Aegean από το 4,67% το 2003 σκαρφάλωσε στο 7% το 2006. Το πρώτο εξάμηνο του 2006 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, αν και αύξησαν το αεροπορικό τους έργο στο εσωτερικό δίκτυο (με επιπλέον πτήσεις) κατά 3,23% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα, είχαν απώλεια επιβατών 1,11%. Αντίθετα, η Aegean, η οποία μείωσε τις πτήσεις κατά 0,39%, μετέφερε 7% περισσότερους επιβάτες.»<sup>37</sup>

«Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές με 42 αεροσκάφη εξυπηρέτησαν στο εννιάμηνο Ιανουαρίου- Σεπτεμβρίου 4.590.000 επιβάτες, ενώ η ιδιωτική Aegean με 24 αεροσκάφη εξυπηρέτησε 4.100.000 επιβάτες. Το 2006 τα έσοδα της νέας Ολυμπιακής ήταν 700 εκατομμύρια ευρώ και οι ζημιές της 100 εκατομμύρια ευρώ, ενώ τα έσοδα της Aegean ήταν 400 εκατομμύρια με κέρδη προ φόρων 34,4 εκατομμύρια.»<sup>38</sup>

«Και ενώ η νέα εξυγιανθήσα εταιρεία συνεχίζει να παράγει ζημιές, η Aegean Airlines αυξάνει σημαντικά την επιβατική της κίνηση και ενισχύει το λειτουργικό αποτέλεσμα της εταιρείας, για το εννιάμηνο του 2008, μιας χρονιάς που κύλησε εν μέσω εξαιρετικά δύσκολων συνθηκών για τον κλάδο των αερομεταφορών, εξαιτίας της τιμής του πετρελαίου, αλλά και της συνεχιζόμενης παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Σύμφωνα με τα οικονομικά αποτελέσματα που ανακοινώθηκαν η Aegean μετέφερε από τον αρχή του τρέχοντος έτους έως το τέλος Σεπτεμβρίου 4,6 εκ. επιβάτες καταγράφοντας αύξηση 13% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

<sup>36</sup> Η Καθημερινή(Οικονομική), Αριστέα Μπουγάτσου, *Τα τρία κλειδιά για την επιτυχία της Aegean*, Κυριακή 11 Μαρτίου 2007, σελίδα 7

<sup>37</sup> <http://www.enet.gr/online/online-text/c=114,dt=29.10.2006.id=87742796>

<sup>38</sup> <http://www.phantis.gr/articles/?newsID=2007120583816>

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πτήση βελτιώθηκε σε 104 επιβάτες έναντι 96 το προηγούμενο έτος. Στο δίκτυο εσωτερικού η εταιρία κατέγραψε αύξηση 8% ενώ στο δίκτυο εξωτερικού η αύξηση της επιβατικής κίνησης ανήλθε σε 23%, ενισχύοντας τα μερίδια αγοράς στην πλειονότητα των δρομολογίων.

Οι πωλήσεις ανήλθαν σε 468,2εκ., σημειώνοντας αύξηση 26%. Σύμφωνα με την εταιρία, η ενίσχυση των εσόδων προήλθε από τη σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης στα δρομολόγια εξωτερικού, την αύξηση της μέσης χωρητικότητας ανά αεροσκάφος λόγω της παραλαβής των νέων Airbus A320/321 και της επιβολής επίναυλου καυσίμων.

Ωστόσο, η κερδοφορία της εταιρίας επηρεάστηκε αρνητικά από τη σημαντική αύξηση κατά 67% ή κατά 47,2 εκ. του κόστους καυσίμων που ανήλθε σε 118 εκ., αλλά παρά τη δραματική αύξηση των τιμών του πετρελαίου τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ενισχύθηκαν κατά 13% στα 51.5εκ., γεγονός που οφείλεται στην ενίσχυση των εσόδων και στις ωφέλειες που σταδιακά γίνονται ορατές από την ανανέωση του στόλου της εταιρίας.

Τέλος, τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους υποχώρησαν 21% και διαμορφώθηκαν στα 26,5 εκ. κυρίως λόγω της αρνητικής επίπτωσης στην αποτίμηση των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρίας που προήλθε από την ενίσχυση του δολαρίου έναντι του ευρώ στο τέλος του τρίτου τριμήνου καθώς και των αποτελεσμάτων από πράξεις αντιστάθμισης κινδύνου.»<sup>39</sup>

### 3.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΕΡΓΙΑΚΩΝ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΙΑ

«Προσφιλής τακτική των εργαζομένων της ΟΑ και άλλων Επιχειρήσεων Κοινής Ωφέλειας για να πετύχουν τους στόχους τους, υπήρξαν οι απεργιακές κινητοποιήσεις σε περιόδους αιχμής για τον εκάστοτε κλάδο της οικονομίας. Στην περίπτωση της ΟΑ η εποχή αυτή ήταν η περίοδος του καλοκαιριού, όταν ο τουρισμός βρισκόταν στο απόγειό του, ή οι παραμονές των Χριστουγέννων και του Πάσχα (Mavridis 1985,pp. 282-283).

---

<sup>39</sup> <http://www.express.gr/news/business/96505oz-2008111196505.php3>

### 3.6.1 Πρώτο παράδειγμα

Στις 6 Ιούνη 1986 αποφάσισε η Ένωση πιλότων της ΟΑ μια σειρά στάσεων εργασίας για το χρονικό διάστημα από τις 15 Ιουνίου έως τις 14 Ιουλίου. Από 313 μέλη της Ένωσης τα 273 ψήφισαν υπέρ, 39 κατά και τα 3 απείχαν. Τα αιτήματα των πιλότων ήσαν υπογραφή νέας σύμβασης εργασίας, η τροποποίηση της φορολογίας εισοδήματός τους και η τήρηση του κανονισμού εργασίας τους.

Υποστήριζαν ότι η διοίκηση της επιχείρησης είχε δεσμευθεί από τα Χριστούγεννα του προηγούμενου έτους να ασχοληθεί με τα αιτήματα των εργαζομένων, αλλά δεν κράτησε την υπόσχεσή της. Στις 7 Ιουνίου αποφάσισαν και οι μηχανικοί αεροσκαφών να συμμετάσχουν στην απεργία με παρόμοια αιτήματα. Από τους συνολικά 93 μηχανικούς αεροσκαφών, οι 90 ψήφισαν υπέρ της απεργίας και οι 3 κατά.

Για να αποφύγει τις ζημίες που θα προκαλούσε η απεργία στην εθνική οικονομία, αποφάσισε προληπτικά η κυβέρνηση στις 9.6 1986 να επιστρατεύσει τους πιλότους και τους μηχανικούς αεροσκαφών που συμμετείχαν στην απεργία. Στη συνεδρίαση της κυβερνητικής επιτροπής συμμετείχε και ο πρόεδρος της Διοίκησης της ΟΑ Αλ. Ακριβάκης.

Στις 11. 6. 1986 απέλυσε η κυβέρνηση 7 πιλότους και ένα μηχανικό αεροσκαφών, συνέλαβε έναν πιλότο και εξέδωσε εντάλματα σύλληψης για άλλους 28 πιλότους. Ταυτόχρονα διόρισε 50 αλλοδαπούς πιλότους και σχεδίασε να διορίσει και άλλους. Η ημερήσια ζημία της εθνικής οικονομίας ανέρχεται σε 200 έως 250 εκ. δρχ. ήτοι 700.000 έως 800.000 χιλ. Ευρώ. Ακυρώθηκαν 35% των κρατημένων θέσεων από τις εξωτερικές πτήσεις. Η κυβέρνηση διέδωσε ότι οι πιλότοι κατοικούσαν στα ακριβότερα προάστια των Αθηνών.

Στις 12. 6. 1986 συνελήφθησαν ακόμη 11 πιλότοι. Η Ένωση πιλότων της ΟΑ απευθύνθηκε στην Διεθνή Ένωση πιλότων και ζήτησε ως μέτρο συμπαράστασης το μποϊκοτάζ του Αερολιμένα Αθηνών. Ακυρώθηκαν πολλές πτήσεις του εσωτερικού και του εξωτερικού.

Εκείνη την περίοδο πλήθηναν οι φωνές που αμφισβήτησαν την αποτελεσματικότητα αυτών των μέτρων.

Δύο αεροσκάφη της λιβανέζικης Αεροπορικής εταιρείας MIDDLE EAST AIRWAYS με Άραβες πιλότους ανέλαβαν τις πτήσεις του εσωτερικού. Με αυτά τα μέτρα επιδίωξε η κυβέρνηση να περιορίσει τα προβλήματα που προέκυψαν από τις

απεργίες. Ο πρώτος πιλότος οδηγήθηκε στη φυλακή και απολύθηκαν ακόμη 6 πιλότοι και 2 μηχανικοί αεροσκαφών. Η κυβέρνηση κατάσχεσε τα περιουσιακά στοιχεία 20 πιλότων.

Η σύγκρουση μεταξύ των εργαζομένων της ΟΑ συνεχίστηκε και τις επόμενες ημέρες, ενώ συνέβη κάτι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο. Στη διάρκεια της πτήσης Νέα Υόρκη-Αθήνα το προσωπικό της πτήσης ανακοινώνει στους επιβάτες ότι τελικός προορισμός του ταξιδιού δεν ήταν η Αθήνα αλλά η Ρώμη. Οι εργαζόμενοι της πτήσης δικαιολόγησαν αυτή τους την ενέργεια ως απάντηση στους χειρισμούς της κυβέρνησης απέναντι στους συναδέλφους της. Οι επιβάτες απείλησαν με άσκηση βίας, αλλά το αεροσκάφος προσγειώθηκε, παρά τις απειλές των επιβατών, στη Ρώμη. Μετά από 8 ώρες διαπληκτισμών μεταξύ του προσωπικού και των επιβατών, απογειώνεται το αεροσκάφος για τον οριστικό του προορισμό.

Τις επόμενες ημέρες συνεχίστηκε η σύγκρουση με περαιτέρω απολύσεις. Στις 17.6.1986 έγραψε ο ελληνικός Τύπος ότι 94 πιλότοι πετούσαν, ενώ κατάσχονταν τα περιουσιακά στοιχεία ακόμη 40 πιλότων.

Στις 21.6.1986 ο πρωτοσέλιδος τίτλος του Έθνους με τεράστια γράμματα γράφει: «ΟΙ ΠΙΛΟΤΟΙ ΥΠΟΧΩΡΟΥΝ».

Μετά μερικές ημέρες οι πτήσεις γίνονταν κανονικά. Την πρώτη Ιουλίου ανακοίνωσε η ΟΑ μια αύξηση ναύλων κατά 19% και την επόμενη ημέρα συνεδρίασαν από κοινού οι πιλότοι και η Διοίκηση της ΟΑ. Οι διαφορές είχαν εξομαλυνθεί .

Από την έκβαση αυτής της απεργίας εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

1. Η κυβέρνηση και η Διοίκηση της ΟΑ χειριζόταν με επιπολαιότητα τα θέματα της εταιρείας αφού επί 6 ολόκληρους μήνες αδιαφορούσαν για τα ζητήματα των πιλότων. Ασφαλώς ένα ιδιωτικό μανάτζμεντ θα συμπεριφερόταν διαφορετικά διότι θα χειρίζονταν ιδιωτικά περιουσιακά στοιχεία. Θεωρητικά η συμπεριφορά αυτή δεν θα είχε τίποτε κοινό με την επιτυχημένη διοίκηση, που αναφέρει ο Ο' Connor μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο σε σχέση με τις ΗΠΑ.
2. Οι πιλότοι δεν υπολόγιζαν κανένα οικονομικό ή κοινωνικό κόστος, για να επιβάλλουν τα συντεχνιακά τους συμφέροντα,
3. Η αύξηση των ναύλων της ΟΑ που έφτασε το 19% ως αναγκαστική συνέπεια των ζημιών που υπέστη η εταιρεία από την απεργία, δυσχέρανε τη θέση της στον ελεύθερο ανταγωνισμό και με βεβαιότητα δεν προοιωνίζε καλές προοπτικές για το μέλλον της.

4. Ο κοινωνικός έλεγχος δε λειτούργησε ανασταλτικά ούτε απέναντι στην ολιγογρία της διοίκησης, ούτε απέναντι στην αυθαιρεσία των εργαζομένων της ΟΑ.»<sup>40</sup>

### 3.6.2 Δεύτερο παράδειγμα

«Για τη βδομάδα πριν από τη γιορτή των Χριστουγέννων του 1994 και συγκεκριμένα για τις 23 και 24 Δεκεμβρίου 1994 εξήγγελλαν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας της Υ. Π. Α. απεργίες. (Ας σημειωθεί ότι αυτοί ρυθμίζουν την κυκλοφορία στα ελληνικά αεροδρόμια). Τα αιτήματα των απεργών συνδέονταν με την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, που ανατέθηκε από την ελληνική κυβέρνηση στη γερμανική εταιρεία Hochtief. Στη σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Hochtief, προβλεπόταν μια μικτή διοίκηση του αεροδρομίου με τη συμμετοχή και των δύο εταίρων της σύμβασης. Το αίτημα των απεργών λοιπόν ήταν ο αποκλεισμός της Hochtief από τη διοίκηση του αεροδρομίου και διατήρηση του δημοσίου χαρακτήρα του νέου αεροδρομίου. Στόχος των απεργών ήταν η ακύρωση 700 περίπου πτήσεων για τις 23 και 24 Δεκεμβρίου 1994. Από τις 6 έως 7 π. μ. σβήνουν τα φώτα στους αερολιμένες της Ελλάδος. Αεροπλάνα προσγειώνονται στα τυφλά με ευθύνη των πιλότων.

Το αεροσκάφος της Austrian Airlines, που εκτελούσε την πτήση Βιέννη-Αθήνα, έφτασε στον προορισμό του, δεν μπόρεσε να προσγειωθεί και επέστρεψε στην Βιέννη. Δεκάδες χιλιάδες επιβάτες στα αεροδρόμια της Ελλάδος και του εξωτερικού διανυκτερεύουν στις αίθουσες αναμονής. Ακυρώθηκαν σχεδόν όλες οι πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. Με την παρέμβαση της δικαιοσύνης συνελλήφθησαν ένας ηλεκτρολόγος, διότι παρεμπόδιζε την εναέρια κυκλοφορία. Η κατάσταση ομαλοποιήθηκε τις επόμενες ημέρες, αφού όμως οι επιβάτες ταλαιπωρήθηκαν και φυσικά η φήμη της εταιρείας καταρρακώθηκε ακόμη περισσότερο. Από την άλλη πλευρά όμως γινόταν προφανής και η αδυναμία του ελληνικού κράτους, να διαθέτει ανά πάσα στιγμή εφεδρείες για να αντιμετωπίσει τέτοιες έκτακτες καταστάσεις. Η πολιτική κοινωνιολογία ερμήνευσε παρόμοια φαινόμενα ως εξής «Το ότι π.χ. η ένωση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κάτω

---

<sup>40</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

από συνθήκες που είναι κοινωνικά αποδεκτές, ήταν σε θέση να φέρει σε αδιέξοδο την πολιτική εξουσία και να προκαλέσει και τις ανάλογες αντιδράσεις, εξαρτάται από το σε ποιο βαθμό ήταν σε θέση η πολιτική εξουσία να διαθέτει εφεδρείες, οι οποίες θα μπορούσαν να εξουδετερώσουν την ισχύ τους»

Στην περίπτωση μας έχουμε να κάνουμε με μια ομάδα εργαζομένων, η οποία έχει καταχωρηθεί στη βιβλιογραφία ως τεχνική διανοήση (Technische Intelligenz), η οποία επιπρόσθετα είναι εξοπλισμένη με το δικαίωμα της μονιμότητας και ταυτόχρονα δρα σε μια αναπτυσσόμενη κοινωνία, της οποίας ο κοινωνικός έλεγχος είναι αδύναμος έως ανύπαρκτος. Η κοινωνία λοιπόν βρισκόταν ανυπεράσπιστη στο έλεος της ασυδοσίας και της αυθαιρεσίας αυτής της ομάδας, δηλαδή μιας σύγχρονης συντεχνίας υψηλά εξειδικευμένης, με αντιλήψεις όμως όμοιες με αυτές των συντεχνιών του Μεσαίωνα όπως θα έλεγε ο Max Weber και η οποία δεν αισθάνεται ότι τη συνδέει κάποια σχέση με τη χειρωνακτική εργατική τάξη. Ακόμη η έννοια ηθική της εργασίας (Arbeitsmoral), δεν συγκινεί καθόλου τους εργαζόμενους του κλάδου που ασχολείται η παρούσα μελέτη.

Η δυστοκία της εταιρείας εξαιτίας γεγονότων όπως τα ανωτέρω επιδείνωνε περαιτέρω τα οικονομικά της μεγέθη και οδηγούσε την ελληνική κυβέρνηση με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στη λήψη μέτρων για την περιστολή του ελλείμματος της εταιρείας, με το νόμο 2271 της 22/23 12.1994, *Εξυγίανση της ΟΑ. ΑΕ*, και ο οποίος ψηφίστηκε τις ημέρες των απεργιών των εορτών των Χριστουγέννων του 1994, που ήδη παρουσιάστηκαν. Οι κυριότερες διατάξεις του νόμου ήταν :

- Διαγραφή όλων των χρεών της ΟΑ απέναντι στο ελληνικό δημόσιο (Αρθρ. 1, α-δ).
- Το Ελληνικό Δημόσιο αναλάμβανε την υποχρέωση να εξοφλήσει τα χρέη της ΟΑ απέναντι σε τράπεζες του εσωτερικού και του εξωτερικού ύψους εξήντα τεσσάρων δισ. 500 εκ. δρχ. (64.500.000.000) (Αρθρ.1-ε). ήτοι 193 εκ. Ευρώ περίπου.
- Το ελληνικό δημόσιο παρείχε εγγυήσεις για δάνεια συναπτόμενα από την ΟΑ για την αγορά αεροσκαφών έως την 31 Δεκεμβρίου 1997, συνολικού ύψους έως 378 εκ. δολαρίων ΗΠΑ.
- Το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να αξιώνει από την ΟΑ την πληρωμή του συνόλου των χρεών της προς αυτό, τα οποία διαγράφονταν, σε περίπτωση

αποτυχίας του σχεδίου εξυγίανσης του παραπάνω νόμου έως την 31<sup>η</sup>  
Δεκεμβρίου 1997 (1-ι).

Το άρθρο 10 του νόμου προέβλεπε τα εξής: Αίρεται το αξιόποιο των πράξεων και της μη καταβολής φόρων εισοδήματος, Φ.Μ.Υ., Φ.Π.Α., τελών προσαυξήσεων κτλ. ως και εισφορών προς το ΙΚΑ και άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ή επικουρικής ασφάλισης, καθώς και πόρων, τελών και λοιπών δικαιωμάτων που εισπράχθηκαν για λογαριασμό κρατικών αρχών, εφόσον οι πράξεις αυτές τελέστηκαν από μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων της Ο. Α.

Τα παραπάνω μέτρα όμως που λάμβανε το ελληνικό δημόσιο για την εξυγίανση της ΟΑ αυτοαναιρέθηκαν με την πρακτική που τήρησε το ίδιο απέναντί της. Με τα πραγματικά δεδομένα που ακολουθούν παρατηρούμε ότι το ελληνικό κράτος από τη φύση του δεν μπορεί να εξυγιάνει μια επιχείρησή του στον ελεύθερο ανταγωνισμό, και να εξυπηρετεί παράλληλα και άλλα συμφέροντα, των οποίων η κάλυψη αποβαίνει εις βάρος της ΟΑ. Τα τεκμήρια που παρατίθενται αμέσως παρακάτω, πιστοποιούν αυτή την άποψη.»<sup>41</sup>

### 3.6.3 Τρίτο παράδειγμα

«Μεγάλη ταλαιπωρία γνώρισαν χιλιάδες επιβάτες που είχαν προγραμματίσει να ταξιδέψουν αεροπορικώς με την Ολυμπιακή Αεροπορία, στην οποία φαινόταν να αναβιώνει και πάλι το κλίμα της ταραγμένης άνοιξης του 1998.

Από νωρίς το πρωί στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» επικρατούσε χάος, καθώς οι ματαιώσεις των πτήσεων διαδέχονταν η μία την άλλη, λόγω των 48ωρων απεργιακών κινητοποιήσεων που ξεκίνησε ο κλάδος των ιπταμένων συνοδών και φροντιστών της Ο.Α.

Μέχρι αργά το βράδυ, είχαν ματαιωθεί απροειδοποίητα 26 πτήσεις από το σύνολο των 57 που είχαν προγραμματιστεί για χθες από την Ο.Α., ενώ η ίδια κατάσταση - εκτός απροόπτου - αναμένεται να επαναληφθεί και σήμερα. Οι υπεύθυνοι της εταιρείας δεν πρόλαβαν να ενημερώσουν τους επιβάτες για τις ματαιώσεις των πτήσεων, καθώς ως την τελευταία στιγμή θεωρούσαν ότι οι απεργίες των αεροσυνοδών (δύο συνεχόμενες 48ωρες) δεν θα προχωρούσαν, αφού το δικαστήριο τις είχε κηρύξει παράνομες και καταχρηστικές.

<sup>41</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

Όμως, λίγο πριν από τα μεσάνυχτα τα μέλη της Ένωσης Ιπταμένων Συνοδών και Φροντιστών (ΕΙΣΦ) σε έκτακτη γενική συνέλευσή τους, πήραν την απόφαση να προχωρήσουν τελικά στις δύο 48ωρες απεργίες που ήδη είχαν εξαγγείλει.

Το πρωί, η διοίκηση της Ο.Α. προσπαθούσε να δώσει λύσεις στις μετακινήσεις του κοινού προγραμματίζοντας έκτακτα δρομολόγια με το προσωπικό των Μακεδονικών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και διοχετεύοντας τους επιβάτες σε άλλες εταιρείες.

Την ίδια στιγμή, έθετε σε ενεργοποίηση το συμβούλιο απολύσεων, απειλώντας να παραπέμψει σε αυτό το προεδρείο της ΕΙΣΦ και κάθε ιπτάμενο συνοδό-φροντιστή που δεν μετείχε στην εκτέλεση των δρομολογίων.

Οι ιπτάμενοι συνοδοί και φροντιστές της Ο.Α. με τις κινητοποιήσεις τους αυτές έρχονταν πλέον σε ολομέτωπη σύγκρουση με τη Διοίκηση της Ο.Α., η οποία πριν από λίγες ημέρες τους είχε καλέσει να υπογράψουν, μέσα σε διάστημα δύο ημερών, νέες ατομικές συμβάσεις εργασίας για τη μεταφορά τους στην καινούργια εταιρεία Olympic Airlines.»<sup>42</sup>

### 3.7 ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

«Πάνε είκοσι τρία χρόνια τώρα, που η Ολυμπιακή έχει περάσει στα χέρια του Ελληνικού Δημοσίου, οι καθυστερήσεις στις πτήσεις είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό της. Ο αερομεταφορέας κατέλαβε για το τρίτο τρίμηνο του 2006 τόσο για τις πτήσεις μικρών, όσο και για τις πτήσεις μεσαίων αποστάσεων, μία από τις χειρότερες θέσεις στην Ευρώπη σε ακρίβεια δρομολογίων, καθώς περίπου μία πτήση στις τέσσερις, ποσοστό 27,7%, αναχώρησε με καθυστέρηση. Το αμέσως επόμενο είναι η υποτυπώδης εξυπηρέτηση στα αεροπλάνα. Έπεται η απουσία κάθε προγραμματισμού, η έλλειψη στοιχειώδους υποδομής, τα τρομακτικά ελλείμματα, το υπεράριθμο προσωπικό, ένα σωρό προβλήματα που τα καταγράφουν εδώ και χρόνια όλες οι έρευνες που έχουν γίνει με αντικείμενο την μελέτη της εταιρείας και την, βάσει αυτής, εκπόνηση ενός σχεδίου για την σωτηρία της. Το πρόβλημα είναι ότι όλες οι μελέτες που έγιναν, και οι οποίες παραδόθηκαν στην κυβέρνηση, αφού πληρώθηκαν με εκατοντάδες εκατομμύρια, ουδέποτε εφαρμόστηκαν.

---

<sup>42</sup> <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4312199>



Τα μεγάλα προβλήματα της εταιρείας ξεκίνησαν ουσιαστικά από την περίοδο μετά το 1975, όταν οριστικοποιήθηκε η μεταβίβαση της εταιρείας στο Δημόσιο, όταν το μόνιμο προσωπικό της εταιρείας αυξήθηκε, χωρίς να είναι απαραίτητο, κατά 18%. Στην περίοδο 1983-1985, το προσωπικό αυξήθηκε κατά 25%, την ίδια ώρα που το επιβατικό κοινό της εταιρείας σημείωνε κατακόρυφη μείωση. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία η εταιρεία, που μετέφερε περίπου 7 εκατομμύρια επιβάτες το 1985, μέσα σε μία επταετία έπεσε στα 4,5 εκατομμύρια το 1992 είχε δηλαδή μια μείωση της τάξεως του 44%.

### *3.7.1 Οι υπάλληλοι*

Ο συνολικός αριθμός των μονίμων υπαλλήλων που προσλήφθηκαν από το 1984-1990 ήταν 2.162, ενώ την ίδια περίοδο προσλήφθηκαν άλλοι 3.800 έκτακτοι, οι οποίοι μονιμοποιήθηκαν. Εδώ, πρέπει να αναφερθεί ότι οι διοικήσεις της Ολυμπιακής, που έχουν έναν μέσο όρο ζωής περίπου 9 μήνες, για να έχουν το κεφάλι τους ήσυχο στο λίγο διάστημα της θητείας τους, φρόντιζαν να έχουν ένα πάγιο σύστημα διοίκησης. Αυτό που έλεγε συνεχώς «ναι» στα «αιτήματα», παραπέμποντας το πρόβλημα στην επόμενη διοίκηση. Ήταν ένα σύστημα που καθιερώθηκε από την εποχή του Ωνάση και ακολουθήθηκε πιστά από όλες όσες ακολούθησαν. Αναφέρεται ιστορικά ότι σε μια απειλή απεργίας των πιλότων, ο Ωνάσης πέτυχε, από την τότε κυβέρνηση, την φορολογική απαλλαγή των πιλότων, «κεκτημένο» που έφθασε έως τις ημέρες μας.

Οι μονιμοποιήσεις των εκτάκτων έδωσαν στην Ολυμπιακή ένα προσωπικό της τάξεως των 12.262 υπαλλήλων το 1987, όταν το 1976 με τις προσλήψεις που έγιναν μετά την εξαγορά της, το προσωπικό ήταν 7.500. Έτσι, όταν ετέθη το θέμα της εξυγίανσης της εταιρείας με το γνωστό σχέδιο την περίοδο 1994-1997, το πρώτο πράγμα που έγινε, ήταν να επιχειρηθεί η μείωση του προσωπικού της. Χρηματοδοτήθηκε, λοιπόν, η εθελουσία έξοδος 1.761 υπαλλήλων κάθε κατηγορίας, οι οποίοι μαζί με άλλους 1.000 που έφυγαν για διάφορους λόγους (συνταξιοδότηση, θάνατοι, κ.λπ.), μείωσαν το προσωπικό της εταιρείας κατά 2.759 υπαλλήλους. Ο τρόπος που έγινε η εθελουσία έξοδος, δηλώνεται στην ίδια απόρρητη έκθεση, ζημίωσε την εταιρεία, καθώς αποχώρησαν απ' αυτήν υπάλληλοι που δεν πλεόναζαν, με αποτέλεσμα να καταστεί επιτακτική ανάγκη για να την αναπλήρωσή τους. Έτσι, αντί να αυξηθεί η παραγωγικότητα της εταιρείας, αυξήθηκε η απασχόληση εποχικού

προσωπικού κατά... 1.000 άτομα! Εκεί, όμως, όπου οι συντάκτες της έκθεσης εκδηλώνουν την μεγάλη τους έκπληξη, είναι ότι αντί μετά την μείωση του προσωπικού να μειωθεί και η μισθοδοσία, αυτή αυξήθηκε.

### 3.7.2 Οι αυξημένοι μισθοί

Τον Ιανουάριο του 1993 (πριν δηλαδή την εφαρμογή του σχεδίου εξυγίανσης), οι δαπάνες μισθοδοσίας ανέρχονταν σε 4,8 δισ.

Τον Ιανουάριο του 1997 έφθαναν στο ποσό των 4,9 δισ., υπήρχε δηλαδή μια αύξηση της τάξεως του 2%. Αν δεν είχε γίνει η αποχώρηση όσων έφυγαν με το πρόγραμμα εξυγίανσης, το κόστος μισθοδοσίας θα ξεπερνούσε τα 5,6 δισ., θα υπήρχε δηλαδή μια πραγματική αύξηση αποδοχών της τάξεως του 16%. Την ίδια περίοδο, τα έσοδα από το πτητικό έργο της εταιρείας μειώθηκαν κατά 20 δισ., μείωση δηλαδή της τάξεως του 10%.

Στην έκθεση επισημαίνεται η τακτική της χορήγησης αθρόων αυξήσεων στο ιπτάμενο προσωπικό της εταιρείας. Για τους πιλότους υποστηρίζεται ότι, μεταξύ Ιανουαρίου 1996 και Σεπτεμβρίου 1997, έλαβαν συνολικές αυξήσεις αποδοχών ύψους 61%, ενώ για τους ιπτάμενους μηχανικούς αναφέρεται ότι το ίδιο διάστημα έλαβαν αύξηση 27%.

Τα επίσημα στοιχεία της IATA επιβεβαίωναν ότι στο διάστημα της πλήρους εξέλιξης του σχεδίου για την εξυγίανση της εταιρείας, το ποσοστό των δαπανών προσωπικού αυξανόταν κατά 10 και πλέον μονάδες έναντι του μέσου όρου της IATA. Πιο αναλυτικά:

Το 1994, οι δαπάνες προσωπικού της Ολυμπιακής ως ποσοστό του συνολικού κόστους λειτουργίας ήταν 40,3%, ενώ ο μέσος όρος της IATA ήταν 30,5%.

Το 1995, στην Ολυμπιακή το σχετικό ποσοστό ήταν 43%, ενώ ο μέσος όρος της IATA είχε μειωθεί στο 29,5%.

Η διοίκηση της Ολυμπιακής επαίρεται ότι τα τελευταία χρόνια, μετά δηλαδή το πρόγραμμα εξυγίανσης, η εταιρεία εμφάνιζε κέρδη. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν από την εταιρεία, το 1995 είχε κέρδη 9,9 δισ., το 1996 11,2 δισ. και το 1997 εκτιμάται ότι το κερδοφόρο αποτέλεσμα θα ήταν 14,4 δισ. Επρόκειτο, όμως, για μια πλασματική εικόνα: το πτητικό έργο της εταιρείας ήταν σταθερά ελλειμματικό (πάνω από 12 δισ. ετησίως) και όλα τα κέρδη προέρχονταν από την εξυπηρέτηση εδάφους ξένων εταιρειών, όπου η Ολυμπιακή είχε το μονοπώλιο. Δυστυχώς για την εταιρεία

το μονοπώλιο αυτό τελείωσε ήδη, και μια δεύτερη ιδιωτική εταιρεία, που κέρδισε σχετικό πλειοδοτικό διαγωνισμό, μπήκε σ' αυτό το έργο, με αναμενόμενη επίπτωση την μείωση των κερδών της.

Στη συνέχεια καταγράφονται τα προβλήματα της εταιρείας κατά κατηγορία παραγόμενου έργου. Από τα όσα σημαντικά καταγράφονται, σημασία έχουν ορισμένες επισημάνσεις, που διατυπώνονται στην έκθεση:

Εξαιτίας της τροποποίησης των κανονισμών πτήσεων-ανάπαυσης, οι πιλότοι πραγματοποιούσαν πολλές πτήσεις στις ημέρες που θεωρητικά είχαν ρεπό. Οι αμοιβές τους καθορίζονταν από τους όρους περί υπερεργασίας, και αμείβονταν ανάλογα. Το 1996, το συνολικό κόστος της εταιρείας απ' αυτή την τακτική ήταν 1,4 δισ.

