

Α.Τ.Ε.Ι. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Κ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΕΜΠΟΡΙΑΣ & ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα:

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ
Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ

Επιβλέπων καθηγητής :
Μαυρίδης Σάββας

Επιμέλεια: Κανκιά Μαρία
Κωνσταντέλια Κλεοπάτρα

Οκτώβριος 2010

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας πρωταγωνιστεί η εταιρία Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε., η οποία απασχολεί συστηματικά από την ίδρυσή της την Πολιτεία, τον Τύπο και την Κοινή Γνώμη. Η εταιρία αποτέλεσε έμπνευση του Αριστοτέλη Ωνάση, έρμαιο στα χέρια του Ελληνικού Κράτους και τελικά το αντικείμενο της επεκτατικής πολιτικής της Marfin Investment Group. Διαχρονικά, 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 οι πελάτες ή μη της εταιρείας να πληρώνουν μέσω του προϋπολογισμού τις μετακινήσεις κομμάτων, στελεχών, επιχειρηματιών, τις μεταφορές εφημερίδων, τα προνόμια των συνδικαλιστών και πολλά άλλα. Η Ο.Α. είχε κατά την ίδρυσή της ένα όραμα και ένα στόχο, τα οποία παραμερίστηκαν κατά τη διοίκηση από το Ελληνικό κράτος. 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. Αντιθέτως, 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 μάνατζμεντ επιβάλλεται να συνυπάρχουν και να συλλειτουργούν, για να παράγονται θετικά αποτελέσματα. Διαφορετικά πορευόμαστε με σπασμωδικές κινήσεις, όπως ακριβώς συνέβη κατά την προσπάθεια αναδιοργάνωσης της

Ολυμπιακής. Σήμερα η λειτουργία της εταιρίας δε φαίνεται να συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική ευημερία της χώρας μας, καθώς επικεντρώνεται στη δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων μέσω της συγχώνευσης με την Aegean.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΣΚΟΠΟΣ - ΣΤΟΧΟΙ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	6
1.1 Ο διακαής πόθος των ανθρώπων να κατακτήσουν τους αιθέρες.....	6
1.2 Τα έτη πριν την Ολυμπιακή Αεροπορία.....	7
1.3 Σημεία – Σταθμοί στην πορεία της Ολυμπιακής.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΩΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ.....	13
2.1 Η Ολυμπιακή Αεροπορία στα χρόνια του Ωνάση	13
2.1.1 Πρακτικές και Προνόμια	13
2.1.2 Οικονομικές Επιπτώσεις.....	15
2.2 Η Ολυμπιακή Αεροπορία στα χρόνια του Ελληνικού Δημοσίου	18
2.2.1 Οι συνθήκες εξαγοράς από το Ελληνικό Δημόσιο	18
2.2.2 Τομέας Διασφάλισης Ποιότητας.....	21
2.2.3 Εμπορευματικές Μεταφορές	22
2.2.4 Εκπαιδευτικό Κέντρο.....	23
2.2.5 Εταιρική Μονάδα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών	25
2.2.6 Τεχνική Βάση	27
2.2.7 Συντήρηση και Επισκευή Αεροσκαφών	27
2.2.8 Ολυμπιακή Εταιρία Καυσίμων	29
2.2.9 Εταιρία Αγωγού Καυσίμου Αεροδρομίου	30
2.2.10 Galileo S.A.....	31
2.2.11 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε.....	32
2.2.12 Μακεδονικές Αερογραμμές Α.Ε.	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	34
3.1 Αδυναμίες στη Λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας	34
3.1.1 Τιμολογιακή Πολιτική.....	34

3.1.2	Ελάχιστη Παραγόμενη Ποσότητα	37
3.1.3	Παρεχόμενες Εκπτώσεις.....	38
3.1.4	Εμπλοκή στις Βουλευτικές Εκλογές.....	40
3.1.5	Απεργιακές Κινητοποιήσεις	42
3.2	Εκδήλωση της κρίσης	42
3.2.1	Υπεράριθμο Προσωπικό.....	43
3.2.2	Αυξημένοι Μισθοί	44
3.2.3	Μεταφορά του Τύπου.....	46
3.2.4	Λάθη στην Οικονομική Διαχείριση.....	47
3.2.5	Ελλείψεις Προσωπικού – Αεροσκαφών και Ματαίωση Πτήσεων.....	48
3.2.6	Κατάργηση δρομολογίων με υψηλή ζήτηση.....	49
3.2.7	Καταδίκες για χρέη προς το Ι.Κ.Α.	49
3.2.8	Υπέρογκες Μισθώσεις Αεροσκαφών	50
3.3	Ανακεφαλαίωση – Βασικά αίτια της κρίσης	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ		52
4.1	Προγράμματα Εξυγίανσης.....	52
4.2	Η τέταρτη Μεταμόρφωση της Ολυμπιακής.....	57
4.3	Παράνομες Κρατικές Ενισχύσεις.....	59
4.4	Υπαγωγή στο άρθρο 44 και παραγραφή των χρεών	663
4.5	Στάση αναμονής από την Ε.Ε.	65
4.6	Συνέχιση της Δίωξης για τις Παράνομες Ενισχύσεις.....	66
4.7	Ιστορικό Απαξίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΞΑΝΑ ΥΠΟ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΙΔΙΩΤΩΝ		70
5.1	Οι Θιασώτες της Ιδιωτικοποίησης	70
5.2	Παλαιότερες Προσπάθειες για Ιδιωτικοποίηση	71
5.3	Εξαγορά από τη Marfin Investment Group (2009)	79
5.4	Η Ολυμπιακή Αεροπορία του 2010.....	82
5.4.1	Σχέδια για Συγχώνευση με την Aegean.....	82
5.4.2	Κριτική Αξιολόγηση για τη συμβολή της «Νέας Ολυμπιακής» στην ελληνική οικονομία και ευημερία.....	85
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ		89
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		93

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι αδιαμφισβήτητο πως το κατόρθωμα να μεταφερόμαστε σε επιφάνεια διαφορετική αυτής της Γης, αφηφώντας συγχρόνως το νόμο της βαρύτητας, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα του ανθρώπινου είδους. Τη δυνατότητα αυτή την έχουμε αποκτήσει εδώ και ένα αιώνα περίπου, όταν οι αδελφοί Ράιτ πραγματοποίησαν την πρώτη πτήση με μηχανοκίνητο όχημα, που ονομάστηκε στη συνέχεια «αεροπλάνο». Η χρήση του αεροπλάνου, όλα αυτά τα έτη, έχει μεταφέρει σε άλλο επίπεδο το εμπόριο και τις μεταφορές του κοινού, αλλά έχει χρησιμοποιηθεί και ως καταστροφικό μέσο πολεμικών επιχειρήσεων. Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας επικεντρωνόμαστε στη λειτουργία της «πολιτικής αεροπορίας».

Στη χώρα μας η πολιτική αεροπορία, είναι έννοια πλήρως συνυφασμένη με την εταιρία «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.». Η πασίγνωστη Ολυμπιακή αποτέλεσε ένα από τα επιχειρηματικά εγχειρήματα του Αριστοτέλη Ωνάση και καλούνταν να καλύψει με αποκλειστικότητα τις εθνικές αερομεταφορές για αρκετά έτη. Το σχέδιο για την εταιρία υπήρξε βαθύπνοο και οι ποιοτικές υπηρεσίες της θα ήταν ανταγωνιστικές σε διεθνές επίπεδο. Ωστόσο, στα μέσα της δεκαετίας του 70' η εταιρία περιήλθε στον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου.

Έκτοτε ακολούθησε μια συνεχής πτωτική πορεία, που κορυφώθηκε στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, με τα χρέη της εταιρίας να είναι δυσβάσταχτα για το ελληνικό κράτος. Μέσα σε μια έκρυθμη ατμόσφαιρα η τότε ελληνική κυβέρνηση θεσπίζει ειδικό νόμο αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, μέσω του οποίου δημιουργήθηκε η εταιρία «Ολυμπιακές Αερογραμμές». Η ανάγκη για ιδιωτικοποίηση της εταιρίας ήταν πλέον έκδηλη. Μετά από αρκετές απορριφθείσες προσφορές, η εταιρία επανέρχεται το 2009 σε ιδιώτες. Η Marfin Investment Group, με 100% συμμετοχή στην εταιρία,

σκοπεύει να επαναφέρει τη χαμένη αίγλη του παρελθόντος και να καταστήσει τη νέα «Olympic Air» κολοσσό στον κλάδο των αερομεταφορών.

Το κύριο μέρος της εργασίας χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο είναι εισαγωγικό και περιλαμβάνει την ιστορία των αεροπορικών μεταφορών καθώς και την κατάσταση στην Ελλάδα πριν την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.. Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται επίσης μια αναφορά στην πορεία της εταιρίας από την δεκαετία του 60' στη δεκαετία του 00'. Το δεύτερο κεφάλαιο περιγράφει τη λειτουργία της εταιρίας κατά την Ωνάση και τη μετά Ωνάση εποχή. Στη συνέχεια, το τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζει τις συγκρούσεις, την κακοδιοίκηση και την κρίση στην εταιρία, που τελικά οδηγούν στη θέσπιση του Ν. 3185/2003 περί αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής. Τέλος, το τέταρτο κεφάλαιο αφορά τα έτη 2003-2009, ώσπου η εταιρία να περιέλθει ξανά σε ιδιωτικό καθεστώς. Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται και τα άμεσα σχέδια της τωρινής διοίκησης για συγχώνευση με την Aegean (2010).

ΣΚΟΠΟΣ

Να αναδειχθεί το αν και κατά πόσο η καινούρια εταιρεία θα λειτουργήσει κατά τρόπο που θα βοηθήσει την εθνική κοινωνία και οικονομία.

ΣΤΟΧΟΙ

- 1) Η αντικειμενική και ακριβής περιγραφή της προσπάθειας για αναδιοργάνωση της Ο.Α.
- 2) Η παρουσίαση των πιθανών λόγων που η αναδιοργάνωση αυτή έχει περάσει στην ιστορία για τη διάρκεια καθώς και τα εμπλεκόμενα μέρη της.
- 3) Η κριτική αξιολόγηση της τρέχουσας λειτουργίας της εταιρείας.

4) Ο ρόλος που θα παίξει η επικείμενη συγχώνευση της O.A. με την AEGEAN στην ευημερία του συνόλου της εθνικής οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 Ο διακαής πόθος των ανθρώπων να κατακτήσουν τους αιθέρες

Απ' τους πανάρχαιους χρόνους οι μαρτυρίες και οι μύθοι για τις προσπάθειες του ανθρώπου να μιμηθεί τα πουλιά είναι πάρα πολλές. Απ' την Αρχαία Ελλάδα κίολας, με πρώτους τον Δαίδαλο και τον Ίκαρο, ως την Άπω Ανατολή με το μύθο του μαγικού χαλιού και πέρα ως την Κίνα, όπου πηδούσαν χρησιμοποιώντας ομπρέλες από ψηλούς πύργους, οι προσπάθειες συνεχίζονται και εξελίσσονται.

