

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ
Δ.Ε.ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ
ΔΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΗΜΜΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

ΕΥΔΟΚΗΣ ΒΟΥΓΙΟΥΚΛΑΚΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ

2008

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΠΟΡΕΙΑ
 ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
 ΜΕ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΒΟΥΓΓΟΥΚΛΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ
 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	58578 + CD
COMP.	40014
ΤΑΞΙΝ.	387. 71 Boy
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



00158578

Στον καθηγητή μου Χρήστο Καζαντζή

που μου απέδειξε με το παράδειγμα του, ότι η επιστημονική ολοκλήρωση ,
μπορεί να συνδυάζει ταυτόχρονα Ακαδημαϊκή Αριότητα, Δημιουργική
αντίληψη και Φαντασική δομή. Με δίδαξε επίσης σε πείσμα των καιρών ότι
τα μόνα μεγέθη που λενε την αληθεια είναι τα θεμελιώδη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αναλύει την κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας καθώς και των διάδοχων σχημάτων της.

Η χρονική περίοδος περιλαμβάνει την περίοδο της ιδιωτικής Ο.Α. επί Ωνάση καθώς και την περίοδο της Κρατικής ιδιοκτησίας της εταιρείας .

Παραθέτει όλα τα οικονομικά στοιχεία μέχρι την ιδιωτικοποίηση της το 2009.

Η ανάλυση των δεδομένων περιλαμβάνει την εσωτερική κατάσταση της Ο.Α. εν συντομία.

Επίσης περιλαμβάνει και την παγκόσμια οικονομική συγκυρία και την αλληλεπίδραση της σε σχέση με την Ο.Α.σε στατικό και δυναμικό επίπεδο μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών. Στο παρών πόνημα περιλαμβάνονται επίσης παρά πολλοί πίνακες και γραφήματα από τα οποία βγαίνουν σημαντικά συμπεράσματα για τα προαναφερθέντα θέματα.

Το πόνημα περιλαμβάνει επίσης τους νόμους και τα σχέδια που αφορούν την εξυγίανση της Ο.Α. και των θυγατρικών της τα τελευταία χρόνια.

Περιλαμβάνει επίσης και την αιτιολογική έκθεση προς την βουλή που κατέθεσε ο υπουργός μεταφορών προκειμένου να ιδιωτικοποιηθεί η Ο.Α. το 2008.

Τέλος ενσωματώνει σαν ξεχωριστή ενότητα τις πρώτες οικονομικές αναταράξεις που προκλήθηκαν στην αεροπορία από την οικονομική κρίση του 2008.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Το κρατικό πλαίσιο λειτουργίας της ΟΑ.....	1
1.2 Προσπάθειες εξυγίανσης και αλλαγή του management...2	2
1.3 Προσπάθειες ιδιωτικοποίησης.....	3
1.4 Σχέδιο ιδιωτικοποίησης Χατζηδάκη.....	3α

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ.

2.1 Ίδρυση	4
2.2 Προνόμια την περίοδο Ωνάση.....	5
2.3 Εσωτερικό δίκτυο Ωνάση.....	7
2.4 Δαπάνες κατά την ιδιοκτησία Ωνάση.....	7
2.5 Ανταγωνισμός-Πτωχεύσεις	8
2.6 Μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η Ο.Α. ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

3.1 Αίτια της κρατικοποίησης.....	10
3.2 Οροί εξαγοράς του στόλου.....	10
3.3 Η εξαγορά του συνόλου της Ο.Α.....	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ Ο.Α.

4.1 Απώλεια εσόδων.....	12
4.2 Τιμολογιακή πολιτική 1978-1990.....	14
4.3 Εκπτώσεις	19
4.4 Πηγές επιβάρυνσης	19
4.5 Μειώσεις ναύλων ανά κατηγορία-ανά έτος	20
4.6 Διαφυγόντα έσοδα	23
4.7 Συνολικά ετήσια αποτελέσματα	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΗΣ Ο.Α.

5.1 Εξυγιάνσεις	25
5.2 Η οικονομική κατάσταση της Ο.Α. την 31-12-1994.....	27
5.3 Αιτίες της κρίσης της Ο.Α. – Απόψεις της Ε.Ε.	29
5.4 Νόμος 2271/12-94	30
5.5 Νόμος 2602/4-98	31
5.6 Ιδιωτικοποίηση	34
5.7 Νόμος 2000/91	35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΤΟ ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Ο.Α.

6.1 Το διεθνές οικονομικό περιβάλλον.....	37
6.2 Βασικά μακροοικονομικά μεγέθη σε ΗΠΑ-ΕΕ-ΙΑΤΑ.....	38
6.3 Βασικά μεγέθη του κλάδου αερομεταφορών.....	39
6.4 Εταιρείες χαμηλού κόστους ΕΕ η αντιστοίχιση στις ΗΠΑ....	42
6.5 Το κόστος του πετρελαίου	44
6.6 Αύξηση της επιβατικής κίνησης στην Ασία	46
6.7 Η θέση και οι προοπτικές στο διεθνές περιβάλλον	47
6.8 Σχέδιο Χατζηδάκη για την ιδιωτικοποίηση της ΟΑ Οκτώβριος 2008	52

7. ΜΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΥΦΕΣΗ

7.1 Μια νέα ισορροπία	54
-----------------------	----

8. ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

8.1. APPENDIX I. ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ - ΠΙΝΑΚΕΣ	
8.2. APPENDIX II. ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ - ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΥΦΕΣΗΣ	
8.3. Πρωτότυπη έκθεση εσόδων και εξόδων με στοιχεία 2003	
8.4. Αιτιολογική έκθεση Χατζηδάκη στη βουλή για την ιδιωτικοποίηση και δημοσιεύσεις για εκδήλωση ενδιαφέροντος	

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

G.D.P. : **Gross Domestic Product**

I.A.T.A. : **International Air Transport Association**

I.C.A.O. : **International Civil Aviation Organization**

NO FRILLS : Αεροπορικές **εταιρείες** που περικόπτουν υπηρεσίες Στο αεροσκάφος για να περιορίσουν το κόστος τους.

L.C.C.s - Low Cost Carriers : Εταιρείες Χαμηλού Κόστους

A.S.K.s : Available seat kilometers , measures available passenger capacity

A.E.A. : Association of European Airlines

U.S. : United States

E.U. : European Union

RPK : Revenue Passenger Kilometres , measures actual passenger traffic

WACC : Weighted Average Cost of Capital

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ι.Σ. Λαινος Φάκελος Ολυμπιακή Αεροπορία 1992 .
2. Ι.Σ Λαινος ,Οικονομική εναερίων μεταφορών Εκδοσεις Σταμούλη 1995 .
3. Ι.Σ. Λαινος , Αεροπορικοί Ναύλοι Εκδόσεις Interbooks 1999.
4. Ι.Σ Λαινος , Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. εκδόσεις Παπαζηση 2006.
5. ΑΕΑ Iindustry outlook 1999, 2000 , 2001, 2002 2003,2004,2005,2006,2007
6. IATA Industry financial forecast June 2007
7. IATA economic briefing 2007
8. IATA Fuel and Labour cost share
9. IATA Industry financial forecast December 2007
10. IATA Airline liberalization
11. IATA economic briefing new aircraft orders
12. Eurocontrol low cost carrier update 2006-2012
13. IATA Industry outlook presentation December 2006
14. IATA Industry outlook presentation June 2007
15. IATA economic briefing profitability versus size
16. IATA economic briefing World Air Transport Statistics.
17. IATA Value chain profitability by Brian Pearce
18. Αιτιολογική έκθεση Υπουργείο μεταφορών <<Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζομένους στις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. Ολυμπιακή Αεροπορία –Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία>>.
19. Ανακοίνωση για εκδήλωση ενδιαφέροντος για την Πάνθεον.
20. Ανακοίνωση για εκδήλωση ενδιαφέροντος για την Τεχνική βάση.
21. Ανακοίνωση για εκδήλωση ενδιαφέροντος για την Επίγεια εξυπηρέτηση.
22. IATA τρίτο τρίμηνο του 2008 παρουσίαση βασικών στατιστικών δεικτών.

Στην περίπτωση της Ο.Α. η εταιρία κρατικοποιείται και ξεκινάει μια καθοδική πορεία η οποία την οδηγεί στην επόμενη φάση αυτή του 1994 και στα προγράμματα εξυγίανσης. Όλο αυτό το διάστημα η Ο.Α. ελέγχεται από διοικήσεις που διορίζονται από το κράτος τον αποκλειστικό της μέτοχο. Το κράτος-μέτοχος ενώ την επιβαρύνει με το κόστος υλοποίησης ποικίλων κυβερνητικών κατευθύνσεων, δεν μπορεί να καλύψει τη ζημιά που συσσωρεύεται. Έτσι το 1993, όταν τίθεται σε εφαρμογή το τρίτο κοινοτικό πακέτο φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών της ευρωπαϊκής ένωσης, η Ο.Α. ελέγχεται από τα αρμόδια όργανα και οι ανταγωνιστές της σε Ελλάδα και εξωτερικό την καταγγέλλουν για παράβαση των αρχών του ανταγωνισμού.

1.2 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ MANAGEMENT

Τότε ξεκινάει η περίοδος της εξυγίανσης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα λογιστικά ελλείμματα, η δανειακή εξάρτηση, η σύνθεση του στόλου, η υλοποίηση των προγραμματισμένων στόχων της επιχείρησης, τα συστήματα διοίκησης του προσωπικού και τέλος η πτωτική τάση του επιπέδου της παραγωγικότητας της εταιρίας σε σχέση με αυτό των ανταγωνιστών της. Η λύση σε όλα τα παραπάνω είναι μια σειρά από νόμους που χαρακτηρίζουν την περίοδο της εξυγίανσης όπως -2271/94 και 2602/98. Αυτοί αποτελούν το μεταβατικό στάδιο της ολυμπιακής αεροπορίας προς την τελευταία περίοδο 2001-2007, την περίοδο της ιδιωτικοποίησης.

Για πρώτη φορά το 1993 πραγματοποιείται συγκεντρωτικός απολογισμός της πορείας της ΟΑ. Τα αποτελέσματα είναι δραματικά. Για την περίοδο 1975-1992 υπολογίζονται λογιστικά ελλείμματα της τάξεως των 275 δις δραχμών γεγονός που αναγκάζει την κυβέρνηση της ΝΔ να υποβάλει πρόταση σχεδίου εξυγίανσης της Ο.Α. προς την ευρωπαϊκή ένωση. Το σχέδιο αυτό απορρίφθηκε. Το 1994 η ΕΕ αποφασίζει την οικονομική ενίσχυση της Ο.Α. με στόχο την αναδιάρθρωση της, μετά την δεύτερη πρόταση εξυγίανσης που υποβάλει αυτή την φορά η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Η επίσημη έγκριση έρχεται τον Αύγουστο του 1998. Η ΕΕ όμως θα επιβάλει 24 δεσμευτικούς όρους ώστε οι προσπάθειες βιωσιμότητας της εταιρίας να μην αντιβαίνουν τους συμβατούς κανόνες υπέρ του ανταγωνισμού στο χώρο των αερομεταφορών.

Το τιμόνι της εταιρίας αναλαμβάνει η SPEEDWING , θυγατρική της British airways . Μέχρι τον Ιούνιο του 2000 τα αποτελέσματα είναι αποκαρδιωτικά και οι Άγγλοι παραδίδουν την διεύθυνση ξανά στο ελληνικό κράτος .Ακολουθεί μια σειρά προσπαθειών ιδιωτικοποίησης χωρίς όμως αποτέλεσμα . Το 2002 η ΕΕ ζητά με το άρθρο 88 από την Ελλάδα μέρος των ενισχύσεων που είχαν χορηγηθεί παράνομα κατά την άποψη της από το 1998 . Η Ο.Α. κατηγορείται για προνομιακή μεταχείριση έναντι των ανταγωνιστών της , στρέβλωση των ανταγωνιστικών όρων στην εσωτερική αγορά και γενικότερα μη τήρηση των όρων των εγκριτικών αποφάσεων .

Σε αυτή τη χρονική στιγμή , η κυβέρνηση αποφασίζει το σπάσιμο της εταιρίας και τη δημιουργία των Ολυμπιακών Αερογραμμών, μιας νέας κρατικής εταιρίας απαλλαγμένης από χρέη η οποία ιδρύεται στις 12/12/2003 . Η εταιρία αυτή αναλαμβάνει το πτητικό έργο της Ο.Α. και διαθέτει τις βάσεις για μια ανταγωνιστική παρουσία στον τομέα των αερομεταφορών . Εμπόδιο στην εξέλιξη της παρουσιάζεται όταν η ευρωπαϊκή επιτροπή προσβάλει την απόφαση του δικαστηρίου , θεωρώντας παράτυπο τον ελληνικό νόμο. Ζητά εκ νέου την επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγηθήκαν στην Ο.Α.

1.3 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Τότε είναι που ξεκινούν οι τελευταίες προσπάθειες ιδιωτικοποίησης . Η κυβέρνηση απειλώντας με κλείσιμο εν λειτουργία βρίσκει απέναντι της τους εργαζόμενους αλλά και τους Έλληνες πολίτες που αντιπάζονται στο κλείσιμο ενός θεσμού άρρηκτα συνδεδεμένου με την σύγχρονη ιστορία της χώρας τους . Η υπόθεση είναι πια στα δικαστήρια όπου επιχειρείται συμβιβασμός με συμφηφισμό των χρεών με τα όσα κατά καιρούς όφειλε να της χορηγήσει το κράτος από διάφορες επιδοτούμενες λειτουργίες και από την αναγκαστική έξωση της από το αεροδρόμιο του ελληνικού.

Η υπόθεση βαδίζει με αργούς ρυθμούς καταδικάζοντας την εταιρία σε αδράνεια και μαρασμό την ώρα που Έλληνες και ξένοι ανταγωνιστές διεκδικούν δυναμικά το μερίδιο της Ο.Α. Η εταιρία φαίνεται να αντέχει σύμφωνα με το μερίδιο της αγοράς που κατέχει και σύμφωνα με το προϊόν που παρέχει . Έφτασε , όμως , η ώρα να απαλλαγεί από τα βάρη που της φόρτωσαν ώστε να μπορέσει να συνεχίσει ανενόχλητη το έργο της που είναι πραγματικά αναντικατάστατο προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Έργο μας είναι να ανιχνεύσουμε το διεθνές περιβάλλον στον τομέα των αερομεταφορών και των υπηρεσιών γύρω από αυτό. Επίσης τις συμμαχίες σε αυτό για να καταλήξουμε σε μια πρόταση ιδιωτικοποίησης- μετοχοποίησης η οποία θα παρέχει στην Ολυμπιακή τα περιθώρια επιβίωσης και ανάπτυξης στο νέο παγκόσμιο ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περίγυρο.

1.4 ΣΧΕΔΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ

Την ώρα που γράφεται η εργασία αυτή ήδη το Υπουργείο Μεταφορών έχει εκπονήσει ένα νέο σχέδιο ιδιωτικοποίησης του ομίλου της Ολυμπιακής και των θυγατρικών της επιχειρήσεων το οποίο μέχρι την 31^η Οκτωβρίου 2008 θα έχει εγκριθεί από την Βουλή των Ελλήνων.

Το σχέδιο περιλαμβάνει χιλιάδες συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις από όλες τις ειδικότητες και τους κλάδους. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης απόλυση όλων των εργαζομένων από τις εταιρείες του ομίλου με καταβολή αποζημίωσης απόλυσης και επαναπροσληψη των απαιτούμενων εργαζομένων από τον νέο ιδιοκτήτη.

Ταυτόχρονα έχει δημοσιευθεί πρόσκληση ενδιαφέροντος για την ιδιωτικοποίηση όλου του ομίλου και αναμένονται μέχρι την 31η Οκτωβρίου να κατατεθούν προσφορές.

Ο ανάδοχος θα αγοράσει αρχικά το 49% του ομίλου και σε τρεις μήνες θα αγοράσει το υπόλοιπο 51% και θα έχει την κυριότητα όλου του ομίλου.

Υπάρχει ακόμα η δυνατότητα της αγοράς της εταιρείας από περισσότερους από έναν αναδόχους .

Σύμφωνα με την διαδικασία αποκρατικοποίησης υπάρχει η δυνατότητα κάθε μια από τις τρεις εταιρείες να έχει διαφορετικό ανάδοχο αν και θα ήταν προτιμότερη η πώληση του ομίλου σε έναν ανάδοχο.

2. Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ

2.1 ΙΔΡΥΣΗ

Η Ο.Α. ιδρύθηκε το 1956 από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Πριν την Ο.Α. του Ωνάση, μερικές άλλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες προσπάθησαν να εδραιωθούν στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, οι οποίες όμως χρεοκόπησαν (ΤΑΕ, ΕΛΛΑΣ κ.λ.π.) Μερικοί από τους σοβαρότερους λόγους της χρεοκοπίας ήταν εξής:

1. Οι μεγάλες επενδύσεις σε αεροσκάφη και υποδομή που απαιτούσε κλάδος των αερομεταφορών.
2. Η μικρή συγκριτικά αγορά, αδύναμη να καλύψει τα έξοδα λειτουργίας ακόμα και μιας αεροπορικής εταιρίας, τουλάχιστον στο εσωτερικό και στις τότε συνθήκες.
3. Ο «ελεύθερος» ανταγωνισμός.

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

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. Σαν βασικό μοχλό πίεσης ο Ωνάσης χρησιμοποίησε το προσωπικό εκμεταλλευόμενος το μόνιμα υψηλό ποσοστό ανεργίας.

Επανελημμένα 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 πρακτικές αυτές να αποσπάσει νέα προνόμια και επωφελούμενος από την αδυναμία της κυβέρνησης Εθνικής Ενότητας αλλά και της Ν.Δ. που προήλθε από τις εκλογές, αδυναμία

που ήταν αποτέλεσμα της ασταθούς μεταβατικής πολιτικής αλλά και της οικονομικής κατάστασης.

Ο Ωνάσης είχε καταφέρει, λόγω των πολιτικών και κοινωνικών συνθηκών και της εποχής και των εργασιακών σχέσεων, να επιβάλει υψηλό ποσοστό εκμετάλλευσης των εργαζομένων. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα κατά το οποίο για επισκευές, ξένων αεροσκαφών στην τεχνική βάση της Ο.Α. χρέωνε και εισέπραττε 900 δραχμές την εργατοώρα ενώ το κόστος των τεχνικών της βάσης ήταν 100 δραχμές την ώρα. Με αυτές τις όχι και τόσο ορθολογικές μεθόδους για μεγιστοποίηση του ιδιωτικοοικονομικού κέρδους, ο Ωνάσης είχε πετύχει η μεν Ο.Α. να εμφανίζεται ζημιογόνα, ο δε ίδιος να αποσπά τεράστια ποσά από τον κρατικό προϋπολογισμό, μεγιστοποιώντας έτσι τα ατομικά του κέρδη σε βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων και του συνόλου της ελληνικής οικονομίας.

2.2 ΠΡΟΝΟΜΙΑ Ο.Α. ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΩΝΑΣΗ

Από το 1956 και μετά, για την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας στον τομέα των αερομεταφορών, ο Ωνάσης απαίτησε και πέτυχε μια σειρά προνομίων, μερικά από τα οποία ενδεικτικά παραθέτουμε:

1. Αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης των αεροπορικών εργασιών στο ελληνικό κράτος,
2. Αποκλειστικό προνόμιο της επίγειας εξυπηρέτησης των ξένων αεροσκαφών (α/φ), που προσγειώνονται στα ελληνικά αεροδρόμια, εφόσον δεν εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων,
3. Αποκλειστικό προνόμιο της τεχνικής εξυπηρέτησης όλων των α/φ στην ελληνική επικράτεια,
4. Αποκλειστικό προνόμιο της μεταφοράς του αεροπορικού ταχυδρομείου εσωτερικού και εξωτερικού, μόνο για τις μέρες και ώρες των δρομολογίων της Ο.Α.,
5. Αποκλειστικό προνόμιο διεξαγωγής πτήσεων τσάρτερ από την Ο.Α. ή από θυγατρική της, στην οποία η Ο.Α. θα συμμετέχει με το 51½ τουλάχιστον,
6. Αποκλειστικό προνόμιο τροφοδοσίας στο αεροδρόμιο,

7. Απαλλαγή για την οκταετία 1961-1968 από τη φορολογία, που ίσχυε ή θα ίσχυε μέσα στο διάστημα αυτό, για οποιοδήποτε λόγω κι αν θεσπιζόταν.

8. Προνόμιο εξαγωγής, χωρίς περιορισμό, των πραγματοποιούμενων στην Ελλάδα εισπράξεων σε συνάλλαγμα.

9. Απαλλαγή από τα τέλη προσγείωσης και παραμονής των α/φ της Ο.Α. σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο της Ελλάδας.

10. Απαλλαγή από τα τέλη για την κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποίηση των κρατικών τηλεπικοινωνιακών, μετεωρολογικών και ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων .

11. Απαλλαγή από την καταβολή ενοικίου για τη χρησιμοποίηση στεγασμένων και μη χώρων στα ελληνικά αεροδρόμια.
(Οι τρεις τελευταίες απαλλαγές δόθηκαν έναντι της υποχρέωσης που ανέλαβε ο Ωνάσης για δωρεάν αεροπορική μεταφορά των στελεχών της εκάστοτε κυβέρνησης.)

12. Απαλλαγή από οποιοδήποτε δασμό για την εισαγωγή των παρακάτω ειδών:

α. Καυσίμων, για τα α/φ και όλα τα επίγεια μέσα μεταφοράς της Ο.Α.

β. Των επίγειων μέσων μεταφοράς της Ο.Α. (τζιπ, αυτοκινήτων, λεωφορείων, φορτηγών, ανυψωτικών μηχανημάτων εξυπηρέτησης α/φ κ.λπ.).

γ. Μέχρι 50 επιβατικών αυτοκινήτων.

δ. 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.

ε. Ανταλλακτικών, ελαστικών και λοιπών αναγκαίων για την υποστήριξη της λειτουργίας όλων των παραπάνω.

στ. Απαλλαγή από οποιοδήποτε δασμό για την εισαγωγή αναλώσιμων ειδών που προορίζονταν για τους επιβάτες των πτήσεων του εξωτερικού.

13. Κάλυψη από το ελληνικό δημόσιο των οικονομικών απωλειών από ενδεχόμενη απεργία των εργαζομένων (όρος του 1966).

Είναι ανάγκη εδώ να σκιαγραφήσουμε το οικονομικό κλίμα και τις αντιλήψεις της περιόδου εκείνης για να αντιληφθούμε το πλαίσιο στο

οποίο λειτουργούσε η Ο.Α. Την περίοδο των δεκαετιών 1970-80-90 υπήρχε η Κευνσιανη λογική στην οικονομία, η λογική ότι το κράτος μπορεί και πρέπει να παρεμβαίνει ,να δημιουργεί εταιρείες ,να αναλαμβάνει επιχειρηματικές πρωτοβουλίες να κάνει επενδύσεις και να δημιουργεί πλούτο. Όλες οι δυτικοευρωπαϊκές χώρες δημιουργούσαν εταιρείες- εθνικούς πρωταθλητές. Σε αυτή τη λογική τους έδιναν σημαντικά προνομία όπως αυτά που προαναφέραμε για την Ολυμπιακή Αεροπορία προκειμένου να μπορέσουν να ενισχυθούν στον διεθνή ανταγωνισμό.

2.3 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΩΝΑΣΗ

Πτήσεις εσωτερικού Εβδομαδιαία συχνότητα πτήσεων	15/10-15/3	16/3-14/10
Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αθήνα	21	35
Αθήνα-Καβάλα-Αθήνα	3	5
Αθήνα-Αλεξανδρούπολη-Αθήνα	3	5
Αθήνα-Ιωάννινα μέσω Αγρινίου	3	4
Αθήνα-Κέρκυρα-Αθήνα	3	4
Αθήνα-Μυτιλήνη-Αθήνα	3	4
Αθήνα-Ρόδος-Αθήνα	3	7
Αθήνα-Ηράκλειο-Αθήνα	6	9
Αθήνα-Χανιά-Αθήνα	6	9
Αθήνα-Βόλος-Αθήνα	4	7
Αθήνα-Καλαμάτα-Αθήνα	4	6
Αθήνα-Κοζάνη μέσω Λάρισας	4	6

Αργότερα προστέθηκαν τα νησιά Λήμνος , Κως και Σάμος .

2.4 ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΩΝΑΣΗ

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

Έτσι αποκαλύφθηκαν στοιχεία με βάση τα οποία αποδεικνύονται τα εξής:

- α. Το τηλεφωνικό κέντρο του Σκορπιού (του ιδιωτικού νησιού του Ωνάση) ήταν συνδεδεμένο με το αντίστοιχο της Ο.Α., τις δαπάνες της οποίας επιβάρυναν τα τηλεφωνήματα που γίνονταν από τον Σκορπιό.
- β. Τηλεφωνήματα της Χριστίνας Ωνάση από διάφορα ξενοδοχεία κόσμου χρεώνονταν στην Ο.Α.

γ . Πολλά από τα αφορολόγητα υπερπολυτελή αυτοκίνητα , που είχε εξασφαλίσει ο Ωνάσης ,τα χρησιμοποιούσε για τις ανάγκες των άλλων του επιχειρήσεων χωρίς να πληρώνει τους αντιστοίχους φόρους.

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

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

2.5 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ -ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Τα φαινόμενα εκδήλωσης της τρέχουσας κυκλικής κρίσης 1989 — 1994 των παγκόσμιων εμπορικών αερομεταφορών σαν υποτομέα του παγκόσμιου τομέα των μεταφορών, δεν μπορεί να είναι γενικά , διαφορετικά από τα φαινόμενα εκδήλωσης των γενικών κυκλικών κρίσεων του παγκόσμιου συστήματος της "ελεύθερης" αγοράς. Στη βιομηχανία των προγραμματισμένων πτήσεων εμφανίσθηκε με τα ακόλουθα φαινόμενα:

1. Υπερπροσφορά χωρητικότητας.
2. Μείωση του ρυθμού αύξησης μέχρι και απόλυτη μείωση της ζήτησης, λόγω της μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος .
3. Πτώση των ναύλων, με ταυτόχρονη πτώση των εσόδων.
4. Αύξηση του λειτουργικού κόστους σαν αποτέλεσμα της αύξησης των τόκων αλλά και λόγω της συμφόρησης των εναέριων και επίγειων (αεροδρομικών) slots.
5. Ζημίες- η υπερπροσφορά και η φιλελευθεροποίηση, η κατάργηση δηλαδή, των υφιστάμενων μέχρι τότε εξωοικονομικών - διοικητικών φραγμών για είσοδο και αποχώρηση από την αγορά , άσκηση τιμολογιακής πολιτικής και προσφορά χωρητικότητας στην κάθε γραμμή.

2.6 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Μείωση του κόστους με

- 1) Τεχνολογική αναβάθμιση του παραγωγικού δυναμικού και της υποδομής.
- 2) Εκμηχάνιση των χειρωνακτικών εργασιών.
- 3) Τεχνολογικό εκσυγχρονισμό αεροσκαφών .
- 4) Εμπορικές συμφωνίες.
- 5) Συμμαχίες, συγχωνεύσεις.
- 6) Απαλλαγή από ζημιογόνες μη αεροπορικές δραστηριότητες.
- 7) Συμμετοχή σε επιχειρήσεις ιδιοκτησίας ή διαχείρισης κορεσμένων αεροδρομίων για βέβαιη εξασφάλιση φτηνών slots αυτά.
- 8) Αναδιοργάνωση.
- 9) Εκσυγχρονισμό των συστημάτων διοίκησης.
- 10) Εκσυγχρονισμός των συστημάτων και ένταση της έρευνας για διερεύνηση του μεριδίου σε υφιστάμενες και διείσδυση σε νέες αγορές .
- 11) Μείωση προσφερόμενης χωρητικότητας με απόσυρση των παλαιών α/φών.
- 12) Μείωση συχνοτήτων γενικά μέχρι και κατάργηση δρομολογίων ιδιαίτερα κοντινών αποστάσεων λόγω του επιτυγχανόμενου εκεί χαμηλότερου ποσοστού κέρδους.
- 13) Βελτίωση της ποιότητας του παρεχόμενου προϊόντος.
- 14) Μείωση των μισθών.
- 15) Αλλαγή των εργασιακών σχέσεων και κατάργηση κεντημένων με
 - α) Κατάργηση ή συγχώνευση των ειδικοτήτων,
 - β) Εντατικοποίηση της εργασίας,
 - γ) Κατάργηση της μονιμότητας και μαζική εισαγωγή του θεσμού των εποχιακών και ωρομίσθιων,
 - δ) Σύνδεση της αμοιβής με την παραγωγικότητα, και μειώσεις θέσεων εργασίας (απολύσεις —πρόωρες συνταξιοδοτήσεις).

Η Ο.Α. ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

3.1 ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ως αιτίες της κρατικοποίησης της Ο.Α. το 1974 αναφέρθηκαν τότε από τους πρωτεργάτες της οι ακόλουθες:

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

3.2 ΟΡΟΙ ΕΞΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η Ο.Α. κατά την ημερομηνία της εξαγοράς της διέθετε μόνο επτά ιδιόκτητα αεροσκάφη από τα είκοσι τρία που χρησιμοποιούσε. Τα υπόλοιπα δεκαέξι, δηλαδή τη συντριπτική πλειοψηφία του στόλου των jet αεροσκαφών, η Ο.Α. τα είχε με σχέση μίσθωσης-αγοράς leasing από κάποια από τις παναμαϊκές εταιρίες συμφερόντων του Ωνάση. Η σχέση μίσθωσης αγοράς συνίστατο στο ότι η παναμαϊκή εταιρία αγόραζε από τη διεθνή αγορά τα α/φ που χρειαζόταν η Ο.Α.

και συμφωνούσε να της τα εκχωρήσει με τον όρο να της καταβάλλει η Ο.Α. ετήσια ένα ποσό που το ύψος του σχετιζόταν με την αποπληρωμή της τιμής του α/φ πλέον του τόκου και του κέρδους. Η διαφορά του ποσού αυτού από ένα κοινό ενοίκιο ήταν στο ότι το ποσό που κατέβαλλε η Ο.Α. στην παναμαϊκή εταιρία ήταν τέτοιο ώστε με τη λήξη της χρονικής περιόδου της συμφωνίας η Ο.Α., εάν ήθελε, μπορούσε την καταβολή ενός μικρού υπολοίπου να αγοράσει τα α/φ αυτά, ενώ στην περίπτωση της ενοικίασης με την λήξη της συμφωνίας εάν η Ο.Α ήθελε να αγοράσει το α/φ θα έπρεπε να πληρώσει το σύνολο της αξίας του.

3.3 Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ Ο.Α.

Πέρα από την περίπτωση της ζημιογόνας για την κρατική Ο.Α. εκχώρησης από την κυβέρνηση της Ν.Δ. στον ιδιώτη πρώην ιδιοκτήτη των δύο αεροσκαφών Β 707, η κυβέρνηση αποδέχτηκε και όλες συμβάσεις μίσθωσης και μίσθωσης-αγοράς που είχε συνάψει με τις γνωστές μας πια παναμαϊκές εταιρίες συμφερόντων του.

Έτσι:

— Η κυβέρνηση της Ν.Δ. δέχτηκε να καταβάλει η κρατική Ο.Α στον ιδιώτη πρώην ανάδοχο, για κάθε ένα από τα δύο α/φ Β 747 συνολικό τίμημα 54.440.000 δολάρια, όταν η τιμή αγοράς αυτής της ηλικίας αεροσκαφών ήταν την εποχή εκείνη 16.500.000 δολάρια.

— Η κυβέρνηση της Ν.Δ. αναγνώρισε ως τιμή αγοράς από τον ιδιώτη ανάδοχο για τα πέντε Β 720, το ποσό των 20.239.000 δολάρια που ο ίδιος εμφάνιζε σαν τιμή αγοράς τους, παρόλο που η κυβέρνηση γνώριζε από καταγγελίες των εργαζομένων ότι είχαν αγοραστεί στο μισό της τιμής αυτής και η τρέχουσα τιμή τους κατά την ημέρα της κρατικοποίησης ήταν ακόμη μικρότερη.

Από το συγκεκριμένο όρο της σύμβασης η κρατική Ο.Α. επιβαρύνθηκε τουλάχιστον 10 εκατ. δολάρια.

-Η κυβέρνηση της Ν.Δ. δέχτηκε να καταβάλλει η κρατική Ο.Α. στον πρώην ιδιώτη ανάδοχο για τα πέντε Β 727 μίσθωμα $9,800:105 = 900$ εκατ. δολάρια για τα υπόλοιπα πέντε χρόνια της δεκαετούς από το 1968 μισθωτικής περιόδου. Το ύψος του μισθώματος αντιστοιχούσε περίπου στην τρέχουσα αξία του αεροσκάφους, για το οποίο όμως ο πρώην ιδιώτης ανάδοχος είχε ήδη εισπράξει από το 1969 ως μίσθωμα άλλα 4.900.000 δολάρια. Δηλαδή αποδέχτηκε η κυβέρνηση να πληρώσει για τον υπόλοιπο χρόνο της μισθωτικής σχέσης μίσθωμα

ίσο προς την τότε τρέχουσα τιμή τους, για τα πέντε αεροσκάφη B 727 που ήταν ήδη αποσβεσμένα. Μάλιστα η τιμή κτήσης τους, πάνω στην οποία υπολογίστηκε η απόσβεση, ήταν διπλάσια από την πραγματική αρχική τιμή κτήσης τους (αγοράς τους).

Κατά τη λήξη της μισθωτικής περιόδου η Ο.Α. είχε καταβάλει με μορφή του ενοικίου δύο φορές την αξία των πέντε αεροσκαφών B-727. Όταν με τη λήξη της μισθωτικής σχέσης η κρατική πια Ο.Α. αποφάσισε να τα αγοράσει, κατέβαλε για την απόκτηση των πέντε B -727 ποσό των 13 εκατ. Δολαρίων. Από τη συγκεκριμένη επιλογή της κυβέρνησης της Ν.Δ. για αποδοχή της μισθωτικής σχέσης με υπερτιμολογημένη αξία αγοράς, η κρατική Ο.Α. επιβαρύνθηκε τουλάχιστον 49 εκατ. δολάρια πλέον των 13 εκατ. δολαρίων που κατέβαλε για την αγορά τους το 1977 και 1978.

Το κράτος ιδιοκτήτης, μέσα από τη λειτουργική διαχείριση της Ο.Α. από το 1975 μέχρι το 1990, επιβάρυνε τα οικονομικά της αποτελέσματα, δηλαδή αύξησε τη ζημιά της, κατά 200 δισ. δρχ. περίπου σε τιμές 1990, ποσό που στο τέλος του 1991 εκτιμάται ότι ανέρχεται σε πάνω από 340 δισ. δρχ. Οι επιβαρύνσεις αυτές αφορούσαν είτε σε δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού, είτε σε επιδότηση του μεγάλου ιδιωτικού κεφαλαίου μέσα από την τιμολογιακή πολιτική της Ο.Α.

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ Ο.Α.

4.1 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ

Απώλεια εσόδων της δημόσιας Ο.Α. λόγω της μη τήρησης από την πλευρά του Κράτους των συμβατικών υποχρεώσεών του αναφορικά, με την κάλυψη της ζημίας των προβλεπόμενων από τη σύμβαση δρομολογίων του εσωτερικού

Η σύμβαση εξαγοράς προβλέπει (άρθρο 9 παρ. 1) την υποχρεωτική εκτέλεση από την Ο.Α. με συγκεκριμένη ελάχιστη συχνότητα των δρομολογίων: Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Χανίων, Κέρκυρας, Ρόδου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Αγρινίου, Μυτιλήνης, Καλαμάτας, Κοζάνης, Λάρισας, Λήμνου, Κω και Σάμου.

Αν σύμφωνα με τη σύμβαση, οι γραμμές αυτές με τις συγκεκριμένες συχνότητες αποδειχτούν παθητικές, μπορεί να τροποποιηθούν ή να συγχωνευτούν.

Όμως (άρθρο 9 παρ. 5):

«Το Δημόσιον δικαιούται εν πάση περιπτώσει να ζητήσει παρά της αναδόχου την διατήρησιν της συχνότητος των δρομολογίων, άτινα εμειώθησαν κατά την ανωτέρω διαδικασίαν, ως και την διατήρησιν των αεροπορικών γραμμών ως αύται είχαν ορισθή προ της τροποποιήσεως ή συγχωνεύσεως κατά την ανωτέρω διαδικασίαν, υποχρεούμενον όπως εις απάσας τας περιπτώσεις ταύτας καταβάλη εις την Ανάδοχον τας προκαλουμένας εκ της διατηρήσεως των δρομολογίων και γραμμών επί πλέον δαπάνας αμέσου και εμμέσου κόστους, μετ' αφάιρα εξ αυτής εσόδων».

Στο άρθρο 9 της σύμβασης αναφέρεται:

«Είναι δυνατόν, αιτήσει του Δημοσίου, κατόπιν ειδικής συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Αναδόχου, όπως εγκαθίστανται και άλλαι τακτικά γραμμάι εξωτερικού . Ειδικότερον ως προς τας γραμμάς εσωτερικού το Δημόσιον διαπιστούν εν συμφωνία μετά της Αναδόχου, την ύπαρξιν κατ' αντικειμενικά κριτήρια ανάγκης αεροπορικής εξυπηρητήσεως και άλλων, πέραν των εν παραγράφω I πόλεων, έτι δε και την δυνατότητα οικονομικώς υγιούς αεροπορικής εκμεταλλεύσεως της αντιστοιχού γραμμής, αναλαμβάνει την δημιουργίαν καταλλήλου πολιτικού αερολιμένος .Εν αμφισβητήσει υπό της Αναδόχου της συνδρομής μιας ή πλειόνων των ως άνω προϋποθέσεων, αύτη υποχρεούται , αν το Δημόσιον επιμένη, να προβή εις την έναρξιν της υπό του Δημοσίου αιτουμένης νέας γραμμής μέχρι της υπό της διαιτησίας επιλύσεως της διαφοράς. Αν δικαιωθεί η Ανάδοχος, το Δημόσιον υποχρεούται εις αποζημίωσιν της, δικαιούται δε αύτη να διακόψει την νέαν γραμμην .

Όπως είναι όμως ήδη γνωστό η Ο.Α. διατηρεί σε λειτουργία , κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής, γραμμές του εσωτερικού που δεν έχουν τη «δυνατότητα οικονομικώς υγιούς αεροπορικής εκμεταλλεύσεως», χωρίς να κάνει χρήση των δικαιωμάτων που απορρέουν το προηγούμενο άρθρο, με συνέπεια να υφίσταται σοβαρές οικονομικές ζημίεις.

Η συνολική απώλεια εσόδων της Ο.Α. από αυτή την αιτία διάστημα 1975-1990 σε τιμές 1991 για τα αεροσκάφη jet ανέρχεται σε 161,746 δισ. δραχμές.

Όμως υπό την ευρεία έννοια υποχρεωτικά για την κρατική σαν όλα τα δρομολόγια εσωτερικού που αποφάσιζαν οι εκάστοτε διορισμένες από το κράτος ιδιοκτήτη διοικήσεις της, και όχι μόνο αυτά που αναφέρονται στη σύμβαση, αφού και τα κόμιστρα και οι συχνότητες

των πτήσεων τελούσαν υπό την έγκριση του υπουργείου Μεταφορών — συνιδιοκτήτη της Ο.Α. Κάτω από αυτό το σκεπτικό θα μπορούσε αβίαστα να ισχυρισθεί κανείς ότι στην επιβάρυνση από τις ζημιές γραμμών εσωτερικού δικτύου εντάσσονται όχι μόνο οι ζημιές των δρομολογίων που προ βλέπονται από τη σύμβαση, αλλά οι συνολικές ζημιές που εμφανίζει το δίκτυο εσωτερικού συνολικά, οι οποίες, για το 1975-1990 ξεπερνούν τα 300 δισ. δρχ. σε τιμές 1991.

4.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 1978-1990

Η τιμολογιακή πολιτική αποτελεί κρίσιμο τομέα στο αεροπορικό management, αφού είναι ο μηχανισμός που φέρνει σε επαφή την προσφορά με τη ζήτηση των αεροπορικών υπηρεσιών. Ήδη με το άρθρο 11 της ιδρυτικής σύμβασης, όπως αυτό τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, προσδιοριζόταν η τιμολογιακή πολιτική που θα έπρεπε να ακολουθήσει ο Ωνάσης ως εξής:

«Εν πάση όμως περιπτώσει, τα κόμιστρα δεν δύνανται να είναι διά μίαν εκάστην μεμονωμένως γραμμήν εσωτερικού ανώτερα του μέσου όρου του εκάστοτε ισχύοντος μέσου χιλιομετρικού κομίστρου εσωτερικού των δύο τουριστικών μεσογειακών χωρών Ισπανίας και Ιταλίας μειωμένου κατά 10%.

»Αποδεικνυσμένου υπό του αναδόχου διά της υποβολής των ως άνω συγκριτικών στοιχείων ότι μία ή πλείονες γραμμαί αυτής εσωτερικού υστερούν του ως άνω μέσου όρου, η εξίσωσις των τιμολογίων της αναδόχου εφαρμόζεται μετά πάροδον ενός μηνός από της υποβολής υπό της αναδόχου των ως άνω συγκριτικών στοιχείων.

»Η προσαρμογή των σήμερον και εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων προς τα βάσει του προηγουμένου εδαφίου προκύπτοντα κόμιστρα θα πραγματοποιείται διά τεσσάρων εξαμηνιαίων ισοπόσων δόσεων».

Επίσης προβλεπόταν ότι:

α. Τα τιμολόγια φορτίου για το εσωτερικό καθορίζονται ελεύθερα από την ανάδοχο.

β. Για τις έκτακτες πτήσεις εσωτερικού τα εισιτήρια καθορίζονται ελεύθερα από την ανάδοχο.

γ. Το κατά κιλό κόμιστρο για το αεροπορικό ταχυδρομείο εσωτερικού και την αεροπορική μεταφορά του Τύπου στη γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης καθορίζονταν στο 1/93 της τιμής του εισιτηρίου του επιβάτη της γραμμής αυτής.

Η τιμολογιακή πολιτική στο εσωτερικό δίκτυο, που ακολούθησε η Ο.Α. κατά τη χρονική περίοδο από την κρατικοποίησή της μέχρι

σήμερα, δέχτηκε τις αρνητικές επιπτώσεις ενός άκρατου και 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 το αιτιολογικό της ανόδου του πληθωρισμού και του κόστους της Ο.Α. 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. Η βασική τάση που διαπερνά την τιμολογιακή πολιτική της Ο.Α. μέχρι και το 1985 είναι η υστέρηση της αύξησης των ναύλων εσωτερικού έναντι της αύξησης του τιμαριθμού.

Ερευνώντας για παράδειγμα την εξέλιξη του ναύλου στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης διαπιστώνουμε ότι για το διάστημα 1975-1985 α. Ο ναύλος αυξήθηκε κατά 438,14%, β. Ο Δ.Τ.Κ. αυξήθηκε κατά 599,65%, γ. Το μέσο κόστος ανά χιλιομετρική θέση αυξήθηκε κατά 565,18% . Αν επίσης συνυπολογιστεί:

- α. Η μεγάλη σχετικά διαφορά χρόνου ταξιδιού σήμερα ανάμεσα στο αεροσκάφος και στα άλλα μεταφορικά μέσα με δεδομένο το τεχνολογίας, διάρθρωσής τους και υποδομής,
- β. Η ταλαιπωρία του επιβάτη με τα άλλα μεταφορικά μέσα,
- γ. Τα επιπλέον έξοδα που θα γίνουν από τον επιβάτη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με τα άλλα μεταφορικά μέσα, τότε το αεροσκάφος γίνεται και από άποψη ναύλων άκρως ανταγωνιστικό προς άλλα μέσα μεταφοράς.

Η κατάσταση αυτή επιβαρυνόταν και από το ότι, μέχρι και το Ιανουάριο του 1991, επιδοτούνταν, δικαίως ή αδικώς, από την Ο.Α. από παρεχόμενες εκπτώσεις, τα ταξίδια συγκεκριμένων κατηγοριών πολιτών, όπως δημόσιοι υπάλληλοι, στρατιωτικοί, δεσπότες, δικαστικοί, τυφλοί με συνοδούς τους, κοινωνικός τουρισμός το χειμώνα. Πρέπει να τονιστεί ότι, παρόλο που τις εκπτώσεις αυτές τις θέσπιζε η κυβέρνηση στα πλαίσια της κοινωνικής της πολιτικής, δεν κατέβαλε στην Ο.Α. τη διαφορά που προέκυπτε και έτσι οι εκπτώσεις αυτές τελικά διόγκωναν το έλλειμμα της Ο.Α. Επίσης, σε αντίθεση με ότι συνέβαινε με τον Ωνάση, αλλά και με ότι συμβαίνει σήμερα με τους ιδιώτες ιδιοκτήτες μαζικών μέσων μεταφοράς (λεωφορειούχοι-

εφοπλιστές), δεν επιδοτείται η Ο.Α. για ζημιογόνες γραμμές που ανοίγει κατά εντολή και σε εφαρμογή της πολιτικής της κάθε κυβέρνησης. Έτσι η λειτουργία των γραμμών αυτών συμβάλλει και αυτή στην παραπέρα διόγκωση του ελλείμματος της Ο.Α. Το άρθρο 11 παρ. Ι α, β, γ της σύμβασης λειτουργίας της Ο.Α. αναφορικά με το επίπεδο των τιμών των ναύλων των γραμμών εσωτερικού προβλέπει:

«1. α) Τα τιμολόγια εισιτηρίων των γραμμών εσωτερικού καθορίζονται υπό της Αναδόχου ανά εξάμηνον βάσει των δεδομένων της εκμεταλλεύσεως, ή και ενωρίτερον, εφ' όσον επήλθε μεταβολή εις τα δεδομένα της εκμεταλλεύσεως, υπόκεινται δε προ της εφαρμογής των εις την έγκρισιν του υπουργού Συγκοινωνιών. Εάν ο υπουργός Συγκοινωνιών δεν αποφανθή επί της αιτουμένης εγκρίσεως εντός (60) ημερών από της υποβολής της σχετικής αιτήσεως μετά πλήρων δικαιολογητικών, η αίτησις της Αναδόχου λογίζεται απορριφθείσα».

Η δημόσια Ο.Α. δεν τήρησε τον όρο αυτό της σύμβασης σχετικά με το ύψος των ναύλων, με συνέπεια την απώλεια εσόδων και την προσφυγή σε δανεισμό για την κάλυψη των αναγκών της. Ο αριθμός των μεταφερθέντων επιβατών αυξήθηκε κατά 86% με αντίστοιχη αύξηση των προσφερόμενων θέσεων κατά 73% περίπου. Αυτό σημαίνει ότι αυξήθηκε το επίπεδο πληρότητας. Ιδιαίτερα πρέπει να αναφερθούμε στη μείωση της κίνησης κατά 17,7% στη διετία 1986-1987, όπου όμως υπεισήλθαν και άλλοι καθοριστικοί παράγοντες, όπως η απεργία των πιλότων το καλοκαίρι του 1986 και η μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος ως συνέπεια του σταθεροποιητικού προγράμματος της τότε κυβέρνησης.

Η άποψη για τη μεγάλη ανελαστικότητα της ζήτησης στο συγκεκριμένο τότε επίπεδο ναύλων ενισχύεται και από τα στατιστικά δεδομένα των χρόνων 1979-1980, όπου, με συνολική αύξηση των ναύλων εσωτερικού κατά 65% (το 81,25% της αύξησης της διετίας 1986-1987), υπήρξε μια μείωση της επιβατικής κίνησης μόνο κατά 7,1% (μόνο το 41,17% της μείωσης της διετίας 1986-1987). Επίσης πρέπει να επισημάνουμε ότι σε σχέση με την κατά 25% αύξηση των ναύλων το 1981 σοβαρό ρόλο στην κατά 2,8% μείωση της επιβατικής κίνησης το ίδιο χρονικό διάστημα διαδραμάτισε η απεργία των 45 ημερών των τεχνικών σωματείων.

Τα προηγούμενα στοιχεία δείχνουν ότι κάτω από αυτές τις συνθήκες υπάρχει χαμηλός βαθμός ελαστικότητας της ζήτησης ως συνέπεια του χαμηλού επιπέδου των ναύλων συγκριτικά με τα άλλα ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα στις ίδιες γραμμές, διαπίστωση που δείχνει ότι έχει παραπέρα δυνατότητα αύξησης των ναύλων (επιλογή

που υλοποίησε τα χρόνια 1986 και 1987), χωρίς καθοριστικές επιπτώσεις στην κίνηση εσωτερικού για όσο χρονικό διάστημα η Ο.Α. έχει την αποκλειστική εκμετάλλευση του δικτύου.

Το χαμηλό επίπεδο ναύλων της Ο.Α. σε σχέση τόσο με το υφιστάμενο κόστος όσο και με το επίπεδο ναύλων των άλλων ανταγωνιστικών μεταφορικών μέσων αλλά και η έντονη εποχικότητα των εργασιών με βάση την υφιστάμενη δομή των δρομολογίων έχουν ως αποτέλεσμα ένα φαύλο κύκλο αύξησης της ζήτησης αεροπορικών θέσεων, η κάλυψη της οποίας έχει ως συνέπεια:

- την αύξηση του κόστους αφού και τα πληρώματα και τα αεροσκάφη υποαπασχολούνται μέχρι και στο 500/ο της δυναμικότητας τους με συνέπεια την αύξηση του συνολικού λειτουργικού κόστους,
- την αύξηση των ελλειμμάτων,
- τη χρηματοδότηση των υψηλής εισοδηματικής στάθμης τουριστών από το ελληνικό δημόσιο.

Σύγκριση ναύλων των τριών μέσων μεταφοράς:

Πηγή: Μελέτη του καθηγητή Ρ. Δογάνη.

	Σιδηρόδρομος (ΟΣΕ)	Λεωφορείο (ΚΤΕΛ)	Αεροσ Ο.Α
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1.955	3.830	4.1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1.265	2.350	5.01
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	880	1.290	3.11

Η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθήθηκε στο εσωτερικό από τις εκάστοτε διοικήσεις είχε τις ακόλουθες συνέπειες για την Ο.Α και για την εθνική οικονομία

1. Δεν καλύπτει το υφιστάμενο κόστος με συνέπεια τη δημιουργία των μεγαλύτερων ελλειμμάτων της Ο.Α. στο εσωτερικό.

2. Τα χαμηλά ναύλα, που δεν ανταποκρίνονται στο υφιστάμενο επίπεδο κόστους, για μεγάλες χρονικές περιόδους υστερούν της αύξησης του τιμαρίθμου, επιβαρύνοντας έτσι περισσότερο τα αποτελέσματα της Ο.Α. στις χρήσεις που ακολουθείται η επιλογή αυτή.

3. Δεν αποδεικνύεται αληθής ο ισχυρισμός ότι η πολιτική αυτή ευνοεί τη γρήγορη μετακίνηση των πλατιών λαϊκών στρωμάτων. Οι έρευνες που έκανε η Ο.Α. το 1988 (με το υφιστάμενο τότε επίπεδο των ναύλων) αποδεικνύουν ότι η μέση (χειμώνα και καλοκαίρι) σύνθεση επιβατών που για τη μετακίνησή τους στο εσωτερικό επιλέγουν το αεροσκάφος είναι τελείως διαφορετική με βάση το σκοπό του ταξιδιού τους.