Με βάση τον κανονισμό εργασίας τους, ένας πιλότος από την στιγμή που θα οδηγούσε έναν συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, μεγαλύτερο απ' αυτόν που πιλοτάριζε μέχρι πρόσφατα, αρνούταν να επανέλθει στον προηγούμενο ή άλλο υποδεέστερο. Η τακτική αυτή απαγόρευε στην εταιρεία να χρησιμοποιεί το προσωπικό της με βάση τις πραγματικές της ανάγκες.

Ο κλάδος των ιπτάμενων μηχανικών κανονικά θα έπρεπε να τελεί υπό συρρίκνωση, διότι με τους νέους τύπους αεροσκαφών δεν απαιτείται η παρουσία τους στο αεροπλάνο. Παρ' όλα αυτά, η Ολυμπιακή προσέλαβε πρόσφατα 14 ακόμη ιπτάμενους μηχανικούς, και επειδή δεν είχε πού να τους χρησιμοποιήσει, δρομολόγησε, κατά την έκθεση, παροπλισμένα B727 στα οποία προβλέπονταν θέση ιπτάμενου μηχανικού.

Σχετικά με τους ιπτάμενους συνοδούς και φροντιστές, η έκθεση επισήμαινε ότι ήταν υπεράριθμοι και υποστήριζε ότι, λόγω του χαμηλού ποσοστού επιβατών α' θέσης, το κόστος της εταιρείας επιβαρυνόταν κατά 10-25%, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους. Το κόστος για την εκτός έδρας ανάπαυση των συνοδών και φροντιστών έφθασε το 1996 τα 3,3 δισ.

Η σχέση της αμοιβής των συνοδών με εκείνες των πιλότων και των μηχανικών στην Ολυμπιακή ανερχόταν στο 60%, όταν στις άλλες εταιρείες κυμαινόταν στο 30-40%.

Σύμφωνα με στοιχεία του 1996, το 12% εργασίμων ημερών που απασχολούνταν ετησίως οι συνοδοί και φροντιστές, ήταν ημέρες ασθένειας πρόκειται για το υψηλότερο ποσοστό, μεταξύ των περισσότερων γνωστών αεροπορικών εταιρειών.

Σχετικά με τις υπηρεσίες εδάφους, στην έκθεση επισημαίνεται ότι το 20% του κλάδου ήταν υπεράριθμο, και προστίθονταν και το μεγάλο πρόβλημα της εταιρείας που ήταν τα κρούσματα διαφθοράς που είχαν εντοπισθεί και μάλιστα κυρίως το αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Η έκθεση υποστήριξε ότι η Ολυμπιακή όφειλε να αλλάξει σε όλα, με σκληρή προσπάθεια και με γενναία μέτρα. Και ανέφερε ότι αν δεν συνέβαινε αυτό, η Ολυμπιακή δύσκολα θα μπορούσε να ανακάμψει.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ήδη ο δείκτης πληρότητας των αεροσκαφών της Ολυμπιακής ήταν 6 ποσοστιαίες μονάδες κάτω του απαραίτητου για την κάλυψη των λειτουργικών της εξόδων, ενώ τα έσοδά της ανά χιλιομετρικό επιβάτη ανέρχονταν μόλις στο 60% των αντίστοιχων εσόδων των ανταγωνιστών της.»<sup>43</sup>

### 3.7.2.1 Η μετακίνηση ιπτάμενων συνοδών στο έδαφος με μισθούς πτήσεων

Μετακίνηση 42 Ιπτάμενων Συνοδών στο έδαφος που δεν έγινε με μετατάξεις, όπως θα έπρεπε, αλλά μόνο μέσω πολιτικών τηλεφωνημάτων.

Συγκεκριμένα, με παρέμβαση του τότε επικεφαλής του Επιχειρησιακού Κλάδου οι ιπτάμενοι αυτοί έγιναν υπάλληλοι εδάφους, αλλά συνέχισαν να παίρνουν το μισθό των ιπτάμενων (περίπου 700 ευρώ περισσότερα) και 1,5 ένσημο την ημέρα. Όμως η επιβάρυνση του κόστους εργασίας συνεχίστηκε καθώς εδώ και περίπου ένα χρόνο 20 πιλότοι της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας κόστιζαν στην εταιρεία 10.000 ευρώ ο ένας τον μήνα χωρίς όμως να πετάνε! Και αυτό γιατί όταν αποσύρθηκαν από την εταιρεία τα Boeing 717 που πετούσαν αυτοί οι πιλότοι τους προτάθηκε να αρχίσουν να πιλοτάρουν τα ελικοφόρα ATR. Ωστόσο θεωρήθηκε υποβάθμιση και προμήνυσαν στη διοίκηση μέσω του σωματείου τους ότι θα δημιουργήσουν προβλήματα στις πτήσεις. Η διοίκηση «υπέκυψε» και καθώς οι πιλότοι που πετούν τα ATR δεν είναι αρκετοί, δούλευαν υπερωριακά κοστίζοντας εξτρά ο καθένας 1.200 ευρώ μηνιαίως.

### 3.7.2.2 Η επιστροφή συνταξιούχων με υπέρογκους μισθούς

Έγινε πλήθος «γαλάζιων» προσλήψεων στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την ΟΑ. Υπουργός της κυβέρνησης «μεσολάβησε» ώστε η αδερφή της γυναίκας του,

<sup>43</sup> [http://ta-nea.dolnet.gr/print\\_article.php?e=A&f=16066&m=N20&aa=1](http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=16066&m=N20&aa=1)

Λίλη Παπαδημητροπούλου, να αναλάβει διευθύντρια υποστήριξης του συστήματος θέσεων της ΟΑ. Ο σύζυγός της Γιάννης Σακελλίωνας, με παρέμβαση του ίδιου υπουργού, τοποθετήθηκε στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της Galileo Hellas, εταιρεία ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, θυγατρική της Ο.Α., ενώ πριν από τις εκλογές ήταν υπάλληλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Αλλά και υφυπουργός της κυβέρνησης είχε «διορίσει» τον δεύτερό του εξάδελφο Δημήτρη Δούκα, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και πρόσφατα πρόεδρο της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Όμως, οι εξελίξεις των διορισμών δε σταμάτησαν εκεί. Περίπου 22 συνταξιούχοι της Ο.Α. επαναπροσλήφθηκαν στις Ο.Α. με μισθούς που αγγίζουν και τις 7.000 ευρώ, κάνοντας τους εργαζομένους να μιλούν για «φάμπρικα» στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Μάλιστα, αναφέρουν ως παράδειγμα τον κ. Ρήγα Παναγιώτη, ο οποίος ήταν ταπετσήρης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και επόπτευε το «Μαρίκα Εξπρές». Ο κ. Ρήγας, αν και συνταξιοδοτήθηκε το 2002, επαναπροσλήφθηκε στην εταιρεία και ανέλαβε υπεύθυνος των VIP πτήσεων! Επίσης, πλήθος άλλων προσλήψεων και μετατάξεων έγιναν τα τελευταία 3,5 χρόνια στην εταιρεία.»<sup>44</sup>

### 3.7.3 Η μεταφορά τύπου

«Ασφαλώς δεν ευθύνονταν μόνον οι εργαζόμενοι με τη συμπεριφορά όπως είδαμε στα παραδείγματα των δύο απεργιών, για την κατάσταση της εταιρείας. Η ΟΑ για το διάστημα 1978-1993, υπέστη ζημιές 30 δισ. δρχ. (90 εκ. Ευρώ) από τη μεταφορά του ελληνικού τύπου στο εσωτερικό και εξωτερικό, γεγονός για το οποίο η ΕΕ ασκούσε στην ελληνική κυβέρνηση οξεία κριτική. Η τιμή της μεταφοράς του Τύπου δεν άλλαξε από το 1978 και παραμένει 7,5 δρχ. το κιλό (περίπου 2 λεπτά). Το έτος 1975, όταν το κράτος αγόρασε την ΟΑ, είχε συμφωνήσει με τον Σύνδεσμο Εκδοτών Ημερήσιου Τύπου μια τιμή μεταφοράς του Τύπου που αντιστοιχούσε στο 1/93 του εκάστοτε εισιτηρίου της ίδιας διαδρομής ανά χιλιόγραμμο τύπου. Ένα έτος αργότερα όμως μείωσε την τιμή αυτού του ναύλου κατά 40%, πράξη που είχε ως αποτέλεσμα την περαιτέρω επιδείνωση των οικονομικών μεγεθών της, αφού οι πτήσεις αυτές γίνονται στις 5.30 το πρωί, χρόνο κατά τον οποίο μετακινούνται

<sup>44</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=4667&subid=2&tag=4417&puid=389097>

ελάχιστοι επιβάτες. Επιπλέον λόγω του μεγάλου φορτίου ήταν απαραίτητο να χρησιμοποιούνταν μεγάλα αεροσκάφη (Airbus 300 των 260 θέσεων.)<sup>45</sup>

«Για τη μεταφορά των περιοδικών η κατάσταση ήταν ακόμη χειρότερη αφού τα κόμιστρα μεταφοράς τους πάγωσαν σε εκείνα του 1978 με ποσοτική έκπτωση 65% (για άνω των 100 κιλών) αντί του 40% των εφημερίδων. Θα πρέπει να σημειωθεί πως όλο αυτό το διάστημα τα κόμιστρα του ταχυδρομείου εξακολούθησαν να αναπροσαρμόζονται κανονικά, πάντα με βάση τη σχέση του 1/93 του εκάστοτε ισχύοντος ναύλου επιβατών. Για τη μεταφορά του τύπου διατηρούνται αναλλοίωτα μέχρι σήμερα τα τιμολόγια του 1987, όταν η συνολική αύξηση των ναύλων επιβατών, π.χ. στη γραμμή Θεσσαλονίκης στο ίδιο χρονικό διάστημα, ανέρχεται σε 677%. Το σύνολο των διαφυγόντων εσόδων, για το χρονικό διάστημα 1981-1990, από τη μη τήρηση των κυβερνητικών παρεμβάσεων, της συμβατικής τιμολογιακής πολιτικής στα κόμιστρα του τύπου (1/93 του ναύλου επιβατών της γραμμής, ναύλο που πληρώνουν μέχρι σήμερα τα ΕΛ.ΤΑ.), ανερχόταν σε 8,217 δις δραχμές σε τιμές 1991.»<sup>46</sup>

«Μια ειδική σχέση συνδέει τον τύπο με την ΟΑ και πιο συγκεκριμένα τον ιδιοκτήτη του μεγαλύτερου εκδοτικού συγκροτήματος της χώρας Χρήστο Λαμπράκη. Ο βουλευτής του ΔΗΚΚΙ, Γ. Δημαράς, με επερώτησή του στη βουλή ζητούσε να μάθει, για ποιο λόγο ανεξάρτητα από το αν κυβερνά το ΠΑΣΟΚ ή η Νέα Δημοκρατία, ο Σταύρος Ψυχάρης, διευθυντής του ΒΗΜΑΤΟΣ, της πρώτης σε κυκλοφορία εφημερίδας της χώρας, είναι μέλος της διοίκησης της ΟΑ (Ελευθεροτυπία της 27.5.1998, σελ. 6). Μια εύλογη αιτία για τη μη ιδιωτικοποίηση ή το κλείσιμο της ζημιογόνας ΟΑ, αποτέλεσε προφανώς το ενδιαφέρον και κατ' επέκταση η πίεση που ασκούσαν στην εκάστοτε κυβέρνηση, το συγκρότημα Λαμπράκη και ο υπόλοιπος ελληνικός Τύπος, αφού έτσι εξυπηρετούνται τα οικονομικά τους συμφέροντα. Καμία ιδιωτική αεροπορική εταιρεία δε θα ανέχονταν τη μεταφορά του Τύπου σε τιμές κάτω του κόστους.

Ένα άλλο παράδειγμα ζημιογόνας ανάμιξης του κράτους στην ΟΑ αποτελούσε η αεροπορική σύνδεση Ελλάδος Αυστραλίας, η οποία επιβλήθηκε από τον υπουργό Συγκοινωνιών παρά την αντίθετη άποψη της διοίκησης της ΟΑ, επειδή

<sup>45</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

<sup>46</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδα 80

έλεγε ότι το υποσχέθηκε στους ομογενείς. Η διοίκηση της ΟΑ υπολόγιζε ότι από την ανάμιξη του κράτους ζημίωσε η επιχείρηση με χοντρικούς υπολογισμούς περί τα 200 δισ. δρχ. ήτοι 600 εκ. Ευρώ.»<sup>47</sup>

#### 3.7.4 Τα λάθη στην οικονομική διαχείριση

«Ακόμα και «λάθη» στην οικονομική διαχείριση επιβάρυναν ακόμα πιο πολύ τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μεγεθύνοντας τα ελλείμματά της. Ένα από αυτά τα λάθη στην τιμολόγηση των εισιτηρίων οδήγησε σε απώλεια εσόδων που έφτανε το 13,83% το πρώτο τρίμηνο του 2006. Η εταιρεία λόγω «κακής συνεννόησης» αλλά και έλλειψης εμπορικής πολιτικής πούλησε τα εισιτήριά της στον χαμηλότερο δυνατό ναύλο, ακόμη και για την περίοδο του καλοκαιριού και αυτό γιατί είχε συνταξιοδοτηθεί ο αρμόδιος υπάλληλος που «φόρτωνε» τις τιμές στο διαδίκτυο. Η διοικητική «γκάφα» στην τιμολογιακή πολιτική μπορεί να διαπιστωθεί αν κανείς υπολογίσει ότι για το ίδιο χρονικό διάστημα η απώλεια επιβατών ήταν 6,09% ενώ η απώλεια εσόδων υπερδιπλάσια (13,83%).

#### 3.7.5 Επιμέρους προβλήματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας

##### 3.7.5.1 Ελλείψεις προσωπικού ,ελλείψεις αεροσκαφών- ματαίωση πτήσεων και απώλεια εσόδων

Μη έγκαιρη διευθέτηση των ελλείψεων ιπτάμενου προσωπικού το καλοκαίρι του 2006 με αποτέλεσμα οι ΟΑ να ματαιώνουν πτήσεις από το θερινό πρόγραμμα και να χάνουν καθημερινά έσοδα πάνω από 250.000 ευρώ. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ξόδεψαν περίπου 7,5 εκατ. ευρώ για αποζημιώσεις επιβατών και μετεπιβιβάσεις ενώ για τις «έκτακτες» ενοικιάσεις αεροσκαφών επιβαρύνθηκαν κατά 3,5 εκατ. ευρώ!

Υπολογίζεται ότι μόνο τον περασμένο Ιούνιο δαπανήθηκαν περισσότερα από 1,15 εκατ. ευρώ μόνο για έκτακτες μισθώσεις αεροπλάνων, προκειμένου να εκτελεστεί το πτητικό πρόγραμμα.

---

<sup>47</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

«Αυτό συνέβη, καθώς η διοίκηση των ΟΑ, ενώ σχεδίαζε από τον περασμένο Ιανουάριο να νοικιάσει πέντε νέα αεροσκάφη για την υλοποίηση του θερινού προγράμματος δρομολογίων, ουδέποτε προχώρησε στις ενοικιάσεις αυτές. Έτσι, νοικιάστηκαν με συνοπτικές διαδικασίες αεροσκάφη με περίπου 3.500 ευρώ την ώρα, ενώ τα ενοίκια για μακροχρόνιες μισθώσεις αεροσκαφών δεν ξεπερνούσαν τα 1.800 ευρώ την ώρα.»<sup>48</sup>

#### 3.7.5.2 Στους ουραγούς της Ε.Ε. για την ακρίβεια εκτέλεσης πτήσεων

Ο δείκτης ακριβείας εκτέλεσης δρομολογίων κατρακύλησε στο 65%, κατατάσσοντας τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στους ουραγούς των 30 αεροπορικών εταιρειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης Αερομεταφορέων.

#### 3.7.5.3 «Ψαλίδι» σε δρομολόγια - φιλέτα

Έκανε περικοπές σε δρομολόγια με αυξημένη πληρότητα. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 2006 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές παρουσίασαν μείωση 76,5% στην επιβατική κίνηση προς Μόναχο καθώς η εταιρεία σταμάτησε τις πτήσεις από Θεσσαλονίκη για τη γερμανική πόλη από τον Απρίλιο.

Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε το γεγονός ότι ενώ οι Ολυμπιακές Αερογραμμές σταμάτησαν τις πτήσεις τους η συνολική επιβατική κίνηση προς Μόναχο το 2006 ήταν αυξημένη κατά 14,3% σε σχέση με το 2005. Το ίδιο διάστημα η Aegean για τον ίδιο προορισμό παρουσίαζε αύξηση 93,2%!

#### 3.7.5.4 Καταδίκη παλαιότερων διοικήσεων για χρέη προς το ΙΚΑ

Άφησαν να καταδικαστούν στο Ειρηνοδικείο τις παλιότερες διοικήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας για χρέη στο ΙΚΑ!

Συγκεκριμένα σε καταδίκη από 10 έως 15 χρόνια καταδικάστηκαν τόσο ο τέως πρόεδρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας Δ. Κούκης όσο και η παλαιότερη πρόεδρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας Ιωάννα Παπαδοπούλου, ενώ την ίδια τύχη

---

<sup>48</sup> <http://www.depencenet.gr/forum/index.php?topic=1775.msg.59284>



είχε και ο διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας (πριν διαχωριστεί το έργο της) Δ. Καλόφωνος λόγω οφειλών της εταιρείας στο ΙΚΑ.

Μάλιστα άξιο λόγου ήταν ότι υπήρχε νόμος που προέβλεπε ότι μέχρι την ημερομηνία απόσχισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και τη σύσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η διοίκηση δεν διώκονταν για χρέη προς το Δημόσιο. Ο νόμος αυτός είχε τεθεί σε ισχύ καθώς η εταιρεία αντιμετώπιζε σημαντικά οικονομικά προβλήματα από τη διαδικασία μετεγκατάστασης και την υλοποίηση έργων στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων.

Δεν ήταν τυχαίο ότι ορισμένες από τις παραπάνω κινήσεις προκάλεσαν την παρέμβαση εισαγγελέα και ξεκίνησε αυτεπάγγελτη διαδικασία ελέγχου των ενεργειών της διοίκησης της εταιρείας. Η προκαταρκτική εξέταση αφορούσε παράβαση καθήκοντος, δόλο ή βαριά αμέλεια σε 4 υψηλόβαθμα στελέχη της διοίκησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών λόγω δημοσιευμάτων.»<sup>49</sup>

#### 3.7.5.5 Ενοικίαση αεροσκαφών από την ισπανική εταιρεία Holla.

«Μνήμες από την αεροπορική τραγωδία της HELIOS, που στοίχισε τη ζωή σε 121 άτομα ξύπνησε η περίπτωση ενός από τα μισθωμένα από την ισπανική HOLA αεροσκάφη των Ολυμπιακών Αερογραμμών, το οποίο παρέμενε καθηλωμένο στο έδαφος από τις 5 Οκτωβρίου εξαιτίας σοβαρού προβλήματος στο σύστημα συμπίεσης της καμπίνας.

Το σοβαρό πρόβλημα στο συγκεκριμένο αεροσκάφος, το οποίο μέχρι πριν από ένα μήνα εκτελούσε καθημερινά προγραμματισμένα δρομολόγια προς την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή μεταφέροντας εκατοντάδες επιβάτες, έφερε ξανά στο προσκήνιο την υπόθεση των σκανδαλωδών μισθώσεων αεροσκαφών από την προηγούμενη διοίκηση της εταιρείας. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι ακόμη και στελέχη του υπουργείου Μεταφορών δε διστάζουν πλέον να χαρακτηρίσουν «σάπια» τα τέσσερα αεροπλάνα της HOLA, ορισμένα από τα οποία ωστόσο έχουν συμβόλαιο να πετούν με τις Ο.Α. έως τις 31 Μαρτίου.

Η νέα διοίκηση της εταιρείας, πάντως, διαβεβαίωσε ότι οι Ο.Α. δεν πρόκειται να πετάξουν με αεροσκάφη, τα οποία δεν ήταν βέβαιο ότι ήταν αξιόπλοα. Η διακοπή μάλιστα των βραχυχρόνιων μισθώσεων ήταν μία από τις πρώτες εντολές που δόθηκαν

---

<sup>49</sup> <http://www.in.gr/news/atricle.asp?ingentityID=850766>

από το υπουργείο Μεταφορών, καθώς στο μέλλον οι μισθώσεις θα ήταν μεσομακροχρόνιες και θα διαρκούσαν για τουλάχιστον τρία χρόνια, κάτι το οποίο θα μείωνε σημαντικά και τα κόστη, καθώς είναι χαρακτηριστικό ότι για κάθε ένα από τα τέσσερα αεροπλάνα της HOLA, η εταιρεία πληρώνει κατά μέσο όρο 2.700 ευρώ ανά ώρα πτήσης.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο κόστος των δύο αεροσκαφών που μίσθωσε η εταιρεία από την ισπανική HOLA, ανερχόταν σε 900.000 ευρώ το μήνα ενώ για τα άλλα δύο το κόστος ανερχόταν σε 705.000 ευρώ μηνιαίως, ενώ μια μίσθωση τριετούς διάρκειας θα κόστιζε μόλις 340.000 δολάρια τον μήνα.

«Στις 25 Νοεμβρίου αναμένονταν να παραδοθεί στους αρμοδίους και το νέο επιχειρησιακό σχέδιο για τον Όμιλο της Ολυμπιακής, βάσει του οποίου θα καθορίζονταν οι επόμενες κινήσεις. Οι εργαζόμενοι στην εταιρεία ωστόσο εξέφρασαν αμφιβολίες για τα αεροσκάφη που τελικώς θα επιλέγονταν επισημαίνοντας ότι η ηγεσία του υπουργείου καθυστέρησε για ακόμη μία φορά καθώς οι μισθώσεις σε καλά αεροσκάφη και συμφέρουσες τιμές κλείνονταν παραδοσιακά το αργότερο ως τις αρχές του φθινοπώρου»<sup>50</sup>.

Εικόνα διάλυσης παρουσίαζε εκ νέου η εταιρεία των Ολυμπιακών Αερογραμμών, ταλαιπωρώντας το επιβατικό κοινό με πανάκριβα μισθωμένα σκάφη της τελευταίας στιγμής, τα οποία συνεχώς εμφάνιζαν βλάβες.

Τα τρία τελευταία χρόνια, επισήμαινε τότε η εφημερίδα Τα Νέα, η εταιρεία είχε προχωρήσει σε περισσότερες από 20 ενοικιάσεις αεροσκαφών, γεγονός που απομάκρυνε και τους τελευταίους επιβάτες από τα δρομολόγιά της.

Μόλις το πρωινό εκείνης της Δευτέρας ένα από τα εναπομείναντα στο στόλο των ΟΑ νοικιασμένο αεροσκάφος, από την ισπανική εταιρεία HOLA, ταλαιπώρησε τους επιβάτες που ταξίδευαν από την Κέρκυρα προς την Αθήνα.

Λίγα λεπτά μετά την απογείωσή του από την Κέρκυρα με 102 επιβάτες, θόλωσε το τζάμι του πιλοτηρίου (συγκυβερνήτη) λόγω υπερθέρμανσης, γεγονός που ανάγκασε τον κυβερνήτη να γυρίσει στο αεροδρόμιο. Χρειάστηκε να αντικατασταθεί το τζάμι, προκειμένου το αεροσκάφος να επιστρέψει αργά το απόγευμα στην Αθήνα. Σημειώνεται ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, βάσει των συμβάσεων που έχουν υπογράψει, έχουν φτάσει σε σημείο να πληρώνουν 30.000 ευρώ την ημέρα για ένα από τα αεροσκάφη της HOLA που δεν χρησιμοποιούν.

---

<sup>50</sup> Μαρίας Λιλιπούλου «ισπανικές σακαράκες στον στόλο της Ο.Α», Έθνος, Παρασκευή 9 νοεμβρίου 2007, σελ 20

Ειδικοί της Τεχνικής Βάσης στην εταιρεία επισήμαναν ότι το αεροπλάνο θα χρειαζόταν να παραμείνει στο υπόστεγο. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι οι ΟΑ, βάσει του προσυμφώνου που είχε υπογραφεί για τη μίσθωσή του, θα κλινόταν να πληρώσουν αριθμό ελάχιστων ωρών πτήσης, ο οποίος είχε καθοριστεί στις δέκα ημερησίως. Δεδομένου ότι το αεροσκάφος χρεώνονταν με 3.000 ευρώ για κάθε ώρα πτήσης, το ημερήσιο κόστος έφτανε τα 30.000 ευρώ, για ένα αεροπλάνο μάλιστα το οποίο είχε βγει εκτός στόλου.

Υπολογίζονταν ότι μόνο τον περασμένο Ιούνιο δαπανήθηκαν περισσότερα από 1,15 εκατ. ευρώ μόνο για έκτακτες μισθώσεις αεροπλάνων, προκειμένου να εκτελούνταν το πτητικό πρόγραμμα.

Αυτό συνέβη, καθώς η διοίκηση των ΟΑ, ενώ σχεδίαζε από τον περασμένο Ιανουάριο να νοικιάσει πέντε νέα αεροσκάφη για την υλοποίηση του θερινού προγράμματος δρομολογίων, ουδέποτε προχώρησε στις ενοικιάσεις αυτές. Έτσι, νοικιάστηκαν με συνοπτικές διαδικασίες αεροσκάφη με περίπου 3.500 ευρώ την ώρα, ενώ τα ενοίκια για μακροχρόνιες μισθώσεις αεροσκαφών δεν ξεπερνούσαν τα 1.800 ευρώ την ώρα.»<sup>51</sup>

#### 3.7.5.6 Υπέρογκες μισθώσεις αεροσκαφών

Δεν προχώρησαν όπως ανέφερε το επιχειρησιακό πρόγραμμα των Ο.Α. σε ανανέωση του στόλου με αποτέλεσμα να δαπανούν πάνω από 120 εκατ. ευρώ τον χρόνο για μισθώσεις αεροσκαφών της τελευταίας στιγμής με δυσβάσταχτα ενοίκια. Αξιοσημείωτο ήταν ότι μόνο τα 4 αεροσκάφη που είχε μισθώσει από την ισπανική εταιρεία Hola είχαν στοιχίσει στις Ο.Α. 109,219 εκατ., από τα οποία μόνο τα 28,77 εκατ. αφορούσαν τη συντήρησή τους. Δηλαδή για 4 αεροσκάφη που τα χρησιμοποιούσε από 47 έως 20 μήνες το καθένα κατέβαλε καθαρό ενοίκιο στην ισπανική εταιρεία 79,44 εκατ., ακόμα και για πληρώματα που δεν χρησιμοποιούσε. Το ποσό αυτό χαρακτηρίστηκε εξωφρενικό από την αεροπορική αγορά, αν υπολογίσει κανείς ότι για την αγορά αυτών των αεροσκαφών θα πλήρωνε περίπου 14 εκατ. και μαζί με τη συντήρησή τους για το ίδιο χρονικό διάστημα το κόστος τους για την εταιρεία θα έφτανε τα 42,74 εκατ. ευρώ. Αλλά και αν επιλεγόταν η λύση της

---

<sup>51</sup> <http://www.in.gr/news/atricle.asp?ingentityID=850766>

μακροχρόνιας μίσθωσης οι Ο.Α. θα έπρεπε να πληρώσουν μαζί με τη συντήρηση 46 εκατ., δηλαδή περίπου 63 εκατ. λιγότερα από τη λύση που είχε επιλεγεί.

Αυτός ήταν και ο λόγος που οι άλλες αεροπορικές εταιρείες προχωρούσαν σε τέτοιες μισθώσεις μόνο μία ή δύο ημέρες σε κάθε σεζόν μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις.

Παράλληλα προχώρησε και στην ενοικίαση αεροσκάφους και πληρώματος από την εταιρεία Hellas Jet, το οποίο κόστιζε επίσης 3.000 ευρώ την ώρα. Το κόστος ενοικίασης αυτών των αεροσκαφών ήταν τόσο υψηλό που μία εξάωρη πτήση, η πληρότητα της οποίας έφτανε και το 100% και μάλιστα με ικανοποιητικούς ναύλους έβγαине τελικώς ζημιογόνα για την εταιρεία.»<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=4667&subid=2&tag=4417&pudid=389097>

## 4. ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

### 4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τα ταχύτατα αυξανόμενα και σε υψηλά ποσοστά κυμαινόμενα ελλείμματα, ο υψηλός βαθμός δανειακής εξάρτησης, η ανυπαρξία κανονισμού, διαφάνειας και αδιάβλητων διαδικασιών στις προμήθειες των αεροσκαφών, η ανορθολογική διάρθρωση και η υποαπασχόληση του παραγωγικού δυναμικού, ο συγκεντρωτισμός στη λήψη αποφάσεων, οι ρουσφετολογικές προσλήψεις και αναδείξεις, η αναξιοκρατία, η ανοργανωσιά, η αυθαιρεσία, το χαμηλό ποιοτικό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών (με εξαίρεση την ασφάλεια πτήσεων) και τα χαμηλά έσοδα και όσα άλλα καταμαρτυρούνται σε βάρος της Ο.Α. δεν οφείλονται ούτε και είναι αποτέλεσμα, κύρια, κάποιων ανίκανων ή ακατάλληλων μεμονωμένων στελεχών ή συλλογικά διοικήσεων.

Αποδείχθηκε ήδη σε προηγούμενο κεφάλαιο, ότι τα υπαρκτά πράγματι φαινόμενα που παρατέθηκαν πιο πάνω έχουν σαν γενεσιουργές αιτίες:

- τη ζημιογόνα απέναντι στην κρατική Ο.Α. συμπεριφορά του κράτους ιδιοκτήτη από την κρατικοποίησή της μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με τη συμπεριφορά του κράτους απέναντι στον ιδιώτη πρώην ιδιοκτήτη Ωνάση
- την παρέμβαση των διαφόρων, κυβερνητικών κύρια, κομμάτων στη διαχείριση της Ο.Α. και την επιβολή επιλογών (προμηθειών, προμηθευτών, επενδύσεων, προσλήψεων, προαγωγών κ.λπ.) που αποφασίστηκαν σε κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός Ο.Α.
- την καταστροφική εξάρτηση και υποταγή των συμφερόντων της Ο.Α. στα συμφέροντα του μεγάλου διεθνικού κεφαλαίου και κύρια των μονοπωλίων κατασκευής αεροσκαφών
- την κακοδιαχείριση των υποθέσεων της Ο.Α. από τα εντεταλμένα διοικητικά και ιεραρχικά στελέχη.

### 4.2 ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ

«Με βάση το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης της Ε.Ε. που αφορούσε στην κοινοτική πολιτική αερομεταφορών, η ισχύς του οποίου άρχιζε την 1-1-1993, απαγορεύθηκαν οι κρατικές ενισχύσεις προς τους αερομεταφορείς, για την προστασία

του ανταγωνισμού. Η Ο.Α. την 31-12-1992 εμφανιζόταν να έχει υπέρογκα λογιστικά ελλείμματα της τάξης των 275 δις δραχμών. Για να μπορέσει να συνεχίσει τη λειτουργία της, η τότε κυβέρνηση υπέβαλε το 1993 στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) σχέδιο εξυγίανσης με βάση το οποίο ζητούσε να της επιτραπεί από τα όργανα της Ε.Ε. η κρατική επιχορήγηση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία. Το πρόγραμμα αυτό απορρίφθηκε ως ανεπαρκές. Τα αναθεωρημένο πρόγραμμα που υπέβαλε το Μάιο του 1994 η εκλεγείσα τον 10/1993 κυβέρνηση ενεκρίθη. Η παραπομπή και των δύο προαναφερθέντων εξυγιαντικών προγραμμάτων της Ο.Α. στην Ε.Ε. για έγκριση στηρίχθηκε στην παραδοχή ότι για την εξυγίανση της Ο.Α. απαιτείτο κρατική ενίσχυση, η οποία απαγορευόταν ρητά από την πολιτική αερομεταφορών της Ε.Ε. όπως αυτή αναφερόταν στο τρίτο πακέτο απελευθέρωσης. Για την αξιολόγηση της οικονομικής κατάστασης της Ο.Α. ο τότε Επίτροπος Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Matutes, ζήτησε από την ελληνική κυβέρνηση την εκπόνηση μελέτης αναφορικά με τις οικονομικές σχέσεις του κράτους μετόχου με την Ο.Α.. Με βάση τη μελέτη αυτή αποδείχθηκε ότι το κράτος όχι μόνο ήταν ασυνεπές ως προς την υλοποίηση των εκ του νόμου και της ιδιότητάς του ως μοναδικού μετόχου απορρεουσών υποχρεώσεών του απέναντι στην Ο.Α., αλλά επιπλέον την υποχρέωνε από την κρατικοποίησή της, να υλοποιεί πτυχές της κυβερνητικής επιλογής χωρίς να καλύπτει το κόστος από την υλοποίηση αυτή όπως το υπερκάλυπτε επί Ωνάση και χωρίς το κόστος αυτό να υπολογίζεται και να καταγράφεται στα βιβλία της Ο.Α.