Το 1620 έχουμε την πρώτη πτώση με μορφή αλεξίπτωτου από τον Fausto Venanzio και στη συνέχεια αναφέρονται οι αδελφοί Montgolfier με τις κατασκευές αεροστάτων. Αν και το πανάρχαιο όνειρο των ανθρώπων να υπερνικήσουν τη βαρύτητα και να πετάξουν είχε ήδη υλοποιηθεί με το αερόστατο, οι αναζητήσεις για πτήσεις με κάποια ικανοποιητική ταχύτητα δεν σταμάτησαν ποτέ. Το αερόστατο ήταν ουσιαστικά έρμαιο των ανέμων που έπνεαν κάθε φορά, το δε κατευθυνόμενο αερόπλοιο Ζέπελιν είχε μεν μηχανισμούς ελέγχου πτήσης, αλλά πολύ χαμηλή ταχύτητα και μειωμένη ευελιξία. Διάφορες προσπάθειες να αξιοποιηθεί αυτή η ιπτάμενη μηχανή για επιχειρήσεις κατασκοπείας κατά τον α' παγκόσμιο πόλεμο κατέληξαν συχνά σε καταρρίψεις. Χειρότερο όμως μειονέκτημα αποδείχθηκε το εύφλεκτο υδρογόνο, με το οποίο λειτουργούσε η άνωση του Ζέπελιν. Η παραγωγή του ασφαλούς αέριου Ήλιο ελεγχόταν από τις ΗΠΑ, οι οποίες για στρατιωτικούς και εμπορικούς λόγους είχαν επιβάλλει εμπάργκο στη διακίνησή του. Το έτος 1937 έπιασε φωτιά στο Lakehurst των ΗΠΑ το γερμανικό αερόπλοιο Hindenburg, το μεγαλύτερο που είχε κατασκευαστεί μέχρι τότε κι έτσι έληξε ουσιαστικά η προσπάθεια για εμπορική και στρατιωτική αξιοποίηση αυτών των πτητικών μηχανών. Στις αρχές του 21ου αιώνα χρησιμοποιούνται Ζέπελιν

σύγχρονης κατασκευής, με αέριο που δεν αναφλέγεται, για ψυχαγωγικούς και διαφημιστικούς σκοπούς (Livedia: Ελληνική ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια).

Οι Αμερικάνοι αδελφοί Wright, ο Wilbur (1867-1912) και ο Orville (1871-1948), από το Dayton του Ohio, άρχισαν να συναρμολογούν σε ένα εργαστήριο που είχαν για την κατασκευή και επιδιόρθωση ποδηλάτων, πτητικές μηχανές. Έχοντας μελετήσει όλες τις προσπάθειες άλλων πρωτοπόρων και έχοντας ήδη στη διάθεσή τους, αρκετές δεκαετίες μετά τις προσπάθειες του Κέιλυ, τις μηχανές εσωτερικής καύσης, προσπάθησαν να μιμηθούν όπως και πολλοί άλλοι ερευνητές, την κινητήρια μηχανή των Ζέπελιν. Πέρα από αυτά, οι δύο αδελφοί έκαναν και σημαντικές τροποποιήσεις στην άτρακτο και στα πτερύγια τους σκάφους τους, εισάγοντας τα πτερύγια κλίσης, με τα οποία θα γινόταν έλεγχος της ανοδικής και καθοδικής πορείας της ιπτάμενης μηχανής. Επίσης, κατασκεύασαν μια υποτυπώδη αεροδυναμική σήραγγα, στην οποία δοκίμασαν τις μηχανές πριν πετάξουν με αυτά, ενώ κατασκεύασαν τροποποιημένους κινητήρες, πιο ελαφρείς.

Το 1903 έγινε τελικά με επιτυχία η πρώτη πτήση στο Kitty Hawk της Βόρειας Καρολίνας από τον Όρβιλ Ράιτ. Ο κινητήρας που χρησιμοποιήθηκε είχε βάρος 90 kg με ισχύ 12 PS. Η πτήση αυτή κράτησε περίπου 12 δευτερόλεπτα και κάλυψε απόσταση περίπου 35 μέτρων. Στην τέταρτη προσπάθεια καλύφθηκαν περί τα 250 μέτρα σε 59 δευτερόλεπτα, αλλά το αεροσκάφος έπαθε ζημιές και οι δοκιμές των δύο αδελφών συνεχίστηκαν μετά από ένα χρόνο. Αυτές οι πτήσεις θεωρούνται στην Ιστορία της Τεχνολογίας οι πρώτες με μηχανοκίνητο κατευθυνόμενο όχημα που ήταν βαρύτερο του αέρα, το οποίο όχημα ονομάστηκε αεροπλάνο (Livedia: Ελληνική ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια).

1.2 Τα έτη πριν την Ολυμπιακή Αεροπορία

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα ξεκίνησαν να υφίστανται το 1930 με την «Ελληνική Αεροπορική Εταιρία ΙΚΑΡΟΣ» που αποτέλεσε και την πρώτη

ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία. Έπειτα από τη χρεοκοπία της, ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Το 1935 έχουμε την ίδρυση της πρώτης ιδιωτικής αεροπορικής εταιρίας με την επωνυμία «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις» (Τ.Α.Ε.). Παράλληλα με την Τ.Α.Ε., ξεκινούν το 1947 τις εργασίες τους δύο νέες εταιρίες, η «Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία» (ΕΛΛ.Α.Σ.) και η «Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος» (Α.Μ.Ε.). Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία (Ε.Α.Ε). Οι δυσκολίες για την Ε.Α.Ε. ξεκινούν το 1951, χρονιά κατά την οποία αρχίζει και πέφτει η επιβατική κίνηση. Έτσι, το 1955 αποφασίζεται η λύση και εκκαθάρισή της με απώτερο σκοπό την πώλησή της. Διενεργείται πλειστηριασμός ο οποίος ξεκινά με προσφορά 60.000.000 δραχμών, η απουσία ενδιαφέροντος, όμως, την κατοχυρώνει υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Τον Ιούλιο του 1956 υπογράφεται 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 ανοίγει τα φτερά της η νέα αεροπορική εταιρεία, η Ολυμπιακή Αεροπορία (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 15-16).

1.3 Σημεία – Σταθμοί στην πορεία της Ολυμπιακής

Η δεκαετία του '60 ξεκινά πολύ ελπιδοφόρα για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Η νέα εταιρεία αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Η Ολυμπιακή Αεροπορία εισέρχεται στη εποχή των τζετ το 1960 με την παραλαβή του πρώτου αεροσκάφους De Havilland. Αυτή την εποχή γίνονται και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της Ο.Α. και της αγγλικής ΒΕΑ, για πτήσεις με κοινούς κωδικούς. Πέντε χρόνια αργότερα, το 1965, έγιναν οι πρώτες παραγγελίες των νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 707-300 και το 1966 παραλαμβάνεται το πρώτο από αυτά, που ονομάστηκε «Πόλις της Κορίνθου». Αυτή τη χρονιά ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις προς Ν. Υόρκη. Το 1968 ανοίγουν οι πρώτες γραμμές προς Αφρική και η Ο.Α. παραλαμβάνει τα πρώτα Boeing 727-200. Το 1969 ανοίγουν οι γραμμές προς Καναδά και αποσύρονται τα Comet 4B.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 η Ο.Α. προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη YS-11A της ιαπωνικής εταιρείας NIHON τα οποία θα ικανοποιούσαν τις πτήσεις του εσωτερικού. Το 1971 ιδρύεται η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (Olympic Aviation) ώστε οι εσωτερικές γραμμές που είχαν μεγαλώσει αρκετά αλλά και τα νησιά να εξυπηρετούνται καλύτερα και με σωστότερη οργάνωση σαν ξεχωριστή εταιρία. Το 1972 η Ολυμπιακή Αεροπορία γίνεται η εταιρία των πέντε ηπείρων. Το «Πόλις των Αθηνών» (Boeing 707-300) προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σύδνεϋ μετά από είκοσι ώρες πτήσης και η Ελλάδα απέκτησε άμεση σύνδεση με την Αυστραλία. Τον επόμενο χρόνο αποκτούνται τα καινούρια τζάμπο τζετ, τα Boeing 720-051B και Boeing 747-200. Επίσης, η Ο.Α. εκδηλώνει ενδιαφέρον για τα νέα υπερηχητικά αεροσκάφη BAC-Aerospatiale Concorde και στις 5 Ιανουαρίου 1973 προσγειώνεται στο αεροδρόμιο του Ελληνικού ένα από αυτά για δοκιμή. Όμως τόσο το κόστος όσο και ο θόρυβος αλλά και το ολικό μήκος του A31 του κεντρικού αεροδιαδρόμου απέτρεψαν τον Αριστοτέλη Ωνάση να πράξει το όνειρο της αγοράς του υπερηχητικού αεροσκάφους (Βικιπαίδεια: ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια).

Η αρχή του τέλους για την Ολυμπιακή Αεροπορία ήρθε στις 22 Ιανουαρίου του 1973 με αφορμή ένα τραγικό γεγονός: το αεροπορικό δυστύχημα που κόστισε τη ζωή στο γιο του Αριστοτέλη Ωνάση, τον Αλέξανδρο. Κανείς, λοιπόν, δεν εξεπλάγη όταν μετά από λίγους μήνες ο Αριστοτέλης Ωνάσης πούλησε το πακέτο μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο Ελληνικό κράτος. Υπό τη διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου πλέον, η Ο.Α. προμηθεύεται τα πρώτα Boeing 737-200 και παράλληλα δημιουργεί και την Olympic Catering. Το 1977, μετά από πέντε χρόνια, κλείνει η γραμμή της Αυστραλίας που συνέδεε την Αθήνα με το Σύδνεϋ και την επόμενη χρονιά κλείνει και αυτή του Καναδά με τη δικαιολογία του περιορισμού κόστους λειτουργίας. Το οξύμωρο της υπόθεσης έγκειται στο γεγονός ότι η Ο.Α. κατά την προσπάθειά της να μειώσει το κόστος λειτουργίας, παραγγέλνει ταυτόχρονα καινούρια αεροσκάφη της Airbus, τα A300. Το 1984 πραγματοποιείται η αγορά δύο Boeing 747-200 από την Singapore Airlines και παράλληλα επαναλειτουργούν οι γραμμές της Αυστραλίας και του Καναδά. Το 1986 εκτοξεύεται στα ύψη το έλλειμμα της

Ολυμπιακής Αεροπορίας και ταυτόχρονα μειώνεται αισθητά η επιβατική κίνηση, απόρροια των γνωστών απεργιών που πραγματοποίησαν οι υπάλληλοι της εταιρίας (Βικιπαίδεια: ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια).

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 (Βικιπαίδεια: ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια).

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 καθελώθηκαν 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 (Το Βήμα: <http://www.tovima.dolnet.gr/print-articlephp?e=B&F=15030&m=D08&aa=1>).

Ύστερα 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 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 Intorplane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση), συγχωνεύτηκαν και δημιούργησαν μία εταιρεία, την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε..

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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2006γ, τ. 319, σελ. 36).

Φθάνοντας στην σημερινή κατάσταση σύμφωνα με εκτιμήσεις και όχι ακριβή μεγέθη λόγω της ανύπαρκτης δημοσίευσης ισολογισμών από το έτος 2003 η κυβέρνηση κάνει λόγω 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 (Η Καθημερινή: <http://www.news.kathimerini.gr/41cgi/-w-articles-economyepix-2-09/12/2007-251941>).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΩΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ

2.1 Η Ολυμπιακή Αεροπορία στα χρόνια του Ωνάση

2.1.1 Πρακτικές και Προνόμια

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

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.

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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 29-30):

- αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης των αεροπορικών εργασιών στο ελληνικό κράτος,
- αποκλειστικό προνόμιο επίγειας εξυπηρέτησης των ξένων αεροσκαφών, που προσγειώνονται στα ελληνικά αεροδρόμια, εφόσον δεν εξυπηρετούνται δια ιδίων μέσων,
- αποκλειστικό προνόμιο της τεχνικής εξυπηρέτησης όλων των αεροσκαφών στην ελληνική επικράτεια,
- 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 αεροδρόμια¹,
- απαλλαγή από οποιοδήποτε δασμό για την εισαγωγή την παρακάτω ειδών:
 - καυσίμων, για τα αεροσκάφη και όλα τα επίγεια μέσα μεταφοράς της Ο.Α.,
 - των επίγειων μέσων μεταφοράς της Ο.Α. (τζιπ, αυτοκινήτων, λεωφορείων, φορτηγών, ανυψωτικών μηχανημάτων εξυπηρέτησης αεροσκαφών κ.λπ.),

¹ οι τρεις τελευταίες απαλλαγές δόθηκαν έναντι της υποχρέωσης που ανέλαβε ο Ωνάσης για δωρεάν αεροπορική μεταφορά των στελεχών της εκάστοτε κυβέρνησης

- μέχρι πενήντα επιβατικών αυτοκινήτων,
 - 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.,
 - 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.