Έτσι:

- το 46% ταξιδεύουν για επαγγελματικές δραστηριότητες,
- το 25% για τουρισμό,
- το 23% για επίσκεψη συγγενών και φίλων, και
- το 6% για λόγους υγείας.

Η σύνθεση των ταξιδιωτών από πλευράς επαγγελματικής απασχόλησης είναι αρκετά εύγλωπτη:

- δημόσιοι υπάλληλοι
- στρατιωτικοί-στρατιώτες
- ελεύθεροι επαγγελματίες
- επιχειρηματίες-έμποροι
- ιδιωτικοί υπάλληλοι
- μαθητές-φοιτητές
- συνταξιούχοι
- εργάτες-αγρότες
- οικοκυρές

Η συχνότητα των ταξιδιών αυτής της σύνθεσης των επιβατών ήταν

- ταξίδι για πρώτη φορά 23,4% των επιβατών εσωτερικού
- ταξίδι μια φορά την εβδομάδα 5,6% των επιβατών εσωτερικού
- ταξίδια δύο φορές την εβδομάδα 2,7% των επιβατών εσωτερικού
- ταξίδι μία φορά το μήνα 14,7% των επιβατών εσωτερικού
- ταξίδι 2-10 φορές το χρόνο 39,8% των επιβατών εσωτερικού
- ταξίδι μια φορά το χρόνο 13,8% των επιβατών εσωτερικού

Η μέχρι το 1988 ακολουθούμενη πολιτική ναύλων κάτω από το επίπεδο του κόστους, στο εσωτερικό, σε τελική ανάλυση επιδοτεί σε βάρος της Ο.Α.— κυρίως αυτούς που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και για τουρισμό, τις μέσες και ανώτερες δηλαδή εισοδηματικές κατηγορίες, και όχι τις κατώτερες που δεν φαίνεται να έχουν την οικονομική δυνατότητα αεροπορικού ταξιδιού εκτός έκτακτων περιστάσεων (έκτακτους λόγους υγείας).

4.3 ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

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

Κατηγορία επιβατών- Ποσοστό Έκπτωσης

1. Δημόσιοι υπάλληλοι -25%
2. Μητροπολίτες -25%
3. Καθηγητές Α.Ε.Ι -25%
4. Διδακτικό και ειδικό ερευνητικό προσωπικό Α.Ε.Ι-25%
5. Εκπαιδευτικοί μέσης και κατώτερης εκπαίδευσης-25%
6. Σώματα ασφαλείας -25%
7. Στρατιωτικοί -25%
8. Ισόβιοι δικαστικοί λειτουργοί -25%
9. Υπάλληλοι πολιτικής αεροπορίας -45%
- Υπάλληλοι πολιτικής αεροπορίας σε περίοδο αιχμής -25%
10. Φοιτητές Α.Ε.Ι./Τ.Ε.Ι. (για ομάδες 15 ατόμων) -25%
11. Ανάπηροι και θύματα πολέμου -25%
12. Γιατροί του Ε.Σ.Υ-25%
13. Υπάλληλοι ταχυδρομικού ταμιευτηρίου-25%
14. Στρατιωτικοί ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 50½ και άνω - 50%. Πολιτικοί ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω-50%
15. Συνοδοί τυφλών-50%
16. Σπαστικά παιδιά -50%
17. Παραπληγικοί -50%
18. Χρηματοπιστολές της Τράπεζας της Ελλάδος -50%
19. Επιβάτες κοινωνικού τουρισμού 1/11-31/3 εκτός εορτών. - 25%
20. Σε μέλη διαφόρων forum(π.χ. της Χάλκης) και συνεδρίων «που καθορίζονται μαζί με το ποσοστό έκπτωσης σε Εγκυκλίου ή Εντολές της εταιρίας». -25%

4.4 ΠΗΓΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ

Μια άλλη πηγή επιβάρυνσης της κρατικής Ο.Α. από το κράτος ιδιοκτήτη αποτελούν και οι βουλευτικές εκλογές. Φορείς της επιβάρυνσης στην περίπτωση αυτή αποτελούν τα τρία μεγαλύτερα κόμματα της Βουλής, το καθένα βέβαια με το ειδικό βάρος που διαθέτει στις διάφορες εκλογικές αναμετρήσεις. Η επιβάρυνση αυτή περνά μέσα από τους ακόλουθους μηχανισμούς.

Σύμφωνα με τον κανονισμό κράτησης θέσεων της Ο.Α., εάν ακυρωθεί ένα εισιτήριο 48 ώρες πριν την αναχώρηση, ο επιβάτης δεν υπόκειται σε καμιά επιβάρυνση. Το 1985 σχεδόν ολοκληρωτικά το ΠΑΣΟΚ 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 την τελευταία στιγμή από τα κόμματα έμειναν αδιάθετες, επειδή όσοι επιβάτες δεν ανήκαν στα κόμματα αυτά ή ενώ ανήκαν δεν ήθελαν να ταξιδέψουν με κομματική φροντίδα (αλλά και δέσμευση), αφού δεν μπορούσαν να κλείσουν θέσεις (που είχαν ήδη κλειστεί κομματικά), 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 καμιά δέσμευση από την πλευρά τους ότι θα την καλύψουν. Έτσι η Ο.Α. αναγκάστηκε να αποσύρει αεροσκάφη της από δρομολόγια του εξωτερικού για να τα δρομολογήσει στο εσωτερικό, είτε ακυρώνοντας δρομολογία της είτε εκχωρώντας τα σε ξένες αεροπορικές εταιρίες. 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 α/φ από το οποίο τα προερχόμενα έσοδα ισοσκελίζονται με το κόστος) είναι αδύνατο να επιτευχθεί γιατί, με τα δεδομένα λειτουργίας της Ο.Α., η κάλυψή του απαιτεί χωρητικότητα μεγαλύτερη από τις δυνατότητες κάθε αεροσκάφους. Οι απώλειες εσόδων της Ο.Α. αλλά και οι επιβαρύνσεις της από αυτή την αιτία για τις τρεις εκλογικές αναμετρήσεις τον 1985 και του 1989 ξεπερνούν, κατά τους πιο συντηρητικούς υπολογισμούς, σε τιμές 1991 τα πέντε δισεκατομμύρια δραχμές.

4.5 ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ-ΑΝΑ ΕΤΟΣ

Η απώλεια εσόδων της δημόσιας Ο.Α. για την περίοδο 1981- 1989 από τη μη άσκηση του συμβατικού της δικαιώματος σχετικά με το επίπεδο κομίστρων για τη μεταφορά του ημερήσιου και περιοδικού

τύπου .Η σύμβαση εξαγοράς της Ο.Α. από το ελληνικό Δημόσιο, άρθρο 11 παράγραφος γ 8, προβλέπει: «Διά τας μεταφοράς εξ Αθηνών και Θεσσαλονίκης των Αθηναϊκών και Μακεδονικών εφημερίδων και περιοδικών καταβάλλεται κατά χιλιόγραμμον το 1/93 του εισιτηρίου επιβάτου της διαδρομής αυτής».

Τα ίδια προβλέπονταν και για τη μεταφορά του ταχυδρομείου. Αργότερα η Ο.Α., ενώ μετέτρεψε τη σχέση 1/93 σε 1/100 για τα εμπορεύματα , άφησε την ίδια σχέση με τον Τύπο οπότε ο Τυπος πλήρωνε ακριβότερα από τα άλλα εμπορεύματα.

ΚΟΜΙΣΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΥΠΟΥ , ΣΕ ΔΡΧ

	ΝΑΥΛΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1/93	1/93-40%
Αθήνα-Αλεξανδρούπολη	985	10,59	6,40
Αθήνα-Ζάκυνθος	640	6,88	4,10
Αθήνα-Ηράκλειο	785	8,44	5,10
Αθήνα-Θεσσαλονίκη	795	8,54	5,10
Αθήνα-Ιωάννινα	680	7,31	4,40
Αθήνα-Καβάλα	880	9,46	5,70
Αθήνα-Καλαμάτα	495	5,32	3,20
Αθήνα-Καστοριά	900	9,67	6,80
Αθήνα-Κεφαλληνία	685	7,36	4,40
Αθήνα-Κοζάνη	810	8,70	5,20
Αθήνα-Κέρκυρα	1.000	10,75	6,50
Αθήνα-Κως	855	9,19	5,60
Αθήνα-Λευκάδα	610	6,55	3,90
Αθήνα-Λήμνος	695	7,47	4,50
Αθήνα-Μυτιλήνη	775	8,33	5,00
Αθήνα-Πρέβεζα	610	6,55	3,90
Αθήνα-Ρόδος	1.080	11,61	7,00
Αθήνα-Σάμος	780	8,38	5,10
Αθήνα-Σκιάθος	555	5,96	3,60
Αθήνα-Χανιά	666	7,15	4,30
Αθήνα-Χίος	675	7,25	4,40

Ετήσιες χρεώσεις της Ο.Α. για τα προεδρικά
και τα πρωθυπουργικά CHARTERS

Έτος	Ετήσια χρέωση Ο.Σ. σε τρέχουσες τιμές (δρχ.) (λογ. 9.707/83)	Επιβάρυνση της Ο.Α. με βάση τη μέθοδο κοστολόγησης που άρχισε το 1988 Σε τρέχουσες τιμές (εκ. δρχ.)	Σε τιμές 1991 (εκ. δρχ.)
1982	95.551.644	238,879	1.261,4
1983	92.732.509	231,831	1.028,5
1984	92.111.800	230,279	858,7
1985	61.471.552	153,679	481,6
1986	103.204.810	258,012	679,4
1987	107.157.280	267,893	498,1
1988	267.651.646	267,652	497,7
1989	209.000.000	209,000	326,6
1990	102.000.000	102,000	127,5
Σύνολο			5.758,5

Μείωση των εσόδων της Ο.Α. λόγω Φ.Π.Α. (σε δισ. δρχ.)

	Ετήσια έσοδα	Ετήσια επιβάρυνση	Ετήσιο Κόστος δανεισμού	Ετήσια επιβάρυνση
	εσωτερικό	Φ.Π.Α. σε		σε τιμές 1991
	ύ	σταθ. τιμές		
1987	23,776	1,346	19%	2,978
1988	25,878	1,465	19%	2,724
1989	26,799	1,517	25%	2,370
1990	31,208	2,312	25%	2,890
Σύνολο				10,962
Τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων εσωτερικού που άρχισε να πληρώνει η	255,177	77,591	332,768	876,2

Ο.Α. από το 1986 μετά από τροποποίηση της σύμβασης εξαγοράς (σε εκατ. δρχ.) 1986				
1987	388,923	113,287	502,211	19% 1.1112
1988	478,158	145,763	623,921	19% 1.11,7
1989*	430,000	145,763	575,763	19% 899,6
1990*			575,762	25% 719,7
Σύνολο				4.785,4

4.6 ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΑ ΕΣΟΔΑ

Συνολικά διαφυγόντα έσοδα της δημόσιας Ο.Α. σε τιμές 1991 από την αντισυμβατική συμπεριφορά του Κράτους ιδιοκτήτη (σε δισ. δρχ.)

1. Κόμιστρα εσωτερικού κατώτερα των συμβατικών (1978-1990) 173,637.
2. Εκπτώσεις στα εισιτήρια του εσωτερικού 71,749 .
3. Απώλειες εσόδων και επιβαρύνσεις από τις εκλογές 5,000 .
4. Τόκοι του μη καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου για το χρονικό διάστημα της μη καταβολής του 32,433.
5. Μη καταβληθέντα από την Υ.Π.Α. δικαιώματα 10,234 .
6. Επίπεδο κομίστρων ημερήσιου και περιοδικού Τύπου κατώτερο του συμβατικού 8,217.
7. Δωρεάν κυβερνητικές πτήσεις 5,758.
8. Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) 10,962
9. Τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων 4,785

Τελικό σύνολο απωλειών εσόδων και επιβαρύνσεων για το διάστημα
1975-1990 **322,775**

Μη καταβληθείσες οφειλές κατά παράβαση της σύμβασης
λειτουργίας (σε τιμές 1991, σε δισ. δρχ.)

- Μη καταβληθέντα δικαιώματα των πτήσεων 10,234
- Τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων 4,785
- Φόρος Προστιθέμενης Αξίας 10,962
- Εκπτώσεις στα εισιτήρια του εσωτερικού 71,749
- Σύνολο μη καταβλημένων οφειλών κατά παράβαση της σύμβασης
λειτουργίας **97,730**

Επιβαρύνσεις της Ο.Α. από την εφαρμογή της κυβερνητικής
πολιτικής κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας (σε τιμές 1991,
σε δισ. δρχ.)

- Κόμιστρα μεταφοράς του Τύπου κατώτερα των συμβατικών
8,217
- Δωρεάν κυβερνητικές πτήσεις 5,758
- Απώλειες εσόδων και επιβαρύνσεις από τις εκλογές 5,000
- Ναύλοι εσωτερικού κατώτερα των συμβατικών 173,637
- Τόκοι του μη καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου 32,433
- Σύνολο επιβαρύνσεων κατά παράβαση της σύμβασης **225,045**

4.7 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 1975-1989

Εξέλιξη των συνολικών ετήσιων αποτελεσμάτων της Ο.Α. για
το διάστημα 1975-1989 με την παραδοχή ότι το κράτος δεν
επιβάρυνε την Ο.Α. και ταυτόχρονα κατέβαλλε τα συμβατικά
οφειλόμενα, σε εκατ. δρχ.

Ετήσιο καθαρό αποτέλεσμα	Αποτέλεσμα δίχως τις κρατικές επιβαρύνσεις
1975 (38,1)	35,4
1976 275,3	531,3
1977 36,0	69,5
1978 (379,8)	353,3
1979 (505,9)	470,5
1980 (2.830,8)	2.632,7
1981 (4.970,3)	4.622,4
1982 (6.661,2)	6.195,1

1983	(4.986,3)	4.637,3
1984	(8.958,0)	8.331,0
1985	(16.024,0)	14.902,3
1986	(19.862,0)	18.471,7
1987	(7.622,8)	7.089,3
1988	(9.776,0)*	9.091,7
1989	(19.470,0)*	18.107,2

* Κατ' εκτίμηση, χωρίς τελική εκκαθάριση.

5. ΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΗΣ Ο.Α.

5.1 ΕΞΥΓΙΑΝΣΕΙΣ

Επειδή μέχρι την 31-12-1992 η Ολυμπιακή Αεροπορία εμφάνιζε λογιστικά ελλείμματα 275 δις δρχ και επειδή για τη συνέχιση της λειτουργίας της απαιτείτο κρατική ενίσχυση την οποία απαγόρευε η Ευρωπαϊκή Ένωση, η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέβαλε τον Ιούλιο του 1993 στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) σχέδιο εξυγίανσης. Το πρόγραμμα αυτό απερρίφθη ως ανεπαρκές. Το αναθεωρημένο πρόγραμμα που υπέβαλε τον Μάιο του 1994 η εκλεγείσα τον 10/1993 κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. 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, η ισχύς του οποίου άρχισε το 1993. Μελέτη του Τομέα Οικονομικών μελετών της Ο.Α., που εκπονήθηκε το Μάιο του 1994 σε υλοποίηση απαίτησης του Επιτρόπου Μεταφορών Matutes, απέδειξε, ότι οι μη καταγεγραμμένες στα βιβλία της Ο.Α. οφειλές του κράτους-μετόχου προς την Ο.Α., σαν αποτέλεσμα της επιβάρυνσης των οικονομικών της Ο.Α. από την υποχρεωτική υλοποίηση των εκάστοτε κυβερνητικών πολιτικών μέχρι το 1992, ήσαν άνω των 650 δις δρχ έναντι 275 δις δρχ του εμφανιζόμενου τότε λογιστικού ελλείμματος. Αυτό σημαίνει την 31-12-1992 τα αποτελέσματα της Ο.Α. ήσαν κέρδη της τάξεως των 377 δις δρχ και όχι έλλειμμα 275 δις δρχ όπως εμφανιζόταν στους ισολογισμούς της. Κατά συνέπεια δεν συνέτρεχε οικονομικός λόγος έγκρισης από την Ε.Ε του προγράμματος εξυγίανσης της Ο.Α.

Τα μέτρα που προέβλεπε το Πρόγραμμα που ενέκρινε η Ε.Ε για την εξυγίανση της Ο.Α., περιελήφθησαν στον νόμο 2271/12-1994. Στα πλαίσια αυτά, η επιστροφή μέρους των οφειλομένων από το Κράτος στην Ο.Α αποκλήθηκε ως κρατική ενίσχυση. Από τα μέτρα του νόμου 2271/94 για τη εξυγίανση της Ο.Α. υλοποιήθηκαν από τις διοικήσεις της Ο.Α. το Ελληνικό Δημόσιο των λογιστικών χρεών της Ο.Α., η συνταξιοδότηση περί των 1800 εργαζομένων και η αλλαγή των όρων και των συνθηκών εργασίας. Την 31-12-1997, με τη λήξη της ισχύος του νόμου 2271/94 η τότε κυβέρνηση αποφάσισε να επεξεργασθεί συμπληρωματικά μέτρα εξυγίανσης της Ο.Α. τα οποία κωδικοποιήθηκαν στον Νόμο 2602/4-1998 με ισχύ μέχρι την 31-12-2001. Τον Ιανουάριο του 1999, εννέα μήνες μετά την ψήφιση του νόμου εξυγίανσης της Ο.Α. (Ν. 2602/4-1998), και με το επιχείρημα της μη υλοποίησής του, η κυβέρνηση ανακοινώνει την προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάθεση της διοίκησης σε ξένο ανάδοχο, ο οποίος θα αγόραζε και τμήμα του πακέτου των μετοχών της Ο.Α.

Ας δούμε όμως τι θα συμβεί εάν για οποιοδήποτε λόγο παραβιασθεί η προαναφερθείσα διαδικασία.

- 1) Εάν δεν συλλεχθούν όλα τα στοιχεία και με αντικειμενικότητα, δεν θα καταστεί δυνατός ο προσδιορισμός όλων των αρνητικών φαινομένων· ή και
- 2) εάν δεν καταστεί δυνατός ο προσδιορισμός όλων των αρνητικών φαινομένων ή αν αξιολογηθούν διαφορετικά από το ειδικό τους βάρος τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή στη ζωή της επιχείρησης, πιθανότατα θα υπάρξει μια αλυσίδα σφαλμάτων που θα ξεκινά από τον λαθεμένο προσδιορισμό των προβλημάτων και των αιτιών εμφάνισής τους, μέχρι την λαθεμένη επιλογή των μέτρων υπέρβασης των αρνητικών φαινομένων ή ακόμα και των αιτιών· ή και
- 3) εάν δεν καταστεί δυνατός ο ακριβής προσδιορισμός των αιτιών που προκάλεσαν την εμφάνιση των αρνητικών φαινομένων στη ζωή της επιχείρησης, ή εάν δεν επιλεγούν τα αποτελεσματικά μέτρα υπέρβασής τους ή εάν τα επιλεγέντα μέτρα δεν εφαρμοστούν από τη διοίκηση και την ιεραρχία στα προταθέντα χρονικά διαστήματα, στην προταθείσα δοσολογία και για το προταθέν συνολικό χρονικό διάστημα εξυγίανσης· ή και
- 4) εάν δεν σταματήσει η «μόλυνση» της επιχείρησης κατά τη διάρκεια ή και μετά το τέλος της εξυγίανσής της από τις συγκεκριμένες αιτίες που προκάλεσαν την επέλευση της κρίσης, τότε η όλη διαδικασία της υπέρβασης της κρίσης της επιχείρησης είναι καταδικασμένη σε αποτυχία.

5.2 Η Οικονομική κατάσταση της Ο.Α. την 31-12-1994

Με βάση το Τρίτο πακέτο απελευθέρωσης της Ε.Ε. που αφορά στην κοινοτική πολιτική αερομεταφορών, η ισχύς του οποίου άρχισε 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 δρχ. Για να μπορέσει να συνεχίσει τη λειτουργία της, η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας 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 απερρίφθη ως ανεπαρκές. Το αναθεωρημένο Πρόγραμμα που υπέβαλε τον Μάιο του 1994 η εκλεγείσα τον 10/1993 κυβέρνηση του Π.Α.ΣΟ.Κ. 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 ο τότε Επίτροπος Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Matutes ζήτησε από την ελληνική κυβέρνηση την εκπόνηση μελέτης αναφορικά με νομικές σχέσεις του κράτους μετόχου με την Ο.Α. Με βάση τη μελέτη αυτή (Μάιος 1994 Τομέας Οικονομικών Μελετών της Ο.Α. Δρ. Ιωάννης Σ. Λαινος) αποδείχθηκε ότι το κράτος όχι μόνο ήταν ασυνεπές ως προς την υλοποίηση των εκ του νόμου και της ιδιότητάς του ως μοναδικού μετόχου απορρεουσών υποχρεώσεων του απέναντι στην Ο.Α., αλλά επιπλέον υποχρέωνε την Ο.Α. από την κρατικοποίησή της, να υλοποιεί πτυχές της κυβερνητικής πολιτικής χωρίς να καλύπτει το κόστος από την υλοποίηση αυτής όπως το (υπέρ)κάλυπτε επί Ωνάση και χωρίς το κόστος αυτό να υπολογίζεται και να καταγράφεται στα βιβλία της Ο.Α.

Οι ασυνέπειες του κράτους μετόχου και οι πτυχές αυτές της κυβερνητικής πολιτικής αφορούσαν σε:

- 1) Μη καταβολή του οφειλομένου από το 1982 μετοχικού κεφαλαίου.
- 2) Υποχρεωτική κατ' απαίτηση της κρατικής Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων υποτιμολόγηση των κομίστρων του εσωτερικού δικτυού.

- 3) Υποχρεωτική —κατ' εντολή των κυβερνήσεων— χορήγηση εκπώσεων σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών χωρίς την κάλυψη των διαφυγόντων εσόδων από τον κρατικό προϋπολογισμό.
- 4) Μη καταβολή του κόστους της υποχρεωτικής για την Ο.Α., χρήσης των αεροσκαφών της από την πολιτική και πολιτειακή ηγεσία.
- 5) Μη καταβολή του κόστους μετακίνησης με την Ο.Α. για υπηρεσιακούς λόγους, των δημοσίων υπαλλήλων.
- 6) Υποχρεωτική υποτιμολόγηση κατά 97% της τιμής μεταφοράς του ημερησίου και περιοδικού Τύπου.
- 7) Μη καταβολή των οφειλών των Κομμάτων από την υποχρεωτική για την Ο.Α. μεταφορά των ψηφοφόρων τους σε περιόδους εκλογικών αναμετρήσεων.

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

— το κόστος κάλυψης από την Ο.Α. του μισθού περί των εκατό υπαλλήλων της αποσπασμένων σε διάφορα πολιτικά στελέχη, το μέσο ύψους του οποίου υπολογίσθηκε με βάση μελέτη σε τιμές 1992 εκατ. δρχ ετησίως.

— η κάλυψη από την Ο.Α. τμήματος του κόστους λειτουργίας των θυγατρικών της και ιδιαιτέρως της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το μέσο ύψος του οποίου υπολογίσθηκε με βάση μελέτης σε τιμές 1992 στα 3 δις δρχ ετησίως.

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 την εποχή εκείνη χρηματοοικονομικού κόστους της Ο.Α. Την 31-12-1994, πριν την «ανάληψη των χρεών» της Ο.Α. από το κράτος, το ύψος του συνολικού λογιστικού 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.

Αυτό το οικονομικό αποτέλεσμα καταδεικνύει το ότι:

- η Ο.Α. δεν ήταν υπό πτώχευση. Αντίθετα ήταν ένας εύρωστος οικονομικά αερομεταφορέας·
- δεν είχε ανάγκη κρατικής επιδότησης για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της. Αρκούσε η καταβολή των οφειλομένων από το κράτος μέτοχο·
- δεν υπήρχε ανάγκη αδείας από την Ε.Ε. για χορήγηση κρατικής επιδότησης·
- κατά συνέπεια η παραπομπή του προγράμματος εξυγίανσης της Ο.Α. στην Ε.Ε. για έγκριση και επιβολή όρων και περιορισμών λειτουργίας, δεν στηρίχθηκε σε οικονομικές αναγκαιότητες.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ Ο.Α. ΤΗΝ 31-12-1992

ΚΑΙ 31-12-1994

	ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΑ	ΜΗ ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΣΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΤΗΣ Ο.Α. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΟΦΕΙΛΕΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΚΕΡΔΗ
31-12-1992	275 ΔΙΣ. ΔΡΧ	652 ΔΙΣ. ΔΡΧ	377 ΔΙΣ. ΔΡΧ
31-12-1994	455 ΔΙΣ ΔΡΧ	1.203 ΤΡΙΣ ΔΡΧ	748 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.

5.3 ΑΙΤΙΕΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ Ο.Α –ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΙΣ Ε.Ε.

Για τον προσδιορισμό των αιτιών της επέλευσης της κρίσης Ε.Ε. βασίζεται στις απόψεις που διατυπώνει η ελληνική κυβέρνηση στο υποβληθέν στις 17/5/1994 προς την Επιτροπή, Πρόγραμμα εξυγίανσης της Ο.Α Στα πλαίσια αυτά ως αιτίες της προβληματικής κατάστασης της φέρονται οι ακόλουθες:

- 1) Η εποχιακή κίνηση,
- 2) Το χαμηλό -συγκριτικά με αυτό των άλλων ευρωπαϊκών αερομεταφορών - επίπεδα παραγωγικότητας των συντελεστών παραγωγής
- 3) Σφάλματα διαχείρισης, χαμηλή ποιότητα management , έλλειψη συστήματος εσωτερικού ελέγχου,

- 4) Επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς οικονομικό αντιστάθμισμα,
- 5) Ανεπάρκεια κεφαλαίων της εταιρίας,
- 6) Υψηλά ελλείμματα,
- 7) Υψηλές χρηματοοικονομικές δαπάνες.

5.4 ΝΟΜΟΣ 2271/12-94

Τι προέβλεπε ο νόμος 2271/12-1994 για την εξυγίανση της Ο.Α. Τα κυριότερα μέτρα που προέβλεπε ο Ν. 22 71/1994 ήταν:

- Ανάληψη από το κράτος των χρεών της Ο.Α.
- Καταβολή από το Κράτος του οφειλόμενου μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Α. ύψους 54 δισ. δρχ (αντί των οφειλομένων 107 δισ. δρχ.).
- Προσαρμογή του τιμολογίου των κομίστρων μεταφοράς από την Ο.Α. του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου στις κρατούσες τιμές (κατάργηση της παρεχόμενης έκπτωσης ύψους 95%).
- Σύνταξη νέου οργανογράμματος με τέσσερα μόνον επίπεδα ιεραρχίας.
- Επαναξιολόγηση από μηδενική βάση του συνόλου των εργαζομένων για την κατάληψη των θέσεων της ιεραρχίας που προβλέπει το νέο οργανόγραμμα, με κριτήρια τις απαιτήσεις της θέσης σε σχέση με τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα.
- Εκπόνηση μέχρι 30-6-1995 προγράμματος δρομολογίων και σύνθεσης στόλου αεροσκαφών, που να ανταποκρίνεται στα δρομολόγια αυτά. Μείωση του αριθμού των χρησιμοποιούμενων τύπων αεροσκαφών.
- Χορήγηση από το κράτος εγγύησης 379 εκατομμυρίων δολαρίων για αγορές νέων αεροσκαφών.
- Εκπόνηση μέχρι 30-6-1995 σύγχρονου κανονισμού εργασίας.
- Κέρδη 70 δισ. δρχ μέχρι την 31-12- 1997.
- Εθελουσία αποχώρηση 1500 εργαζομένων.
- Πάγωμα των αποδοχών των εργαζομένων για το 1994 και 1995.
- Μείωση των ημερών αναπαύσεως των εργαζομένων σε ετήσια βάση κατά δέκα.
- Μείωση των ετήσιων ημερών αδείας των εργαζομένων.
- Θεσμοθέτηση του διακεκομμένου ωραρίου σε περιφερειακούς σταθμούς.
- Μείωση της χορηγούμενης επιδότησης κατά τη διάρκεια της ασθένειας.

5.5 ΝΟΜΟΣ 2602/4-98

Συμπληρωματικό πρόγραμμα εξυγίανσης Νόμος 2602/4-98 .

Την 31-12-1997, μετά τη λήξη της ισχύος του Ν.2271/1994 για την εξυγίανση της Ο.Α. και αφού η αποτυχία ήταν προφανής, άρχισε από την πλευρά πρώτης τάξεως κυβερνητικών στελεχών ένας καταγιγισμός κατηγοριών κατά των εργαζομένων ως υπαιτίων της αποτυχίας. Ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Τ.Μαντελης, ως υπεύθυνος της αποτυχίας του προγράμματος εξυγίανσης της Ο.Α., θεωρεί τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις, τους όρους και τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στην Ο.Α. Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας του 1997 φέρει τις υπογραφές των εκπροσώπων του κατήγορου των εργαζομένων της Ο.Α. Παπαντωνίου ο οποίος υπό την ιδιότητά του ως υπουργού Εθνικής Οικονομίας τελούσε εν γνώσει των διαπραγματεύσεων και της συμφωνίας πριν την υπογραφή της.

Τι προέβλεπε ο Νόμος 2602/1998 για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης

Το νομοσχέδιο αναφορικά με την Ο.Α. του οποίου η ψήφιση ολοκληρώθηκε στις 9/4/98 πιλοφορείται «Για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης και την ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.». Τα βασικά μέτρα του νόμου ήσαν τα ακόλουθα:

- Η Ο.Α. θα λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής Οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- Εντός τεσσάρων μηνών από τη δημοσίευσή του η διοίκηση καταρτίζει ή προσαρμόζει κανονισμό προμηθειών.
- Εντός δύο μηνών από τη δημοσίευσή του, η διοίκηση καταρτίζει ή προσαρμόζει το οργανόγραμμα στις σύγχρονες ανάγκες του διεθνούς φιλελευθεροποιημένου αεροπολικού περιβάλλοντος.
- Εντός ενός μηνός από την κατάρτιση του οργανογράμματος, το Δ.Σ. στελεχώνει τις θέσεις εργασίας του νέου οργανογράμματος, με στελέχη που θα προκύψουν από την αξιολόγηση όλων των εργαζομένων, με βάση τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα.
- Εντός δύο μηνών από την δημοσίευση, το ελληνικό δημόσιο εξοφλεί όλες τις οφειλές του προς την Ο.Α.
- Οι οφειλές των πολιτικών κομμάτων εξοφλούνται τμηματικά μέχρι την 31-12-1999.

— Αναπροσαρμόζεται από 1/6/1998 το τιμολόγιο μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου, στα επίπεδα που προβλέπονται από την ΙΑΤΑ (καταργείται η έκπτωση του 95%).

— Παύση της πληρωμής από την Ο.Α., των αποσπασμένων υπαλλήλων της σε πολιτικούς και σε άλλες θέσεις εκτός Ο.Α.

— Μείωση των μισθών κατά 20% από 1/4/1998 και τριετές πάγωμά τους, αύξηση των ωρών εργασίας από οκτώ σε δέκα, εισαγωγή των ατομικών συμβάσεων εργασίας, της ελαστικής και εποχιακής εργασίας, σε μόνιμη βάση.

Τα κυριότερα μέτρα που προέβλεπε ο Ν. 2271 /1994 για την εξυγίανση της ΟΑ

A) Οικονομικά

- 1) Ανάληψη από το κράτος χρεών της Ο.Α. 640 δις. δρχ περίπου- υλοποιήθηκε
- 2) Καταβολή του οφειλόμενου από το Κράτος στην Ο.Α μετοχικού κεφαλαίου ύψους 54 δις δρχ. αντί των 107 οφειλομένων- υλοποιήθηκε εν μέρει
- 3) Χορήγηση από το κράτος εγγύησης 379 εκατομμυρίων δολαρίων για αγορές νέων αεροσκαφών. -υλοποιήθηκε
- 4) Επίτευξη μέχρι την 31-12- 1997, κερδών 70 δις. Δρχ.-δεν υλοποιήθηκε
- 5) Κατάργηση της παρερχομένης έκπτωσης ύψους 95% στα κόμιστρα του ημερήσιου και περιοδικού τύπου- δεν υλοποιήθηκε

B) Λειτουργικά

- 1) Σύνταξη νέου οργανογράμματος με τέσσερα μόνον επίπεδα ιεραρχίας- δεν υλοποιήθηκε
- 2) Επαναξιολόγηση του συνόλου των εργαζομένων με βάση τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα.- δεν υλοποιήθηκε
- 3) Εκπόνηση μέχρι 30-6-1995 προγράμματος δρομολογίων- δεν υλοποιήθηκε
- 4) Μείωση του αριθμού των τύπων των αεροσκαφών- δεν υλοποιήθηκε
- 5) Εκπόνηση μέχρι 30-6-1995 σύγχρονου κανονισμού εργασίας -δεν υλοποιήθηκε

Γ) Εργασιακά:- όλα υλοποιήθηκαν

- 1) Εθελουσία αποχώρηση 1500 εργαζομένων
- 2) Πάγωμα των αποδοχών των εργαζομένων 1994-1995
- 3) Μείωση των ετησίων ημερών αναπαύσεως κατά δέκα
- 4) Μείωση των ετήσιων ημερών αδείας
- 5) Θεσμοθέτηση του διακεκομμένου ωραρίου σε σταθμούς περιφερειακούς
- 6) Μείωση της χορηγούμενης επιδότησης ασθενείας.

Τα κυριότερα μέτρα που προέβλεπε ο Ν.2602/1998 για την εξυγίανση της ΟΑ

α) Οικονομικά

- 1) Εξόφληση από το ελληνικό δημόσιο εντός δύο μηνών όλων των οφειλών του προς την ΟΑ –υλοποιήθηκε
- 2) Τμηματική εξόφληση των οφειλών των Κομμάτων με την 31-12-1999 –υλοποιήθηκε
- 3) Κατάργηση της παρερχομένης έκπτωσης ύψους 95% κόμιστρα του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου –δεν υλοποιήθηκε
- 4) Παύση της πληρωμής από την Ο.Α. των αποσπασμένων υπαλλήλων της σε πολιτικές θέσεις –υλοποιήθηκε

β) Λειτουργικά

- 1) Η Ο.Α. Θα λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού- υλοποιήθηκε εν μέρει
- 2) Εντός τεσσάρων μηνών εκπόνηση κανονισμού προμηθειών- υλοποιήθηκε
- 3) Εντός δύο μηνών εκπόνηση σύγχρονου οργανογράμματος – υλοποιήθηκε
- 4) Εντός τριών μηνών αξιολόγηση όλων των εργαζομένων και στελέχωση του οργανογράμματος- δεν υλοποιήθηκε

γ) Εργασιακά –υλοποιήθηκαν όλα

- 1) Μείωση των μισθών κατά 20% - 25 % από 1/4/1998
- 2) Τριετές πάγωμα των αποδοχών
- 3) Αύξηση των ωρών εργασίας από οκτώ σε δέκα
- 4) Εισαγωγή των ατομικών συμβάσεων εργασίας
- 5) Εισαγωγή της ελαστικής και εποχιακής εργασίας σε μόνιμη βάση

5.6 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Πριν την πάροδο μηνός από την ψήφιση του Νόμου 2602/4-1998, ανώτατα στελέχη της κυβέρνησης εξέφραζαν δημοσίως στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο τη γνώμη τους περί αποτυχίας του εγχειρήματος και την ανάγκη ανάληψης της Ο.Α. από στρατηγικό επενδυτή. Στις 31 Ιανουαρίου 1999 το Κράτος- μοναδικός μέτοχος της Ο.Α. δια των εξουσιοδοτημένων συμβούλων του Salomon Brothers International LTD και ΕΤΕΒΑ Α.Ε. δημοσίευσε στον τύπο ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ για την εκχώρηση της διαχείρισης της Ο.Α. σε ιδιώτη βάσει του Νόμου 2000/1991.

Το κυρίως αντικείμενο του management contract διακηρυσσόταν ότι ήταν η υλοποίηση του Προγράμματος Εξυγίανσης της Εταιρίας, αφού πρώτα ο management contractor υποχρεούτο να το εξετάσει αντικειμενικά, να το αναπτύξει και να το προσαρμόσει, εφ' όσον χρειάζεται, σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση. Το management contract αποσκοπούσε, σύμφωνα με τη διακήρυξη, στη λειτουργική και οικονομική εξυγίανση της Ο.Α. ούτως ώστε η εταιρία να καταστεί κερδοφόρα και να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Ο στόχος του management contractor ήταν να διαμορφώσει τις συνθήκες εκείνες στο εσωτερικό της Ο.Α. που να της επιτρέπουν την ένταξή της, με τους καλύτερους δυνατούς όρους και προοπτικές, σε κατάλληλη για την Ο.Α. διεθνή «στρατηγική συμμαχία» αερομεταφορέων. Η επιλογή της Speedwing αποφασίσθηκε επισήμως στις 19-6-1999. Η επιλογή ανακοινώθηκε ότι έγινε με κριτήρια τη γενικότερη και ειδικότερη εμπειρία των ενδιαφερομένων καθώς και τη φερεγγυότητα τους εν όψει του μεγέθους και του εύρους της ανάθεσης. Όμως στο συμβόλαιο που κατάρτισε η κυβέρνηση με την Speedwing δεν προβλεπόταν ρήτρα για περίπτωση μη υλοποίησης των δεσμεύσεων που αναφερόντουσαν στο συμβόλαιο, ενώ προβλεπόταν υψηλότερη αμοιβή για την Speedwing.

5.7 ΝΟΜΟΣ 2000/91

Άρθρο 1 Πεδίο εφαρμογής αποκρατικοποίησης

1-Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νομού αποκρατικοποίηση θεωρείται-Η μεταβίβαση σε ιδιώτες φορέων του Δημοσίου η περιουσιακών στοιχείων ,δικαιωμάτων και προνομίων των φορέων αυτών ,κατά τα οριζόμενα στο Άρθρο 5...

Άρθρο 5 Τρόποι και μορφές ιδιωτικοποίησης

[...] ιδιωτικοποίηση πραγματοποιείται με έναν από τους παρακάτω τρόπους ή με συνδυασμό αυτών.

[...] στ. Ανάθεση σε ιδιώτες της διαχείρισης της επιχείρησης με ή χωρίς δικαίωμα εξαγοράς για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και με ή χωρίς ταυτόχρονο με την ανάθεση καθορισμό του τιμήματος εξαγοράς.»

Καθίσταται συνεπώς προφανές ότι η ανάθεση της διοίκησης της Ο.Α. βάσει του νόμου 2000/1991 από τη κυβέρνηση στη Speedwing δηλαδή σε ιδιώτη και μάλιστα σε θυγατρική ανταγωνίστριας της Ο.Α. (της British Airways), αφορά στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της και όχι εξυγίανσής της στα πλαίσια του υφισταμένου κρατικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, όπως διακηρυσσόταν.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της Ο.Α. την διετία 1999-2000 ήσαν ελλείμματα της τάξεως των 50 δις δρχ., όπως είχε αναφέρει και κατά την εξέτασή του από επιτροπή του κοινοβουλίου την 27-6-2000 ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος Rod Linch. Επισημαίνεται ότι στα προγράμματα που υπέβαλε προς την κυβέρνηση η βρετανική διοίκηση της Ο.Α., προβλεπόντουσαν ελλείμματα για μεν το 1999 8 δις δρχ., για δε το 2000 16 δις δρχ. Η επιβατική κίνηση το 1999 μετά την ραγδαία κατά 11 % περίπου πτώση που είχε το 1998, σαν αποτέλεσμα της μαζικής δυσφήμισης της Ο.Α. από ανώτατα κυβερνητικά στελέχη, είχε μία μικρή αύξηση της τάξεως του 1,9%, ενώ το 2000 αυξήθηκε κατά 6,8%.

— Επιχειρήθηκε η αναδιάρθρωση της σύνθεσης του στόλου της Ο.Α. Μία από τις αιτίες της αποτυχίας ήταν οι αμφιβόλου διαφάνειες διαδικασίες πώλησης των αεροσκαφών, σε συνδυασμό με το ουσιαδώς χαμηλότερο τίμημα της πώλησής τους. Ενώ δηλαδή στο πρόγραμμα που υπέβαλε η βρετανική διοίκηση στην κυβέρνηση τον Οκτώβριο του 1999, από την τρέχουσα εμπορική αξία τους το ύψος των εσόδων από την πώληση του στόλου προβλεπόταν περί τα 23 δις δρχ., η συμφωνία που κατάρτισε η διοίκηση της Ο.Α. με την εταιρία

GECAS τέσσερις μήνες μετά προέβλεπε έσοδα περί τα 15 δις δρχ. μόνο.

— Επιχειρήθηκε η κατάργηση του εμπορικού σήματος της O.A. (των πέντε κύκλων) που ανεστάλη μετά τη σοβαρή αντίδραση των εργαζομένων. Εδώ πρέπει να επισημανθεί, ότι η απόπειρα αυτή δεν πρέπει να ήταν εν αγνοία της κυβέρνησης, η οποία, στη διακήρυξη για ιδιωτικοποίηση της O.A ένα χρόνο μετά, περιέλαβε όρο για τη διατήρηση του σήματος της O.A. από τον νέο ιδιοκτήτη της μόνο για δυο χρόνια .

— Επιχειρήθηκε η εκχώρηση της γραμμής της Αυστραλίας στην αεροπορική εταιρία ANSETT στην οποία συμμετείχε και η British Airways μητρική εταιρία των Βρετανών της O.A. Ας σημειωθεί ότι η εταιρία αυτή ένα χρόνο μετά, το καλοκαίρι του 2001, πτώχευσε .Η απόπειρα αυτή -παρά την προσωπική μετάβαση του κ. Rod Lynch στην Αυστραλία- απέτυχε λόγω της εντονότατης αντίδρασης της ομογενειας, η ηγεσία της οποίας έκανε παράσταση και στον Έλληνα υπουργό Εξωτερικών. Επισημαίνεται ότι για τη μη διακοπή της γραμμής αυτής, προσφέρθηκε η αυστραλιανή κυβέρνηση να χρηματοδοτήσει τμήμα του λειτουργικού της κόστους. Στις 21-7-00 η κυβέρνηση κατήγγειλε τη σύμβαση με την British Airways – Speedwing που είχε υπογράψει από κοινού με την O.A. και της γνωστοποίησε ότι δεν σκοπεύει να της καταβάλει τα οφειλόμενα 900 εκατ. δρχ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ, ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Ο.Α.

6.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Προκειμένου να παρουσιάσουμε μια πλήρη εικόνα της εταιρείας πρέπει να περιγράψουμε με λεπτομέρεια το διεθνές οικονομικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί .

Είναι ανάγκη να εξετάσουμε τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη , τον πληθωρισμό , την ανεργία , την αύξηση του Α.Ε.Π. και την τουριστική κίνηση στην περίοδο που θα αναλύσουμε.

Αυτοί είναι οι σημαντικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της εξέλιξης της βιομηχανίας του κλάδου των αερομεταφορών και ως συνέπεια , της εξέλιξης μέσα σε αυτό , της Ο.Α.

Θα εξετάσουμε λοιπόν τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη στην Ευρωπαϊκή Ένωση της διεθνούς οικονομίας στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αλλά και στην Ι.Α.Τ.Α. καθώς και σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες που οδηγούν σε μεταβολή των δεδομένων των αερομεταφορών.

Τέτοια φαινόμενα είναι η συνθήκη του Μαστριχτ και το Σύμφωνο Σταθερότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που οδήγησαν σε τιθάσευση των ελλειμμάτων των κρατών-μελών της Ε.Ε. και συνεπώς εξ αντικειμένου σε περιορισμό του διαθέσιμου εισοδήματος των καταναλωτών.

Ταυτόχρονα με την μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος συμπίπτει και η φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η δημιουργία των πρώτων αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους Low Cost Carriers LCCs η (No Frills airlines).

Ορόσημο στην περίοδο αυτή είναι η επίθεση στους διδύμους πύργους κι αυτό κυρίως γιατί εκτός από το σοκ που προκάλεσε στην παγκόσμια αεροπορική κοινότητα και στην διεθνή κοινότητα γενικότερα, επέφερε σημαντικές μεσομακροπροθεσμες αλλαγές στις αερομεταφορές.

Η επίθεση στους διδύμους πύργους οδήγησε σε ένα νέο πόλεμο της διεθνούς κοινότητας στο Ιράκ ο οποίος με τη σειρά του επηρέασε τις αερομεταφορές πολλαπλά.

Θα εξετάσουμε, επίσης ,την δραματική αύξηση της τιμής των καυσίμων τα τελευταία χρόνια, που επηρεάζει το κόστος των

αεροπορικών εταιρειών και τους λόγους στους οποίους οφείλεται η αύξηση αυτή.

Βασικός παράγοντας στο νέο περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί είναι η παρουσία, μετά την φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών, των εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ευρωπαϊκή Αγορά.

Πρέπει να ερευνήσουμε το μερίδιο τους στην αγορά και την επίπτωση τους στον ανταγωνισμό με τις τέως κρατικές εταιρείες των κρατών-μελών.

Στην συνέχεια, θα συσχετίσουμε τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη με τα μεγέθη της βιομηχανίας του κλάδου και τα μεγέθη της Ο.Α., προκειμένου να δούμε πως συνδέονται μεταξύ τους.

Θα μελετήσουμε επίσης την αλλαγή του ομίλου της Ο.Α. από Ολυμπιακή Αεροπορία σε Ολυμπιακή Αεροπορία- Υπηρεσίες και σε Ολυμπιακές Αερογραμμές. Θα παραθέσουμε τα στοιχεία της νέας εταιρείας και θα εκτιμήσουμε εάν η νέα της μορφή διευκολύνει την ιδιωτικοποίηση της.

Συνοψίζοντας, θα αναλύσουμε τις προβλέψεις για τη βιομηχανία των αερομεταφορών τα επόμενα χρόνια παγκοσμίως και την άμεση η έμμεση επίπτωση που θα έχει το διεθνές περιβάλλον στην ανάπτυξη της Ολυμπιακής.

6.2 ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΣΕ Η.Π.Α.- Ε.Ε.- ΕΛΛΑΔΑ-ΙΑΤΑ.

Στο γράφημα 1 απεικονίζονται οι δείκτες αύξησης του Α.Ε.Π. της Ιαπωνίας, της Ε.Ε. και των Η.Π.Α. μέχρι το 2002. Φαίνεται να υπάρχει μια συνεχής αύξηση του Α.Ε.Π. Στην Ε.Ε. εμφανίζει μια κάμψη την πρώτη περίοδο της εφαρμογής της συμφωνίας του Μαστριχτ 1990-1994 και την περίοδο πολέμου του Ιράκ το 2000-2001 αλλά σε σύνολο η τάση παραμένει αυξητική. Στις Η.Π.Α. ακολουθεί η ίδια τάση με μεγαλύτερη πτώση την περίοδο της κρίσης της Wall Street το 2000 και η κρίση βαθαινει την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 για την περίοδο που ακολούθησε την επίθεση στους δίδυμους πύργους στην Νέα Υόρκη.

Στο γράφημα 2 καταγράφεται ο πληθωρισμός στις Η.Π.Α. ο οποίος φαίνεται ότι μειώνεται συνεχώς μετά την έξαρση που προκάλεσε κατά τη δεκαετία του 80 η μεγάλη αύξηση του πετρελαίου και οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε ύφεση και τις αερομεταφορές σε πτώση.

Στον πίνακα 1 απεικονίζεται η αύξηση του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. σε σχέση με την Ελλάδα και φαίνεται καθαρά ότι ο ρυθμός αύξησης του Α.Ε.Π. είναι μεγαλύτερος του μέσου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ορισμένες δε χρονιές είναι πολλαπλάσιος, πράγμα που οδηγεί σε αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος στους καταναλωτές.

Στον πίνακα 2 απεικονίζεται ο πληθωρισμός της Ε.Ε. σε σχέση με της Ελλάδας οι οποίοι φαίνεται ότι συγκλίνουν και παραμένουν διαχρονικά σε χαμηλό επίπεδο, γεγονός που βοηθά τις επενδύσεις και την κατανάλωση.

Στο γράφημα 3 απεικονίζεται ο δείκτης επιχειρηματικής εμπιστοσύνης ο οποίος φαίνεται καθαρά ότι παραμένει θετικός για την Ε.Ε. με μόνη εξαίρεση την πρώτη περίοδο εφαρμογής της Συνθήκης του Μαστριχτ.

Για τις Η.Π.Α. η μεγάλη κάμψη εμφανίζεται την περίοδο της πτώσης της Wall Street, κατά την επίθεση στους δίδυμους πύργους και τον πόλεμο του Ιράκ που ακολουθεί αμέσως μετά.

Στο γράφημα 4 καταγράφεται η οικονομική ανάπτυξη το 2003-2007. Ανακάμπτει μετά τον πόλεμο του Ιράκ και παραμένει ισχυρή.

Στο γράφημα 5 φαίνεται καθαρά ότι μετά το 2002 η επιχειρηματική εμπιστοσύνη ανακάμπτει και πάλι σε θετικά επίπεδα.

Στο γράφημα 6 όπου απεικονίζονται τα κέρδη των αμερικανικών εταιρειών φαίνεται ότι μετά το τέλος των κρίσεων το 2002 επανέρχονται με σημαντική αύξηση.

Τα στοιχεία δείχνουν μια σταθερή διαχρονική αύξηση του Α.Ε.Π. σε Ε.Ε., Η.Π.Α. και Ελλάδα με μια παράλληλη μείωση του πληθωρισμού. Αυτοί οι παράγοντες δημιουργούν τις προϋποθέσεις για περισσότερες επενδύσεις, περισσότερο διαθέσιμο εισόδημα και ανάπτυξη των αερομεταφορών.

6.3 ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στο γράφημα 7 που αντιπαραβάλλει την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη σε σχέση με την αύξηση των εσόδων του κλάδου των αερομεταφορών παγκοσμίως, βλέπουμε τη συνεχή και ομαλή αύξηση των εσόδων της παγκόσμιας οικονομίας ενώ ταυτόχρονα το σκέλος της ανάπτυξης του κλάδου αυξάνεται συνεχώς μέχρι το 2000. Δραματική πτώση παρατηρείται στην περίοδο της ύφεσης της Wall Street και του πολέμου του Ιράκ η οποία όμως στη συνέχεια ανακάμπτει και υπερσκελίζει κατά πολύ την καμπύλη της οικονομικής ανάπτυξης, ενώ υποχωρεί σημαντικά το 2007 λόγω του διπλασιασμού της τιμής του καυσίμου.

Στο γράφημα 8 αντιπαραβάλλονται Operating profit/loss για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που παρουσιάζουν μια κυκλικότητα όμοια με αυτήν της οικονομικής κυκλικότητας. Οι αεροπορικές εταιρείες περνούν από εναλλασσόμενους κύκλους κερδοφορίας και ζημιών ανά πενταετία.

Το γράφημα 9 απεικονίζει την κερδοφορία σε όλη την περιοχή της ΙΑΤΑ η οποία ακολουθεί την ίδια ακριβώς κυκλικότητα με την Ευρωπαϊκή.

Στο γράφημα 10 φαίνονται τρεις ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές για το 2005, 2006 και 2007 συμπεριλαμβανομένης της Βόρειου και Νότιου Αμερικής η οποία παρουσιάζει ελλείμματα ενώ Ευρώπη και Ασία εμφανίζονται κερδοφόρες. Στις Η.Π.Α. καθ' όλη την διάρκεια του διαστήματος 2001-2006 υπάρχουν ελλείμματα λόγω χαμηλής κερδοφορίας.

Στο γράφημα 11 το σύνολο των ζημιών στην Ι.Α.Τ.Α. για την περίοδο 2001-2005 υπολογίζεται σε 42 δισεκατομμύρια δολάρια.