Μέχρι την 31-12-1992 η Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. εμφάνιζε συνολικά λογιστικά ελλείμματα 275 δις δρχ. Με βάση τα αποτελέσματα της προαναφερθείσας μελέτης μέχρι την 31-12-1992 οι οφειλές του κράτους- μετόχου προς την Ο.Α. έφθασαν το ποσό των 652 δις δρχ. παρ' όλων ό,τι, όπως αναφέρεται στην μελέτη, πολλά στοιχεία για μια σειρά ετών δεν ανευρέθηκαν ποτέ στα αρχεία της Ο.Α. και κατά συνέπεια δεν συμπεριλήφθησαν στην αποτίμηση.

Οι οφειλές του κράτους- μετόχου στην Ο.Α. την 31-12-1994 έφθασαν σύμφωνα με μεταγενέστερη μελέτη, τα 1,203.322 τρισεκατομμύρια δρχ., λόγω και του υψηλού εκείνη την εποχή χρηματοοικονομικού κόστους της Ο.Α.. Την 31-12-1994, πριν την «ανάληψη των χρεών» της Ο.Α. από το κράτος, το ύψος του συνολικού ελλείμματος της Ο.Α. ήταν της τάξης των 455 δις δρχ. Εάν κατά συνέπεια το κράτος- μέτοχος δεν επιβάρυνε την Ο.Α. με το κόστος της υποχρεωτικής υλοποίησης πλευρών της πολιτικής των αλληλοδιάδοχων κυβερνήσεων, τότε η Ο.Α.

την 31-12-1994 θα είχε συνολικά κέρδη της τάξεως των 748.322 δις δρχ και όχι συνολικό έλλειμμα 455 δις δρχ.

Στις 7 Οκτωβρίου του 1994, η Ε.Ε. κοινοποίησε στην ελληνική κυβέρνηση τους όρους που ενέκρινε για την εξυγίανση της Ο.Α. Οι όροι αυτοί συνοψίσθηκαν στο περιεχόμενο του Νόμου 2271/1994.»<sup>53</sup>

«Συγκρίνοντας λοιπόν τις διατάξεις του νόμου 2271/1994 με την παραπάνω πρακτική του ελληνικού κράτους απέναντι στην ΟΑ, καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα. Ανάμεσα στη νομοθεσία και την πρακτική του ελληνικού κράτους διαπιστώνεται μια τεράστια αντίφαση:

- α. Αφ' ενός απάλλαξε την ΟΑ από τα χρέη της, ταυτόχρονα όμως την επιβάρυνε με υποχρεώσεις που τη ζημίωναν με ποσά υψηλότερα των ελαφρύνσεων.
- β. Από τη λειτουργία της επωφελούνταν οι εργαζόμενοι της, κρατικοί λειτουργοί και φορείς ιδιωτικών συμφερόντων.
- γ. Από τη λειτουργία της μπορούσαν να χαρακτηριστούν χαμένοι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας και οι Έλληνες φορολογούμενοι, οι οποίοι εισέφεραν μέσω των φόρων τους πόρους που κατασπαταλούνταν απ' αυτό το κύκλωμα των συμφερόντων

Μετά την πάροδο της προθεσμίας που έθετε ο νόμος **2271/1994**, η ΟΑ αδυνατώντας να υλοποιήσει την εξυγίανση, καταστρώθηκε ένα νέο σχέδιο για το διάστημα 1998-2002, το οποίο υπέβαλλε στην ελληνική κυβέρνηση και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και η ελληνική πολιτεία φυσικά δεν υλοποίησε την απειλή της για την αξίωση των χρεών της ΟΑ, αντίθετα ψηφίσε νέο νόμο για την ΟΑ (Ν. 2602/1998 για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης και την ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ, ΦΕΚ 83 της 16-4-1988).

Το σχέδιο της ΟΑ που υποβλήθηκε στην ελληνική κυβέρνηση προέβλεπε για το ως άνω διάστημα κερδοφορία ύψους 57, 9 δις. δρχ. ενώ το σχέδιο που υπέβαλλε στην Ευρωπαϊκή Ένωση προέβλεπε κερδοφορία ύψους 74, 7 δις. δρχ.. (Ο.Τ. της 8.10. 1998, σελ. 87-88). Αυτό το γεγονός καταδεικνύει πόσο επιπόλαια διαχειρίζεται η διοίκηση της ΟΑ την τύχη της εταιρείας.

Ο νόμος 2602 που ψηφίστηκε στις 16 Απριλίου του 1998 προέβλεπε μεταξύ άλλων και το εξής: Δεν επιτρεπόταν από την 1.1.1998 έως την 31-12 2000 η, με

---

<sup>53</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, σελίδες 45-47

οποιοδήποτε αύξηση των τακτικών αποδοχών που κατέβαλε η ΟΑ στο προσωπικό της την 31-12-1997 (Άρθρο 1§2).

Το άρθρο 3§7 προέβλεπε τα εξής: Οι αποδοχές και λοιποί όροι εργασίας του τακτικού προσωπικού καθορίζονταν από τον παρόντα κανονισμό και από τις επιχειρησιακές συλλογικές συμβάσεις που υπέγραψε η εταιρεία με την πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση. Αυτή η διάταξη επέτρεπε ουσιαστικά την αναίρεση της προηγούμενης.

Επιπλέον, ένα μήνα αργότερα η διοίκηση της εταιρείας προέβει σε ένα Πρακτικό Συμφωνίας με την Ένωση Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας που ακρωτηρίαζε περαιτέρω στην κυριολεξία αυτόν το νόμο, αφού προέβλεπε και το εξής: Η ΟΑ αναλάμβανε την υποχρέωση να διατηρήσει την παροχή της νοσοκομειακής περίθαλψης, καθώς και της κάλυψης, της ασφάλισης, του πτυχίου στα επίπεδα που ισχύουν σήμερα, ανεξάρτητα από το ύψος της δαπάνης που θα προέκυπτε με την εφαρμογή της διάταξης (Ο.Τ. 21 Μαΐου 1998, σελ. 32).

Έτσι στις 29 Νοεμβρίου 1998 αποφάσισε η κυβέρνηση αύξηση των μηνιαίων αποδοχών των Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας κατά 300.000 δρχ. μηνιαίως λόγω της εισαγωγής νέας τεχνολογίας για την ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας (Τεχνολογικό υλικό της εταιρείας Thomson). Ο αριθμός των ατόμων που αφορούσε αυτή η μισθολογική αύξηση ήταν 600 (Καθημερινή της 28.11.98, σελ. 68). Κάτω από τις εν λόγω συνθήκες η κυβέρνηση προβληματίστηκε για το αν θα έπρεπε να διαιρέσει την επιχείρηση και να ιδιωτικοποιήσει την εταιρεία. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας προέβησαν προληπτικά σε απεργία για το ενδεχόμενο της ιδιωτικοποίησης που θα τους αφαιρούσε προφανώς το δικαίωμα της μονιμότητας.

Η συνεχιζόμενη κρίση της ΟΑ οδήγησε την κυβέρνηση στην ανάθεση της διοίκησης της εταιρείας σε Βρετανούς μάνατζερ στα μέσα του 1998. Μετά ενάμισι χρόνο αποτυχημένων προσπαθειών και απώλειας χρόνου και χρημάτων, αποφάσισε η κυβέρνηση να απαλλάξει η κυβέρνηση τους Βρετανούς μάνατζερ από τα καθήκοντά τους (Καθημερινή της 20.2. 2000, σελ. 68). Ένα χρόνο αργότερα εξέφρασε την πρόθεση η ελληνική κυβέρνηση με την αντίθετη γνώμη της αντιπολίτευσης να διαιρέσει σε δύο μέρη και να ιδιωτικοποιήσει την επιχείρηση.

Αρχικά εμφανίστηκαν μια αλλοδαπή και τρεις ελληνικές υποψηφιότητες που ενδιαφέρονταν για την αγορά της εταιρείας. Στο τέλος έμειναν οι ελληνικές υποψηφιότητες οι οποίες ήταν υποχρεωμένες να υποβάλλουν στην κυβέρνηση τις προσφορές τους μετά την 14 Μαΐου 2001. Οι συνθήκες για την πώληση της ΟΑ ήταν



εξαιρετικά δυσμενείς, διότι ο ισολογισμός της επιχείρησης παρουσίαζε για το οικονομικό έτος έλλειμμα περίπου 8 εκ. Ευρώ και για το έτος 2000 προέβλεπε ακόμη μεγαλύτερο έλλειμμα. Ακόμη πρέπει να προσθέσουμε ότι το μερίδιο της εσωτερικής κίνησης των επιβατών είχε πέσει από 69% το 1999 στο 50% το 2000, αφού έχασε και το μονοπώλιο των εσωτερικών πτήσεων που απολάμβανε μέχρι πριν από μια δεκαετία. Κάτω από αυτές τις συνθήκες δίστασαν και οι τρεις Έλληνες υποψήφιοι αγοραστές να υποβάλλουν τις προσφορές τους για την απόκτηση της ΟΑ.

Αναμφίβολα η διστακτικότητα των ενδιαφερομένων για την απόκτηση της ΟΑ συνδέονταν με την ύπαρξη του πλεονάζοντος μόνιμου προσωπικού της που καθιστούσε την επιχείρηση μη ελκυστική. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτέλεσαν οι εξαγγελίες του υπουργού συγκοινωνιών ότι το πλεονάζον προσωπικό της ΟΑ, που θα απολυόταν από τον μελλοντικό της ιδιοκτήτη θα απορροφούταν σε άλλες υπηρεσίες του δημόσιου τομέα. Ο αριθμός αυτός υπολογιζόταν από 2.500 έως 3.000 άτομα.

Αυτό το γεγονός δείχνει βέβαια ότι η παραμονή αυτού του προσωπικού στην επιχείρηση ή και η μετάταξή τους σε άλλες υπηρεσίες του δημόσιου τομέα ότι δεν εξυπηρετούσε αναπτυξιακές επιλογές, μα άλλες σκοπιμότητες.

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 στο World Trade Center της Νέας Υόρκης, ο αριθμός των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών μειώθηκε σε παγκόσμια βάση δραματικά. Εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι των αεροπορικών εταιρειών απολύθηκαν στο διάστημα που ακολούθησε. Αντίθετα με τις εξελίξεις αυτές, στην ΟΑ δεν παρατηρήθηκε καμία τέτοια κίνηση. Οι κανόνες της παγκόσμιας οικονομίας δεν εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα.

Στις 18.10. 2001 έληξε όπως αναμενόταν η προθεσμία υποβολής προσφορών χωρίς επιτυχία. Έως αυτή τη στιγμή η ελληνική πολιτεία επένδυσε στην ΟΑ 1 τρις δρχ., ήτοι 3 δις Ευρώ περίπου.

Μια νέα προσπάθεια αναδιάρθρωσης της ΟΑ επιχείρησε η κυβέρνηση το καλοκαίρι του 2003. Το νέο επιχειρηματικό σχέδιο είχε ως εξής: Η κυβέρνηση διαίρεσε την ΟΑ σε δύο τμήματα. Το ένα τμήμα- Ολυμπιακές Αερογραμμές (ΟΑ), ανέλαβε το πτητικό έργο της εταιρείας, ενώ το δεύτερο με την επωνυμία Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσιών δίχως πτητικό έργο, την υποστήριξη του πρώτου δηλ. το προσωπικό εδάφους, ενεργειακό εφοδιασμό, Catering, κτλ.. Το πρώτο τμήμα, το κερδοφόρο, μπορούσε να ιδιωτικοποιηθεί. Το δεύτερο τμήμα, είναι μια κρατική επιχείρηση η οποία όφειλε την ύπαρξή της στην συνδρομή των φορολογουμένων

πολιτών άμεσα και έμμεσα αφού είναι και ο μεγαλύτερος οφειλέτης απέναντι στην εφορία με οφειλές που ανέρχονταν στα 420.723.398,36 Ευρώ»<sup>54</sup>

#### 4.3 ΤΕΤΑΡΤΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ

«Η παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία θα εξακολουθούσε να λειτουργεί ώσπου να εκκαθαριστεί, δηλαδή για τέσσερα-πέντε χρόνια. Οι επί μέρους δραστηριότητές της μετατρέπονταν σε ανεξάρτητες εταιρείες για την επίγεια εξυπηρέτηση, την τεχνική συντήρηση, την εκπαίδευση πιλότων, με προοπτική να αποκρατικοποιηθούν και να περάσουν στον ιδιωτικό τομέα.

Δημιουργήθηκε ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος για την κάλυψη των ελλειμμάτων της, τα οποία φθάνουν σήμερα τα 147 εκατ. ευρώ. Τα έσοδα του λογαριασμού αυτού θα προέρχονταν από την ιδιωτικοποίηση της Olympic Airlines.

Όπως ανακοίνωσαν οι υπουργοί Οικονομίας και Οικονομικών κ. Ν.Χριστοδουλάκης και Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. **Χρ. Βερελής**, επρόκειτο για ένα αποφασιστικό βήμα στην προσπάθεια για την εξυγίανση του εθνικού αερομεταφορέα, βασισμένο σε ένα δυναμικό επιχειρηματικό σχέδιο, με φιλόδοξο όραμα και στρατηγική.

Οι δύο υπουργοί εξέφρασαν την ελπίδα ότι θα βρίσκονταν ιδιώτες επενδυτές, τονίζοντας *«Πιστεύουμε ότι θα θελήσουν να συμμετέχουν ιδιώτες με ποσοστό άνω του 51%»*, αφού η νέα εταιρεία υπολογιζόταν πως θα ήταν κερδοφόρα από την αρχή της λειτουργίας της, καθώς θα είχε συμπίεσμένη δομή κόστους και θα προσέφερε καλό προϊόν. Η διάθεση μετοχών σε ιδιώτη επενδυτή μπορεί να γίνει εν μέρει μέσω εξαγοράς και εν μέρει μέσω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου. Ο επενδυτής θα είχε και την ευθύνη διοίκησης της εταιρείας. Ως τότε τη διοίκηση της νέας εταιρείας θα αναλάμβανε η σημερινή διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας υπό τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ομίλου κ. Διον. Καλόφωνο.

Στο δίκτυο των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα προστίθονταν και άλλοι προορισμοί, ενώ όσοι ήταν ασύμφοροι θα περικόπτονταν. Την αναδιάρθρωση του στόλου των αεροσκαφών θα αποφάσιζαν οι ιδιώτες επενδυτές. Ωστόσο για τρία χρόνια η νέα εταιρεία θα ήταν «δεμένη» με την παλαιά, αφού θα προμηθεύονταν

<sup>54</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

αεροσκάφη από την παλαιά Ολυμπιακή και θα χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες εδάφους και άλλες δραστηριότητες της παλαιάς εταιρείας. Στη νέα εταιρεία θα ανήκαν τα δρομολόγια και οι επιδοτήσεις που εισπράττει σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών της χώρας.

Ο όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας μετέφερε 6 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο, ήταν ο βασικός πελάτης του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ο επίσημος αερομεταφορέας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Το αθροιστικό έλλειμά του όμως έφτανε τα 147 εκατ. ευρώ. Και το ελληνικό Δημόσιο δεν μπορούσε να τη χρηματοδοτήσει. Η διαδικασία της δημιουργίας της Olympic Airlines δεν θα είχε κόστος για το ελληνικό Δημόσιο και τον φορολογούμενο.»<sup>55</sup>

«Το προσωπικό της ΟΑ που πλεόναζε σύμφωνα με την αναδιάρθρωση (τον υπουργό μεταφορών Χρ. Βερελή) δεν θα απολυόταν, αλλά θα το συνταξιοδοτούσαν εν μέρει και εν μέρει μεταφερόταν σε άλλες υπηρεσίες του δημοσίου. Εκείνη την εποχή οι ζημιές της εταιρείας έφταναν τουλάχιστον στο ένα τρις, δηλ. ή περίπου 3-4 δις Ευρώ. Παρ' όλες τις ευνοϊκές ρυθμίσεις οι εργαζόμενοι προχώρησαν σε κινητοποιήσεις που λόγω της δικαστικής απαγόρευσης της κινητοποίησής τους, αρρώστησαν ξαφνικά μαζικά οι 120 από τους 180 ιπτάμενους φροντιστές.

Όλη αυτή η μακρόχρονη αναταραχή στους κόλπους της εταιρείας δε θα μπορούσε παρά να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην κίνηση του επιβατικού κοινού. Έτσι το μερίδιο αεροπορικής αγοράς μειώθηκε από 36,7% που ήταν το 1991 στο 15,8% το 1998, ενώ η μείωση του επιβατικού κοινού το α' εξάμηνο του 2003 μειώθηκε κατά 4,36% (μετέφερε 2.391.029 επιβάτες). Το ίδιο διάστημα το μερίδιο της αγοράς της ανταγωνίστριας εταιρείας Aegean Airlines στην επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 18% στην εσωτερική αγορά. Το μερίδιο της ΟΑ στις πτήσεις εσωτερικού την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2003 μειώθηκε από 60,7% το αντίστοιχο διάστημα του 2002, σε 58,3%. Σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρείας για το διάστημα Ιανουαρίου-Αυγούστου 2003 η Aegean Airlines μετέφερε 1.833.521 επιβάτες σημειώνοντας αύξηση στην επιβατική κίνηση 14,6% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2002. Πιο αναλυτικά, στο δίκτυο εσωτερικού σημείωσε αύξηση στην επιβατική κίνηση 14,2% έναντι του αντίστοιχου του 2002, ενώ σ' αυτήν του εξωτερικού 15% αντίστοιχα. Η πορεία της εταιρείας και μετά τον τεμαχισμό της

---

<sup>55</sup> Βάσω Χαραλαμπίδου, Η τέταρτη (και τελευταία;) μεταμόρφωση της Ολυμπιακής, Εγεννήθη η νέα κρατική αεροπορική εταιρεία Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές με «προϊκα» 140 εκατ. ευρώ Υπό εκκαθάριση η παλαιά Ολυμπιακή, Το Βήμα, 31/8/2003, σελίδα 12

εξακολουθεί να είναι ζημιογόνα παρουσιάζοντας έλλειμμα 82,2 εκατ. Ευρώ το 2004 και κατά υπολογισμούς 22,2 εκατ. Ευρώ το 2005.

Εάν μέχρι αυτή τη στιγμή η ζημιογόνα ύπαρξη της ΟΑ κρινόταν αναγκαία λόγω της απουσίας κάποιας άλλης ελληνικής αεροπορικής εταιρείας, με την τόσο δυναμική δραστηριότητα της Aegean Airlines η παρατεινόμενη λειτουργία της ΟΑ μόνον ως παραλογισμός μπορεί να χαρακτηριστεί.

Παράλληλα η ΕΕ πιέζει την ΟΑ να επιστρέψει στο ελληνικό δημόσιο 180 εκ. Ευρώ τα οποία έλαβε παράνομα ως κρατικές ενισχύσεις, φαλκιδεύοντας έτσι τους όρους του ανταγωνισμού στην απελευθερωμένη αγορά αερομεταφορών. Η ΕΕ χαρακτηρίζει το business plan της ΟΑ ως ανεδαφικό, ενώ διατηρεί επιφυλάξεις ακόμα και για την αξιοπιστία των δημοσιευμένων ισολογισμών της ΟΑ., εντοπίζοντας εγγραφές (όπως π.χ. έκτακτα έσοδα) που φαίνεται ότι εφευρέθηκαν για εξισορρόπηση.»<sup>56</sup>

#### 4.4 ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΜΒΙΒΑΣΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κήρυξε παράνομα αρκετά μέτρα με τα οποία το ελληνικό Δημόσιο παρείχε αδικαιολόγητο πλεονέκτημα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, τη νέα εταιρεία η οποία ανέλαβε το πτητικό της έργο. Με την απόφαση αυτή ολοκληρώθηκε η διαδικασία έρευνας που κινήθηκε στις 16 Μαρτίου 2004, προκειμένου να εξεταστούν οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από το Δεκέμβριο 2002, ημερομηνία κατά την οποία η εταιρεία καταδικάστηκε να επιστρέψει παράνομες ενισχύσεις ποσού 160 εκατ. €.

Μεταξύ 1994 και 2000, η Επιτροπή έλαβε σειρά αποφάσεων με τις οποίες επέτρεψε τη λήψη σειράς μέτρων κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Το Δεκέμβριο 2002, ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι είχαν χορηγηθεί στην εταιρεία περαιτέρω ενισχύσεις ύψους 160 εκατ. € περίπου, που ήταν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και είχε ζητήσει την επιστροφή τους. Ενώ οι ενισχύσεις αυτές δεν έχουν ακόμα επιστραφεί, μετά από διεξοδική ανάλυση των οικονομικών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Επιτροπή διαπίστωνε ότι η Ελλάδα συνέχιζε να χορηγεί προς τις

---

<sup>56</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

επιχειρήσεις αυτές νέες παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά ενισχύσεις, κυρίως μέσω των ακόλουθων μέτρων:

- της ανάληψης από το ελληνικό Δημόσιο και την Ολυμπιακή Αεροπορία μέρους του κόστους μίσθωσης αεροσκαφών από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, συνολικού ύψους περίπου 40 εκατ. ευρώ
- της αδικαιολόγητης καταβολής 90 εκατ. ευρώ περίπου από το ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία κατά τη στιγμή της δημιουργίας των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της μεταβίβασής τους στο Δημόσιο. Η ενίσχυση προκύπτει από την υπερεκτίμηση των στοιχείων του ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στο Δημόσιο·
- της ανοχής από το ελληνικό Δημόσιο της μη πληρωμής από την Ολυμπιακή Αεροπορία, μεταξύ Δεκεμβρίου 2002 και Δεκεμβρίου 2004, οφειλόμενων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης ποσού άνω των 350 εκατ. ευρώ·
- της ανάληψης από το ελληνικό Δημόσιο διαφόρων οικονομικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που συνδέονται κυρίως με συμβάσεις μίσθωσης αεροσκαφών και την αποπληρωμή τραπεζικού δανείου, ποσού το οποίο μπορεί να ανέλθει σε 60 εκατ. ευρώ.

Το ακριβές ποσό των ενισχύσεων που το ελληνικό κράτος θα έπρεπε να ανακτήσει βάσει των μέτρων που προαναφέρθηκαν, θα οριστεί με την εφαρμογή της απόφασης.

Μέσω της ενίσχυσης αυτής, η Ελλάδα παρείχε στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές πλεονέκτημα από το οποίο δεν επωφελήθηκαν οι ανταγωνιστές τους. Η Επιτροπή ζήτησε συνεπώς από την Ελλάδα να ανακτήσει τις παράνομες αυτές ενισχύσεις. Η Ελλάδα είχε προθεσμία δύο μηνών προκειμένου να ενημερώσει την Επιτροπή για τα μέτρα τα οποία προτίθεται να λάβει ώστε να συμμορφωθεί με την απόφαση.

Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή έλαβε τελική αρνητική απόφαση για τις ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και ζήτησε από την Ελλάδα την ανάκτηση παράνομων ενισχύσεων ύψους 160 εκατ. ευρώ. Με την εφαρμογή ενός ειδικού νόμου, η Ελλάδα δημιούργησε στο τέλος του 2003 μία νέα εταιρεία, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η οποία ανέλαβε το πτητικό έργο και το μεγαλύτερο μέρος των στοιχείων του ενεργητικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αφήνοντας στην τελευταία το σύνολο σχεδόν του παθητικού της.

Η δημιουργία της νέας αυτής εταιρείας, σε αντίθεση με τις συνήθεις οικονομικές και λογιστικές πρακτικές, θα είχε ως αποτέλεσμα να παρακαμφθεί η υποχρέωση ανάκτησης των ενισχύσεων, όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο στην απόφασή του της 12<sup>ης</sup> Μαΐου 2005

Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας τον Μάρτιο 2004, η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο είναι συμβατή με τα όσα ορίζει η Συνθήκη η συνεχιζόμενη μη πληρωμή από την Ολυμπιακή Αεροπορία των οφειλόμενων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, καθώς επίσης και ο τρόπος με τον οποίο δημιουργήθηκαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στο τέλος του 2003. Στην πραγματικότητα, αυτό που φάνηκε ότι συνέβη το Δεκέμβριο 2003 ήταν ότι όλες οι πτητικές δραστηριότητες, οι οποίες διεξήγοντο προηγουμένως εντός του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την Ολυμπιακή Αεροπορία, την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και τις Μακεδονικές Αερογραμμές, συγκεντρώθηκαν σε μία νέα οντότητα η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές παρέλαβαν επίσης τις χρονοθυρίδες (slots), τα δικαιώματα κυκλοφορίας και τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όλες οι άλλες δραστηριότητες, κυρίως η επίγεια εξυπηρέτηση, η συντήρηση και η επισκευή αεροσκαφών, παρέμειναν στην Ολυμπιακή Αεροπορία (η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες). Η τελευταία συνέχισε να κατέχει ορισμένες πλειοψηφικές συμμετοχές σε διάφορες άλλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών συναφών με τις αερομεταφορές στην Ελλάδα, όπως είναι οι υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering), τεχνολογίας πληροφοριών και ανεφοδιασμού καυσίμων.

Η Επιτροπή διαπίστωσε συνεπώς ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αποτελούσαν διάδοχο εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ότι, από τη δημιουργία τους, είχαν λάβει σημαντικές κρατικές ενισχύσεις. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μίσθωναν αεροσκάφη είτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία είτε άμεσα από το ελληνικό Δημόσιο και κατέβαλλαν σημαντικά χαμηλότερα μισθώματα σε σχέση με τα μισθώματα βάσει των κύριων συμβάσεων εκμίσθωσης, οι δε απορρέουσες ζημίες επιβαρύνουν το Δημόσιο ή την Ολυμπιακή Αεροπορία κατ' εντολή του Δημοσίου. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι με την υπερεκτίμηση των στοιχείων του ενεργητικού που μεταφέρθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και με τη χρησιμοποίηση της αποτίμησης αυτής ως βάσης για την πραγματοποίηση «ταμειακής προκαταβολής» προς την Ολυμπιακή Αεροπορία, η Ελλάδα είχε χορηγήσει παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση.

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το ελληνικό Δημόσιο είχε επίσης χορηγήσει κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της ενίσχυσης αυτής συνίστατο στη συνεχιζόμενη ανοχή όσον αφορούσε τις οφειλές φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από την εταιρεία αυτή.

Οι νέες αυτές ενισχύσεις συνιστούσαν παράβαση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης («one time, last time»), δεδομένου ότι η εταιρεία είχε ήδη λάβει κατά το παρελθόν ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.»<sup>57</sup>

«Στις αρχές του 2005 η κυβέρνηση της ΝΔ ξεκινά μια καινούργια προσπάθεια ιδιωτικοποίησης της ΟΑ με καταληκτική ημερομηνία το τέλος του 2005.

Εμφανίστηκαν πέντε υπονήφιοι αγοραστές. Αυτό που προκάλεσε ιδιαίτερη εντύπωση σ' αυτή την προσπάθεια ήταν ότι οι εργαζόμενοι αντιδρούσαν μόνο στην εξαγορά της από την Aegean Airlines και ότι εκείνη τη φορά οι διαπραγματεύσεις και ολόκληρη η διαδικασία πώλησης καλυπτόταν από άκρα μυστικότητα (Κόσμος του Επενδυτή Σάββατο 5-Κυριακή 6 Μαρτίου 2005, σελ. 9). Παρέμεινε άγνωστο σε τι συνιστούσε αυτή η μυστικότητα, όμως η αντίδραση ενός από τους υπονηφίους αγοραστές, του γενικού διευθυντή της British Airways Pat Gaffey ήταν αποκαλυπτική για τους όρους που έθεσε η πλευρά της ΟΑ. Ο εν λόγω αρμόδιος δήλωσε: *Παρά το γεγονός ότι οι συνθήκες είναι ευνοϊκές αυτή την εποχή και η στρατηγική θέση της Ελλάδας θα έκανε τον εθνικό αερομεταφορέα ελκυστικό σε έναν αγοραστή, δεν μπορώ να φανταστώ μια εταιρεία που θα ήθελε να την εξαγοράσει, καθώς οι όροι είναι απαγορευτικοί.*

Παράλληλα η κυβέρνηση πιέζονταν από την ΕΕ να εκποιήσει μέρος της περιουσίας της ΟΑ για να συμμορφωθεί στις κυρώσεις της που αφορούσαν την παράνομη χρηματοδότηση της ΟΑ από το ελληνικό κράτος.

Και ενώ συνέβεναν αυτά, οι αυθαιρεσίες των εργαζομένων της ΟΑ εξακολουθούσαν να ταλαιπωρούν το επιβατηγό κοινό. Στις 23 Ιούνη 2005 με αιφνιδιαστική τους απόφαση οι συμβασιούχοι ιπτάμενοι συνοδοί και φροντιστές της ΟΑ, απείχαν από την εργασία τους. Αποτέλεσμα ήταν να ακυρωθούν πάνω από 70 πτήσεις και να δημιουργηθεί χάος στον Διεθνή Αερολιμένα, καθώς οι επιβάτες δεν είχαν ειδοποιηθεί για την ακύρωση των πτήσεων και χρειάστηκαν να παραμείνουν πολλές ώρες στο αεροδρόμιο, προκειμένου να εξευρεθεί λύση για την αναχώρησή τους. Όπως και στα προηγούμενα 30 χρόνια, ούτε κρατικός αλλά ούτε και

---

<sup>57</sup><http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1139&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=en#full>

κοινωνικός έλεγχος μπορούσε να σταθεί εμπόδιο στις οποιεσδήποτε ταπεινώσεις της κοινωνίας που προέρχονται από την ΟΑ.»<sup>58</sup>

#### 4.5 ΣΑΝΙΔΑ ΣΩΤΗΡΙΑΣ Η ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 44

«Η απόφαση του οικονομικού επιτελείου της κυβέρνησης να αναζητήσει την ύστατη λύση επιβίωσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών μέσω του άρθρου 44 του νόμου 1892/1990 διαφαίνονταν ως η ύστατη λύση για τη σωτηρία της εταιρείας, η οποία σε αντίθετη περίπτωση αναμενόταν να οδηγηθεί σε κλείσιμο. Το άρθρο 44 ανέφερε ότι μπορούσε να υπάρξει εξυγίανση της επιχείρησης διά της απαλλαγής της από τα χρέη έπειτα από συμφωνία πιστωτών και οφειλέτη. Η λύση αυτή φαινόταν εφικτή από την κυβέρνηση που επί του παρόντος επεξεργαζόταν τις νομικές παραμέτρους της.