2.1.2 Οικονομικές Επιπτώσεις

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 (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 31).

Σα βασικό μοχλό πίεσης ο Ωνάσης χρησιμοποίησε το προσωπικό, εκμεταλλευόμενος το μόνιμα υψηλό ποσοστό ανεργίας της χώρας. 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. (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 32-33).

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 από την Τράπεζα. Τρίτον, αύξηση κατά 50% του χρόνου αποσβέσεως των αεροσκαφών Jet, πράγμα που θα μάκρυνε τις δόσεις. Τέταρτον, την έξωση της τεχνικής εξυπηρετήσεως 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 αποκέντρωση 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. Ογδοο, 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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 34-37).

Τελικά, 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 (<http://www.workersdemocrasy.net/136/sel9.htm>).

2.2 Η Ολυμπιακή Αεροπορία στα χρόνια του Ελληνικού Δημοσίου

2.2.1 Οι συνθήκες εξαγοράς από το Ελληνικό Δημόσιο

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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 40-45):

- 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 αντιστοίχων 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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 45-47).

Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι η συμβαλλόμενη εταιρεία με το ελληνικό δημόσιο ήταν η VICTORIA FINANCIERA PANAMA με έδρα τον Παναμά (Αρθ.. 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 εκποιήσεως, 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 εποπτείαν 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».

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, χρεόγραφα κλπ. της Ολυμπιακής, άτινα, οριζόταν εις το άρθρον τούτο ότι, δεν δύναται να περιέλθουν εις το δημόσιον

Η Ο.Α. εξακολουθούσε να απολαύει 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 Ο.Α. 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' ότι 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 Ο.Α. και των εργαζομένων της είναι αποτέλεσμα αυτής της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας της Ελλάδος, ή άλλων παραγόντων του κοινωνικοπολιτικού συσχετισμού δυνάμεων στο εσωτερικό της χώρας (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 29-30).

2.2.2 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 επίγεια 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 αξιосέβαστος 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.

2.2.3 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 (<http://195.167.49.234/qualityprofilegr.htm>).

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 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, EGYPT AIR, EL-AL, GULF AIR, HAPAG LOYD, IBERIA, JAT, SINGAPORE AIRLINES, TUNIS AIR, UZBEKISTAN, ADRIA AIRWAYS (<http://195.167.49.234/cargoprofilegr.htm>).

2.2.4 Εκπαιδευτικό Κέντρο

Το Εκπαιδευτικό Κέντρο της Ο.Α., 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-Lymperpa 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 Ο.Α. είναι η συστηματική βελτίωση, ενίσχυση και 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

Έχοντας στο ενεργητικό του δέκα μόνιμους εκπαιδευτές παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες εκπαίδευσης όπως: (α) Ανάλυση εκπαιδευτικών αναγκών, (β) Σχεδιασμό – Ανάπτυξη – Διοργάνωση & Διεξαγωγή εκπαιδευτικών σεμιναρίων & εγχειριδίων εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες εκπαιδευτικές ανάγκες των πελατών, (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-Ops1 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» και (θ) «Εκπαίδευση Εκπαιδευτών» (<http://195.167.49.234/oatraining.htm>).

2.2.5 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 αεροδρόμιο «Ελληνικό» σε κτίριο συνολικού εμβαδού 12.500 τ.μ. Επίσης χρησιμοποιεί το κτίριο 53 στο Home Base της Ο.Α. 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

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

Οι κύριες εφαρμογές, που χρησιμοποιεί η μονάδα, είναι:

- 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 Η/Υ
- Διαχείριση τηλεφωνικών κλήσεων (call center)
- Πρόσβαση μέσω Διαδικτύου και Ηλεκτρονική Αλληλογραφία

Σε επίπεδο εξοπλισμού η εταιρική μονάδα διαθέτει 2 IBM mainframes, 2 Sun Solaris servers, 50 Intel based servers, 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 (<http://195.167.49.234/it.gr.htm>).

2.2.6 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 76,500 μ². Το υπόστεγο έκτασης 25650μ² 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 στην 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 (<http://195.167.49.234/technicalprofilegr.htm>).

2.2.7 Συντήρηση και 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 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 (<http://195.167.49.234/technicalgr.htm>).

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 ελασματοουργικές εργασίες
- Επισκευές συνθετικών υλικών
- Τεχνική εκπαίδευση - Βασικές, επί τύπου και εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις
- Παράλληλες δραστηριότητες:
 - Μελέτες
 - Προγραμματισμός
 - Διαχείριση υλικών

Στόχοι:

- Η συνεχιζόμενη ποιότητα και αξιοπιστία των παρεχομένων υπηρεσιών

- Η εκτέλεση του έργου της αεροπορικής συντήρησης με τους οικονομικότερους δυνατούς όρους
- Η παροχή ποιοτικών, και υψηλού επιπέδου ασφαλείας, υπηρεσιών στους πελάτες
- Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων εργασιών εντός των συμφωνηθέντων χρονικών ορίων.

2.2.8 Ολυμπιακή Εταιρία Καυσίμων

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (Ο.Ε.Κ.), θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, εδρεύει στον 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 <http://195.167.49.234/fuelcompanygr.htm>):

- Εγκαταστάσεις παραλαβής καυσίμου με Αγωγό και με Βυτιοφόρα
- Τέσσερις κύριες δεξαμενές χωρητικότητας 24.000m³
- Δύο (2) οριζόντιες δεξαμενές για έλεγχο ποιότητας καυσίμου

- Αυτοματοποιημένο σύστημα ανεφοδιασμού αεροσκαφών με (Hydrant) μήκους 18km, στις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών
- Αυτοματοποιημένα συστήματα πυρόσβεσης συναγερμού και περιβαλλοντικής προστασίας.

2.2.9 Εταιρία Αγωγού Καυσίμου Αεροδρομίου

Ο Αγωγός Αεροπορικού καυσίμου, έργο ιδιαίτερα σημαντικό για την Αττική, που συνδέει απευθείας τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου με το 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 600βεκατομμύρια 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 (<http://195.167.49.234/agogoscompanygr.htm>).

Τα κύρια πλεονεκτήματα/υπηρεσίες που προσφέρει η Ολυμπιακή Εταιρία Καυσίμων είναι:

- ✓ 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.

2.2.10 Galileo S.A.

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.

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 (<http://195.167.49.234/galileocompanygr.htm>).

Οι διακρίσεις της εταιρίας είναι οι εξής:

- 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

2.2.11 Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε.

Τον Οκτώβριο του 1967 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ δημιούργησε τη Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών με κύριο έργο της τις ναυλώσεις προς τρίτους. Τέσσερα χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1971, έληξαν οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής και στην θέση της ιδρύθηκε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε. από τον Αριστοτέλη Ωνάση και 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 μεταφορά ασθενών, η αεροκινηματογράφιση, η επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων, η μεταφορά VIP και η μεταφορά επιχειρηματιών σε οποιοδήποτε προορισμό, είναι ορισμένες από τις βασικές δραστηριότητες των Ελικοπτέρων της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

Τα ελικόπτερα της Εταιρίας συμμετείχαν σε έρευνες ατυχημάτων, παρακολούθηση κατασκευαστικών εργασιών (VEH), παρακολούθηση αγωγού Φυσικού Αερίου, επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων και άλλα πολλά. Τον Αύγουστο του 2004 η Εταιρία έλαβε Άδεια Τεχνικής Εκμετάλλευσης Δημοσίων Μεταφορών επιβατών, φορτίων και ασθενών με Ελικόπτερο, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Αεροπορικούς Κανονισμούς, και η δραστηριότητα των Ελικοπτέρων επεκτείνεται πλέον εκτός από την Ελληνική επικράτεια και στις γειτονικές χώρες Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία και Τουρκία.

Εκτός των όσων αναφέρθησαν παραπάνω Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έχει δραστηριοποιηθεί και στον τομέα της αεροπορικής εκπαίδευσης. Το 1995, η Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών Ολυμπιακής Αεροπλοΐας πιστοποιήθηκε ως Επαγγελματική Σχολή για παροχή εκπαιδεύσεων προς απόκτηση Επαγγελματικών Πτυχίων Χειριστών Αεροπλάνων και Ελικοπτέρων. Οι

εκπαιδεύσεις στον εξομοιωτή, γίνονται στο Εκπαιδευτικό Κέντρο που εδρεύει στη Γλυφάδα, στον τύπο του B737-200. Διαθέτει επίσης, έναν εξομοιωτή πτήσεων τύπου ATR42/72 στο Εκπαιδευτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης στο οποίο εκπαιδεύονται εκτός από τα πληρώματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών και πληρώματα άλλων Αεροπορικών Εταιρειών από την Ελλάδα ή το εξωτερικό, καθώς επίσης και έναν εξομοιωτή πτήσεων τύπου B737-300/400, στο Εκπαιδευτικό Κέντρο Χανίων στη Κρήτη, ο οποίος είναι εγκεκριμένος για αρχικές και επαναληπτικές εκπαιδεύσεις πληρωμάτων εγχώριων και ξένων αεροπορικών εταιριών (<http://195.167.49.231/olav/auxfiles/olav/profil.gr.aspx>).

2.2.12 Μακεδονικές Αερογραμμές Α.Ε.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές αποτελούν μια θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής που ιδρύθηκε το 1992 για να αναπτυχθεί στον χώρο των εκτάκτων πτήσεων «τσάρτερ», αλλά έπεσε σε χειμερία νάρκη επί σειρά ετών. Αν η εταιρεία δεν ήταν θυγατρική της Ολυμπιακής, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, θα έπρεπε να έχει κλείσει, αφού ούτε έργο ούτε αεροπλάνα είχε να παρουσιάσει επί μακρό χρονικό διάστημα από τη σύστασή της. Αν και ιδρύθηκαν το 1992, οι πρώτες πτήσεις της εταιρίας έγιναν το 1998 με παλαιά αεροσκάφη τύπου Boeing 727-200 της Ολυμπιακής.

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές απέκτησαν το 1999 τα πρώτα δικά τους αεροσκάφη, δύο Boeing 737-400. Με αυτά τα αεροσκάφη άρχισαν να εκτελούν πτήσεις τσάρτερ, ενώνοντας τα ελληνικά νησιά με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το 2000 η εταιρία παρέλαβε ένα επιπλέον Boeing 737-400 με 167 θέσεις. Τα έτη 2002 και 2003, τα αεροσκάφη των Μακεδονικών Αερογραμμών, εκτελούσαν πολλά τακτικά δρομολόγια της μητρικής εταιρίας, λόγω έλλειψης αεροσκαφών στην Ολυμπιακή. Από την 12 Δεκεμβρίου 2003 οι Μακεδονικές Αερογραμμές μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και αυτή η νέα εταιρία εκτελεί πλέον το πτητικό έργο των εταιριών Ολυμπιακή Αεροπορία (Olympic Airways), Αεροπλοΐα (Olympic Aviation) και Μακεδονικές Αερογραμμές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

3.1 Αδυναμίες στη Λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας

3.1.1 Τιμολογιακή Πολιτική

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 έγκρισιν 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 χιλιομετρικού κομίστρου εσωτερικού των δυο τουριστικών μεσογειακών χωρών Ισπανίας και Ιταλίας, μειουμένου κατά 10%. Η προσαρμογή των σήμερα και εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων, προς τα βάσει του προηγούμενου εδαφίου προκύπτοντα κόμιστρα θα πραγματοποιούνταν διά τεσσάρων ισόποσων εξαμηνιαίων δόσεων»* (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 48).