Στο γράφημα 12 φαίνεται το κόστος εισιτηρίων στις Η.Π.Α. και στην Ε.Ε. σε τοπικό και διεθνεθνικό επίπεδο και ξεχωρίζει, με χρονιά βάση το 1993, μια συνεχής μείωση σε οριζόντια δεκαετία των ονομαστικών τιμών, λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη τον πληθωρισμό της δεκαετίας.

Το γράφημα 13 μας δείχνει την σχέση των κερδών με το κόστος κεφαλαίου για τη δεκαετία 1997-2007 και επιβεβαιώνει ότι τα κέρδη στην Ι.Α.Τ.Α. παραμένουν σταθερά αλλά αποτυγχάνουν να καλύψουν το κόστος του επενδυμένου κεφαλαίου.

Στο γράφημα 14 απεικονίζονται τα συσσωρευμένα κέρδη της Ι.Α.Τ.Α. την δεκαετία 1995-2005 που κινούνται σε θετική τροχιά όλο αυτό το διάστημα, με εξαίρεση τις Η.Π.Α. για την τελευταία τριετία της κρίσης.

Στο γράφημα 15 παρουσιάζεται η σχέση απόδοσης στο επενδυμένο κεφάλαιο την περίοδο 1996-2004 σε Ε.Ε. και Η.Π.Α. σε σχέση με τις μεγάλες εταιρείες και τις εταιρείες χαμηλού κόστους.

Από την αντιπαραβολή των στοιχείων προκύπτει ότι το κόστος κεφαλαίου κινείται γύρω στο 7,7% με τις μεγάλες εταιρείες να έχουν απόδοση επένδυσης 3,9% και τις εταιρείες χαμηλού κόστους 6,8%. Φαίνεται καθαρά ότι οι αεροπορικές εταιρείες στην Ε.Ε. και στην Ι.Α.Τ.Α. παρότι δεν μπορούν να καλύψουν το κόστος του κεφαλαίου που έχουν επενδύσει, κινούνται σταθερά με κερδοφορία την τελευταία δεκαετία.

Αυτό συμβαίνει γιατί ,όπως είδαμε νωρίτερα, η συνεχής παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη δίνει την δυνατότητα σε περισσότερους να ταξιδεύουν με το αεροπλάνο.

Το γράφημα 16 καλύπτει μια εικοσαετία στις αναχωρήσεις επιβατών από το Ηνωμένο Βασίλειο και μας δείχνει τον τριπλασιασμό της τιμής από τα σαράντα εκατομμύρια το 1986 στα εκατόν είκοσι εκατομμύρια το 2005.

Η συνεχής ανοδική τάση σε IATA αλλά και στο Ηνωμένο Βασίλειο συμπίπτουν σε γενικές γραμμές .Το Ηνωμένο Βασίλειο από μόνο του αποτελεί στοιχείο αναφοράς για δυο ξεχωριστούς λογούς.

Πρώτον γιατί αποτελεί πύλη εισόδου και εξόδου από αλλά και προς την Βόρειο Αμερική λόγω της γεωγραφικής του θέσης αλλά και από την Ασία λόγω στενής σχέσης τους από το παρελθόν.

Ο δεύτερος λόγος είναι ότι οι δυο μεγαλύτερες επιχειρήσεις χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, η Ryanair και η Easy jet , ξεκίνησαν από εκεί.

Μας δίνει λοιπόν δυο βασικά δεδομένα.

Το πρώτο είναι κατά πόσο επηρεάζεται η επιβατική κίνηση από την παγκόσμια οικονομική αλληλεξάρτηση Ασίας – Ευρώπης – Αμερικής και την πορεία της.

Το δεύτερο είναι κατά πόσο συνεισφέρουν στην διεύρυνση του αεροπορικού έργου η φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών και οι εταιρείες χαμηλού κόστους.

Το γράφημα 17 μας δείχνει ότι την περίοδο 2000-06 στην I.A.T.A. η επιβατική κίνηση στην οικονομική θέση έχει αυξηθεί κατά 50% ενώ στην διακεκριμένη παραμένει σταθερή γεγονός που δηλώνει ότι έχουμε καθαρή αύξηση 50% σε ορίζοντα εξαετίας.

Το γράφημα 19 δείχνει μια σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης την τελευταία τετραετία στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τέσσερις κατηγορίες .

Η πρώτη είναι η κίνηση από και προς την Ασία που παρουσιάζει μια αύξηση που φτάνει και το 20%.

Η δεύτερη, στις χώρες της Ε.Ε. μεταξύ τους, παρουσιάζει μια αύξηση επιβατικής κίνησης που φτάνει στο 8-9%.

Τέλος οι υπερατλαντικές αλλά και τοπικές πτήσεις , στο εσωτερικό των κρατών-μελών , αυξάνονται με ρυθμό που αγγίζει το 2-3 %.

Στο γράφημα 19 αντίστοιχα παρουσιάζεται η κίνηση από το 1994 έως το 2007 σε πτήσεις μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων στο οποίο απεικονίζεται μια διαχρονική αύξηση της τάξης του 10 %.

Στις μεσαίες αποστάσεις από το 60 στο 70 % και στις μεγάλες αποστάσεις από το 70 στο 80 %.

Υπάρχουν όμως τρεις σημαντικοί παράμετροι οι οποίες επηρεάζουν την αύξηση της κίνησης αλλά και την κερδοφορία των επιχειρήσεων. Τις παραμέτρους αυτές θα εξετάσουμε παρακάτω προκειμένου να τις εντάξουμε στην γενική εικόνα που αναλύσαμε την Ολυμπιακή και τις προοπτικές της.

Η πρώτη παράμετρος είναι η γιγάντωση των εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ε.Ε. από το 1992 και μετά, αποτέλεσμα της φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών.

Η παρουσία τους από την μια πλευρά δημιουργεί μια νέα πίτα , καθώς λόγω των πολύ χαμηλών τιμών φέρνει νέους επιβάτες και ταυτόχρονα πιέζει και τις μεγάλες εταιρείες αφού τους παίρνει επιβάτες .

Η δεύτερη είναι η αύξηση της παγκόσμιας επιβατικής πίτας με την ραγδαία ανάπτυξη της κίνησης προς Ασία και κυρίως προς την Κίνα και την Ινδία.

Ανάπτυξη που είναι αποτέλεσμα της συνεχούς και δυναμικά αυξανόμενης οικονομίας των ασιατικών χωρών.

Η τρίτη παράμετρος είναι αύξηση της τιμής του πετρελαίου που αυξάνει σημαντικά το κόστος λειτουργίας .

Ο πολλαπλασιασμός της τιμής του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια μειώνει τα περιθώρια κέρδους.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες είναι υποκείμενοι στην προϋπόθεση ότι θα υπάρξει μια νέα εταιρεία στην θέση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μια εταιρεία που θα διαδεχθεί το σημερινό αερομεταφορέα που ανεξάρτητα του τι όνομα θα έχει , θα δομηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις σημερινές απαιτήσεις των αερομεταφορών .

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε με την είσοδο στρατηγικού επενδυτή , είτε με την πλήρη ιδιωτικοποίηση, είτε με την μετοχοποίηση της εταιρείας μέσω του χρηματιστηρίου.

6.4 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ Ε.Ε. Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ

Η Ε.Ε. ακολουθώντας το παράδειγμα των Η.Π.Α. απελευθέρωσε τις αερομεταφορές της το 1993. Αυτό δημιούργησε όπως και στην Αμερική εταιρείες χαμηλού κόστους με πολύ ανταγωνιστικές τιμές σε σχέση με τις τιμές των εθνικών εταιρειών των κρατών – μελών. Όπως έχουμε δει μέχρι τώρα η επιβατική κίνηση διαχρονικά αυξάνεται με σημαντικούς ρυθμούς.

Στο γράφημα 18 απεικονίζονται ανά έτος τα μερίδια αγοράς των εταιρειών χαμηλού κόστους.

Το 1994 παρουσιάζεται η Ryanair που είναι μόνη της στον τομέα των εταιρειών χαμηλού κόστους με χαμηλό αριθμό μεταφερομένων επιβατών .

Το 2000 έχει τετραπλασιάσει τους επιβάτες που μετέφερε ενώ το μερίδιο αγοράς των εταιρειών χαμηλού κόστους που εν τω μεταξύ έχουν δημιουργηθεί είναι έντεκα φορές μεγαλύτερο από το 2000.

Το γράφημα 19 καλύπτει από το 2000 έως το 2006 τις διαθέσιμες θέσεις των εταιρειών χαμηλού κόστους (No frills) στην αγορά σε Ευρώπη, Η.Π.Α. Ασία και Νότιο Αμερική.

Το 2000 στην Ευρώπη ήταν στο 8 % ενώ το 2006 ανέρχεται στο 30 %.

Έτσι παρουσιάζει μια συνεχή και αλματώδη ανάπτυξη σε μικρό χρονικό διάστημα.

Στο επόμενο γράφημα, το γράφημα 20 ,βλέπουμε ότι το 2006 οι εταιρείες χαμηλού κόστους κατέχουν το 23% της συνολικής επιβατικής κίνησης της Ευρώπης ενώ στην Αμερική είναι στο 29%. Στην Ασία αναπτύσσεται ακόμα και είναι χαμηλά.

Το ότι υπάρχει ραγδαία αύξηση στις εταιρείες χαμηλού κόστους φαίνεται επίσης και στις παραγγελίες αεροσκαφών που γίνονται στο γράφημα 21, οι οποίες είναι διπλάσιες από αυτές των εταιρειών Ευρωπαϊκού δικτυού.

Στην ίδια υψηλά αυξητική τροχιά κινούνται και οι παραγγελίες των εταιρειών χαμηλού κόστους της Ασίας και της Ε.Ε.. Στο σύνολο τους στην Ι.Α.Τ.Α. οι εταιρείες χαμηλού κόστους παρήγγειλαν το 28% του συνόλου των αεροσκαφών.

Στο γράφημα 22 αντιπαραβάλλεται το κόστος ανά χιλιομετρικό επιβάτη από το 1997 έως το 2004 στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε απόσταση 800 χιλιομέτρων.

Ο πίνακας παραβάλλει τις τρεις πιο σημαντικές εταιρείες χαμηλού κόστους Ryanair, Easy jet και Virgin Express με τις παραδοσιακές εταιρείες.

Η Ryanair παρουσιάζει τα χαμηλότερα κόστη με διαφορά από τις παραδοσιακές εταιρείες 67%.

Χαμηλότερο κόστος κατά 42% έχει η Easy jet ενώ περίπου στο 40% κινείται και η Virgin Express.

Το κόστος των παραδοσιακών εταιρειών παραμένει υψηλό παρά το γεγονός ότι στην περίοδο 2001-2004 έχουν σημειωθεί σημαντικές μειώσεις στο κόστος των παραγόντων του γραφήματος 23, και στις

κατηγορίες πληρώματα καμπίνας και θαλάμου διακυβέρνησης, συντήρησης, υποδομής, υπηρεσιών και διανομής.

Στο γράφημα 24 επίσης φαίνεται η μεγάλη διαφορά των τριών διαφορετικών εταιρειών με την καλύτερη εταιρεία χαμηλού κόστους, την Ryanair.

Τα κόστη παραμένουν μεγάλα σε υποδομές και διανομή προϊόντος. Στον πίνακα 3 παρουσιάζεται το περιθώριο κέρδους των εταιρειών στο οποίο η Ryanair κατατάσσεται δεύτερη με μερίδιο 21.8%. Αυτό συμβαίνει παρά το γεγονός ότι είναι ενδέκατη στην κατάταξη του συνολικού κέρδους.

Η κατάταξη περιέχει εταιρείες που είναι πολύ μεγαλύτερες από την Ryanair οι οποίες όμως επιτυγχάνουν λόγω του μεγέθους τους, μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας.

Παρόλα αυτά λόγω σωστής οργάνωσης και διοίκησης η εταιρεία επιτυγχάνει μεγάλα ποσοστά κερδοφορίας αν και πολύ μικρότερη σε μέγεθος.

Οι πίνακες και τα γραφήματα δείχνουν ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους υπερέχουν κατά πολύ των παραδοσιακών εταιρειών λόγω του χαμηλού κόστους των συντελεστών παραγωγής του προϊόντος τους και της εισαγωγής καινοτομιών στην λειτουργία τους.

Σε αυτό βασίζεται η ραγδαία αύξηση του μεγέθους τους και η αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά των αερομεταφορών.

6.5 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ένας δεύτερος σημαντικός παράγοντας ο οποίος αποκτά όλο και αυξανόμενη βαρύτητα είναι το κόστος του πετρελαίου. Το πετρέλαιο είναι το πλέον καθοριστικό στην τελική τιμή διαμόρφωσης του εισιτηρίου σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες.

Στο γράφημα 25 καταγράφονται οι τιμές του καυσίμου για τζετ αεροσκάφη από το 1995 έως το 2002.

Φαίνεται καθαρά ότι οι τιμές φτάνουν τα ογδόντα δολάρια κατά την επίθεση στο Ιράκ το 1996 και την 11^η Σεπτεμβρίου ξεπερνούν τα εκατό δολάρια.

Σε δυο περιπτώσεις που προκύπτει μια διεθνής κρίση και αβεβαιότητα, το πετρέλαιο σαν κρίσιμος παραγωγικός πόρος εκτινάσσεται σε πολλαπλάσιες τιμές σε σχέση με την τιμή της αγοράς σε περιόδους ειρήνης.

Το γράφημα 26 απεικονίζει τις τιμές από το 2003 έως το 2007 να αυξάνονται σταδιακά ξεπερνώντας τα ογδόντα δολάρια το βαρέλι. Μια άνοδος που δεν οφείλεται σε διεθνείς κρίσεις αλλά σε βαθύτερα αίτια προσφοράς και ζήτησης του πετρελαίου που θα τα μελετήσουμε παρακάτω.

Το γράφημα 27 απεικονίζει το συνολικό κόστος και το ποσοστό επί του λειτουργικού κόστους για καύσιμα στην ΙΑΤΑ από το 1996 έως το 2007. Το συνολικό κόστος διπλασιάζεται ενώ το λειτουργικό κόστος από το 8% ανεβαίνει στο 26%.

Στο γράφημα 28 συγκρίνονται οι τιμές του πετρελαίου στην αγορά με την τιμή στην οποία ο κλάδος βγάζει το κόστος του από το 2003 έως το 2007. Η μέση τιμή του πετρελαίου το 2003 ήταν 29 δολάρια το βαρέλι και η τιμή ισορροπίας ήταν 22 δολάρια με αποτέλεσμα να έχει ο κλάδος έλλειμμα συνολικά 7,6 δισεκατομμύρια δολάρια. Τα ελλείμματα παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα μέχρι και το 2006 ενώ οδηγούμαστε σε κέρδη το 2007. Φαίνεται όμως καθαρά ότι ο κλάδος των αερομεταφορών μπορεί να βγάζει κέρδη σε πολύ μεγαλύτερη μέση τιμή πετρελαίου από τα 22 δολάρια στα 55 δολάρια λόγω της δυναμικής ανάπτυξης του κλάδου αλλά επίσης και λόγω της μεγαλύτερης αποδοτικότητας του.

Στο γράφημα 29 απεικονίζονται οι ζητούμενες ποσότητες από την Κινεζική οικονομία από το 2002 έως το 2007. Φαίνεται καθαρά μια αύξηση της τάξης του 40% περίπου στην πενταετία.

Στο γράφημα 30 συγκρίνονται οι τιμές παραγωγής πετρελαίου του ΟΠΕΚ την περασμένη τετραετία. Στο οποίο φαίνεται καθαρά ότι το 2007 κινείται πολύ χαμηλότερα η παραγωγή πετρελαίου σε σχέση με τα τρία προηγούμενα χρόνια.

Μια πολύ μεγάλη αύξηση στην ζήτηση του πετρελαίου από την παγκόσμια ατμομηχανή που λέγεται Κίνα, σε σχέση με μια μείωση της παραγωγής του ΟΠΕΚ οδηγούν συνεχώς σε νέα υψηλά τις τιμές του πετρελαίου.

Με τις αερομεταφορές να πιέζονται σημαντικά να μειώσουν το κόστος τους εξετάζουμε το γράφημα 31 στο οποίο φαίνεται καθαρά ότι το κόστος του καυσίμου σαν ποσοστό του λειτουργικού κόστους έχει ανεβεί από το 14 % στο 25% τα τελευταία έξι χρόνια.

6.6 ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ

Στο γράφημα 32 απεικονίζονται οι προβλεπόμενες αναχωρήσεις μέχρι το 2010 σε Ασία, Ευρώπη και Η.Π.Α. Στην Ασία παρουσιάζεται μια σημαντική αύξηση της τάξης του 27 % και η Ασία καθίσταται η πρώτη χώρα σε αναχωρήσεις παγκοσμίως με 678 εκατομμύρια επιβάτες.

Στο γράφημα 32 Α απεικονίζεται και η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε ευρύτερη κλίμακα μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας την περίοδο 2000-06 που δείχνει ότι φθάνει το 70 % .

Το γράφημα 33 μας παρουσιάζει την οικονομική ανάπτυξη σε Κίνα Ευρώπη και ΗΠΑ σε ορίζοντα οκταετίας που διαφαίνεται ισχυρή. Της Κίνας μάλιστα κινείται σε πολύ υψηλότερους ρυθμούς από ότι Ευρώπης και ΗΠΑ.

Ο πίνακας 4^Α παρουσιάζει τις αφίξεις και αναχωρήσεις των επιβατών από πτήσεις μεγάλων αποστάσεων το 2005 και 2006. Η διαφορά στην Ινδία είναι στο 32,6% ενώ στην Κίνα στο 10,5% .

Το γράφημα 34 συνηγορεί απόλυτα με αυτό το γεγονός, καθώς συγκρίνει τα κόστη μεταξύ όλων των εταιρειών με των Ασιατικών όπου φαίνεται καθαρά , ότι τα κόστη των Ασιατικών εταιρειών είναι υποπολλαπλάσια των υπολοίπων αεροπορικών εταιρειών . Οι παράμετροι αυτοί είναι καθοριστικοί καθώς οδηγούν σε μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους, σε δυνατότητα αύξησης της επιβατικής κίνησης και σε δυνατότητα πιο εύκολης αποπληρωμής του χρέους των επενδύσεων τους.

Όπως φαίνεται στους πίνακες 3^α και 3b το 2007 οι Ασιατικές εταιρείες παρουσιάζουν ποσοστιαία τα περισσότερα καινούργια μεσαία και μεγάλα αεροσκάφη .

Το γράφημα 35 απεικονίζει τον τόκο αποπληρωμής του χρέους των εταιρειών από το 1999 έως το 2006 .

Στην Ασία όπως δείχνουν όλα τα στοιχεία, έχουμε μια ραγδαία ανάπτυξη των αερομεταφορών η οποία θα παραμείνει ισχυρή τα επόμενα χρόνια .

Αυτό δίνει μια επιπλέον ώθηση και στους Ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς, που δραστηριοποιούνται σε διηπειρωτικές πτήσεις. Η επιπλέον κίνηση αυξάνει την συνολική πίτα των αερομεταφορών , της οποίας ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι θα το καρπωθούν οι Ευρωπαίοι.

6.7 Η ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ο.Α. ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Από την μέχρι τώρα ανάλυση των στοιχείων κάνουμε τις παρακάτω επισημάνσεις.

Η πρώτη και πιο σημαντική, είναι ότι η επιβατική κίνηση παγκοσμίως αυξάνεται με υψηλούς ρυθμούς διαχρονικά.

Ακολουθως η επιβατική κίνηση αυξάνεται με ακόμα υψηλότερους ρυθμούς σε Ευρωπαϊκή Ένωση, Μέση Ανατολή και Ασιατικές χώρες κυρίως Ινδία και Κίνα.

Αυτό σημαίνει καθώς Ευρασια αποτελεί αδιάσπαστη γεωγραφική συνέχεια ότι Ευρωπαϊκές και Ασιατικές εταιρείες έχουν την δυνατότητα ανάπτυξης και μεγενθυσης.

Αυτό συμβαίνει γιατί η ανάπτυξη δεν είναι συγκυριακή αλλά οφείλεται στην συνεχή αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος των χωρών αυτών και των πολιτών τους.

Σε αυτή την συνεχώς αυξανόμενη αεροπορική πίτα η Ολυμπιακή Αεροπορία – Αερογραμμές έχουν μια πρόκληση και μια ευκαιρία. Τον προσανατολισμό του διηπειρωτικού δικτύου τους προς μια δυναμικά αυξανόμενη αγορά η οποία θα αποτελέσει και ατμομηχανή για το Ευρωπαϊκό και εσωτερικό της δίκτυο το οποίο δέχεται κλυδωνισμούς την τελευταία δεκαετία.

Αντίθετα αρνητικός παράγοντας με σημαντικές επιπτώσεις είναι ο πολλαπλασιασμός της τιμής του πετρελαίου, γεγονός που δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα στην Ολυμπιακή καθότι έχει δομές τέτοιες που δεν μπορούν προσαρμοσθούν εύκολα και γρήγορα στα δεδομένα της αγοράς.

Σε προηγούμενα κεφαλαία αναλύσαμε την κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την Ίδρυση της.

Στο περιβάλλον που αναλύσαμε μέχρι τώρα, της τελευταίας δεκαεπταετίας, θα δούμε ποια είναι τα μεγέθη της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Αερογραμμές.

Σε παραγωγικούς συντελεστές, οικονομικά αποτελέσματα, δομή δικτύου, συνεργίες, αλλαγές στην ευρύτερη δομή της εταιρείας και στο διοικητικό δυναμικό.

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ – ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Μετά την εξυγίανση πριν την ιδιωτικοποίηση

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΣΕ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ – ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ- ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

ΕΤΟΣ	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
B747-200	4	4	4							
A300B4	6	6	2							
A300-600	2	2	2	3	3	3	3	2	3	1
B727-200	3	2								
B737-200	11	11	11	11	11	11				
B737-(300-400)	7	7	14	14	17	17	18	17	16	15
ATR – 72	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
ATR – 42	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6
A340 – 300			2	4	4	4	4	4		4
Dornier -228 (Dash-8)	7	7	7	7	7	6	6	(4)	(4)	(4)
B717-200					2	2	3		(3)	
	51	51	53	49	55	55	47	40	43	40

Παραθέσαμε τον πίνακα με τα αεροσκάφη της Ολυμπιακής την τελευταία δεκαετία.

Μια δεκαετία που σηματοδεύτηκε από τις δυο εξυγιάνσεις, το σπάσιμο του Ομίλου, τη μεταφορά από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στο Ελευθέριος Βενιζέλος και τη ριζική αλλαγή του στόλου.

Το 1996 η Ο.Α. έχει 7809 υπαλλήλους και 51 αεροσκάφη ενώ έχει ανακοινώσει έλλειμμα για το έτος 1995 9,9 δισεκατομμύρια δραχμές. Για το 1997 προβλέπει έλλειμμα 7,3 δισεκατομμύρια δραχμές. Έχει παραγγείλει δυο Boeing 767 – 200 και ελέγχει σε ποσοστό 100% τις Μακεδονικές Αερογραμμές και την Αεροπλοια.

Το 1998 εφαρμόζεται το δεύτερο πρόγραμμα εξυγίανσης.

Η Ο.Α. έχει 8208 εργαζομένους, 50 αεροσκάφη, έλλειμμα για το 1996 που φθάνει τα 11,2 δισεκατομμύρια δραχμές.

Τα δυο Boeing 767-200 τα έχει ακυρώσει και έχει παραγγείλει τέσσερα Airbus 340-300 και οκτώ Boeing 737-800.

Το 1999 εμφανίζει 7354 εργαζομένους χωρίς την αεροπλοια και τις μακεδονικές που είναι ξεχωριστές εταιρείες.

Το έλλειμμα για το 1997 φθάνει τα 39 δις δραχμές και τα αεροπλάνα φτάνουν τα 35 ενώ έχει παραλάβει δυο A340-300 και εκρεμμουν ακόμα δυο και τα οκτώ B737-800.

Το 1999 μετέφερε 6,4 εκατομμύρια επιβάτες και έκανε συμβόλαιο διοίκησης με την εταιρεία Speedwing το οποίο τερματίστηκε τον Ιούνιο του 2000. Τη ίδια χρονιά είχε 6949 εργαζομένους και έλλειμμα για το 1998 1,55 δις δραχμές και για το 1999 14,33 δις δραχμές. Έχει επίσης 17 αεροσκάφη σε παραγγελία, τέσσερα B737-700, έντεκα B737-800 και δυο B717.

Το 2000 μετέφερε 6,7 εκατομμύρια επιβάτες, είχε 6150 υπαλλήλους και ζημιές για το 1999 14,4 δις δραχμές. Παρέλαβε δυο B717-200 και είχε σε παραγγελία οκτώ αεροσκάφη B737-800.

Το 2001 η Ο.Α. μετέφερε 6,1 εκατομμύρια επιβάτες με 55 αεροσκάφη και 5325 εργαζομένους. Έχει οκτώ B737-800 σε παραγγελία.

Την ίδια χρονιά στις 28 Μαρτίου η Ο.Α. μετακομίζει από το Ελληνικό στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος μετά από τριάντα χρόνια.

Το 2002 η Ο.Α. μετέφερε 5,7 εκατομμύρια επιβάτες με 47 αεροσκάφη και 5027 υπαλλήλους.

Στις 12 Δεκεμβρίου του 2003 μετά από 46 χρόνια συνεχούς λειτουργίας, η Ολυμπιακή Αεροπορία μετονομάζεται σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και αναλαμβάνει το σύνολο του αεροπορικού έργου των Μακεδονικών Αερογραμμών της Αεροπλοιας και της Αεροπορίας.

Το 2003 μετέφερε πάνω από 5 εκατομμύρια επιβάτες με 40 αεροσκάφη και 1126 εργαζομένους , είχε ζημιές της τάξεως των 8,7 εκατομμυρίων ευρώ.

Το 2004 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν 1799 εργαζομένους , 43 αεροσκάφη και μετέφεραν 5,8 εκατομμύρια επιβάτες. Για το 2003 είχαν ζημιές 23,1 εκατομμύρια ευρώ.

Το 2005 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μετέφεραν 5,8 εκατομμύρια επιβάτες με 40 αεροσκάφη και 1781 υπαλλήλους.

Την τελευταία δεκαετία όλες οι κυβερνήσεις προσπάθησαν μέσα από συνεχείς αλλαγές στη δομή της εταιρείας να της δώσουν νέα ώθηση. Δυστυχώς όλες οι προσπάθειες έπεσαν στο κενό όπως επίσης και οι διαγωνισμοί ιδιωτικοποίησης.

Η εταιρεία που προέκυψε από την Ολυμπιακή Αεροπορία εμφανίζει ζημιές και σήμερα, ενώ η Κομισιόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει υπολογίσει τα χρέη του Ομίλου της Ολυμπιακής στα 670 εκατ. Ευρώ. Η Ο.Α. προσέφυγε στο διαιτητικό δικαστήριο που της επιδίκασε 550 εκατ. ευρώ από χρέη του δημοσίου προς αυτήν.

Ταυτόχρονα υπάρχει το χρέος της παλιάς και νέας Ο.Α. που ανέρχεται στα 1,7 δις ευρώ. Το 1,3 δις είναι χρέη της παλιάς εταιρείας και τα 400 εκατ. ευρώ είναι τα χρέη των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

Η κυβέρνηση προσανατολίζεται σε μια διαδικασία εκκαθάρισης εν λειτουργία , εντάσσοντας την Ο.Α. στο άρθρο 44 .

Με αυτό τον τρόπο και θα σβηστούν τα χρέη της Ο.Α. κατά το 90% και θα προστατευτεί η εταιρεία.

Για να γίνει αυτό πρέπει να συμφωνήσουν οι πιστωτές της δηλαδή το ελληνικό δημόσιο (ΙΚΑ , εταιρείες δημοσίου , εταιρείες καυσίμων κ.λ.π.).

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής θα μειώσει τα χρέη των Ολυμπιακών Αερογραμμών από τα 400 εκατομμύρια ευρώ στα 40 εκατομμύρια ευρώ.

Στη συνέχεια , αφού απαλλάξει από τα χρέη της την εταιρεία, θα την πουλήσει είτε ξεχωριστά (τεχνική βάση, επίγεια εξυπηρέτηση, εταιρεία καυσίμων), είτε αναδιοργανώνοντας τον Όμιλο μέσα από εταιρείες συμμετοχών οι οποίες να περιλαμβάνουν και το πτητικό κομμάτι και την τεχνική βάση, την επίγεια εξυπηρέτηση και την εταιρεία καυσίμων.

Στην δεύτερη περίπτωση το δημόσιο θα πουλήσει το πλειοψηφικό πακέτο και θα κρατήσει ένα ποσοστό .

Όπως αναλύσαμε μέχρι τώρα η οικονομική ανάπτυξη και η άνθηση των χρηματιστηρίων δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής.

Στην χώρα μας, ιδιαίτερα ,υπάρχουν τον τελευταίο καιρό σημαντικές επενδυτικές κινήσεις , από την Dubai International , την Marfin Investment Group καθώς επίσης υπάρχει μια υπερεπάρκεια ρευστότητας στον εφοπλιστικό κόσμο.

Παράλληλα ο κλάδος των αερομεταφορών βρίσκεται σε συνεχή άνοδο σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές και τα μερίδια της αγοράς αυξάνονται με γοργούς ρυθμούς.

Σε όλα αυτά πρέπει να προσθέσουμε ότι η Ο.Α. έχει τεράστια περιθώρια βελτίωσης με σύγχρονη και αποτελεσματική διοίκηση.

Έχει περιθώρια μείωσης του κόστους μέσα από νέο προγραμματισμό των δρομολογίων και εκσυγχρονισμό του δικτύου της.

Είναι ανάγκη να βελτιώσει τη λειτουργία της και να μειώσει το κόστος της μέσα από τη συμμετοχή της σε μια από της μεγάλες συμμαχίες.

Έχει το πλεονέκτημα ότι ο Όμιλος της Ο.Α. περιλαμβάνει των σύνολο των αεροπορικών λειτουργιών .

Περιλαμβάνει πτητικό κομμάτι, επίγεια εξυπηρέτηση , μεγάλη και σύγχρονη τεχνική βάση, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις , εταιρεία καυσίμων. Ένα ακόμη σημαντικό πλεονέκτημα είναι και η στρατηγική θέση στην οποία βρίσκεται η Ο.Α. από γεωγραφικής άποψης ,αφού τα τελευταία χρονιά λόγω της άνοδου της τιμής του πετρελαίου τα ευρύτερα γειτονικά κράτη έχουν δυνατότητα κατανάλωσης και επενδύσεων.

Δυο ακόμα σημαντικοί παράγοντες δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες ιδιωτικοποίησης στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία . Ο πρώτος είναι η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη Κίνας, Ινδίας, Ρωσίας και Μέσης Ανατολής και η εγγύτητα μας σε αυτές τις περιοχές. Εγγύτητα που μας δίνει την δυνατότητα της διεκδίκησης νέων πελατών από πολυπληθείς χώρες με μεγάλα εισοδήματα.

Ο δεύτερος και εξίσου σημαντικός είναι ότι την τελευταία τριετία οι τουριστικές αφίξεις παρουσιάζουν άνοδο κατά 50% , από 12 εκατομμύρια επισκέπτες το 2004 σε 17 εκατομμύρια επισκέπτες το 2007 καθώς και η εντεινόμενη προσπάθεια προσέλκυσης περισσότερων τουριστών που κάνει η Ελληνική Πολιτεία.

Σημαντική βοήθεια σε αυτό προσφέρει το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα νέο αεροδρόμιο που μπορεί να υποστηρίξει όλα τα παραπάνω.

6.7 ΣΧΕΔΙΟ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ Ο.Α. ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2008.

Το υπουργείο Μεταφορών μετά από συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πήρε το πράσινο φως να ιδιωτικοποιήσει τον όμιλο της Ο.Α. σε τρία κομμάτια .

Η πρώτη διακήρυξη αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, η δεύτερη διακήρυξη αφορά την τεχνική βάση και η τρίτη τις Ολυμπιακές Αερογραμμές που εκτελούν το πτητικό έργο.

Η αποκρατικοποίηση θα έχει πέντε στάδια .

1. Στάδιο αρχικής προετοιμασίας. Σε ότι αφορά το πτητικό έργο αφορά την ενεργοποίηση της εταιρείας Πάνθεον με απόκτηση πιστοποιητικό λειτουργίας αερομεταφορέα (AOC) . Θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία της ΟΑ συμπεριλαμβανόμενων και των δικαιωμάτων χρήσης της ονομασίας <<Ολυμπιακή>> και του σήματος με τους έξι κύκλους , καθώς και σημαντικών χρονοθυριδων και θα δραστηριοποιηθεί στο πτητικό έργο. Ταυτόχρονα ιδρύονται οι εταιρείες α) Νέα Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης β) Νέα Εταιρεία Τεχνικής Βάσης με τα αντίστοιχα αντικείμενα.
2. Επιλογή των ιδιωτών επενδυτών και θα ξεκινήσει η νέα πτητική εταιρεία με το 65% των επιβατοχιλιομετρων βάση του θερινού προγράμματος του 2008.
3. Από κοινού απόκτηση μετόχων , αρχικά της μεν Πάνθεον από την ΟΑ με ποσοστό 51% και τον ιδιώτη επενδυτή 49% , των δε Νέων Εταιρειών Επίγειας Εξυπηρέτησης και της Τεχνικής Βάσης με ποσοστό 51% από την ΟΑ – Υ και τους ιδιώτες επενδυτές 49% αντίστοιχα.
4. Μεταβατική περίοδος προετοιμασίας πλήρους λειτουργίας των νέων εταιρειών.
5. Απόκτηση του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών από τους ιδιώτες και σε θέση σε εκκαθάριση της ΟΑ και της ΟΑΥ.

Ταυτόχρονα το δημόσιο ιδρύει εμπορική εταιρεία Α.Ε. η οποία θα μισθώνει το Brand Name OLYMPIC στον νέο ιδιοκτήτη.

Το Νομοσχέδιο που κατέθεσε το υπουργείο Μεταφορών δυο δέσμες κοινωνικών μέτρων στήριξης των εργαζομένων στην Ο.Α.

Τα μετρά περιλαμβάνουν μέτρα κοινωνικής ασφάλισης και μέτρα κοινωνικής στήριξης.

Σε ότι αφορά τις ασφαλιστικές διατάξεις η κυβέρνηση αναγνωρίζει για όλους τους εργαζομένους πριν από την 31-12-92 για κάθε ένα ένησημο άλλο μισό πλασματικό ένησημο και όποιος θεμελιώνει συνταξιοδοτικά δικαιώματα συνταξιοδοτείται χωρίς όριο ηλικίας.

Όσοι δεν έχουν τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση και επιθυμούν μπορούν να μεταταχθούν στον δημόσιο τομέα σε άλλη υπηρεσία.

Η κυβέρνηση μετά από διαβούλευση έλαβε μέτρα κοινωνικής στήριξης για όσους θα απολυθούν από τον νέο ιδιώτη και δεν θα βρίσκουν δουλειά.

Ο κάθε κλάδος εργαζομένων έκανε ξεχωριστή συμφωνία και αφορούσε στην επιδότηση τους στην μεταβατική φάση μέχρι να βρουν νέα δουλειά.

Ο κάθε εργαζόμενος θα απολυθεί από την Ο.Α. και θα λάβει εφάπαξ ποσό κοινωνικής ενίσχυσης.

Ειδικά για τους ιπτάμενους χειριστές προβλέπεται τετραετής στήριξη εισοδήματος για όσους θα μείνουν άνεργοι και επταετές συμπληρωματικό εισόδημα για όσους θα συνταξιοδοτηθούν.

ΜΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΥΦΕΣΗ

Η εργασία αυτή ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2008 όταν ήδη τα σημάδια στην παγκόσμια οικονομία έδειχναν ότι για το τέλος του 2008 και για το 2009 μια τάση σταθεροποίησης η και υποχώρησης της ανάπτυξης σε χαμηλότερα επίπεδα λόγω των ενυπόθηκων δανείων των Η.Π.Α.

Όμως από τον Αύγουστο μέχρι το τέλος Οκτωβρίου του 2008 είχαμε μια βίαιη κατάρρευση των χρηματιστηρίων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Είχαμε επίσης την κατάρρευση πολλών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων ακόμα και κρατών .

Την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές πολλές χώρες από τις αναδυόμενες αγορές είναι υποψήφιες για βοήθεια στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ.) με ορατό τον κίνδυνο να καταρρεύσουν οικονομικά. Σήμερα στο τέλος του 2008 οι οικονομικοί αναλυτές μιλούν για μια παγκόσμια ύφεση η ένα ενδεχόμενο οικονομικό κραχ μπορεί να συγκριθεί μόνο με το κραχ του 1929.

Τα γεγονότα αυτά αλλάζουν σημαντικά κάποιες από τις υποθέσεις που κάναμε στην εργασία , για λόγους κυρίως συγκυριακούς .

Γι αυτό θα κάνουμε μια σύντομη ανάλυση των πρώτων αποτελεσμάτων του 2008 που έχουμε και βρίσκονται στον απόηχο της παγκόσμιας ύφεσης.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ

Στο Γράφημα 1 αποτυπώνονται οι σημαντικές μειώσεις στις μετοχές των αεροπορικών εταιρειών σε ΗΠΑ ΑΣΙΑ ΕΥΡΩΠΗ .

Στο Γράφημα 2 έχουμε στον κάθετο άξονα το ποσοστό επί του επενδυμένου κεφαλαίου και στον οριζόντιο ένα χρονικό οριζόντια δεκαετησίαν χρόνων. Από το 2001 έως το 2007 έχουμε δυο δείκτες τον (WACC) weighted average Cost of Capital τον μεσοσταθμικό κόστος κεφαλαίου και τον (ROIC) Return On Invested Capital που είναι η απόδοση σε επενδυμένο κεφάλαιο . Βλέπουμε την απόδοση επί του επενδυμένου κεφαλαίου να αυξάνεται μέχρι το 2007 ενώ το μεσοσταθμικό κόστος κεφαλαίου να παραμένει σταθερό παρά την αύξηση η απόδοση του κεφαλαίου δεν καλύπτει ακόμα το κόστος κεφαλαίου.

Στον Πίνακα 1 βλέπουμε μια κατάρρευση των κερδών σε Ασία Ευρώπη και ΗΠΑ από το δεύτερο τέταρτο του 2007 στο αντίστοιχο το 2008. Συνολικά παρουσιάζεται μια μείωση του 60% στα λειτουργικά κέρδη και 97% στα καθαρά κέρδη ενώ στις ΗΠΑ έχουμε από καθαρά κέρδη 5,142 δισεκατομμύρια δολάρια , ζημιές 784 εκατομμύρια δολάρια.

Στο Γράφημα 3 μετράμε το επιχειρηματικό περιβάλλον σε σχέση με την τιμή του πετρελαίου. Βλέπουμε ότι καθώς η τιμή του πετρελαίου αυξάνεται συνεχώς και από 90 δολάρια αγγίζει τα 135 δολάρια η καταναλωτική εμπιστοσύνη υποχωρεί από τις 105 μονάδες κατά 50% στις 50 μονάδες μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών.

Στο Γράφημα 4 απεικονίζεται η καταναλωτική εμπιστοσύνη στις ΗΠΑ σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και φαίνεται ξεκάθαρα ότι η οικονομική καχεξία επηρεάζει σημαντικά την Ευρώπη αν και με λιγότερο απότομο τρόπο έχουμε επίσης μια σταδιακή υποχώρηση της καταναλωτικής εμπιστοσύνης.

Στο Γράφημα 5 απεικονίζεται η πιστωτική κρίση σε Ευρώπη και ΗΠΑ και φαίνεται ότι τον τελευταίο χρόνο οι τράπεζες δίνουν όλο και πιο λίγα χρήματα και απαιτούν μεγαλύτερες διασφαλίσεις για να το κάνουν. Την στιγμή που γράφεται το κείμενο ήδη έχει επέλθει κατάρρευση σε παγκόσμια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οι ΗΠΑ και η Ε.Ε. έχουν διαθέσει για να αυξήσουν την ρευστότητα στις τράπεζες περίπου στα 3 τρις δολάρια σαν πρώτο μετρό για να αποτρέψουν κατάρρευση των οικονομιών τους.

Στο Γράφημα 6 καταγράφονται οι συνέπειες της κρίσης που αναφέραμε μέχρι τώρα και βλέπουμε μια ραγδαία πτώση σε μεταφορά επιβατών και φορτίου τον τελευταίο χρόνο.

Στο Γράφημα 7 επίσης απεικονίζονται οι μειώσεις των μεταφερόμενων επιβατών και φορτίων και για πρώτη φορά γυρίζει σε αρνητικό πρόσημο σε σχέση με την τιμή βάσης

Το Γράφημα 8 είναι μια σύνοψη των προηγούμενων στοιχείων που αναλύσαμε μέχρι τώρα, είναι η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης και δείχνει την αναθεώρηση προς το χειρότερο της παγκόσμιας επιβατικής κίνησης για το 2009.

Στο Γράφημα 9 καταγράφονται τα αεροσκάφη των εταιρειών. Φαίνεται καθαρά ότι καθώς αυξάνονται οι παραλαβές αεροσκαφών και οι αποσύρσεις παραμένουν σταθερές οι εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν την μείωση των ζητούμενων θέσεων, επιλέγουν να κρατήσουν ένα σημαντικό αυξανόμενο ποσοστό αεροσκαφών σταθμευμένο εκτός λειτουργίας.

Στο Γράφημα 10 απεικονίζονται οι πραγματικές και τρέχουσες αποδόσεις σε σχέση με την τελευταία δεκαετία. Σε ότι αφορά την συνολική απόδοση σε τρέχουσα αποτίμηση από την επιβατική κίνηση παρουσιάζεται μια αύξηση. Αν αναλύσουμε τα αποτελέσματα σε σταθερές αποπληθωρισμένες τιμές είναι εμφανές ότι η απόδοση παραμένει σταθερή διαχρονικά και δεν αυξάνεται.

Το Γράφημα 11 παρουσιάζει την αύξηση της απόδοσης για την επιβατική κίνηση και τα εμπορεύματα και την ταυτόχρονη αύξηση του κόστους πετρελαίου. Παρά το ότι από το 2002 έως το 2008 υπάρχει μια αύξηση κατά 6% και στα δυο μεγέθη θα χρειαστεί μια επιπλέον αύξηση κατά 15% ώστε να καλυφτεί το κόστος πετρελαίου.

Στα Γραφήματα 12 και 13 φαίνεται επίσης το κόστος πετρελαίου που στο πρώτο το κόστος ανά βαρέλι αγγίζει τα 130 δολάρια , ενώ στο δεύτερο ως ποσοστό του λειτουργικού κόστους εκτινάσσεται από 7% το 2003 στο 40% στο 2008. (Την 27 Οκτωβρίου το μπρεντ έκλεισε στα 58,48 δολάρια το βαρέλι).

Το Γράφημα 14 καταγράφει την ονομαστική αύξηση των μισθών σε Ευρώπη Κίνα και ΗΠΑ και στις τρεις περιπτώσεις λόγω της ύφεσης εξομαλύνονται οι πιέσεις για περεταίρω αύξηση μισθών.

Στο Γράφημα 15 παρουσιάζονται τα μοναδιαία κόστη πέραν των καύσιμων καθώς επίσης και η παραγωγικότητα σε εργασία και καύσιμα. Τα μοναδιαία κόστη πέραν του καύσιμων έχουν μειωθεί κατά 2% . Στόχος πρέπει να είναι η αύξηση της εργατικής παραγωγικότητας καθώς και η βελτίωση της κατανάλωσης καύσιμων.

Στο Γράφημα 16 παρουσιάζεται μια κατακόρυφη μείωση σε ASKs επιβάτες από τον Απρίλιο του 2008 μέχρι τον Οκτώβριο.

Στο Γράφημα 17 απεικονίζεται μια δωδεκαετία λειτουργικών κερδών και ζημιών και για το 2008 εκτιμάται ότι θα υπάρξουν συνολικές ζημιές του κλάδου των αερομεταφορών 5,2 δισεκατομμύρια δολάρια και για το 2009 4,1 δισεκατομμύρια δολάρια.

Είναι ξεκάθαρο από τα στοιχεία που παρουσιάζουμε ότι ο κλάδος των αερομεταφορών βρίσκεται σε μεγάλη πίεση λόγω της οικονομικής ύφεσης καθώς επίσης και λόγω των διαχρονικά χαμηλών περιθωρίων κέρδους . Όμως η αύξηση της συγκέντρωσης και η μείωση των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μεγαλύτερα κέρδη στο μέλλον. Επίσης η μείωση του πετρελαίου λόγω της ύφεσης και της μείωσης της ζήτησης θα δημιουργήσουν σύντομα σε ένα δυο χρόνια τις προϋποθέσεις για αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η τάση για συνεχή αύξηση της αεροπορικής επιβατικής κίνησης δεν μπορεί να ανακοπεί γιατί απεικονίζει τον σύγχρονο τρόπο ζωής. Υπάρχει μεγαλύτερη κινητικότητα εργαζομένων μεγαλύτερος και μαζικότερος τουρισμός ενοποίηση μεγάλων γεωγραφικών χώρων σε υπερεθνικές οντότητες. Ο παγκόσμιος κλάδος των αερομεταφορών βρίσκεται σε αναζήτηση νέας ισορροπίας καθώς οι συνθήκες μέσα στις οποίες επιχειρούν μεταβάλλονται σημαντικά.

APPENDIX I

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ-ΠΙΝΑΚΕΣ

- 1) REAL GDP GROWTH RATES (JAPAN- EU- USA)
1986-2002
- 2) U.S. FEDERAL FUND RATE
BUSINESS EXPECTATIONS Euro Area and USA
- 3) GDP GROWTH (JAPAN – E.U. –U.S.A.) 2000-2007
- 4) Business Confidence (Europe – US) 2000-2007
- 5) US company profits and equity markets 1990-2007
- 6) Airline Growth versus Global economic Growth 1996-2007
- 7) A.E.A. Operating Profit-Loss / Total scheduled routes 1990-2002
- 8) Sales and Net Profit or Loss in I.A.T.A. 1997 – 2007
- 9) Airline results 2005-6-7
- 10) Airline results in I.A.T.A. versus Average Oil Price
- 11) Ticket prices in I.A.T.A. 1996-2006
- 12) Cumulated Profits in US Airlines versus Rest of world airlines
1995-2005)
- 14) Return on invested capital versus Cost of capital in Major
companies US/E.U. and Top No-frills US/E.U. years 1996-2004.)
- 15) Passengers departing UK all categories 1986-2006.
- 16) Ticket volume increase Economy and Premium 2000-2006
- 17) RPK Traffic % difference in A.E.A. including categories of Far
East, Domestic, North Atlantic and cross border Europe in
2000-2006
- 18) Passenger load increase for Long Haul and Short/medium Haul
in 1994-2007
- 18A) Low Fare carriers seat expansion 1994-2000
- 19A)
- 20) Percentage change share of seats of LCCs and Network in
US domestic Europe short-haul and Asia short-haul in 2006
- 21) Boeing and Airbus new orders in 2006, by airline region and
category
- 22) Cost per ASK in Euro cents for Network airlines , Easyjet,
Ryannair, Virgin Express 1997-2004.
- 23) Percentage change in airline cost various factors Ryannair
versus Network airlines
- 24) Costs of Top 3 average network airlines versus Ryannair in
various categories.
- 25) Spot Prices for Jet Fuel 1995-2001
- 26) Jet fuel and Crude oil Price 2003-2007

- 27) Fuel cost in USD and percentage of Operating Cost between 1996-2007.
- 28) Average Crude oil Price versus Break even Crude oil Price
And airline industry profits and loss.
- 29) Oil demand from China increase 5 year period
- 30) OPEK crude oil production 2004- 2007
- 31) Operating costs in All major airlines Labour and Fuel as a share of Total operating costs.
- 32) Passenger departures by 2010 in total and percentage in all regions.
- 33) G.D.P. change annually in E.U.-CHINA-US in years 2000-2007
- Table 3 – Operating Profits by airline
- Table 3A-3B -- New aircraft orders in all regions in Narrowbody and Widebody
- Table 5) --- Aircraft deliveries as a % of the current fleet in 2007-2010.
- 32A) Route traffic increase in 2000-2006
- Table 4A) --- A.E.A. major long -haul markets arriving and departing passengers.