Η υπαγωγή στο άρθρο 44 «έλυne και τα χέρια» στους επίδοξους ιδιώτες της νέας εταιρείας, Pantheon, οι οποίοι σε περίπτωση λουκέτου θα αντιμετώπιζαν τη μεγαλύτερη πιθανότητα απώλειας μεριδίου αγοράς και υπεραξιών. Ωστόσο για την υπαγωγή στο άρθρο 44 απαιτούταν η συμφωνία των πιστωτών της εταιρείας, που εκπροσωπούν το 60% του συνόλου των απαιτήσεων στο οποίο έπρεπε να περιλαμβάνονταν και το 40% των ενυπόθηκων υποχρεώσεων. Νομικοί εκτιμούσαν ότι μια τέτοια ρύθμιση που ήταν συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο, θα προστάτευε την εταιρεία. Βαρύνοντα λόγω είχαν πάντως και οι πιστωτές της εταιρείας. Ο μεγαλύτερος πιστωτής φυσικά το Δημόσιο μέσω του σπατοσήμου, αλλά και των οργανισμών του, όπως το ΙΚΑ. Ακολουθούν οι εταιρείες καυσίμων, τράπεζες, αλλά και ο Αερολιμένας Αθηνών που είχε αδιαμφισβήτητο συμφέρον να διατηρηθεί εν ζωή ο μεγαλύτερος πελάτης του.

Για την παλιά Ολυμπιακή Αεροπορία το εναλλακτικό σχέδιο προέβλεπε μια ακόμα προσπάθεια πώλησης μεμονωμένων δραστηριοτήτων της (Galileo, ground handling κ.ά.) και υπαγωγής της σε καθεστώς εκκαθάρισης, αν δεν τελεσφορούσε έστω και εν μέρει η προσπάθεια συμψηφισμού των απαιτήσεων για την επιστροφή 560 εκατομμυρίων ευρώ στο κρατικό ταμείο με τις αποζημιώσεις 1 δις ευρώ που η ίδια διεκδικούσε με τρεις αγωγές κατά του Δημοσίου.

---

<sup>58</sup> Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, Ολυμπιακή Αεροπορία, *Τόρση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*



Στο μεταξύ οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν να αντιμετωπίσουν με επιτυχία της απόφαση της Ε.Ε. για την επιστροφή παράνομων κρατικών ενισχύσεων ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ, αλλά και τις μεγάλες ζημιές που παρουσιάζονταν και που έφταναν τα 230 εκατομμύρια ευρώ.

Η απόφαση της Ε.Ε. να παραπέμψει την Ελλάδα στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω μη συμμόρφωσης με την απόφασή της περί κρατικών ενισχύσεων, της 14<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005 δυσχέρανε ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

Σύμφωνα με την απόφαση, η Ελλάδα έπρεπε να ποσοτικοποιήσει και να ανακτήσει κάθε ενίσχυση χορηγηθείσα παράνομα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το Δεκέμβριο του 2002. Η απόφαση επέβαλε επίσης στην Ελλάδα την υποχρέωση να αναστείλει άμεσα όλες τις περαιτέρω πληρωμές ενισχύσεων προς την Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και της έτασσε προθεσμία δύο μηνών, προκειμένου να ενημέρωνε την Επιτροπή για τη λήψη μέτρων συμμόρφωσης με την εν λόγω απόφαση. Η Ελλάδα δε συμμορφώθηκε, οπότε η Ε.Ε. την εγκάλεσε ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Όσον αφορούσε τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Aegean Cronus, ύψους περίπου 140.000 ευρώ, η Ελλάδα δεν προσκόμισε κανένα δικαιολογητικό στοιχείο οπότε η Επιτροπή αποφάσισε επίσης την ανάκτησή τους.»<sup>59</sup>

#### 4.6 ΣΤΑΣΗ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

«Την πλήρη απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου με την οποία επιδικάστηκαν στην Ολυμπιακή 563,8 εκατ. ευρώ για τη μεταφορά της στο αεροδρόμιο των Σπάτων ανάμενε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την κυβέρνηση πριν λάβει τις όποιες αποφάσεις της σχετικά. Σύμφωνα με εκπρόσωπο του αρμοδίου για τις μεταφορές αντιπροέδρου της Επιτροπής, Ζακ Μπαρό, οι Βρυξέλλες έλαβαν γνώση της απόφασης του Δικαστηρίου, όμως ανέμεναν και την πλήρη αιτιολόγησή της, όπως ανέμεναν την ενημέρωση της κυβέρνησης στο τι προτίθονταν να πράξουν σχετικά, πριν καταλήξουν σε συμπεράσματα. Καταστάθηκε έτσι προφανές ότι η Επιτροπή δεν προτίθονταν να αποδεχθεί εν λευκώ την απόφαση, η οποία σε μεγάλο

<sup>59</sup> Νέλλη Καγή, *Ολυμπιακή, Σανίδα σωτηρίας η υπαγωγή στο άρθρο 44*, τουρισμός και οικονομία Μάιος 2006, Έτος 320, τεύχος 318, σελίδα 44-45

βαθμό ακύρωνε αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που επέβαλλαν την επιστροφή αντιστοίχων ποσών από την Ολυμπιακή στο δημόσιο ταμείο, ως παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Άλλωστε, στελέχη της Επιτροπής επισήμαιναν ότι οι υπηρεσίες του κ. Μπαρό γνώριζαν την προσφυγή της Ολυμπιακής κατά του Δημοσίου και μάλιστα ότι ο ίδιος είχε εκφράσει επιφυλάξεις σε επαφές του με την κυβέρνηση, ειδικά εν όψει ενός ενδεχόμενου διακανονισμού που θα περιλάμβανε από τη μία πλευρά τα επιδικασθέντα στην Ο. Α. ποσά και από την άλλη τις παράνομες κατά την άποψη της Επιτροπής κρατικές ενισχύσεις που όφειλε τώρα η Ο. Α. να επιστρέψει στο Δημόσιο. Αυτές, ενδέχονταν να ανέλθουν σε 700 και πλέον εκατ. ευρώ, καθώς υπήρχε τελεσίδικη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για την επιστροφή 161 εκατ. και εν εξελίξει δικαστική διαδικασία για άλλα 540 εκατ. ευρώ. Ο ίδιος εκπρόσωπος σημείωσε άλλωστε ότι ανεξαρτήτως των εξελίξεων σχετικά με την απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου, η Επιτροπή εξακολουθούσε να αναμένει από την κυβέρνηση την ανάκτηση, τουλάχιστον, των 161 εκατ. Ευρώ.

Σχολιάζοντας την απόφαση της διαιτησίας ο υφυπουργός Οικονομίας κ. Πέτρος Δούκας, τη χαρακτήρισε «σημαντική», προσθέτοντας ότι «το βασικότερο ήταν να έρθει σε μια συμφωνία πακέτο με την Ε. Ε., που θα μας επέτρεπε την αποκρατικοποίησή της». Ο υφυπουργός ανέφερε ότι υπήρχαν ενδιαφερόμενοι επενδυτές από την Ελλάδα και το εξωτερικό, τον αραβικό κόσμο, αλλά αυτό που εμπόδιζε την αποκρατικοποίησή της ήταν οι αποφάσεις της Ε. Ε. «Δεν μπορούμε», εξήγησε, «διότι ο αγοραστής θα ήταν υπόλογος να επιστρέψει αυτά τα 500 εκατ. ευρώ που χρωστά η εταιρεία. Αυτό προσπαθούμε να λύσουμε με την Ε. Ε. και σε αυτήν την προσπάθεια είμαστε πλήρως συντεταγμένοι υπουργείο Οικονομικών και υπουργείο Μεταφορών».<sup>60</sup>

#### 4.7 ΔΕΝ ΑΝΑΣΤΕΛΛΕΤΑΙ Η ΔΙΩΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

«Χωρίς ανασταλτικό αποτέλεσμα σε ότι αφορά τη δίωξη της χώρας για τις παράνομες ενισχύσεις που δόθηκαν στην Ολυμπιακή την περίοδο 1998-2002 ήταν η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου, υπενθύμισε ο περί Μεταφορών αρμόδιος αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ζακ Μπαρό, επισημαίνοντας ότι το κράτος

<sup>60</sup> Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Στάση αναμονής από Ε.Ε για την Ολυμπιακή.*, Καθημερινή, Παρασκευή 22 Δεκεμβρίου 2006, σελίδα 21

όφειλε ούτως ή άλλως να είχε ανακτήσει ήδη το 2003 από την εταιρεία τις παράνομες ενισχύσεις.

Συγκεκριμένα, απαντώντας σε ερώτηση του ευρωβουλευτή του Συνασπισμού, Δ. Παπαδημούλη, ο Μπαρό επισήμανε το αυτονόητο, ότι εν προκειμένω οι αποφάσεις των εθνικών δικαστηρίων δεν είχαν ανασταλτικό αποτέλεσμα στις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δήλωσε συγκεκριμένα ο Μπαρό στην απάντησή του ότι «μετά την απόφαση της Επιτροπής του Δεκεμβρίου 2002, η Ελλάδα ήταν υποχρεωμένη να προχωρήσει στην ανάκτηση του ποσού της ενίσχυσης (σ.σ. ύψους 161 εκατομμυρίων ευρώ), πράγμα το οποίο δεν έπραξε», για να καταλήξει ότι «η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να κινήσει περαιτέρω δικαστικές διαδικασίες κατά της Ελλάδας».

Οι δε διαδικασίες αυτές αφορούσαν αφ' ενός την επιβολή προστίμου στη χώρα για τη μη ανάκτηση των 161 εκατομμυρίων, αλλά και την καταδίκη της για τη μη ανάκτηση άλλων 540 εκατομμυρίων και έχοντας πάρει τον δρόμο τους στο Λουξεμβούργο, όπου εδρεύει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, δεν πρόκειται να σταματήσουν λόγω της απόφασης της ελληνικής διαιτησίας. Άλλωστε η προσφυγή της Ολυμπιακής κατά του Δημοσίου, που οδήγησε στην απόφαση της διαιτησίας, ήταν εξ αρχής γνωστή στην Επιτροπή, η οποία μάλιστα είχε εκφράσει έντονες επιφυλάξεις για τη διαδικασία αυτή, ιδίως εν όψει κάποιου συμβιβασμού κράτους – Ο.Α. που στην ουσία θα απήλλαζε την εταιρεία από την υποχρέωσή της να επιστρέψει όσα όφειλε.»<sup>61</sup>

#### 4.8 ΑΡΝΗΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΙΤΙΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΩΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

«Μία ακόμα προσπάθεια της Ολυμπιακής να κερδίσει χρόνο κατέρρευσε με την απόρριψη από το ευρωπαϊκό Πρωτοδικείο αιτήματος της εταιρείας για αναστολή της εκτέλεσης απόφασης για την άμεση επιστροφή στο Δημόσιο εκατοντάδων εκατομμυρίων που είχε λάβει ως παράνομες ενισχύσεις στην περίοδο από το 2002 μέχρι το 2004.

Βασικό επιχείρημα του αιτήματος, το οποίο είχε υποβληθεί στις 19 Ιουνίου 2006, ήταν ότι η Ολυμπιακή ζητούσε την αναστολή εκτέλεσης της απόφασης,

<sup>61</sup> Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Δεν αναστέλλεται η δίωξη της Ελλάδας για τις ενισχύσεις στην Ο.Α.*, Καθημερινή, Τρίτη 30 Ιανουαρίου 2007, σελίδα 16

αμφισβητώντας το ύψος του επιστρεπτέου ποσού και, κυρίως, εξηγώντας ότι αν πράγματι υποχρεούταν να τα επιστρέψει θα χρεοκοπούσε άμεσα και θα είχε τεθεί υπό εκκαθάριση. Ωστόσο, αυτή ακριβώς την επίκληση του κατεπείγοντος, με άλλα λόγια την ανάγκη απόκρουσης ενός άμεσου κινδύνου που ήταν η απαίτηση επιστροφής των κονδυλίων, απέρριψαν το Πρωτοδικείο και ο πρόεδρος του, B. Vesterdor.

Τούτο γιατί όπως επισημαίνεται στην απόφαση, από καμία ενέργεια του κράτους δεν προέκυπτε ότι είχε την πρόθεση να σπεύσει να ανακτήσει τα κονδύλια αυτά από την εταιρεία: «Στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, όταν δεν είχε ληφθεί ακόμη από τις εθνικές αρχές κανένα μέτρο για την εκτέλεση της απόφασης με την οποία διατασσόταν η αναζήτηση ενίσχυσης που είχε κηρυχθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, η επέλευση των ζημιών που πρόβαλλε ο αιτών δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως τόσο επικείμενη, ώστε να δικαιολογούταν η λήψη προσωρινών μέτρων. «Αποδεικνύονταν» δε ότι «η Ελληνική Δημοκρατία δεν είχε τη βούληση να αναζητήσει τις εν λόγω ενισχύσεις εντός προβλεπτού χρονικού διαστήματος» καθώς «δεν είχε θέσει σε εφαρμογή, ούτε αποδείκνυε ότι προτίθονταν να θέσει σε εφαρμογή εντός προβλεπτού χρονικού διαστήματος, μέτρα αναζήτησης των κρατικών ενισχύσεων».

Κατόπιν αυτού, το Δικαστήριο απέρριψε το αίτημα και η εκκρεμότητα παρέμεινε, (ανεξαρτήτως του κατά πόσον πράγματι κινδυνεύει η Ο.Α. από κατασχέσεις), ενώ συνεχιζόταν κανονικά η δίκη για τις ενισχύσεις αυτές, οι οποίες συνολικά εκτιμάται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι ανέρχονταν σε μέχρι και 540 εκατ. Ευρώ.

Από τα ποσά αυτά ο κύριος όγκος, περίπου 350 εκατ., αφορούσε χρέη της εταιρείας προς το ΙΚΑ (στα οποία κυρίως εστιάστηκε η ένσταση της Ο.Α.), ενώ στα υπόλοιπα περιλαμβάνονταν άλλα 91,5 που αφορούσαν τη μεταβίβαση αεροσκαφών και άλλων στοιχείων ενεργητικού από την «παλαιά» Ολυμπιακή στη νέα και άλλα 60 δάνεια με την εγγύηση του Δημοσίου.»<sup>62</sup>

#### 4.9 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

«Το τρικ με τη δημιουργία των Ολυμπιακών Αερογραμμών ενδεχομένως να είχε λειτουργήσει αποτελεσματικά, αν το 2004 η κυβέρνηση της Ν.Δ. δεν

---

<sup>62</sup> Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Το Ευρωδικαστήριο δεν δέχθηκε τις αιτιάσεις της Ολυμπιακής*, Καθημερινή, Πέμπτη 8 Φεβρουαρίου 2007, σελίδα 21

παραδεχόταν με έγγραφό της προς την Κομισιόν ότι η εταιρεία διαδέχτηκε την Ολυμπιακή Αεροπορία. Αυτή η παραδοχή, επισήμανε η αντιπολίτευση, επέτρεψε στην Ε.Ε. και στον ανταγωνισμό να εντείνουν την πίεσή τους προς την εταιρεία.

Η απουσία στρατηγικής: Η τελευταία διετία πέρασε με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές να λειτουργούν στον αυτόματο πιλότο. Πολιτική ανάπτυξης δεν υπήρξε και οι ελλείψεις στο στόλο καλύφθηκαν με μισθώσεις αεροπλάνων από ξένες εταιρείες την τελευταία στιγμή. Υπολογίζεται πως η πολιτική αυτή επιβάρυνε τα οικονομικά των Αερογραμμών με 9 εκατ. ευρώ μηνιαίως.

Παλινωδίες στους κανονισμούς: Οι κανονισμοί εργασίας του 2003, βάσει των οποίων λειτουργούσαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, αναθεωρήθηκαν λίγους μήνες μετά, αυξάνοντας σημαντικά το λειτουργικό κόστος της εταιρείας.

Ίσως το ελληνικό υπουργείο Οικονομίας να ήταν το μόνο στον κόσμο που στο θησαυροφυλάκιό του περιλάμβανε τους τίτλους κτήσης των 4 Airbus A340 που χρησιμοποιούσαν οι Αερογραμμές με φιλικό τιμολόγιο. Μια άποψη έλεγε πως αν κάποιος ήθελε να κάνει δύσκολη τη ζωή των Αερογραμμών, θα μπορούσε να ασκήσει προσφυγή για τη συγκεκριμένη μίσθωση.

Οι προαναγγελίες των λουκέτων: Θεωρήθηκαν ίσως το πιο ολέθριο λάθος της κυβέρνησης. Δημιουργήθηκε κλίμα κατά των Ολυμπιακών Αερογραμμών, παρά την ύπαρξη νόμου που την προστάτευε από ενέργειες των πιστωτών της. Με την προαναγγελία όμως για κλείσιμο, οι πιστωτές δεν είχαν λόγο να εξακολουθούν να κρατούν τεφτέρι για τις υποχρεώσεις των Αερογραμμών.

Η εγκατάλειψη των υπηρεσιών εδάφους. Η τεχνική βάση και, δευτερευόντως, η επίγεια εξυπηρέτηση θα μπορούσαν να δώσουν πολύτιμο οξυγόνο στην Ολυμπιακή αν υπήρχε πολιτική ανάπτυξής τους. Ωστόσο, λειτουργούσαν με τρομακτικές ελλείψεις σε προσωπικό και, ουσιαστικά, χωρίς κατεύθυνση.

Πολλά κέντρα διοίκησης: Κοινό μυστικό είναι ότι ο εθνικός αερομεταφορές διοικείται όχι μόνο από τη διορισμένη από το Δημόσιο διοίκηση, αλλά από το εκάστοτε κυβερνών κόμμα και τους συνδικαλιστές.

Το αναξιόπιστο Δημόσιο: Για πολλά χρόνια η Ολυμπιακή έκανε τη «βρώμικη δουλειά», εξυπηρετώντας τις ανάγκες δημόσιων υπηρεσιών και κομμάτων. Το τι εισέπραττε είναι μια άλλη ιστορία.

Έλλειψη οργάνωσης: Ο τελευταίος διαθέσιμος ισολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες που δημοσιεύθηκε στο Εθνικό Τυπογραφείο αφορά το... 2003.»<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> <http://www.enet.gr/onlinetext/c=110,id=61480456>

## 5. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ-ΠΩΛΗΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

### 5.1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

«Οι υποστηρικτές στη χώρα μας της εφαρμογής της ιδιωτικοποίησης και του «ελεύθερου» ανταγωνισμού και στις αερομεταφορές προβάλλουν σαν επιχείρημα για την αναγκαιότητα υλοποίησης της επιλογής τους αυτής την υπαρκτή αναγκαιότητα άμεσης έναρξης και ταχύρυθμης εξυγίανσης, ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού της Ο.Α. για να ξεπεράσει την κρίσιμη σημερινή της κατάσταση.

Οι θιασώστες της ιδιωτικοποίησης προβάλλουν σαν το σοβαρότερο επιχείρημά τους ότι με την ιδιωτικοποίηση θα «νοικοκυρευτεί» η Ο.Α. Όμως το επιχείρημα αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα επιχειρήματα των ίδιων κομματικών και ιδεολογικών συντηρητικών κύκλων όταν την κρατικοποιούσαν, επειδή ακριβώς ο Ωνάσης μέσα από μια καλά οργανωμένη Ο.Α. επιβάρυνε τον έλληνα φορολογούμενο και ενώ η Ο.Α. εμφανιζόταν ζημιογόνα, ο Ωνάσης κέρδιζε τεράστια ποσά.

Γι' αυτό τότε, σαν αιτία της κρατικοποίησης η κυβέρνηση πρόβαλλε την προστασία του κοινωνικού συμφέροντος και στήριζε την άποψή της αυτή στην κατάσταση που είχε φέρει την Ο.Α. ο ιδιώτης ιδιοκτήτης με τις διαχειριστικές του παρανομίες και στη συνεχή απομύζηση, εκ μέρους του, του κρατικού προϋπολογισμού. Τα επιχειρήματα αυτά αναιρεί η τρέχουσα επιχειρηματολογία της κυβέρνησης, οπότε και μπαίνει θέμα αξιοπιστίας των επικαλούμενων επιχειρημάτων της.

Πρέπει να επισημανθεί ότι, παρά την κρίσιμη κατάσταση της κρατικής Ο.Α. που περιγράψαμε, στο διάστημα της κρατικής ιδιοκτησίας η Ο.Α., παρ' όλη την αύξηση του στόλου και των γραμμών της, έγινε μία από τις τρεις πιο ασφαλείς εταιρείες στον κόσμο σε μια εποχή που ο δείκτης των αεροπορικών ατυχημάτων ανέβηκε λόγω της φιλελευθεροποίησης.

Το περιεχόμενο λοιπόν της εισόδου με οποιαδήποτε μορφή και οποιοδήποτε ποσοστό του ιδιωτικού- μονοπωλιακού κεφαλαίου στην Ο.Α. δεν είναι η ορθολογικοποίηση της λειτουργίας της, αλλά η μεγιστοποίηση των κερδών του μεγάλου ελληνικού και διεθνικού κεφαλαίου.

Από τεχνική βέβαια άποψη, μπορεί ο ιδιώτης, εφόσον αυτό εξυπηρετεί τη μεγιστοποίηση των κερδών του, να πραγματοποιήσει ορισμένες και πιθανόν πολύ

ουσιαστικές βελτιώσεις στην οργάνωση της λειτουργίας, τον εξοπλισμό, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, την ορθολογικοποίηση της σύνθεσης του στόλου της Ο.Α. κ.λπ.»<sup>64</sup>

### 5.1.1 Πορεία ιδιωτικοποίησης Ολυμπιακής Αεροπορίας

«Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν τον εκβιασμό του “κλεισίματος” της Ολυμπιακής για να περάσουν επιθέσεις στους εργαζόμενους και να προωθήσουν την ιδιωτικοποίηση. Η αντίσταση των συνδικάτων έχει μπλοκάρει το ξεπούλημα. Απέτρεψαν να γίνει η Ολυμπιακή μια εταιρεία σαν την “Ηλιος”.

Ο Μητσοτάκης ξεκίνησε το 1993 το πρώτο «σχέδιο εξυγίανσης». Βούλιαξε μαζί με την κυβέρνησή του που κατέρρευσε κάτω από το βάρος των απεργιών. Το 1994 η κυβέρνηση του Παπανδρέου πήγε να βάλει σε πράξη το δεύτερο σχέδιο, που έγινε και νόμος, ο 2271/74. Στο στόχαστρο μπήκαν οι κανονισμοί εργασίας, οι εργασιακές σχέσεις. Οι εργαζόμενοι της Ολυμπιακής σε μαζικές γενικές συνελεύσεις απέρριπταν το “σχέδιο”, σε κάποιες περιπτώσεις σε πείσμα των εισηγήσεων των συνδικαλιστικών ηγεσιών. Οι ιπτάμενοι συνοδοί και φροντιστές της ΕΙΣΦ έκαναν κατάληψη στη πίστα του δυτικού αεροδρομίου στο Ελληνικό. Η αναμέτρηση κατέληξε σε συμβιβασμό: οι εργαζόμενοι υπέστησαν περικοπές στις αμοιβές, αλλά κρατήσαν τους κανονισμούς εργασίας και τις συλλογικές τους συμβάσεις.

Το 1998 η κυβέρνηση του Σημίτη προχώρησε σε μια κατά μέτωπο επίθεση στους εργαζόμενους όλων των ΔΕΚΟ. Με μια τροπολογία σε φορολογικό νομοσχέδιο έβαλε στο στόχαστρο κανονισμούς εργασίας και συλλογικές συμβάσεις, ώστε να γίνονταν αυτές οι επιχειρήσεις “ελκυστικές” για τους ιδιώτες. Ο Παπαντωνίου, υπουργός Εθν. Οικονομίας τότε, δήλωνε στους Φαϊνάνσιαλ Τάιμς ότι η κυβέρνηση περίμενε μια μεγάλη απεργία στην Ολυμπιακή που θα την τσακίζε όπως η Θάτσερ τσάκισε τους ανθρακωρύχους. Ο Μαντέλης, υπουργός Συγκοινωνιών, πήγε να εφαρμόσει το σχέδιο στην Ολυμπιακή.

Η απάντηση ήταν ένας ξεσηκωμός από τα κάτω. Οι εργαζόμενοι της Ολυμπιακής κατέλαβαν τα κεντρικά γραφεία στη Συγγρού την ώρα που συνεδρίαζε η

---

<sup>64</sup> Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992, σελίδες 304-305



διοίκηση. Και η συνέχεια ήταν ένας σκληρός αγώνας με απεργίες και στάσεις εργασίας, που έκαναν τους υπουργούς να καταπιούν τις πολεμοχαρείς δηλώσεις τους.

«Στις 31-8-2000 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελής, προτείνει τη διάσπαση της Ο.Α. σε δύο εταιρείες. Η μία θα αναλάμβανε το παθητικό και θα έμενε στο κράτος ενώ η άλλη που θα είχε μόνο το ενεργητικό θα μπορούσε να ιδιωτικοποιηθεί.

Στην ομιλία του στην Έκθεση Θεσσαλονίκης του 2000, ο τότε πρωθυπουργός, αφού αναγνώρισε την αποτυχία της κυβέρνησης στην επιλογή Speedwing, δήλωσε ότι, μέσα στους επόμενους μήνες θα λύνονταν το πρόβλημα της Ο.Α., ενώ στην αντίστοιχη ομιλία του το 1999 είχε δηλώσει ότι, μέσα στους επόμενους μήνες θα λυνόταν το πρόβλημα της Ο.Α. με την επιτυχία των Βρετανών της Speedwing.»<sup>65</sup>

Τον Δεκέμβριο του 2000, ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, Χρίστος Βερελής προκήρυξε διαγωνισμό για την πώληση σε ιδιώτες πλειοψηφικού πακέτου της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ποσοστό μέχρι 51%.

Στις 31/1/2001 κατέθεσαν μη δεσμευτικές προτάσεις τέσσερις ενδιαφερόμενοι: η Axon Airlines του Θ. Λιακουνάκου, η αυστραλιανή Venture Capital Integrated Airlines Solutions (IAS), ο όμιλος Ρέστη και οι Κυπριακές Αερογραμμές.

Τον Ιούλιο, κατετέθησαν οι προτάσεις και από τους τέσσερις υποψήφιους και η CSFB βαθμολόγησε ως καλύτερη την πρόταση του κ. Λιακουνάκου και άρχισαν διαπραγματεύσεις μέχρι και τον Νοέμβριο, δίχως όμως να καρποφορήσουν. Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους άρχισαν οι διαπραγματεύσεις - διάρκειας 35 ημερών- με την αυστραλιανή κοινοπραξία IAS στην οποία συμμετείχαν και Έλληνες επιχειρηματίες και αργότερα συνέπραξαν και οι πιλότοι της Ο.Α. ενώ, στις 30/11/2001, η Axon Airlines ανακοίνωσε ότι αναστέλλονταν επ' αόριστον η λειτουργία της.

Οι διαπραγματεύσεις διήρκεσαν μέχρι 15 Φεβρουαρίου, αλλά η Κοινοπραξία δεν κατάφερε να συγκεντρώσει το ποσό και έτσι ο διαγωνισμός δεν καρποφόρησε. Αυτό που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια ήταν το φιάσκο του ιδιωτικού “μάνατζμεντ” που επιβλήθηκε στην Ολυμπιακή και των διάφορων “μνηστήρων” που τη διεκδικούσαν. Η Speedwing, θυγατρική της Μπρίτις Εργουεϊς, ανέλαβε να

---

<sup>65</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, σελίδες 106-107

“σώσει” την Ολυμπιακή. Εφυγε νύχτα, αφήνοντας πίσω συντρίμια. Ο Λιακουνάκος της AXON, που προβλήθηκε σαν ένας άλλος σωτήρας, χρεοκόπησε το φθινόπωρο του 2001 όταν έσκασε η φούσκα του Χρηματιστηρίου.

Ο υπουργός Μεταφορών διενείργησε νέο διαγωνισμό τον Νοέμβριο του 2002, αυτή τη φορά έχοντας όμως επιλέξει ως συμβούλους του, 3 τράπεζες, την Εθνική, την Εμπορική και την Alpha. Στις 6 Δεκέμβρη κατατέθηκαν προσφορές από 6 συνολικά κοινοπραξίες, από τον επιχειρηματία Ρέστη, ομάδα βασικών μετόχων της Aegean (Βασιλάκης, Λασκαρίδης, Δαβίδ, Ιωάννου), την Olympic Investors (Αλεξιάκης), Αμερικανοί επιχειρηματίες, την New Wings (Π. Βαρδινογιάννης) και τη Crysler Aviaton (Στέλιος Ράπτης).

Καλύτερη πρόταση σύμφωνα με τις τρεις τράπεζες ήταν αυτή του Ρέστη που διεκδικούσε το 70% της ΟΑ. Λίγες εβδομάδες αργότερα η προσπάθεια ναυάγησε μια και δεν κατατέθηκαν οι εγγυητικές επιστολές για την εξαγορά.

Στα τέλη του 2003 η κυβέρνηση του Σημίτη αποφάσισε να “ξεμπερδέψει” με την Ολυμπιακή. Ο Βερελής έσπασε την εταιρεία στα δυο, τις “Ολυμπιακές Αερογραμμές” που πήγαν τα αεροπλάνα και το ιπτάμενο προσωπικό και τη παλιά Ολυμπιακή, που κράτησε τις υπηρεσίες εδάφους (και τα χρέη). Το σχέδιο ήταν να πουληθεί η Ολυμπιακή κομμάτι κομμάτι. Για να προχωρήσει το σχέδιο, η κυβέρνηση εξαπέλυσε μια άγρια επίθεση στους ιπτάμενους. Απαίτησαν από τους ιπτάμενους συνοδούς φροντιστές να δουλεύουν 56 ώρες τη βδομάδα, με μείωση 50% των μισθών, με ατομικές συμβάσεις.

Η απάντηση ήταν μια ηρωική απεργία που κράτησε 76 μέρες. Οι απεργοί της ΕΙΣΦ κατέλαβαν το κτίριο “97” στο αεροδρόμιο στα Σπάτα και αγνόησαν όλες τις απειλές της εργοδοσίας και της κυβέρνησης. Δεν έκαναν πίσω ακόμα και όταν τα δικαστήρια έβγαλαν “παράνομη” την απεργία, όταν η διοίκηση απέλυσε οχτώ συναδέλφους τους, όταν επιστρατεύτηκε κάθε είδους απεργοσπαστικός μηχανισμός. Ακόμα και μέσα στα Χριστούγεννα διαδήλωναν στο Σύνταγμα φωνάζοντας “η απάντησή μας στη τρομοκρατία, αντίσταση και πάλη αγώνας απεργία”. Διαδήλωσαν έξω από τα γραφεία της ΓΣΕΕ ζητώντας συμπαράσταση -με έργα. Τελικά κατάφεραν και σύμβαση να υπογράψουν και οι απολυμένοι να γυρίσουν πίσω. Και τα σχέδια της ιδιωτικοποίησης έμειναν στο συρτάρι.»<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> <http://www.workersdemocracy.net/136/sel9.htm>

Η έκρυθμη κατάσταση που έχει οδηγήσει σε αδιέξοδο τον «πάλαι ποτέ κραταιό» εθνικό αερομεταφορέα φαίνεται πως θα είναι και ο επίλογος των 45 χρόνων λειτουργίας του.

Σε δεινή οικονομική κατάσταση και με ορατό τον κίνδυνο να έμεινε ακόμα και χωρίς ανταλλακτικά η Ο.Α. έκανε προσπάθεια να αντεπεξέλθει τον χειμώνα, τον πέμπτο στη σειρά που αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα επιβίωσης. Οι ορκωτοί λογιστές στον ισολογισμό του 2002 επισήμαιναν ξεκάθαρα ότι, με βάση τον νόμο περί ανωνύμων εταιρειών, η ΟΑ κινδύνευε να κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης. Ήταν η πρώτη φορά που ο κίνδυνος να κλείσει οριστικά ο «φάκελος» Ολυμπιακή ήταν άμεσος.

Η προσπάθεια εξεύρεσης ιδιωτών επενδυτών δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η Iberia απέσυρε γρήγορα το ενδιαφέρον της, όπως τελικά και ο κ. Λασκαρίδης, η Lufthansa την άνοιξη «σταμάτησε να παρακολουθεί τις εξελίξεις». Πληροφορίες που είχαν δημοσιοποιηθεί έφερναν την κοινοπραξία Golden Aviation που εκπροσωπούταν από τον επιχειρηματία Σ. Ρέστη να κρίνονταν κατ' αρχήν ως προτιμητέος αγοραστής.