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.

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 (Λαϊνός Ι.: 1995, σελ. 54-55).

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 Πίνακα 3α). 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 αεροπορικώς επιδοτούν τους ευπορότερους που ταξιδεύουν (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 40-42).

Πίνακας 3^α – Απώλειες Εσόδων λόγω της Τιμολογιακής Πολιτικής

ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΗΣ Ο.Α. ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ					
ΤΙΜΕΣ ΤΡΕΧ. 1993					
			1984	3.405	34.850
1975	370	10.927	1985	4.303	36.731
1976	365	10.779	1986	4.939	35.163
1977	331	8.992	1987	5.094	30.247
1978	544	13.596	1988	5.360	26.544
1979	209	4.806	1989	6.132	25.328
1980	1.234	26.293	1990	5.250	16.329
1981	855	15.084	1991	5.979	14.003
1982	1.829	26.912	1992	6.873	12.121
1983	2.734	33.551			
Τελικές απώλειες εσόδων σε τιμές 1993 (δισ δραχμών)				382.256» ²⁶	

Πηγή: Λαϊνός Ι., (2006), σελ. 106-107

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.

3.1.2 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 μειώθησαν κατά την ανωτέρω διαδικασία ως και την διατήρηση των αεροπορικών γραμμών, ως αυτά είχαν οριστεί προ της τροποποίησης 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.»*. Επίσης, το άρθρο 9 αναφέρει ότι: *«Ήταν δυνατόν, αίτησει 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 εξυπηρετήσεως 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 επιμένει, να προέβενε εις την έναρξη 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 (Λαϊνός Ι., 1995, σελ. 55-56).

3.1.3 Παρεχόμενες Εκπτώσεις

Απώλειες στα έσοδά της η Ο.Α. παρουσιάστηκαν 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 χορηγούνταν 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 (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 52-53).

Στον Πίνακα 3β 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.

Πίνακας 3β – Χορηγούμενες Εκπτώσεις

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 ταμειυτηρίου.....	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: Λαϊνός Ι., (1992), σελ. 73-74

3.1.4 Εμπλοκή στις Βουλευτικές Εκλογές

Μια άλλη αφορμή επιβάρυνσης της κρατικής Ο.Α. από το κράτος ιδιοκτήτη αποτέλεσαν και οι βουλευτικές εκλογές. Η Ο.Α. 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 Ο.Α. 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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 45).

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 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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 74-75).

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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 75).

3.1.5 Απεργιακές Κινητοποιήσεις

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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 57).

3.2 Εκδήλωση της κρίσης

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 (Marconi J.: 1994, σελ. 202)

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%.

3.2.1 Υπεράριθμο Προσωπικό

Ο συνολικός αριθμός των μονίμων υπαλλήλων που προσλήφθηκαν από το 1984-1990 στον όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας 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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 58-59).

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.

3.2.2 Αυξημένοι Μισθοί

Τον Ιανουάριο του 1993 (πριν δηλαδή την εφαρμογή του σχεδίου εξυγίανσης), οι δαπάνες μισθοδοσίας ανέρχονταν σε 4,8 δισ. δραχμών. 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 (Marconi J.: 1994, σελ. 207).

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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 60).

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, ενώ συγχρόνως προστίθεται και το μεγάλο πρόβλημα της εταιρείας που ήταν τα κρούσματα διαφθοράς που είχαν εντοπισθεί και μάστιζαν κυρίως το αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Η έκθεση υποστήριζε 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 χιλιόμετρο επιβάτη ανέρχονταν μόλις στο 60% των αντίστοιχων εσόδων των ανταγωνιστών της. (http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=16066&m=N20&aa=1).

3.2.3 Μεταφορά του Τύπου

Ασφαλώς δεν ευθύνονταν μόνον οι εργαζόμενοι και οι κινητοποιήσεις τους, όπως προαναφέραμε σε προηγούμενη ενότητα, για την κατάσταση της εταιρείας. Η ΟΑ για το διάστημα 1978-1993, υπέστη ζημίες 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 ελάχιστοι επιβάτες. Επιπλέον λόγω του μεγάλου φορτίου ήταν απαραίτητο να χρησιμοποιούνταν μεγάλα αεροσκάφη, όπως Airbus 300 των 260 θέσεων.

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 (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 80)

3.2.4 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%) (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 30-32).

3.2.5 Ελλείψεις Προσωπικού – Αεροσκαφών και Ματαίωση Πτήσεων

Παρατηρήθηκε 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 πιλατών 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. Αυτό συνέβη, καθώς η διοίκηση των ΟΑ, ενώ σχεδίαζε από τον Ιανουάριο του 2005 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 (<http://www.depencenet.gr/forum/index.php?topic=1775.msg.59284>).

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

3.2.6 Κατάργηση δρομολογίων με υψηλή ζήτηση

Ένα ακόμη φαινόμενο εκδήλωσης της κρίσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία αποτέλεσαν οι 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%. (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 67)

3.2.7 Καταδίκες για χρέη προς το Ι.Κ.Α.

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

3.2.8 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 (Λιλιοπούλου Μ.: 2007α, σελ 5). 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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ. 63-64).

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 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. (Κασσίμη Α.: 2008, σελ. 8)

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. (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=4667&subid=2&tag=4417&pid=389097>).

3.3 Ανακεφαλαίωση – Βασικά αίτια της κρίσης

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 (Marconi J.: 1994, σελ. 210-211).

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 και
- την κακοδιαχείριση των υποθέσεων της Ο.Α. από τα εντεταλμένα διοικητικά και ιεραρχικά στελέχη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ

4.1 Προγράμματα Εξυγίανσης

Με βάση το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης της Ε.Ε. που αφορούσε την 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. Το 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. (Ζώης, Φ.:2007α, σελ.12)

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' όλον ότι, 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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ 45-47).

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

- Αφ' ενός απάλλαξε την Ο.Α. από τα χρέη της, ταυτόχρονα όμως την επιβάρυνε με υποχρεώσεις που τη ζημίωναν με ποσά υψηλότερα των ελαφρύνσεων.
- Από τη λειτουργία της επωφελούνταν οι εργαζόμενοι της, κρατικοί λειτουργοί και φορείς ιδιωτικών συμφερόντων.
- 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 Ο.Α. 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 Ο.Α., αντίθετα ψήφισε νέο νόμο για την Ο.Α. (Ν. 2602/1998 για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης και την ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ, ΦΕΚ 83 της 16-4-1998).

Το σχέδιο της Ο.Α. 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 οποιονδήποτε αύξηση των τακτικών αποδοχών που κατέβαλε η Ο.Α. 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 μάντζερ 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 Ο.Α. 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 Ο.Α..

Αναμφίβολα η διστακτικότητα των ενδιαφερομένων για την απόκτηση της Ο.Α. 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 11ης 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 Ο.Α. 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 Ο.Α. 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** (Ο.Α.), ανέλαβε το πτητικό έργο της εταιρείας, ενώ το δεύτερο με την επωνυμία **Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσιών** δίχως πτητικό έργο, την υποστήριξη του πρώτου, δηλαδή 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 (Λαϊνός Ι.: 2006, σελ 50).

4.2 Η τέταρτη Μεταμόρφωση της Ολυμπιακής

Η παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία θα εξακολουθούσε να λειτουργεί ώσπου να εκκαθαριστεί, δηλαδή για τέσσερα-πέντε χρόνια. Οι επί μέρους δραστηριότητες 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 (Χαραλαμπίδου Β.: 2003, σελ. 11-12).

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 συμπιεσμένη 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. Δ. 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 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 έλλειμμα 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 (Χαραλαμπίδου Β.: 2003, σελ. 12).

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 ζημίες της εταιρείας έφταναν τουλάχιστον στο

ένα τρις δρχ. 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 Ο.Α. 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 εξακολουθεί να είναι ζημιογόνα παρουσιάζοντας έλλειμμα 82,2 εκατ. Ευρώ το 2004 και κατά υπολογισμούς 22,2 εκατ. Ευρώ το 2005 (Χαραλαμπίδου Β.: 2003, σελ. 11-12).

Εάν μέχρι αυτή τη στιγμή η ζημιογόνα ύπαρξη της Ο.Α. κρινόταν αναγκαία λόγω της απουσίας κάποιας άλλης ελληνικής αεροπορικής εταιρείας, με την τόσο δυναμική δραστηριότητα της Aegean Airlines η παρατεινόμενη λειτουργία της Ο.Α., μόνον ως παραλογισμός μπορεί να χαρακτηριστεί. Παράλληλα η Ε.Ε. πιέζει την Ο.Α. 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 Ε.Ε. χαρακτηρίζει το business plan της ΟΑ ως ανεδαφικό, ενώ διατηρεί επιφυλάξεις ακόμα και για την αξιοπιστία των δημοσιευμένων ισολογισμών της Ο.Α., εντοπίζοντας εγγραφές (όπως π.χ.

έκτακτα έσοδα) που φαίνεται ότι εφευρέθηκαν για εξισορρόπηση (Χαραλαμπίδου Β.: 2003, σελ. 12).

4.3 Παράνομες Κρατικές Ενισχύσεις

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 (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 79).

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 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, ορίστηκε 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 12ης 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 (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1139&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=en#fu1>).

Στις αρχές του 2005 η κυβέρνηση ξεκινά μια καινούργια προσπάθεια ιδιωτικοποίησης της ΟΑ με καταληκτική ημερομηνία το τέλος του 2005. Εμφανίστηκαν πέντε υποψήφιοι 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 υποψηφίους αγοραστές, του γενικού διευθυντή της British Airways, Pat Gaffey, ήταν αποκαλυπτική για τους όρους που έθεσε η πλευρά της Ο.Α.. 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 Ε.Ε. να εκποιήσει μέρος της περιουσίας της Ο.Α. για να συμμορφωθεί στις κυρώσεις της που αφορούσαν την παράνομη χρηματοδότηση της Ο.Α. από το ελληνικό κράτος. Και ενώ συνέβαιναν αυτά, οι αυθαιρεσίες των εργαζομένων της Ο.Α. εξακολουθούσαν να ταλαιπωρούν το επιβατηγό κοινό. Στις 23 Ιούνη 2005 με αιφνιδιαστική τους απόφαση οι συμβασιούχοι ιπτάμενοι συνοδοί και φροντιστές της Ο.Α., απείχαν από την εργασία τους. Αποτέλεσμα ήταν να ακυρωθούν πάνω από 70 πτήσεις και να δημιουργηθεί χάος στο 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 κοινωνικός έλεγχος μπορούσε να σταθεί εμπόδιο στις οποιοσδήποτε ταπεινώσεις της κοινωνίας που προέρχονται από την Ο.Α. (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 99-101).

4.4 Υπαγωγή στο άρθρο 44 και παραγραφή των χρεών

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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2006β, τ. 319, σελ. 44-45).

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 λόγο 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. 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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2006β, τ. 319, σελ. 44-45).

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 14ης Σεπτεμβρίου 2005 δυσχέρανε ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Σύμφωνα με την απόφαση, η Ελλάδα έπρεπε να ποσοτικοποιήσει και να ανακτήσει κάθε ενίσχυση χορηγηθείσα παρανόμως 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 Group, ύψους περίπου 140.000 ευρώ, η Ελλάδα δεν προσκόμισε κανένα δικαιολογητικό στοιχείο οπότε η Επιτροπή αποφάσισε επίσης την ανάκτησή τους (Τουρισμός και Οικονομία: 2006β, τεύχος 319, σελ. 44-46).

4.5 Στάση αναμονής από την Ε.Ε.

Την πλήρη απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου με την οποία επιδικάσθηκαν 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 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, τα 161 εκατ. Ευρώ (Ζώης, Φ.:2007β, σελ.11).