18% interest rate

16

14

12

10

8

6

4

2

0

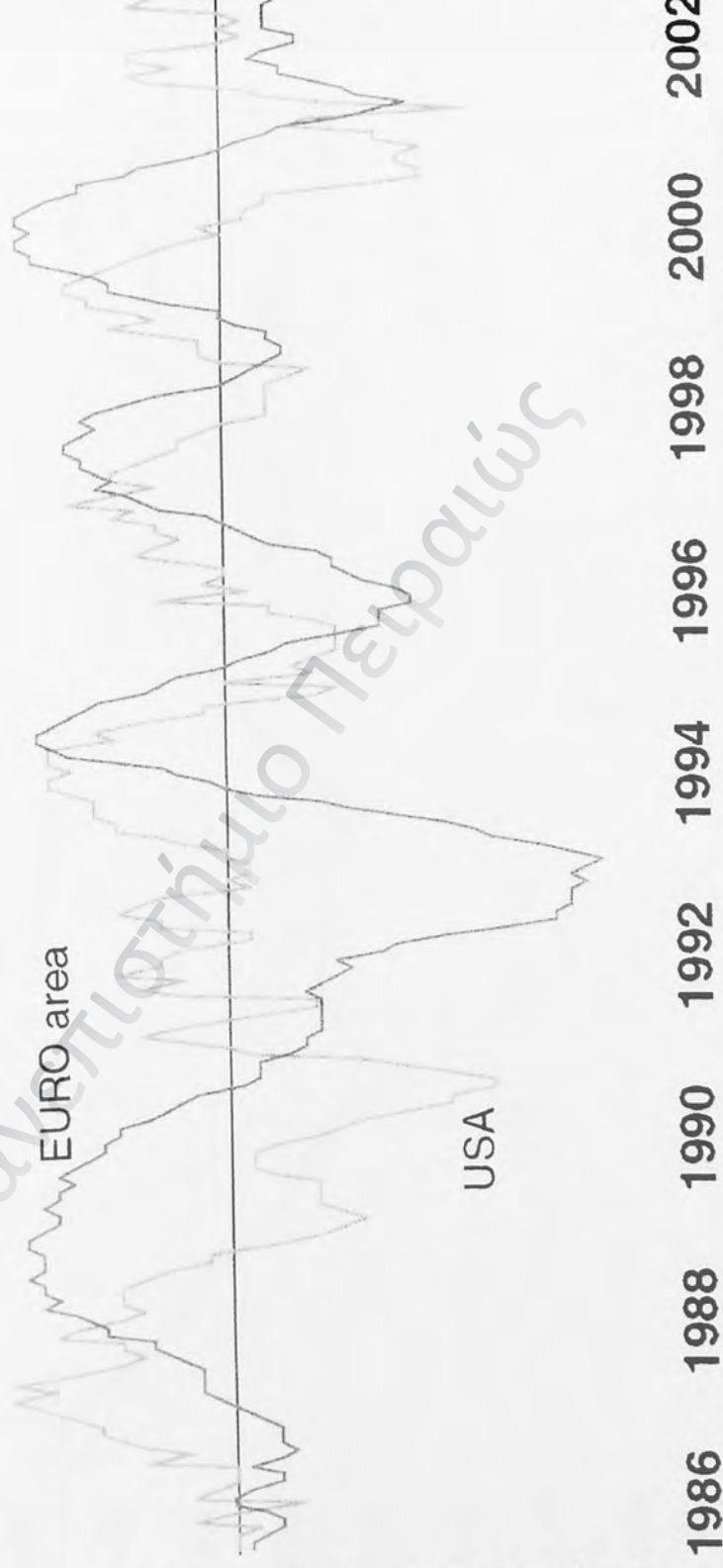
1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000

Source: Federal Reserve
AEA_YB_03_08

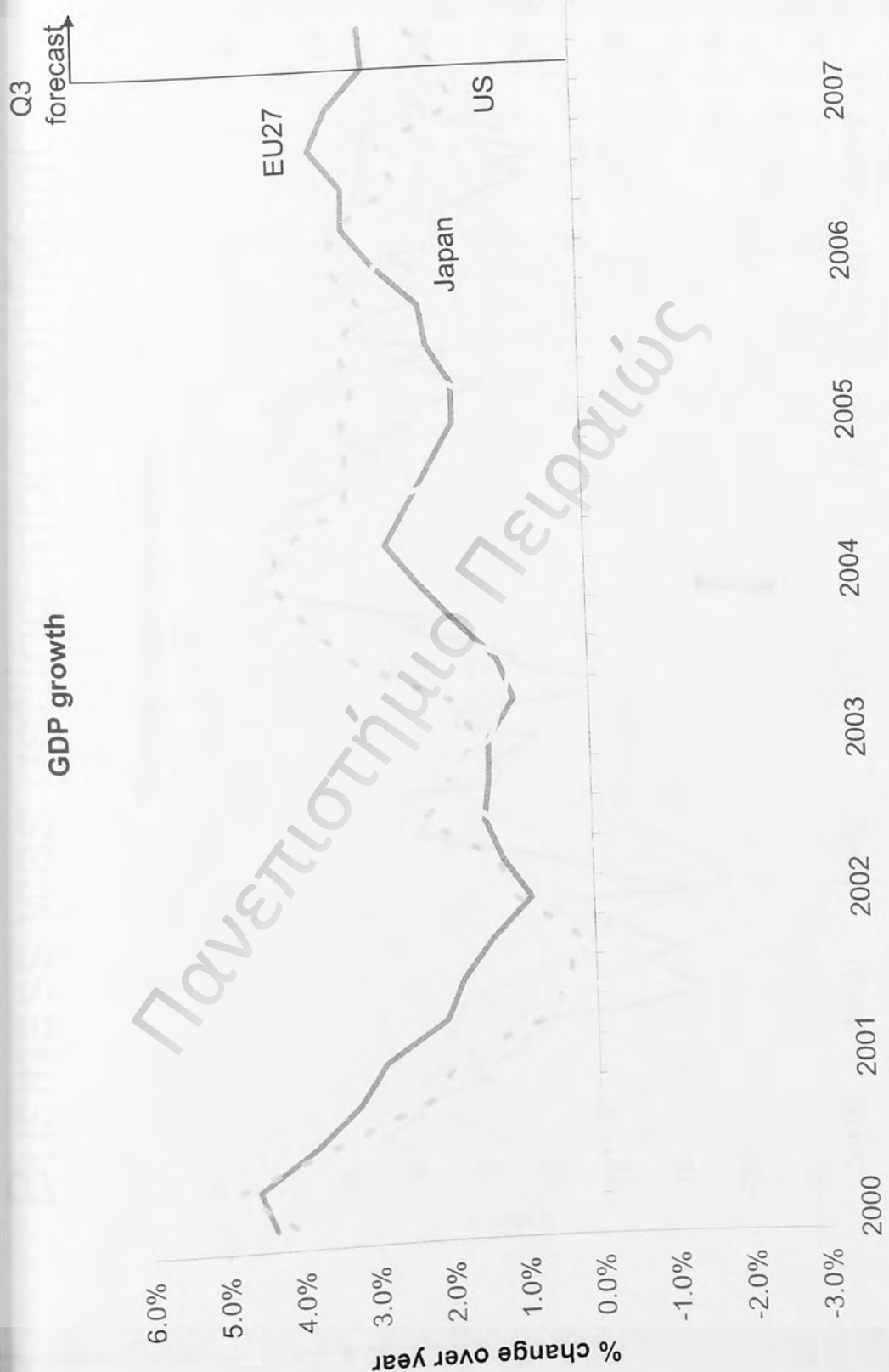
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

10 index of confidence

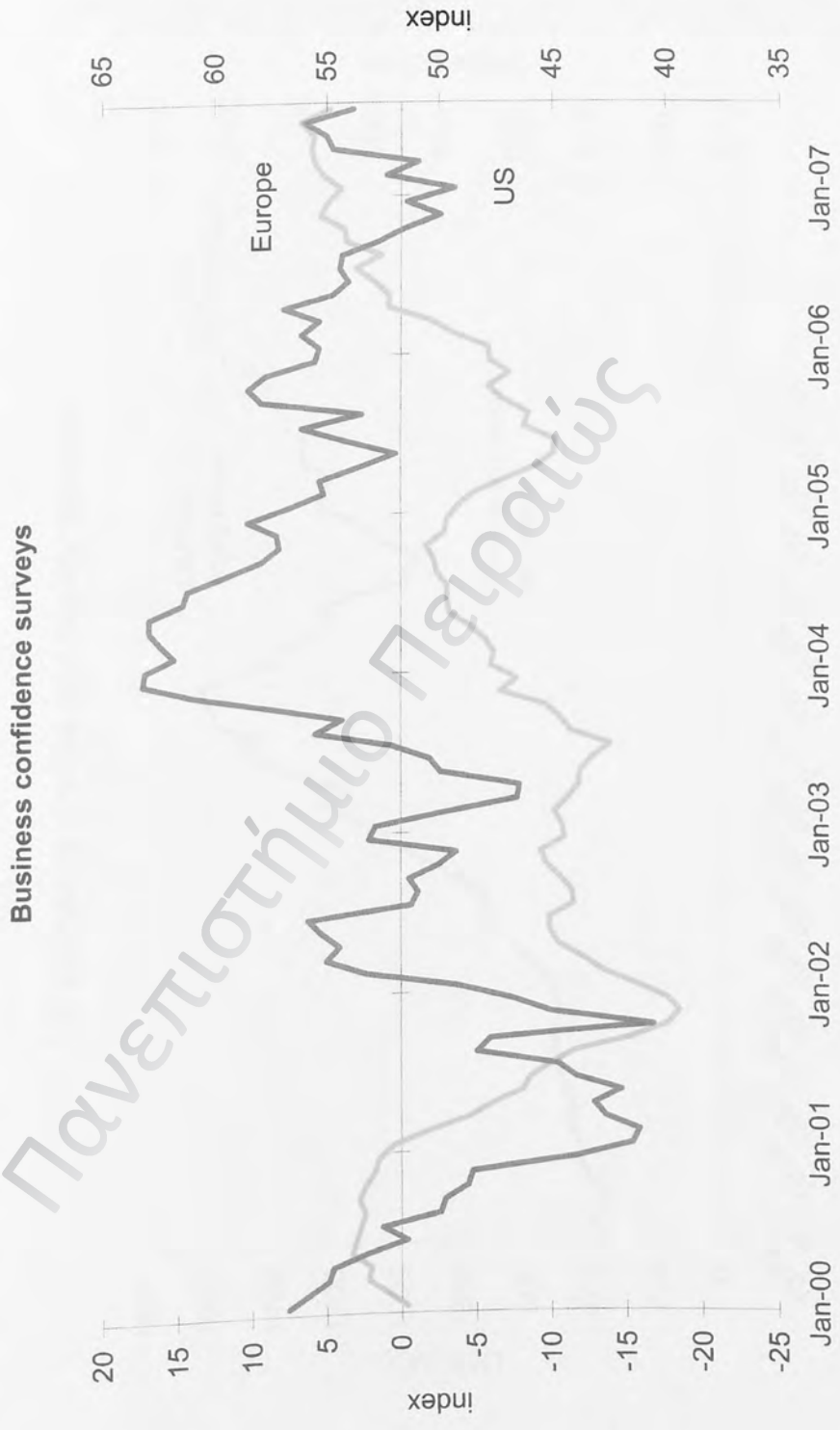
5
0
.5
0
.5
0.0
.5
1.0
1.5
2.0
2.5
3.0



Source: OECD Main Economic Indicators - normalised series in units of standard deviation



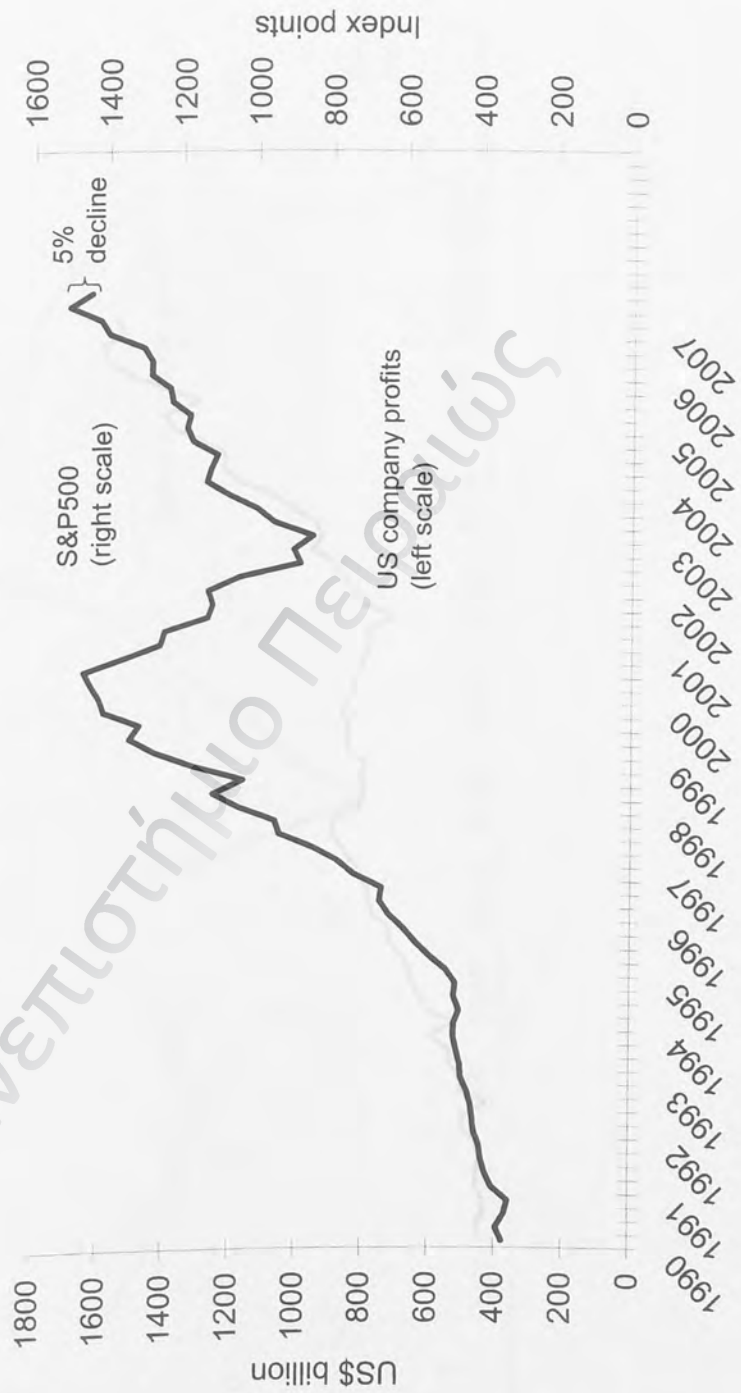
Business was getting more confident

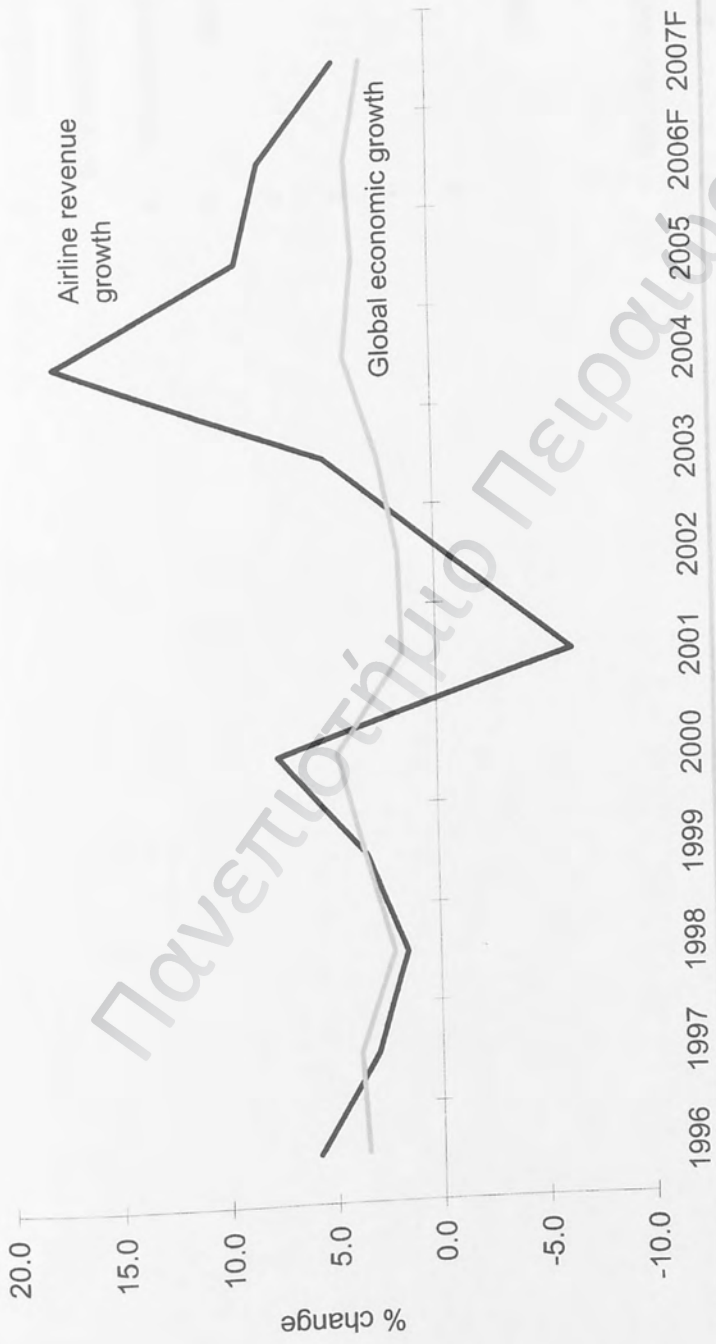


Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

But profits have supported equity values

US company profits and equity markets

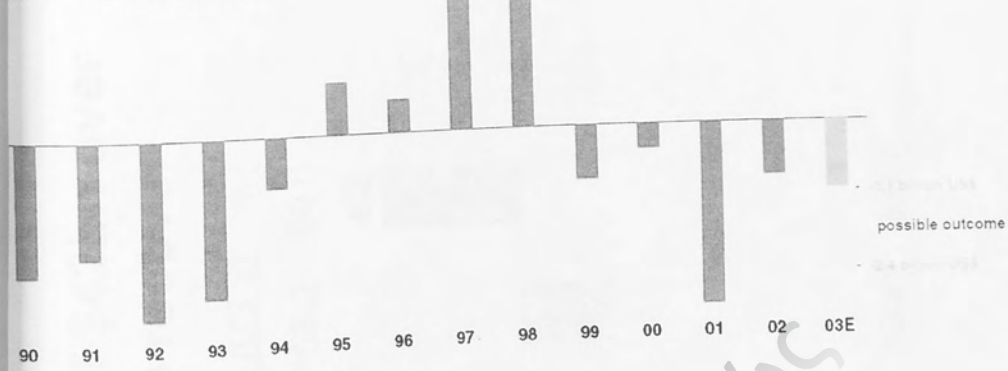




Source:
IATA

OPERATING PROFIT / LOSS TOTAL SCHEDULED ROUTES

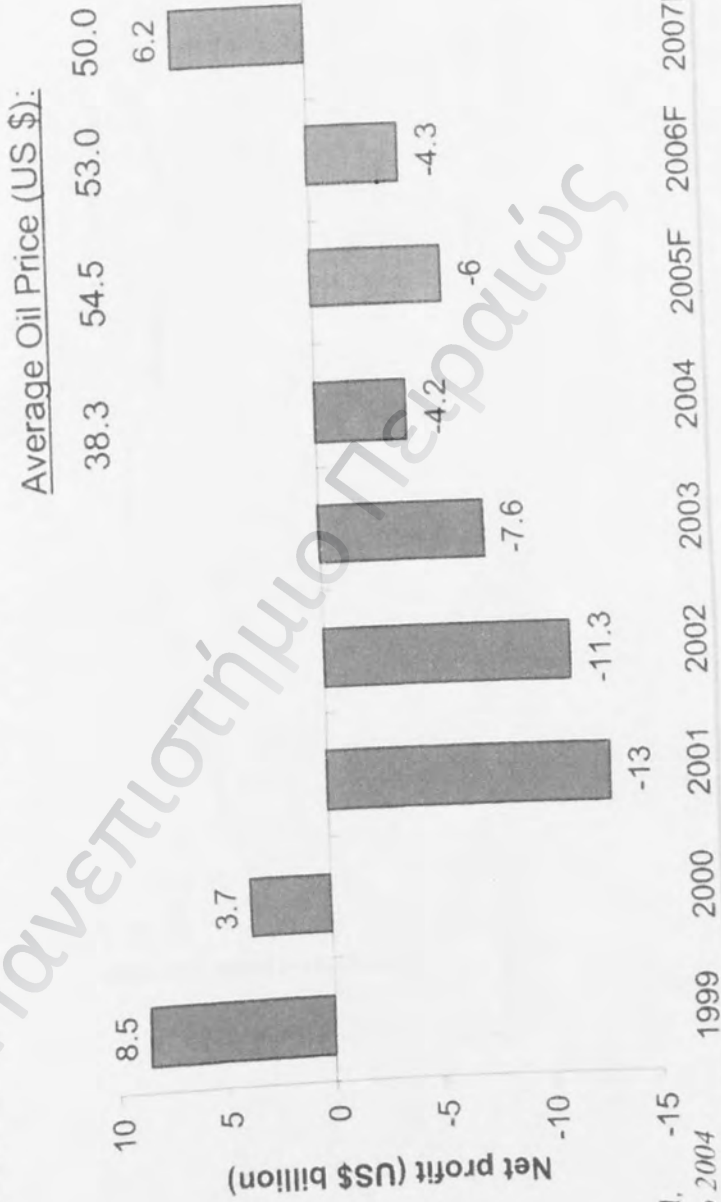
on current US\$ after interest



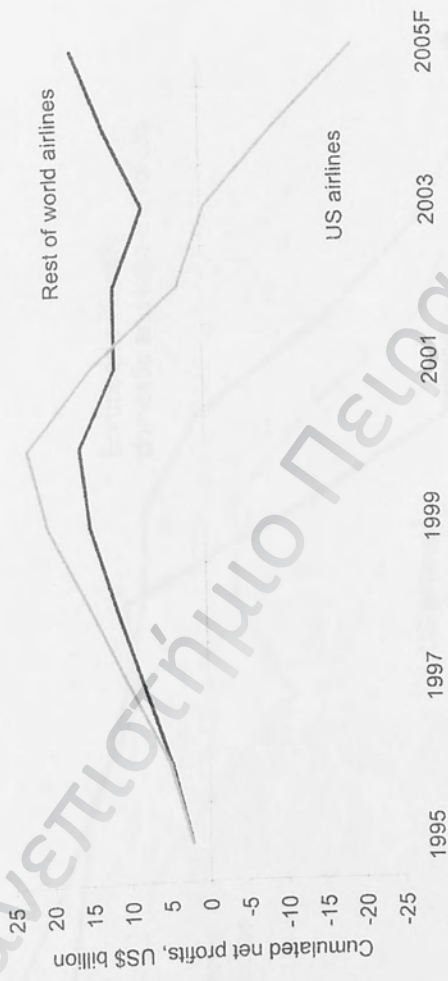
source: AEA
2A YB 03 24

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

➔ Yet globally airlines have made net losses of \$42bn over 2001-2005 and net profits are just starting to recover

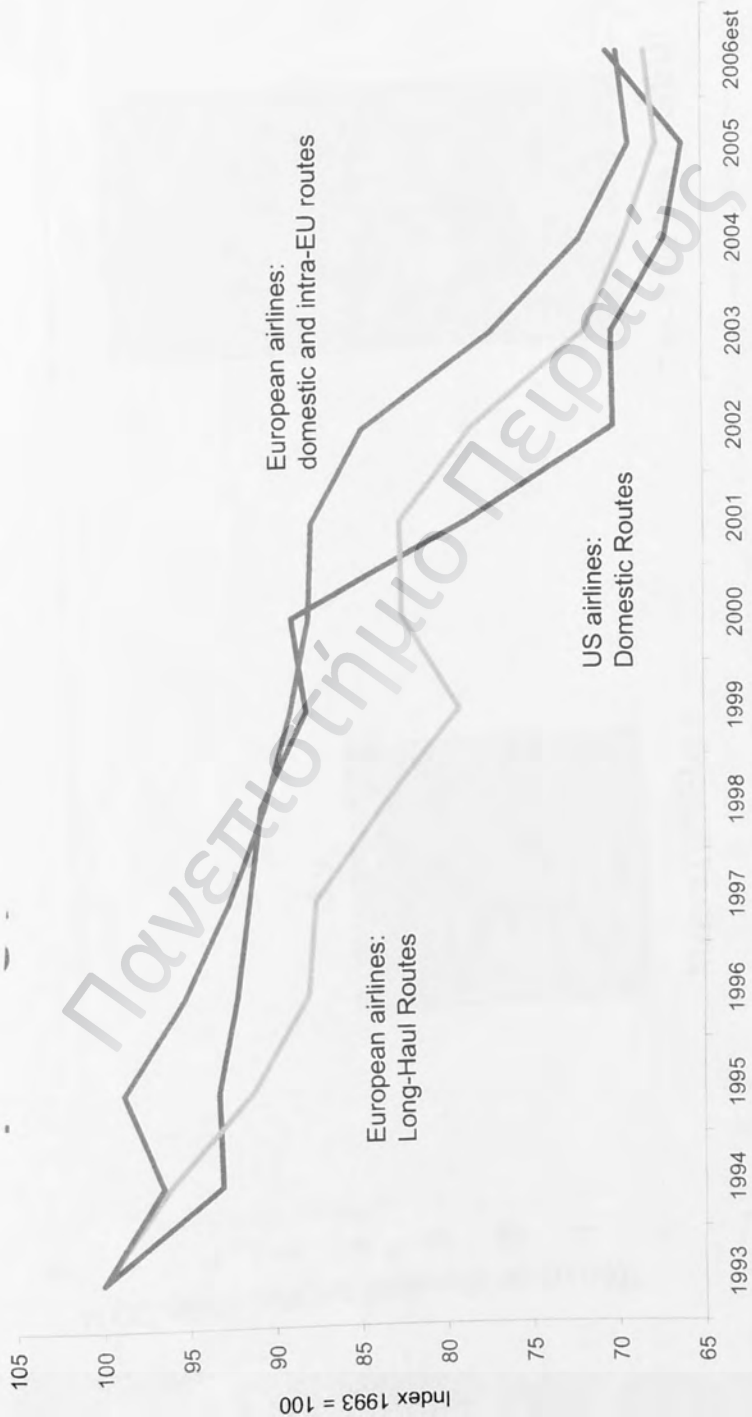


Source: IATA, -15
ICAO data to 2004

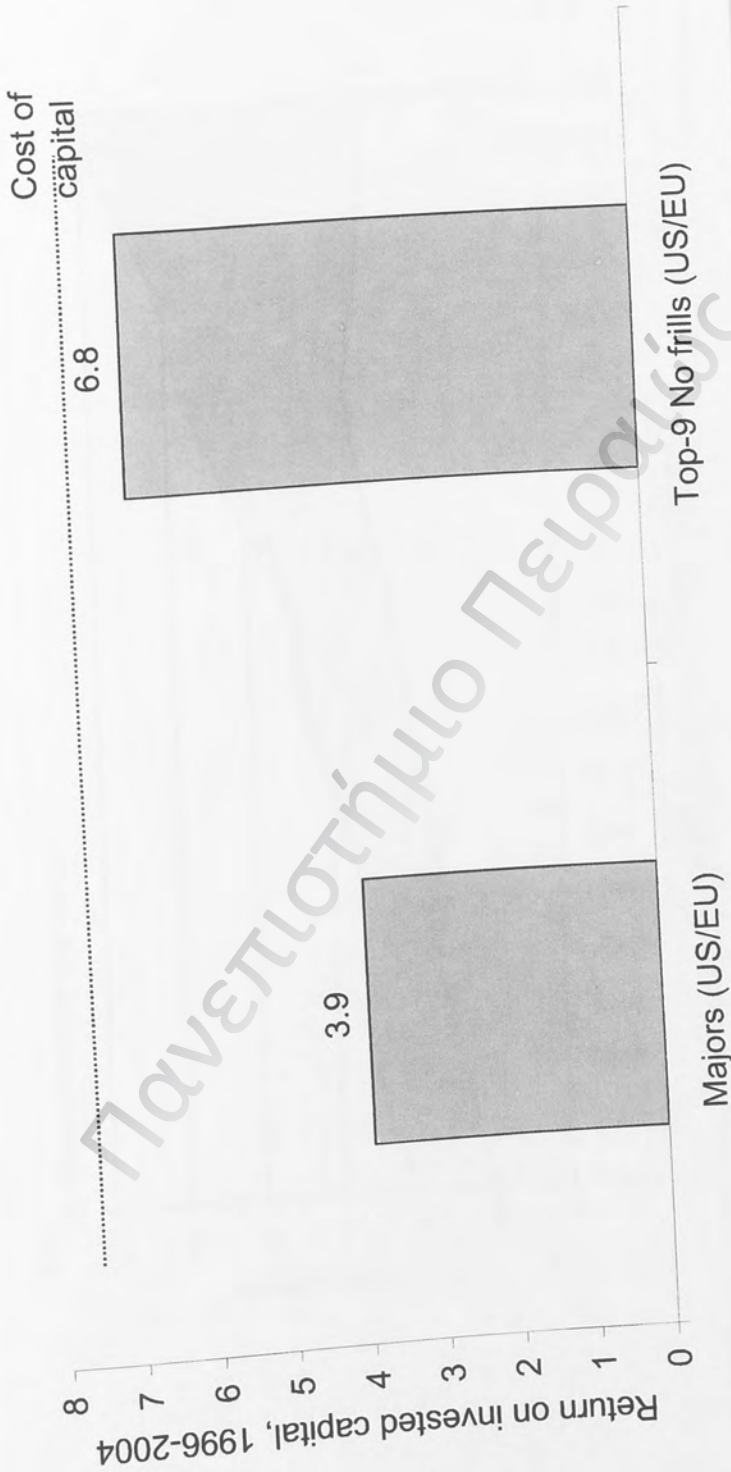


Source: IATA, ICAO

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

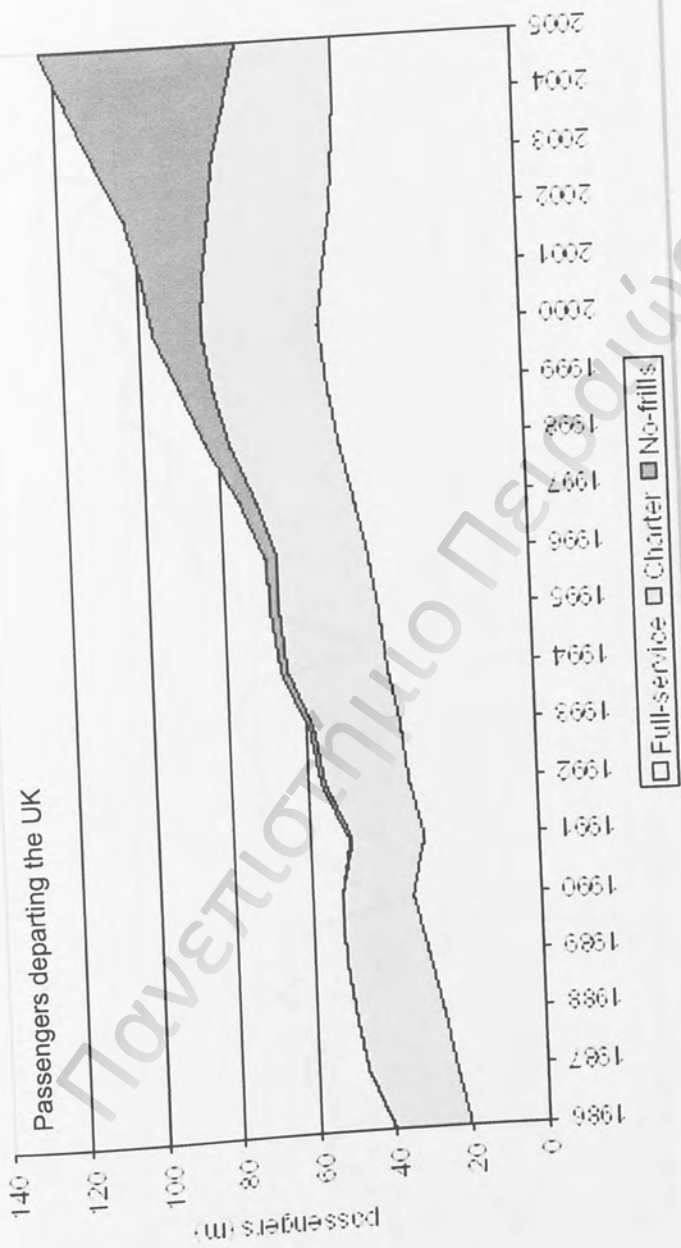


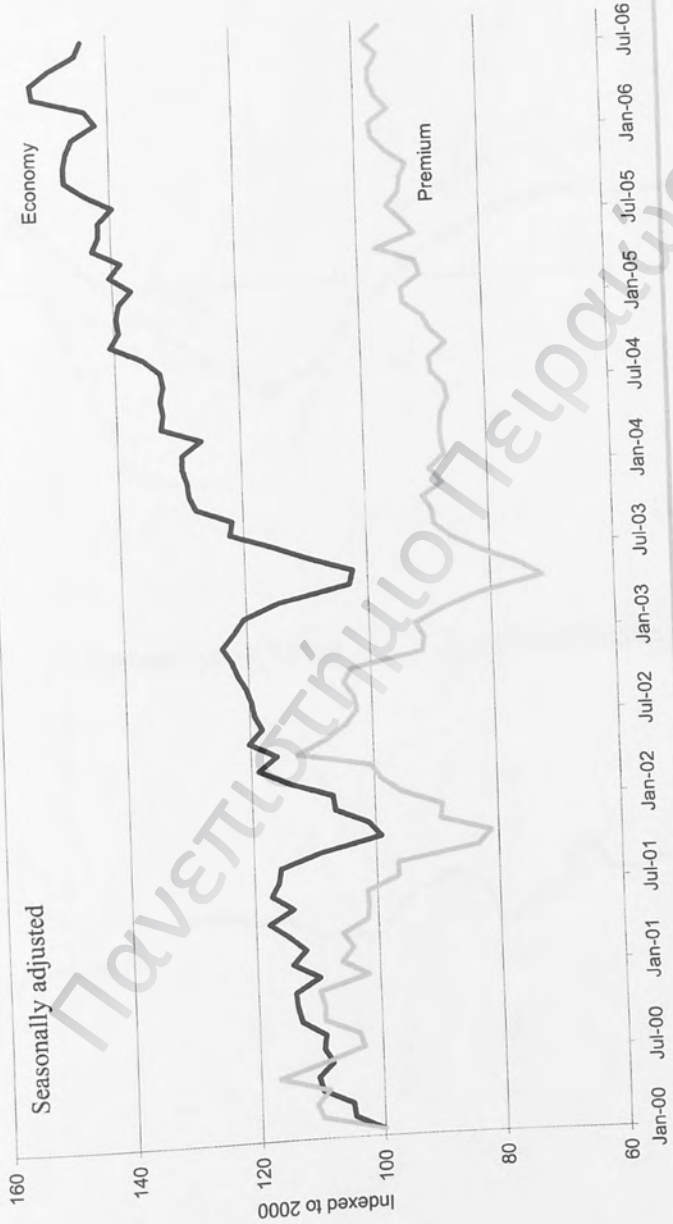
Source: AEA
ATA, IATA
estimates



Source: IATA

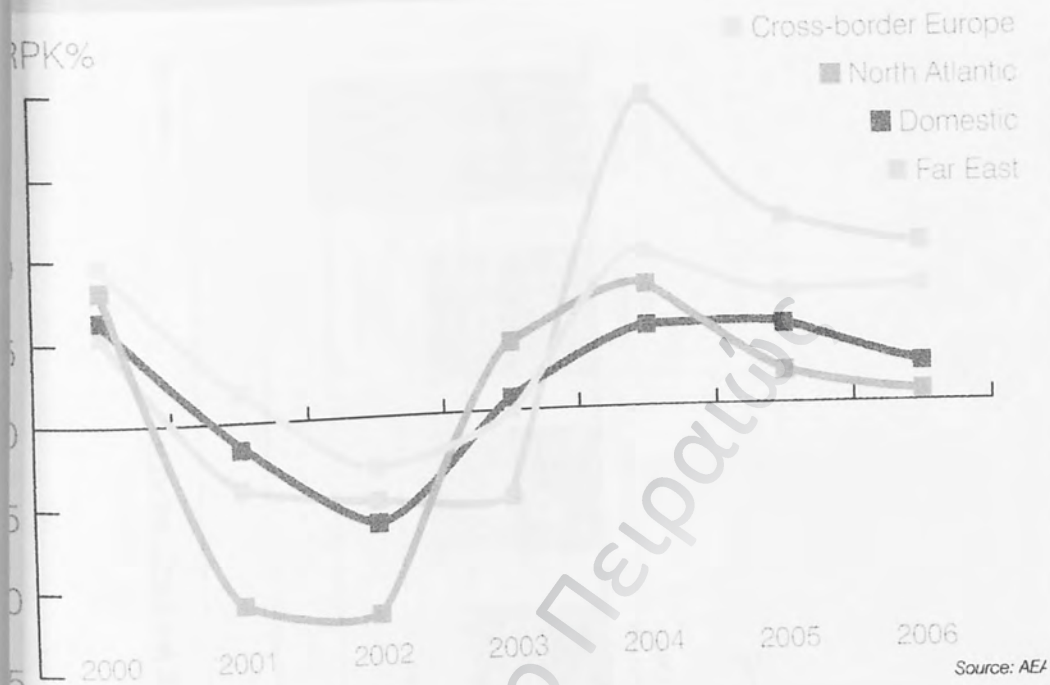
IATA Economics





Source:
IATA

RPK%



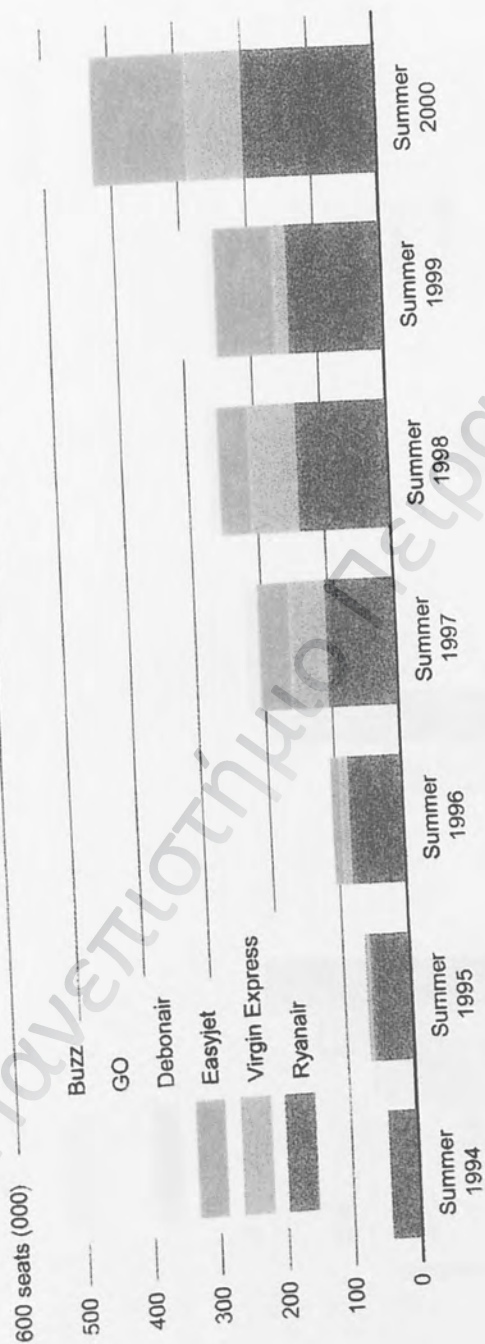
Passenger Load

Moving 12-month average

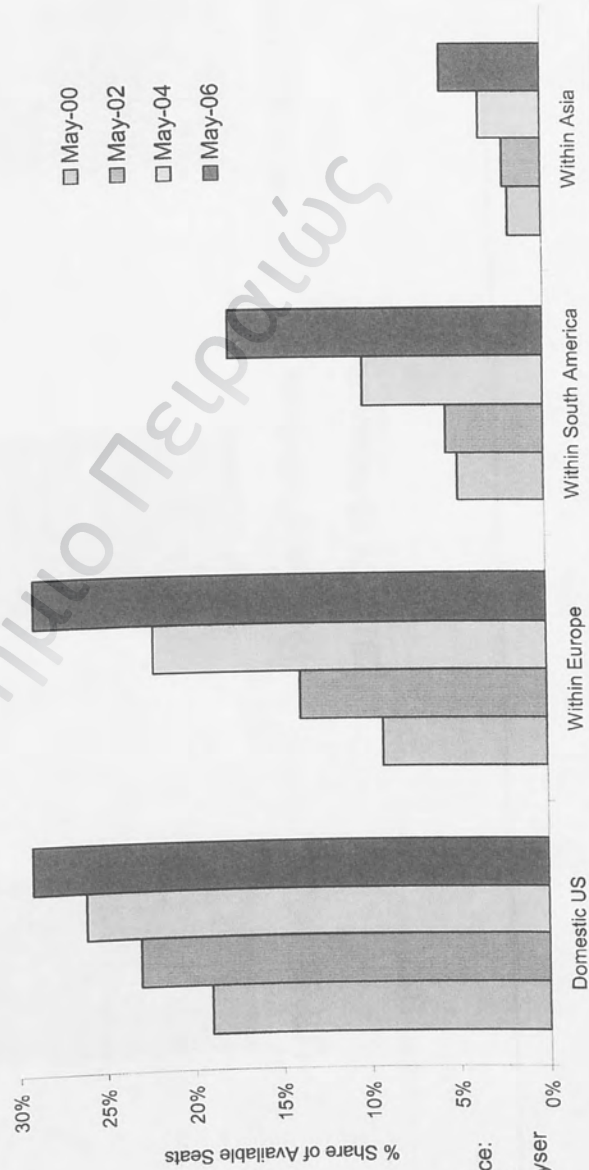


LOW-FARE CARRIERS' WEEKLY SEATS

Source: OAG

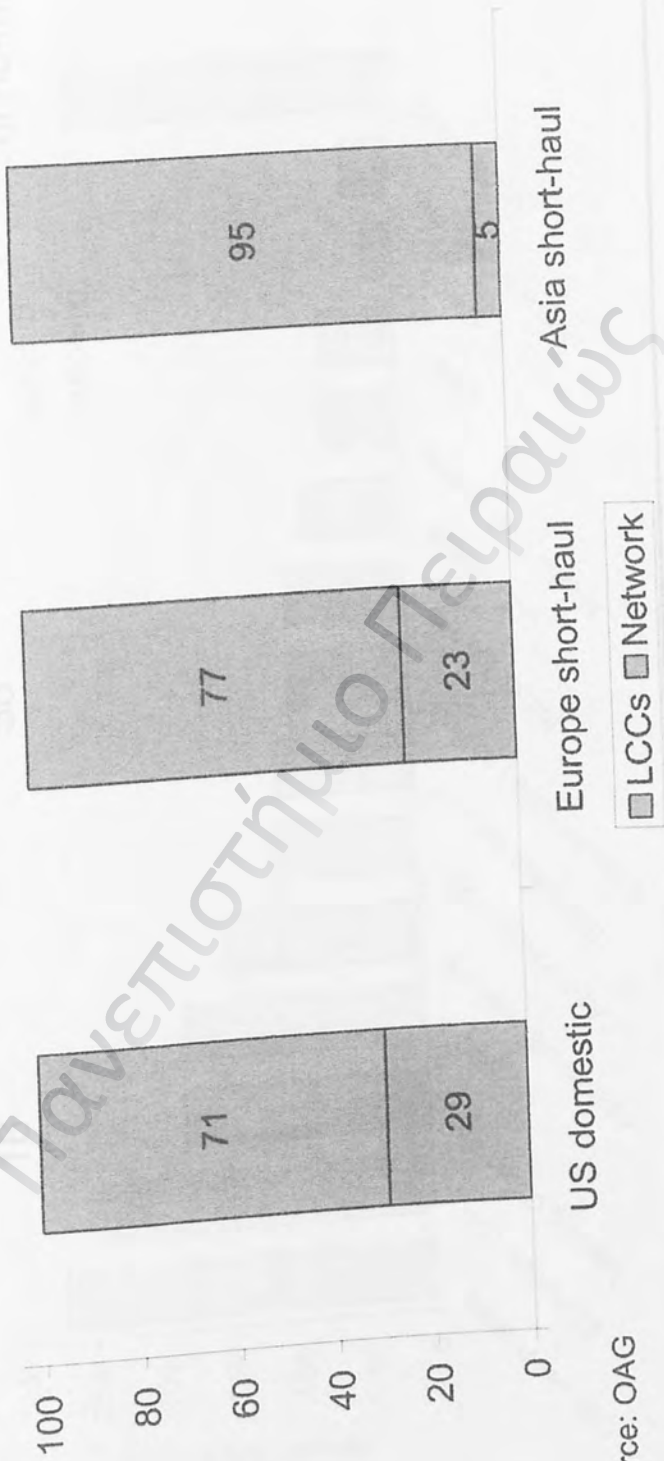


Πανεπιστήμιο Πειραιώς



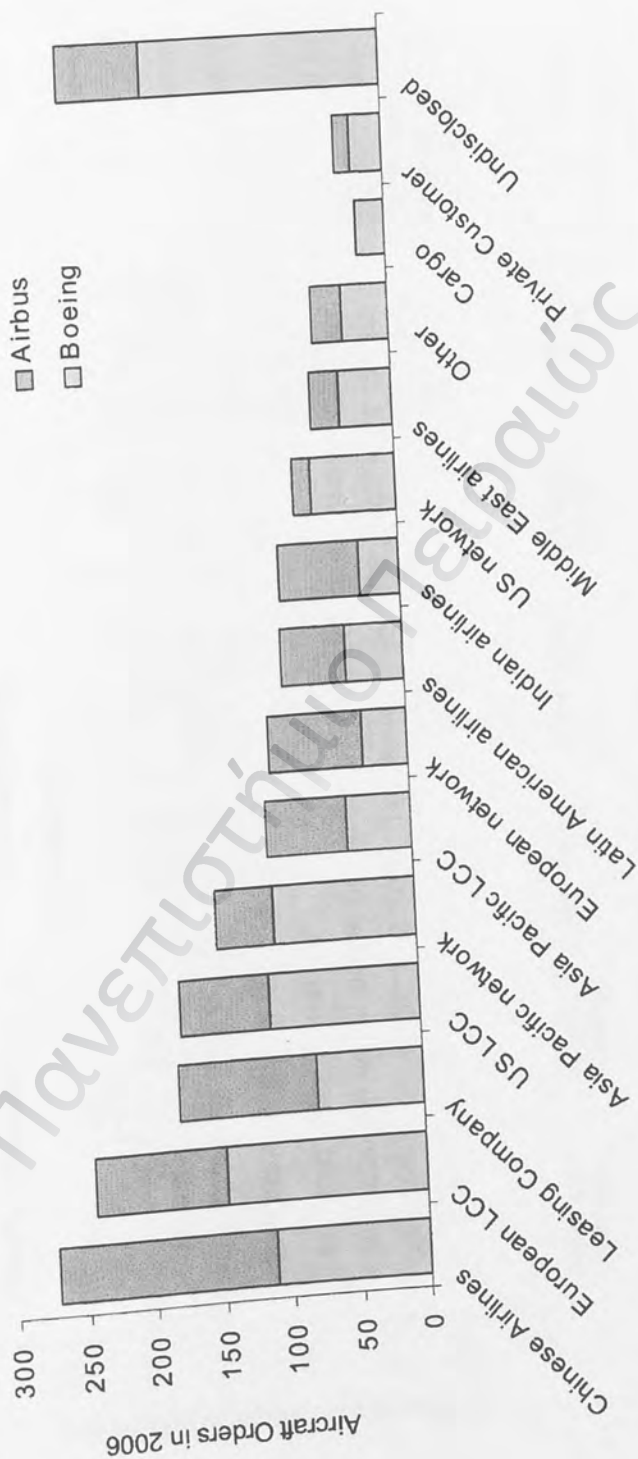
Source:
SRS
Analysier

Percentage share of seats in Jan 2006

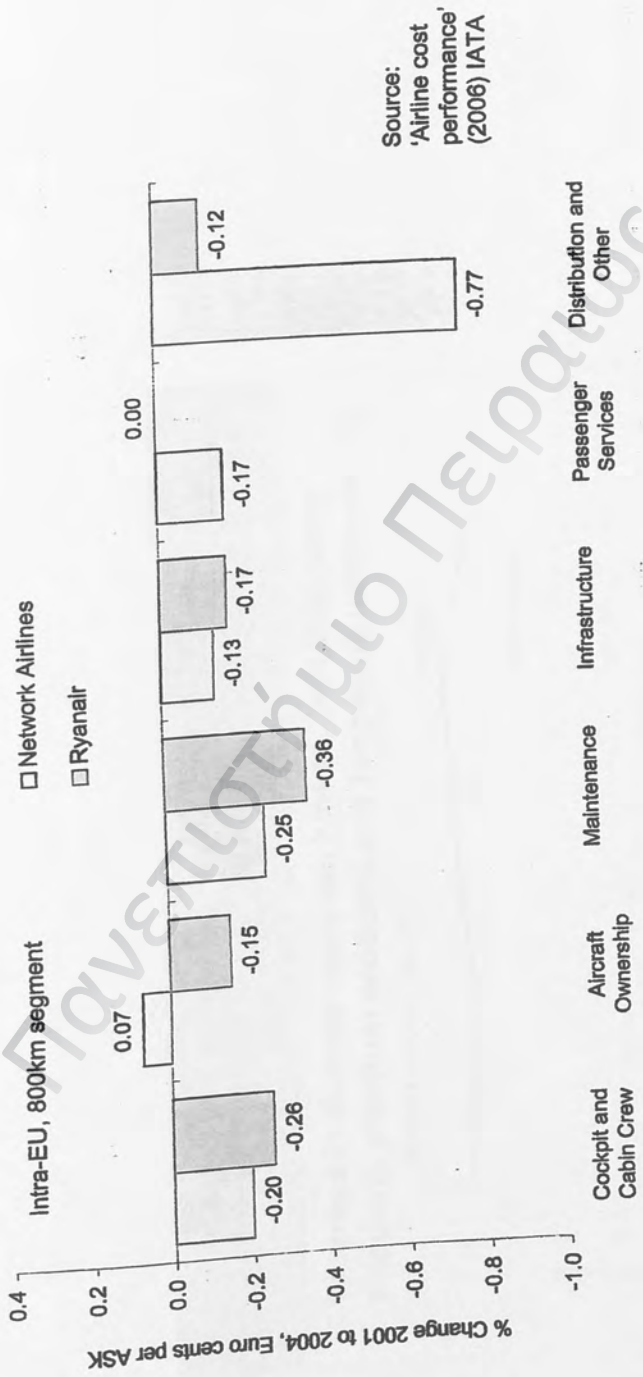


Source: OAG

Boeing and Airbus New Orders in 2006, by airline region and category

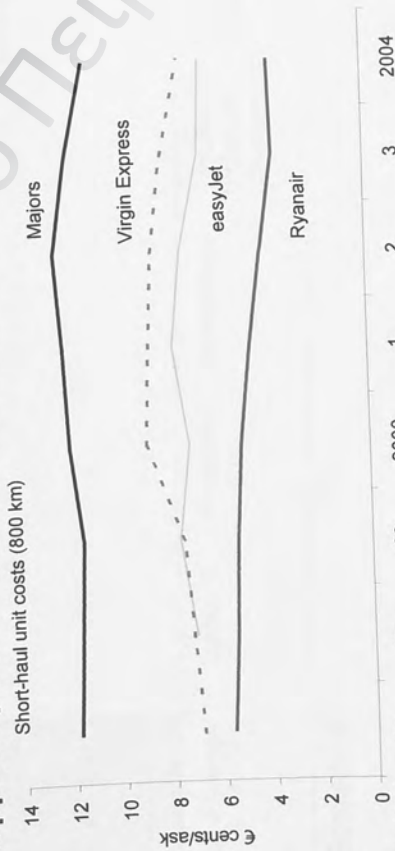


Source: Boeing; Airbus



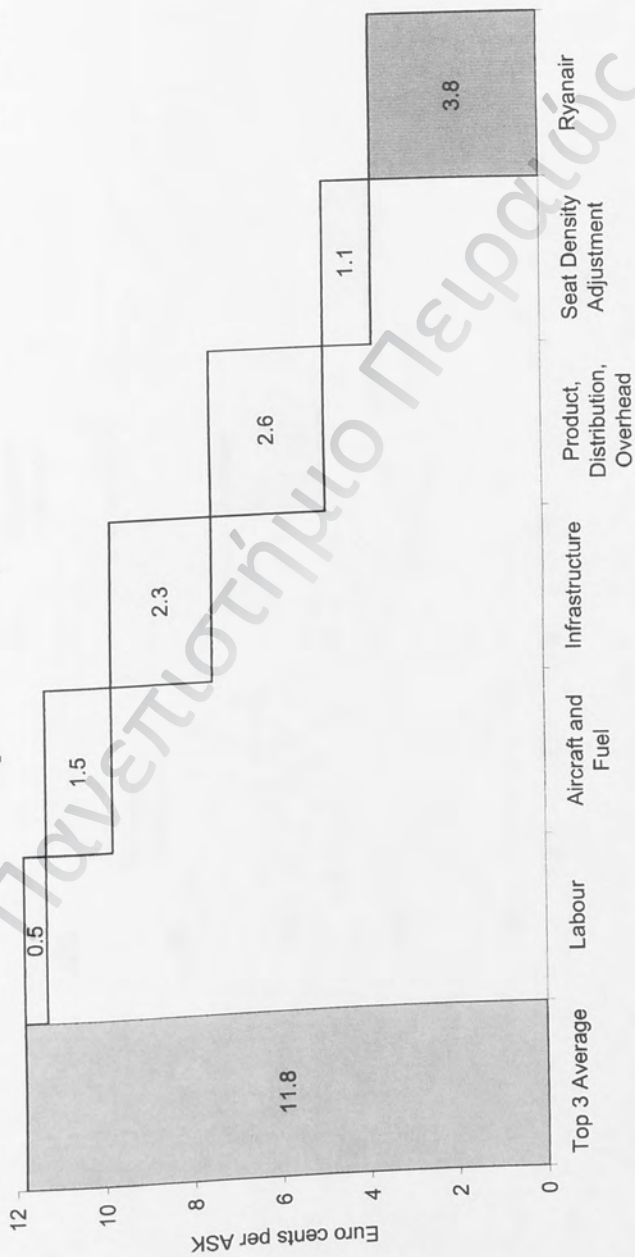


↗ Whereas in Europe costs are higher...but this partly supports premium products and long-haul, unlike the US