Όμως, πρόκειται για τη δεύτερη φορά που ο Σ. Ρέστης ξεκινούσε διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση για την εξαγορά της ΟΑ. Την πρώτη φορά ο διαγωνισμός είχε κηρυχθεί άγονος, λόγω της αδυναμίας κατάθεσης των απαραίτητων εγγυητικών επιστολών.

Αν δεν βρισκόταν λύση και η νέα εταιρεία που θα στηνόταν την ερχόμενη εβδομάδα, θα έκλεινε! Αυτό δήλωναν επίσημα και ο υπουργός Μεταφορών αλλά και η Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε., Λ. ντε Παλάθιο.

Ήδη η εταιρεία αναγκαζόταν, λόγω της έλλειψης ρευστού, να επισκευάζει αεροπλάνα «προμηθευόμενη» ανταλλακτικά από αεροσκάφη που είναι καθηλωμένα στο έδαφος! Και αυτό, παρά το γεγονός ότι στην τεχνική βάση της εταιρείας υπήρχαν άλλα ανταλλακτικά ύψους περίπου 50 εκατ. ευρώ.

Δεν ήταν η πρώτη φορά που η εταιρεία αντιμετώπιζε πρόβλημα ρευστότητας. Κάθε πρώτη του μήνα τα ταμεία της ΟΑ ήταν σχεδόν άδεια, μιας και τα έσοδα από τις πωλήσεις εισιτηρίων που εισέρχονται στις 15 του μηνός στην εταιρεία «εξανεμίζονται» λίγες ημέρες μετά για την πληρωμή των μισθών.

Ο Χ. Βερελής, είχε υπογραμμίσει ότι αν δεν συστήνονταν σύντομα οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, τότε το συσσωρευμένο έλλειμμα της ΟΑ από 145 εκατ. ευρώ θα διπλασιαζόταν μέσα σε λίγους μήνες, ενώ ο Ν. Χριστοδουλάκης είχε

ανακοινώσει ότι η Ο.Α. είχε αρνητικό ισολογισμό 147 εκατ. ευρώ και για να συνέχιζε τη λειτουργία της με τη σημερινή μορφή θα έπρεπε το Δημόσιο να κατέβαλλε άμεσα άλλα 300 εκατ. ευρώ.

Η Ε.Ε. στήριζε την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά έθετε ως προϋπόθεση όλες οι διαδικασίες να είναι σύμφωνες με το ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο και τους όρους του ανταγωνισμού.

Την ίδια στιγμή, η Επιτροπή ζητούσε από την ελληνική κυβέρνηση μια σειρά από κρίσιμα και σημαντικά στοιχεία που θα της επέτρεπαν να διαμορφώσει την πλήρη και οριστική γνώμη της ως προς τη νομιμότητα της ιδιωτικοποίησης της ΟΑ. Η γνωμοδότηση της Επιτροπής αναμενόταν στις αρχές του 2004 με την προϋπόθεση ότι τα νέα στοιχεία θα παραδίδονταν άμεσα.

Σε επιστολή της προς το υπουργείο Μεταφορών- που απεκάλυψε η Ημερησία ζητούνταν άμεσα: Ο ισολογισμός της Ολυμπιακής για το 2002 και οι ισολογισμοί της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας για το 2001 και 2002. Το επιχειρηματικό σχέδιο της νέας Ολυμπιακής, τη λεπτομερή δομή του συνόλου των μετοχών, τις λεπτομέρειες του ενεργητικού της νέας εταιρείας, τις λεπτομέρειες της χρηματοδότησής της συμπεριλαμβανομένων και των χρεών. Λεπτομέρειες (προθεσμίες, διαδικασίες) της διάλυσης της σημερινής Ολυμπιακής και των θυγατρικών της, καθώς και τα νομοθετικά κείμενα που ρύθμιζαν τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της εταιρείας και το κείμενο που ρύθμιζε το νομικό και φορολογικό καθεστώς της νέας Ολυμπιακής.»<sup>67</sup>

«Τον Οκτώβριο του 2003 ενώ η κυβέρνηση εξήγγειλε την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και παρουσίαζε 11 επιστολές αρχικής εκδήλωσης ενδιαφέροντος από υποψήφιους αγοραστές, η Κομισιόν δήλωνε ότι ερευνά τη συμβατότητα του τρόπου δημιουργίας της Νέας Ολυμπιακής με το κοινοτικό δίκαιο κι επιφυλάσσονταν για τα πάντα! Αυτό προέκυψε από απάντηση της Επιτροπής αρμόδιας για θέματα μεταφορών Λογίολα ντε Παλάθιο σε απάντησή της σε σχετική ερώτηση του Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Κωστή Χατζηδάκη.

Συγκεκριμένα, ο κ. Χατζηδάκης είχε ρωτήσει την Κομισιόν εάν ήταν συμβατή η δημιουργία της Νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας με το κοινοτικό δίκαιο και, κατά συνέπεια, εάν ήταν ασφαλής η θέση των εργαζομένων στην νέα αυτή εταιρία. Η

---

<sup>67</sup> Μαρία Μόσχου, «Λύση α la Swissair, η μόνη διέξοδος για την Ολυμπιακή», Ημερησία 7 Δεκεμβρίου 2003, σελίδα 17

Επίτροπος στην απάντησή της προς τον κ. Χατζηδάκη ανέφερε ότι "η Επιτροπή είχε τακτικές επαφές με τις ελληνικές αρχές σχετικά με το σχέδιο ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας". Ωστόσο, σημείωνε χαρακτηριστικά η κα ντε Παλάθιο, "οι πληροφορίες των οποίων είχε γίνει αποδέκτης δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ολοκληρωμένες. Προκειμένου να επιταχυνθεί η ροή τους και μετά την ψήφιση του νόμου περί ιδιωτικοποίησης στις 5 Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 8 Σεπτεμβρίου 2003, απόφαση με την οποία καλούνταν η Ελλάδα να της μεταφέρει όλες τις πληροφορίες τις σχετικές με την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας". Η Επίτροπος σημείωνε ότι οι ελληνικές αρχές έστειλαν απάντηση στην Επιτροπή και η απάντηση αυτή εξεταζόταν.

Ως προς τη συμβατότητα του καθεστώτος της νέας Ολυμπιακής προς το κοινοτικό δίκαιο, η απάντηση της Επιτρόπου ήταν επιφυλακτική: "Δεδομένου", ανέφερε, "ότι η Επιτροπή δεν διέθετε όλα τα στοιχεία που αφορούσαν την ιδιωτικοποίηση, δεν ήταν σε θέση να αποφανθούν για τη συμβατότητα ή μη του εγχειρήματος που σχεδιάζαν οι ελληνικές αρχές, με το κοινοτικό δίκαιο." Η κα ντε Παλάθιο τόνιζε ότι "στη φάση αυτή δεν ήταν γνωστές ούτε οι κοινωνικές πτυχές του σχεδίου ιδιωτικοποίησης, ούτε οι ρυθμίσεις οι σχετικές με τον τερματισμό των δραστηριοτήτων που δεν θα αναλαμβάνονταν από τη νέα εταιρεία." Και κατέληγε στην απάντησή της ότι οι ελληνικές αρχές "δεσμεύθηκαν να της διαβιβάσουν το τελικό σχέδιο ιδιωτικοποίησης προτού αυτό τεθεί σε εφαρμογή, προκειμένου να δυνηθεί η Επιτροπή να αποφανθεί για τη συμβατότητά του με το κοινοτικό δίκαιο."

Ο κ. Χατζηδάκης σχολιάζοντας την απάντηση της Κομισιόν έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. είναι στον αέρα. Δεν είναι μόνο η υπό προϋποθέσεις εκδήλωση ενδιαφέροντος ορισμένων επενδυτών. Είναι και ότι το ίδιο καθεστώς της νέας εταιρίας γεννά σοβαρά ερωτηματικά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία δεν είχε ενημερωθεί ουσιαστικά από την Κυβέρνηση για τη νέα Ολυμπιακή, παρά τις περί του αντιθέτου διακηρύξεις της. Η Κυβέρνηση αντί απλώς να καθησυχάζει, καλά θα έκανε να ασχοληθεί με το θέμα πιο σοβαρά. Και στις Βρυξέλλες και στην Αθήνα.»<sup>68</sup>

«Τέσσερις δεσμευτικές προτάσεις κατετέθησαν κατά την έκτη κατά σειρά διαδικασία ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών αερογραμμών. Οι εταιρείες που κατέθεσαν προσφορές ήταν οι εξής:

---

<sup>68</sup> <http://epp-ed.europarl.eu.int/Press/showPRExport.asp?PRExportID=3547>

- η ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines, η οποία είχε προτείνει την εξαγορά των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας και την εκτέλεση του πτητικού έργου
- η κοινοπραξία Sure Estate, ένα ολλανδικό επενδυτικό σχήμα που είχε καταθέσει μία λεπτομερή προσφορά με επιχειρησιακή μελέτη για το μέλλον των Ο.Α.
- το γερμανικό επενδυτικό σχήμα Intro, που είχε εξειδίκευση στην αεροπορική αγορά και έλεγχε σε ποσοστό 80% την αεροπορική εταιρεία Deutsche BA (πρώην θυγατρική της British Airways). Η DBA, σύμφωνα με πληροφορίες, είχε καταθέσει συμβολικό τίμημα στο οποίο συμπεριλάμβανε και ποσοστό επί των κερδών που θα είχαν οι Ο.Α.
- η Olympic Investors, στην οποία ηγείτο ο επιχειρηματίας κ. Αλεξάκης. Σύμφωνα με πληροφορίες στο σχήμα συμμετείχε με κεφάλαια η ισραηλινή εταιρεία York Capital.

Στελέχη των υπουργείων Μεταφορών και Οικονομίας, καθώς και των συμβούλων ιδιωτικοποίησης δήλωναν ικανοποιημένοι από την κατάθεση τεσσάρων προσφορών καθώς δεν περίμεναν πάνω από δύο ή τρεις δεσμευτικές προσφορές.

Οι υποψήφιοι στο σύνολό τους ενδιαφέρονταν για το πτητικό έργο των Ολυμπιακών Αερογραμμών, ενώ σύντομα αναμένονταν να πραγματοποιηθεί νέος διαγωνισμός για την πώληση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης. Η τελική διαπραγμάτευση θα εξαρτιόταν από το επιχειρησιακό σχέδιο που θα κατέθεταν οι ενδιαφερόμενοι αλλά και το τίμημα της εξαγοράς. Κυβερνητικοί παράγοντες ανέμεναν το τίμημα να διαμορφωνόταν στα επίπεδα των 100-200 εκατομμυρίων ευρώ. Όπως ήταν αναμενόμενο, την έντονη αντίδρασή τους στην ιδιωτικοποίηση των Ο.Α. εξέφρασαν εργαζόμενοι της εταιρείας.

Η Aegean Airlines είχε ανακοινώσει ότι λόγω των χρόνιων προβλημάτων των Ο.Α. υπήρχαν σοβαρές νομικές και λειτουργικές δυσκολίες στην εκτέλεση της ιδιωτικοποίησης. Η Aegean Airlines θα προχωρούσε σε συμφωνία μόνο εφόσον μπορούσε να διαμορφωθεί μια βιώσιμη λύση με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και ανταγωνιστικές τιμές στο επιβατικό κοινό.»<sup>69</sup>

«Η κυβέρνηση με στόχο την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών έως το τέλος του Ιουνίου του 2005 είχε

<sup>69</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακές Αερογραμμές Τέσσερις οι δεσμευτικές προσφορές*, Απρίλιος 2005, Τεύχος 306, σελίδα 74

δημιουργήσει short list, ανακοινώνοντας ότι βρισκόταν σε συνομιλίες με τρεις υποψήφιους επενδυτές. Τα περιθώρια ωστόσο στένευαν, καθώς αναμενόταν νέα δυσμενής για την Ολυμπιακή απόφαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία σύμφωνα με πληροφορίες, θα υπέβαλλε προτάσεις που θα απέκλιναν σημαντικά από αυτές της ελληνικής κυβέρνησης όσον αφορούσε το μέλλον της εταιρείας. Επίσης, η κακή οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών πίεζε στο να προχωρήσουν γρήγορα οι διαπραγματεύσεις και να αναλάβει την εταιρεία ιδιώτης.

Η πίεση την οποία είχε η ελληνική κυβέρνηση δεν την έφερνε σε καλή διαπραγματευτική θέση έναντι των ενδιαφερομένων αγοραστών των Ο.Α., των οποίων οι προσφορές δεν φαίνονταν να πλησίαζαν ούτε στο ελάχιστο τα σχέδια της κυβέρνησης, κυρίως όσον αφορούσε το εργασιακό καθεστώς.

Το πρώτο μισό του Ιουνίου ήταν διάστημα διαπραγματεύσεων των συμβούλων ιδιωτικοποίησης με τους ενδιαφερόμενους προκειμένου να διασφαλιζόταν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα όσον αφορούσε τις θέσεις εργασίας και των δικαιωμάτων των εργαζομένων των Ο.Α.

Ο υπουργός Οικονομίας υποστήριζε πως ο διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών συνεχιζόταν με τρεις υποψήφιους επενδυτές. Σε περίπτωση που μέσα στο προσεχές δεκαπενθήμερο αναδεικνυόταν προτιμητέος αγοραστής για να μην καταστρατηγούταν το χρονοδιάγραμμα που είχε τεθεί από την Ε.Ε. η ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών θα ζητούσε από την Ε.Ε. παράταση για την οριστική υπογραφή των συμβολαίων πώλησης των Ο.Α. Σημειώνεται ότι αρχικά θα συντάσσονταν και θα συνυπογραφόταν ένα προσύμφωνο τα οποία θα στέλνονταν στη Ε.Ε. προκειμένου να ελέγχονταν το περιεχόμενό του και σε περίπτωση που κρινόταν ικανοποιητικό θα δίνονταν περαιτέρω χρόνος για την οριστική υπογραφή των συμβολαίων πώλησης που αναμενόταν να γίνει στις αρχές Σεπτεμβρίου.»<sup>70</sup>

## 5.2 ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Την υπογραφή μη δεσμευτικού προσυμφώνου με την κοινοπραξία των Ελληνοαμερικανών επιχειρηματιών Olympic Investors, η οποία είχε επιλεγεί ως

---

<sup>70</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακές Αερογραμμές Short list με τρεις υποψήφιους*, Ιούνιος 2005, Τεύχος 308, σελίδα 32

προτιμητέος υποψήφιος για την εξαγορά των Ολυμπιακών Αερογραμμών, είχε εγκρίνει η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων.

Σύμφωνα με την απόφαση που πάρθηκε ύστερα από εισήγηση του χρηματοοικονομικού συμβούλου, οι διαπραγματεύσεις για την πώληση των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα συνέχιζαν με το επενδυτικό σχήμα Olympic Investors - York Capital, που ζητούσε να αγοράσει το 60% της εταιρείας και να αναλάβει το μάνατζμεντ.

Στόχος της κυβέρνησης ήταν να μουν το συντομότερο οι υπογραφές στη σύμβαση πώλησης της εταιρείας - εφόσον αυτό είναι εφικτό - ώστε να ολοκληρωνόταν η ιδιωτικοποίησή της.

Η κοινοπραξία Olympic Investors διαπραγματευόταν την Ολυμπιακή (εκπροσωπείται από τον δικηγόρο Κ. Αλεξάκη), αλλά τα χρήματα για την αγορά θα προέρχονταν από το York Capital, το οποίο διαχειρίζονταν στις ΗΠΑ κεφάλαια 10 δισ. δολαρίων. Η πρόταση πώλησης της Ολυμπιακής που βρισκόταν «στο τραπέζι» από την πλευρά της κυβέρνησης, αφορούσε το σύνολο του Ομίλου και περιλάμβανε το πτητικό μέρος (Ολυμπιακές Αερογραμμές) και την εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε., όπου ανήκαν οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης (handling), η επισκευαστική βάση, η μονάδα πληροφορικής, το εκπαιδευτικό κέντρο και η εταιρεία τροφοδοσίας καυσίμων.

Σύμφωνα με την πρόταση της Olympic Investors, ο νέος ιδιοκτήτης θα αναλάμβανε να πληρώσει απαιτήσεις 120 εκατ. ευρώ, ενώ στο ταμείο των Ο.Α. θα έμπαιναν αμέσως 40-50 εκατ. ευρώ ως κεφάλαιο κίνησης. Ένα μέρος από το σύνολο των 3.500 εργαζομένων έπρεπε να «μετακινηθούν» σε άλλες υπηρεσίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα ή να αποχωρήσουν με εθελουσία έξοδο.

Τελική συμφωνία, ωστόσο, δεν μπορούσε να υπάρξει προτού εκδιδόταν η οριστική απόφαση της Κομισιόν, η οποία απαιτούσε από την Ολυμπιακή να επιστρέψει στο ελληνικό Δημόσιο 200 εκατ. ευρώ από επιδοτήσεις και έμμεσες ενισχύσεις που έλαβε στο παρελθόν. Έτσι, η κυβέρνηση αποφάσισε να υπογραφεί μη δεσμευτικό προσύμφωνο με τον υποψήφιο αγοραστή ώστε στη συνέχεια να ζητήσει από την Κομισιόν «άφεση αμαρτιών» προκειμένου να ολοκληρωθεί η πώληση. Στο εσωτερικό της κυβέρνησης υπήρχαν και εκείνοι που θεωρούσαν ότι η λύση της εκκαθάρισης (ακόμα και αν χρειαζόταν να μεταταγούν όλοι οι εργαζόμενοι της εταιρείας) θα ήταν προτιμότερη.



Όπως υποστήριζαν, η Κομισιόν δεν θα είχε πια λόγο να ζητούσε την επιστροφή των 200 εκατ. ευρώ. Παράλληλα, η Ολυμπιακή θα μπορούσε να «αναγεννηθεί» ως νέα εταιρεία, απαλλαγμένη από τα βάρη του παρελθόντος. Σε μια τέτοια περίπτωση, υποστήριζαν, η κυβέρνηση θα μπορούσε να εξασφαλίσει καλύτερη τιμή.»<sup>71</sup>

«Παράταση στον διαγωνισμό για την πώληση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και τμημάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που βρισκόταν σε εξέλιξη, αναμενόταν να έδινε η κυβέρνηση. Στη συνεδρίαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων αναμενόταν να δίνονταν εντολή στον σύμβουλο ιδιωτικοποίησης Lazard να συνέχιζε τον διαγωνισμό πώλησης που ήδη βρισκόταν σε εξέλιξη. «Η απόφαση της Κομισιόν για την Ολυμπιακή επιβάρυνε καταλυτικά την εταιρεία, ωστόσο η κυβέρνηση θα εξαντλούσε όλα τα περιθώρια για την πώλησή της», δήλωνε ο υπουργός Μεταφορών Μιχάλης Λιάπης, μετά την ανακοίνωση της Ε.Ε. για την επιστροφή στο Δημόσιο ποσού ύψους περίπου 550 εκατ. ευρώ που θεωρήθηκαν «παράνομη» κρατική βοήθεια προς την Ο.Α. Ο υπουργός Μεταφορών έλεγε ακόμα ότι η Ολυμπιακή Υπηρεσίες και οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα συνέχιζαν να λειτουργούν μέχρι να βρισκόταν η καλύτερη δυνατή λύση. Σημειώνεται ότι, όπως ανέφεραν χθες στα «ΝΕΑ» εκπρόσωποι της κοινοπραξίας Olympic Investors-York Capital, με την οποία η κυβέρνηση είχε υπογράψει μη δεσμευτικό προσύμφωνο για την εξαγορά των Ολυμπιακών Αερογραμμών, το ενδιαφέρον τους για τις Ο.Α. εξακολουθούσε να υφίσταται και μετά τη χθεσινή απόφαση της Κομισιόν, την οποία θεωρούσαν «καλύτερη απ' ό,τι αρχικά ανέμεναν». Το ενδιαφέρον του για την Ολυμπιακή επαναβεβαίωσε και το αγγλικό επιχειρηματικό σχήμα Klesch & Company, που βρισκόταν στη δεύτερη θέση των υποψηφίων αγοραστών που είχε προεπιλέξει η κυβέρνηση. Αντίθετα, από την πλευρά της Aegean Airlines υποστηριζόταν ότι δεν υπήρχε ενδιαφέρον για την Ολυμπιακή.

Πάντως σε περίπτωση που δεν καρποφορούσε ο διαγωνισμός, ο οποίος βρίσκονταν σε εξέλιξη, η κυβέρνηση σχεδίαζε να οδηγήσει την Ολυμπιακή σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης. Στην περίπτωση αυτή θα αξιολογούταν τμηματικά από τράπεζες τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας και θα κρινόταν ποια θα πωλούσαν, ώστε να επιστρεφόταν στο Δημόσιο το τελικό ποσό που θα ορίζονταν από

---

<sup>71</sup> Κώστας Ντελέζος, «Αερο-προσύμφωνο για την Ολυμπιακή Μη δεσμευτική συμφωνία για την πώληση της εταιρείας», ΤΑ ΝΕΑ 28/7/2005, σελίδα 51

την Κομισιόν, μετά τις διαπραγματεύσεις που θα γίνονταν με την ελληνική κυβέρνηση.

Στις εναλλακτικές προτάσεις περιλαμβάνονταν η δημιουργία μιας νέας αεροπορικής εταιρείας με τη συμμετοχή ιδιωτών, τραπεζών αλλά και του ίδιου του Δημοσίου, το αργότερο μέχρι τις αρχές του νέου χρόνου. Στην εταιρεία αυτή θα μπορούσε να προσληφθεί προσωπικό και από τη σημερινή εταιρεία (κυρίως ιπτάμενο). Το υπόλοιπο προσωπικό, βάσει σχεδίου που προετοίμαζαν τα συναρμόδια υπουργεία, θα συνταξιοδοτούταν μέσω προγραμμάτων εθελουσίας εξόδου ή θα μεταταγόταν σε άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου. Για το εποχικό προσωπικό, καθώς και όσους δεν είχαν πολλά χρόνια προϋπηρεσίας, εξεταζόταν η ένταξή τους σε επιδοτούμενα προγράμματα επανεκπαίδευσης.

Μέχρι να ολοκληρωθούν όλες αυτές οι διαδικασίες η εταιρεία των Ολυμπιακών Αερογραμμών, καθώς και η Ολυμπιακή Υπηρεσίες θα συνέχιζαν να λειτουργούν κανονικά.»<sup>72</sup>

Έχοντας αποτύχει να βρει αγοραστή για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Ελλάδα δήλωσε ότι σκόπευε να λειτουργήσει μια νέα επιχείρηση τον Απρίλη για να αντικαταστήσει το ζημιοφόρο εθνικό αερομεταφορέα.

Η Ελλάδα δήλωσε ότι θα λειτουργούσε νέα επιχείρηση το επόμενο έτος για να αντικαταστήσει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Η ανακοίνωση πραγματοποιήθηκε μετά την τελευταία αποτυχημένη προσπάθεια των αρχών να βρουν αγοραστή για τον πάσχον εθνικό αερομεταφορέα της χώρας.

### 5.3 ΟΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

«Μέσα στον Απρίλιο αναμενόταν να λειτουργούσε η νέα αεροπορική εταιρεία(Pantheon), η οποία θα αντικαταστούσε τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Ήδη, το νέο διοικητικό συμβούλιο της νέας υπό ίδρυση αεροπορικής εταιρείας, στην οποία θα συμμετείχαν το ελληνικό δημόσιο και ιδιώτες επενδυτές, είχε συσταθεί.

Η επιλογή των προσώπων είχε γίνει από κοινού από τα υπουργεία Μεταφορών και Οικονομίας, ενώ η θητεία τους φαινόταν ότι θα ήταν προσωρινή, δεδομένου ότι το διοικητικό συμβούλιο θα διαμορφωνόταν μετά τη συμμετοχή των ιδιωτών επενδυτών. Τόσο ο κ. Λιάπης όσο και στελέχη του υπουργείου Οικονομίας παρουσιάζονταν

<sup>72</sup> Ειρήνη Δ. Καρανασοπούλου και Κώστας Ντέλεζος, «Υπάρχουν ήδη προτάσεις αγοράς Παράταση στον διαγωνισμό πώλησης», ΤΑ ΝΕΑ 15/9/2005, σελίδα 8

αισιόδοξοι για την έκβαση της νέας προσπάθειας, τονίζοντας ότι υπήρχε ενδιαφέρον ιδιωτών από τη διεθνή και εσωτερική αγορά για να επενδύσουν στη νέα εταιρεία. Στη λίστα που κατάρτιζε το Ελληνικό Δημόσιο για συμμετοχή στη νέα αεροπορική εταιρεία που θα δημιουργούταν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μετείχαν, σύμφωνα με πληροφορίες, Έλληνες επενδυτές και εφοπλιστές, διεθνείς εταιρείες επιχειρηματικών κεφαλαίων, αλλά και αεροπορικές εταιρείες. Σημειώνεται ότι το ποσοστό του Δημοσίου στη νέα αεροπορική εταιρεία αναμενόταν να κυμαίνονταν από 20% έως 35%.

Ο υφυπουργός Οικονομίας κ. Π. Δούκας είχε επιφυλαχθεί να δημοσιοποιήσει τα ονόματα επενδυτών μέχρι να έμπαιναν οι τελικές υπογραφές. Επισήμαινε ότι την πλειοψηφία μπορεί να είχαν είτε ένας μεγάλος επενδυτής ή αρκετοί μικρότεροι. Επιβεβαίωνε ότι η κυβέρνηση είχε κάνει συζητήσεις και βολιδοσκοπήσεις με αρκετούς επενδυτές και ήταν αισιόδοξη ότι θα κατέληγε όσον αφορούσε το πλειοψηφικό ποσοστό, καθώς υπήρχε αυξημένο ενδιαφέρον.

Αναφερόμενος στο επιχειρησιακό σχέδιο της εταιρείας ο κ. Δούκας τόνιζε ότι το αρχικό σχέδιο ήταν πενταετές, ενώ διευκρίνιζε ότι δεν μπορούσε η νέα εταιρεία να ξεκινούσε με το 100% του δυναμικού της. Τέλος, τόνιζε ότι από τα μεγάλα αγκάθια της υπόθεσης ήταν το θέμα των προστίμων της παλαιάς Ολυμπιακής που ήταν πάνω από 500 εκατομμύρια ευρώ. Αυτά τα χρήματα δεν μπορούσε να τα επιστρέψει η Ολυμπιακή Αεροπορία πίσω γιατί, δεν υπήρχαν.

Η προσπάθεια της κυβέρνησης εστιαζόταν στο να μην θεωρούνταν η νέα εταιρεία διάδοχο σχήμα της προηγούμενης, ώστε να μην κληρονομούσε τις υποχρεώσεις της και κυρίως τα αυξημένα πρόστιμα που είχαν αποφασιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση τόσο για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές όσο και για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Παράλληλα. Το διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρείας θα προχωρούσε σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να ξεκινούσε τη λειτουργία της. Συγκεκριμένα, θα έπρεπε άμεσα να εξασφάλιζε τα γραφεία της εταιρείας και να κινούσε όλες τις απαραίτητες διαδικασίες ώστε να λάμβανε τη σχετική άδεια από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Το σχέδιο θα εφαρμοζόταν σε δύο φάσεις. Η πρώτη θα οριστικοποιούσε τον τρόπο έναρξης της νέας εταιρείας, ενώ η δεύτερη θα είχε αναπτυξιακό χαρακτήρα. Η νέα Ολυμπιακή θα διατηρούσε στην ονομασία της την προσθήκη «Ολυμπιακή», το εμπορικό σήμα της αλλά και τα κερδοφόρα «slots» (προσ-απογειώσεις σε συγκεκριμένους προορισμούς και ώρες που θεωρούνταν «φιλέτα»)

Η νέα εταιρεία θα εκτελούσε πτήσεις σε ολόκληρη την επικράτεια, στα Βαλκάνια και στην Ευρώπη. Όπως επισήμαιναν στελέχη του υπουργείου Μεταφορών, δεν θα υπήρχαν περικοπές στα δρομολόγια και θα μισθώνονταν και νέα αεροπλάνα, ενώ άλλες πληροφορίες ανέφεραν ότι εξετάζονταν όλα τα σενάρια ακόμη και εκείνο της επέκτασης του δικτύου σε προορισμούς όπως η Ινδία.»<sup>73</sup>

Ενώ, όμως η κυβέρνηση σχεδίαζε την λειτουργία της νέας αεροπορικής εταιρείας, «το ενδεχόμενο να οδηγούνταν η Ολυμπιακή σε λουκέτο γινόταν όλο και πιο πιθανό, καθώς η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πράγματα έδειχνε να οδηγεί την όλη υπόθεση σε αδιέξοδο. Ήδη το υπουργείο Οικονομίας και το υπουργείο Μεταφορών αποποιούνταν πλέον τη λύση «Pantheon», ενώ τόσο ο τότε υπουργός Οικονομίας όσο και ο υπουργός Μεταφορών κρατούσαν αποστάσεις από το τι μέλλει γενέσθαι με την Ολυμπιακή, καθώς κανείς τους δεν ήθελε να επωμιστεί το πολιτικό κόστος του οριστικού κλεισίματος της αεροπορικής εταιρείας. Παράγοντες των δύο υπουργείων επέμεναν ότι υπήρχε λίστα επενδυτών με περισσότερα από δέκα ονόματα, η οποία ήταν σε γνώση του κοινοτικού Επιτρόπου Ζακ Μπαρό. Ωστόσο, αναγνώριζαν ότι η κατάσταση ήταν αρκετά δύσκολη για την ελληνική κυβέρνηση, η οποία είχε να αντιμετωπίσει αφενός τη δυσπιστία των κοινοτικών υπηρεσιών και αφετέρου τον έντονο ανταγωνισμό των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών.

Το σίγουρο ήταν ότι όλα θα κρίνονταν τις επόμενες εβδομάδες, καθώς στελέχη της κυβέρνησης θα είχαν κρίσιμες συνομιλίες μεταξύ τους, καθώς και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το μέλλον των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Η Ε.Ε. δεν συμφωνούσε με το σχέδιο διάσωσης του αερομεταφορέα που της είχε υποβάλει η κυβέρνηση. Συγκεκριμένα αντιδρούσε με το σχέδιο που προέβλεπε υπαγωγή στο άρθρο 44, ενώ σχεδίαζε νέα προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με παράλληλη εισήγηση για επιβολή ημερήσιου προστίμου στη χώρα μας, δεδομένου ότι στις 4 Ιουνίου εξέπνεε η δίμηνη διορία και η κυβέρνηση δεν είχε προχωρήσει στην ανάκτηση των κρατικών ενισχύσεων ύψους 161 εκατομμυρίων ευρώ που δόθηκαν στην Ολυμπιακή την περίοδο 1998-2002. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η προσφυγή στο Δικαστήριο θα αφορούσε ένα μόνο σκέλος της διαφοράς με τη χώρα μας για την Ολυμπιακή. Υπήρχε και το δεύτερο σκέλος, το οποίο αφορούσε τις ενισχύσεις που

---

<sup>73</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Έλληνες και ξένοι επενδυτές στη λίστα*, Φεβρουάριος 2006, σελίδες 35-36 τεύχος 315

δόθηκαν στην εταιρεία την περίοδο 2002-2004, οι οποίες ανέρχονταν σε 540ν εκατομμύρια ευρώ.»<sup>74</sup>

Ενώ αναμενόταν η αποστολή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των πλήρη κείμενων και των τριών αποφάσεων της διαιτησίας μέσω των οποίων το διαιτητικό δικαστήριο είχε αναγνωρίσει ότι το Δημόσιο όφειλε να αποζημιώσει την Ολυμπιακή Αεροπορία συνολικά με 585,8 εκατ. Ευρώ, ο υφυπουργός Οικονομικών Π. Δούκας άφηνε να εννοηθεί ότι πέραν της ενημέρωσης της Ε.Ε. για τις αποφάσεις της διαιτησίας αλλά και για το κυβερνητικό σχέδιο εξυγίανσης και ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. θα απαιτούσε και σκληρή διαβούλευση. Καθώς δεν έπρεπε να θεωρηθεί βέβαιο ότι στις Βρυξέλλες θα χαρακτηρίζαν ως τέχνασμα που βασίστηκε σε νόμο του 1956 την ευνοϊκή απόφαση υπέρ της Ο.Α.