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». (Καλλέργης Κ.: 2006, σελ. 21)

4.6 Συνέχιση της Δίωξης για τις Παράνομες Ενισχύσεις

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 όφειλε ούτως ή άλλως να είχε ανακτήσει ήδη το 2003 από την εταιρεία τις παράνομες ενισχύσεις. 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 εξαρχής 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 απήλλασε την εταιρεία από την υποχρέωσή της να επιστρέψει όσα όφειλε (Καλλέργης Κ.: 2007α, σελ. 16).

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 (Βασάκης Α.: 2009, σελ. 111-113)

Βασικό επιχείρημα του αιτήματος, το οποίο είχε υποβληθεί στις 19 Ιουνίου 2006, ήταν ότι η Ολυμπιακή ζητούσε την αναστολή εκτέλεσης της απόφασης, 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 αποδεικνυε ότι προτίθονταν να θέσει σε εφαρμογή εντός προβλεπτού χρονικού διαστήματος, μέτρα αναζήτησης των κρατικών ενισχύσεων» (Πλήκα Μ.: 2007, σελ. 17).

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 έως 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 (Καλλέργης Κ.: 2007β, σελ. 21).

4.7 Ιστορικό Απαξίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Το τρικ με τη δημιουργία των Ολυμπιακών Αερογραμμών ενδεχομένως να είχε λειτουργήσει αποτελεσματικά, αν το 2004 η τότε κυβέρνηση της δεν 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. Τα γεγονότα ως την τελική απαξίωση της εταιρίας εκτυλίχθησαν ως εξής (<http://www.enet.gr/onlinetext/c=110,id=61480456>):

- 1. 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.
- 2. 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.
- 3. 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 (Λιλιοπούλου Μ.: 2007β, σελ. 5).

- 4. 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.
- 5. 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.
- 6. 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.
- 7. Έλλειψη οργάνωσης:** Ο τελευταίος διαθέσιμος ισολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες που δημοσιεύθηκε στο Εθνικό Τυπογραφείο αφορά το 2003.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΞΑΝΑ ΥΠΟ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΙΔΙΩΤΩΝ

5.1 Οι Θιασώτες της Ιδιωτικοποίησης

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 θιασώτες της ιδιωτικοποίησης προβάλλουν ως 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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2006α, τ. 319, σελ. 37).

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. (Λαϊνός Ι.: 1992, σελ. 304-305).

5.2 Παλαιότερες Προσπάθειες για Ιδιωτικοποίηση

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». (Λιλιπούλου Μ.: 2007β, σελ 5)

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 κράτησαν 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, ο τότε υπουργός Εθνικής Οικονομίας, δήλωνε στη *Financial Times* ότι η κυβέρνηση περίμενε μια μεγάλη απεργία στην Ολυμπιακή που θα την τσάκιζε όπως η Θάτσερ τσάκισε τους ανθρακωρύχους. Ο Μαντέλης, υπουργός Συγκοινωνιών, πήγε να εφαρμόσει το σχέδιο στην Ολυμπιακή (Τουρισμός και Οικονομία: 2005α, τεύχος 306, σελ. 74-78)

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

Το 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 (Ντέλεζος Κ. – Καρανασοπούλου Ε.: 2005, σελ. 15)

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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2005β, τεύχος 308, σελ. 32-33)

Οι διαπραγματεύσεις διήρκησαν 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 British Airways, ανέλαβε να «σώσει» την Ολυμπιακή. Ο Λιακουνάκος της AXON, που προβλήθηκε σαν ένας άλλος σωτήρας, χρεοκόπησε το φθινόπωρο του 2001 όταν έσκασε η φούσκα του Χρηματιστηρίου.

Ο υπουργός Μεταφορών διενέργησε 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, Δαυίδ, Ιωάννου), την Olympic Investors (Αλεξιάκης), Αμερικανοί επιχειρηματίες, την New Wings (Π. Βαρδινογιάννης) και τη Crysler Aviaton (Στέλιος Ράππης). 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. 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»*. Τελικά κατάφεραν και σύμβαση να υπογράψουν και οι απολυμένοι να γυρίσουν πίσω και τα σχέδια της ιδιωτικοποίησης έμειναν στο συρτάρι. (Τουρισμός και Οικονομία: 2005α, τεύχος 306, σελ. 74-78).

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 έμενε 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 (Ντέλεζος Κ.: 2005, σελ. 14).

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 σύνομες 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.» (Τουρισμός και Οικονομία: 2005β, τεύχος 308, σελ. 34-35).

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 Επιτρόπου 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 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 σχεδίαζαν 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 δυναθεί 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».

Τέσσερις δεσμευτικές προτάσεις κατετέθησαν κατά την έκτη κατά σειρά διαδικασία ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Οι εταιρείες που κατέθεσαν προσφορές ήταν οι εξής (Τουρισμός και Οικονομία: 2005α, τεύχος 306, σελ. 74-78):

- 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.
- και η Olympic Investors, στην οποία ηγήτο 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.

Η κυβέρνηση με στόχο την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών έως το τέλος του Ιουνίου του 2005 είχε 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 (Τουρισμός και Οικονομία: 2005β, τεύχος 308, σελ. 32).

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.

5.3 Εξαγορά από τη Marfin Investment Group (2009)

Στις 23 Μαρτίου 2009 και μετά από έγκριση της Κομισιόν, η Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών (MIG) ανακοίνωσε την υπογραφή των τελικών συμφωνιών (συμφωνίας αγοραπωλησίας μετοχών, συμφωνίας μετόχων και σχετικών νομικών εγγράφων) με το ελληνικό Δημόσιο για την εξαγορά της Pantheon Airways (πτητικό έργο), της MRO NewCo (τεχνική βάση) και της Ground Handling NewCo (επίγεια εξυπηρέτηση). Οι συμφωνίες αυτές τελούν υπό τον όρο της κύρωσης από την Βουλή των Ελλήνων, η οποία αναμένεται να πραγματοποιηθεί τις επόμενες εβδομάδες, μετά από την οποία θα αποκτήσουν ισχύ νόμου του Ελληνικού Κράτους. Η MIG επιθυμεί να ενημερώσει τους επενδυτές για συγκεκριμένες πτυχές των συμφωνιών αυτών (<http://www.greekmoney.gr/index.php?news=13836>):

- ✓ Οι εταιρίες που εξαγοράζονται αποτελούν στην πραγματικότητα νέες επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν την ιδιοκτησία επιλεγμένων στοιχείων ενεργητικού τα οποία θα πωληθούν από το ελληνικό Δημόσιο και δεν περιλαμβάνουν οφειλές και υποχρεώσεις οιασδήποτε μορφής.
- ✓ Οι εταιρίες που εξαγοράζονται δεν αποτελούν κατά καμία νομική ή άλλη έννοια, διαδόχους των κρατικών αεροπορικών εταιριών στις οποίες περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων οι Olympic Airways, Olympic Airlines, Olympic Aviation κ.λπ. Αυτό διασφαλίζεται ήδη από την ισχύουσα εθνική νομοθεσία και έχει επικυρωθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- ✓ Σε περίοδο σημαντικής οικονομικής αστάθειας, η φύση της συναλλαγής διασφαλίζει ότι η MIG διατηρεί σημαντική στρατηγική ευελιξία σχετικά με τη λειτουργία των εξαγοραζομένων εταιριών. Ειδικότερα, η MIG μπορεί να επιλέξει, κατά την διακριτική της ευχέρεια, στοιχεία του ενεργητικού που επιθυμεί να αγοράσει (όπως αεροπλάνα και τεχνικό εξοπλισμό σε ένα πολύ ευνοϊκό περιβάλλον), τον τρόπο με τον οποίο θα εξαγοραστούν (αγορά, μίσθωση κ.λπ.), τον αριθμό και την ειδίκευση των υπαλλήλων που επιθυμεί να προσλάβει, τα δρομολόγια τα οποία αναλαμβάνει η νέα

αεροπορική εταιρία, καθώς και την επιλογή πολλών διαφορετικών στρατηγικών εναλλακτικών λύσεων. Η πλήρης στρατηγική ευελιξία της MIG σε αυτό το στάδιο ενισχύει τη δυνατότητά της να δημιουργήσει μια αποδοτική εταιρία στο χώρο των αερογραμμών με ισχυρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Η MIG σε στενή συνεργασία με την διοικητική ομάδα που προσελήφθη και με τη συμβολή εξωτερικών συμβούλων, ολοκλήρωσε ένα λεπτομερειακό στρατηγικό και λειτουργικό επιχειρησιακό σχέδιο για κάθε ένα από τα περιουσιακά στοιχεία που έχουν εξαγοραστεί. Μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου αυτού η MIG θα είναι σε θέση να προσφέρει ορατότητα σχετικά με τα σχέδια και τις προοπτικές των δραστηριοτήτων αυτών.

«Η Ολυμπιακή Αεροπορία εισέρχεται από σήμερα σε μια νέα εποχή, μια μακρά περίοδος παρακμής κλείνει οριστικά και δίνει τη θέση της σε μια εποχή υψηλών προσδοκιών και απαιτήσεων», τόνισε ο υπουργός Ανάπτυξης Κωστής Χατζηδάκης, μιλώντας στην τελετή αποκρατικοποίησης της Ο.Α. και της οριστικής συμφωνίας για την εξαγορά περιουσιακών στοιχείων της από την Marfin Investment Group (MIG). *«Η Ολυμπιακή εδώ και πολλά χρόνια είχε εξελιχθεί σε ένα μεγάλο ασθενή της οικονομίας μας, δημιουργούσε τεράστια χρέη ύψους ενός εκατ. ευρώ την ημέρα τα οποία επιβάρυναν τους φορολογούμενους και προκαλούσε σοβαρά νομικά προβλήματα στη χώρα μας καθώς επέφερε καταδικαστικές αποφάσεις από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων»*, τόνισε ο υπουργός Ανάπτυξης επισημαίνοντας ότι η 23^η Μαρτίου 2009 υπήρξε το επιστέγασμα μακράς και δύσκολης προσπάθειας 18 μηνών.

Η έκτη προσπάθεια αποκρατικοποίησης της εταιρείας, σε αντίθεση με τις προηγούμενες, κατέληξε θετικά, είπε ο κ.Χατζηδάκης, και οφείλεται σε τέσσερις κυρίως λόγους. *«Μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις με την Κομισιόν καταφέραμε να δημιουργήσουμε τρεις νέες εταιρίες με το ίδιο όνομα και σήμα, απαλλαγμένες όμως από τα βάρη και τα χρέη του παρελθόντος που αποθάρρυναν τους επενδυτές να επενδύσουν στην Ολυμπιακή, στηρίξαμε με ευαισθησία τους εργαζόμενους, πείθοντας σταδιακά τη μεγάλη πλειοψηφία τους πως η λύση θα ήταν επωφελής και για τους ίδιους, προχωρήσαμε με*

σαφείς και ξεκάθαρους κανόνες διαφάνειας και τέλος ελήφθησαν υπόψη οι δυσκολίες που ήταν ενδεχόμενο να εμφανιστούν», ανέφερε ο κ.Χατζηδάκης. Και πρόσθεσε: «Για αυτό και ξεπεράστηκαν τελικά τα προβλήματα, αφήνοντας εκτεθειμένες τις διάφορες Κασσάνδρες που προεξοφλούσαν "τυφλές πτήσεις" και "ναυάγια"». Ο κ.Χατζηδάκης χαρακτήρισε πολύ σημαντικό το γεγονός ότι σε αυτή την δύσκολη διεθνή συγκυρία, η Ολυμπιακή περνάει στα χέρια ενός ισχυρού και αξιόπιστου επενδυτή, όπως είναι η MIG. «Η επιτυχημένη πορεία της MIG όλα αυτά τα χρόνια δημιουργεί σε όλους μας υψηλές προσδοκίες και μας κάνει αισιόδοξους για το μέλλον της Ολυμπιακής», είπε ο υπουργός.