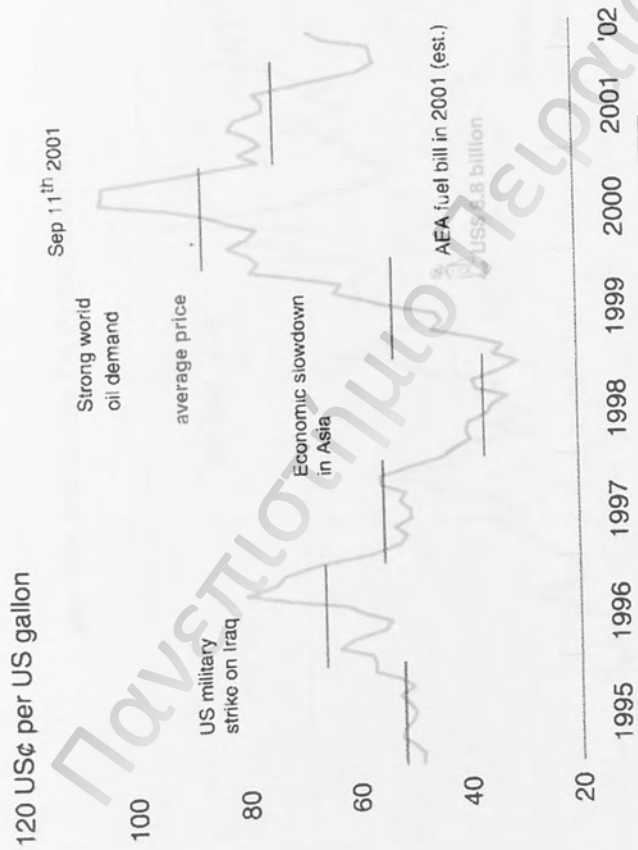
Source: IATA/
McKinsey cost study

IATA Economics



IATA Economics

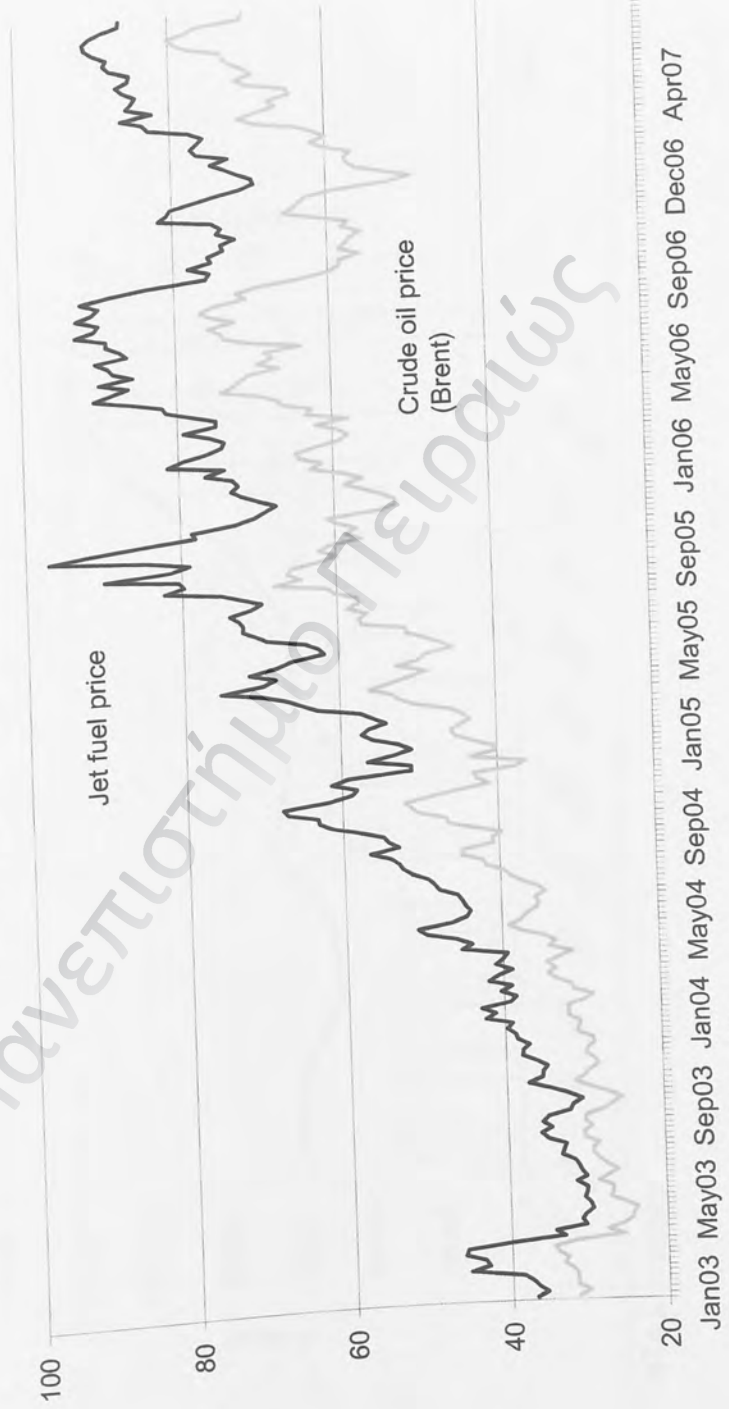
ROTTERDAM SPOT PRICES FOR JET FUEL



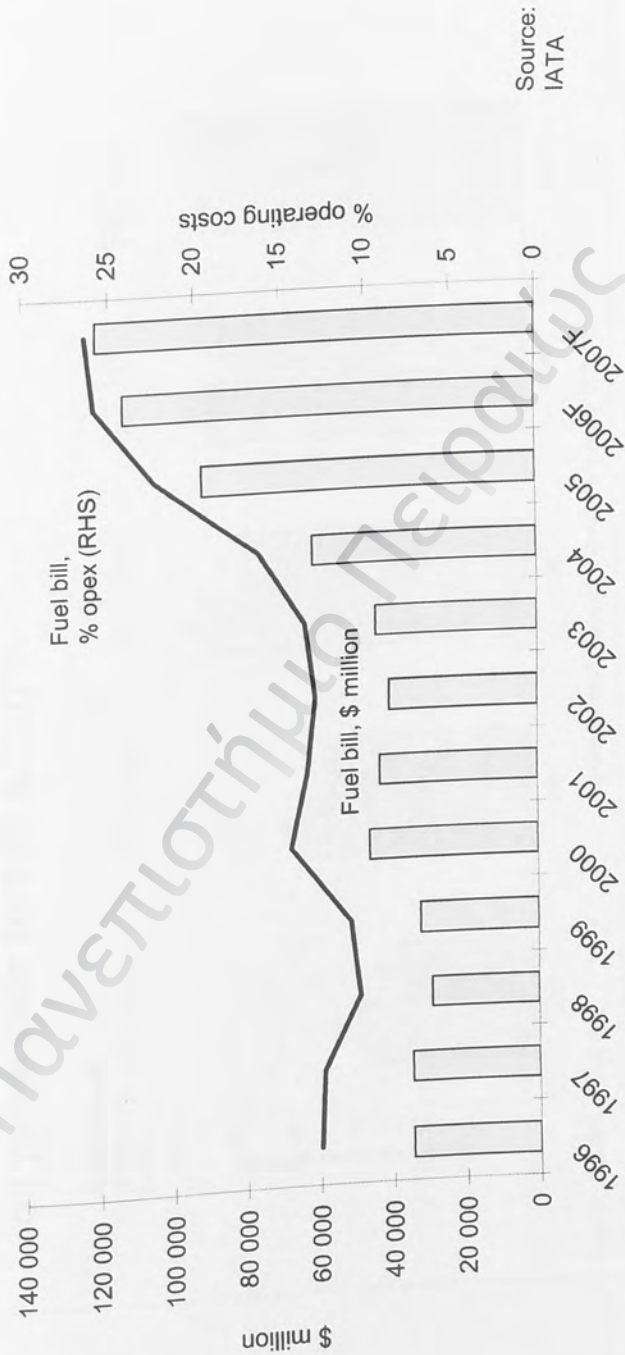
Association of European Airlines

Pushed oil and jet fuel prices higher again

Jet Fuel and Crude Oil Price (\$/barrel)

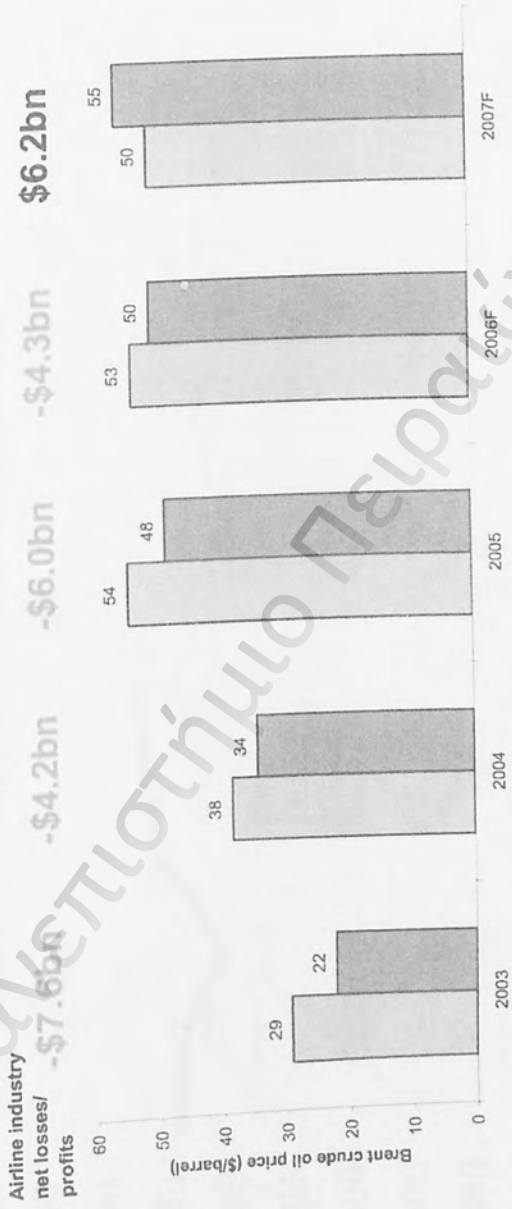


Source: Platt's, RBS



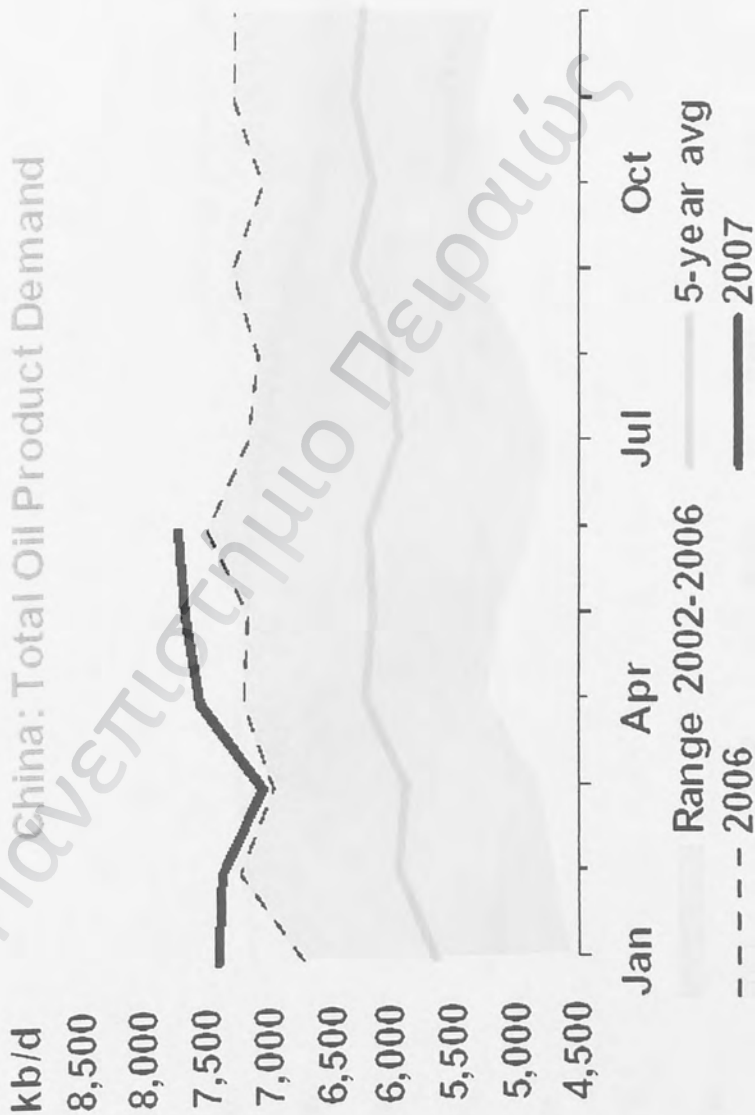
Source:
IATA

➤ To a point where the industry can now break-even if the oil price falls to \$50 a barrel

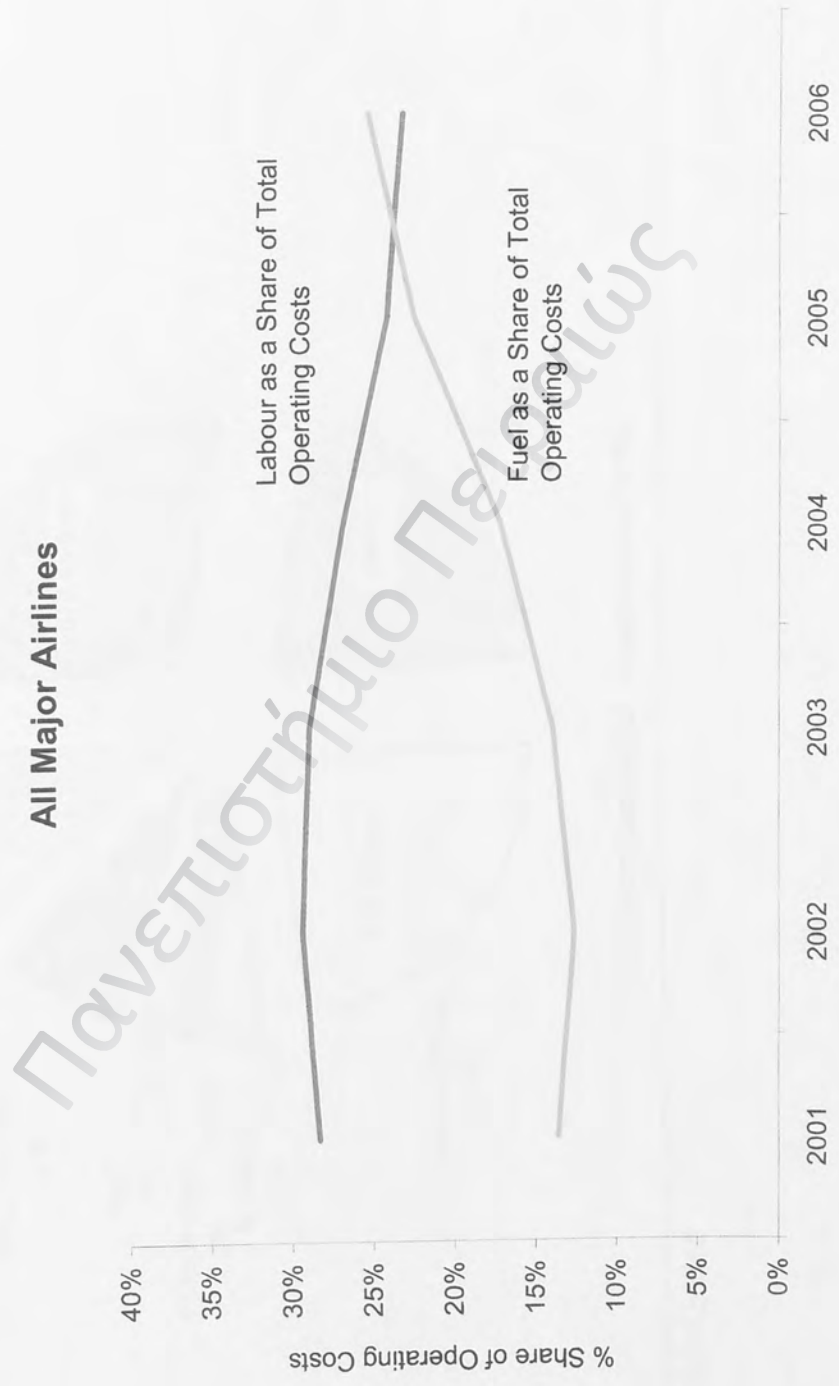


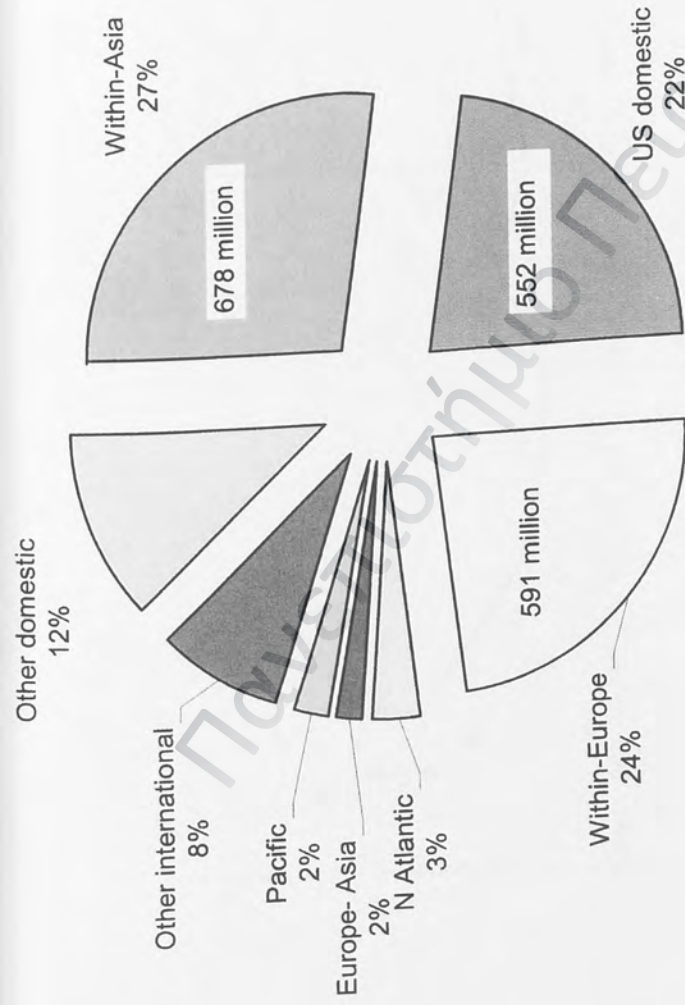
Source: ICAO, IATA

Surging oil demand from China



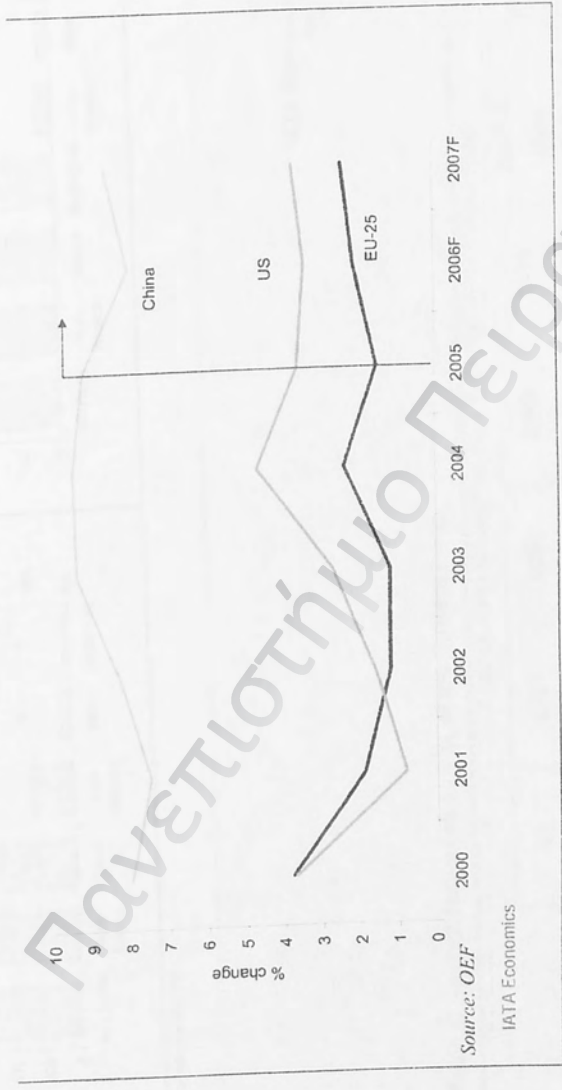
Raising fuel to the largest airline cost item





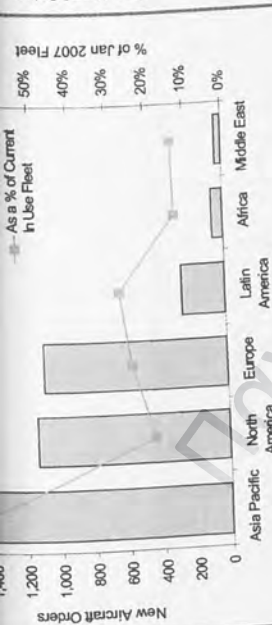
Source:
IATA

2.5 billion passenger departures by 2010



Source: OEF
IATA Economics

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Source: Airclaims

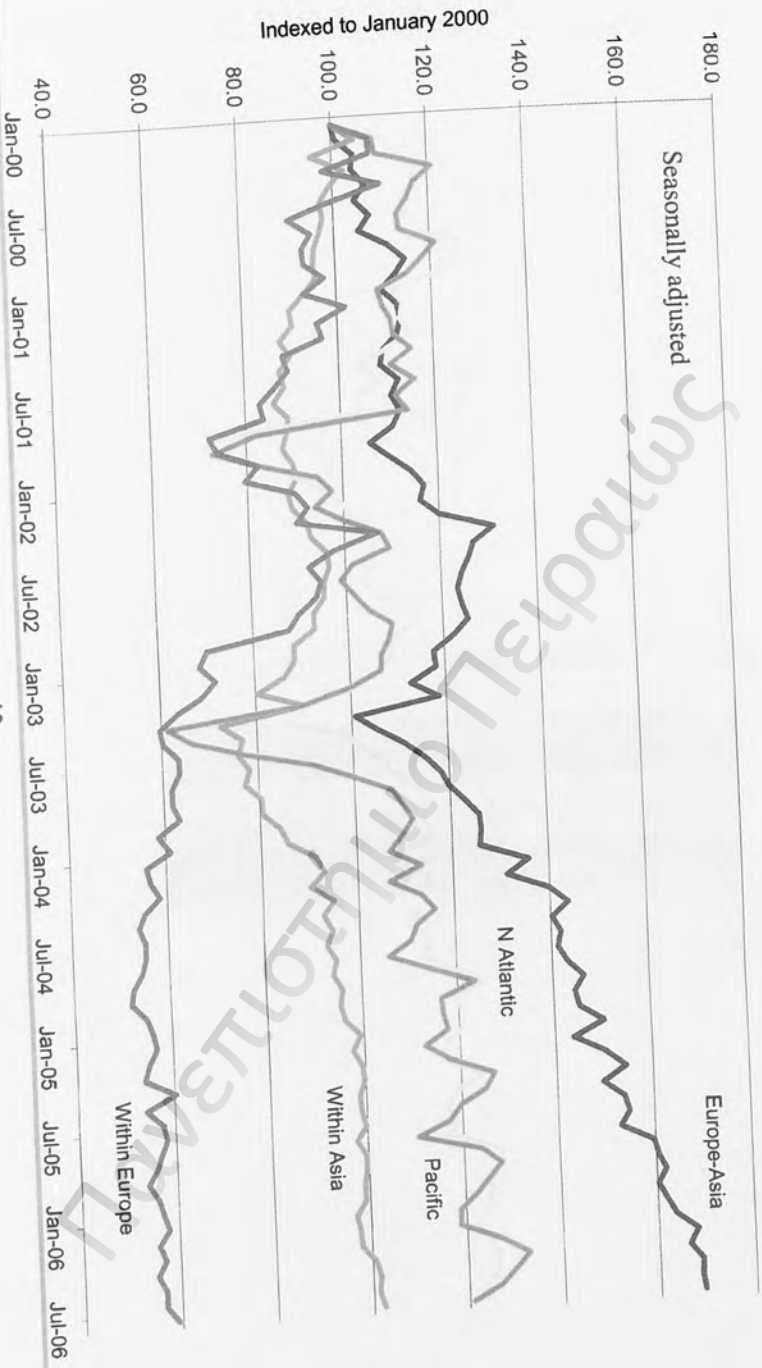
IATA Economics Briefing
February 2007

Table 1: Aircraft Deliveries as a % of the Current Fleet

	Aircraft Firm Deliveries as a % of Jan 2007 In Use Fleet						
	All	2007	2008	2009	2010	2011 or later	TBD*
Africa	14.9%	4.1%	1.4%	2.7%	1.7%	2.9%	2.3%
Asia	58.8%	10.5%	10.8%	10.1%	9.2%	17.2%	1.0%
Australasia	33.0%	2.7%	8.8%	5.3%	4.1%	12.1%	0.0%
Europe	25.1%	6.3%	6.5%	5.1%	3.5%	3.4%	0.3%
Latin America	28.6%	7.2%	6.9%	3.5%	4.1%	5.8%	1.2%
Middle East	37.4%	5.4%	6.9%	5.9%	4.8%	10.7%	3.7%
North America	20.0%	3.7%	4.3%	3.6%	2.8%	5.3%	0.3%
Total	31.0%	5.9%	6.3%	5.3%	4.3%	7.2%	1.9%

Source: Airclaims

*TBD = Delivery Date yet to be decided



Source:
IATA

ANA's major long-haul markets

	arriving	departing	passengers
	2006	2005	%
United States	23,015,887	22,864,927	+ 0.7
India	3,657,061	2,758,597	+ 32.6
Japan	3,219,220	3,227,851	+ 3.1
Canada	3,219,220	3,217,097	+ 0.1
China	3,152,675	2,852,517	+ 10.5
Brazil	2,792,735	2,281,971	+ 22.4

Source: ANA

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

APPENDIX: OPERATING PROFITS BY AIRLINE

Top 25 Airlines by Operating Profitability, Fiscal Year 2005 (* = Fiscal Year 2004)

Operating Profit		By Operating Profit Margin		
Airline	US\$ m	Rank	Airline	%
FedEx *	1,414	1	Gol Airlines	23.3
British Airways	1,330	2	Ryanair	21.8
Air France-KLM	1,200	3	Air Asia	18.9
Lufthansa	877	4	COPA	17.3
Southwest	820	5	Kenya Airlines	15.6
Emirates	786	6	Philippine Airlines	13.7
All Nippon	776	7	DHL International *	12.5
Qantas *	775	8	Kalitta Air	12.3
Singapore Airlines	590	9	Emirates	11.9
Cathay Pacific	533	10	Mesa Airlines	11.7
Ryanair	459	11	American Eagle	11.3
Air China	458	12	SkyWest	11.2
Iberia	457	13	Southwest	10.8
Air Canada	388	14	Jet Airways *	10.3
UPS Airlines	293	15	Air China	9.6
Thai Airlines	269	16	Virgin Blue	9.6
Gol Airlines	266	17	TAM	9.5
TAM	232	18	Singapore Airlines	9.1
American Eagle	225	19	Royal Jordanian	9.0
SkyWest	220	20	Qantas *	8.9
Korean Airlines	207	21	Atlantic Southeast	8.5
Virgin Blue	184	22	British Airways	8.3
China Eastern *	179	23	Aer Lingus	8.2
LAN Airlines	142	24	Cathay Pacific	8.1
Asiana*	136	25	FedEx*	7.2

APPENDIX II

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

(1) Airline

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

(2) Return ticket

ΤΙΝΑΚΑΣ 1

(3) Second class air ticket

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

(4) Consultant contract for work

ΓΡΑΦΗΜΑ 4

(5) Consumer information leaflet

ΓΡΑΦΗΜΑ 5

(6) Bank credit conditions

ΓΡΑΦΗΜΑ 6

(7) International telephone

kilometers

ΓΡΑΦΗΜΑ 7

(8) Foreign travel card

ΓΡΑΦΗΜΑ 8

(9) Self-protection

ΓΡΑΦΗΜΑ 9

(10) Aircraft noise and comfort

ΓΡΑΦΗΜΑ 10

(11) Capital

ΓΡΑΦΗΜΑ 11

(12) Fuel

ΓΡΑΦΗΜΑ 12

(13) Fuel

ΓΡΑΦΗΜΑ 13

(14) Fuel costs as a function of distance

ΓΡΑΦΗΜΑ 14

(15) Weekly working hours

ΓΡΑΦΗΜΑ 15

(16) Non-fuel costs, fuel and fuel efficiency

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

1) Airline shareprices indices

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

2) Return invested capital

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

3) Second quarter results for 2007 and 2008

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

4) Consumer confidence index versus oil barrel

ΓΡΑΦΗΜΑ 4

5) Consumer confidence in Europe and U.S.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5

6) Bank credit conditions

ΓΡΑΦΗΜΑ 6

7) International passenger and freight tonne

kilometers

ΓΡΑΦΗΜΑ 7

8) JPMorgan Output PMI Index Air Freight Demand

ΓΡΑΦΗΜΑ 8

9) GDP growth forecasts

ΓΡΑΦΗΜΑ 9

10) Aircraft retirement and deliveries

ΓΡΑΦΗΜΑ 10

11) Global airline industry yield

ΓΡΑΦΗΜΑ 11

12) Fuel costs

ΓΡΑΦΗΜΑ 12

13) Oil prices

ΓΡΑΦΗΜΑ 13

14) Fuel costs as a percent of operating costs

ΓΡΑΦΗΜΑ 14

15) Nominal weekly wage growth

ΓΡΑΦΗΜΑ 15

16) Non-fuel costs , labour and fuel productivity

ΓΡΑΦΗΜΑ 16

17) ASKs Growth – ALL Regions

ΓΡΑΦΗΜΑ 17

18) Operating margin

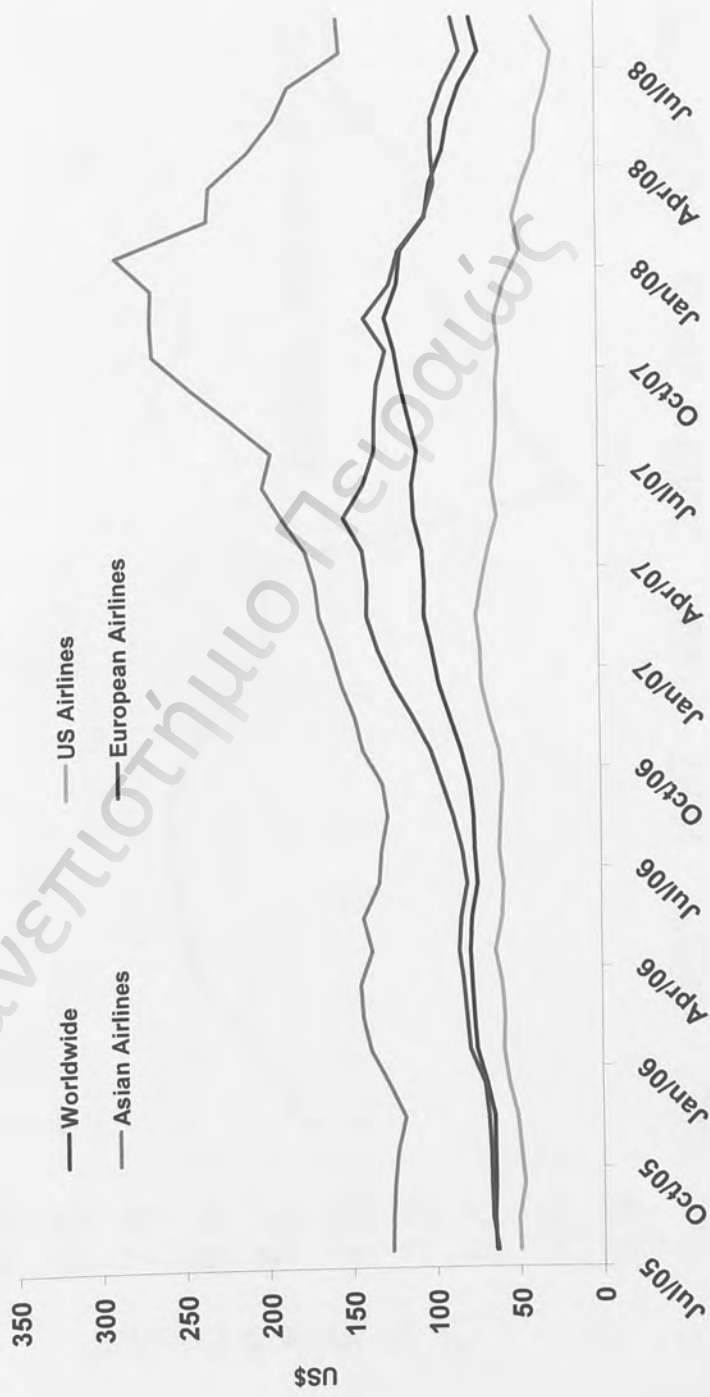
Δημοσίευση για πρόσκληση ενδιαφέροντος για την
Πάνθεον, την Τεχνική Βάση, την Επίγεια Εξυπηρέτηση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

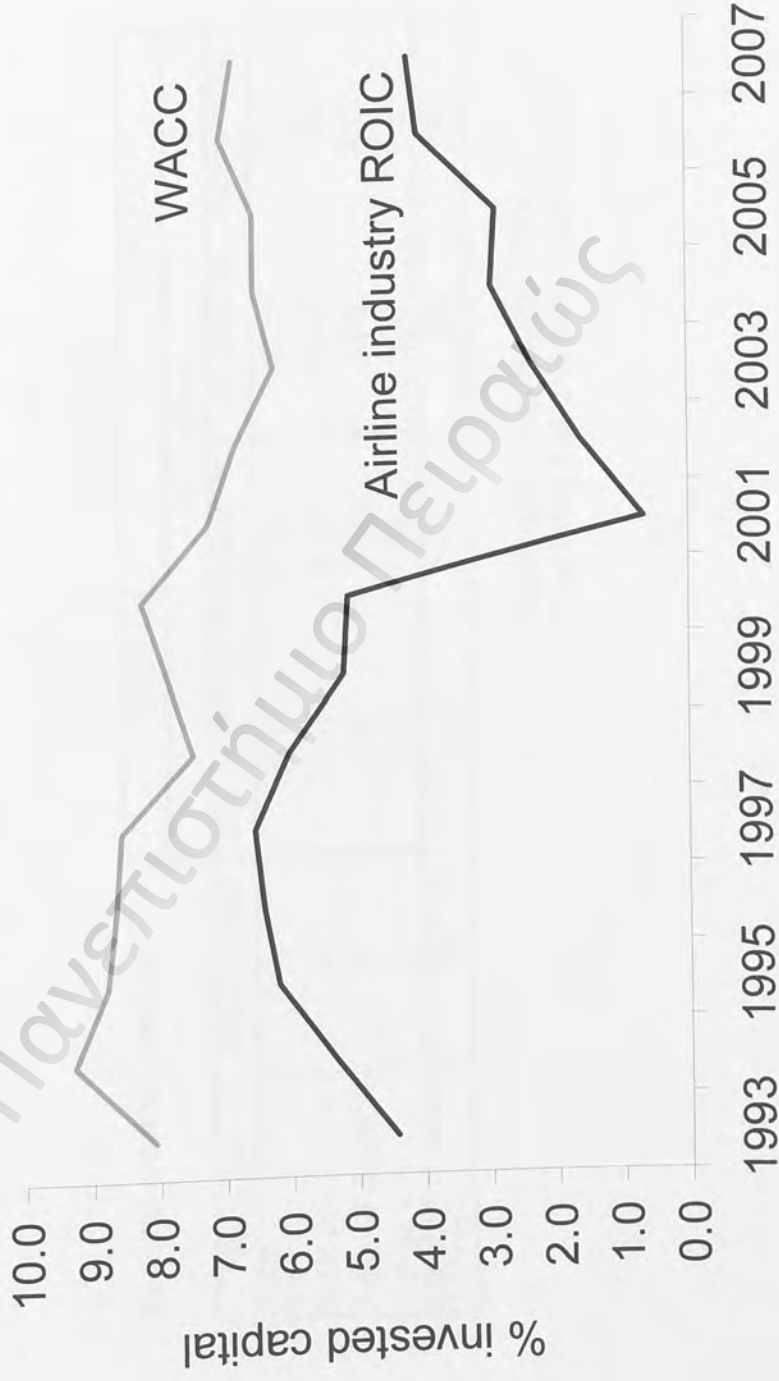
Airline share prices down sharply

Airlines Shareprices Indices

Source: Bloomberg



Returns last year peaked again below cost of capital... fundamental change needed



Large drop in profitability in the first half of this year

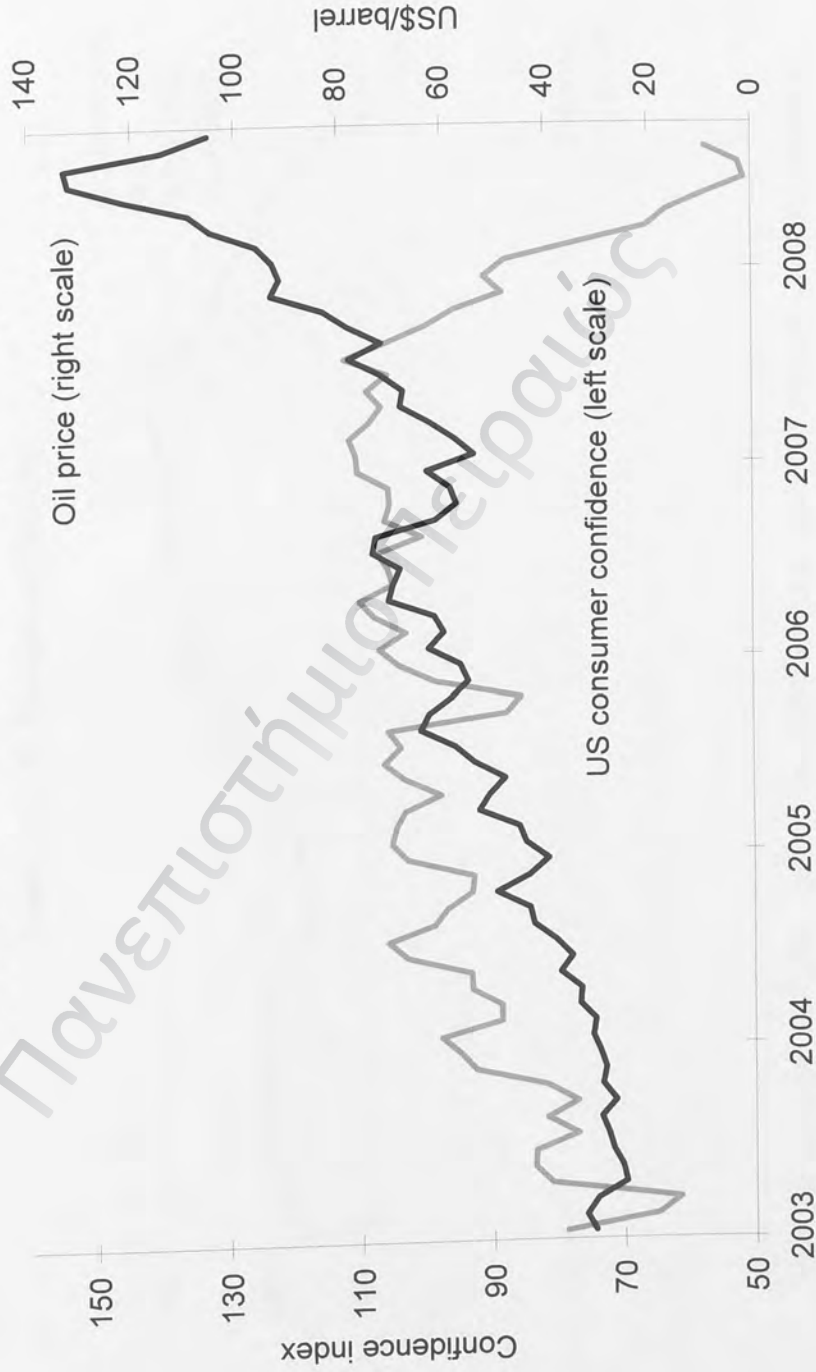
Second quarter results	2007 Q2		2008 Q2	
	Op. profits	Net profits	Op. profits	Net profits
Region	Nb Airlines	US \$ million		
US*	10	3071	5142	223
Europe	10	2137	2119	1398
Asia - Pacific**	6	876	1098	776
Other	2	154	55	100
TOTAL	28	6,238	8,414	2,497
				236

* Excluding reorganisation costs

** Including half year results for Qantas

US business environment stabilising but

remains extremely tough

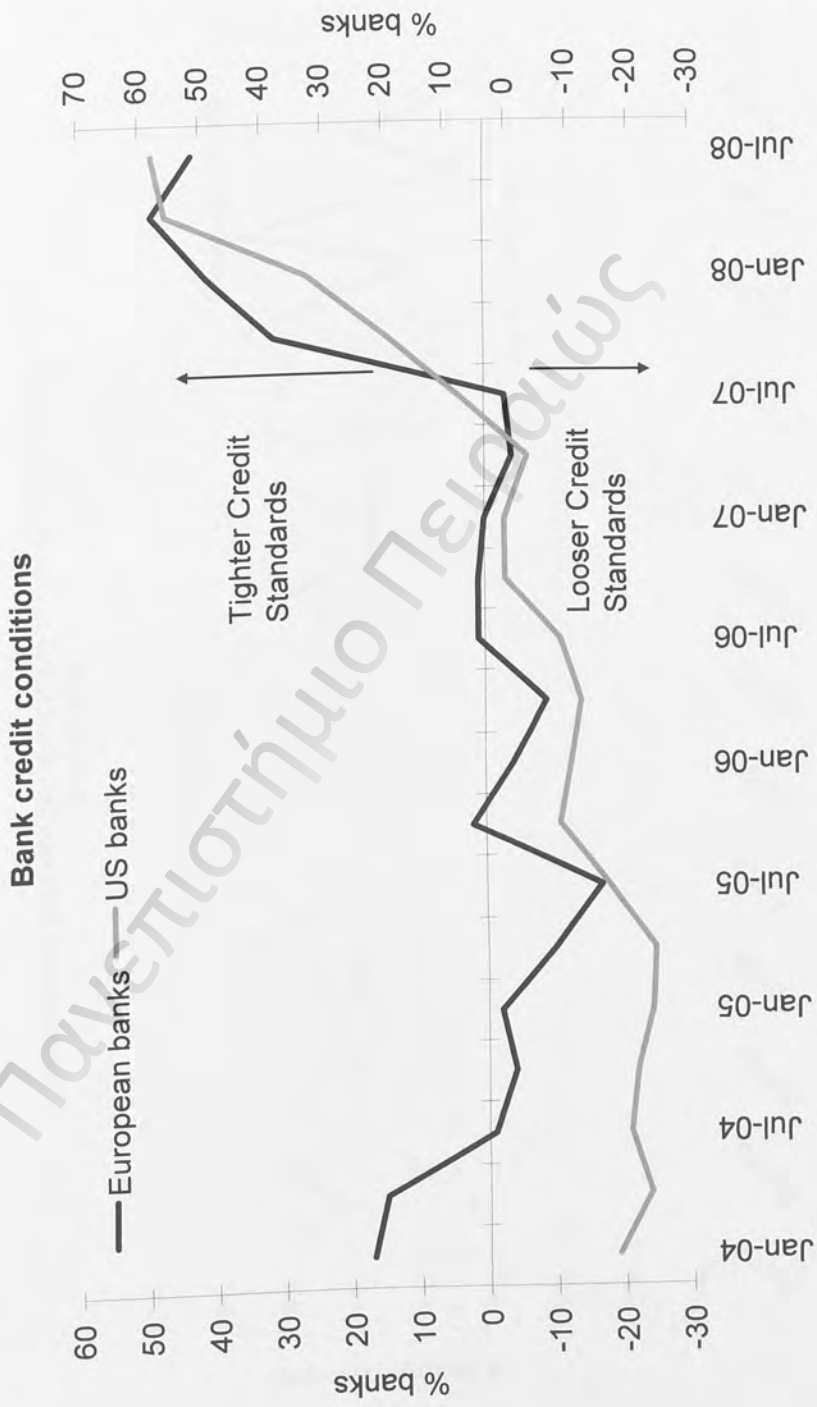


Economic weakness now spreading

Confidence in Europe and the US

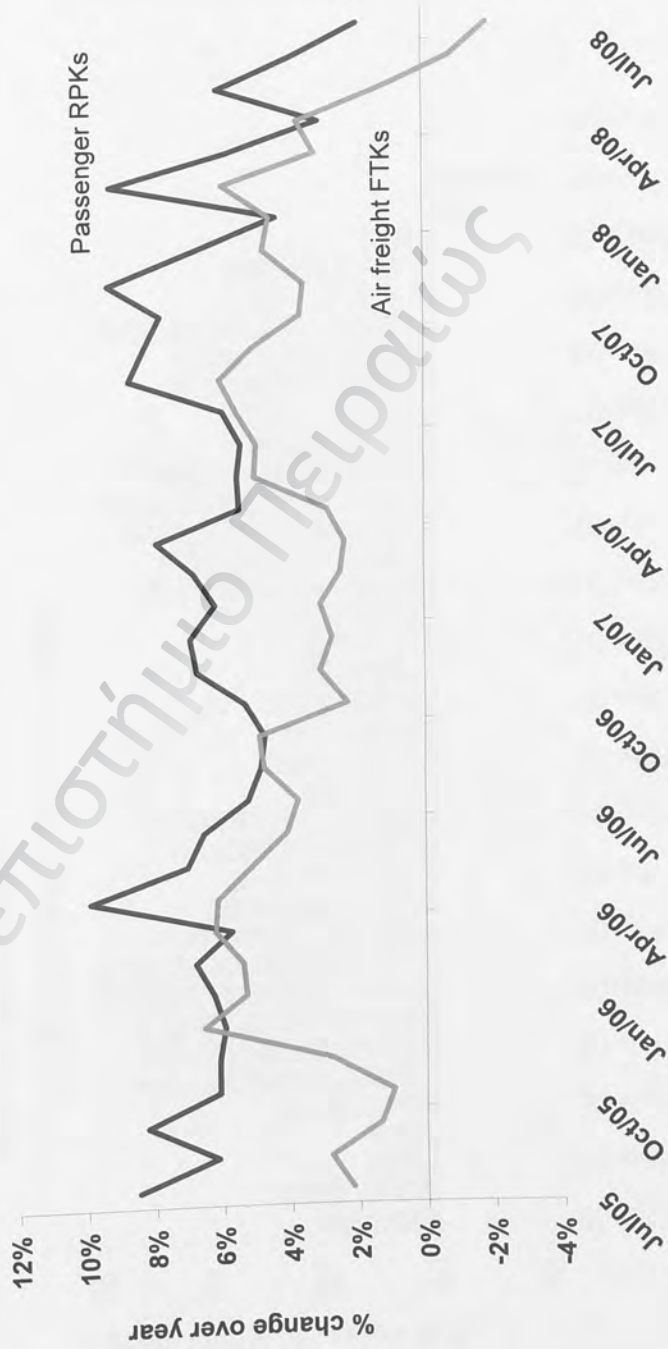


The credit crunch continues not just in US



Traffic volumes going into decline

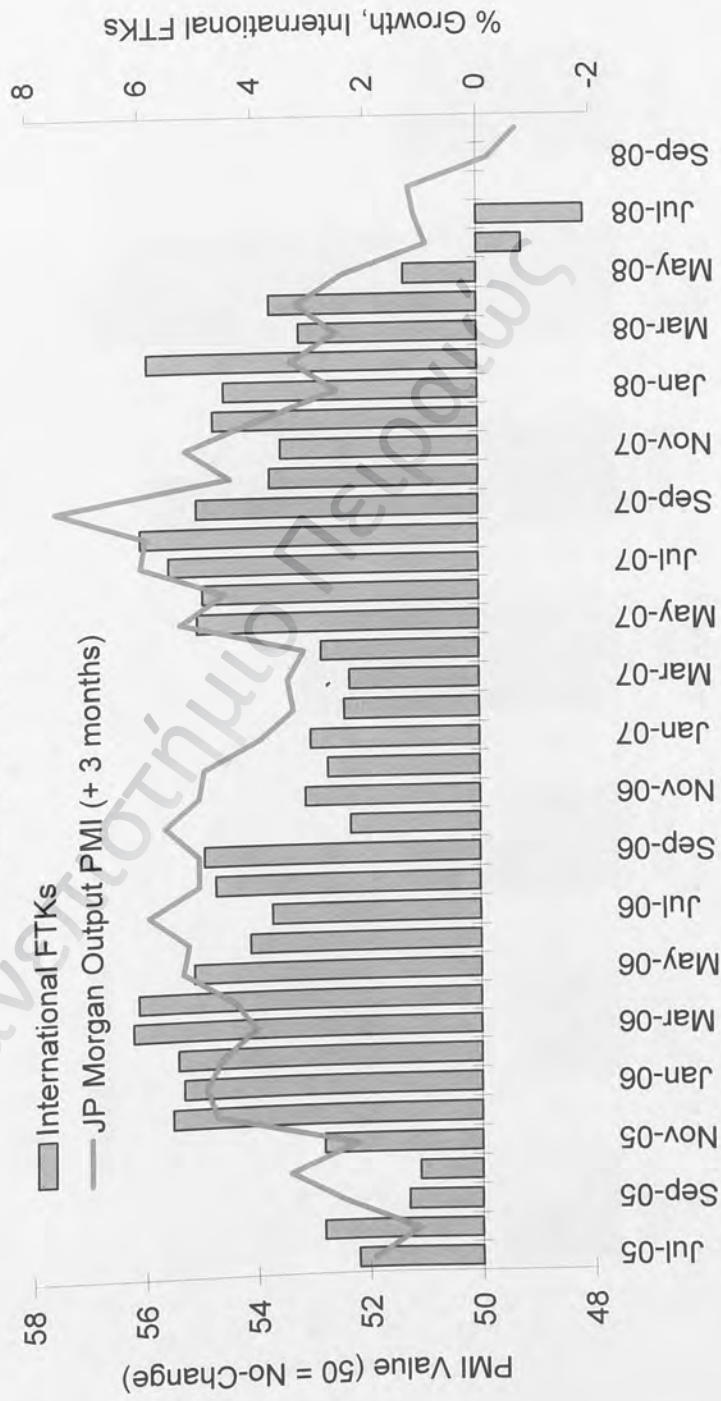
International passenger and freight tonne-kilometers
Source: IATA