Υπενθυμίζεται ότι το βαρύτερο αποζημιωτικό αίτημα της Ο.Α. της «απέδωσε» 563,8 εκατ. ευρώ λίγο πριν από τα Χριστούγεννα με απόφαση που εξεδόθη από τον Άρειο Πάγο και βασίζεται στον ιδρυτικό νόμο 3560/1956, κάτι που αναπτέρωσε τις ελπίδες για μια ύστατη προσπάθεια εξυγίανσης και ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, αφού παρέχεται πια η δυνατότητα συμψηφισμού των παράνομων κρατικών ενισχύσεων με τα επιδικασθέντα σε βάρος του Δημοσίου.

Ο κ. Δούκας προανήγγειλε ότι ήδη εξελίσσονταν μια πολύ λεπτή περίοδος διαπραγματεύσεων με τις ευρωπαϊκές αρχές και ότι θα υπήρχε σχετική συνάντηση πιθανόν εντός του Ιανουαρίου.

Αυτό φυσικά δυσκόλευε οποιαδήποτε προσπάθεια αποκρατικοποίησης, διότι ο ενδιαφερόμενος επενδυτής θα έπρεπε να πληρώσει και την καθαρή αξία της Ολυμπιακής και να επέστρεφε και 500 με 700 εκατομμύρια ευρώ.

Ήταν, λοιπόν, μια περίοδος πολύ λεπτών διαπραγματεύσεων –με βάση τη νομολογία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων– για να αλλάζε αυτή η άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και να μας επέτρεπε να προχωρήσουμε με τον ταχύτερο δυνατό ρυθμό στην αποκρατικοποίηση της εταιρείας, χωρίς να ζητούσε τις ενισχύσεις που θεωρούσε παράνομες από τους επενδυτές.

«Στις 12 Σεπτεμβρίου το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ανέτρεψε μερικώς την Τετάρτη προηγούμενη απόφαση της Κομισιόν που απαιτούσε από την Ελλάδα να ανακτήσει κρατική βοήθεια που είχε προσφέρει στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Από τα 160 εκατ. ευρώ τα οποία η Επιτροπή θεωρούσε ότι αποτελούσαν

---

<sup>74</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο*, Ιούνιος 2006, σελίδα 36, τεύχος 319

καταχρηστικού χαρακτήρα κρατικές ενισχύσεις προς την Ολυμπιακή, το Πρωτοδικείο δικαιώνει την Επιτροπή για τα 130 εκατ. ευρώ.

Η κυβέρνηση φερόταν να εξετάζει δύο σενάρια για το μέλλον της Ολυμπιακής:

Το πρώτο αφορούσε στην περίπτωση που η ΕΕ δεν δεχόταν τον συμψηφισμό των κρατικών χρεών προς την ΟΑ που επιδικάστηκαν ύστερα από διαιτησίες και των επιστροφών προς το Δημόσιο χρημάτων που θεωρούνταν παράνομη επιχορήγηση. Σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία θα έβαζε -πιθανότατα- λουκέτο.

Το δεύτερο σενάριο αφορούσε στην περίπτωση που η ΕΕ αποδέχονταν τον συμψηφισμό.

Σε αυτή την περίπτωση είχε εκπονηθεί ένα ολόκληρο σχέδιο για να μπορέσει η εταιρεία να ιδιωτικοποιηθεί χωρίς τα συσσωρευμένα χρέη, τα οποία για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές έφταναν τα 380 εκατ. ευρώ και για την Ολυμπιακή Υπηρεσίες ΑΕ άγγιζαν το 1,3 δισ. ευρώ.

Σχεδόν αμέσως η Ολυμπιακή υπάχθηκε στο άρθρο 44 του νόμου 1892/90, μια λύση για τις υπερχρεωμένες και προβληματικές επιχειρήσεις που προέβλεπε συμφωνία μεταξύ πιστωτών και εταιρείας για πάγωμα των χρεών σε ποσοστό ως 90%.

Το Δημόσιο συγκέντρωνε ποσοστό οφειλών άνω του 60% των χρεών της Ολυμπιακής και είχε το δικαίωμα από τον νόμο να καταθέσει αίτηση στο Εφετείο Αθηνών, ζητώντας την εφαρμογή του άρθρου 44.

Μετά την έκδοση της απόφασης του Εφετείου, σε δύο-τρεις μήνες, τα χρέη «πάγωναν» και η εταιρεία προστατευόταν από πτωχευτικές διαδικασίες, ενώ διασφαλιζόνταν τα δικαιώματα των εργαζομένων και η λειτουργία της εταιρείας. Στο σημείο αυτό μπορούσε η κυβέρνηση να επιλέξει και το σχέδιο λειτουργίας της εταιρείας Πάνθεον που θα αντικαταστούσε τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, ώστε καθαρή πλέον από βάρη να πωλούταν σε ιδιώτες με 33 αεροσκάφη και 2.162 εργαζομένους.

Έτσι, η εταιρεία αφού θα είχε απαλλαχθεί από τα χρέη του παρελθόντος θα μπορούσε να προχωρήσει με νέο επιχειρησιακό σχέδιο και ιδιωτικό μάνατζμεντ. Σε ότι αφορούσε τους 6.000 υπαλλήλους της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ η

κυβέρνηση είχε δεσμευθεί ότι δεν θα απολυόταν κανείς, ωστόσο δεν αποκλείονταν να γινόντουσαν μετατάξεις και μεταθέσεις προσωπικού.»<sup>75</sup>

Τόσο ο κ. Χατζηδάκης όσο και ο κυβερνητικός εκπρόσωπος Θ. Ρουσόπουλος επιβεβαίωναν με δηλώσεις τους ότι πρώτος στόχος της κυβέρνησης ήταν να πωληθεί η εταιρεία και όχι να κλείσει. Ωστόσο το πρόβλημα ήταν εξαιρετικά οξύ και οι διαστάσεις του φάνηκαν ξεκάθαρα στην συνάντηση που είχε στις Βρυξέλλες ο κ. Χατζηδάκης με τον αρμόδιο επίτροπο της Ε.Ε. Ζακ Μπαρό για το ζήτημα. Πληροφορίες από το περιβάλλον του υπουργού Μεταφορών ανέφεραν ότι η συνάντηση έγινε σε πολύ καλό κλίμα, λόγω και των φιλικών προσωπικών σχέσεων που διατηρούσαν οι δύο άνδρες, από την εποχή που κ. Χατζηδάκης ήταν ευρωβουλευτής της ΝΔ. Κατά τις ίδιες πηγές ωστόσο επαναβεβαιώθηκε ότι η καλή διάθεση της Κομισιόν δεν αρκούσε, αφού η κυβέρνηση μπορούσε να διαβεβαιώσει ότι επιδίωκε το συμψηφισμό των χρεών, αλλά οι Βρυξέλλες δυσπιστούσαν, φοβούμενες ότι η πρόταση της Ελλάδας για επιστροφή από το ελληνικό δημόσιο των οφειλών που επιδίκασε το διαιτητικό δικαστήριο, με ταυτόχρονη επιστροφή από την Ολυμπιακή στο δημόσιο των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, δεν συνιστούσε παρά ακόμη μία προσπάθεια κωλυσιεργίας, όπως πολλάκις είχε συμβεί κατά το παρελθόν. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση κατά την οποία δεν εγκρίνονταν ο συμψηφισμός των χρημάτων που είχαν επιδικαστεί υπέρ της Ο.Α. από διαιτησίες και των χρημάτων που ζητούσε η Ε.Ε. να επιστραφούν από την εταιρεία προς το ελληνικό δημόσιο ως παράνομη κρατική επιδότηση, τότε η Ε.Ε. ήταν υποχρεωμένη να άνοιγε το φάκελο για την εταιρεία και να προχωρούσε σε προσφυγή στο ευρωπαϊκό δικαστήριο. Η διαδικασία αυτή δεν ήταν σύντομη, αφού αναμένονταν να ολοκληρωθεί σε περίπου δύο χρόνια. Στο μεσοδιάστημα η Ο.Α. θα είχε εισπράξει τα χρήματα από τις διαιτησίες, αλλά θεωρούνταν εξαιρετικά αμφίβολο αν θα μπορούσε να πωληθεί, αφού οι όποιοι νέοι ιδιοκτήτες της θα κινδύνευαν να βρίσκονταν αντιμέτωποι με εξαιρετικά δυσβάστακτα πρόστιμα έπειτα από λίγο χρόνο. Ενδεικτικό του κλίματος που επικρατούσε ήταν το γεγονός ότι ο κ. Χατζηδάκης περιοριζόταν στην επανάληψη του ότι η κυβέρνηση θα έκανε το καλύτερο δυνατό, ώστε να παρέμενε ζωντανή η Ολυμπιακή και στη συνέχεια να αποκρατικοποιούταν. Πρόσθεσε δε ότι ήταν νωρίς να γίνονταν οποιαδήποτε πρόβλεψη για την κατάληξη

---

<sup>75</sup> <http://www. : news.in.gr>

της υπόθεσης, αφού βρίσκονταν σε εξέλιξη οι συζητήσεις με την Ε.Ε., οι οποίες λόγω της τεχνικής και νομικής περιπλοκότητας του ζητήματος αναμένονταν να διαρκέσουν αρκετά.

"Η προσπάθεια δεν είχε αλλάξει. Ήταν αυτή που είχε πει ο πρωθυπουργός και ο αρμόδιος υπουργός. Ήταν να μην κλείσει η Ολυμπιακή Αεροπορία. Να πουληθεί, να αποκρατικοποιηθεί", επανέλαβε και ο τότε κυβερνητικός εκπρόσωπος Θ. Ρουσόπουλος.»<sup>76</sup>

«Οι εξελίξεις των τελευταίων ημερών οδηγούσαν στο συμπέρασμα πως η κυβέρνηση είτε δεν μπορούσε είτε δεν ήθελε να εξασφαλίσει την επιβίωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών και το μόνο που δεν έλεγε εκείνη τη στιγμή ήταν το πότε θα έκλειναν οι εταιρείες.

Η συνάντηση του υπουργού Μεταφορών Κ. Χατζηδάκη με τον κοινοτικό επίτροπο Ζακ Μπαρό στις Βρυξέλλες την Παρασκευή φαίνεται πως προκάλεσε βαρύτατο σοκ στην Αθήνα, που αντιλήφθηκε ξαφνικά πως δεν υπήρχαν σοβαρά περιθώρια ελιγμών. Στενοί συνεργάτες του υπουργού με τους οποίους συνομίλησε η Ελευθεροτυπία περιέγραφαν την κατάσταση με μελανά χρώματα.

Συγκεκριμένα έλεγαν πως η προσφυγή της ιρλανδικής Ryanair ( εταιρεία χαμηλού κόστους, που στο παρελθόν είχε έρθει αρκετές φορές σε σύγκρουση με την Κομισιόν) κατά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελούσε τη θρυαλλίδα των εξελίξεων. «Οι κοινοτικές υπηρεσίες γνώριζαν πως αν έκαναν μια εντελώς πρόχειρη έρευνα στις Αερογραμμές για την περίοδο 2004-2007 θα έβρισκαν πως δεν είχε πληρωθεί ούτε ένα ευρώ για το ΙΚΑ και το Σπατόσημο. Δεν χρειάζονταν καν να έβαζαν ορκωτούς ελεγκτές, ήταν κοινό μυστικό». Προσθέτανε πως ο Κ. Χατζηδάκης είχε μεν εισπράξει την κατανόηση του Ζακ Μπαρό, αλλά παραδέχονταν πως αυτό δεν αρκούσε. Η Κομισιόν πιέζονταν από την Ryanair και μετέφερε την πίεσή της προς την Αθήνα που σύρονταν από τις εξελίξεις χωρίς δυνατότητα παρέμβασης. Η αυτοκριτική διάθεση δεν έλειπε. «Τόσον καιρό το μόνο που κάναμε ήταν να "δανειζόμαστε" χρόνο. Περιμέναμε πως η Ε.Ε. θα δεχόταν τα αποτελέσματα της διαιτησίας και πως δεν θα ασχολούταν με τις ημέρες των Ολυμπιακών Αερογραμμών για την τελευταία τριετία. Δεν υπήρχε περίπτωση να πηγαίναμε μακριά με αυτές τις απόψεις», λένε τώρα στο υπουργείο.

---

<sup>76</sup> <http://www.makthes.gr/index.php?name=News&file=article&sid=7230>



Οι συνομιλητές μας στέκονταν σε δύο σημεία. Το πρώτο ήταν πως δεν θα απολύονταν εργαζόμενοι, πως θα υπήρχε ένα πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου και δυνατότητα μετατάξεων, αφού προηγηθεί σχετική νομοθετική ρύθμιση.

Το δεύτερο ήταν πως δεν υπήρχε περίπτωση να έμεναν τα νησιά της χώρας χωρίς αεροπορική κάλυψη. Θα δημιουργούταν μια νέα εταιρεία που θα έπαιρνε τη σκυτάλη από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και στόχος ήταν από την πρώτη ημέρα να υπήρχε στη μετοχική της σύνθεση ιδιώτης επενδυτής. Στην ουσία, δηλαδή, δεν επτόκειτο και για κάτι ρηξικέλευθο. Αυτή ήταν και η επιδίωξη της τελευταίας κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ που το 2003 διέσπασε τον όμιλο της Ολυμπιακής και δημιούργησε τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Υπενθυμίζεται πως το Δημόσιο κρατούσε σε λειτουργία την Pantheon, η οποία αποτελούσε εταιρεία-σφραγίδα και υπήρχε μόνο και μόνο για να αμείβονται τα μέλη του διοικητικού της συμβουλίου.

Οι συνεργάτες του Κ. Χατζηδάκη έλεγαν πως για ότι πρόκειται να γίνονταν από εδώ και στο εξής θα εξασφαλιζόταν πρώτα η συναίνεση της Ε.Ε. «Δεν θέλουμε να δημιουργήσουμε ακόμα μια εταιρεία που θα εμπλακεί σε νέες νομικές περιπέτειες. Θέλουμε μια εταιρεία απαλλαγμένη από τα βάρη και τις υποχρεώσεις του παρελθόντος, που θα λειτουργεί αποτελεσματικά και θα εξασφαλίζει τον απαιτούμενο πλουραλισμό στην αγορά. Μονοπώλιο δεν πρόκειται να υπάρξει», ισχυρίζονταν. Βέβαια όλα αυτά είχαν ειπωθεί και στο παρελθόν.

Από την πλευρά του ο ίδιος ο υπουργός το Σάββατο έδειξε να τάσσεται κατά της δημιουργίας ενός ντε φάκτο μονοπωλίου στις αερομεταφορές. «Όποια λύση δώσουμε, θέλουμε να είναι οικονομικά βιώσιμη και νομικά σωστή... Να τελειώνουμε όλοι, και οι εργαζόμενοι και εμείς και οι φορολογούμενοι από το βραχνά που έχουμε εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Θέλουμε ένα υγιές σχήμα. Θέλουμε να συνεχίσει να υπάρχει μια εταιρεία, η οποία θα δίνει το δικαίωμα επιλογής στους επιβάτες».

Το σχέδιο που επεξεργαζόταν η κυβέρνηση αποτελούσε προσαρμογή της λύσης που εφαρμόστηκε στο Βέλγιο μετά τη χρεοκοπία της Sabena, στα τέλη του 2001. Μεσολάβησε μια νεκρή περίοδος δύο μηνών και την εταιρεία διαδέχθηκε η SN Brussels, η οποία αποτέλεσε μετεξέλιξη θυγατρικής της Sabena. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής, ωστόσο, το υπουργείο διαμήνυε πως δεν θα υπήρχε κενό λειτουργίας και πως τουλάχιστον τα νησιά θα είχαν μονίμως αεροπορική κάλυψη.

Στο νέο φορέα εξεταζόταν το ενδεχόμενο να εντάσσονταν και η τεχνική βάση. Αρχικά η Κομισιόν επέμενε στη λύση της ρευστοποίησης όλων των περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής, φαίνεται όμως πως πείστηκε από την άποψη της Αθήνας

που έλεγε πως δεν ήταν δυνατόν να λειτουργεί το «Ελευθέριος Βενιζέλος» χωρίς τεχνική κάλυψη. Κάτι τέτοιο θα ισοδυναμούσε με περιθωριοποίηση της Αθήνας ως διεθνούς προορισμού, σε μια περίοδο που η πόλη έδειχνε να βρίσκεται σε ανοδική πορεία. Σύμφωνα με πληροφορίες, η νέα εταιρεία θα λειτουργούσε το 2008, όμως τίποτα δεν ήταν βέβαιο εκείνη τη στιγμή.

Η εταιρεία προστατευόταν από τυχόν ενέργειες των πιστωτών εναντίον της και δεν υπήρχε δυνατότητα για κάποιον να ζητήσει την κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής. Ωστόσο παράγοντες της εταιρείας επισήμαιναν πως η θέση της κυβέρνησης περί λουκέτου μπορούσε να οδηγήσει σε ανεξέλεγκτες καταστάσεις. Λεγόταν χαρακτηριστικά πως υπήρχε το ενδεχόμενο μια εταιρεία που παρείχε υπηρεσίες στις Αερογραμμές να αρνούταν την εξυπηρέτησή της, χρησιμοποιώντας ως επιχείρημα τις κυβερνητικές προαναγγελίες. Σε ένα τέτοιο - εφιαλτικό- ενδεχόμενο τα αεροπλάνα των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα καθιλώνονταν στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα με ό,τι συνεπαγόταν αυτό. Διάχυτος ήταν ο φόβος εντός της εταιρείας το λουκέτο να μην έμπαινε, τελικά, από την κυβέρνηση αλλά από την ίδια την αγορά.

Ένα άλλο μείζον θέμα ήταν τι θα έπραττε η παρούσα διοίκηση, που μέχρι την Πέμπτη είχε την εντολή να αναζητεί αεροπλάνα. Λεγόταν, μάλιστα, πως είχε υποσχεθεί πύκνωση των δρομολογίων στο θερινό πρόγραμμα πτήσεων με τη χρήση αεροπλάνων που θα μισθώνονταν με μακροχρόνιες συμβάσεις. Προφανές ήταν πως εκείνη τη στιγμή ούτε και η διοίκηση των Ο.Α. δεν γνώριζε τι θα έπρεπε να πράξει.

Με ενημέρωση των συναδέλφων τους και των αρχηγών των πολιτικών κομμάτων απάντησαν οι εργαζόμενοι. «Αίσθησή μας είναι πως η κυβέρνηση εγκαταλείπει την προσπάθεια διάσωσης της εταιρείας. Το ποσοστό της Ολυμπιακής στην αγορά είναι αξιοθαύμαστο με δεδομένες τις δυσκολίες... Υπάρχουν τεράστιες ευθύνες της διοίκησης με τις παλινωδίες των τελευταίων τριών ετών και κάποιος πρέπει να λογοδοτήσει», τόνιζε ο Γ. Πέππας, εκπρόσωπος των εργαζομένων στο Δ.Σ. της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες.

Από πλευράς ΠΑΣΟΚ, η Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου μίλησε για ομολογία της «ανικανότητας της κυβέρνησης Καραμανλή». Τρομοκρατικό ήταν το δίλημμα κλείσιμο ή ιδιωτικοποίηση, έλεγε το ΚΚΕ, κάνοντας λόγο για διαρκές έγκλημα που συντελούταν σε βάρος της Ολυμπιακής από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Ν.Δ. «Η κυβέρνηση διαπράττει ένα πολιτικό και κοινωνικό έγκλημα σε βάρος της χώρας και του ελληνικού λαού» επισήμαινε ο ΣΥΝ. «Ο Κ. Χατζηδάκης ήρθε βία να

βάλει τέλος στην Ολυμπιακή... θα κερδίσουν οι φίλοι και θα χάσει το έθνος», σχολίαζε ο πρόεδρος του ΛΑΟΣ Γ. Καρατζαφέρης.»<sup>77</sup>

«Η χρονική συγκυρία κατά την οποία αποφασίστηκε να ανακοινωθεί το οριστικό κλείσιμο του θέματος της Ολυμπιακής φαίνεται ότι έχει άμεση σχέση με το φόβο της κυβέρνησης για νέα προσφυγή η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει στο άνοιγμα των οικονομικών φακέλων της περιόδου 2004-2007, το περιεχόμενο των οποίων θα οδηγούσε σε νέα καταδίκη της Ελλάδας ενώπιον της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κι αυτό γιατί οι δύο εταιρείες (Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία -Υπηρεσίες) φαίνεται ότι έχουν να παρουσιάσουν σημαντικά χρέη απέναντι στο ελληνικό Δημόσιο, τα οποία φυσικά μεταφράζονται στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα ως νέες κρατικές -παράνομες πάντα- ενισχύσεις που θίγουν τις συνθήκες ανταγωνισμού.

Αναλυτικά, σύμφωνα με εκτιμήσεις, κατά την εν λόγω περίοδο οι Ολυμπιακές Αερογραμμές εμφανίζονται να χρωστούν 200 εκατ. ευρώ από τέλη Σπατόσημου που δεν έχει καταβληθεί, 120 εκατ. ευρώ στο ελληνικό Δημόσιο από μίσθωση αεροσκαφών, 85 εκατ. ευρώ ως χρέος προς την ΟΑ-Υ και 35 εκατ. ευρώ προς τον ΔΑΑ για τα οποία μάλιστα έχουν υποθηκευτεί τέσσερα αεροσκάφη. Ακόμη χειρότερη κατάσταση παρουσιάζουν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές -Υπηρεσίες, καθώς διατηρούν χρέη ύψους 485 εκατ. ευρώ προς την Εφορία (285 εκατ. ευρώ βεβαιωμένα σε αναστολή και 200 εκατ. ευρώ ληξιπρόθεσμα χρέη), 285 εκατ. ευρώ οφειλές προς το ΙΚΑ (πληρωτέα σε 96 δόσεις), 68 εκατ. ευρώ προς το ΔΑΑ, 8,5 εκατ. ευρώ στον ΟΤΕ και 3 εκατ. ευρώ σε λοιπούς πιστωτές.

Ωστόσο, τα οικονομικά στοιχεία του Ομίλου της Ολυμπιακής φαίνεται ότι μετατρέπονται σε γρίφο, καθώς ισολογισμοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας -Υπηρεσίες δεν έχουν δημοσιευθεί από το 2003 με αποτέλεσμα όλοι οι υπολογισμοί που αφορούν σε ζημιές, έσοδα ή ακόμη και επιβατική κίνηση να περιλαμβάνουν εκτιμήσεις και όχι ακριβή μεγέθη. Αποτέλεσμα είναι η κυβέρνηση να κάνει λόγο για συνολικά χρέη των δύο εταιρειών που αγγίζουν τα 2,4 δισ. ευρώ (1,6 δισ. ευρώ μετά τον συμψηφισμό) και οι εργαζόμενοι να υποστηρίζουν ότι το ελληνικό Δημόσιο εξακολουθεί να χρωστά στην εταιρεία 800 περίπου εκατ. ευρώ με βάση τις αποφάσεις των διαιτησιών. Η κυβέρνηση από την πλευρά της υποστηρίζει ότι τα χρήματα, που έχουν επιδικαστεί στην Ο.Α., έχουν ήδη δοθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό και

---

<sup>77</sup> [http://www.enet.gr/online\\_text/c=110,id=53708936](http://www.enet.gr/online_text/c=110,id=53708936)

εκκρεμεί μόνο μια τελευταία δόση 35 εκατ. ευρώ, που φυσικά δεν είναι ικανή να αλλάξει την εικόνα των οικονομικών της εταιρείας. Παράλληλα, επίσημα χείλη τονίζουν ότι ακόμη και εάν η Κομισιόν δεχόταν τα αποτελέσματα της διαιτησίας, το πρόβλημα στην Ολυμπιακή Αεροπορία -Υπηρεσίες θα εξακολουθούσε να υφίσταται, καθώς τα συσσωρευμένα χρέη της είναι υπέρογκα και συνεχώς αυξανόμενα. Συνολικά οι δύο εταιρείες καταγράφουν συνολικά χρέη ύψους 2,4 δισ. ευρώ εκ των οποίων τα 1,475 εκατ. ευρώ «ανήκουν» στην ΟΑ-Υ (από αυτά, αν γίνουν δεκτές οι διαιτησίες, θα αφαιρεθούν ακόμη 835 εκατ. ευρώ). Τα χρέη των Ολυμπιακών Αερογραμμών, από την άλλη εκτιμάται ότι θα αγγίξουν τα 483 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2007. Υπενθυμίζεται ότι οι Ο.Α. λειτούργησαν για πρώτη φορά τον Δεκέμβριο του 2003, οπότε και κατάφεραν μέσα σε 18 μέρες έως το τέλος δηλαδή του 2003, να καταγράψουν ζημιές 23 εκατ. ευρώ. Περίοπη θέση σε επίπεδο ζημιών καταγράφει και η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα η οποία υπολογίζεται ότι καταγράφει χρέη ύψους 423 εκατ. ευρώ, παρά το περιορισμένο μέγεθος της εταιρείας.

Όσον αφορά στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, πέραν των 10 εκατ. ευρώ που χάνουν κάθε μήνα οι ζημιές της διαμορφώθηκαν το 2006 στα 110 εκατ. ευρώ. Κοινή πεποίθηση, διοίκησης και εργαζομένων, αποτελεί ότι οι μισθώσεις ασύμφορων αεροσκαφών με τη μέθοδο του wet lease έκανε τεράστια ζημιά στην εταιρεία. Εκτιμάται μάλιστα ότι μόνο τα αεροσκάφη που νοικιάστηκαν από την ισπανική εταιρεία HOLA στοίχισαν στην εταιρεία, εκτός από την αξιοπιστία της, λόγω των προβλημάτων που παρουσίασαν, 108 εκατ. ευρώ από το 2003 έως σήμερα».<sup>78</sup>

### 5.3.1 Η εναλλακτική της SABENA

«Σύμφωνα με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ως εταιρία αεροπορικού έργου, εντός 24 ωρών θα έκλειναν και θα ξανάνοιγαν με νέο σχήμα και συρρικνωμένο πτητικό έργο, χωρίς υπερατλαντικές και άλλες μακρινές πτήσεις. Η νέα εταιρία, με περίπου 20 αεροσκάφη μεσαίας εμβέλειας και περί τα 1.200 άτομα ιπτάμενο και υποστηρικτικό προσωπικό θα καλύπτει το εσωτερικό κυρίως νησιωτικό δίκτυο και βασικούς προορισμούς της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

<sup>78</sup> Τουρισμός και Οικονομία, *Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο*, Ιούνιος 2006, σελίδα 36, τεύχος 319

Οι άλλες δραστηριότητες, όπως της τεχνικής βάσης, της επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών, εμπορευματικών μεταφορών, αφού θα έμπαινε η Ολυμπιακή Αεροπορία προς εκκαθάριση, θα προωθούνταν τμηματικά προς αποκρατικοποίηση ως νέες αυτόνομες εταιρίες, στις οποίες θα εισέρχονταν ιδιώτες αναλαμβάνοντας πλειοψηφικά πακέτα μετοχών και το μάνατζμεντ. Ο υπ. Μεταφορών κ. Κωστής Χατζηδάκης δρομολογούσε νέα επιχείρηση διάσωσης του εθνικού αερομεταφορέα, μέσω διάδοχου σχήματος, λαμβάνοντας το «πράσινο φως» από το πρωθυπουργικό γραφείο και την κατ' αρχήν έγκριση της Ε.Ε. Για να ετοιμάζονταν και να λειτουργούσε το νέο διάδοχο σχήμα θα ακολουθούταν σε εγχώριο και ευρωπαϊκό επίπεδο τεχνικές και νομικές διαδικασίες οι οποίες θα διαρκούσαν τουλάχιστον έξι μήνες.

Προβλέπονταν αντιδράσεις και σφυροκοπήματα μακράς διάρκειας κατά της κυβέρνησης και του ίδιου του υπουργού Μεταφορών από τους συνδικαλιστές της Ολυμπιακής και τα κόμματα της αντιπολίτευσης.

Πρόσθετη δυσκολία υπήρχε για την αναζήτηση του διάδοχου σχήματος. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα δεν μπορούσε, καθώς ήταν υπερχρεωμένη, με χρέη άνω των 150 εκατομμυρίων ευρώ. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές απορροφήθηκαν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Από το 2005, με αποφάσεις της διυπουργικής επιτροπής αποκρατικοποιήσεων είχε συσταθεί και παρέμενε εταιρία στα χαρτιά η Πάνθεον, για να αποτελούσε το διάδοχο σχήμα της Ολυμπιακής. Παρά ταύτα ανέφεραν αρμόδιες κυβερνητικές πηγές θα γινόταν προσπάθεια μέσω νέων διαπραγματεύσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο νέο διάδοχο σχήμα να διατηρούνταν το εμπορικό σήμα των ολυμπιακών κύκλων και το ίδιο ή παρεμφερές όνομα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που ήταν η μεγάλη περιουσία της εθνικής αεροπορικής εταιρίας, κατά τρόπο όμως που το νέο σχήμα να μην θεωρούταν συνέχεια του προηγούμενου, πράγμα που θα είχε ως συνέπεια να γίνονταν στόχος νέων προσφυγών, καθώς οι εγχώριοι και ξένοι ανταγωνιστές της Ολυμπιακής караδοκούσαν.

Στις δηλώσεις που έκανε το Σάββατο ο υπουργός Μεταφορών Κ. Χατζηδάκης ανέλαβε εκ μέρους της κυβέρνησης τέσσερις βασικές δεσμεύσεις, οι οποίες ήταν:

1. Θα διασφαλιζόνταν τα εργασιακά δικαιώματα όλων των εργαζομένων της Ο.Α.
2. Δεν θα υπήρχε ούτε για μια ημέρα κενό στην αεροπορική κάλυψη των νησιών και των άγονων γραμμών.
3. Θα γίνονταν σεβαστά τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων.

4. Η λύση που θα βρίσκονταν θα απέτρεπε τις συνθήκες μονοπωλίου, διασφαλίζοντας για τους επιβάτες το δικαίωμα της ελεύθερης επιλογής.

Η νέα εταιρία αεροπορικού έργου θα ήταν πιθανότατα κρατική, ενώ θα επιδιωκόταν η ιδιωτικοποίησή της αργότερα. Εξαιτίας των νησιών και γενικότερα της γεωγραφίας της χώρας, «δεν θα υπήρχε μονοπώλιο και θα συνεχίζονταν αδιάκοπα τα δρομολόγια σε άγονες γραμμές», διαβεβαίωνε το υπουργείο Μεταφορών. Οι εργαζόμενοι των Ο.Α. θα απορροφούνταν στη νέα εταιρία αλλά θα υπήρχε και πρόγραμμα μετατάξεων και εθελουσίας εξόδου.

Η κυβερνητική δέσμευση ήταν ότι «κανένας εργαζόμενος της Ολυμπιακής δεν θα βρισκόταν στο δρόμο». Από τις 7.700 (4.200 μονίμους και 3.500 εποχικούς) υπαλλήλους της Ολυμπιακής εκτιμιόταν ότι περί τις 3.500 θα απορροφούνταν στο νέο διάδοχο αεροπορικό σχήμα και τις παράλληλες δραστηριότητες εδάφους, ενώ περί τις 3.500 έως 3.700 υπαλλήλους όλων των ειδικοτήτων θα κρίνονταν πλεονάζοντες. Οι πλεονάζοντες μόνιμοι υπάλληλοι θα μετατάσσονταν απευθείας και οι εποχικοί θα είχαν μοριοδότηση για μετατάξεις και προσλήψεις στο Δημόσιο και ευρύτερο δημόσιο τομέα, ενώ θα εφαρμοζόταν και πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου.