Αναφερόμενος αναλυτικότερα στα κέρδη για τη χώρα μας από την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής, ο κ. Χατζηδάκης επισήμανε ότι μέχρι σήμερα η Ολυμπιακή κόστιζε στους Έλληνες φορολογούμενους 350 εκατ. ευρώ το χρόνο. Επίσης, πέρα από τα 177,2 εκατ. ευρώ που θα εισπράξει από τους επενδυτές ως αρχικό τίμημα το Δημόσιο αλλά και πέρα από το επιπλέον σημαντικό ποσό που θα εισρεύσει από την πώληση των πρόσθετων στοιχείων του ενεργητικού, θα υπάρξουν έσοδα 150 εκατ. ευρώ το χρόνο, από την καταβολή σπατοσήμου, εισφορών στο ΙΚΑ και φόρων μισθωτών υπηρεσιών. Παράλληλα, δημιουργείται στη χώρα μας ένα νέο, πιο υγιές περιβάλλον στις αερομεταφορές, χωρίς μονοπώλια ή αθέμιτες πρακτικές, το οποίο πιστεύουμε ότι θα λειτουργήσει έπ' ωφελεία των καταναλωτών, είπε ο κ. Χατζηδάκης και επισήμανε σε αυτό το διάστημα υπήρξαν αμφισβητήσεις, σκληρή κριτική, υπήρξαν διαμαρτυρίες, υπήρξαν αδικαιολόγητοι και απαράδεκτοι προσωπικοί υπαινιγμοί. «Υπήρξε μπόλικη πολιτική μικροψυχία έως και την τελευταία στιγμή. Πολλά από αυτά τα φαινόμενα ήταν συνδεδεμένα με ένα ακραίο λαϊκισμό που δυστυχώς ακόμα καταδυναστεύει την πολιτική μας ζωή», πρόσθεσε.

5.4 Η Ολυμπιακή Αεροπορία του 2010

5.4.1 Σχέδια για Συγχώνευση με την Aegean

Σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία φαίνεται να λειτουργεί περισσότερο ορθολογικά σε σχέση με το παρελθόν, κάτω από καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και υπό την καθοδήγηση ενός ιδιαίτερα κερδοφόρου ομίλου. Η

τελευταίες φήμες της αγοράς υποστηρίζουν ότι έρχεται συμφωνία μετόχων AEGEAN και OLYMPIC AIR για τη δημιουργία «Εθνικού Πρωταθλητή» στις αερομεταφορές.

Πιο συγκεκριμένα, οι βασικοί μέτοχοι των εταιριών AEGEAN και OLYMPIC AIR συμφώνησαν την συγχώνευση των δραστηριοτήτων των δύο εταιρειών, ώστε η νέα εταιρεία να είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ενώ και οι εταιρείες OLYMPIC HANDLING και OLYMPIC ENGINEERING θα καταστούν κατά 100% θυγατρικές του νέου σχήματος. Η νέα εταιρεία που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα χρησιμοποιεί το όνομα και τα σήματα της OLYMPIC AIR μετά από το απαραίτητο μεταβατικό χρονικό διάστημα αλλαγών και προσαρμογής όπου θα χρησιμοποιούνται παράλληλα το όνομα και τα σήματα της AEGEAN.

Η συμφωνία τελεί υπό την αίρεση της εγκρίσεως της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, που λόγω του μεγέθους και των όρων της συναλλαγής είναι αρμόδια, ενώ μέχρι τότε θα εξειδικευθούν όλα τα διαδικαστικά βήματα και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής της. Με βάση τη συμφωνία ο βασικός μέτοχος της Aegean (Όμιλος Βασιλάκη) και ο μοναδικός μέτοχος της O.A. (Marfin Investment Group) θα έχουν ισότιμη μετοχική συμμετοχή στην ενοποιημένη εταιρεία, ενώ στην εταιρεία θα παραμείνουν, διατηρώντας αναλογικά τη συμμετοχή τους ως μέτοχοι, οι όμιλοι Λασκαρίδη, Β. Κωνσταντακόπουλου, Γ. Δαυίδ και Λ. Ιωάννου καθώς και η Τράπεζα Πειραιώς, συνεχίζοντας να στηρίζουν την εξαιρετικά σημαντική αυτή προσπάθεια για τη χώρα.

Οι κ. Θ. Βασιλάκης και Α. Βγενόπουλος θα ηγηθούν του νέου σχήματος εξασφαλίζοντας την ομαλή ενοποίηση των εργασιών και τη δημιουργία του «Εθνικού Πρωταθλητή» στις αερομεταφορές που θα μπορέσει να μεγεθύνει την παρουσία του σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά και να συνεχίσει να καλύπτει και τα πιο απομακρυσμένα σημεία της χώρας μας. Σχολιάζοντας την ανωτέρω συμφωνία ο Πρόεδρος της AEGEAN κ. Θεόδωρος Βασιλάκης έκανε την ακόλουθη δήλωση: *«Από την πρώτη μέρα λειτουργίας της Aegean υλοποιείται ένα όραμα για καινοτόμες, ποιοτικές υπηρεσίες με σημαντικές επενδύσεις. Τα μεγέθη των ανταγωνιστών στις αερομεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης,*

καθιστούν αναγκαία τη σύνθεση των ελληνικών δυνάμεων για να πετύχουμε αυτοδύναμη κάλυψη των αναγκών της στρατηγικής μας βιομηχανίας, του τουρισμού, επέκταση των επιλογών προορισμών για τους καταναλωτές αλλά και να διασφαλίσουμε την βιωσιμότητα και ανάπτυξη των ελληνικών εταιριών και την απασχόληση στον κλάδο».

Ακόμη ο Πρόεδρος της OLYMPIC AIR κ. Ανδρέας Βγενόπουλος έκανε την ακόλουθη δήλωση: *«Οι σημερινές συγκυρίες τόσο της Ελληνικής Οικονομίας όσο και του Κλάδου των Αερομεταφορών επιβάλλουν συγκέντρωση δυνάμεων για την διατήρηση ανταγωνιστικών τιμών στους καταναλωτές, την προστασία θέσεων εργασίας και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Η συγχώνευση της OLYMPIC με την AEGEAN επιτυγχάνει αυτούς τους στόχους και παράλληλα διατηρεί και γιγαντώνει το όνομα ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ που είναι κομμάτι της εθνικής μας παράδοσης και περιουσίας και κάνει υπερήφανους όλους τους Έλληνες».*

Ακολουθούν συγκεντρωτικοί πίνακες των δυο εταιριών:

Προφίλ εταιρειών

Στόλος

	AEGEAN	OLYMPIC AIR
A321	4	
A320	18	9
A319		8
Σύνολο A320 family	22	17
Boeing 737/400*	4	
RJ AVRO 100	6	
Bombardier Q400		10
Bombardier Dash 8-100		5
Σύνολο	32	32

* υπό αποχώρηση

Προσωπικό

AEGEAN	2.500	Olympic Air	1.300
		Olympic Handling	2.000
		Olympic Engineering	50
Σύνολο	2.500	Σύνολο	3.350

Δρομολόγια

	AEGEAN	OLYMPIC AIR
Εσωτερικού	24	41
Εξωτερικού	26	15

Επομένως, μέχρι το τέλος του καλοκαιριού (2010) αναμένεται και η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού της συγχώνευσης των δραστηριοτήτων των εταιρειών Aegean Airlines και Olympic Air. Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της Aegean, Θ. Βασιλάκη, η διαδικασία έχει ολοκληρωθεί κατά το ήμισυ, καθώς ήδη από τις αρχές Μαρτίου έχουν κατατεθεί στην ΕΕ οι φάκελοι που αφορούν στην εξαγορά των τριών εταιρειών του νέου ομίλου της O.A. από την Aegean, την ταυτόχρονη είσοδο της MIG με αύξηση μετοχικού κεφαλαίου στην Aegean και την τελική συγχώνευση του πτητικού έργου της Aegean με την Olympic Air. Έγκριση της συγχώνευσης από τις ελληνικές Αρχές δεν θα απαιτηθεί, καθώς αρκεί αυτή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού. Η διαδικασία της συγχώνευσης θα ξεκινήσει μετά την έγκριση και σε κάθε περίπτωση μετά την 1^η Οκτωβρίου του 2010, καθώς έως τότε ισχύει η συμβατική δέσμευση που έχει αναλάβει η MIG, έναντι του

ελληνικού δημοσίου, ότι δεν θα προχωρήσει σε αλλαγές στη μετοχική σύνθεση της Olympic Air. Η συγχώνευση αναμένεται να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2011, οπότε και οι δύο εταιρείες θα έχουν πλέον κοινό δίκτυο (Business Weekly: 2010, σελ. 12).

5.4.2 Κριτική Αξιολόγηση για τη συμβολή της «Νέας Ολυμπιακής» στην ελληνική οικονομία και ευημερία

Εντύπωση, βέβαια, δημιουργεί το γεγονός ότι μόλις έξι μήνες από τη λειτουργία της Olympic Air ο κ. Βγενόπουλος την έβαλε σε τροχιά συγχώνευσης με την Aegean Airlines του μεγάλου ανταγωνιστή Θ. Βασιλάκη, με τον οποίο λίγο πριν από τις εκλογές του περασμένου Οκτωβρίου μάλιστα είχαν φτάσει σε σημείο να ανταλλάξουν αιχμηρές εκφράσεις με αφορμή το δρομολόγιο της Κωνσταντινούπολης. Πολλοί έσπευσαν να μιλήσουν για ένα καλά οργανωμένο σχέδιο και παρομοίασαν το ρόλο του κ. Βγενόπουλου με αυτόν που είχε διαδραματίσει ο ίδιος στην εξαγορά του Ο.Τ.Ε. από τη Deutsche Telekom. Δεν θα πρέπει, στο σημείο αυτό, να περάσει απαρατήρητο το γεγονός ότι για το στήσιμο της νέας Ολυμπιακής χρησιμοποιήθηκαν μόνο στελέχη που προέρχονταν από την Aegean, ενώ και για το κατώτερο προσωπικό προτιμήθηκαν επίσης πρώην εργαζόμενοι της εταιρείας του κ. Βασιλάκη. Επιπλέον, δεν προσλήφθηκε κανένας εργαζόμενος από την παλιά Ολυμπιακή κι όσοι είχαν προσληφθεί απολύθηκαν ο ένας μετά τον άλλον. Η δημιουργία της νέας Ολυμπιακής «κατ' εικόνα και καθ' ομοίωση» της Aegean έρχεται γάντι στη σημερινή διαδικασία συγχώνευσης των δύο εταιρειών. Για την ιστορία ας σημειώσουμε ότι στη νέα εταιρεία η Aegean θα συμμετέχει με 74% και η Olympic με μόλις 26%.

Ακόμη, η συγχώνευση της Olympic Air με την Aegean Airlines επιχειρείται να γίνει με άλλοθι την Athens Airways, την εταιρεία του κ. Ανδριανόπουλου, συνταίρου του συζύγου της Φεβρωνίας Πατριανάκου, της πρώην γαλάζιας βουλευτή και πρώην συνταίρου του Ανδριανόπουλου. Όταν οι μέτοχοι της Olympic Air και της Aegean Airlines υποστηρίζουν ότι από τη συγχώνευση των δύο εταιρειών δεν θα δημιουργηθεί ισχυρό μονοπώλιο, παρότι οι δύο εταιρείες εξυπηρετούν συνολικά περίπου 6,2 εκατ. αεροπορικές

μετακινήσεις τον χρόνο στο εσωτερικό της χώρας (σχεδόν το 97% των εσωτερικών επιβατών!), εννοούν ακριβώς ότι υπάρχει ανταγωνισμός και αυτός ακούει στο όνομα Athens Airways.