Leading indicators worsening

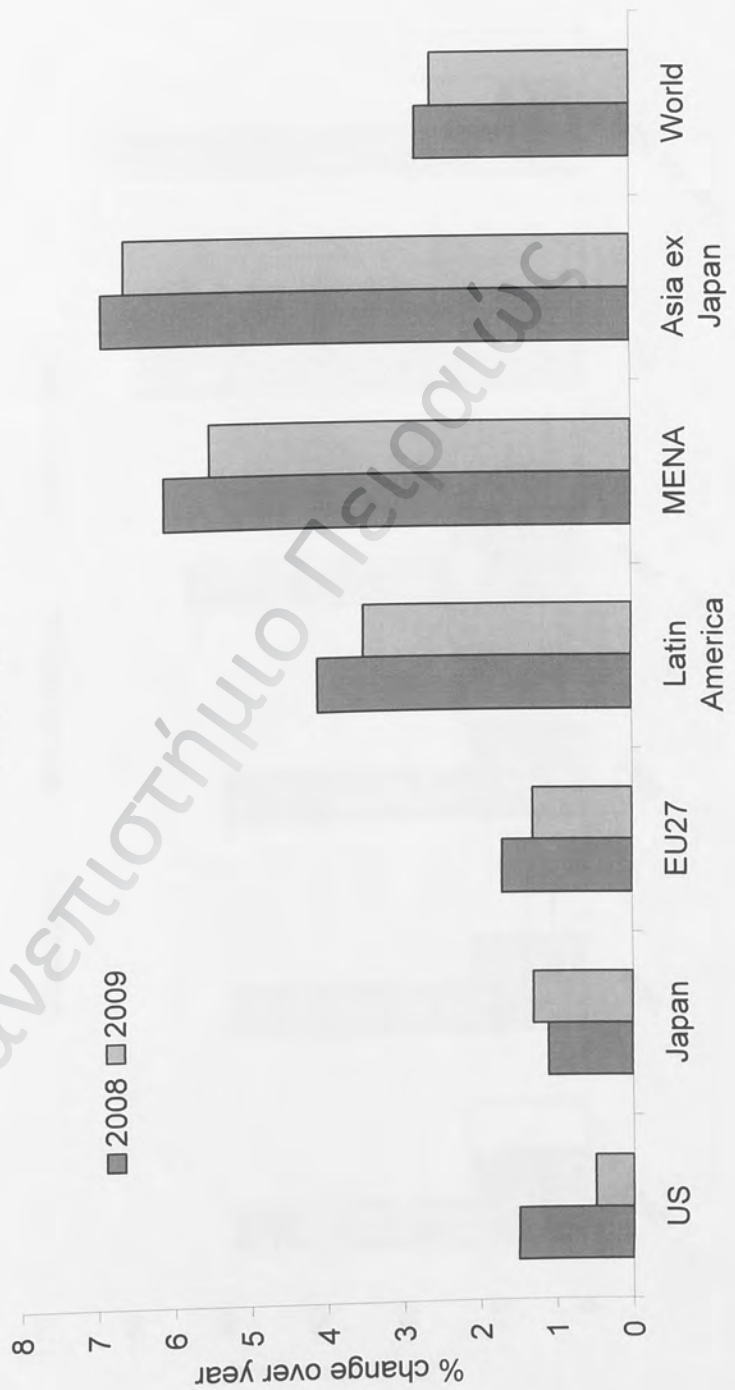
JPMorgan Output PMI Index and Air Freight Demand

Source: Bloomberg, IATA



Forecasters now expect 2009 to be worse

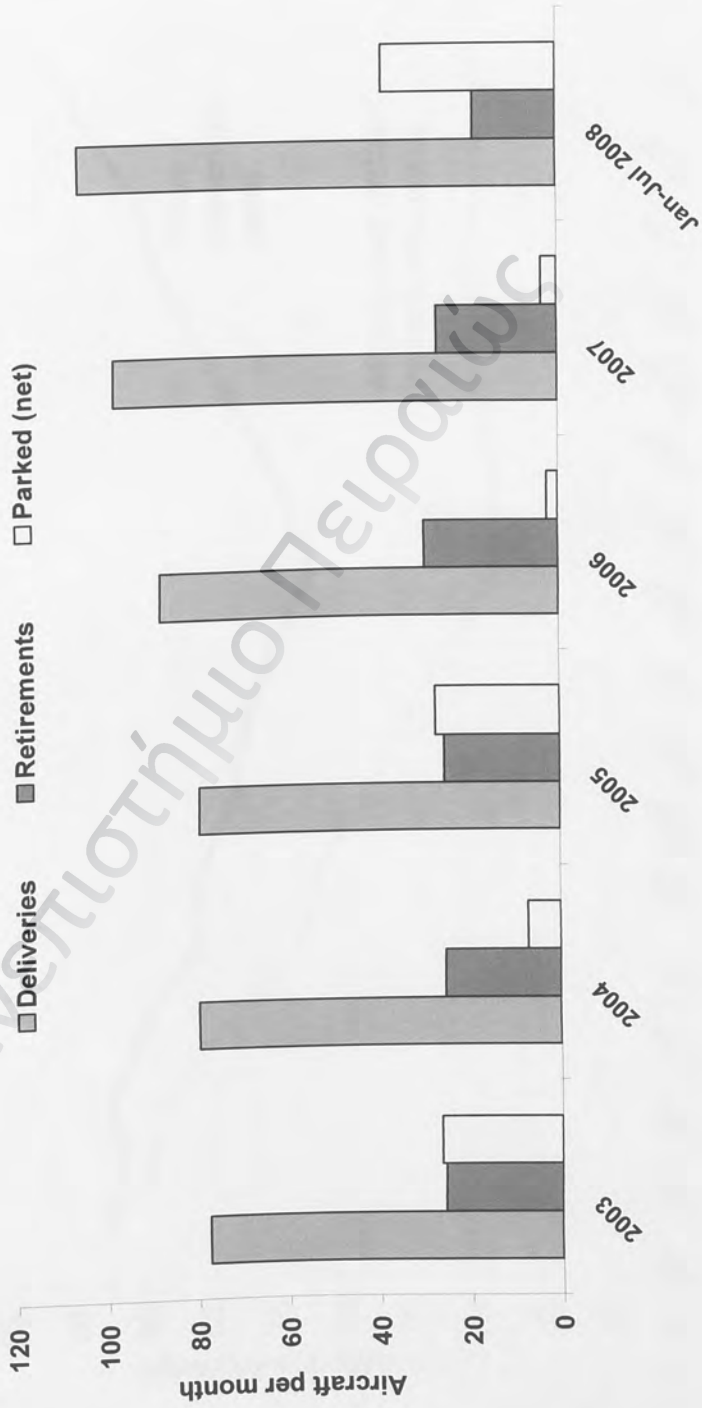
GDP growth forecasts
Source: EIU



Excess capacity being limited by increasing number of aircraft parked

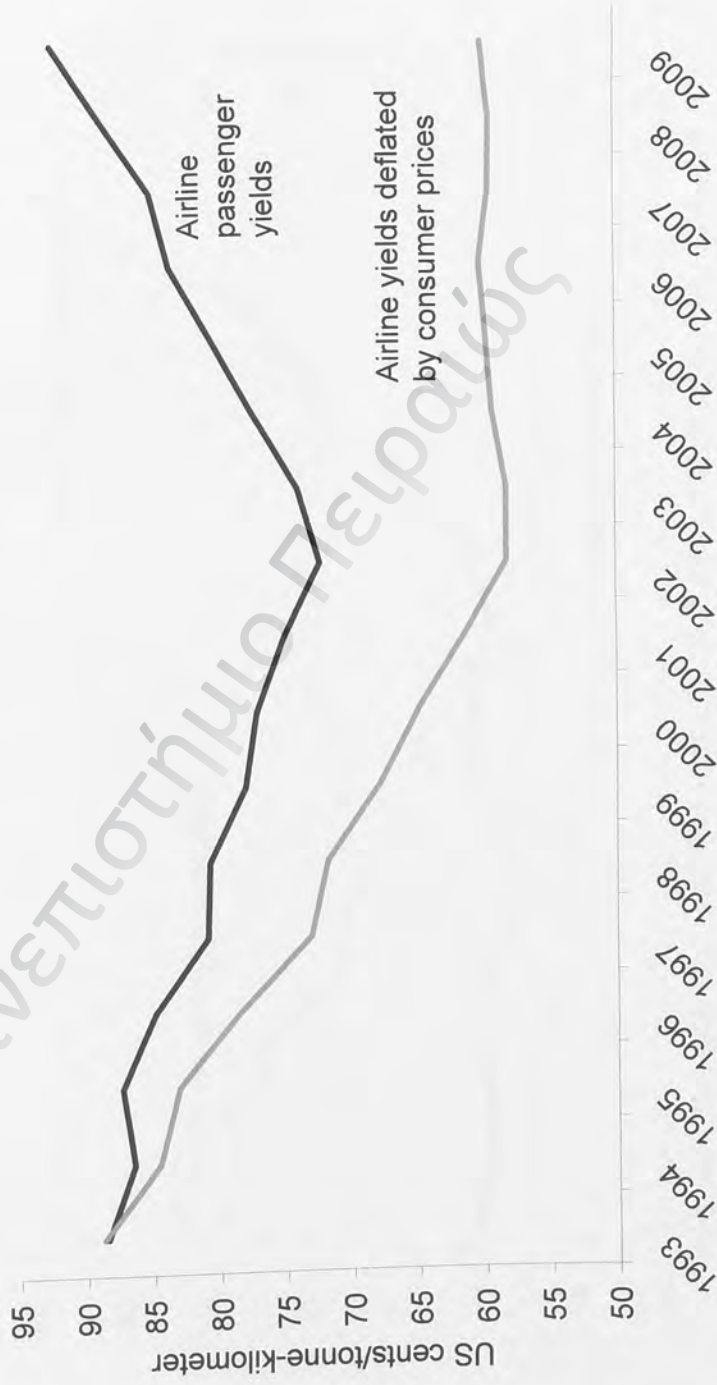
Aircraft Retirements and Deliveries

Source: Ascend

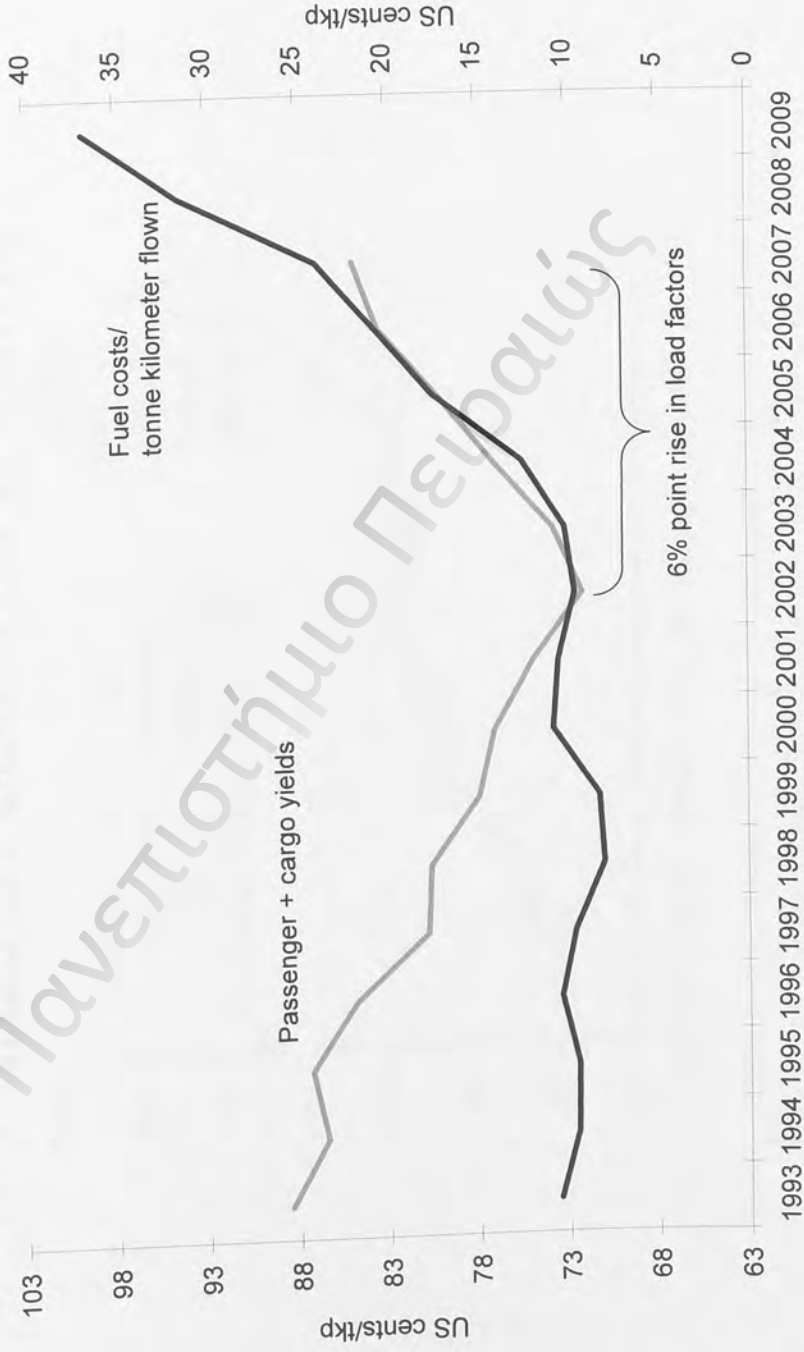


Fall in travel mostly due to economy - cost of travel little changed in 2008\$

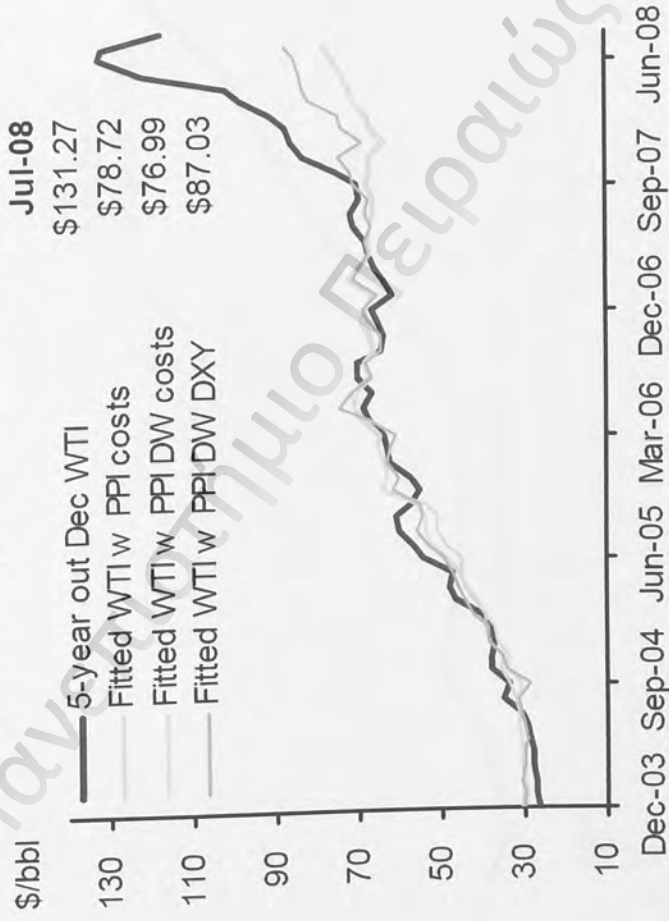
Global airline industry yield



Yields have little chance of 15% rise now necessary to recover fuel costs

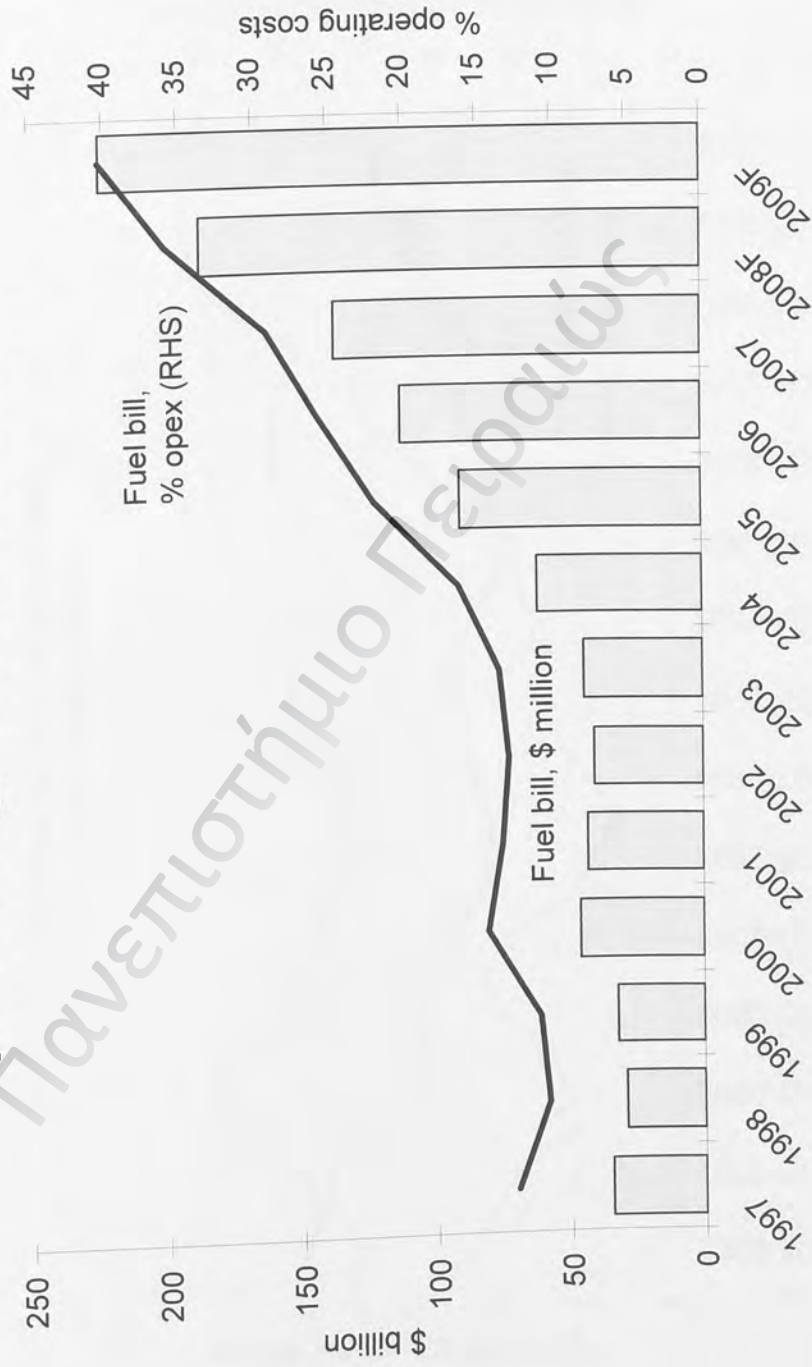


Oil prices have tumbled but might not
production costs will put a floor
around \$90-100 a barrel



Source: U.S. Bureau of Labor Statistics, Lehman Brothers estimates.

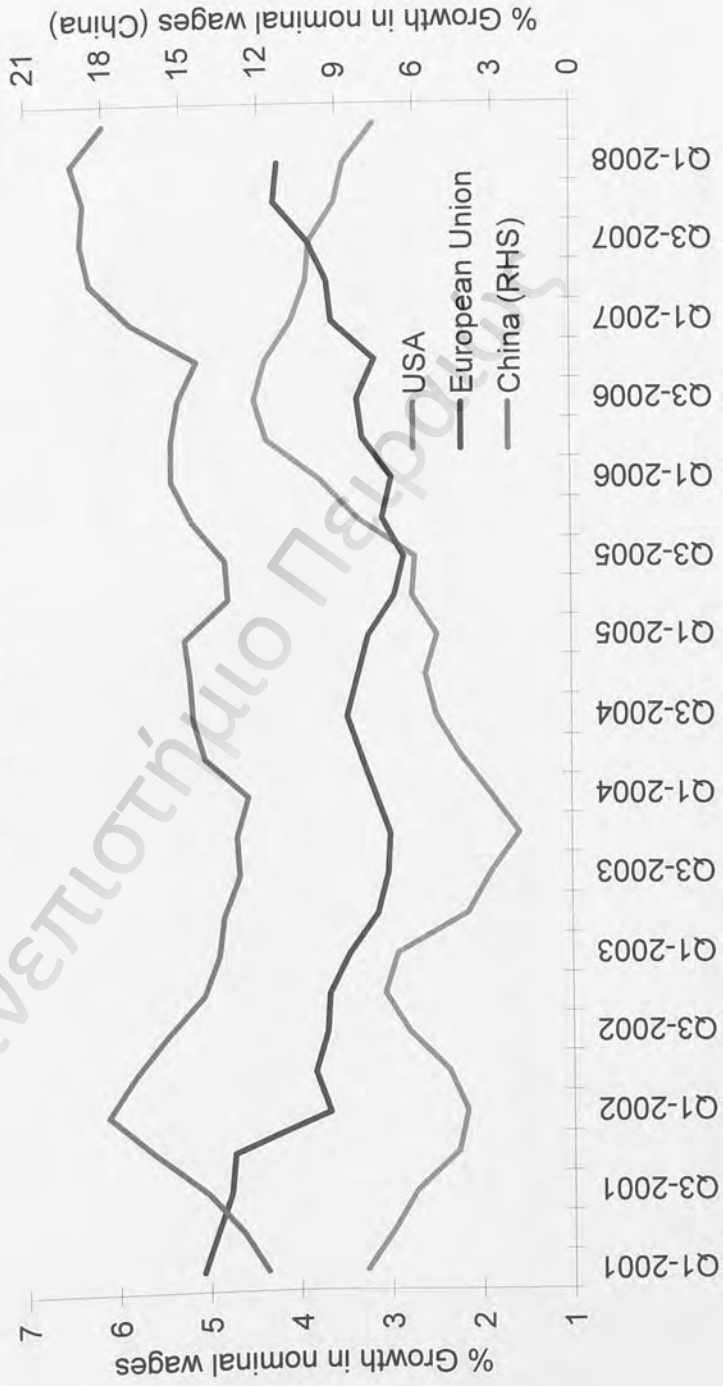
Fuel costs forecast to reach 40% of operating costs in 2009



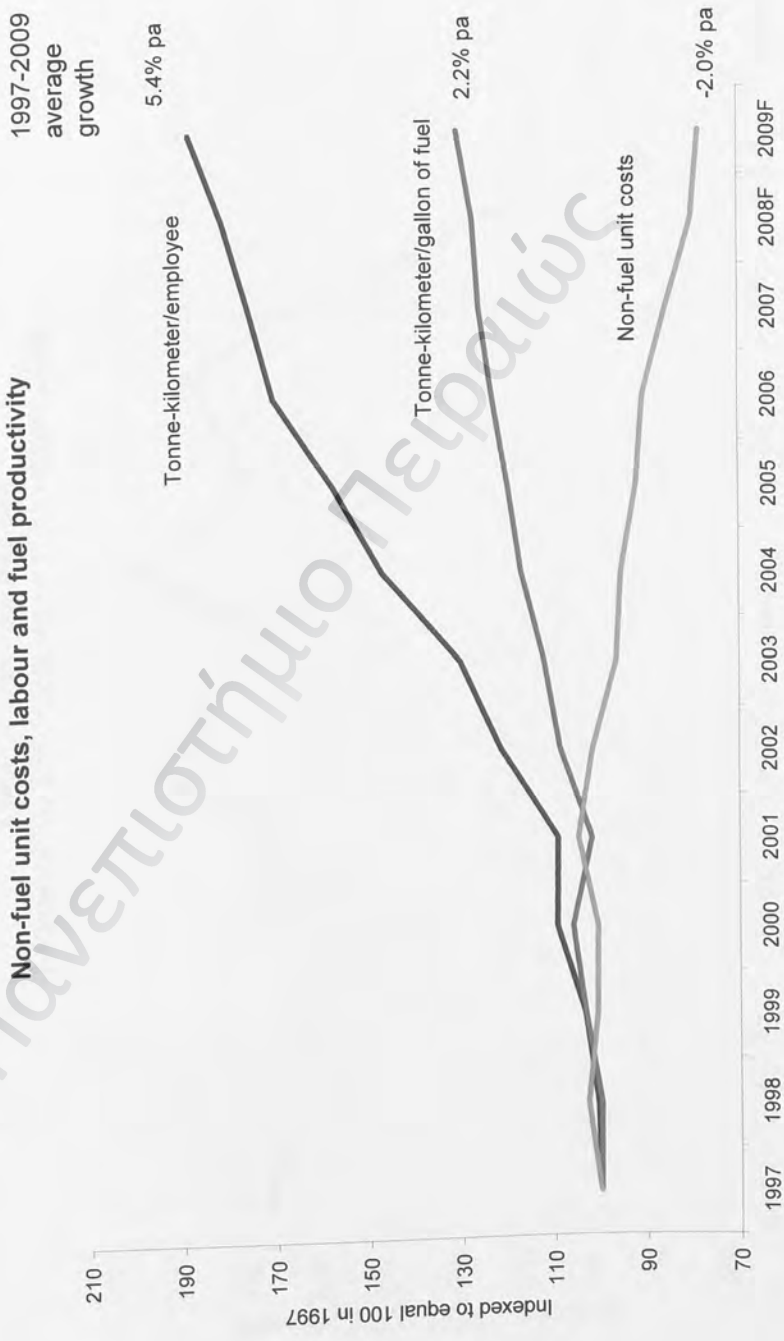
Economics weakness is now easing wage pressures

Nominal Weekly Wage Growth

Source: Haver Analytics



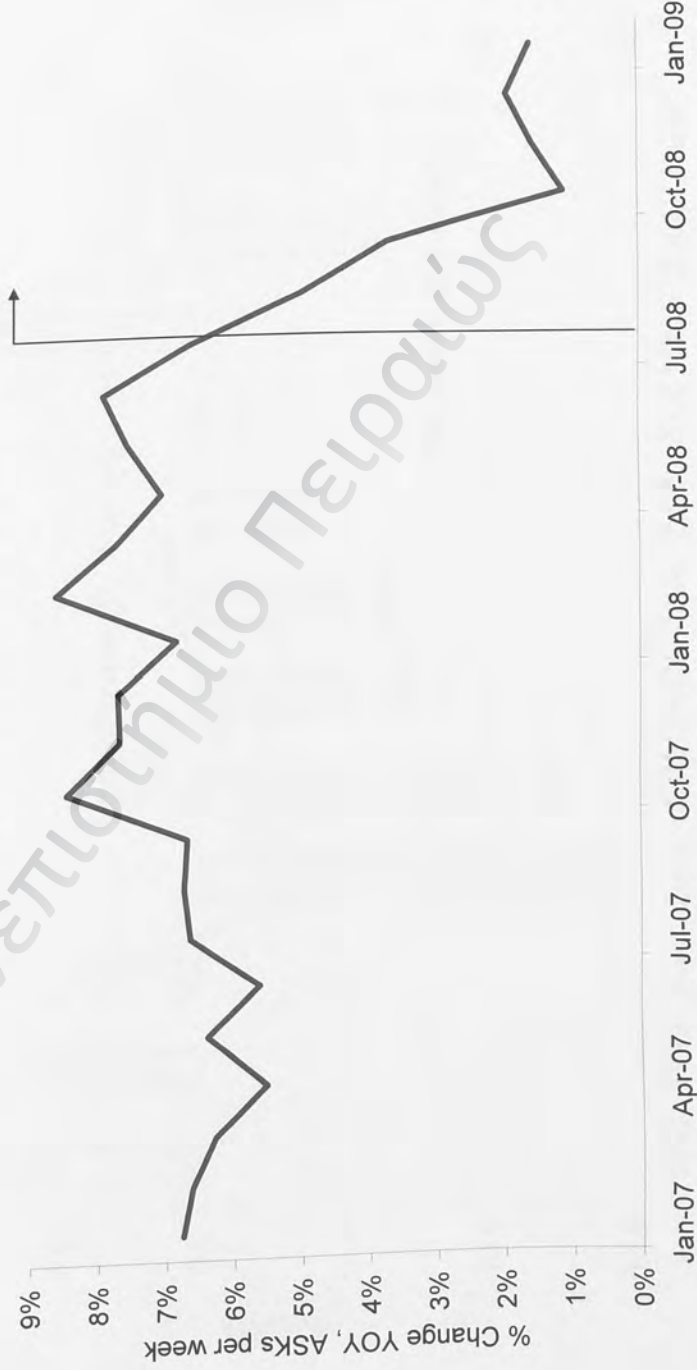
But further efficiency improvements offer the main scope for cost cuts



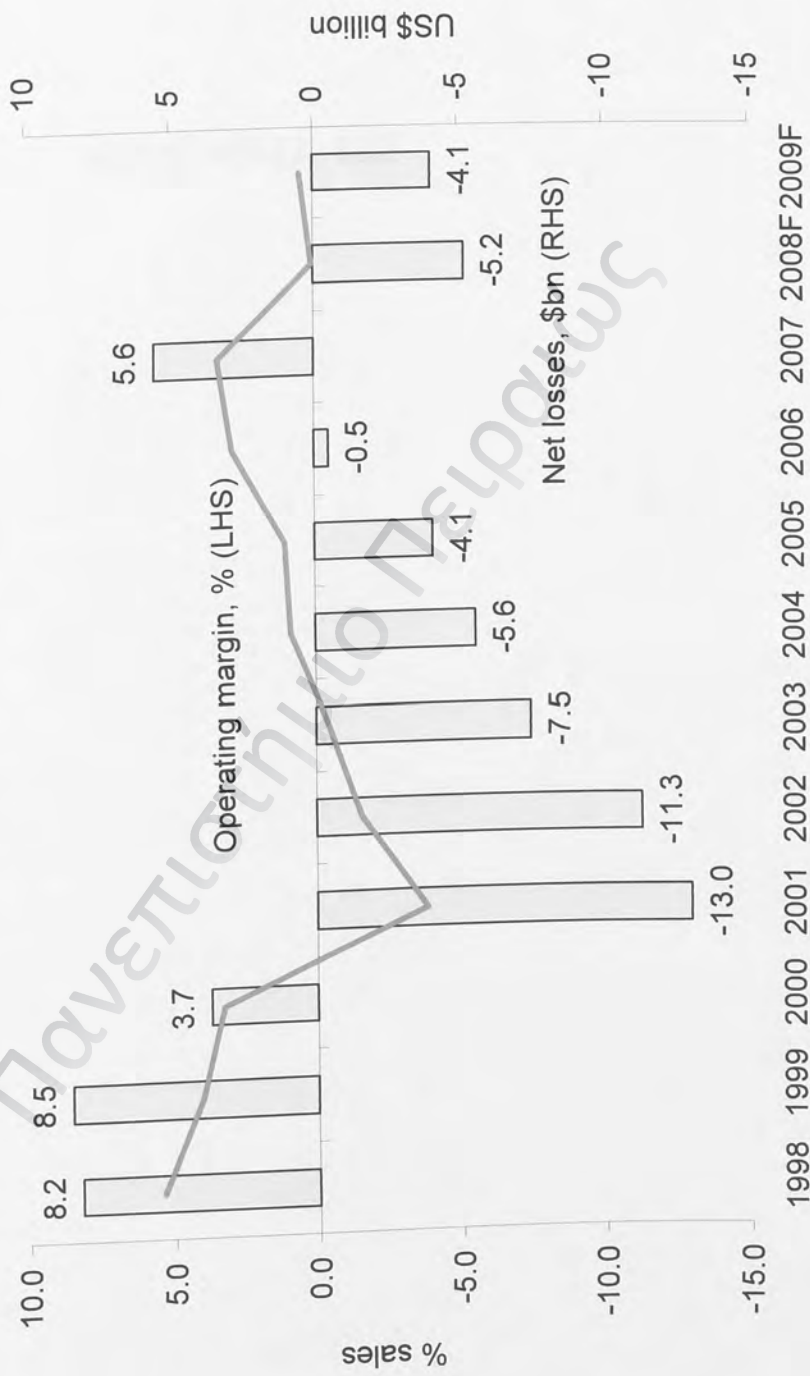
Along with substantial cuts in growth of capacity

ASKs Growth - All Regions

Source: IATA, SRS Analyser as of 11 August 2008



Losses expected to continue into 2009



APPENDIX III

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

		Ευρώ
I. ΕΣΟΔΑ		
ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		640.821.381
ΕΣΟΔΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		24.426.662
ΕΣΟΔΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ		3.255.567
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		668.503.610
II. ΑΝΑΛΟΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ		53.480.024
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ & ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		29.500.000
ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΦΟΡΤΙΟΥ		2.541.000
ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		83.884.000
ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		65.700.000
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ Α/ΦΩΝ (ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ)		61.703.500
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ Α/ΦΩΝ (ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ + ΑΙΑ)		39.000.000
ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΤΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		28.000.000
ΥΠΕΡΠΗΤΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		31.237.000
ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ		2.000.000
ΣΥΝΟΛΟ		397.045.524
III. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		
ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		70.292.000
ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		4.831.000
ΛΟΙΠΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		1.369.000
ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ		51.000.000
ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ & ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ		3.000.000
CRS (\$4/Reservation)		21.600.000
ΕΞΟΔΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ		6.000.000
ΕΞΟΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΝΟΑ		12.000.000
ΕΞΟΔΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ(OVERHEADS)		10.000.000
ΣΥΝΟΛΟ		180.092.000
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ		577.137.524
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ, ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΚΩΝ (ΕΒΙΤΑ)		91.366.086

Διευκρινήσεις:

1. Οι φόροι και άλλες επιβαρύνσεις αεροδρομίων (Airport Charges), όπως το Σπατόσημο, τα Security Charges του ΑΙΑ και γενικότερα όλες οι χρεώσεις των αεροδρομίων του εξωτερικού δεν αποτυπώνονται ούτε στα έσοδα αλλά ούτε και στις δαπάνες. Εισπράττονται από τον επιβάτη για να αποδοθούν προς τρίτους.

2. Οι δαπάνες προσωπικού συμπεριλαμβάνουν και τις εργοδοτικές εισφορές όπως ΦΜΥ, ΙΚΑ κλπ.

REGION	ROUTE	RPK(000)	ASK(000)	PAK LFL	RTK(000)	ATK(000)	W L F	PAID PAX	B HOURS	FLT'S	CARGO Kg	MAL Kg	PAX REV	CARGO REV	MAIL REV
ΣΥΝΟΛΟ LONG HAUL	ATH-YMC-YTO-YMAD-ATH	624.505	788.405	79,2%	67.764	116.349	68,2%	79.050	3.582	326	1.043.389	20.308	35.902.943	1.413.998	33.371
	ATH-NYC-ATH	1.018.362	1.328.908	76,6%	122.951	196.109	62,7%	128.026	5.582	557	2.866.648	439.882	57.905.015	3.671.971	672.726
	Β.ΑΜΕΡΙΚΗ Total	1.642.867	2.117.313	77,6%	190.715	312.458	61,0%	207.716	9.174	883	3.910.037	460.188	93.807.969	5.090.969	706.097
	Ν.ΑΦΡΙΚΗ	482.173	615.933	71,3%	53.162	99.634	53,4%	67.616	2.826	312	973.778	51.450	18.127.730	1.489.234	99.566
	Ν.ΑΦΡΙΚΗ Total	401.810	563.278	71,3%	44.302	83.028	53,4%	66.347	2.826	260	811.482	42.876	18.106.442	1.249.362	82.138
	ΣΥΝΟΛΟ	2.044.677	2.680.591	76,3%	236.017	386.486	59,4%	264.062	11.629	1.143	4.721.819	603.064	108.914.400	6.340.331	788.235
	ATH-SKG-BRU-SKG-ATH	8.360	16.695	44,7%	786	2.089	37,6%	3.078	53	376	5.016	0	765.365	3.563	0
	SKG-BRU-SKG	5.821	12.234	47,6%	567	1.515	37,6%	1.975	179	64	13.681	0	514.040	10.534	0
	SKG-MUC-SKG	12.700	23.768	53,4%	1.240	2.943	42,1%	10.234	373	182	36.728	10.672	1.707.066	26.437	4.595
	SKG-STR-SKG	19.664	31.691	62,0%	1.892	3.924	48,0%	13.916	483	214	36.799	24	2.215.073	27.232	12
ATH-MUC-ATH	20.632	40.605	50,6%	1.975	4.762	41,5%	13.673	619	230	26.436	9.516	1.787.426	19.562	5.995	
ATH-MAN-ATH	58.294	102.200	57,0%	5.507	12.358	44,6%	22.207	949	238	28.486	20	4.105.622	27.314	0	
SKG-BER-SKG	33.445	49.607	67,4%	3.194	5.142	52,0%	21.917	731	310	51.733	13	3.151.636	39.318	7	
ATH-MOW-ATH	79.132	127.598	62,0%	7.436	15.320	48,5%	35.154	1.303	374	16.477	10.513	6.439.775	18.236	8.207	
ATH-CPR-ATH	77.328	120.652	64,1%	7.382	14.612	43,9%	31.608	1.265	432	17.655	7.969	6.122.734	44.426	7.529	
ATH-BER-ATH	77.328	120.652	64,1%	7.382	14.612	43,9%	31.608	1.265	432	17.655	7.969	6.122.734	44.426	7.529	
ATH-SKG-MUC-ATH	56.762	109.662	57,1%	5.464	12.538	43,5%	24.105	1.331	469	19.843	29.132	6.884.740	121.404	18.354	
ATH-MUC-SKG-ATH	65.408	114.636	57,1%	6.385	13.209	46,3%	32.156	1.351	482	18.943	29.132	6.884.740	121.404	18.354	
ATH-SKG-STR-SKG-ATH	64.950	91.688	70,9%	6.204	11.312	54,8%	46.362	1.586	506	100.979	875	6.813.358	73.115	6.12	
ATH-BUH-ATH	29.458	47.067	62,6%	2.827	5.477	51,6%	38.407	864	518	83.334	22.849	4.579.658	60.276	11.526	
ATH-GVA-ATH	37.565	133.469	50,6%	6.566	18.897	41,3%	38.407	864	518	127.710	28.614	7.669.374	95.723	19.901	
SKG-LGW-SKG	90.676	131.154	69,1%	8.551	16.238	52,7%	46.511	1.886	596	46.695	2.831	7.736.719	39.374	10.198	
ATH-SOF-ATH	24.777	38.708	64,0%	2.360	4.432	52,3%	32.306	830	617	65.198	26.010	5.261.136	8.636.657	259.259	
ATH-FRA-SKG-ATH	130.527	200.259	65,2%	13.779	23.959	57,6%	100.764	2.259	694	625.987	315.311	13.860.862	429.212	251.803	
ATH-VIE-ATH	73.163	133.701	54,7%	7.291	15.559	46,9%	716	541.513	280	15.415	280	15.859.692	384.865	168	
ATH-SKG-DUS-SKG-ATH	160.945	226.315	71,4%	15.955	26.218	60,9%	128.804	2.600	716	438.005	22.102	13.405.776	327.676	23.378	
ATH-HMS-ATH	180.372	238.136	67,3%	15.925	23.570	59,9%	102.119	2.345	724	695.082	236.669	14.139.325	505.316	188.131	
ATH-SKG-FRA-ATH	134.015	202.364	66,3%	14.125	23.570	59,9%	113.951	3.777	1.365	1.609.260	219.119	36.819.658	1.176.854	43.758	
ATH-BRU-ATH	236.271	352.402	67,6%	22.774	41.100	55,4%	197.643	4.717	1.365	1.609.260	219.119	36.819.658	1.176.854	43.758	
ATH-PAR-ATH	414.976	581.439	71,4%	42.458	77.026	54,6%	337.611	7.532	2.005	3.624.931	832.685	69.843.623	2.827.136	738.935	
ATH-LON-ATH	1.138.019	1.138.019	100,0%	86.560	158.580	54,6%	193.616	606	174	63.275	16.212	3.046.365	47.262	13.691	
Adhoc FLTS	33.325	53.304	62,5%	3.271	6.281	52,1%	19.103	1.023	606	174	63.275	16.212	3.046.365	47.262	13.691
Β.ΕΥΡΩΠΗ Total	2.941.668	4.443.246	66,2%	296.874	687.308	63,3%	1.888.722	44.765	14.480	9.328.885	1.870.094	278.963.128	6.996.323	1.682.827	
ATH-BON-MAD-ATH	13.512	23.560	57,3%	1.349	2.765	48,9%	3.766	236	62	30.676	6.284	1.032.282	24.836	9.102	
ATH-MAD-BCN-ATH	13.584	24.605	55,2%	1.350	2.887	46,7%	5.798	247	80	25.793	10.898	1.032.282	20.838	11.896	
RHO-LCA-RHO	2.747	3.745	73,3%	256	352	72,7%	2.118	628	214	60.481	3.790	3.988.203	48.020	3.979	
ATH-BCN-ATH	39.849	57.896	68,9%	3.631	6.609	58,0%	32.004	396	268	1.652	2.910	482.402	1.034	257	
ATH-SKP-ATH	2.070	6.495	31,9%	1.195	3.111	32,0%	2.244	513	310	67.049	12.011	2.890.468	40.555	6.455	
ATH-BEG-ATH	16.600	29.868	55,5%	1.612	3.480	46,3%	20.244	743	368	105.262	52.525	1.423.089	101.723	63.000	
SKG-LCA-SKG	28.532	47.045	60,6%	13.022	21.902	59,5%	37.330	1.943	521	126.750	52.525	1.423.089	101.723	63.000	
ATH-MAD-ATH	135.241	187.359	72,2%	13.022	21.902	59,5%	37.330	1.943	521	126.750	52.525	1.423.089	101.723	63.000	
ATH-TIA-ATH	19.016	30.537	62,3%	1.848	3.474	53,2%	36.459	1.581	659	282.328	83.516	4.263.082	190.557	78.469	
ATH-MIL-ATH	88.729	136.264	65,6%	8.680	16.035	55,4%	61.416	1.591	659	282.328	83.516	4.263.082	190.557	78.469	
ATH-SST-ATH	26.953	43.553	61,9%	2.628	5.174	50,8%	48.564	842	686	190.482	19.140	6.241.646	115.559	8.903	
ATH-HST-ATH	108.270	184.506	56,7%	10.285	21.306	48,3%	71.749	2.080	830	64.411	66.260	10.149.730	43.628	64.918	
ATH-MXP-ATH	4.870	7.641	67,5%	469	905	52,1%	4.356	116	48	10.248	2.372	6.394	1.847	0	
Adhoc FLTS	600.372	785.074	64,0%	48.613	91.320	65,1%	367.639	10.286	4.724	1.073.844	298.921	64.469.643	733.470	260.328	
Ν.ΕΥΡΩΠΗ Total	3.442.530	6.226.320	66,9%	345.387	646.706	69,2%	2.026.261	66.040	19.206	10.402.288	2.166.016	335.422.171	7.726.793	1.043.266	
ATH-BEY-ATH	47.064	75.699	62,2%	4.471	8.630	51,8%	40.925	474	461	66.547	845	4.852.967	47.029	610	
ATH-TLV-ATH	79.910	125.455	63,7%	7.228	14.829	46,7%	60.456	1.377	691	320.195	24.918	9.407.505	209.466	18.456	
ATH-DXB-KWI-ATH	61.994	116.281	53,3%	6.082	14.676	41,4%	19.805	1.078	268	82.879	1.897	5.390.168	83.946	2.315	
ATH-KWI-DXB-RHO-ATH	2.720	5.348	50,9%	2.682	6.78	39,2%	878	48	10	3.004	405	235.096	3.400	457	

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΑΤΗ-ΜΑΤ-ΑΤΗ	35.588	65.878	54,0%	3.486	7.823	45,5%	126.648	1.636	1.908	730.513	51.762	7.238.575	365.275	616.003	18.692
ΑΤΗ-ΧΟΣ-ΑΤΗ	59.158	98.952	59,8%	5.817	11.817	50,1%	156.090	1.868	1.916	1.059.994	32.370	8.876.039	665.891	43.604	13.692
ΑΤΗ-ΚΟΣ-ΑΤΗ	57.852	91.141	63,0%	5.625	10.690	52,7%	179.696	1.837	2.144	1.008.923	62.161	10.859.640	695.891	12.474	7.202
ΑΤΗ-ΥΠΕ-ΑΤΗ	26.515	40.157	71,0%	2.683	4.256	63,0%	125.615	1.791	2.186	359.284	17.761	6.816.371	38.960	7.202	32.806
ΑΤΗ-ΜΚΑ-ΑΤΗ	34.457	21.436	71,7%	3.413	2.110	66,0%	101.806	1.486	2.066	70.100	12.568	4.794.024	185.177	189.904	169.958
ΑΤΗ-ΣΜΑ-ΑΤΗ	52.009	44.863	59,4%	3.259	4.461	73,0%	123.503	2.347	2.993	362.874	46.408	5.900.955	1.059.744	1.643.070	38.465
ΑΤΗ-ΧΩΑ-ΑΤΗ	28.251	39.201	72,1%	2.649	10.038	52,5%	195.524	2.309	2.722	1.796.236	257.794	50.605	1.956.362	1.059.744	20.064
ΑΤΗ-ΠΩΑ-ΑΤΗ	113.381	178.190	63,9%	11.259	20.687	67,5%	270.650	3.056	3.765	2.079.634	40.984	18.631.278	1.643.070	1.307.195	46.388
ΑΤΗ-ΣΚΩ-ΑΤΗ	88.972	150.339	69,1%	8.694	17.976	48,4%	298.363	3.299	3.743	1.961.039	26.125	18.172.168	20.522.795	1.307.195	46.388
ΑΤΗ-ΗΕΡ-ΑΤΗ	102.905	169.107	60,9%	10.290	19.800	51,9%	328.771	3.427	3.955	2.816.574	60.978	20.522.795	282.595	7.524	679
ΑΤΗ-ΕΛΥΣ	1.903	3.729	51,0%	178	362	49,9%	6.456	183	146	11.545	1.062	282.595	7.524	597.422	597.422
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΤΙΠΕΡΙΚΟΥ	693.404	1.392.361	62,0%	63.716	168.367	63,9%	2.694.627	44.041	48.692	14.704.364	892.893	169.917.177	9.439.906	24.428.662	3.265.667
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΤΙΠΕΡΙΚΟΥ & ΕΣΤΙΠΕΡΙΚΟΥ	6.776.816	9.267.977	67,4%	700.639	1.279.306	64,7%	8.378.693	116.368	71.878	31.126.287	3.818.676	640.821.381	24.428.662	3.265.667	

APPENDIX VI.

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ ΣΤΗ
ΒΟΥΛΗ.**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ

ΠΑΝΘΕΟΝ – ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ – ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Πανεπιστήμιο Περραιώς

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

«το σχέδιο νόμου «Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζομένους στις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Το παρόν νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο του σχεδίου ασπαστικοποίησης για την Ολυμπιακή που εφαρμόζει η Κυβέρνηση και στοχο έχει την ενίσχυση, τη μεταβατική υποστήριξη και την εργασιακή αποκατάσταση των εργαζομένων στις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.. Οι διατάξεις δε του νομοσχεδίου που τίθενται προς συζήτηση με βάση την προαναφερθείσα έχουν εγκριθεί απόφαση της Βουλής για τις προϋποθέσεις ΔΕΚΚΑ που τίθενται σε εκκαθάριση, η οποία, σύμφωνα με το πλαίσιο του νόμου περί ρυθμίσεων σε θέματα μεταφοράς.

Επιπλέον, εφαρμόζει το σχέδιο ασπαστικοποίησης, που αφορά, μεταξύ άλλων και σε κοινωνικές διατάξεις που αφορούν στην αντιμετώπιση της ανεργίας, στη τη μια πλευρά, και στην αντιμετώπιση των περιπτώσεων ταξινόμησης των Ελλήνων εργαζομένων και από την άλλη να διασφαλιστούν οι ανάγκες της οικονομίας να προσοχούν στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Τα κομμάτια του κοινωνικού πακέτου που αφορούν στην αντιμετώπιση της ανεργίας, που περιλαμβάνει με τη διαδικασία της εταιρείας της Ολυμπιακής για τρία περίοδα χρόνια επιπλέον από την επίσημη ημέρα λήξης της νέας εταιρείας που θα υποκαταστήσει την Ολυμπιακή συμπεριλαμβανομένης της πληρωμής του ΙΚΑ, του Φ.Μ.Υ. των εργαζομένων της νέας εταιρείας, αλλά και την καταβολή του Τελικού Εκπαιδευτικού και Αναπτυξιακού Αποδοχών, εκτιμούνται σε περισσότερα από 150 εκατ. ευρώ ετησίως. Πρόγμα που σημαίνει ότι η απόδοση του κοινωνικού πακέτου μετρών για τους εργαζομένους μπορεί να συντελεστεί σε εννιά χρόνια.

Οι διατάξεις του παρόντος αποτελούν ένα συνεκτικό πλέγμα προστατευτικών ρυθμίσεων για τους εργαζομένους των εταιρειών, οι οποίες θα ισχύουν από τη στιγμή που οι τρεις παραπάνω εταιρείες θα τεθούν σε ειδική εκκαθάριση. Είναι δε αποτελεσματικό θεσμικό διάλογο με εκπροσώπους τους, καθώς η αρχική πρόταση της Κυβέρνησης αποτέλεσε αντικείμενο επεξεργασίας και οριστικοποιήθηκε, με συνεισφορά των αιτημάτων και των προτάσεων τους. Έτσι, περιλαμβάνεται σε αυτό μια σειρά από ειδικές ρυθμίσεις, οι οποίες προκύπτουν από τις ιδιαίτερες και τις πραγματικές ανάγκες επι μέρους κλάδων ή ομάδων εργαζομένων.

Το νομοσχέδιο κληρονομεί τόσο το τακτικό όσο και το ελαστικό προσωπικό ανεξάρτητα από ειδικότητα, προτερησία ή από τη διάρκειά των εργαζομένων μεσο-σε συγγενείς εταιρείες του Ομίλου της Ολυμπιακής τα προηγούμενα χρόνια. Στοχεύει είναι συνδυαστικά να τους δίνεται η ευχέρεια να επανεξιπαιδευθούν ή να τους επιθυμούν να διαμορφωθούν το επινεργειακό τους μέλλον.

Πιο συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά τους τακτικούς υπαλλήλους, προβλέπεται διαφορετικές μέρες αμειψίας, ενίσχυση ασφαλιστικού, β. εφάπαξ ποσό κοινωνικής ενίσχυσης, γ. ειδική ειδική κοινωνικής μεταβίβασης και

δ. δυνατότητα μεταφοράς στη Δημόσια σε τη κοινωνική οφείλ του δημοσίου και του κράτους. Δημιουργούνται. Για την ενίσχυση δε των επαχθών υπαλλήλων, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει, α. ειδικά εφάπαξ μόνιμο επίδομα ανεργίας του ΟΑΕΔ, β. μοριοδότηση της προπληρωμής τους σε ποσοστό 50% για προαγωγή στη Δημόσια, γ. ειδική βαρύτητα για συμμετοχή στους διηνεχισμούς των εμπορευμένων φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και δ. προβλεπεί Προγράμματος Ολοκληρωμένης Παρεμβάσης του ΟΑΕΔ με σκοπό την απασχόληση τους.

Ειδικότερα:

Στο άρθρο 1 παρατίθεται η έννοια των ειδικών ορίων που εμφανίζονται στο νομοσχέδιο.

Ρυθμίσεις κοινωνικής ασφάλισης

Στο άρθρο 2 προβλέπεται η ενίσχυση των εργαζομένων σε ό,τι αφορά την ασφαλιστική τους μεταχείριση. Ορίζονται συγκεκριμένα οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων το Τακτικό Προσωπικό των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. δικαιούται σύγχαση γνηστος δικαιούντος (μεσού) των εργαζομένων και του προσωπικού ελάφους (με βάση την επίσημη ημερομηνία). Παράλληλα, προβλέπεται η υποστήριξη των εργαζομένων ασφαλιστικά των εργαζομένων μεθυστων η αναμεταβίβαση ασφαλιστικών, και τα ετήσια χρόνια ασφαλιστικής μέχρι το οποίο δίνεται αυτή. Επισημαίνεται ότι η επεξεργασία οικονομική επιβάρυνση που συνδέεται με τη διαδικασία με εκποίηση αναδομηστικής μελέτης και ορίζεται ότι τα άρθρα αυτά θα τεθούν σε ισχύ με τη θέση των εταιρειών στην ειδική εκκαθάριση των άρθρων 14Α και γ 3429/2005, όπως αυτά ισχύουν, με σκοπό την αποκατάσταση της καλύψης του κόστους των ασφαλιστικών ασφαλιστικών φορέων από τον Τακτικό Προσωπικό.