Σε μια περίοδο που κυριαρχούσαν αντιδράσεις για προωθούμενες δυσμενείς αλλαγές στο ασφαλιστικό σύστημα της χώρας, ανάμεσα σε άλλα εξεταζόταν αρμοδίως το σενάριο πριμοδότησης του χρόνου προϋπηρεσίας για τη μαζική συνταξιοδότηση 2.500 έως 3.000 μονίμων υπαλλήλων ειδικοτήτων εδάφους και ιπταμένων της Ολυμπιακής. Το κόστος εφαρμογής της ρύθμισης υπολογίζονταν συνολικά σε 250 εκατομμύρια ευρώ. Αφορούσε σε 150 εκατομμύρια ευρώ, που ήταν υποχρεωμένη ούτως ή άλλως να κάλυπτε η Ολυμπιακή για εφάπαξ αποζημιώσεις συνταξιοδότησης (ποσοστό 80% των τακτικών αποδοχών βάσει του νόμου 2112), που αναλογούσε κατά μέσο όρο σε 50.000 ευρώ για κάθε αποχωρούντα. Τα υπόλοιπα 100 εκατομμύρια ευρώ του κόστους της ρύθμισης αφορούσαν στις αναλογούσες εργατικές εισφορές και εργοδοτικές συνεισφορές (σε ποσοστό 30% επί των τακτικών αποδοχών), που επίσης θα έπρεπε να κάλυπτε η Ολυμπιακή προς το ΙΚΑ για το χρονικό διάστημα ενός έως τριών ετών, που θα πριμοδοτούταν ο κάθε εργαζόμενος για να αποχωρήσει προς συνταξιοδότηση. Βεβαίως η Ο.Α. είχε ήδη σωρευμένες οφειλές προς το ΙΚΑ.

Σημειώνεται ότι ο ισχύων νόμος 1759/88, που αναφέρονταν στο ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς του προσωπικού της Ολυμπιακής, προέβλεπε (άρθρο 7) την αναγνώριση κάθε ενός έτους σε ενάμισι έτος προϋπηρεσίας για αποχωρούντες με

αίτησή τους, ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, εφόσον συγκέντρωναν βάσει της ρύθμισης οι άνδρες 9.000 και οι γυναίκες 7.500 ημερομίσθια και αντίστοιχα ένσημα του ΙΚΑ. Εκρηκτικό ήταν πάντως το πρόβλημα για τους πιλότους της Ολυμπιακής καθώς «η ειδικότητά τους δεν άφηνε περιθώρια απορρόφησης με μετατάξεις σε άλλες θέσεις εργασίας».

Η ένωση των πιλότων (ΕΧΠΑ) αποφάσισε να κηρύξει τον υπουργό Μεταφορών κ. Κωστή Χατζηδάκη «ανεπιθύμητο πρόσωπο» στις πτήσεις της Ολυμπιακής, ενώ η διοίκηση της ομοσπονδίας των σωματείων της εταιρίας (ΟΣΠΑ) συνεδρίαζε με επιθετικές διαθέσεις. Οι συνδικαλιστές από όλες τις παρατάξεις έδιναν το μήνυμα ότι «εάν προχωρούσε το κλείσιμο της Ολυμπιακής τότε θα έκλεινε και το αεροδρόμιο». Υπήρχαν και σκέψεις οι συνδικαλιστικές αντιδράσεις να κινηθούν παράλληλα, ώστε να μη διαταρασσόταν το πρόγραμμα πτήσεων της Ολυμπιακής τις ημέρες των εορτών. Ο κ. Κ. Χατζηδάκης δήλωνε: «Θέλω να μιλήσω ξανά στους εργαζομένους. Τυχαίνει να τους ξέρω προσωπικά, όντας επιβάτης της Ολυμπιακής για πάρα πολλά χρόνια στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Επαναλαμβάνω πως, για μένα, οι εργαζόμενοι της Ολυμπιακής δεν είναι αριθμοί. Είναι άνθρωποι. Θα τους αντιμετωπίσουμε όσο καλύτερα μπορούμε».

Σημειώνεται ότι το «μήνυμα» του κ. Μπαρό προς τον κ. Χατζηδάκη ήταν ότι ακόμη και αν ληφθούν ευνοϊκές αποφάσεις υπέρ της Ολυμπιακής αυτές εν συνεχεία θα καταπέσουν. Έτσι ο κ. Χατζηδάκης αποφάσισε να δημοσιοποιήσει το αδιέξοδο των πολιτικών διαπραγματεύσεων και δικαστικών προσφυγών και να ακολουθήσει τη γραμμή της οριστικής λύσης. Οι δικαστικές προσφυγές θα συνεχίζονταν ενώ ήταν πιθανόν να τελεσιδικήσουν υποθέσεις του παρελθόντος και η Ελλάδα από τον Μάιο να πλήρωνε για την κακοδιαχείριση της Ολυμπιακής ημερήσιο πρόστιμο δεκάδων χιλιάδων ευρώ.»<sup>79</sup>

### 5.3.2 Η εναλλακτική της Πάνθεον

«Σχέδιο εξπρές για την Ολυμπιακή έθετε σε εφαρμογή η κυβέρνηση. Ο υπουργός Μεταφορών Κωστής Χατζηδάκης έδωσε μια πρόγευση του σχεδίου που επεξεργαζόταν η κυβέρνηση, την Παρασκευή στη Βουλή φωτογραφίζοντας ως μοντέλο αυτό που ακολούθησε η ισραηλινή αεροπορική εταιρεία EL AL το 1983.

<sup>79</sup> <http://www.sportactive.gr/index.php?news=11566>

Όπως αναφέρουν καλά πληροφορημένες πηγές το Υπουργείο Μεταφορών υπό τον φόβο γενικευμένων αντιδράσεων παρότι είχε αποφασίσει ότι στις Ολυμπιακές Αερογραμμές θα έμπενε λουκέτο είχε απορρίψει το μοντέλο Sabena, το οποίο δε διασφάλιζε τους εργαζόμενους, τη διατήρηση του εταιρικού σήματος και των slots, δηλαδή των χρονοθυρίδων απογείωσης και προσγείωσης στα διεθνή αεροδρόμια. Το νέο μοντέλο που προκρινόταν προέβλεπε ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα έμπαιναν σε διαδικασία εκκαθάρισης και μέσα σε λιγότερες από 24ωρες θα δημιουργούταν μια άλλη εταιρία πτητικού έργου. Η νέα αυτή εταιρεία δεν θα επιβαρυνόταν με τα χρέη της παλαιάς ενώ η αστραπιαία διαδικασία θα επέτρεπε τη μεταβίβαση των slots. Η ονομασία της νέας εταιρείας θα ήταν σύνθετη και θα παρέπεμπε στην Ολυμπιακή ενώ με κάποια μορφή θα διατηρούσε το σήμα με τους κύκλους.

Το κλειδί στο όλο εγχείρημα προκειμένου να μην σκάλωνε πάλι στις αντιδράσεις της Κομισιόν ήταν ότι η νέα εταιρεία θα ήταν σημαντικά μικρότερη από τη σημερινή και μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα θα ιδιωτικοποιούταν.

«Σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο που είχε εκπονήσει η αμερικανική Sabre, η εταιρεία θα ξεκινούσε τη δραστηριότητά της με 33 αεροσκάφη, έναντι των 40 αεροσκαφών των Ο.Α., ενώ θα κάλυπτε 92 προορισμούς, έναντι περίπου 118 των Ο.Α.

Η νέα εταιρεία θα απασχολούσε 2.162 εργαζομένους, οι οποίοι θα προσλαμβάνονταν από την αγορά με ατομικές συμβάσεις. Επίσης, θα έπαιρνε περιουσιακά στοιχεία των Ο.Α., το όνομα και τα λεγόμενα σλοτς ως συμμετοχή του κράτους και την πλειοψηφία των μετοχών θα την αγόραζαν ιδιώτες επενδυτές ή τράπεζες. Παράλληλα, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και η Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε. θα έμπαιναν σε διαδικασία εκκαθάρισης εν λειτουργία.»<sup>80</sup>

Εργαλείο της κυβέρνησης για την ιδιωτικοποίηση της νέας εταιρίας θα ήταν η Πάνθεον η εταιρεία που δημιούργησε ο πρώην υφυπουργός Οικονομίας Πέτρος Δούκας με μετοχικό κεφάλαιο 60 εκατ. ευρώ.

Η Πάνθεον θα εξαγόραζε τη νέα εταιρεία πτητικού έργου αφού πρώτα σε αυτήν συμμετείχαν ιδιωτικά κεφάλαια και το ποσοστό του δημοσίου έπεφτε στο 30%. Από το χρόνο που θα χρειαζόταν για να εξευρεθούν οι επενδυτές θα εξαρτιόταν και το πότε θα τίθονταν σε εφαρμογή το σχέδιο ενώ οι πληροφορίες ανέφεραν ότι ήδη

---

<sup>80</sup> Φάνης Ζώης, Η κυβέρνηση αναζητεί επενδυτές *Οξύνεται η αντιπαράθεση για το μέλλον της Ολυμπιακής*, Η Ναυτεμπορική, Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2007, σελίδα 12



ασκούσαν ισχυρές πιέσεις για να συμμετάσχουν στο επενδυτικό σχήμα ιδιωτικές επιχειρήσεις που ελέγχονταν από το δημόσιο όπως η Εθνική Τράπεζα ώστε να διατηρούταν και στη νέα εταιρεία ο έλεγχος του δημοσίου αλλά με έμμεσο τρόπο. Ωστόσο σπουδή της κυβέρνησης ήταν οι εξελίξεις να δρομολογούνταν αμέσως μετά τις γιορτές των Χριστουγέννων ώστε το τοπίο να ήταν ξεκάθαρο πριν την τουριστική σεζόν του καλοκαιριού και να υπήρχε απόσταση ικανή για να ξεχαστούν οι όποιες «ατυχείς» επιλογές μέχρι τις επόμενες βουλευτικές εκλογές.

Για την εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες, εξεταζόταν η εκκαθάριση εν λειτουργία, η υπαγωγή δηλαδή στο άρθρο 44 και η εκποίηση κατά τμήματα των κλάδων που την απαρτίζουν όπως η τεχνική βάση και η επίγεια εξυπηρέτηση. Για την τεχνική βάση προωθούνταν η λύση εξαγοράς της από την ΕΑΒ ενώ για το handling υπήρχε έντονο ενδιαφέρον από ιδιώτες.

Το μεγάλο αγκάθι και σε αυτή τη λύση που φαινόταν να προωθεί το Υπουργείο Μεταφορών ήταν το τι θα γίνονταν με το μόνιμο προσωπικό και τους περίπου 4.000 συμβασιούχους που εργάζονταν στην Ολυμπιακή καθώς η υπαγωγή της εταιρίας σε καθεστώς εκκαθάρισης δεν διασφάλιζε τις αποζημιώσεις τους. Οι πληροφορίες ανέφεραν ότι γίνονταν συζητήσεις με την Κομισιόν για λύση πακέτο που θα επέτρεπε παρά την εκκαθάριση, τις μετατάξεις και την εθελούσια έξοδο για το μεγαλύτερο μέρος των μόνιμων υπαλλήλων ενώ στο νέο φορέα θα αξιοποιούνταν πολλοί από τους συμβασιούχους της Ολυμπιακής που το σημερινό καθεστώς εργασίας τους ήταν πιο κοντά σε εκείνο που θα είχε η νέα εταιρεία.»<sup>81</sup>

### 5.3.3 Οι ξένοι επενδυτές

«Μια περίεργη υπόθεση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την Ολυμπιακή από την άλλη άκρη του Ατλαντικού ήρθε στο προσκήνιο την ώρα που η κρίση στον εθνικό αερομεταφορέα κορυφωνόταν. Επρόκειτο για την εταιρεία York Capital που το καλοκαίρι του 2005 υπέγραψε προσύμφωνο εξαγοράς του 100% των ΟΑ με το ελληνικό δημόσιο. Ο εκπρόσωπος του επενδυτικού σχήματος κ. Κώστας Αλεξάκης μιλώντας στην Ημερησία υποστήριξε ότι ουδέποτε απέσυρε το ενδιαφέρον της για την Ο.Α.

---

<sup>81</sup> <http://www.emea.gr/default.asp?Element/d=9909>

Ανέφερε ότι στο συνεχιζόμενο πρόβλημα της ΟΑ, υπάρχει μία και μόνη λύση που δεν είναι άλλη από την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Μόνο τότε η ΟΑ θα είναι ικανή να φτάσει τα διεθνή επίπεδα, να ανταγωνιστεί και να αναπτυχθεί.

Μόνο μέσω της ιδιωτικοποίησης θα μπορέσει να απαγκιστρωθεί το μάνατζμεντ της εταιρείας από τις πολιτικού χαρακτήρα παρεμβάσεις, που δημιουργούν οι ζημιές από τις οποίες υποφέρει η εταιρεία όλα αυτά τα χρόνια.

Οι εργαζόμενοι θα πρέπει να στηρίζουν την επιθυμία της κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει την εταιρεία.

Δήλωσε, ότι η πρόταση της York Capital δεν έχει διαφοροποιηθεί από το περιεχόμενο του προσυμφώνου που υπογράφηκε στις 5 Αυγούστου του 2005 το οποίο προέκυψε από την επικράτησή της ως πλειοδοτών της διαδικασίας προσφορών, στο οποίο περιγράφονταν και οι όροι της συναλλαγής. Είπε, ότι οι όροι πώλησης περιουσιακού στοιχείου του Δημοσίου καθορίζονται από το Ελληνικό και Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Πώληση, λοιπόν, δημόσιου περιουσιακού στοιχείου μπορεί να προκύψει μόνο μέσω έγκυρης διαδικασίας προσφορών, ανοικτής και δίκαιης προς τους συμμετέχοντες οι οποίοι έχουν προκριθεί.

Η πρότασή τους λοιπόν, κατοχυρωμένη από την επικράτησή τους στην παραπάνω νομότυπη διαδικασία διαχειριστές της οποίας ήταν οι Lazard και η ελληνική κυβέρνηση, δεν είναι άλλη από την εξαγορά του 100% των Ολυμπιακών Αερογραμμών (ΟΑΕ). Συμφωνήθηκαν λοιπόν τα ακόλουθα:

- α. Να συνεχίσουμε να χρησιμοποιούμε τις υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ότι αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, τη συντήρηση των αεροσκαφών και τις υπηρεσίες υποστήριξης.
- β. Να διατηρήσουμε τα δρομολόγια του τότε υπάρχοντος δικτύου
- γ. Να κρατήσουμε το τότε υπάρχον εργατικό δυναμικό, των 1.850 εργαζομένων που είχαν οι ΟΑΕ.
- δ. Να επεκτείνουμε το διεθνές δίκτυο πτήσεων, προσθέτοντας άλλη μία πύλη στην Αμερική, το διεθνές αεροδρόμιο της Βαλτιμόρης.
- ε. Να μεγαλώσουμε τον στόλο προσθέτοντας 5 ATR και 3 Boeing 737.
- στ. Να δαπανήσουμε 18 εκατομμύρια ευρώ για αναβάθμιση του υπάρχοντος στόλου αεριωθούμενων αεροσκαφών.
- ζ. Να επενδύσουμε ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ για αντικατάσταση του στόλου αεριωθούμενων μικρών - μεσαίων αποστάσεων με υπερσύγχρονα αεροσκάφη, και

ένα δισεκατομμύριο ευρώ για τον στόλο των υπερπόντιων πτήσεων με νέας γενιάς αεροσκάφη.

η. Να αναλάβουμε τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τον υπάρχον στόλο αεροσκαφών της εταιρείας.

Είπε ότι δεν ζητήθηκαν παραχωρήσεις από την ελληνική κυβέρνηση εκτός του ότι θα έπρεπε να τους εξασφαλίσει ότι δεν θα υπήρχαν εκκρεμότητες που θα αφορούσαν συνταξιοδοτικά και άλλα δικαιώματα των εργαζομένων, τα οποία θα έπρεπε να καλύψει το κράτος μέχρι την ολοκλήρωση της συμφωνίας.

Παρά τη δυσχερή θέση της Ολυμπιακής εκτιμήθηκαν το σχετικά σταθερό ρεύμα εσόδων καθώς και το ότι οι εργαζόμενοι της εταιρείας θα αντιδράσουν θετικά στην πρόκληση της ιδιωτικοποίησης, η οποία θα έχει στόχο το χτίσιμο μιας επιτυχημένης επιχείρησης η οποία θα μπορούσε να αναπτύξει το δίκτυό της στην Ελλάδα και τον κόσμο.

Πρόσθεσε ακόμη ότι έχουνε διατηρήσει συνεχή επαφή με αρμόδιους της ελληνικής κυβέρνησης ακόμα και τον τελευταίο μήνα και έχουνε υποστηρίξει ότι εφόσον η κυβέρνηση είναι έτοιμη να ιδιωτικοποιήσει την εταιρεία αυτοί θα ήταν έτοιμοι να διαθέσουν τα απαραίτητα κεφάλαια για να συνεργαστούν με την ελληνική κυβέρνηση για την εξασφάλιση της άδειας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη συναλλαγή. Δυστυχώς, μέχρι σήμερα δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος.

Η York τα τελευταία χρόνια είναι παθητικός επενδυτής σε αρκετές διεθνείς αεροπορικές εταιρείες. Η York έχει υπάρξει ενεργητικός επενδυτής της Air Canada όπως επίσης και της Sky Europe οι οποίες αντιμετώπιζαν σοβαρά προβλήματα πριν από την ανάμειξη της York και τώρα είναι υγιείς εταιρείες.

Εμείς και οι σύμβουλοί μας έχουμε έρθει σε επαφή με την ΕΕ ειδικότερα το τελευταίο χρονικό διάστημα και ενώ οι λεπτομέρειες των συνομιλιών δεν μπορούν να αποκαλυφθούν σε αυτή τη φάση, ευελπιστούμε ότι Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα ήταν θετικά διακείμενη σε μία πρόταση ιδιωτικοποίησης που θα προτεινόταν από την ελληνική κυβέρνηση είπε ο κ. Αλεξάκης. Η ΕΕ ήταν ξεκάθαρη στο ότι επιθυμεί τη διακοπή των παράνομων επιδοτήσεων προς την Ολυμπιακή όπως επίσης επιθυμεί, η Ολυμπιακή να ιδιωτικοποιηθεί, να λειτουργεί ανεξάρτητη από την ελληνική κυβέρνηση και σε αρμονία με τους ανταγωνιστές της προς όφελος του επιβατικού κοινού.

Η απόφαση της κυβέρνησης να κλείσει η Ο.Α. και να συσταθεί άλλο διάδοχο αεροπορικό σχήμα, δεν θα οδηγήσει πουθενά σύμφωνα με τον κύριο Αλεξάκη. Έχει

επιχειρηθεί στο πρόσφατο παρελθόν και δεν κατέληξε πουθενά. Υπάρχει, βέβαια, πάντα και ο κίνδυνος η εταιρεία να χάσει όλα αυτά τα οποία την κάνουν σήμερα ξεχωριστή παρά τα οικονομικά της προβλήματα. Και αυτά είναι το εμπορικό της σήμα η πελατειακή της βάση και κυρίως οι υπάλληλοί της που είναι και διαχρονικά η ψυχή της. Εμείς είμαστε εδώ και επιθυμούμε να προχωρήσουμε στην εξαγορά. Εξάλλου, δήλωσε ο κ. Αλεξάκης μην εκπλαγείτε αν σας πω ότι από το 2003 που ασχολούμαστε με την υπόθεση ΟΑ έχουμε ξοδέψει πάνω από 4 εκατομμύρια δολάρια - κάτι που αποδεικνύει το πραγματικό μας ενδιαφέρον για αυτόν τον πραγματικό μεγάλο και ιστορικό αερομεταφορέα.

Τα σχέδιά μας για την Ολυμπιακή είναι:

- α. Η εφαρμογή εμπορικών κριτηρίων στη λειτουργία της επιχείρησης με σκοπό τη βελτίωση της εικόνας της εταιρείας.
- β. Η αναβάθμιση του στόλου.
- γ. Το άνοιγμα γραμμής προς το διεθνές αεροδρόμιο της Βαλτιμόρης στις ΗΠΑ και η σύναψη συμμαχίας με μεγάλη αεροπορική εταιρεία των ΗΠΑ.
- δ. Η ανάπτυξη της επιχείρησης και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων στις γειτονικές χώρες με σκοπό να καταστεί ο ΑΙΑ βασικός αεροπορικός κόμβος των Βαλκανίων.

Η York Capital είναι ένα multi strategy - fund (διαχειριστής κεφαλαίων) δεκατριών δισεκατομμυρίων δολαρίων αλλά προσκαλούσαμε τη συμμετοχή και άλλων ενδιαφερόμενων αεροπορικών φορέων να συνεπενδύσουν μαζί μας, όταν η εταιρεία σταθεροποιηθεί και γίνει κερδοφόρος.»<sup>82</sup>

#### 5.4 ΟΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ

«Πιστή στα χρονοδιαγράμματα και την πολιτική για την Ολυμπιακή που έχει χαράξει η έως χθες ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών θα παραμείνει και η νέα, ενισχυμένη με υφυπουργό, ηγεσία που παρέλαβε χθες από τον απερχόμενο υπουργό Κωστή Χατζηδάκη. «Έχουμε ήδη κάνει το 95% της διαδρομής και θα συνεχίσουμε για να την ολοκληρώσουμε» δήλωσε ο κ. Χατζηδάκης, αφήνοντας να εννοηθεί ότι θα βρίσκεται στην υπηρεσία του νέου υπουργού Μεταφορών σε περίπτωση που καταστεί ανάγκη. Για σεβασμό στις διαδικασίες και τα χρονοδιαγράμματα που έχουν ήδη τεθεί έκανε λόγω ο νέος υπουργός Μεταφορών Ευρ. Στυλιανίδης διασκεδάζοντας τις

<sup>82</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=46665subid=2&tag=6620&pubid=387098>

υπόνοιες που ήθελαν μετάθεση του διαγωνισμού της Ολυμπιακής λόγω ανασχηματισμού.

Κατά τη διάρκεια της τελετής παράδοσης - παραλαβής ο κ. Χατζηδάκης, αφού έκανε έναν μικρό απολογισμό του έργου του υπουργείου, παρέδωσε τη σκυτάλη επισημαίνοντας τα ζητήματα με τα οποία θα πρέπει να ασχοληθεί ο διάδοχός του. Τα ζητήματα που έχουν μείνει εκκρεμή περιλαμβάνουν εκτός άλλων και την Ολυμπιακή,

Ο διαγωνισμός για την Ολυμπιακή, που αποτελεί από τα σημαντικότερα στοιχήματα της κυβέρνησης, βρίσκεται στην τελική ευθεία, ωστόσο, η διεθνής οικονομική κρίση αλλά και το ασταθές πολιτικό κλίμα επηρέασαν τη διαγωνιστική διαδικασία, με αποτέλεσμα η συμμετοχή σε αυτήν να είναι κατώτερη των προσδοκιών. Οι ελπίδες πλέον στρέφονται στην Etihad Airways, την κρατική εταιρεία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, η οποία μαζί με την PCP Capital Partners έχει εκδηλώσει μη δεσμευτικό ενδιαφέρον για την εταιρεία που θα εκτελεί το πτητικό έργο. Υπενθυμίζεται ότι συνολικά 11 επενδυτές κατέθεσαν 17 προσφορές, επτά για την Πάνθεον (πτητικό κομμάτι), επτά για την επίγεια εξυπηρέτηση και τρεις για την τεχνική βάση.»<sup>83</sup>

«Το ενδιαφέρον αραβικών, ευρωπαϊκών αλλά και ελληνικών εφοπλιστικών κεφαλαίων φαίνεται να έχει εξασφαλίσει ήδη η ελληνική κυβέρνηση για τη νέα αεροπορική εταιρεία που θα συσταθεί αναλαμβάνοντας το έργο των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Οι διερευνητικές συζητήσεις των συμβούλων που έχουν αναλάβει την ιδιωτικοποίηση της νέας Ο.Α. φαίνεται ότι ήταν καρποφόρες, κάνοντας υψηλόβαθμα στελέχη της κυβέρνησης να δηλώνουν αισιόδοξα για την έκβαση της διαγωνισμού που αναμένεται να προκηρυχθεί τις επόμενες ημέρες.

Όπως αναφέρουν κυβερνητικές πηγές, ενδιαφέρον για τη νέα εταιρεία φαίνεται να δείχνει η αεροπορική εταιρεία Qatar Airways που έχει παρουσία στην ελληνική αγορά, αλλά θέλει να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο. Επίσης, Έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι επιθυμούν επέκταση δραστηριοτήτων και στην αεροπορική αγορά, αλλά και ευρωπαϊκά funds που παράλληλα δείχνουν ενδιαφέρον και για επενδύσεις στα μεγάλα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας.

Δεν είναι τυχαίο ότι το ενδιαφέρον αυξήθηκε όταν ανακοινώθηκε πως η νέα εταιρεία θα είναι απαλλαγμένη από χρέη και με το όνομα, το εμπορικό σήμα, αλλά και την προίκα της Ο.Α. (σλοτς) στα μεγαλύτερα διεθνή αεροδρόμια.

---

<sup>83</sup> [http://www.news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economy\\_2\\_09\\_/01/2009\\_298529](http://www.news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_2_09_/01/2009_298529)

Η αυλαία για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες θα πέσει τον Απρίλιο του 2009, μετά από συνολικά 52 χρόνια που ο Αριστοτέλης Ωνάσης αγόρασε από το Δημόσιο την εταιρεία ΤΑΕ και τη μετονόμασε σε Ολυμπιακή Αεροπορία.

Συγκεκριμένα οι δύο εταιρείες θα συνεχίσουν να λειτουργούν μέχρι το τέλος Απριλίου, οπότε θα τεθούν σε εκκαθάριση εν λειτουργία και κατόπιν θα κλείσουν αφήνοντας τη «σκυτάλη» στη νέα Ολυμπιακή και σε δύο ακόμα νέες εταιρείες, την τεχνική βάση και την επίγεια εξυπηρέτηση, που θα είναι 100% ιδιωτικές.

Η νέα εταιρεία θα είναι καθαρή από τα χρέη του παρελθόντος (πάνω από 2,5 ευρώ), θα έχει το όνομα, το σήμα, αλλά και τα σλοτς (χρονοθυρίδες) των Ο.Α. Ωστόσο, το μέγεθός της θα είναι μικρότερο, καθώς θα μπορεί να εκτελεί μόνο το 65% του έργου των Ο.Α. με σαφώς λιγότερους εργαζομένους, κυρίως από τους σημερινούς συμβασιούχους, και λιγότερα αεροσκάφη. Τις επόμενες ημέρες θα συνεδριάσει η Διυπουργική Επιτροπή ώστε να εγκρίνει την ταυτόχρονη προκήρυξη των διαγωνισμών πώλησης των τριών εταιρειών. Πρόκειται για τρεις διεθνείς ανοιχτούς διαγωνισμούς με στόχο ένας επενδυτής να έχει τη δυνατότητα να διεκδικήσει είτε μία, είτε δύο, είτε και τις τρεις εταιρείες μαζί.

Η μόνη διασφάλιση, την οποία έχει επιτύχει η κυβέρνηση, είναι η υποχρέωση της νέας αεροπορικής εταιρείας να συμμετέχει στους διαγωνισμούς της άγονης γραμμής. Σύμφωνα με το σχέδιο της κυβέρνησης, η ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. θα γίνει σε 5 στάδια:

Άμεσα θα δημιουργηθούν τρεις εταιρείες «κέλυφος», δηλαδή η ΠΑΝΘΕΟΝ, μία για την τεχνική βάση και μία για την επίγεια εξυπηρέτηση. Η ΠΑΝΘΕΟΝ θα αποκτήσει τα περιουσιακά στοιχεία των Ολυμπιακών Αερογραμμών, το όνομα, το σήμα και αρκετά σημαντικά slots. Αντίστοιχα και οι άλλες δύο νέες εταιρείες θα αποκτήσουν τα περιουσιακά στοιχεία των αντίστοιχων κλάδων.

Θα προκηρυχθούν ταυτόχρονα τρεις διαγωνισμοί. Δεν υπάρχει πρόβλεψη ούτε δέσμευση του νέου επενδυτή να διατηρήσει αυτό το μέγεθος.

Στο τέλος του χρόνου θα γίνει η επιλογή επενδυτών ή επενδυτή και θα ξεκινήσει η από κοινού απόκτηση μετοχών των εταιρειών από την Ολυμπιακή και τους επενδυτές. Την περίοδο αυτή θα αποκτηθούν από την Ο.Α. το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης του σήματος και τα σημαντικότερα slots, μεταξύ των οποίων του Λονδίνου, της Ν. Υόρκης, του Παρισιού, του Μιλάνου και των Βρυξελλών, και

από την παλαιά εταιρεία Ο.Α. Υπηρεσίες οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών εδάφους, εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων, συντήρησης και επισκευών αεροσκαφών στα Σπάτα.

Σε επόμενο στάδιο θα κατατεθούν οι αιτήσεις απόκτησης/επέκτασης των απαραίτητων αδειών, θα ξεκινήσουν οι διαδικασίες για την πρόσληψη προσωπικού, θα συναφθούν όλες οι απαραίτητες συμβάσεις υποστήριξης και θα αποκτηθούν όσα περαιτέρω περιουσιακά στοιχεία απαιτηθούν για την πλήρη δραστηριοποίησή τους. Την άνοιξη του 2009 οι επενδυτές θα αποκτήσουν το 100% (το υπόλοιπο 51%) των εταιρειών και θα ακολουθήσει η εκκαθάριση της Ολυμπιακής. Τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα παρακολουθεί η Κομισιόν μέσω εξωτερικού ανεξάρτητου οίκου και προειδοποιεί ότι σε περίπτωση ανακολουθίας θα ακυρώσει τα πάντα.

Ο νέος επενδυτής δεν αναλαμβάνει καμία υποχρέωση να προσλάβει κανέναν από τους περίπου 8.000 μόνιμους και εποχικούς εργαζόμενους των Ο.Α. και της Ο.Α. Υπηρεσίες. Συγκεκριμένα, ο νέος επενδυτής θα προσλάβει όποιους και όσους εργαζόμενους θεωρήσει απαραίτητο χωρίς δεσμεύσεις, ενώ οι συμβάσεις εργασίας στη νέα εταιρεία θα είναι αντικείμενο διαπραγματεύσεων των εργαζομένων με τον νέο ιδιοκτήτη.

Αυτό έχει προκαλέσει την έντονη αβεβαιότητα και ανησυχία των εργαζομένων παρά το σχέδιο που έχει ανακοινώσει η κυβέρνηση και περιλαμβάνει εθελουσία έξοδο και μετατάξεις περισσότερων από 3.700 μόνιμων υπαλλήλων. Όσοι από τους μόνιμους υπαλλήλους δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για συμμετοχή στο πρόγραμμα της εθελούσιας θα συμμετέχουν σε πρόγραμμα μετατάξεων, ενώ οικονομική ενίσχυση προβλέπεται και για τους συμβασιούχους από πρόγραμμα του ΟΑΕΔ. Το κόστος του προγράμματος για τους εργαζομένους ανέρχεται σε 1,16 δισεκατομμύρια ευρώ σε βάθος 25ετίας.»<sup>84</sup>

«Το τίμημα των 170 με 190 εκατομμυρίων δολαρίων θα κληθεί να πληρώσει ο επενδυτής που θα εξαγοράσει το 100% της «Πάνθεον». Ο διαγωνισμός θα εξελιχθεί σε δύο φάσεις: Στην πρώτη φάση, ο ανάδοχος θα προκύψει από πλειστηριασμό, πληρώνοντας στο ελληνικό δημόσιο τίμημα για τη μεταφορά στην «Πάνθεον» της χρήσης του εμπορικού σήματος και ονόματος για 25 χρόνια και των χρήσιμων χρονοθυρίδων (σε αυτή τη φάση θα αναδειχθεί πλειοδότης όποιος από τους επενδυτές που συμμετέχει στην τελική φάση δώσει τα περισσότερα χρήματα).