Η Athens Airways είναι η εταιρεία που δημιουργήθηκε – όταν έμπαινε σε εφαρμογή η εκποίηση της κρατικής Ολυμπιακής – μόνο και μόνο για να αναλάβει τις επιδοτούμενες από το κράτος (με περίπου 35 εκατ. ευρώ τον χρόνο) 24 άγονες γραμμές. Άλλωστε αυτήν την εταιρεία, με στόλο σήμερα τεσσάρων Embraer (49 θέσεων το καθένα), προέβαλε ως άλλοθι και ο τότε υπουργός Κ. Χατζηδάκης όταν έλεγε και ξανάλεγε (πριν καν δημιουργηθεί η Α.Α.) ότι «τα νησιά δεν πρόκειται να μείνουν ούτε στιγμή χωρίς αεροπορική συγκοινωνία». Μάλιστα η Athens Airways έσπασε κάθε ρεκόρ κατά τη διαδικασία αδειοδότησής της από την Υ.Π.Α.. Βέβαια, τα πράγματα δεν εξελίχθηκαν ευνοϊκά για τους μετόχους της Athens Airways, η οποία με την εκχώρηση της Ολυμπιακής στη MIG άρχισε να φορτώνεται με τεράστια οικονομικά βάρη. Όμως, παρότι ήρθε το ΠΑΣΟΚ στην κυβέρνηση, ο ρόλος της (το «άλλοθι» που προαναφέραμε) δεν έπρεπε να τελειώσει εδώ. Η Athens Airways και οι άλλες μικρές εταιρείες έπρεπε να είναι παρούσες στον «γάμο» Βασιλάκη-Βγενόπουλου, ακριβώς για να διευκολύνουν τις Επιτροπές Ανταγωνισμού να εγκρίνουν τη συγχώνευση Olympic Air-Aegean.

Έτσι, τον περασμένο Νοέμβριο, όταν ετέθη ζήτημα για το ποιος θα εκτελέσει τις 24 επιδοτούμενες άγονες γραμμές για το μεταβατικό διάστημα Δεκεμβρίου 2009 Μαρτίου 2010, δηλαδή για τέσσερις μήνες συνολικά, η Athens Airways έλαβε το «φιλί της ζωής». Προς έκπληξη όλων, η διορισμένη από την κυβέρνηση της Ν.Δ. διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας – η οποία εξακολουθεί και επί ΠΑΣΟΚ να παραμένει στη θέση της – της ανέθεσε τις 10 επιδοτούμενες γραμμές αντί 1,5 εκατ. Ευρώ. Άλλες πέντε γραμμές δόθηκαν στη Sky Express με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης αντί περίπου 700.000 ευρώ.

Οι εξελίξεις στο μέτωπο της Ολυμπιακής φαίνεται να προκαλούν αμηχανία στη σημερινή κυβέρνηση, αν και μερικοί υποστηρίζουν ότι ορισμένα μέλη της ήταν ενήμερα για το όλο σχέδιο. Σε κάθε περίπτωση η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, διά του αρμοδίου υπουργού Μεταφορών Δ. Ρέππα, καλείται να

δώσει τη συγκατάθεσή της στην ολοκλήρωση του σκανδάλου της Ολυμπιακής, που θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός ισχυρού ιδιωτικού αεροπορικού μονοπωλίου στο εσωτερικό της χώρας.

Η εξαγγελία για συγχώνευση των δύο μοναδικών υπολογίσιμων αεροπορικών εταιρειών της χώρας μας, λίγους μόνο μήνες μετά την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής, δημιουργεί σοβαρά ερωτήματα για την προοπτική των μεταφορών στην Ελλάδα, τη λειτουργία του **ανταγωνισμού** και την **προστασία των καταναλωτών**. Μάλιστα στελέχη του υπουργείου Μεταφορών δεν κρύβουν την ανησυχία τους για τις επιπτώσεις που θα έχει το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός **μονοπωλίου**, κυρίως στις αερομεταφορές εσωτερικού, μέσω των οποίων διακινούνται ετησίως περίπου 6,5 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα – επισημαίνουν τα στελέχη αυτά – δεν μπορεί να συγκριθεί με άλλες ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Ιταλία, Βέλγιο, Ολλανδία, Γαλλία κ.λπ.), καθώς σε καμία δεν υπάρχει αντίστοιχο γεωγραφικό ανάγλυφο.

Άλλωστε, προσθέτουν, η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην Ευρώπη η οποία για την πλήρη εξυπηρέτηση των εσωτερικών μετακινήσεων διατηρεί σε λειτουργία 34 περιφερειακά αεροδρόμια. Σήμερα οι περισσότερες από τις ηπειρωτικές εσωτερικές γραμμές αφορούν αποστάσεις μέχρι 700-800 χλμ., όπου κανονικά το αεροπλάνο δεν θα είχε κανέναν ρόλο αν υπήρχε σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο. Όμως, τα πιο πολλά αεροδρόμια βρίσκονται στα νησιά, τα οποία δεν έχουν στη διάθεσή τους άλλες εναλλακτικές δυνατότητες σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα, όπως είναι οι οδικοί και οι σιδηροδρομικοί άξονες. Η μόνη εναλλακτική λύση είναι η ακτοπλοΐα, η οποία ωστόσο είναι κι αυτή προβληματική και στηρίζεται στις επιδοτήσεις. Στο υπουργείο Μεταφορών απλώς παραπέμπουν για το όλο ζήτημα στις αρμόδιες Επιτροπές Ανταγωνισμού. Ωστόσο δεν ξεκαθαρίζουν πώς θα διασφαλιστούν το δημόσιο συμφέρον, οι κανόνες του ανταγωνισμού, αλλά και η αποτροπή μονοπωλιακών καταστάσεων στη χώρα.

Σημειώνεται ότι το ζητούμενο δεν είναι μόνο πού θα φτάσουν τα κόστη των εισιτηρίων στο εσωτερικό της χώρας, αλλά και η μελλοντική επάρκεια των δρομολογίων σε περίπτωση συγχώνευσης των δύο εταιρειών. Η σημερινή κυβέρνηση, η οποία και ως αντιπολίτευση είχε ταχθεί κατά των ιδιωτικών

μονοπωλίων στις αερομεταφορές, θα βρεθεί αντιμέτωπη με δύο ακόμη «αγκάθια». Το πρώτο αφορά τα έσοδα του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο, αν υλοποιηθεί η συγχώνευση Olympic και Aegean, θα μείνει για πρώτη φορά με έναν βασικό χρήστη, αντί για δύο που έχει μέχρι σήμερα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα ταμεία του. Το δεύτερο σχετίζεται με την παράδοση από το υπουργείο Μεταφορών του σήματος και του λογοτύπου της Ολυμπιακής – τα οποία εξακολουθούν να αποτελούν περιουσία του Δημοσίου – στους ιδιοκτήτες της Aegean Airlines, που με παρεμβάσεις τους στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχαν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία της κρατικής Ολυμπιακής. Σε κάθε περίπτωση η κυβέρνηση καλείται να δώσει ουσιαστικές απαντήσεις και στα εξής ζητήματα:

- ✓ ***Πώς θα οριοθετείται η υπέρμετρη διαπραγματευτική δύναμη του νέου μοναδικού αερομεταφορέα απέναντι στα κέντρα των πολιτικών αποφάσεων;***
- ✓ ***Πώς θα διασφαλίζεται η καθολική υπηρεσία για τα νησιά, αν η μοναδική εταιρεία αποφασίσει κάποια στιγμή να μην καταθέσει προσφορές για ορισμένες άγονες γραμμές;***
- ✓ ***Ποιες εγγυήσεις θα υπάρχουν απέναντι στο ενδεχόμενο ενός καρτέλ με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες για ταυτόχρονες αυξήσεις των εισιτηρίων προς τα νησιά;***

Συμπερασματικά, υπάρχουν πολλά κρίσιμα ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν, ώστε η νέα Ολυμπιακή να συμβάλλει πραγματικά στην οικονομική και κοινωνική ευημερία του τόπου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία ασχοληθήκαμε διεξοδικά με την περίπτωση του επονομαζόμενου «Εθνικού Αερομεταφορέα» της χώρας μας, δηλαδή της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.. Η εταιρία ιδρύθηκε από τον Έλληνα κροίσο, Αριστοτέλη Ωνάση, πέρασε στη συνέχεια στον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου και από το 2009 ανήκει και πάλι στον ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό όμιλο, Marfin Investment Group. Κατά ένα περίεργο λόγο, το ξεκίνημα της διοίκησης από το Ελληνικό Δημόσιο σηματοδότησε αυτόματα και την αρχή του τέλους για την εταιρία, η οποία κατάντησε μια πλήρως αναποτελεσματική οικονομική μονάδα που δέσμευε/σπαταλούσε συνεχώς δημόσιους πόρους. Ακόμη πιο περίεργο ήταν το γεγονός ότι απέτυχαν όλες οι προσπάθειες για αναδιοργάνωση της από της εκάστοτε κυβερνήσεις καθώς και ότι απορρίφθηκαν οι προγενέστερες της MIG προσφορές για εξαγορά της εταιρίας.

Κατά πολλούς ερευνητές η κρατική Ο.Α. ουδέποτε βρισκόταν υπό πτώχευση, ειδάλλως θα είχαν καταδικαστεί οι διοικήσεις της για την κακοδιαχείριση. Παρόλα αυτά, το κράτος-μέτοχος όχι μόνο δεν έχει παραπέμψει καμία διοίκηση στον εισαγγελέα για την κακοδιαχείριση, την οποία οι πολιτικοί του εκπρόσωποι διαχρονικά καταγγέλλουν, αλλά από το 1994 έχει ψηφίσει πέντε νόμους (1994, 1998, 2002, 2003, 2008) με τους οποίους απαλλάσσονται από κάθε ευθύνη για τη διαχείριση που άσκησαν όλα τα μέλη των διοικήσεων του εθνικού αερομεταφορέα από το 1982 και μετά.

Από τη ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων συμπεραίνουμε ότι οι φορείς της διαχρονικής απαξίωσης της Ο.Α. είναι:

- το κράτος-μέτοχος, οι από αυτό διοριζόμενες διοικήσεις της και στελέχη της επιχειρησιακής ιεραρχίας με την ανοχή, αν όχι τη συναίνεση, συνδικαλιστών και εκλεγμένων εκπροσώπων των εργαζομένων στο Δ.Σ. της Ο.Α.
- Τα χρησιμοποιηθέντα μέσα για να επιτευχθεί η ιδιωτικοποίηση είναι η κακοδιαχείριση των υποθέσεων του εθνικού αερομεταφορέα, ήτοι:

Παραποίηση των βιβλίων του εθνικού αερομεταφορέα με εγγραφή των κρατικών χρεών ως ελλειμμάτων του Εθνικού αερομεταφορέα.

- Αναποτελεσματική διοίκηση, ιδιαίτερα:
 - Ανορθολογικός προγραμματισμός (απόκτηση αριθμού και τύπου αεροσκαφών τα οποία δεν προβλέπονταν από το αναπτυξιακό πρόγραμμα της Ο.Α. και σε τιμές κατά πολύ ακριβότερες από τις κρατούσες στην αγορά.
 - Ανορθολογική οργάνωση με πολλά επίπεδα ιεραρχίας και αλληλοεπικαλύψεις.
 - Πρόσληψη προσωπικού που δεν προβλεπόταν από το υφιστάμενο αναπτυξιακό πρόγραμμα.
 - Προαγωγή προσωπικού κατά παράβαση των κειμένων νόμων για την εξυγίανση της Ο.Α.
 - Απουσία αποτελεσματικών συστημάτων υποκίνησης, αξιολόγησης και επιβράβευσης.
 - Απουσία αποτελεσματικών ελέγχων εσόδων-δαπανών.
 - Μη διεκδίκηση από τις διοικήσεις της Ο.Α. των προ του 2000 κρατικών χρεών, με συνέπεια αυτά να παραγραφούν.

Ένα ακόμη σημαντικό συμπέρασμα της ανάλυσής μας είναι ότι το κράτος προχώρησε σε διαρκή δυσφήμιση του εθνικού αερομεταφορέα στα Μ.Μ.Ε. με προβολή αναληθών γεγονότων ως πραγματικών (π.χ. ζημιογόνα λειτουργία) με στόχο την πυροδότηση αρνητικής κοινωνικής διάθεσης σε βάρος του εθνικού αερομεταφορέα ώστε να διευκολυνθεί η ιδιωτικοποίηση - η οποία είναι αποτέλεσμα πολιτικής απόφασης και όχι οικονομικής αναγκαιότητας - χωρίς την επιβάρυνση των κυβερνήσεων με το προκαλούμενο πολιτικό κόστος. Εξάλλου, είχαν δοθεί αξιόλογες ευκαιρίες στο παρελθόν, ώστε να ιδιωτικοποιηθεί η εταιρία, αλλά απορρίφθηκαν χωρίς βάσιμη αιτιολόγηση.

Επιπλέον, κατά την προσπάθεια για αναδιοργάνωση της Ολυμπιακής, το κράτος επέλεξε μάλλον μια ανορθόδοξη μέθοδο, των παράνομων ενισχύσεων. Εντύπωση προκαλεί ακόμη και σήμερα η επιλογή του κράτους - μετόχου να μην παραστεί το 2003 στην εκδίκαση της παραπομπής του από

την Ε.Ε. στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για παράνομη ενίσχυση της Ο.Α. με συνέπεια να καταδικασθεί ερήμην. Με αυτή τη μεθόδευση μπορούσε να μιλά για καταδίκη της Ο.Α. από το Ευρωπαϊκό δικαστήριο.

Τα συνολικά συμπεράσματα της εργασίας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- 1) Η κρατική Ο.Α. ουδέποτε βρισκόταν υπό πτώχευση. Αντίθετα στα 33 χρόνια λειτουργίας της ως εθνικός αερομεταφορέας έχει χρηματοδοτήσει τον κρατικό προϋπολογισμό με πάνω από 10 δισ. ευρώ, παρά την κακοδιαχείρισή της από τον μέτοχο, τις διοικήσεις της και στελέχη της ιεραρχίας της.
- 2) Τα οικονομικά στοιχεία που παρουσίαζε ο μέτοχος, με βάση τα οποία εμφανίζεται η λειτουργία του εθνικού αερομεταφορέα ως ελλειμματική, είναι εν γνώσει του μετόχου παράνομα, αναληθή και αποτελούν παραποίηση της οικονομικής κατάστασης του εθνικού αερομεταφορέα.
- 3) Η Αναδιοργάνωση της εταιρίας αποτέλεσε ουσιαστικά ένα τέχνασμα για να διοχτευθούν παράνομα κεφάλαια στην εταιρία και να γίνουν αδικαιολόγητες προσλήψεις προσωπικού.
- 4) Το προσωπικό της εταιρίας, εκμεταλλεόμενο στο έπακρο το συνδικαλισμό αλλά και τις πελατειακές σχέσεις που είχε ήδη αναπτύξει με την πολιτεία, αποτέλεσε βασική τροχοπέδη για την αναδιοργάνωση της εταιρίας. Μέχρι σήμερα χαίρει της μονιμότητας σε διάφορες υπηρεσίες του κράτους καθώς και των «κεκτημένων» προνομίων από την εποχή του Ωνάση.
- 5) Η κρίσιμη κατάσταση στην Ο.Α., επί της οποίας ο μέτοχος στήριξε την αναγκαιότητα ιδιωτικοποίησής της, δεν είναι αποτέλεσμα μιας αποτυχημένης πολιτικής για την εξυγίανσή της αλλά μιας επιτυχημένης πολιτικής για τη δημιουργία τεχνητής κρίσης που εφαρμόζει ο μέτοχος από το 1990.

- 6) Η εμφανισθείσα ως αποτυχία της πολιτικής, που ο μέτοχος ονόμασε «Εξυγίανση» ή «Αναδιοργάνωση» της Ο.Α. (1994-2001), ήταν ένα πολιτικό τέχνασμα του μετόχου σε συνεργασία με την Ε.Ε., για να αποφύγει να επωμισθεί το πολιτικό κόστος και την κοινωνική αντίδραση από την υλοποίηση της πολιτικής του επιλογής για ιδιωτικοποίηση των δραστηριοτήτων του εθνικού αερομεταφορέα.
- 7) Η σημερινή Ολυμπιακή, πριν ακόμη προλάβει να λειτουργήσει υπό ιδιωτικό καθεστώς και να επανέλθει στην «αίγλη» του παρελθόντος, σχεδιάζεται να συγχωνευθεί με την Aegean. Μάλλον ο κ. Βγενόπουλος ακολουθεί την πάγια πλέον πρακτική του Ο.Τ.Ε..
- 8) Οι εκκρεμότητες με τους απολυμένους-απλήρωτους υπαλλήλους, η πιθανή δημιουργία ισχυρού μονοπωλίου και αναπάντητα (έως στιγμής) ερωτήματα σχετικά με την πορεία των τιμών των εισιτηρίων καθώς και τη γεωγραφική κάλυψη που θα παρέχει η νέα εταιρία, μας δημιουργούν αμφιβολία για το βαθμό που η Ολυμπιακή Αεροπορία συμβάλλει στην ευημερία της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Βασάκης, Α., (2009), *Η ιστορία των δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Aviation Publications.
- Λαϊνός, Ι., (1992), *Μονόδρομος οι ιδιωτικοποιήσεις; Φάκελος: Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.*, Αθήνα: Εκδόσεις Στάχου.
- Λαϊνός, Ι., (1995), *Οικονομική εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Λαϊνός, Ι., (2006), *Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

- Marconi, J., (1994), *Marketing σε περίοδο κρίσης - Όταν συμβαίνουν δυσάρεστα πράγματα σε καλές εταιρείες*, μετάφραση από Λούση Μοίραλη, Αθήνα: Εκδόσεις Anubis.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Τουρισμός και Οικονομία, (2005α), “Ολυμπιακές Αερογραμμές: τέσσερεις οι δεσμευτικές προσφορές”, Απρίλιος 05’, τεύχος 306, σελ. 74.
- Τουρισμός και Οικονομία, (2005β), “Ολυμπιακές Αερογραμμές: short list με τρεις υποψήφιους”, Ιούνιος 05’, τεύχος 308, σελ. 32.
- Τουρισμός και Οικονομία, (2006α), “Έλληνες και ξένοι επενδυτές στη λίστα”, Φεβρουάριος 06’, τεύχος 315, σελ. 35-36.
- Τουρισμός και Οικονομία, (2006β), “Σανίδα σωτηρίας η υπαγωγή στο άρθρο 44”, Μάιος 06’, τεύχος 318, σελ. 44-45.
- Τουρισμός και Οικονομία, (2006γ), “Πιθανό το ενδεχόμενο να οδηγηθεί στο κλείσιμο”, Ιούνιος 06’, τεύχος 319, σελ. 36.
- Τουρισμός και Οικονομία, (2006δ), “Νέος κανονισμός για εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών”, Σεπτέμβριος 06’, τεύχος 321, σελ. 40-42
- Business Weekly, (2010), “Aegean-Olympic: Πρόβα γάμου”, Μάρτιος 10’, τεύχος 28, σελ. 12.

ΑΡΘΡΑ

- Ζώης, Φ., (2007α), “Εξυγίανση της Ολυμπιακής παρά το πολιτικό κόστος”, *Η Ναυτεμπορική*, Τρίτη 4/12/07.
- Ζώης, Φ., (2007β), “Η κυβέρνηση αναζητεί επενδυτές. Οξύνεται η αντιπαράθεση για το μέλλον της Ολυμπιακής”, *Η Ναυτεμπορική*, Πέμπτη 6/12/07.
- Καλλέργης, Κ., (2006), “Στάση αναμονής από την Ε.Ε. για την Ολυμπιακή”, *Καθημερινή*, Τρίτη 22/12/06.
- Καλλέργης, Κ., (2007α), “Δεν αναστέλλεται η δίωξη της Ελλάδας για τις ενισχύσεις της Ο.Α.”, *Καθημερινή*, Τρίτη 30/01/07.

- Καλλέργης, Κ., (2007β), “Το Ευρωδικαστήριο δε δέχτηκε τις αιτιάσεις της Ολυμπιακής”, *Καθημερινή*, Πέμπτη 08/02/07.
- Κασσίμη, Α., (2008), “Καλοκαίρι με χειμερινό αεροπορικό εξοπλισμό η Ολυμπιακή”, *Καθημερινή Οικονομική*, Κυριακή 16/03/08.
- Λιλιποπούλου, Μ., (2007α), “Ισπανικές σακαράκες στον στόλο της Ο.Α.”, *Έθνος*, Παρασκευή 9/11/07.
- Λιλιποπούλου, Μ., (2007β), “Προαναγγελία λουκέτου για την Ολυμπιακή”, *Έθνος*, Σάββατο 1/12/07.
- Μόσχου, Μ., (2003), “Λύση α λα Swissair, Η μόνη διέξοδος για την Ολυμπιακή”, *Ημερησία*, 7/12/03.
- Ντέλεζος, Κ., (2005), “Αερο-προσύμφωνο για την Ολυμπιακή. Μη δεσμευτική συμφωνία για την πώληση της εταιρίας”, *ΤΑ ΝΕΑ*, 28/7/05.
- Ντέλεζος, Κ. – Καρανασοπούλου, Ε., (2005), “Υπάρχουν ήδη προτάσεις αγοράς. Παράταση στο διαγωνισμό πώλησης”, *ΤΑ ΝΕΑ*, 15/9/05.
- Πλήκα, Μ., (2007), “Ολυμπιακή, πιο κοντά στην απότομη προσγείωση”, *Μακεδονία*, Σάββατο 1/12/07.
- Χαραλαμπίδου, Β., (2003), “Η τέταρτη (και τελευταία;) μεταμόρφωση της Ολυμπιακής, Εγεννήθη η νέα κρατική αεροπορική εταιρία. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές με προίκα 140 εκατ. Ευρώ. Υπό εκκαθάριση η παλιά Ολυμπιακή”, *Το Βήμα*, 31/8/03.

ΑΡΘΡΑ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Business Weekly, (2010), “Aegean – Olympic: Πρόβα γάμου”, Τεύχος 28, Κυριακή 30 Μαΐου 2010, ανάκτηση 28-6-2010 από sigmalive.com/files/filefield/5/3/4/business%20weekly%2030052010.pdf
- Stockwatch, (2010), “Συμφωνία μετόχων AEGEAN και OLYMPIC AIR για δημιουργία «Εθνικού Πρωταθλητή» στις αερομεταφορές”, Δελτίο Τύπου, 22 Φεβρουαρίου 2010, ανάκτηση 28-6-2010 από http://www.stockwatch.com.cy/media/announce_pdf/201002/220210_PressRelease_MIG.pdf

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Επίσημη ιστοσελίδα της Olympic Air - http://www.olympicair.com/Home.aspx?a_id=256
- Livepedia: Ελληνική ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια - <http://www.livepedia.gr>
- Βικιπαίδεια: ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια - <http://el.wikipedia.org/wiki/>
- <http://195.167.49.234/qualityprofilegr.htm>
- <http://195.167.49.234/cargoprofilegr.htm>
- <http://195.167.49.234/oatraining.htm>
- <http://195.167.49.234/it.gr.htm>
- <http://195.167.49.234/technicalprofilegr.htm>
- <http://195.167.49.234/technicalgr.htm>
- <http://195.167.49.234/agogoscompanygr.htm>
- <http://195.167.49.234/fuelcompanygr.htm>
- <http://195.167.49.234/galileocompanygr.htm>
- <http://www.greekmoney.gr/index.php?news=13836>