Μέτρα κοινωνικής στήριξης κατά τη φάση μεταβίβασης

Στο άρθρο 3 θεσπίζεται ειδικό πλαίσιο κοινωνικής μεταβίβασης, ονομαζόμενο ειδική επιδότηση ανεργίας για το τακτικό προσωπικό των εταιρειών που θα αποχωρήσει μετά τη θέση τους σε ειδική εκκαθάριση. Ορίζεται ότι η επιδότηση θα έχει διάρκεια μέχρι την επίσημη έναρξη της μεταφοράς στο Δημόσιο ή ευρύτερη δημόσια τομείς ή τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων για άσηψη πλήρους σύνταξης γνηστος και πάντως όχι πάνω από δώδεκα μήνες. Εξειδικεύεται το ποσό που θα λαμβάνουν οι επιδοτούμενοι, κλιμακούμενο σε τεσσάρων χρονικές φάσεις, και προβλέπεται ότι η πλήρης ασφαλιστική τους κάλυψη θα συνεχίζεται με απόδοση των εισφορών από τον ΟΑΕΔ.

Στο άρθρο 4 προβλέπεται η καταβολή εφάπαξ ποσού κοινωνικής ενίσχυσης στο προσωπικό των εταιρειών που θα αποχωρήσει μετά τη θέση τους σε ειδική εκκαθάριση, διακρίνονται οι περιπτώσεις με μονομερή προσωπικό και των υπηρεσιών των με σχέση εμπιστοσύνης εργάτες και εξειδικεύεται ότι στις περιπτώσεις αυτές καταβάλλεται ποσό αποζημίωσης που αντιστοιχεί στην κατάσταση των σχετικών συμβολών. Για το λοιπό τακτικό προσωπικό ορίζεται ποσό εφάπαξ κοινωνικής ενίσχυσης, αναλογικό με το χρόνο προμηθειών και η ειδικότερα οριζόμενα στο κείμενο του νόμου. Ουσιαστικά το ποσό αυτό καταβάλλεται σαν αντιστάθμισμα των γιγαντιαίων ότι οι εκκαθαριζόμενες εταιρείες δεν έχουν τα χρήματα για να

καλύψουν τις απειθαγγελίες του προσωπικού τους, ενώ έχουν αποκτήσει την ευχέρεια να λύουν τις συμβάσεις αζήτητα.

Στο άρθρο 5 θεσπίζεται ειδική επιδότηση ανεργίας για το προσωπικό που απασχολείται στις εταιρείες με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου. Αναφέρεται σε όσους ανήκουν στο εποχικό προσωπικό των εταιρειών κατά τη θέση σε εκκαθάριση, καθώς και σε όσους εργάζονται με σχέση ενόχου ορισμένου χρόνου σε αυτές εντός του 2008 και στη συνέχεια αποκτούν δικαίωμα σε τακτική επιδότηση ανεργίας από τον ΟΑΕΔ. Ορίζεται ότι η ειδική επιδότηση ανεργίας θα καταβληθεί σε δύο φάσεις με κλιμακωμένα ποσά, καθώς και ότι οι επιδοτούμενοι θα παραβιβάζονται κατά τη διάρκεια της δεύτερης φάσης της επιδότησης με απόδοση των εισφορών από τον ΟΑΕΔ. Επιπλέον γίνεται λόγος για τα προνομιούχα ολοκληρωμένης παροχής του ΟΑΕΔ σε σχέση με την επιδοτούμενη παραβίβηση του εποχικού προσωπικού από νέους εργοδότες, την επιχορήγηση με σκοπό τη δημιουργία μικρής επιχείρησης, καθώς και την επανκατάρτιση τους. Ειδικά η επανκατάρτιση μπορεί να καλυπτεί και τακτικούς υπαλλήλους, ιδίως ειδικών προσόντων για τους οποίους απαιτούνται ειδικά προγράμματα συνεχούς κατάρτισης για να τηρηθούν σε ισχύ τα επαγγελματικά τους πτυχία.

Στο άρθρο 6 θεσπίζεται πρόσθετο ποσό κοινωνικής ενίσχυσης για τους υπαμένους χαιριστές λόγω της ιδιαίτερης φύσης της εργασίας τους και της δυσκολία εύρεσης εργασίας στο ίδιο ή συναφές αντικείμενο. Προβλέπεται ο τρόπος υπολογισμού του ποσού κοινωνικής ενίσχυσης καταβαλλόμενου σε ισόποσες δόσεις τόσο για τις περιπτώσεις των υπαμένων χειριστών που θα υποβάλουν αίτηση για λήψη πλήρους συντάξης όσο και για κλιμακούς που δεν θα υποβάλουν αίτηση και ορίζονται οι περιπτώσεις έκπτωσης από το δικαίωμα.

Εργασία στο Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα
Στο άρθρο 7 ρυθμίζεται η δυνατότητα μεταφοράς σε κενές οργανικές θέσεις ή σε ανιστάμενες προσωποπαγείς για όσους ανήκουν στο τακτικό προσωπικό των εταιρειών κατά τη θέση τους σε εκκαθάριση. Ορίζεται ότι η κατάσταση των μεταφερομένων γίνεται σε βάθος και μισθολογικό κλιμακίο ανάλογο με το συνολικό χρόνο υπηρεσίας τους και ότι η προϋπηρεσία τους στις εταιρείες θεωρείται χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για την εξέλιξη τους. Τέλος, δίνεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών να ρυθμίσουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής της διατάξης.

Στο άρθρο 8 παρέχεται στο προσωπικό που απασχολήθηκε στις εταιρείες με σχέση ορισμένου χρόνου για υποδημιούχτες χημικά διαστήματα από 1.1.2008 και μέχρι τη θέση των εταιρειών σε εκκαθάριση μοριοδότηση της υπηρεσίας στις εταιρείες κατά 50% για τη συμμετοχή σε διαγωνισμούς του Δημοσίου, Εναλλακτικά για προκηρξίες σε φάσεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που εξειδικεύονται περαιτέρω στο κείμενο του νόμου, προβλέπεται η κλήση των προκηρξομένων θέσεων κατά προτεραιότητα από τους εσζοζομένους που εμπίπτουν στη διάταξη αυτή.

Λοιπές διατάξεις

Στο άρθρο 9 προβλέπεται η δυνατότητα να συστήθει με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ανώνυμη εταιρεία με σκοπό ιδίως την απόκτηση και εμπορική εκμετάλλευση των εμπορικών σημάτων των εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία και Υπηρεσίες Α.Ε. με αποκλειστική συμμετοχή του Δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιό της. Η απόκτηση από την εταιρεία αυτή των σημάτων της Ολυμπιακής ελπίδαει τη δεσμεύση τα σήματα αυτά να παραμείνουν στην ιδιοκτησία του κράτους, θα υπόκεινται όμως η δυνατότητα να παραχωρείται δικαίωμα χρήσης τους έναντι ανταλλάγματος.

Στο άρθρο 10 προβλέπεται η δυνατότητα να συστήθουν με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ανώνυμη εταιρεία με σκοπό ιδίως την εκτέλεση και εμπορική εκμετάλλευση των υπηρεσιών επιγείας εξυπηρέτησης και μεταφορών και τεχνική συντήρησης. Η ύπαρξη τους θα χρησιμεύσει σαν οχημά μέσω του οποίου οι επενδυτές θα αποκτήσουν στοιχεία ενεργητικού στο πλαίσιο του διεθνούς διαγωνισμού για την αποκρaticποίηση της Ολυμπιακής.

Στο άρθρο 11 περιλαμβάνονται διατάξεις για εξειδικωμένα θέματα, όπως το καθεστώς λειτουργίας των εταιρειών που εμπλέκονται στη διεκδικασία αποκρaticποίησης της Ολυμπιακής, η δυνατότητα αντιμετώπισης των πιστώσεων, εφόσον δεν επαρκεί τα προϊόν της εκκαθάρισης και ζητήματα διαδοχής που ρυθμίζονται στον Αστικό Κώδικα.

Στο άρθρο 12 δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να κωδικοποιήσει διαπιστωτική πράξη του κατά περίπτωση εκκαθαριστή η οποία εμφανίζει ανά ειδικότητα τα επιδόματα που περιλαμβάνονται στις τακτικές αποδοχές, για τον ευχερέστερη και ασφαλή προσδιορισμό των τελευταίων για τους σκπούς του παρόντος νόμου.

Στο άρθρο 13 δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να τροποποιεί τις αρμοδιότητες και τα απαιτούμενα προσόντα για τις θέσεις των Επιθεωρητών Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, που συστήθηκαν με το ν. 3185/2003, ώστε να γίνεται ευχερέστερη η προσαρμογή στις εκσώτετε τεχνικές απαιτήσεις.

Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Π. Παυλιουπίλος	Γ. Αλαφρακόπουλος
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Φ. Παλλη-Πετραλίνα	Κ. Χατζηδάκης

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζόμενους στις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία- Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α
ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 1
Ορίσμοι

Για τις εκκπτώσεις του παρόντος οι πιο κάτω όροι έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. «Συμμετοχή Εργοδότης»: οι εταιρείες ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε., ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. και ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.

2. «Αρχικοί Εργοδότες»: οι εταιρείες ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε., ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε., ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε., ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε., OLYMPIC CATERING A.E., GALILEO HELLAS A.E., OLYMPIC AIR CRUISES LTD (London – United Kingdom), OLYNET INC (New York City, United States of America) και CONSOLIDATED TRAVEL LTD (Sydney, Australia).

3. «Τακτικό προσωπικό»: το με σχέση εξαρτημένης εργασίας οριστού χρόνου προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών, καθώς και οι με συμβάσεις έμμοισης εντολής δικηγόροι ή νομικοί σύμβουλοι των Σημερινών Εργοδοτών. Στο Τακτικό Προσωπικό περιλαμβάνονται και οι κατέχοντες τη βαθμίδα του Δόκιμου Υπαλλήλου μέχρι και ανώτατο όριο την 1.3.2009.

4. «Εποχικό Προσωπικό»: το με σχέση εξαρτημένης εργασίας ορισμένου χρόνου προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών το οποίο υπηρετεί κατά την ημερομηνία κατά την οποία η οικεία Εταιρεία τίθεται σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης του Αρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α), όπως ισχύει.

5. «Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές»: το ποσό που ισούται με το βασικό μηνιαίο μισθό και τα τακτικά μηνιαία επιδόματα τα οποία καταβάλλονται σε κάθε εργαζόμενο και τα οποία ισχύουν με βάση συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή ετήσιες συμφωνίες με συλλογικές συμβάσεις εργασίας διατηρητικές αποφάσεις την 1.10.2008, προσυμφωνημένο κατά 2,5%. Στα επιδόματα αυτά δεν λαμβάνονται υποψηφία τα επιδόματα εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα και άδειες για τους εκπτώσεις του παρόντος ορισμού. Για τους δόκιμους υπαλλήλους που περιλαμβάνονται στον ορισμό του Τακτικού Προσωπικού αντί της 1.10.2008 λαμβάνεται η 1.3.2009.

6. «Ισοδύναμες Μηνιαίες Αποδοχές»: το ποσό που ισούται με τις Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές από τις οποίες αφαιρούνται το ποσό του αναλογούντος φόρου μισθωτών υπηρεσιών, τυχόν εισφορών υπέρ ΟΓΑ και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που βεβαιώνουν τον εργαζόμενο κατά περίπτωση.

7. «Κρίσιμη Ημερομηνία»: η ημερομηνία δημοσίευσης της διακοπτικής απόφασης με την οποία καθεμία από τις Εταιρείες που είναι Σημερινοί Εργοδότες τίθεται σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης του Αρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α), όπως ισχύει.

Άρθρο 2
Ασφαλιστικές διατάξεις

1. Το Τακτικό Προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών που κατά την 1.1.2009 υπηρετεί με οποιαδήποτε ειδικότητα και το οποίο ασφαλιστηκε σε οποιαδήποτε φάση κοινωνικής ασφάλισης πριν την 31.12.1992 σε περίπτωση απολύσεως του κατά το χρονικό διάστημα από 1.1.2009 μέχρι την Κρίσιμη Ημερομηνία ή σε περίπτωση λύσης της σύμβασης εργασίας με οποιαδήποτε τρόπο από την Κρίσιμη Ημερομηνία μέχρι την ολοκλήρωση της εκκαθάρισης της οικείας Εταιρείας, δικαιούται πλήρη συντάξιμη γήρατος ανεξαρτητως ορίου ηλικίας εφόσον κατά την έξοδο από την υπηρεσία και τις ως άνω συμπληρώνει τις κατά τις χρονικές προϋποθέσεις ανα ειδικότητα συνυπολογιζόμενου και του χρόνου των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου κατά περίπτωση.

α) Ιπτάμενοι χειριστές, ιπτάμενοι ιπροντίτες και συνοδοί, εφόσον έχουν συμπληρώσει επτά χιλιάδες πεντακόσιες ημέρες ασφάλισης στους Σημερινούς Εργοδότες και στους Αρχικούς Εργοδότες.

β) Τεχνικό, διοικητικό και λοιπό προσωπικό εδαφούς, εφόσον έχουν συμπληρώσει οι μien ανάδες ενέντα χιλιάδες, οι δε γυναίκες επτά χιλιάδες πεντακόσιες ημέρες ασφάλισης στους Σημερινούς Εργοδότες και στους Αρχικούς Εργοδότες.

2. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας καθορίζεται η προθεσμία υποβολής της σχετικής αίτησης συντάξιοδοτησης, με βάση τις ανωτέρω διατάξεις.

3. Ο χρόνος ασφάλισης στο ΙΚΑ – ΕΤΑΜ του Τακτικού Προσωπικού της παραγράφου 1 ο οποίος έχει διανυθεί στους Σημερινούς Εργοδότες και στους Αρχικούς Εργοδότες με οποιαδήποτε από τις ως άνω ειδικότητες προσυμφωνείται κατά 50%.

4. Όσοι από το Τακτικό Προσωπικό της παραγράφου 1 υπηρετούν ή έχουν υπηρετήσει με την ειδικότητα του ιπτάμενου συνοδού ή φροντιστή, δικαιούνται επιπλέον προσυμφωνημένο κατά 50% του χρόνου ασφάλισης τους, για όσο χρονικό διάστημα απασχολήθηκαν με τις ειδικότητες αυτές στους Σημερινούς Εργοδότες και στους Αρχικούς Εργοδότες και κατεβάλουν την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 1759/1988 (ΦΕΚ 50 Α) αυξημένη εισφορά κλάδου συντάξις.

Το δικαίωμα γεννάται σε περίπτωση απολύσεως τους κατά το χρονικό διάστημα από 1.1.2009 μέχρι την Κρίσιμη Ημερομηνία και οικείας εργοδότη ή λύσης της σύμβασης εργασίας με οποιαδήποτε τρόπο από την Κρίσιμη Ημερομηνία μέχρι την ολοκλήρωση της ειδικής εκκαθάρισης του οικείου εργοδότη.

5. Η προβλεπόμενη από τις παραγράφους 2 και 3 προσυμφωνημένο του χρόνου ασφάλισης παρέχεται μέχρι τη συμπλήρωση 10.500 ημερών ή 35 ετών ασφάλισης και ανώτατο όριο και συνυπολογίζεται τόσο για τη συμπλήρωση των χρονικών προϋποθέσεων συντάξιοδοτησης, όσο και για τον υπολογισμό και την προσαύξηση της συντάξις.

6. Δικαίωμα επίσης στις ως άνω προσυμφωνημένες του χρόνου ασφάλισης παρέχεται και στο προσωπικό της παραγράφου 1, το οποίο δεν θεμελιώνει δικαίωμα σε σύνταξη σύμφωνα με τις διατάξεις της ίδιας παραγράφου ή

δεν υπήρξε η σχετική σύμβαση συνταξιοδότησης μεσα στην περίπτωση που προβλεπεται από την ασφαλιστική προνομία της παραγράφου 1). Στην περίπτωση αυτή, ο ανωτέρω χρόνος συνυπολογίζεται για τη βελτίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για την προσαύξηση του ποσού της συντάξης με τις κοινές διατάξεις της νομοθεσίας του ΙΚΑ – ΕΤΑΜ.

7. Τα δικαιώματα των παραγράφων 2 και 3 έχουν αναλογιστική φύση και σε περίπτωση συνταξιοδότησης λόγω συνταξιακής, καθώς και συνταξιοδότησης των μελών της οικογένειας λόγω θανάτου του ασφαλισμένου μετά τη συμπλήρωση του οριζήσαντος από τις ισχύουσες διατάξεις ισχύει επί χρονού ασφαλισής.

8. Το Τακτικό Προσωπικό που υπηρετεί στους Σημερινούς Εργοδότες κατά την 1.1.2009, το οποίο ασφαλιστηκε σε οποιαδήποτε φορέα κοινωνικής ασφάλισης μέχρι 31.12.1992 και ασφαρίζεται αποκλειστικά και μόνο στον κλάδο κύριας συντάξης του Ενιαίου Ταμείου Ανεξάρτητο Απασχολησιμίων (ΕΤΑΑ), σε περίπτωση απολυσης του κατά το χρονικό διάστημα από 1.1.2009 μέχρι τη θέση σε εκκαθάριση των ανωτέρω εταιρειών ή λύσης της σύμβασης εργασίας με οποιαδήποτε τρόπο από την ημερομηνία που τίθενται σε εκκαθάριση οι ανωτέρω εταιρείες μέχρι την ολοκλήρωσή της, δικαιούται να συνυπολογιστεί στο χρόνο ασφαλισής του για κύρια συντάξη γήρατος και αναπηρίας επιπλέον χρόνο ασφάλισης («Αναγνωριζόμενο Χρόνο»), που αντιστοιχεί στο ημίσιό του χρόνου υπηρεσίας του ως Τακτικού Προσωπικού όπως Σημερινούς Εργοδότες και τους Αρχικούς Εργοδότες.

9. Ο ανωτέρω Αναγνωριζόμενος Χρόνος συνυπολογίζεται μόνο για την προσαύξηση του ποσού της συντάξης.

Για κάθε μήνα Αναγνωριζόμενου Χρόνου θα καταβάλλεται ασφαλιστική εισφορά που αντιστοιχεί στην εισφορά όντα πινυλτίας των μέχρι 31.12.1992 ελευθέρως ασκούντων το επάγγελμα.

9. Το ανωτέρω αναφερόμενο Τακτικό Προσωπικό των Σημερινών Εργοδωτών, δικαιούται συντάξης από το ΕΤΕΑΜ και τους λοιπούς οικείους φορείς επικουρικής ασφάλισης, σύμφωνα με τις ισχύουσες καταστατικές διατάξεις τους, προσηυξηθένου του χρόνου αυτών, κατ' αντιστοιχία των προβλεπόμενων στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος.

10. Ο εκτός των Σημερινών Εργοδωτών και των Αρχικών Εργοδωτών χρόνος ασφαλισής στο ΙΚΑ – ΕΤΑΜ ή σε άλλο φορέα κύριας ασφάλισης, ο χρόνος που διανύθηκε σε κοινωνικές χώρες ή χώρες, με τις οποίες έχουν συναφθεί διμερείς συμβάσεις κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και ο χρόνος στρατιωτικής θητείας που αναγνωρίζεται με τις διατάξεις του ν. 1358/1993 (ΦΕΚ 64 Α'), λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού της συντάξης του προσωπικού των προηγουμένων παραγράφων μετά τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων της παραγράφου 1 και πέραν των δέκα χιλιάδων πεντακοσίων ημερών ασφαλισής.

11. Η οικονομική ελιβάρωση που προκύπτει από την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων για όλους τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης προσδιορίζεται μετά από εκπόνηση αναλογιστικής μελέτης από τη Διεύθυνση Αναλογιστικών Μελετών του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Το αντίστοιχο ποσό καταβάλλεται στον οικείο φορέα κοινωνικής ασφάλισης, απολογιστικά επιηλωτικά, με βάση τις πραγματικές πρόσθετες δαπάνες για

συνταξιοδότηση των ασφαλισμένων του τμήματος προκαλούνται από τις διατάξεις του παρόντος. Ο χρόνος επί του χρόνου απόδοσης της δόσης, καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας.

12. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας ρυθμίζονται η ειδικότερα θέματα που προκύπτουν από την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων.

13. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου έχουν ισχύ από την ημερομηνία που οι εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. κατά περίπτωση τίθενται σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΜΕΤΡΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΑΣΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ

Άρθρο 3

Πρόγραμμα Ειδικής Επιδότησης Ανεργίας Τακτικού Προσωπικού στις «Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.», «Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε.» και «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.»

1. Οι ανήκοντες στο Τακτικό Προσωπικό των Σημερινών Εργοδωτών των οποίων οι συμβάσεις με την οικεία επιχείρηση λύνονται ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία, έχουν δικαίωμα να ενταχθούν σε πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας, εφόσον αναγγελθούν ως άνεργοι στον ΟΑΕΔ εντός εφτά ημερών από την λύση ή καταγγελία της σύμβασης τους. Η ειδική επιδότηση ανεργίας διαρκεί μέχρι την ανάληψη νέας εργασίας από τους επιδοτούμενους ή μεταφοράς τους κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 του παρόντος νόμου. Η ειδική επιδότηση ανεργίας δεν παρέχεται ή διακοπείται με τη συμπλήρωση των ισχυουσών προϋποθέσεων για λήψη πλήρους συντάξεως γήρατος.

2. Η ειδική επιδότηση ανεργίας σε καμία περίπτωση δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

3. Η ειδική επιδότηση ανεργίας θα καταβληθεί σε τριμηνιαίες χρονικές φάσεις και το μηνιαίο επίδομα της ειδικής επιδότησης ανεργίας θα ανερχεται:

α. Κατά τους πρώτους τρεις μήνες, σε ποσό που ισούται με τις Ισοδυναμίες Τεσσάρης Αποδόξεως.

β. Κατά τους επόμενους τρεις μήνες, στο 70% του ποσού υπό α.

γ. Κατά τους επόμενους δύο μήνες, στο 60% του ποσού υπό α.

δ. Κατά τους τελευταίους δύο μήνες στο 50% του ποσού υπό α.

4. Το ποσό υπό α' βεβαιώνεται από τον εκκαθαριστή υποχρεωτικά μέσα σε πέντε ημέρες από τη λύση της σύμβασης.

5. Κατά το διάστημα της ειδικής επιδότησης ανεργίας συνεχίζεται η ασφαλισή των επιδοτούμενων στους οικείους ασφαλιστικούς φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης και για όλους τους κλάδους στους οποίους ασφαλιζόταν και ως μισθωτή η δικηγορία. Υπόχρεος για την απόδοση των αναλογισμών ασφαλιστικών εισφορών για όλους τους κλάδους είναι ο ΟΑΕΔ. Τα κτίσιμα των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών εισφορών βαρύνει το πρό-

γράμια ειδικής επιδότησης ανεργίας. Ο ως άνω χρόνος απόσχισης των επιδοτούμενων λαμβάνεται υπόψη για τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων για συνταξιοδότηση με πλήρη ή μειωμένη σύνταξη, καθώς και των απαιτούμενων από την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 825/1978 (ΦΕΚ 189 Α), όπως ισχύει κάθε φορά, χρονικών προϋποθέσεων. Οι εισφορές για κύρια ασφαλιστικά υπολογίζονται επί της ανώτερης ασφαλιστικής κλάσης του τελευταίου τριμήνου πριν από τη λύση ή καταγγελία της σύμβασης στην οποία κατατάσσονται οι επιδοτούμενοι βάσει των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών τους. Πάνω στη βάση αυτή, όπως κάθε φορά ισχύει, εξακολουθεί η καταβολή των εισφορών καθ' όλη τη διάρκεια της ειδικής επιδότησης.

6. Οι εισφορές για επικουρική ασφάλιση υπολογίζονται επί των αυτών ποσών όπως και της κύριας ασφαλίσεως.

7. Για την ενταξή και την επιδότηση των εργαζομένων κατά τα ανωτέρω στο πρόγραμμα της ειδικής επιδότησης ανεργίας, πέραν των διατάξεων του παρόντος άρθρου, ισχύουν οι κοινές διατάξεις περί επιδοτήσεως ανέργων από τον ΟΑΕΔ.

8. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την εφαρμογή του προγράμματος της ειδικής επιδότησης ανεργίας του παρόντος άρθρου καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και καταβάλλονται από τον ΟΑΕΔ.

Άρθρο 4

Εφάπαξ ποσό κοινωνικής ενίσχυσης

1. Στους ανήκοντες στα Τακτικά και Εποχικά Προσωπικά των Σημερινών Εργαζομένων εργαζομένους, των οποίων οι σύμβασεις με την επιχείρησή λυοντάι ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία, καταβάλλεται εντός διμήνου εφάπαξ ποσό κοινωνικής ενίσχυσης το οποίο ορίζεται πρὸς:

α. Το ποσό της νόμιμης αποζημίωσης που αντιστοιχεί στην καταγγελία της σχέσης εμπιστοσύνης προκειμένου περί δικηγόρων ή νομικών συμβούλων ή της σύμβασης εργασίας ορισμένου χρόνου προκειμένου περί Εποχικού Προσωπικού.

β. Προκειμένου για το λοιπό Τακτικό Προσωπικό, ποσό που υπολογίζεται κατά το συνδυασμό των διατάξεων του άρθρου 4 της από 29.01.1997 Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, η οποία διέπει τη απασχόληση του προσωπικού των εταιρειών, και των άρθρων 1 και 3 του ν. 2112/1920, όπως ισχύει, δηλαδή το ποσό που αντιστοιχεί στο χρόνο προϋπηρεσίας σε οποιοδήποτε από τους Σημερινούς Εργαζομένους και τους Αρχικούς Εργοδοτές ως εξής:

(i) Για προϋπηρεσία μέχρι ενός έτους, ποσό ίσο με τις Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(ii) Για προϋπηρεσία πλέον του έτους και μέχρι τεσσάρων ετών, ποσό διπλάσιο των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(iii) Για προϋπηρεσία πλέον των τεσσάρων ετών και μέχρι έξι ετών, ποσό τριπλάσιο των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(iv) Για προϋπηρεσία πλέον των έξι ετών και μέχρι οκτώ ετών, ποσό τετραπλάσιο των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(v) Για προϋπηρεσία πλέον των οκτώ ετών και μέχρι δεκα ετών, ποσό πενταπλάσιο των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(vi) Για συμπληρωμένη προϋπηρεσία δεκα ετών, ποσό εξαπλάσιο των Τακτικών Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

(vii) Για κάθε συμπληρωμένο έτος υπηρέτησης πάνω από τα δεκα προεπιβεταί ποσό ίσο με τις Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6), με ανώτατο όριο ποσό ίσο με είκοσι τεσσάρους Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές προσαυξημένο κατά ένα έκτο (1/6).

2. Για την καταβολή του εφάπαξ ποσού κοινωνικής ενίσχυσης οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλουν σχετική αίτηση εντός διμήνου από τη λύση ή καταγγελία της σύμβασης στην αρμόδια υπηρεσία παροχής του ΟΑΕΔ του τόπου κατοικίας τους. Με την αίτηση συνομολογούνται η καταγγελία ή λύση της σύμβασης και βεβαίωση από τον εκκαθαριστή περί του ύψους του εφάπαξ ποσού κοινωνικής ενίσχυσης που δικαιούται ο εργαζόμενος, όπου αναγράφεται αναλυτικά ο τρόπος υπολογισμού του ποσού αυτού.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που προκύπτουν από την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων.

4. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την εφαρμογή της διατάξης του παρόντος άρθρου, καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και καταβάλλονται από τον ΟΑΕΔ μετά από τη μεταφορά των σχετικών κονδυλίων.

Άρθρο 5

Πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας εργαζομένων ορισμένου χρόνου στις εταιρείες «Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.», «Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε.» και «Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.»

1. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται γφσον ο οικείος εργοδότης έχει τηθεί σε ειδική εκκαθάριση τού άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α) όπως ισχύει, και αφορούν στους εργαζομένους οι οποίοι εντασσονται σε μια από τις εξής περιπτώσεις:

α. Ανήκουν στο Εποχικό Προσωπικό των Σημερινών Εργαζομένων κατά την Κρίσιμη Ημερομηνία, οι οικείες σύμβασεις εργασίας ορισμένου χρόνου λήγουν, λυοντάι ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία και οι ίδιοι αναγγέλλονται ως άνεργοι στον ΟΑΕΔ εντός εξήντα ημερών από τη λήξη, λύση ή καταγγελία της σύμβασης τους.

β. Είναι άνεργοι κατά την Κρίσιμη Ημερομηνία, αλλά υπηρέτησαν τους Σημερινούς Εργοδοτές με σχέση εξαρτημένης εργασίας ορισμένου χρόνου μετά την 1.1.2008 και στη συνέχεια ελαβαν η δικαιούνται τουλάχιστον την ελαχιστή τακτική επιδότηση ανεργίας από τον ΟΑΕΔ.

2. Το προσωπικό της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου έχει δικαίωμα να ενταχθεί σε πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας. Η ειδική επιδότηση ανεργίας θα διαρκέσει μέχρι την ανάληψη νέας εργασίας από τους επιδοτούμενους και σε καμία περίπτωση δεν θα υπερβάνει τους δώδεκα μήνες. Η ειδική επιδότηση ανεργίας δεν θα παρέχεται ή θα διακόπτεται με τη συμπλήρωση των σχέσεων προϋποθέσεων για λήψη πλήρους συνταξέως γηρατός.

3. Η ειδική επιδότηση ανεργίας θα καταβληθεί σε δύο χρονικές φάσεις και το μηνιαίο επίδομα της ειδικής επιδότησης ανεργίας θα ανέρχεται:

α. Για τους πρώτους έξι μήνες οι πηισοί ίσο με το βαθύ

κή επίδομα ανεργίας του ΟΑΕΔ προσαυξημένο κατά πενήντα τοις εκατό (50%) και με περαιτέρω-προσαύξηση δέκα τοις εκατό (10%) για κάθε προστατευόμενο μέλος.

β. Για τους επόμενους εξήμισνες σε ποσό ίσο με το βασικό επίδομα ανεργίας του ΟΑΕΔ.

4. Ποσό το οποίο τυχόν έχουν καταβληθεί ως τακτικό επίδομα ανεργίας από τον ΟΑΕΔ κατά την περίοδο από 1.1.2008 μέχρι την Κρίσιμη Ημερομηνία, καθώς και το ποσό που τυχόν έχει καταβληθεί σε εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 4 συμψηφίζονται με την παρούσα ειδική επιδότηση, τα δε ποσά αυτά αφαιρούνται από τα διαδοχικά μηνιαία ειδικά επίδοματα μέχρι εξαντλήσεώς τους.

5. Τα πρόσωπα που πληρούν τις προϋποθέσεις της περίπτωσης β της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου καθίστανται δικαιούχοι της ανωτέρω ειδικής επιδότησης ανεργίας εφόσον με σχετική αίτηση τους προς τον ΟΑΕΔ αναγγελλθούν ως ανεργοί εντός εξήντα ημερών από την Κρίσιμη Ημερομηνία. Στις περιπτώσεις αυτές, ως ημερομηνία έναρξης της ανωτέρω ειδικής επιδότησης ανεργίας ορίζεται η Κρίσιμη Ημερομηνία.

6. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι κοινές διατάξεις περί επιδότησης ανεργιών από τον ΟΑΕΔ.

7. Κατά το διάστημα της περιπτώσεως β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και για όσο διάστημα ο δικαιούχος έχει δικαίωμα στη λήψη του ειδικού επιδοτούμενου ανεργίας, λαμβάνει χώρα ασφάλιση των επιδοτούμενων στους οικείους ασφαλιστικούς φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης. Υπαρξής για την απόδοση των αναλογούσων ασφαλιστικών εισφορών είναι ο ΟΑΕΔ. Το κόστος των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών εισφορών βαρύνει το πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας. Ο ως άνω χρόνος ασφάλισης των μισθωτών λαμβάνεται υπηψη για τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων για αντιμετώπιση με πλήρη ή μειωμένη συντάξη, καθώς και των απαιτούμενων από την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 825/1978 (ΦΕΚ 189 Α), όπως ισχύει κάθε φορά, χρόνικων προϋποθέσεων. Οι εισφορές για κύρια ασφάλιση υπολογίζονται επί της ανώτερης ασφαλιστικής κλάσης του τελευταίου τριμήνου πριν από τη λύση ή καταγγελία της σύμβασης στην οποία κατατάσσονται οι επιδοτούμενοι βάσει των τακτικών αποδοχών τους. Οι εισφορές για επικουρική ασφάλιση υπολογίζονται επί των αυτών ποσών όπως και της κυρίας ασφάλισης.

8. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την εφαρμογή των προγράμματος ειδικής επιδότησης ανεργίας που προβλέπεται οι διατάξεις του παρόντος άρθρου καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και καταβάλλονται από τον ΟΑΕΔ.

9. Για το πρώην Τακτικό και Εποχικό Προσωπικό σχεδιάζονται και υλοποιούνται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία προγράμματα ολοκληρωμένης παρέμβασης του ΟΑΕΔ, (δύο προγράμματα επιχειρημένης ιδιωτικών επιχειρήσεων για την προαγωγή πρώην Εποχικού Προσωπικού των Σημειώνων Εργαζομένων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασία, προγράμματα επιχειρημένης για δημιουργία μικρής επιχειρήσεις από πρώην Εποχικό Προσωπικό και προγράμματα επανακατάρτισης για το πρώην Τακτικό και Εποχικό Προσωπικό.

Άρθρο 6

Ποσό ειδικής κοινωνικής ενίσχυσης για τους Ιπτάμενους Χειριστές

1. Οι ανήκοντες στο Τακτικό Προσωπικό κατά την Κρίσιμη Ημερομηνία και κατέχοντες την ειδικότητα του Ιπτάμενου Χειριστή την 1.10.2008 έχουν δικαίωμα σε ειδικό ποσό κοινωνικής ενίσχυσης επιπροσθέτως των αναφερομένων στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του παρόντος νόμου, το οποίο υπολογίζεται και καταβάλλεται ως εξής:

α. Σε οσούς θεμελιωδών δικαιώμα και υποβάλουν αίτηση για λήψη πλήρους συντάξης γηρατός εντός τετραμήνου από την Κρίσιμη Ημερομηνία, το πρόσθετο ποσό κοινωνικής ενίσχυσης ισούται με το εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) των Ισοδυναμίων Μηνιαίων Αποδοχών προσαυξημένων κατά ένα εκατό (1%), από τα οποία αφαιρείται η μηνιαία συντάξη του πρώτου πλήρους ημερομηνιακού μήνα κατά τον οποίο έλαβαν συντάξη γηρατός, του όλου ποσού αυτού πολλαπλασιάζομένου επί εβδομήντα δύο (72). Το ποσό αυτό καταβάλλεται σε εβδομήντα δύο (72) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, στο τέλος κάθε μήνα, και απαλλάσσεται από κάθε μορφή φόρου, τέλους ή παρακράτησης. Σε περίπτωση κατά την οποία η δικαιούχος αναλάβει εργασία ή υπερβεί το εξηκοστό έτος της ηλικίας του, δεν δικαιούται να λάβει το τμήμα της πρόσθετης ειδικής κοινωνικής ενίσχυσης, το οποίο αντιστοιχεί στους μήνες που έπονται της ημερομηνίας αναλήψης εργασίας ή της συμπλήρωσης του εξηκοστού έτους της ηλικίας του. Το ποσό ειδικής κοινωνικής ενίσχυσης της παρούσας περιπτώσεως βεβαιώνει ο οικείος εκκαθαριστής, ο οποίος εκδίδει σχετικές βεβαιώσεις κατοπινής αιτήσεως των ενδιαφερομένων στις οποίες αναγράφεται ο αναλυτικός υπολογισμός του βεβαιούμενου ποσού.

β. Όσοι δεν υποβάλουν αίτηση για λήψη συντάξης γηρατός, δικαιούνται να λάβουν, επιπροσθέτως της προβλεπόμενης στο οικείο άρθρο Ειδικής Επιδότησης Ανεργίας, ποσό ειδικής κοινωνικής ενίσχυσης, εφόσον είναι ανεργοί και μετά το δωδέκατο μήνα από την καταγγελία ή λύση της σύμβασης τους με τον οικείο Σημειώνων Εργαζοτή και κατ' ανώτατο όριο μέχρι τον τεσσαρακάτο ογδόο μήνα, σε κάθε δε περίπτωση όχι μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού έτους της ηλικίας τους. Στην περίπτωση αυτή το πρόσθετο ποσό ειδικής κοινωνικής ενίσχυσης προσδιορίζεται ως εξής:

(i) Για τους μήνες δέκατο τρίτο έως και δέκατο ογδόο μετά τη λύση της σύμβασης κατά μήνα ποσό ίσο με το πενήντα πέντε τοις εκατό (55%) των Ισοδυναμίων Μηνιαίων Αποδοχών τους προσαυξημένων κατά ένα εκατό (1%).

(ii) Για τους μήνες δέκατο ένατο έως και εικοστό τέταρτο μετά τη λύση της σύμβασης κατά μήνα ποσό ίσο με το εξήντα επτά τοις εκατό (67%) των Ισοδυναμίων Μηνιαίων Αποδοχών τους προσαυξημένων κατά ένα εκατό (1%).

(iii) Για τους μήνες εικοστό πέμπτο έως και τριακοστό έκτο μετά τη λύση της σύμβασης κατά μήνη ποσό ίσο με το εβδομήντα ένα τοις εκατό (71%) των Ισοδυναμίων Μηνιαίων Αποδοχών τους προσαυξημένων κατά ένα εκατό (1%).

(iv) Για τους μήνες τριακοστό έβδομο έως και τεσσαρακάτο ογδόο μετά τη λύση της σύμβασης κατά μήνα

ποσό ίση με τη εβδομήντα έξι τοις εκατό (76%) των Ισοδυναμικών Μηνιαίων Απόδοχών τριών προσαυξημένων κατότακτα ενά εκία (16).

Το ποσό αυτό καταβάλλεται σε μηνιαίες δόσεις, στο τέλος κάθε μήνα, και απαλλάσσεται από κάθε μορφής φόρο, τέλος ή παρακράτηση. Σε περίπτωση κατά την οποία ο δικαιούχος αναλάβει εργασία ή υποβάλει αίτηση για αδειάζει γραφείο, παύει να δικαιούται το τμήμα της προσαυχόμενης κοινωνικής ενίσχυσης το οποίο αντιστοιχεί στην υπέρβαση με τη ημερομηνία αναλήψης εργασίας ή υποβολής αίτησης για αδειάζει γραφείο. Το ποσό των Ισοδυναμικών Μηνιαίων Απόδοχών της παρούσας περιπτώσεως βεβαιώνεται οριστικά εκκαθαριστής, ο οποίος εκδίδει σχετικές βεβαιώσεις, κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων, στις οποίες αναγράφεται ο αναλυτικός υπολογισμός του βεβαιούμενου ποσού.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που προκύπτουν από την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων.

5. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την εφαρμογή της παρούσας απόφασης καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και καταβάλλονται από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΤΟΜΕΑ

Άρθρο 7 Μεταφορά προσωπικού

1. Το παρόν άρθρο αναφέρεται στην περίπτωση υπαγωγής των εταιρειών που ορίζονται ως Σημερινόι Εργοδότες σε καθεστώς ειδικής εκκαθαρίσεως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α).

2. Το κατά τη Κρίσιμη Ημερομηνία Τακτικό Προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών, ανεξάρτητα εάν έχει λυθεί η όχι η σχέση εργασίας του, μεταφέρεται με την ίδια σχέση εργασίας, σε Ν.Π.Δ.Δ. που εποπτεύονται από τα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών, δημόσιες υπηρεσίες, αυτοτελείς ή ανεξάρτητες αρχές, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. Α και β βαθμίδας ύστερα από αίτηση του. Η μεταφορά γίνεται σε φάρα ή υπηρεσία, αποκλειστικά σε νομό επιλογής του υπαλλήλου, εφόσον υπάρχει κενή θέση ή ανάγκη σε φάρα του νομού αυτού.

3. Από τη συμφωνία με το παρόν άρθρο μεταφορά εξαιρούνται:

α. όσοι απολύθηκαν συνεννοία τελεσώς ποινικού αδικήματος ή συνεννοία τελεσώς σοβαρής παραβιάσεως συμβατικής υποχρεώσεως και

β. όσοι πληρούν τις προϋποθέσεις πλήρους συνταξιοδότησης κατά την Κρίσιμη Ημερομηνία.

4. Για την κατά τα ανωτέρω μεταφορά θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να υποβάλει αίτηση στα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία εκφράζεται η βούληση του για μεταφορά στην οποία θα αναφέρεται και ο νομος επιλογής του, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την Κρίσιμη Ημερομηνία.

5. Η μεταφορά γίνεται εντός τετραμήνου από την αίτηση σε κενές οργανικές θέσεις αντιστοιχίας ή παρεμφερούς ειδικότητας, της ίδιας εκπαιδευτικής βαθμίδας με αυτή που ανήκει ο μεταφερόμενος ή με βάση τα τυπικά προσόντα που κατέχει ο μεταφερόμενος. Στην περίπτωση

που δεν υπάρχουν αντιστοιχίες κενές θέσεις, η μεταφορά γίνεται σε αντιστοιχισμένη προσώποληψη θέση με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου οριστήτης χρονού αντιστοιχη των τυπικών προσόντων του μεταφερόμενου. Η προσώποληψη θέση καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση αυτού που την κατέχει.

6. Η μεταφορά του προσωπικού του άρθρου αυτού γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

7. Εφόσον στην φάρα υποδοχής προβλεπεται βαθμολογική εξέλιξη για το προσωπικό με την ίδια σχέση εργασίας, το μεταφερόμενο προσωπικό κατατάσσεται σε βαθμό και βαθμολογικό κλιμάκιο ανάλογο με το συνολικό χρόνο υπηρεσίας που διανύθηκε, σε οποιαδήποτε εταιρεία η οποία είναι Σημερινός Εργοδότης ή Αρχικός Εργοδότης και το χρόνο βαθμολογικής εξέλιξης που προβλεπεται για το προσωπικό του φάρα υποδοχής.

Κατά τα λοιπα για τις αποδοχές του μεταφερόμενου προσωπικού εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α), με δυνατότητα διατήρησε προσωπικής διαφοράς, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πεντακόσια (500) ευρώ μηνιαίως.

8. Ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας που έχει διανυθεί σε οποιαδήποτε εταιρεία που είναι Σημερινός Εργοδότης ή Αρχικός Εργοδότης θεωρείται χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για τα θέματα ισοδυναμικής εξέλιξης.

9. Το προσωπικό που μεταφέρεται συμφωνία με τις διατάξεις του παρόντος εξακολουθεί, για τους σκοπούς της κύριας και επικουρικής ασφάλισης, να υπαγορεύεται στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης στους οποίους είχε υπαχθεί κατά το χρόνο εργασίας του στους Σημερινούς Εργοδότες.

10. Όσοι ζητήσουν τη μεταφορά τους σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εφόσον δεν παρουσιάζουν εντός μηνός από τη δημοσίευση της πράξης μεταφοράς τους για ανάληψη υπηρεσίας, θεωρείται ότι κατήγγιλλαν τη συμβαση τους και δεν δικαιούνται αποζημίωση για την αιτία αυτή.

11. Η διαδικασία μεταφοράς του προσωπικού το οποίο διατηρείται στους Σημερινούς Εργοδότες για το σκοπό της εκκαθαρίσεως ολοκληρώνεται με την αποδεδειμμένη του από τον κατά περίπτωση εκκαθαριστή.

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ρυθμίζονται θέματα διαδικασίας, επιλογής υπηρεσίας ή φάρας, κριτηρίων που αφορούν στη σειρά προτεραιότητας των μεταφερομένων, συγκροτήσε επιτηρητών για τη διαθεση στους φορείς υποδοχής, καθώς επίσης αμοιβές των μελών των επιτροπών αυτών και προαδιαρισμός του φάρα που θα καταβάλει τις αμοιβές, όπως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

13. Η κατά το παρόν άρθρο μεταφορά διενεργείται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 9 του ν. 2266/1994 (ΦΕΚ 218 Α), των διατάξεων του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α) και του άρθρου 13 του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α).

Άρθρο 8 Προσλήψεις στον ευρύτερο δημόσιο τομέα

1. Η παρούσα διάταξη αφορά την περίπτωση υπαγωγής των εταιρειών που ορίζονται ως Σημερινόι Εργοδο-

1.6. σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α) όπως ισχύει.

2. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου έχουν εφαρμογή στα προσωπικά που απασχολήθηκε με σχέση εργασίας περιορισμένου χρόνου στους Σμηναίους Εργοδότες για οποιαδήποτε χρονικό διάστημα μεταξύ της 1.1.2008 και της Κυριακής Ημερημίας της οικείας προϋπόθεσης εταίρισης.

3. Πληρείται στα προσωπικά της ηρηγομένης παραγράφου για τη συμμετοχή σε διαγωνίσιμους του δημοσίου τομέα για προσλήψη υπαλλήλων, προσυζήτηση της προβλεπόμενης από τις διατάξεις των νομών 3051/2002 (Φ.Κ. 220 Α) και 3613/2007 (ΦΕΚ 263 Α) , μοριοδοτη της της επιτυχίας κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%).

4. Από τη θέση σε ισχύ του παρόντος νομού μέχρι την 31.12.2012 οι ηρηγορούμενοι για προσλήψη προσωπικού (που εκδίδονται από τα Ν.Π.Δ. , τα οποία ελπίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών να προβλέπουν ότι τα είκοσι τοις εκατό (20%) των προκηρυσσομένων θέσεων θα καλύπτονται κατά απόλυτη προτεραιότητα από το προσωπικό της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, χωρίς να έχουν εφαρμογή όρια ηλικίας για το προσωπικό αυτό. Η διάταξη της παρούσας παραγράφου έχει εφαρμογή μόνο σε Ν.Π.Δ. , τα οποία ανήκουν κατά πλειοψηφικό ποσοστό στο Δημόσιο ή σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή σε δημοσίες επιχειρήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 9 Σύσταση ανώνυμης εταιρείας

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να συστήσει ανώνυμη εταιρεία με σκοπό ιδίως:

α. Την απόκτηση και εκμετάλλευση δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας και ιδίως των εμπορικών σημάτων των ανώνυμων εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υψηλούς Α.Ε. και Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. , όπως αυτά έχουν καταχωρηθεί στα αρμόδια μητρώα καταχωρίσεως εμπορικών σημάτων στις χώρες καταχώρισής τους (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας), καθώς επίσης και στο μητρώο καταχώρισης Κοινωνικών σημάτων που σήμερα τηρείται στο Alicante της Ισπανίας.

β. Την άσκηση κάθε άλλης, συναφούς με τα ανωτέρω, εμπορικής εκμετάλλευσης (συμπεριλαμβανομένων ιδίως της μίσθωσης και της παραχώρησης άδειας χρήσης), στις οποίες περιλαμβάνεται και κάθε άλλη εργασία δυνατή να εξυπηρετηθεί άμεσα ή έμμεσα τους σκοπούς της εταιρείας.

2. Στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας συμμετέχει αποκλειστικά το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρεία υπάγεται στην εποπτεία των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Η εταιρεία ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός προσδιορίζεται στο ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α) , λειτουργεί κατά τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και διεγείρει από τη νομοθεσία περί ανώνυμων εταιρειών, όπως κάθε φορά ισχύει. Διατάξεις νομών, που αναφέρονται σε επιχειρήσεις, οργανισμούς ή φορείς γενικά του ευρύτερου δημοσίου τομέα εφαρμόζονται στην εταιρεία, εκτός αν ρητά ορίζεται το αντίθετο.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανώνυμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, καθορίζεται το καταστατικό της εταιρείας. Κάθε τροποποίηση του καταστατικού πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1994.

5. Το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται στη Γενική Συνέλευση από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 10 Σύσταση ανώνυμης εταιρείας

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να συστήσει ανώνυμη εταιρεία με σκοπό ιδίως:

α. Την εκτέλεση και εμπορική εκμετάλλευση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και τεχνικής συντήρησης αεροσκαφών σε αερολιμένες που εκτελούν τακτικές ή εκτακτές πτήσεις.

β. Την άσκηση κάθε άλλης, συναφούς με τα ανωτέρω, εμπορικής εκμετάλλευσης, στις οποίες περιλαμβάνεται και κάθε άλλη εργασία δυνατή να εξυπηρετηθεί άμεσα ή έμμεσα τους σκοπούς της εταιρείας.

2. Στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών, εκτός του Ελληνικού Δημοσίου, μπορούν να συμμετέχουν απεριόριστως, είτε εξ αρχής είτε στη συνέχεια, ημεδαπά αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Οι εταιρείες υπάγονται στην εποπτεία των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Οι εταιρείες δεν ανήκουν στον δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός προσδιορίζεται στο ν.2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α) , λειτουργούν κατά τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και διαπνέονται από τη νομοθεσία περί ανώνυμων εταιρειών, όπως κάθε φορά ισχύει. Διατάξεις νομών, που αναφέρονται σε επιχειρήσεις, οργανισμούς ή φορείς γενικά του ευρύτερου δημοσίου τομέα δεν εφαρμόζονται στις εταιρείες, εκτός αν ρητά ορίζεται το αντίθετο.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανώνυμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, καθορίζεται το καταστατικό των εταιρειών. Κάθε τροποποίηση του καταστατικού πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1994.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ρυθμίζεται κάθε θέμα, που αφορά στη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, σε μελλοντικές αυξήσεις του εταιρικού κεφαλαίου των εταιρειών του παρόντος άρθρου, καθώς και η τυχόν παραίτηση αυτών από τα αναλογούντα σε αυτούς δικαιώματα προτίμησής στην έκδοση νέων μετοχών.

6. Το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται στη Γενική Συνέλευση από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 11
Ρυθμίσεις Μεταδοτικής Περιόδου

και αντισυγκριμένη διάταξη του παρόντος προβλέπει διαφορετικά.

Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Πρ. Παυλιπούλας	Γ. Αλογοσκούφης
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Φ. Παλλη-Πετραλιά	Κ. Χατζηδόκας

Αριθμ. 196/17/2008

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συνταγματός)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζόμενους στις εταιρείες ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε., ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. και ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ Α.Ε.»

Με τις διατάξεις του υπαίτιου νομοσχεδίου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: α) το προσωπικό των προαναφερθέντων εταιρειών, σε περίπτωση θέσης τους σε καθesτως ειδική εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005, β) τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών για την εκτέλεση και εκμετάλλευση των υπηρεσιών επείγουσας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και τεχνικής συντήρησης αεροσκαφών και την άσκηση κάθε άλλης συναφούς εμπορικής εκμετάλλευσης. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

1. Καθορίζεται η έννοια των όρων, που αναφέρονται στις προτεινόμενες διατάξεις, για την εφαρμογή τους (άρθρο 1)

2.α. Παρέχεται, στο τραπεζικό προσωπικό των Σημεριών Εργοδοτών, που υπηρέτη με οποιοδήποτε ειδικότητα κατά την 1η Ιανουαρίου 2009 και ασφαλίστηκε σε οποιοδήποτε φορέα κοινωνικής ασφάλισης πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1992, το δικαίωμα πλήρους σύνταξης γήρατος ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, εφόσον, ι) απολυθεί ή λυθεί η σύμβαση εργασίας του καθ' οιονδήποτε τρόπο, κατά το οριζόμενο χρονικό διάστημα, ii) συμπληρώνει τις προβλεπόμενες, κατά κατηγορία και ειδικότητα, χρονικές προϋποθέσεις.

β. Ο χρόνος ασφάλισης στο ΙΚΑ - ΕΤΑΜ του προανα-

1. Οι Σημερινοί Εργοδότες, οι ανώνυμες εταιρείες οι οποίες είναι καθ' οιονδήποτε τρόπο συνδεδεμένες με μία ή περισσότερες εκ των Σημεριών Εργοδοτών, καθώς και οι ανώνυμες εταιρείες οι οποίες ιδρύθηκαν από μία ή περισσότερες από τις Εταιρείες αυτές ή καταστησαν συνδεδεμένες με μία εκ των Εταιρειών αυτών από της θέσεως σε ισχύ του παρόντος νόμου, δεν ανήκουν στη Δημόσια και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός προσδιορίζεται στο ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α'), λειτουργούν κατά τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και διέπονται από τη νομοθεσία περί ανωνύμων εταιρειών, όπως κάθε φορά ισχύει. Διατάξεις νόμων, που αναφέρονται σε επιχειρήσεις, οργανισμούς ή φορείς γενικά του ευρύτερου δημόσιου τομέα δεν εφαρμόζονται στις παραπάνω Εταιρείες, εκτός αν ρητά ορίζεται το αντίθετο.

2. Σε περίπτωση κατά την οποία μία από τις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. τεθεί σε καθesτως ειδική εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α') σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, και το προϊόν της εκκαθάρισης δεν επαρκεί για την αποπληρωμή των πιστώσεων, το Δημόσιο δύναται να συμπληρώσει κατά το απόλυτο αναγκαίο μέτρο στην ικανοποίηση τους, στην έκταση που αυτό δεν ερχεται σε αντίθεση με διατάξεις της κείμενης ελληνικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Το άρθρο 479 ΑΚ και 939 έως και 946 ΑΚ δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αποκρiτικοποίησης των Σημεριών Εργοδοτών.

Άρθρο 12
Τακτικά επιδόματα

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κυρώνεται διαπιστωτική πράξη του οικείου εκκαθαριστή, η οποία εμφανίζει ανά ειδικότητα τα επιδόματα που περιλαμβάνονται στις Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές για τους σκοπούς της παραγράφου 6 του άρθρου 1 του παρόντος.

Άρθρο 13
Ρυθμίσεις Προσωπικού Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας

Στο άρθρο 22 του ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 282 Α') προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να τροποποιούνται τα εδάφια β' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»

Άρθρο 14

Οι διατάξεις του παρόντος τίθενται σε ισχύ με τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός

φερόμενων προσωπικού που έχει διανεμηθεί στους Αρχικούς Εργοδότες, υπο την οριζόμενη έννοια και στους Σημερινούς Εργοδότες, προσυζητούνται κατά 50%.

γ.) Επιπροσθετως, παρέχεται στο ανωτέρω προσωπικό, που υπηρετεί ή έχει υπηρετήσει με την ειδικότητα του ιπτάμενου συνοδού ή φροντιστή, το δικαίωμα προσαύξησης του χρόνου ασφαλισμού του κατά 50% για το χρόνο που έχει διανύσει με τις ειδικότητες αυτές στους Λογικούς και στους Σημερινούς Εργοδότες, εφόσον για το χρόνο αυτόν έχει καταβληθεί η προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 1759/1988 αυξημένη εισφορά κλάδου συντάξης.

ii) Τό κατά τα ανωτέρω παρεχόμενο δικαίωμα αναγνωρίζεται προσαρτάτως πλασματικού χρόνου γεννότητας σε περίπτωση απώλειας του προσωπικού αυτού σε περίπτωση κλάσης της σύμβασης εργασίας του με οποιοδήποτε τρόπο, κατά το οριζόμενο χρονικό διάστημα.

δ.) Ο κατά τα ανωτέρω χρησιμοποιούμενος πλασματικός χρόνος για τη συμπλήρωση ή για την αποπληρωμή του συνταξιοδοτικού δικαιώματος από και για τον υπολογισμό και την απόσχιση της σύνταξης και παρέχεται μέχρι την αποπληρωμή 10.500 ημερών ασφαλισής ή των 35 ετών ασφαλισής, κατ' ανώτατο όριο. ββ) παρέχεται και στα προσωπικά που δεν θεμελιώνουν δικαίωμα σύνταξης ή δεν υποβάλλουν σχετική αίτηση συνταξιοδότησης εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Στην περίπτωση αυτή, ο παρεχόμενος πλασματικός χρόνος συνυπολογίζεται, για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για την απόσχιση της σύνταξης, βάσει των κοινών διατάξεων του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ.

ii) Περαιτέρω, ο χρόνος αυτός λαμβάνεται υπόψη και σε περίπτωση συνταξιοδότησης λόγω αναπηρίας, καθώς και συνταξιοδότησης των μελών της οικογένειας, λόγω θανάτου του ασφαλισμένου, μετά τη συμπλήρωσή του απαιτούμενου ελάχιστου χρόνου ασφαλισής.

ε.) Το προαναφερόμενο τακτικό προσωπικό, το οποίο αα) υπηρετεί στους Σημερινούς Εργοδότες κατά την 1.1.2009, ββ) ασφαλίθηκε σε οποιοδήποτε φορέα κοινωνικής ασφαλισής μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1992 και γγ) ασφαλιζεται αποκλειστικά και μόνο στον κλάδο κύριος ασφαλισής του Ενιαίου Ταμείου Ανεξάρτητα Αποσχιολογούμενων (ΕΤΑΑ), σε περίπτωση απόλυσης ή λύσης της σύμβασης εργασίας του, με οποιοδήποτε τρόπο, κατά το οριζόμενο χρονικό διάστημα, δικαιούται να υπολογιστεί στο χρόνο ασφαλισής του, για κύρια συντάξη γήρατος και αναπηρίας, επιπλέον χρόνος ασφαλισής που αντιστοιχεί στο ημίσι τοις χρόνους υπηρεσίας του ως τακτικού προσωπικού, σε οποιοδήποτε από τους Σημερινούς και τους Αρχικούς Εργοδότες.

ii) Ο κατά τα ανωτέρω αναγνωριζόμενος χρόνος συνυπολογίζεται μόνο για την απόσχιση του ποσού της σύνταξης.

iv) Για κάθε μηνιαία αντανωριζόμενη χρόνο καταβληθεί η ασφαλιστική εισφορά, που αντιστοιχεί στην εισφορά πέντε πενήτα τοις των μέχρι 31.12.1992 ελευθερώσει ασκούντων το επάγγελμα.

πτ. Το εν λόγω τακτικό προσωπικό δικαιούται συντάξης από το ΕΤΕΑΜ και τους λοιπούς οικείους επικουρικούς φορείς, κατά τις κείμενες σχετικές διατάξεις, προσυζητούμενου του χρόνου αυτών κατά τα ανωτέρω.

ζ. Ο εκτός των Σημερινών και Αρχικών Εργοδωτών χρόνος ασφαλισής στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ ή σε άλλον φορέα κύριος ασφαλισής, ο χρόνος που διανύθηκε σε κοινοτικές χώρες ή σε χώρες με τις οποίες έχουν συναφθεί διμε-

ρες σχετικές συμβάσεις, καθώς και ο χρόνος της στρατιωτικής θητείας, λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού της σύνταξης του προαναφερόμενου προσωπικού, μετά τη συμπλήρωση των οριζόμενων προϋποθέσεων και πέραν των 10.500 ημερών ασφαλισής.

η. Η οικονομική επιβάρυνση, που θα προκύψει από την εφαρμογή των προαναφερόμενων ρυθμίσεων για όλους τους ανωτέρω φορείς κοινωνικής ασφαλισής, θα προσαρτάται μετά από εκπόνηση αναλογιστικής μελέτης και θα καλυφθεί από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Το ποσό που αντιστοιχεί στον οικεία φέρρα κοινωνικής ασφαλισής θα καταβάλλεται απολογιστικά, ετησίως, με βάση τις πραγματικές δαπάνες για συνταξιοδότηση των ασφαλισμένων, που προκαλούνται από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις.

θ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση κ.α.α., με τις οποίες: i) καθορίζεται ο τρόπος και ο χρόνος απόσχισης της σχετικής δαπάνης, ii) συλλογίζονται τα ειδικότερα θέματα που προκύπτουν από την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων.

ι. Οι προτεινόμενες διατάξεις ισχύουν από την ημερομηνία κατά την οποία οι Σημερινοί Εργοδότες τίθενται σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. (άρθρο 2)

II. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

Θεωρούνται μέτρα κοινωνικής στήριξης των αναζωογονημένων στους Σημερινούς Εργοδότες. Γενικότερα:

1.α) Παρέχεται στο τακτικό προσωπικό των Σημερινών Εργοδωτών, του οποίου οι συμβάσεις λύονται ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία (ημερομηνία δημοσίευσης της δικαστικής απόφασης με την οποία τίθεται η οικεία εταιρεία σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης), το δικαίωμα ένταξης σε πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας.

ii) Η ειδική επιδότηση ανεργίας: αα) διαρκεί (μέχρι την ανάληψη νέας εργασίας ή μεταφοράς των εργαζομένων σε δημόσιες υπηρεσίες, φορείς του δημοσίου τομέα κ.λπ. και πάντως όχι πέραν των δώδεκα (12) μηνών), ββ) παύει να παρέχεται με τη συμπλήρωση των απαιτούμενων προϋποθέσεων για λήψη πλήρους σύνταξης γήρατος, γγ) καταβάλλεται σε τέσσερις (4) χρονικές φάσεις, δδ) κλιμακώνεται χρονικά και συνδέεται, κατά τα οριζόμενα, με τις Ισοδύναμες Μηνιαίες Αποδοχές (Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές μείον του αναλογιστικού ΦΜΥ, και τις εισηφές κοινωνικής ασφαλισής που βαρύνουν τον εργαζόμενο).

iii) αα) Κατά το διάστημα της ειδικής επιδότησης ανεργίας, συνεχίζεται η ασφάλιση των επιδοτούμενων στους οικείους ασφαλιστικούς φορείς κύριας και επικουρικής ασφαλισής και για όλους τους κλάδους στους οποίους ασφαλιζονται ως μισθωτοί ή δικηγόροι.

ββ) Υποχρεός για την απόσχιση των αναλογιστικών ασφαλιστικών εισφορών για όλους τους κλάδους είναι ο ΔΑΕΔ.

γγ) Το κόστος των καταβλητέων ασφαλιστικών εισφορών βαρύνει το προαναφερθέν ειδικής επιδότησης ανεργίας.

δδ) Ο χρόνος επιδότησης των προαναφερθέντων λαμβάνεται υπόψη για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων προϋποθέσεων συνταξιοδότησης με πλήρη ή μειωμένη σύνταξη.

iv) Καθορίζεται η βάση υπολογισμού των εισφορών

των επιδοτούμενων για την κύρια και επικουρική ασφαλίση.

ν) Οι δαπάνες, που προκαλούνται για την εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος ειδικής επιδότησης ανεργίας, καταβάλλονται από τον ΟΑΕΔ και καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. (άρθρο 3)

2.α. Παρέχεται η καταβολή εφόσον ποσού κοινωνικής ενίσχυσης στο (ετήσιο) και εποχικό προσωπικό των Σημερινών Εργαζομένων (του οποίου οι συμβάσεις με την επιχείρηση λήγουν ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία).

β. Καθιερώνεται το ποσό της καταβαλλόμενης κατά τα ανωτέρω απαίτησης, κατά κατηγορία προσωπικού (δι-κηγώνιστο τμηματικό συμβούλιο, προσωπικό με σχέση εργασίας (ιδιωτικού δικαίου ορισμένου και οριστού χρόνου), τα οποία είναι εφόσον στο τακτικό προσωπικό κλιμακω-μένη ανάλογα με το χρόνο προϋπηρεσίας σε ορισμένη-σες μηνιαίες Σημερινούς και τους Αρχικούς Εργαζο-μένους).

γ. Καθιερώνεται η διαδικασία που απαιτείται για την (παράβαση) του ετήσιου ποσού κοινωνικής ενίσχυσης και τα στοιχεία (εγγραφο) που υποβάλλονται με τη σχε-τική αίτηση των ενδιαφερομένων, η οποία κατατίθεται εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση κ.υ.α., με την οποία ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που προ-κύπτουν από την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξε-ων.

ε. Το κατά τα ανωτέρω καταβαλλόμενο εφόσον ποσό κοινωνικής ενίσχυσης καταβάλλεται από τον ΟΑΕΔ και καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, με μετα-φορά σχετικών πιστώσεων. (άρθρο 4)

3.α. Στο εποχικό προσωπικό και στους εργαζομένους με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, παρέχεται το δικαίωμα εντάξης σε πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας, εφόσον πληρούνται οι οριζόμενες προϋποθε-σεις.

β. Καθιερώνεται το μηνιαίο ποσό της ειδικής επιδότησης ανεργίας, η οποία: i) διαρκεί μέχρι την αναλήψη νέας ερ-γασίας και πάντως όχι περὸν των δώδεκα (12) μηνών, ii) παύει να παρέχεται με τη συμπλήρωση των απαιτούμε-νων προϋποθέσεων για τη λήψη πλήρους συντάξης γη-ρατός, iii) καταβάλλεται σε δύο χρονικές φάσεις και iv) κλιμακώνεται χρονικά κατά το οριζόμενο.

γ.ι) Κατά το δεύτερο εξουσιοδοτούμενο της ειδικής επιδότησης και για όσο διάστημα ο δικαιούχος έχει δι-καίωμα λήψης του εν λόγω ειδικού επιδοτούμενου, λαμβάνει χώρα ασφαλίση των επιδοτούμενων στους οικείους ασφαλιστικούς φορείς κύριας και επικουρικής ασφαλίσης, ii) υπέρχρεο για την απόδοση των αναλογ-ησιμίων ασφαλιστικών εισφορών είναι ο ΟΑΕΔ, iii) το κό-στος των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών εισφορών βα-ρύνει το πρόγραμμα ειδικής επιδότησης ανεργίας, iv) ο χρόνος της κατά τα ανωτέρω ασφαλίσης των προαναφε-ρομένων, λαμβάνεται υπόψη για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων προϋποθέσεων για συνταξιοδότηση με πλήρη ή μειωμένη συντάξη.

δ. Καθιερώνεται η βάση υπολογισμού των ασφαλιστικών εισφορών των επιδοτούμενων, για την κύρια και την επι-κουρική ασφαλίση.

ε. Οι δαπάνες, που προκαλούνται για την εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος ειδικής επιδότησης ανεργί-ας, καταβάλλονται από τον ΟΑΕΔ και καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

στ. Προγράμματα ολοκληρωμένης παρέμβασης του ΟΑΕΔ για το πρώτο προσωπικό των Σημερινών Εργαζο-μένων (πρόγραμμα): i) επιχορήγησης ιδιωτικών επιχειρή-σεων για πρόσληψη προσωπικού και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, ii) επιχορήγησης για δημιουργία μη-κρης επιχείρησης, iii) επανοκατάρτισης προσωπικού σχεδιάζονται και υλοποιούνται σύμφωνα με τις κριμένες διατάξεις. (άρθρο 5)

4.α. Παρέχεται στους κατεχόντες την ιδιότητα του Ιταμένου Χειριστή κατά την 1η Οκτωβρίου 2008, το δι-καίωμα πρόσβασης ειδικού ποσού κοινωνικής ενίσχυσης (επιπροσθετο του προαναφερομένου).

β. Καθιερώνεται ο τρόπος υπολογισμού και το ποσό του εν λόγω ειδικού ποσού κοινωνικής ενίσχυσης, το οποίο διαφοροποιείται για οσους: αα) βεβαίωνουν δικαίωμα και υποβάλλουν αίτηση για λήψη πλήρους συντάξης γη-ρατός εντός του οριζόμενου χρόνου και ββ) δεν υπεβαλ-λουν αίτηση για λήψη συντάξης γηρατός. Οι τελευταίοι δικαιούνται την ενίσχυση αυτή, εφόσον πληρούν τις ορι-ζόμενες προϋποθέσεις.

γ. Το πρόσθετο ειδικό ποσό κοινωνικής ενίσχυσης κα-ταβάλλεται σε μηνιαίες δόσεις και απαλλάσσεται για την πρώτη υποπερίπτωση (αα) της προηγούμενης περιπτώ-σης ii) από κάθε φορο. τέλος ή παροκρήση. Περαιτέ-ρω, στη δεύτερη υποπερίπτωση κλιμακώνεται χρονικά και συνδέεται, κατά το οριζόμενο, με τις Ισοδυναμίες Μη-νιαίες Αποδοχές, παύει δε να καταβάλλεται, εφόσον ο δικαιούχος αναλαμβάνει εργασία ή υποβάλλει αίτηση για συνταξιοδότηση λόγω γηρατός.

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση κ.υ.α., με την οποία ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που προ-κύπτουν από την εφαρμογή της προτεινόμενης ρυθμι-σης.

ε. Οι δαπάνες που προκαλούνται για την καταβολή του προαναφερόμενου ειδικού ποσού κοινωνικής ενίσχυσης, καλύπτονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και κατα-βάλλονται από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομι-κών. (άρθρο 6)

III. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

1. Ρυθμίζονται θέματα μεταφοράς του προσωπικού των Σημερινών Εργαζομένων σε περίπτωση που αυτές υποχρύνονται σε καθέστερη ειδική εκκαθάριση. Ειδικότε-ρα:

α.ι) Το κατά την Κρίσιμη Ημερομηνία τακτικό προσω-πικό των Σημερινών Εργαζομένων μεταφέρεται, ανεξάρτη-το εάν έχει λυθεί ή όχι η σχέση εργασίας του, ύστερα από αίτηση του και με την ίδια σχέση εργασίας σε Ν.Π.Ι.Δ., που εστιάζονται από το Υπουργείο Μεταφο-ρών και Επικοινωνιών, σε Δημοσιεύσεις Επιτηρείας, Αυτοε-λεις ή Ανεξαρτήτες Αρχές, Ν.Π.Δ. και Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμίδας.

ii) Η μεταφορά γίνεται αποκλειστικά σε φέρουσα η υπη-ρεσία που εδρεύει σε νομό επίλογος του υπαλλήλου, εφόσον υπάρχει κενή θέση ή σχετική ανάγκη.

β. Από την εν λόγω ρύθμιση εξαιρούνται οσοι: i) απο-λυθηκαν εξαιτίας τελεσης πανικού αδίκηματος ή οσοθα-ρης παραβίασης συμβατικής υποχρέωσης, ii) πληρούν τις προϋποθέσεις πλήρους συνταξιοδότησης κατά την Κρι-σιμη Ημερομηνία.

γ.ι) Η κατά τα ανωτέρω μεταφορά διενεργείται, κατά την οριζόμενη διαδικασία, σε κενές οργανικές θέσεις αντίστοιχης ή παρεμφερούς ειδικότητας, της ίδιας εκ-

παιδειακτικές βαθμίδες, ii) σε περίπτωση μη παράξης κληρονομικής θέσης, η μεταφορά γίνεται στις συνιστώμενες ή προωπνην προσώπων θέσε, με σχέση εργασίας ιδιαίτικου δικαίου αορίστου χρόνου, αντιστοιχία των τυπικών προσόντων του μεταφερόμενου.

ψ. Πιθχίζονται θέματα βαθμολογικής και μισθολογικής αντιστοιχίας των υπαλλήλων προσωπικών.

χ. Πιθχίζονται η δυνατότητα διατήρησης προσωπικής κατοικίας, που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 500 ευρώ, σε περίπτωση που οι αποδοχές της νέας θέσης του μεταφερόμενου υπολείπονται των αποδοχών που ελαμβάνει πριν από τη μεταφορά του.

ι. Οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 εφαρμόζονται αναλόγα.

ετ. Ορίζεται ότι ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας σε οποιαδήποτε εταιρεία από τους Σημερινούς ή τους Αρχι-ούς Εργοδοτές θεωρείται χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για θέματα μισθολογικής εξέλιξης.

ζ. Τα μεταφερόμενα προσωπικά εξεκαλούμεν να υπο-γεται στις φορέε κοινωνικής ασφάλισης (κύριας και επικουρικής), στους οποίους είχε υπαχθεί κατά το χρόνο εργασίας του στις εταιρείεε.

η. Προβλέπεται ότι όσοι ζητήσουν τη μεταφορά τους και δεν παρουσιάσουν για ανάληψη υπηρεσίας, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, θεωρείται ότι κατήγγει-λαν τη σύμβαση τους και δεν δικαιούνται αποζημίωσης για την ατία αυτή.

θ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση κ.υ.α., με την οποία ριθμίζονται θέματα διαδικασίας, επιλογής υπηρεσίας ή φορέα, κριτηρίων μεταφοράς, συνκρότησης επιτροπών για τη διάθεση του προσωπικού στους φορέε υποδοχής, αμοιβής των μελών των επιτροπών αυτών κ.λπ.

ι. Η εν λόγω μεταφορά διενεργείται κατά παρέκκλιση των διατάξεων των νομίων 2266/1994 (άρθρο 9), 2190/1994 και 3429/2005 (άρθρο 13). (άρθρο 2)

2.α. Ριθμίζονται, επίσης, θέματα πρόσληψης στον ευ-ριστερο δημόσιο τομέα του επαχικού προσωπικού των προσανατολισμένων (παρ. 1) εταιρειών, που απασχολήθη-κε στους Σημερινούς Εργοδοτές για οποιαδήποτε χρονι-κό διάστημα, από 1ης Ιανουαρίου 2008 και μέχρι την ημερομηνία θέσε σε ειδική εκκαθάριση της οικείας ερ-γοδοτικής εταιρείας.

β. Ειδικότερα, i) Παρέχεται στο ανώτερο προσωπικό πρόσληψη κατά 50%, της προβλεπόμενης από τις ισχύουσες διατάξεις (ν. 3051/2002 και ν. 3613/2007) μο-νηδότησης εμπειρίας, κατά τη συμμετοχή του σε δια-γωνισμό του δημόσιου τομέα, για πρόσληψη υπαλλή-λων.

ii) Ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου και μέχρι την 31.12.2012, οι προκηρύξεις για πρόσληψη προσωπικού, που εκδίδονται από συγκεκριμέ-να Ν.Π.Δ. εποπτευόμενα από το Υπουργείο Μεταφο-ρών και Επικοινωνιών, θα προβλέπονται ότι ποσοστό 20% των προκηρυσσόμενων θέσεων θα καλυπτείται κατ' από-λυτη προτεραιότητα από το ανώτερο προσωπικό, χωρίς να έχουν εφαρμογή περιορισμοί όσον αφορά στα όρια ηλικίας. (άρθρο 8)

3.α. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να συστήσει, με κ.υ.α., ανώνυμη εταιρεία, με τον ενδεικτικό καθοριζόμε-νο σκοπό [απόκτηση και εκμετάλλευση δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας (εμπορικών σημάτων των ανωνύμων εταιρειών «Ολυμπιακές Αερο-γραμμίες Α.Ε.» και «Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες

Α.Ε. »), αόκηση συναφών εμπορικών εκμεταλλεύσεων κ.λπ.].

β. Αποκλειστικός μέτοχος της ανιστώμενης κατά το ανώτερο εταιρείας, ορίζεται το Ελληνικό Δημόσιο.

γ. Η εταιρεία i) ανήκει στον ευριστερο δημόσιο τομέα (ν. 2190/1994), ii) λειτουργεί κατά της κανόνες της διατικής οικονομίας, iii) διέπονται από την περί ανωνύ-μων εταιρειών νομοθεσία, όπως εκάστοτε ισχύει, iv) υπαγεται στο κοινού στην εποπεία των υπυργών Οικο-νομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνί-ων, οι οποίοι και εκπροσωπούν το Ελληνικό Δημόσιο στη Γενική Συνέλευση.

δ. Το καταστατικό της εταιρείας καταρτίζεται με κ.υ.α., που δημοσιεύεται στο τευχός Α.Ε. και Ε.Π.Ε. Τροποποιή-σεις αυτού πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατά-ξεις του κ.ν. 2190/1920. (άρθρο 9)

4.α. Παρέχεται, επίσης, στο Ελληνικό Δημόσιο, η δυ-νατότητα να συστήσει, με κ.υ.α., ανώνυμες εταιρείεε με τον ενδεικτικό καθοριζόμενο σκοπό (εκτέλεση και εμπο-ρική εκμετάλλευση των υπηρεσιών επιγαςίας εξυπηρέτη-σης αεροσκαφών και τεχνικής συντήρησης αεροσκα-φών, άοκηση καθε άλλης συναφούς εμπορικής εκμεταλ-λεύσης κ.λπ.).

β. Στο μετοχικό κεφάλαιο των κατά το ανώτερο ανι-στώμενων ανωνύμων εταιρειών είναι δυνατή η συμμετο-χή, απεριόριστα, ημεδαπών ή αλλοδαπών φυσικών ή νο-μικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

γ. Οι ανιστώμενες εταιρείεε: i) υπάγονται στην από κοινού εποπεία των υπυργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι και εκ-προσωπούν το Ελληνικό Δημόσιο στη Γενική Συνέλευση, ii) δεν ανήκουν στο δημόσιο και ευριστερο δημόσιο τομέα (ν. 2190/1994), iii) λειτουργούν κατά τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και iv) διέπονται από τη νομοθεσία περί ανωνύμων εταιρειών.

δ. Το καταστατικό των προσανατολισμένων εταιρειών καταρτίζεται με κ.υ.α. και δημοσιεύεται στο τευχός Α.Ε. και Ε.Π.Ε. της Εφημερίδας της Κυβερνητικής. Τροπο-ποιήσεις του διενεργούνται κατά τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

ε. Η ρύθμιση θεσμών, σχετικά με τη συμμετοχή η μη του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ. σε μελλοντικές αυξήσεις του εταιρικού κεφαλαίου και την τυχόν παρήλυση τους από το αναλογούντο σε αυτούς δικαιώματα προημιέσε-ως στην έκδοση νέων μετοχών, διενεργείται με κ.υ.α., (άρθρο 10)

5.α. Από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, οι ανώνυμες εταιρείεε, οι οποίεε είναι καθ' οιονδήποτε τρο-πο συνδεόμενες με μία ή περισσότερες εταιρείεε εκ των Σημερινών Εργοδοτών, καθώς και στις θυγατρικές τους εταιρείεε ή στις Α.Ε., που κατέστησαν συνδεδεμέ-νες με μία εκ των εταιρειών αυτών, δεν ανήκουν στο δη-μόσιο και ευριστερο δημόσιο τομέα (ν. 2190/1994) και διέπονται από τη νομοθεσία περί ανωνύμων εταιρειών.

β. Παρέχεται στο Δημόσιο η δυνατότητα να συμμετέ-χει, κατά το απολύτως αναγκαίο μέτρο και σε έκταση που δεν αντιβαίνει στις διατάξεις της εθνικής και κοινοτι-κής νομοθεσίας, στην ικανοποίηση των πιστωτών μιας από τις εταιρείεε των Σημερινών Εργοδοτών (Ολυμπια-κές Αερογραμμίες Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσί-ες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.), στην περίπτωση που αυτή τίθεται σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης (άρ-θρο 14 Α.ν. 3429/2005) και το πραινόν της εκκαθάρισης, δεν επαρκεί για την αποπληρωμή τους.

γ. Ορίζεται ότι σε περίπτωση απόκλισης των Σημερινών Εργαζομένων έναντι των ετησίως διατάξεων των άρθρων 479 και 939 έως 946 του Αστικού Κώδικα, που αφορούν θέματα μεταβίβασης οιαδός περιουσίας και κατάδωλευσης των δανειατών, αντίστοιχα.

(άρθρο 11)

β. Προβλέπεται η έκδοση διαπιστωτικής πράξης του οικείου εκκαθαριστή, που κυρώνεται με υπουργική απόφαση και εμφανίζει τα επδόματα που περιλαμβάνονται στις Τακτικές Μηνιαίες Αποδοχές, για την κωδικοποίηση των διατάξεων της παρ. 5 του άρθρου 1 του υπό ψηφισή νόμου.

(άρθρο 12)

7. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 3185/2003 και παρέχεται η δυνατότητα τροποποίησης, με υπουργική απόφαση, των διατάξεων του άρθρου αυτού, που αναφέρονται στις αρμοδιότητες και τα προσόντα των Επιχειρηματιών Πρωτύπων Ασφαλείας Πτήσεων.

(άρθρο 13)

Απαι τις παραρτηρούμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Διωνύμηση την κάλυψη της οικονομικής επιβάρυνσης, που θα προσκίσει για όλους τους οικείους φορείς κοινωνικής πολιτικής (κυρίας και επικουρικής), από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 2 του νομοσχεδίου, επί των οποίων α) χορήγηση πλήρους σύνταξης γηράτος, ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, με τη συμπλήρωση των οριζόμενων ημερών ασφάλισης, ii) αναγνώριση πλασματικού χρόνου, iii) προσαύξηση της χρησιμοποιούμενης από τα ΕΤΑΑ σύνταξης, λόγω συνυπολογισμού στο χρόνο ασφάλισης για κύρια σύνταξη γηράτος και αναπηρίας, του ημίσεος του χρόνου υπηρεσίας των ασφαλισμένων του ταμείου στους Αρχικούς και Σημερινούς Εργαζομένους, ως τακτικού προσωπικού, iv) καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για την κατά τα ανωτέρω ανγνωρισμένη πλασματικού χρόνου στο ΕΤΑΑ.

(άρθρο 2 παραγράφους 1, 2, 3, 7 και 10)

Η δαπάνη αυτή που εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός υπαγομένων στη ρύθμιση, ποσό δικαιούμενης σύνταξης κ.λπ.) εκτιμάται συνολικά, για χρονική περίοδο 25ετίας, στο ποσό των 650 εκατ. ευρώ περίπου.

Αντίστοιχα, πάντως, αποτρέπονται σχετικές δαπάνες των οικείων ασφαλιστικών οργανισμών κυρίας και επικουρικής ασφάλισης.

2. Δαπάνη από την:

α. Εφαρμογή προγράμματος ειδικής επιδότησης ανεργίας τόσο για το τακτικό προσωπικό, του οποίου οι συμβάσεις λυούνται ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία, όσο και για το εποχικό προσωπικό και τους εργαζομένους που υπηρετούν, κατά το οριζόμενο χρονικό διάστημα, με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου στους Σημερινούς Εργαζομένους και ειδικότερα από την: i) καταβολή της επιδότησης και ii) κάλυψη του κόστους των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών εισφορών (άρθρο 3 παραγράφους 1 και 4 και 5 παράγραφοι 1 και 6) Αντίστοιχα, αποτρέπεται σχετική δαπάνη του ΟΑΕΔ.

β. Χορήγηση εφόσον αφορά ποσών κοινωνικής ενίσχυσης στα τακτικά και εποχικά προσωπικά των Σημερινών Εργαζομένων, του οποίου οι συμβάσεις λυούνται ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία.

(άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3)

γ. Χορήγηση ειδικού επιπροσθετού ποσού κοινωνικής

ενίσχυσης στους κατεχόντες την ειδικότητα του Ιπταμένου Χείμαρτη κατά την 1.10.2008.

(άρθρο 6)

Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός δικαιούχων, διάρκεια και ποσό επιδότησης κ.λπ.) και εκτιμάται συνολικά στο ποσό των 385 εκατ. ευρώ περίπου.

3. Δαπάνη από τη χορήγηση αποζημίωσης στο μέλη των Επιτροπών που θα συγκροτηθούν για τη διάθεση του μεταφερόμενου προσωπικού των Σημερινών Εργοδοτών στους διάφορους φορείς υποδοχής (άρθρο 7 παρ. 12). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός επιτροπών και μελών αυτών κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικής κ.α.α.

4. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. Συμμετοχή του Δημοσίου στην αποπληρωμή των πιστωτών των Σημερινών Εργοδοτών, σε περίπτωση που το προϊόν της εκκαθάρισης δεν επαρκεί για την ικανοποίησή τους.

(άρθρο 11 παρ. 2)

β. Σύσταση ή συμμετοχή του Δημοσίου σε ανώνυμες εταιρείες, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 του νομοσχεδίου.

(άρθρο 9 παραγράφους 1 και 2 και 10 παραγράφους 1 και 2)

5. Απώλεια δημοσίων εσόδων, από τη μη επίδοξη φόρου, τέλους ή παράκλισης επί του ειδικού επιπροσθετού ποσού κοινωνικής ενίσχυσης που χορηγείται στους κατεχόντες την ειδικότητα του Ιπταμένου Χείμαρτη κατά την 1.10.2008.

(άρθρο 6 παρ. β.)

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού αυτοτελών ή ανεξαρτητών αρχών (Ν.Π.Δ.Α., Ο.Τ.Α. α βαθμού) και επί του προϋπολογισμού των επιπτευομένων από τα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών Ν.Π.Δ.

1. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τυχόν:

α. Σύσταση προσωπικών θέσεων Ι.Δ.Α.Χ., για τη μεταφορά του τακτικού προσωπικού των Σημερινών Εργοδοτών, στην περίπτωση που δεν υπάρχουν αντίστοιχες κενές οργανικές θέσεις (άρθρο 7 παρ. 5). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, που εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συνιστώμενων θέσεων, αποδοχές, κατηγορία, ειδικότητα και χρόνος προϋπηρεσίας των μεταφερόμενων κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικής κ.α.α., εκτιμάται στο ποσό των 20 εκατ. ευρώ περίπου.

β. Καταβολή προσωπικής διαφοράς στο μεταφερόμενο σε κενές θέσεις των ανωτέρω φορέων προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών (άρθρο 7 παρ. 7). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός δικαιούχων και ύψος προσωπικής διαφοράς) και εκτιμάται κατ' ανώτατο όριο στο ποσό των 600.000 ευρώ περίπου.

2. Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης μη σημαντική από τη μη καταβολή αποζημίωσης σε οσους θεωρηθεί ότι καταγγείλουν τη σύμβασή τους, σε περίπτωση που ενώ ζητήσαν τη μεταφορά τους, δεν παραιτήθηκαν για αναλήψη υπηρεσίας, εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

(άρθρο 7 παρ. 10)

III. Επί του προϋπολογισμού του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, ΕΤΕΑΜ και λοιπών ασφαλιστικών οργανισμών κυρίας και επικουρικής ασφάλισης (Ν.Π.Δ.Δ.) επιχορηγούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό

Απώλεια εσόδων από τη μη είσπραξη υπεραριθμητικών

ρισφών, για τους εξερχόμενους της υπηρεσίας υπαλλήλους των Σημερινών-Εργοδοτών, κατ' εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων (άρθρο 2). Η απώλεια πόρων εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και αποδοχές υπαλλήλων υπαγομένων στη ρύθμιση) και εκτιμάται συνολικά στο ποσό των 240 εκατ. ευρώ περίπου.

IV. Επί του προϋπολογισμού του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) (Ν.Π.Δ.Δ. επιχορηγούμενη από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

Δαπάνη από το σχέδιο, στο και υλοποίηση προγραμμάτων, πλάκη/ρίθμισης, παρεμβάσεις, που απευθύνονται στη πρώην προσωπικό (τακτικό και εποχικό) των Σημερινών-Εργοδοτών (άρθρο 5 παρ. 8)

Αθήνα, 17 Οκτωβρίου 2008

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Λετίσιος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζόμενους στις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία- Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπολία Α.Ε.»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νόμοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Δαπάνη από την κάλυψη της οικονομικής επιβάρυνσης, που θα προκύψει για όλους τους οικείους φορείς κοινωνικής ασφάλισης (κύριας και επικουρικής), από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 2 του νομοσχεδίου και ειδικότερα από: i) χορήγηση πλήρους σύνταξης γηρατός, ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, ii) συμπλήρωση των οριζόμενων ημερών ασφάλισης, iii) αναγνώριση πλασματικού χρόνου, iv) προσαύξηση της χρησιμοποιούμενης από το ΕΤΑΑ σύνταξης, λόγω συνυπολογισμού στο χρόνο ασφάλισης για κύρια σύνταξη γηρατός και αναπηρίας, του μιστού του χρόνου υπηρεσίας των ασφαλισμένων του ταμείου στους Αρχικούς και Σημερινούς Εργοδότες, ως τακτικού προσωπικού, iv) καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για την κατά τα ανωτέρω αναγνώριση πλασματικού χρόνου στο ΕΤΑΑ.

(άρθρο 2 παράγραφοι 1, 2, 3, 7 και 10)

Η δαπάνη αυτή που εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός υπαγομένων στη ρύθμιση, ποσό δικαιούμενης σύνταξης κ.λπ.) εκτιμάται συνολικά, για χρονική περίοδο 25ετίας, στο ποσό των 650 εκατ. ευρώ περίπου.

2. Δαπάνη από την

α. Εφαρμογή προγράμματος ειδικής επιδότησης ανεργίας τόσο για το τακτικό προσωπικό, του οποίου οι συμβάσεις λυθούν ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία, όσο και για το εποχικό προσωπικό και τους εργαζόμενους που υπηρέτησαν, κατά το οριζόμενο χρονικό

κύριο διάστημα, με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου στους Σημερινούς Εργοδότες και ειδικότερα από την: i) καταβολή της επιδότησης και ii) κάλυψη του κόστους των καταβαλλόμενων ασφαλιστικών εισφορών.

(άρθρα 3, παράγραφοι 1 και 4, και 5 παράγραφοι 1 και 6)

β. Χορήγηση εφόδου ποσού κοινωνικής ενίσχυσης στο τακτικό και εποχικό προσωπικό των Σημερινών Εργοδοτών, του οποίου οι συμβάσεις λυθούν ή καταγγέλλονται μετά την Κρίσιμη Ημερομηνία.

(άρθρα 4 παράγραφοι 1 και 3)

γ. Χορήγηση ειδικού επιπρόσθετου ποσού κοινωνικής ενίσχυσης στους κατεχόντες την ειδικότητα του Ιπτάμενου Χειριστή κατά την 1.10.2008.

(άρθρο 6)

Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός δικαιούχων, διάρκεια και ποσό επιδότησης κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 385 εκατ. ευρώ περίπου.

3. Δαπάνη από τη χορήγηση αποζημίωσης στα μέλη των επιτροπών που θα συγκροτηθούν για τη διεξαγωγή του μεταφερόμενου προσωπικού των Σημερινών Εργοδοτών στους διάφορους φορείς υποδοχής (άρθρο 7 παρ. 12). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός επιτροπών και μελών αυτών κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.

4. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν α) Συμμετοχή του Δημοσίου στην αποπληρωμή των πιστώσεων των Σημερινών Εργοδοτών, σε περίπτωση που οι πρώην της εκκαθάρισης δεν επαρκεί για την ικανοποίησή τους (άρθρο 11 παρ. 2)

β. Σύσταση ή συμμετοχή του Δημοσίου σε ανωνυμικές εταιρείες, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 του νομοσχεδίου.

(άρθρα 9 παράγραφοι 1 και 2 και 10 παράγραφοι 1 και 2)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των οικείων Υπουργείων κατά περίπτωση.

5. Απώλεια δημοσίων εσόδων, από τη μη επιβολή φόρου, τέλους ή παρακράτησης επί του ειδικού επιπρόσθετου ποσού κοινωνικής ενίσχυσης που χορηγείται στους κατεχόντες την ειδικότητα του Ιπτάμενου Χειριστή κατά την 1.10.2008.

(άρθρο 6 παρ. β)

Η εν λόγω απώλεια πόρων θα αναληφθεί από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού αυτοτελών ή ανεξαρτήτων αρχών (Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α. α. βαθμού) και επί του προϋπολογισμού των επιχορηγούμενων από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Ν.Π.Ι.Δ.

Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τυχόν α. Σύσταση προσωπικών βρεσών Ι.Δ.Α.Χ., για τη μεταφορά του τακτικού προσωπικού των Σημερινών Εργοδοτών, στην περίπτωση που δεν υπάρχουν αντίστοιχες κενές οργανικές θέσεις (άρθρο 7 παρ. 4). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής που εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός ονιστωμένων βρεσών, επεδωχόμενης κατηγορίας, ειδικότητας και χρόνος προηγουμένης των μεταφερόμενων κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικής κ.υ.α., εκτιμάται στο ποσό των 20 εκατ. ευρώ περίπου.

β. Καταβολή προσωπικής διαίτησης από μεταφερόμε-

να σε κενές θέσεις των ανωτέρω φορέων προσωπικό των Σημεριών Εργοδοτών (άρθρο 7 παρ. 7). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός δικαιούχων και ύψος προσωπικής διαφοράς) και εκτιμάται κατ' ανώτατο όριο στο ποσό των 500.000 ευρώ περίπου ετησίως.

Η ανωτέρω δαπάνη, εφόσον πραγματοποιηθεί, θα καλυπτείται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των οικείων Υπουργείων και λοιπών φορέων, κατά περίπτωση.

III. Επί του προϋπολογισμού του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, ΕΤΕΑΜ και λοιπών ασφαλιστικών οργανισμών κυρίας και επικουρικής ασφάλισης (Ν.Π.Δ.Δ. επιχορηγούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

Απώλεια εσόδων από τη μη εισπραξη ασφαλιστικών εισφορών, για τους εξερχόμενους της υπηρεσίας υπαλλήλους των Σημεριών Εργοδοτών, κατ' εφαρμογή των "προτεινόμενων διατάξεων (άρθρο 2). Η απώλεια πόρων εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και αποδοχές υπαλλήλων υπογόμενων στη ριθμίστη) και εκτιμάται συνολικά στο ποσό των 240 εκατ. ευρώ περίπου.

Η ανωτέρω απώλεια πόρων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων των ανωτέρω φορέων.

IV. Επί του προϋπολογισμού του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) (Ν.Π.Δ.Δ. επιχορηγούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

Δαπάνη από τον σχεδιασμό και υλοποίηση προγραμμάτων ολοκληρωμένης παρέμβασης, που απευθύνονται στο πρώην προσωπικό (τακτικό και εποχικό) των Σημεριών Εργοδοτών. (άρθρο 6 παρ. 8)

Η εν λόγω δαπάνη θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του ΟΑΕΔ.

Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ. Αλογοσκούφης

Κ. Χατζηδόκης

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Φ. Παλλη - Πετραλιά

This announcement is not for release, publication or distribution, directly or indirectly, in or into the United States, Australia, Canada or Japan.



HELLENIC REPUBLIC

REQUEST FOR THE SUBMISSION OF EXPRESSIONS OF INTEREST IN OLYMPIC AIRWAYS SERVICES' TECHNICAL BASE OPERATIONS TOGETHER WITH CERTAIN ASSETS OF OLYMPIC AIRWAYS SERVICES GROUP

Introduction
Within the framework of Greek Privatization Law 3049/2002 and the decision taken by the Interministerial Committee for Privatization on 26 September 2008, the Hellenic Republic has decided to proceed with the sale of certain assets of the technical base divisions of Olympic Airways Services and Olympic Aviation ("OAS Technical Base") to a new company "NewCo". In combination with the sale, it is intended that NewCo will become a company wholly-owned by third party investors. A private purchaser of NewCo will be granted a high degree of flexibility with regards to design and operation of the new company. Assets to be sold to NewCo by OAS Technical Base include the exclusive rights to operate the two MRO and associated facilities at the Athens International Airport, as well as the possibility to acquire certain additional OAS Technical Base assets. Following completion of the sale process Olympic Airways Services will cease operations. The purpose of this transaction is to ensure maximum return on assets sold and maintain an adequate level of aircraft maintenance and repair operations in Greece.
To this end, Lazard, NBG International, Emporiki Bank, and Alpha Bank have been mandated by the Hellenic Republic as financial advisors in relation to the sale described above.
This invitation is intended to solicit expressions of interest from parties who wish to be considered as potential purchasers of NewCo.
The proposed transaction provides an unrivalled and unique prospect to fill a one-off void in the highly attractive Greek MRO market that will be created by the liquidation of OAS Technical Base. OAS Technical Base is currently the sole certified integrated MRO services provider in Greece for civil aviation and operates the largest maintenance facility in Greece and one of the best equipped in South Eastern Europe.
The transaction has received formal clearance from the European Commission under applicable State aid rules.

Process
The buyer of the NewCo will be selected through a multi-stage process. Following the initial stage of Expression of Interest, it is envisaged that a number of qualifying interested parties will be allowed to participate in the next stages of the process and will be given access to a data room and due diligence with a view to preparing their bids. Parties qualifying for participation in subsequent stages will be provided with a process letter specifying the details and the timetable of the next stage in the process. The aim is to conclude the tender process within an overall three-month period by the end of 2008.
The Hellenic Republic and its advisors expressly reserve the right, without advance notice and without giving reasons, at any time and in any respect to cancel or amend the sale process or any stage thereof.

First stage of tender process
Expressions of Interest: Parties who wish to be considered for this process should submit an Expression of Interest in line with the requirements stated below by 31 October 2008. Those parties that submitted Expressions of Interest will promptly receive a summary information pack, describing the opportunity, transaction structure and assets available for sale, and will also be sent a Confidentiality Agreement ("CA"). Expressions of Interest will be evaluated as received, under a transparent and non-discriminatory process against the information provided in the Expressions of Interest, and applicants will be notified in writing by the financial advisors of whether or not they have been included in the short-list. Short-listed applicants, following execution of the CA, will be allowed access to a data room and meetings with management.

Expressions of Interest Requirements
Expressions of Interest should include the following information in the form and order outlined below. Candidates will be selected for the following stage based on the information provided in their Expression of Interest.
The Hellenic Republic and/or its advisors reserve the right to require additional information from any party, where they consider this appropriate.

- (i) **Applicant Details**
Each applicant should provide:
The full name, address, phone and fax numbers, internet website address (if applicable), e-mail address, and names of principal contacts of the applicant (including, where the applicant is a company, details of its current directors, shareholders (and, if different, beneficial owners), place of incorporation and place of incorporation, registered address, current directors and principal names of all partners, consortium members, joint venturers or other members (at this stage) and their respective places of incorporation, registered address, current directors and principal shareholders (and, if different, beneficial owners);
Names of all partners, consortium members, joint venturers or other members (at this stage) and their respective places of incorporation, registered address, current directors and principal shareholders (and, if different, beneficial owners);
Copies of the most recent audited accounts of the applicant and, if relevant, the most recent audited accounts of its ultimate holding company (or other legal body);
Where the applicant (or partner, consortium member, joint venturer or other member concerned) has a holding company, details of its position in the relevant group structure, together with its name, registered office (or equivalent), current directors and principal shareholders (and, if different, beneficial owners) of the ultimate holding company; and
Confirmation that the applicant has the capacity to bid for the assets and that there is no restriction under any relevant law to prevent the applicant from bidding, and acquiring the assets, in full process.
- (ii) **Statement of Interest**
The applicant's strategic rationale for investing in NewCo as well as the applicant's broad development plans must be described.
- (iii) **Financing Ability**
A statement confirming the solvency of the applicant and each of its key sponsors, shareholders and partners.
Details of the applicant's overall financial standing.
- (iv) **Security Statement**
A statement from the applicant indicating that the applicant has no objection to the Hellenic Republic and/or its advisors conducting security checks, both within the Member States of the European Union and overseas, on the applicant, its shareholders, partners, consortium members or joint venturers. A similar statement should be provided by each of the principal shareholders of the applicant.
- (v) **Approval and Completion Requirements**
Details of any approvals (internal and external) required in order to participate in the proposed transaction, and the likely timing of each approval.
- (vi) **Professional Advisors**
Details of professional advisors to be used by the applicant, including the advisors' names, names of key individuals and contact numbers.
Applicants should ensure that sufficient information is provided in the form and order outlined above, as only bidders who adequately provided the information requested above will be selected for inclusion in the next stage of the sale process.

Expressions of Interest should be submitted in English to one of the following representatives of Lazard or NBG International:

Lazard
50 Stratton Street
London, W1J 8LL, United Kingdom
Tel: +44 (0)20 7187 2000
Fax: +44 (0)20 7072 6295

NBG International
NBG Change House
128 Queens Victoria Street
London, EC4V 4BU, United Kingdom
Tel: +44 (0)20 7661 5656
Fax: +44 (0)20 7661 5655

Emporiki Bank
1 Korai Street
106 73 Athens, Greece
Tel: +30 210 328 4000
Fax: +30 210 325 3746

Richard Stables
Managing Director
+44 (0)20 7187 2414
richard.stables@lazard.com

Emilina Millas
Head of Corporate Finance
+44 (0)20 7661 5672
emilina@nbgpi.co.uk

Melanie Gee
Managing Director
+44 (0)20 7187 2656
melanie.gee@lazard.com

Maria Semenko
Director
+44 (0)20 7187 2720
maria.semenko@lazard.com

Investors may also wish to contact one of the following representatives for enquiries:

George Katsouris
Director
+30 210 328 2514
katsouris.g@emporiki.gr

Alpha Bank
45 Pseftiastirou Street
GR-105 64 Athens, Greece
Tel: +30 210 326 2413
Fax: +30 210 326 2439

Pirkkka Vuolgaris
Executive Director
+30 210 326 2851
pvoulgaris@alpha.gr

Disclaimer
Lazard, NBG International, Emporiki Bank, and Alpha Bank are acting for the Hellenic Republic and do not use in connection with the matters described in this notice and will not be responsible to anyone other than the Hellenic Republic, including without limitation, for providing the respective protections offered to clients of Lazard, NBG International, Emporiki Bank, and Alpha Bank nor for providing advice in relation to any matters referred to herein.
For those purposes, "Lazard" means Lazard & Co., Limited, "NBG International" means NBG International Limited, "Emporiki Bank" means Emporiki Bank S.A., and "Alpha Bank" means Alpha Bank S.A.
The contents of this notice, which has been prepared by and is the sole responsibility of the Hellenic Republic, has been approved by Lazard and NBG International solely for the purposes of section 21 of the Financial Services and Markets Act 2000. Lazard and NBG International, which are authorised and regulated in the United Kingdom by the Financial Services Authority, are acting for the Hellenic Republic and do not use in connection with the matters described in this notice and will not be responsible to anyone other than the Hellenic Republic, including without limitation, for providing the protections afforded to its clients nor for providing advice in relation to any matters referred to herein. Lazard can be contacted at 50 Stratton Street, London W1J 8LL, NBG International can be contacted at 128 Queens Victoria Street, London EC4V 4BU.
Recipients of this notice should inform themselves and be able to receive this notice without contravention of any applicable legal or regulatory restrictions in the jurisdictions in which they reside or conduct business.
This announcement does not constitute or form part of any offer of securities, or constitute a solicitation of any offer to purchase or subscribe for securities in the Hellenic Republic, the United States or elsewhere. The proposed privatisation referred to herein has not been and will not be registered under the US Securities Act of 1933 (the "Securities Act"), and no securities may be offered or sold in the United States unless they are registered under the Securities Act or pursuant to an available exemption therefrom. No public offering of securities is being made in the Hellenic Republic, the United States or elsewhere.
Lazard and NBG International are the sole providers of technical and assistance services in Greece. At the time of this transaction, OAS Technical Base was the largest provider of technical and assistance services in Greece.