---

<sup>84</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12334&subid=2&subid=2&pubid=3215317>

Στη δεύτερη φάση, καταρχάς, θα συμμετάσχει στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της «Πάνθεον» κατά 49% και με το πέρας του διαγωνισμού για το υπόλοιπο 51%. Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου πρέπει να διασφαλίζει ότι η νέα εταιρεία θα μπορέσει αφενός να αγοράσει αεροσκάφη σε αγοραία τιμή από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ή την αγορά και αφετέρου να προχωρήσει σε άλλες επενδύσεις στηρίζοντας συγχρόνως τη ρευστότητα της εταιρείας (δηλ. περίπου 200 εκατ. δολάρια).

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι αν και αργά χθες το βράδυ κατατέθηκαν οι δεσμευτικές προσφορές η κυβέρνηση δεν έχει ακόμα ολοκληρώσει την εκτίμηση των άλλων περιουσιακών στοιχείων τα οποία και ανήκουν στην «Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες» και θα πωλούνται σταδιακά στο νέο ιδιοκτήτη, ανεβάζοντας έτσι ακόμα πιο ψηλά το τελικό ποσό που θα πρέπει να πληρώσει ο νέος ιδιοκτήτης. Δεν είναι τυχαίο ότι κάποιοι από τους ενδιαφερόμενους ζήτησαν την Τετάρτη μία εβδομάδα παράταση για να μελετήσουν υλικό περίπου 1.000 σελίδων, που οι σύμβουλοι έδωσαν στους επενδυτές την προηγούμενη Δευτέρα, και οι σύμβουλοι την αρνήθηκαν.

Στελέχη της αγοράς, πάντως, εκτιμούν ότι αυτό το τίμημα εξαγοράς θα μπορούσε να κριθεί υπερβολικό λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που επικρατεί, επικαλούμενα, μάλιστα, τις τιμές εξαγοράς του διαγωνισμού το 2001 - 2002. Υπενθυμίζεται ότι τότε το ελληνικό δημόσιο πουλούσε μία εταιρεία που είχε ετήσια επιβατική κίνηση 7,3 εκατ. επιβάτες, 62 αεροπλάνα από τα οποία τα 34 ήταν ιδιόκτητα. Παράλληλα μαζί με το πτητικό έργο πουλούσε και όλες τις δραστηριότητες που σήμερα ανήκουν στην Ο.Α. Υπηρεσίες, αλλά και την Τεχνική Βάση, την Επίγεια Εξυπηρέτηση, τις εταιρείες καυσίμων, το Olympic Catering, το Γαλιλαίος Ελλάς, τα οικόπεδα και τα ακίνητα της εταιρείας σε όλο τον κόσμο και τους εξομοιωτές πτήσεων. Ο ετήσιος τζίρος της εταιρείας εκείνη τη χρονική περίοδο έφτανε το 1 δισ. ευρώ, ενώ παράλληλα στο πακέτο συμπεριλαμβανόταν και το όνομα και το σήμα της εταιρείας, όπως και τα σλοτς.

Τότε η συμφωνία, που είχε γίνει με τους Αυστραλούς οι οποίοι είχαν αναδειχθεί προτιμητέοι αγοραστές, ήταν για το 51% του συνόλου της παραπάνω εταιρείας να καταβάλουν 102 εκατ. δολάρια, υπολογίζοντας το 100% της τότε Ο.Α. σε περίπου 200 εκατ. δολάρια. Μάλιστα και τότε το ελληνικό δημόσιο είχε δώσει την εγγύησή του προς τον αγοραστή ότι θα κάλυπτε οποιαδήποτε χρέη είχαν δημιουργηθεί πριν από την πώληση.



Σε αυτό το διαγωνισμό τα δεδομένα έχουν αλλάξει πολύ, αλλά το τίμημα φαίνεται αρκετά υψηλότερο από τότε, ξεπερνώντας τα 160 εκατ. δολάρια για ένα πακέτο που περιλαμβάνει μία πολύ μικρότερη εταιρεία και ούτε το ένα τρίτο από τις υπηρεσίες και τα αγαθά που πωλούνταν το 2002. Ειδικότερα, το ελληνικό δημόσιο πουλά και το 100% της εταιρείας (το οποίο, ωστόσο, θα είναι μόλις το 65% της σημερινής Ο.Α.), τα αεροπλάνα και ορισμένα από τα σλοτς. Παράλληλα, νοικιάζει και δεν πουλά το εμπορικό σήμα και το όνομα Ολυμπιακή Αεροπορία.

Ειδικότερα, μετά από επτά χρόνια πουλά μία εταιρεία που:

- μεταφέρει πέντε εκατομμύρια επιβάτες,
- έχει 700 εκατ. ευρώ τζίρο,
- έχει 38 αεροπλάνα από τα οποία τα 17 ιδιόκτητα,
- έχει ορισμένα από τα κύρια σλοτς.
- νοικιάζει το όνομα και το σήμα για 25 χρόνια.

Σύμφωνα με πληροφορίες, ήδη στις συνομιλίες με τους συμβούλους οι υποψήφιοι επενδυτές έχουν ενημερωθεί ότι για την ενοικίαση αυτή αλλά και την εξαγορά των σλοτς θα πρέπει να πληρώσουν από 40 έως 60 εκατ. ευρώ (50 - 70 εκατ. δολάρια). Την ίδια στιγμή, μετά από εκτίμηση που πραγματοποίησε για την ελληνική κυβέρνηση η ασφαλιστική εταιρεία Air Planes για τα αεροσκάφη της εταιρείας, ο νέος ιδιοκτήτης θα πρέπει να πληρώσει 120 εκατ. δολάρια ώστε να μεταφερθούν στη νέα εταιρεία.

Οι εξομοιωτές, τα ακίνητα και τα οικόπεδα, τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία, τα ανυψωτικά μηχανήματα και τα ανταλλακτικά που αποτελούν περιουσιακά στοιχεία της «Ο.Α. Υπηρεσίες» θα αγοραστούν ξεχωριστά από τον νέο επενδυτή, αν και ακόμα δεν έχουν ολοκληρωθεί η αποτίμησή τους.

Δεν είναι τυχαίο ότι στελέχη της αεροπορικής αγοράς θεωρούν πως η απουσία των μεγάλων και ηχηρών ονομάτων στον διαγωνισμό οφείλεται στο ιδιαίτερα υψηλό τίμημα και στο γεγονός ότι το σήμα και το όνομα είναι, ουσιαστικά, νοικιασμένα κάνοντας απαγορευτική οποιαδήποτε μεταπώληση ή μετέπειτα εισαγωγή της εταιρείας σε οποιοδήποτε Χρηματιστήριο.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι, μέχρι στιγμής, γίνεται λόγος για πλειστηριασμό της εταιρείας και όχι για την κατάθεση ενός ικανοποιητικού επιχειρησιακού σχεδίου που θα εξασφαλίζει τη λειτουργία της εταιρείας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Η μόνη δέσμευση, όπως αυτή αναφέρεται και στο συμφωνητικό που θα υπογράψουν με τους επενδυτές, είναι να συμμετέχουν στον διαγωνισμό του ελληνικού δημοσίου για τις άγονες γραμμές τις οποίες θα πρέπει να εκτελούν για μία τριετία.»<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=5211105>

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πολυδιάσπαση του συνδικαλισμού υπήρξε μια από τις ασθένειες της Ο.Α. Η ιστορία του εθνικού μας αερομεταφορέα είναι μια ιστορία χαμένων ευκαιριών, συνδικαλιστικών μαξιμαλισμών, κρατικών πειραματισμών, ρουσφετιών, σκανδάλων και κυρίως είναι μια ιστορία νομότυπης κλοπής χρημάτων των φορολογούμενων στο όνομα του «εθνικού» και του δήθεν προοδευτικού.

Επί χρόνια καλούντο όλοι πελάτες ή μη της εταιρείας να πληρώνουν δια του προϋπολογισμού εις μετακινήσεις κομμάτων, στελεχών, επιχειρηματιών, τις μεταφορές εφημερίδων, τα προνόμια των συνδικαλιστών και πολλά άλλα.

Η Ο.Α. έπρεπε να έχει ένα όραμα και ένα στόχο. Έπρεπε να είναι μια σύγχρονη εταιρεία ανταγωνιστική στο διεθνή στίβο με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με σύγχρονο μάνατζμεντ, με υπαλλήλους ικανοποιημένους, αλλά και που να πιστεύουν στο έργο που εκτελούν. Αντί αυτού η Ολυμπιακή δεν αφέθηκε ποτέ και από όλες τις κυβερνήσεις, να λειτουργήσει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Η Ολυμπιακή Αεροπορία χρησιμοποιήθηκε από το δημόσιο για την άσκηση κοινωνικής, εθνικής και εξωτερικής πολιτικής.

Όπως, είναι γνωστό η αποτελεσματική διοίκηση κάθε εταιρείας ή οργανισμού πρέπει να βασίζεται στην αξιοπιστία, τη συνέπεια και τη συνέχεια. Και οι τρεις ανωτέρω ιδιότητες του management επιβάλλεται να συνυπάρχουν και να συλλειτουργούν, για να παράγονται θετικά αποτελέσματα. Η απουσία αυτών των αρχών οδήγησε την Ο.Α. σε τραγελαφικές καταστάσεις. Είναι αξιοσημείωτο, ότι σε όλη την πορεία της, δεν εμφανίζεται η λειτουργία του μάρκετινγκ, ενώ η διαχείριση και το management που χρησιμοποιήθηκαν ήταν απαρχαιωμένα, με αποτέλεσμα να συντελέσουν αρνητικά στην πορεία της Ολυμπιακής.

Η αποκρατικοποίηση της Ο.Α. κρίνεται απαραίτητη, αφού η λειτουργία της είναι ελλειμματική. Εξάλλου, η στροφή των επιβατών προς την ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines είναι δεδομένη, εάν λάβουμε υπόψη μας τις συγκρίσεις των αποδόσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας με την ιδιωτική Aegean Airlines οι οποίες μας αποδεικνύουν ότι η Ο.Α. περιττεύει αφού η Aegean την έχει ξεπεράσει σε επιβατικό κοινό.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

### ΒΙΒΛΙΑ

- Joe Marconi, *Όταν συμβαίνουν δυσάρεστα πράγματα σε καλές εταιρείες*, Εκδόσεις Anubis, Μγκ 1994, μετάφραση Λούση Μοίραλη
- Γιάννης Λαϊνός, *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις ; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία*, Εκδόσεις Στάχυ, 1992
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός, *Οικονομική Εναέριων Μεταφορών*, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα- Πειραιάς 1995

### ΕΡΓΑΣΙΑ

- Σάββας Μαυρίδης, Χρήστος Σαρμανιώτης, *Ολυμπιακή Αεροπορία, Ίδρυση, κρίση και προσπάθειες ιδιωτικοποίησης του λεγόμενου «εθνικού» μας αερομεταφορέα*

### ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

- Έθνος Μαρίας Λιλιπούλου *Ισπανικές σακαράκες στον στόλο της Ο.Α*, Παρασκευή 9 Νοεμβρίου 2007
- Έθνος, *Προαναγγελία λουκέτου για την Ολυμπιακή*, Μαρία Λιλιπούλου, Σάββατο 1 Δεκεμβρίου 2007
- Εξπρές, *Θα κλείσει τη μια μέρα και θα ανοίξει την άλλη, απαλλαγμένη από τα χρέη*, Σάββατο 8 Δεκεμβρίου 2007
- Η Ναυτεμπορική Φάνης Ζώης, *Η κυβέρνηση αναζητεί επενδυτές Οξύνεται η αντιπαράθεση για το μέλλον της Ολυμπιακής*, Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2007
- Η Ναυτεμπορική, *Εξυγίανση της Ολυμπιακής παρά το πολιτικό κόστος*, Φάνη Ζώη, Τρίτη 4 Δεκεμβρίου 2007
- Η Ναυτεμπορική, *Ψαλιδίζονται τα φτερά της Ολυμπιακής για να επιβιώσει*, Δευτέρα 3 Δεκεμβρίου 2007
- Ημερησία Μαρία Μόσχου, *Αύση α λα Swissair, η μόνη διέξοδος για την Ολυμπιακή*, 7 Δεκεμβρίου 2003

- Καθημερινή Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Δεν αναστέλλεται η δίωξη της Ελλάδας για τις ενισχύσεις στην Ο.Α.*, , Τρίτη 30 Ιανουαρίου 2007
- Καθημερινή Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Στάση αναμονής από Ε.Ε για την Ολυμπιακή.*, Παρασκευή 22 Δεκεμβρίου 2006
- Καθημερινή Κωνσταντίνος Καλλέργης, *Το Ευρωδικαστήριο δεν δέχθηκε τις αιτιάσεις της Ολυμπιακής.*, , Πέμπτη 8 Φεβρουαρίου 2007
- Καθημερινή Οικονομική, *Καλοκαίρι με χειμερινό αεροπορικό εξοπλισμό η Ολυμπιακή*, Αλεξάνδρα Κασσίμη, Κυριακή 16 Μαρτίου 2008
- Καθημερινή Οικονομική, *Τα τρία κλειδιά για την επιτυχία της Aegean*, Αριστέα Μπουγάτσου, Κυριακή 11 Μαρτίου 2007
- Μακεδονία, *Ολυμπιακή πιο κοντά στην απότομη προσγείωση*, Μαρούλα Πλήκα, Σάββατο 1 Δεκεμβρίου 2007
- ΤΑ ΝΕΑ Ειρήνη Δ. Καρανασοπούλου και Κώστας Ντέλεζος, *«Υπάρχουν ήδη προτάσεις αγοράς Παράταση στον διαγωνισμό πώλησης»*, 15/9/2005, σελίδα 8
- ΤΑ ΝΕΑ Κώστας Ντελέζος, *«Αερο-προσύμφωνο για την Ολυμπιακή Μη δεσμευτική συμφωνία για την πώληση της εταιρείας»*, 28/7/2005
- Το Βήμα Βάσω Χαραλαμπίδου, *Η τέταρτη (και τελευταία;) μεταμόρφωση της Ολυμπιακής*, *Εγεννήθη η νέα κρατική αεροπορική εταιρεία Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές με «προίκα» 140 εκατ. ευρώ Υπό εκκαθάριση η παλαιά Ολυμπιακή*, , 31/8/2003
- Τουρισμός και Οικονομία, *World Economic Forum-Δείκτης Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας. Στην 24<sup>η</sup> θέση η Ελλάδα μεταξύ 124 χωρών*, Μάρτιος 2007, τεύχος 327
- Τουρισμός και Οικονομία, *Έλληνες και ξένοι επενδυτές στη λίστα*, Φεβρουάριος 2006, τεύχος 315
- Τουρισμός και Οικονομία, *Νέος κανονισμός για εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών*, Σεπτέμβριος 2006, τεύχος 321
- Τουρισμός και Οικονομία, *Οι 5 παράγοντες που θα επηρεάσουν την παγκόσμια τουριστική αγορά*, Οκτώβριος 2006, τεύχος 322
- Τουρισμός και Οικονομία, *Οι εναπομείναντες κρατικοί αερομεταφορείς*, Ιανουάριος 2005, Τεύχος 303
- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακές Αερογραμμές Short list με τρεις υποψήφιους*, Ιούνιος 2005, Τεύχος 308

- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακές Αερογραμμές Επιταχύνονται οι εξελίξεις*, Απρίλιος 2006,, τεύχος 317
- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακές Αερογραμμές Τέσσερις οι δεσμευτικές προσφορές*, Απρίλιος 2005
- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακή Αεροπορία Πρώτα οι διαπραγματεύσεις με E.E.*, Ιανουάριος 2007, Τεύχος 325
- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακή δίκη εντατικών επαφών*, Ιανουάριος 2006, Τεύχος 314
- Τουρισμός και Οικονομία, *Ολυμπιακή, Σανίδα σωτηρίας η υπαγωγή στο άρθρο 44*, Νέλλη Καψή, Μάιος 2006, τεύχος 318
- Τουρισμός και Οικονομία, *Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο*, Τεύχος 319
- Τουρισμός και Οικονομία, *Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο*, Ιούνιος 2006, , τεύχος 319
- Τουρισμός και Οικονομία, *Σανίδα σωτηρίας η υπαγωγή στο άρθρο 44*, Μάιος 2006, τεύχος 318
- Τουρισμός και Οικονομία, *Τα σχέδια για το μέλλον- Αδιέξοδο στην πώληση της εταιρείας*, Νέλλη Καψή, Νοέμβριος 2005, τεύχος 312
- Τουριστική Αγορά, *Νέα καταδικαστική απόφαση για την ολυμπιακή*, Νοέμβριος 2006, τεύχος 196
- Χρήμα και Τουρισμός, *Αερομεταφορές και τουρισμός μία σχέση αλληλεξάρτησης*, Απρίλιος 2007, τεύχος 126

#### INTERNET

- <http://195.167.49.234/cargosystemgr.htm>
- <http://195.167.49.231/olav/auxfiles/olav/profil.gr.aspx>
- <http://195.167.49.234/cargoactivity1.gr.htm>
- <http://195.167.49.234/cargoprofilegr.htm>
- <http://195.167.49.234/fuelcompanygr.htm>
- <http://195.167.49.234/galileocompanygr.htm>
- <http://195.167.49.234/it.gr.htm>
- <http://195.167.49.234/oatraining.htm>

- <http://195.167.49.234/qualityprofilegr.htm>
- <http://195.167.49.234/technicalgr.htm>
- <http://195.167.49.234/technicalprofilegr.htm>
- <http://el.wikipedia.org/wiki>
- <http://epp-ed.europarl.eu.int/Press/showPRExport.asp?PRExportID=3547>
- <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1139&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=en#fu1>
- [http://ta-nea.dolnet.gr/print\\_article.php?e=A&f=16066&m=N20&aa=1](http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=16066&m=N20&aa=1)
- <http://www.aia.gr/entry.asp?entryid=3&page.id=741&tablepaged=13&langid=1>
- <http://www.airlines.gr/el/airlines/airlines.php?id=1>
- <http://www.depencenet.gr/forum/index.php?topic=1775.msg.59284>
- <http://www.emea.gr/default.asp?Element/d=9909>
- [http://www.enet.gr/online/online\\_text/c=114,dt=29.10.2006.id=87742796](http://www.enet.gr/online/online_text/c=114,dt=29.10.2006.id=87742796)
- [http://www.enet.gr/online/online\\_textic=112,id=9016,30042040,95828856,16287928,22224440,44223800](http://www.enet.gr/online/online_textic=112,id=9016,30042040,95828856,16287928,22224440,44223800)
- <http://www.enet.gr/online/online-text/c=114,dt=29.10.2006.id=87742796>
- [http://www.enet.gr/online\\_text/c=110,id=53708936](http://www.enet.gr/online_text/c=110,id=53708936)
- [http://www.enet.gr/online\\_text/c=110,id=61480456](http://www.enet.gr/online_text/c=110,id=61480456)
- <http://www.e-tipos.com/newstime?id=9757>
- <http://www.express.gr/news/business/96505oz-2008111196505.php3>
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12334&subid=2&subid=2&pubid=3215317>
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=5211105>
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=46665subid=2&tag=6620&pubid=387098>
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=4667&subid=2&tag=4417&pudid=389097>
- <http://www.in.gr/news/atricle.asp?ingentityID=850766>
- <http://www.makthes.gr/index.php?name=News&file=article&sid=7230>
- <http://www.news.kathimerini.gr/41cgi/-w-articles-economyepix-2-09/12/2007-251941>

- [http://www.news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economy\\_2\\_09\\_/01/2009\\_298529](http://www.news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_2_09_/01/2009_298529)
- <http://www.news.travelling.gr/modules.php?name=News&file=article&sid=2675>
- <http://www.phantis.gr/articles/?newsID=2007120583816>
- <http://www.sportactive.gr/index.php?news=11566>
- <http://www.statistics.gr/gr-tables/5602-sme-1-ts-97-07-2-y.bipdf>
- <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4312199>
- <http://www.tourismandproperty.gr/news/topnews/1378>
- <http://www.tovima.dolnet.gr/print-articlephp?e=B&F=15030&m=D08&aa=1>
- [http://www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=40640&subcategory\\_id=1](http://www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=40640&subcategory_id=1)
- [http://www.traveltime.gr/?cat\\_id=24&article\\_id=3283](http://www.traveltime.gr/?cat_id=24&article_id=3283)
- <http://www.workersdemocracy.net/136/sel9.htm>

#### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- Με τον κύριο Σάββα Κοτενίδη, υπεύθυνο πωλήσεων της Βορείου Ελλάδας, Ιανουάριο 2008





# Ολυμπιακή Αεροπορία

Μια ανασκόπηση





# ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΙΔΡΥΣΗ Ο.Α

- 1930: Ίδρυση κρατικής Ελληνικής Αεροπορικής Εταιρείας ΙΚΑΡΟΣ
- 1935: Ίδρυση ιδιωτικής Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις ΤΑΕ
- 1947: Ίδρυση Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία ΕΛΛΑΣ και Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος ΑΜΕ
- 1951: Συγχώνευση σε Ενική Ανώνυμη Εταιρεία ΤΑΕ
- 1955: Κατοχύρωση υπέρ του ελληνικού δημοσίου
- 1957: Ολυμπιακή Αεροπορία
- 1975: Πώληση Ο.Α. στο ελληνικό δημόσιο
- 1993: Απελευθέρωση αγοράς- Πρώτο σχέδιο εξυγίανσης
- 1998: Δεύτερο σχέδιο εξυγίανσης
- 2003: Σχέδιο αναδιάρθρωσης Ο.Α. διαχωρισμός σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία- Υπηρεσίες
- 2004: Προκήρυξη διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α. σε ιδιώτη
- 2005: Καταδίκη της χώρας για παράνομες ενισχύσεις περιόδου 1998-2002



# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΩΝΑΣΗ

## ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΩΝΑΣΗ

- Εκμετάλλευση αεροπορικών εργασιών στο Ελληνικό κράτος
- Επίγεια εξυπηρέτηση ξένων αεροσκαφών
- Τεχνική εξυπηρέτηση όλων των αεροσκαφών στην Ελληνική επικράτεια
- Μεταφορά αεροπορικού ταχυδρομείου εσωτερικού και εξωτερικού
- Τροφοδοσία αεροδρομίου
- Απαλλαγή φορολογίας για τα έτη 1961-1968
- Απαλλαγή τελών προσγείωσης και παραμονής αεροσκαφών σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο
- Απαλλαγή δασμών για εισαγωγή καυσίμων, επίγειων μέσων μεταφοράς, πενήντα επιβατικών αυτοκινήτων κ.ά.
- Κάλυψη από το δημόσιο απωλειών από ενδεχόμενη απεργία των εργαζομένων



# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΩΝΑΣΗ(2)

## ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΩΝΑΣΗ

- Υπερτιμολόγηση προμηθειών Ο.Α.
- Λαθραία εξαγωγή συναλλάγματος
- Διαθεσιμότητα υπαλλήλων
- Εκφοβισμός κυβέρνησης μέσω απολύσεων προσωπικού
- Επιβάρυνση μέσω προσωπικών και οικογενειακών δαπανών
- Ετήσιες επιβαρύνσεις 6-7 εκατ. δολάρια σε τιμές 1974
- 1974 → πώληση Ολυμπιακής λόγω παθογένειας
- Προβλέψεις ελλείμματος για το 1975 άνω των 40 εκατ. δολαρίων



# Η Ο.Α ΩΣ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

- Εξαγορά πακέτου μετοχών το 1975 με το νόμο 96/1976

## ΑΙΤΙΕΣ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

- Ασύμφορη για τα συμφέροντα του ελληνικού λαού
- Προσφορά οικονομικών οφελών συναλλαγματικά και κοινωνικά μέσω κρατικοποίησης
- Διασφάλιση συμφερόντων στην εξωτερική πολιτική
- Αντιμετώπιση υπερβολικών αιτιάσεων του Ωνάση



# ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Ο.Α ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

## Επιπτώσεις στην τιμή

- Κρατικός παρεμβατισμός
- Επίπεδο αύξησης σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα
- Επιβατικά κόμιστρα στο εσωτερικό κάτω του κόστους
- Απώλειες εσόδων από το 1975 έως το 1992 από υποτιμολόγηση 382 δις δρχ. σε τιμές 1993

## Παρεχόμενες εκπτώσεις στα πλαίσια κοινωνικής πολιτικής

- Σε δημόσιους υπαλλήλους, γιατρούς, καθηγητές πανεπιστημίου, αξιωματικούς, δικαστές
- Διαφυγόντα έσοδα 71,749 δις δρχ σε τιμές 1991



# ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Ο.Α ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

## Επιβάρυνση κατά τις βουλευτικές εκλογές

- Μεταφορά ψηφοφόρων με μειωμένες τιμές
- Μη καταβεβλημένη οφειλή κομμάτων 9 εκατ. €
- Ζήτηση αύξησης προσφοράς θέσεων χωρίς κάλυψη
- Ακύρωση θέσεων
- Ακύρωση δρομολογίων για κάλυψη ζήτησης
- Επιβαρύνσεις από εκλογικές αναμετρήσεις 1985 και 1989
  - ➔ 5 δις δραχμές



# ΣΥΓΚΡΙΣΗ Ο.Α ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

1980	Lufthansa	Ο.Α.
Επιβατηγά αεροσκάφη	215	43
Προσωπικό	28.000	10.000
Ετήσιος χρόνος εργασίας	589 h	508 h
Επάνδρωση διηπειρωτικών πτήσεων	13 άτομα	16 άτομα
Επάνδρωση πτήσεων εσωτερικού	4 άτομα	6 άτομα





# ΣΥΓΚΡΙΣΗ Ο.Α ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ(2)

	Aegean	Ο.Α
Διεθνές δίκτυο (2003)	4,67%	35,31%
Διεθνές δίκτυο (2006)	7%	27,81%
Κίνηση επιβατών	+7%	-1,11%
Επιβάτες (Ιανουάριος 2006-Σεπτέμβριος 2006)	4.100.000	4.590.000
Αεροσκάφη (Ιανουάριος – Σεπτέμβριος 2006)	24	42
Έσοδα (2006)	400 εκ.€	700 εκ.€
Καθαρό αποτέλεσμα(2006)	Κέρδη 34,4 εκ. €	Ζημίες 100 εκ. €



# ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

## Προσωπικό

- 1976 → 7.500 άτομα προσωπικό
- 1987 → 12.262 άτομα προσωπικό
- Αυξήσεις στους μισθούς
- Ιανουάριος 1993 → δαπάνες μισθοδοσίας 4,8 δις
- Ιανουάριος 1997 → αύξηση 2% σε δαπάνες μισθοδοσίας (4,9 δις)
- 1996-1997 → συνολικές αυξήσεις αποδοχών πιλότων 61% και 27% για τους ιπτάμενους μηχανικούς
- Μετακίνηση ιπτάμενων συνοδών στο έδαφος με μισθούς πτήσεων
- Επιστροφή συνταξιούχων με μισθούς 7.000 €



# ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ(2)

- Μεταφορά τύπου 1978-1993 → ζημίες 30 δις δρχ.
- Λάθη στην οικονομική διαχείριση - φθηνά εισιτήρια και το καλοκαίρι
- Απώλεια εσόδων 13,83% το πρώτο τρίμηνο του 2006
- Μатаιώσεις πτήσεων- απώλεια εσόδων 250.000 € καθημερινά το 2006
- Ψαλίδι σε δρομολόγια-φιλέτα όπως αυτό του Μονάχου
- 2006: O.A. → μείωση 76,5% επιβατικής κίνησης προς Μόναχο- Aegean → αύξηση 93,2%
- Ενοικίαση ακατάλληλων αεροσκαφών



# ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ

## ΑΙΤΙΕΣ ΚΡΙΣΗΣ

- Αυξανόμενα ελλείμματα
- Υψηλός βαθμός δανειακής εξάρτησης
- Ανυπαρξία κανονισμού διαφάνειας
- Ανορθολογική διάρθρωση και υποαπασχόληση παραγωγικού δυναμικού
- Αναξιοκρατία
- Έλλειψη οργανωτικού πλάνου
- Αυθαιρεσία
- Χαμηλό ποιοτικό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών



# ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ(2)

## ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ

- 31-12-1992 ελλείμματα 275 δις δραχ.-οφειλές κράτους 652 δις δραχ.
- 1993 σχέδιο εξυγίανσης- ζήτηση άδειας για κρατική επιχορήγηση προς την Ο.Α.
- 1998 ανάθεση διοίκησης σε Βρετανούς μάνατζερ
- 2001 πρόθεση της κυβέρνησης για ιδιωτικοποίηση
- 2002 ζήτηση από την επιτροπή ανάκτησης παράνομων ενισχύσεων ύψους 160 εκατ. ευρώ από την Ελλάδα
- 2003 δημιουργία Ολυμπιακών Αερογραμμών
- 2005 νέα προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των Ο.Α.



# ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ Ο.Α.

31-01-2001: κατάθεση τεσσάρων δεσμευτικών προτάσεων

- Axon Airlines
- Venture Capital Integrated Airlines Solutions
- Όμιλος Ρέστη
- Κυπριακές Αερογραμμές

Νοέμβριος 2002 : νέος διαγωνισμός - κατάθεση προσφορών από έξι κοινοπραξίες

2003: διαχωρισμός εταιρείας

## ΠΩΛΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

- Μη δεσμευτικό προσύμφωνο με την Olympic Investors - αγορά του 60% και management
- Ε.Ε.: αίτημα για επιστροφή 550 εκατ. €



# ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ Ο.Α. (2)

## ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ

### 1) Sabena

- Απουσία υπερατλαντικών και μακρινών πτήσεων
- 20 αεροσκάφη μεσαίας εμβέλειας
- 1200 άτομα ιπτάμενο προσωπικό
- Κάλυψη εσωτερικού - νησιωτικού δικτύου και Νοτιοανατολική Ευρώπη

### 2) Πάνθεον

- 33 αεροσκάφη
- Κάλυψη 92 προορισμών - 2162 εργαζόμενοι
- Slots για συμμετοχή κράτους και μετοχές σε ιδιώτες επενδυτές



# ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ Ο.Α. (3)

## Ξένοι επενδυτές

- Εξαγορά 100% από την York Capital
- Χρησιμοποίηση υπηρεσιών της Ο.Α. για εξυπηρέτηση, συντήρηση αεροσκαφών και υπηρεσίες υποστήριξης
- Διατήρηση δρομολογίων υπάρχοντος δικτύου
- Διατήρηση υπάρχοντος εργατικού δυναμικού των Ο.Α
- Επέκταση στο διεθνές δίκτυο πτήσεων
- Αναβάθμιση υπάρχοντος στόλου
- Εξασφάλιση συνταξιοδοτικών και άλλων δικαιωμάτων από το κράτος





# ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ

- Νέα Ολυμπιακή με μικρότερο μέγεθος 65% του έργου των Ο.Α.
- Δύο νέες εταιρείες → τεχνική βάση και επίγεια εξυπηρέτηση
- Λιγότερα αεροσκάφη και λιγότεροι εργαζόμενοι
- Απαλλαγμένη από χρέη
- Διατήρηση ονόματος, εμπορικού σήματος και σλοτς
- Ιδιωτικοποίηση και των τριών εταιρειών
- Δέσμευση συμμετοχής στο διαγωνισμό για τις άγονες γραμμές



# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Απουσία οραμάτων και στόχων
- Έλλειψη ανταγωνιστικότητας
- Απαρχαιωμένο management
- Κατάχρηση από το δημόσιο
- Σύνδεση του brand name με την αναξιοπιστία πτήσεων
- Διαρκής ασυνέπεια στο πρόγραμμα πτήσεων
- Επιβάρυνση του Έλληνα φορολογούμενου
- Ελλειμματική λειτουργία
- Ανάγκη αποκρατικοποίησης

**ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΑΣ**