



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
ΠΑΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΟΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ  
ΑΠΟ ΤΕΤΑΡΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΕΧΝΗ  
Διευθυντής: κ. Γεώργιος Α. Παπανικολάου

### ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΣΤΑΣΙΑ

Οι πολιτικές εξελίξεις της Ελλάδας, ο κριτικός  
παραβασμός και η επίδραση της αγοράς  
στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΣΤΑΣΙΑ και της ΟΥΡΑΝΙΟΥ ΑΙΩΝΑ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Βασιλική και Κωνσταντίνος



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ - MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Διπλωματική Εργασία

**ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

*Οι πολιτικές εξυγίανσης της εταιρείας, ο κρατικός  
παρεμβατισμός και η μετάβαση στην εποχή των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ  
ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ και της OLYMPIC AIR*

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΝΙΚ. ΜΠΛΑΝΤΖΟΥΚΑ**

Πειραιάς 2010

## ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Οι πολιτικές εξυγίανσης της εταιρείας, ο κρατικός  
παρεμβατισμός και η μετάβαση στην εποχή των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ  
ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ και της OLYMPIC AIR

Πανεπιστήμιο Γεωπονίας

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ  
ΤΕΡΤΙΑΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

## Οι πολιτικές εξυγίανσης της εταιρείας, ο κρατικός παρεμβατισμός και η μετάβαση στην εποχή των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ και της OLYMPIC AIR

Βασιλική Νικ. Μπλαντζούκα

Σημαντικοί όροι: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, Αερομεταφορές, Κρίση, Εξυγίανση, Κρατικός Παρεμβατισμός

### ΣΥΝΟΨΗ

Ο τομέας των αερομεταφορών σε κάθε χώρα, έτσι και στην Ελλάδα, ασκεί σημαντική επίδραση στην εγχώρια οικονομία. Για το λόγο αυτό, πολλές φορές παρουσιάζεται το φαινόμενο οι εθνικές κυβερνήσεις να παρεμβαίνουν στις αερομεταφορές, μέσω διαφόρων μέτρων πολιτικής που εφαρμόζουν. Ωστόσο, η κρατική παρέμβαση, όπως ονομάζεται το φαινόμενο αυτό, σε συνδυασμό με τη λεγόμενη «απορρύθμιση» και τις επιπτώσεις της τρωμοκρατίας των τελευταίων ετών στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία, οδήγησε το σύνολο του τομέα σε κατάσταση κρίσης.

Κύριοι στόχοι της εργασίας αυτής είναι:

- i. Ο προσδιορισμός της έννοιας της κρατικής παρέμβασης
- ii. Η παρουσίαση της «ρύθμισης» και «απορρύθμισης» των εναέριων μεταφορών
- iii. Η αιτιολόγηση της κρίσης που προκλήθηκε λόγω των παραπάνω φαινομένων
- iv. Η επίρροή της κρίσης στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
- v. Οι προσπάθειες εξυγίανσης της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

Τα αποτελέσματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας παρουσιάζουν ενδιαφέρον ως προς την τελική έκβαση της πορείας ιδιωτικοποίησης της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, αφού τελικά ένας εθνικός αερομεταφορέας με σοβαρά διαχειριστικά και οικονομικά προβλήματα, μετατρέπεται σε μία νέα αεροπορική εταιρεία, μέλος ενός ισχυρού επιχειρηματικού ομίλου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΟΨΗ .....	iii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ .....	iv
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	vi
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	vi
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	vii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή.....	2
1.1 Προσδιορισμός του υπό μελέτη θέματος και η σημασία του.....	2
1.2 Συνοπτική περιγραφή προσέγγισης του θέματος.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Εισαγωγή στην Αεροπορία.....	5
2.1 Εισαγωγή: Ορισμός – Κατηγορίες.....	5
2.2 Πολιτική Αεροπορία.....	5
2.3 Πολεμική ή Στρατιωτική αεροπορία.....	6
2.4 Ελληνική Πολεμική Αεροπορία.....	7
2.5 Τα πρώτα βήματα της Αεροπορίας στην Ελλάδα.....	8
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	16
3.1 Εισαγωγή.....	16
3.2 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '60.....	17
3.3 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '70.....	20
3.4 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '80.....	23
3.5 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '90.....	24
3.6 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του 2000.....	25
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ρόλος της Κυβέρνησης στις μεταφορές.....	29
4.1 Εισαγωγή.....	29
4.2 Κρατικές παρεμβάσεις.....	29
4.3 Μέτρα πολιτικής με τα οποία επιτυγχάνεται η Κρατική παρέμβαση.....	31
4.4 Ο ρόλος της κυβέρνησης στις αερομεταφορές.....	32
4.5 Οι «ρυθμιστές» των αερομεταφορών.....	33
4.6 Η ρύθμιση των εναέριων μεταφορών - Regulation.....	35
4.7 Η απορρύθμιση των εναέριων μεταφορών – Deregulation.....	38
4.8 Οι συνέπειες της απορρύθμισης – απελευθέρωσης.....	39
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η κρίση στον τομέα των αερομεταφορών.....	45
5.1 Εισαγωγή.....	45
5.2 Η κρίση στους εθνικούς αερομεταφορείς της Ευρώπης τη δεκαετία του 1990.....	45
5.3 Η 11 <sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001.....	46
5.4 Οι επιπτώσεις της τρομοκρατίας στην Παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία.....	48
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΜΠΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η κρίση στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	54
6.1 Εισαγωγή.....	54
6.2 Φαινόμενα εμφάνισης της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	54

6.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι αιτίες εμφάνισης της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ σύμφωνα με αυτή.....	55
6.4 Οι πραγματικές αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ .....	57
6.4.1 Αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Εσωτερικό περιβάλλον.....	58
6.4.2 Αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Εξωτερικό περιβάλλον.....	58
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΚΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Τα σχέδια εξυγίανσης για την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ .....	62
7.1 Εισαγωγή.....	62
7.2 Ο Νόμος 2271/1994 .....	62
7.3 Ο Νόμος 2602/1998 .....	64
7.4 Οι Άγγλοι Managers.....	67
7.5 Προσπάθειες ιδιωτικοποίησης και εναλλακτικές λύσεις .....	68
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΒΔΟΜΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Τελευταία πτήση για τις ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ .....	76
8.1 Εισαγωγή.....	76
8.2 Νέες προσφορές.....	76
8.2.1 Η προσφορά της Aegean Airlines .....	77
8.2.2 Η προσφορά της Chrysler Aviation.....	77
8.3 Η Marfin Investment Group .....	78
8.3.1 Η προσφορά της Marfin Investment Group .....	79
8.4 Η προσφορά της Swissport.....	81
8.5 Δηλώσεις της Κυβέρνησης σχετικά με τις προσφορές.....	82
8.6 Η τελική συμφωνία.....	84
8.6.1 Το παρασκήνιο της συμφωνίας .....	84
8.6.2 Η απόρριψη της προσφοράς της Aegean Airlines και της Chrysler Aviation .....	85
8.6.3 Το κείμενο συμφωνίας .....	86
8.6.4 Τα σχέδια της MIG για τη νέα εταιρεία .....	87
8.6.5 Η OLYMPIC AIR στον αέρα – Δίκτυο εσωτερικού/ εξωτερικού .....	89
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΟΓΔΩΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	93
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Συμπεράσματα .....	96
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	99
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	106

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1	Τα πρώτα βήματα της Αεροπορίας στην Ελλάδα .....	12
Πίνακας 2	Χρονολόγιο μέχρι την αποκρατικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	19
Πίνακας 3	Δυστηχήματα Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	22
Πίνακας 4	Η οικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας την 31-12-1992 και την 31-12-1994.....	56

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1	Καμπύλη ζήτησης.....	49
-------------	----------------------	----

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στον Καθηγητή μου και Πρόεδρο του Τμήματος κ. Εμμανουήλ Κουδύλη, καθώς επίσης και στους καθηγητές μου κ. Μιχαήλ Σφακιανάκη και κ. Αριστέα Σπανιώτη για τη συνεισφορά τους στη διεξαγωγή του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού του Πανεπιστημίου Πείραιώς.

Ευχαριστώ, επίσης, θερμά την Δρ. Έλενα Βεντουράτου για τη συστηματική υλοστήριξη και καθοδήγησή της, η οποία συνέβαλε στη διαμόρφωση και οριστικοποίηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας.

Ολοκληρώνοντας αυτό το στάδιο των σπουδών μου, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω ειλικρινά την οικογένειά μου για τη στήριξη, κατανόηση και βοήθεια - ηθική και υλική - που μου έχουν προσφέρει έως σήμερα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πανεπιστήμιο Γειραιώς

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή

## 1.1 Προσδιορισμός του υπό μελέτη θέματος και η σημασία του

Η επιλογή του θέματος της παρούσας διπλωματικής εργασίας στηρίχθηκε στις πρόσφατες εξελίξεις που συνέβησαν στον χώρο των αερομεταφορών στην Ελλάδα και συγκεκριμένα, στην ιδιωτικοποίηση του άλλοτε εθνικού μας αερομεταφορέα, της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

Δεδομένου του πρόσφατου χαρακτήρα των γεγονότων – η «νέα» ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, δηλαδή η OLYMPIC AIR, ξεκίνησε τις πτήσεις την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009 – παρατηρείται έλλειψη σχετικής βιβλιογραφίας.

Η εργασία αυτή αποτελεί μια θεωρητική προσέγγιση των γεγονότων με τάση κατανόησης των γεγονότων που οδήγησαν την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ σε κατάσταση κρίσης βασισμένη σε ελληνική, κυρίως, βιβλιογραφία όσον αφορά τα σημεία που απαιτούσαν ανάλυση οικονομικών όρων και σε ελληνικά και ξένα άρθρα που αναρτήθηκαν στο διαδίκτυο ή στον Τύπο για την όσο το δυνατόν πιο ενημερωμένη παρουσίαση των εξελίξεων.

## 1.2 Συνοπτική περιγραφή προσέγγισης του θέματος

Η εργασία αποτελείται από εννιά κεφάλαια.

Στο **πρώτο κεφάλαιο**, την εισαγωγή, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο της εργασίας και η μεθοδολογία εκπόνησής της. Περιγράφεται, επίσης, η δομή της εργασίας. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να αποκτήσει ο αναγνώστης μία πρώτη επαφή με το θέμα και με τα προσδοκώμενα εξαγόμενα συμπεράσματα.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, αναλύεται ο ορισμός της «αεροπορίας», παρουσιάζονται οι κατηγορίες της και επιχειρείται μία ιστορική αναδρομή των πρώτων πτήσεων διεθνώς και στην Ελλάδα.

Στο **τρίτο κεφάλαιο**, παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, από το πρώτο δρομολόγιο την ημέρα της ίδρυσής της, την 6<sup>η</sup> Απριλίου 1957, μέχρι την ημέρα μετονομασίας της σε «ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ», την 12<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2003.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** δίνεται η ερμηνεία της κρατικής παρέμβασης στις αερομεταφορές και παρουσιάζονται τα μέτρα με τα οποία αυτή επιτυγχάνεται. Επίσης, γίνεται αναφορά στη «ρύθμιση» και «απορρύθμιση» των εναέριων μεταφορών (Regulation – Deregulation) και επιχειρείται η καταγραφή των συνεπειών αυτών των δύο καταστάσεων.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** αναλύονται οι λόγοι για τους οποίους παρουσιάστηκε κρίση στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία και συγκεκριμένα η επίδραση του τρομοκρατικού χτυπήματος της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου σε αυτή.

Το **έκτο κεφάλαιο** εστιάζει στην επίδραση της διεθνούς κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, στα φαινόμενα εμφάνισής της και στις αιτίες εμφάνισής της, προερχόμενες είτε από το εσωτερικό είτε από το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Στο **έβδομο κεφάλαιο** παρουσιάζονται τα προτεινόμενα σχέδια εξυγίανσης της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ και συγκεκριμένα οι Νόμοι 2271/1994 και 2602/1998 και οι προσπάθειες της κυβέρνησης για την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας.

Στο **όγδοο κεφάλαιο** σκιαγραφείται η τελευταία περίοδος των -πλέον- ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ- ως εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας και παρουσιάζονται όλα τα βήματα προς την εξαγορά της εταιρείας από την Marfin Investment Group, αλλά και τα σχέδια της τελευταίας για το μέλλον της νέας αεροπορικής εταιρείας.

Στο **ένατο κεφάλαιο**, τα συμπεράσματα, συνοψίζονται τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας με κύριο σκοπό αυτού του κεφαλαίου την επιβεβαίωση της επίτευξης των αρχικών στόχων, όπως αυτοί έχουν περιγραφεί στην περίληψη.



## ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

### 2.1 Εισαγωγή Ορισμός – Εξέλιξη

Η αεροπορία είναι η μετακίνηση αεροσκάφους με τη βοήθεια αεροδυναμικών δυνάμεων. Η αεροπορία είναι η μετακίνηση αεροσκάφους με τη βοήθεια αεροδυναμικών δυνάμεων. Η αεροπορία είναι η μετακίνηση αεροσκάφους με τη βοήθεια αεροδυναμικών δυνάμεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Εισαγωγή στην Αεροπορία

### 2.1 Εισαγωγή: Ορισμός – Κατηγορίες

Αεροπορία: Ο κλάδος της μηχανικής επιστήμης που έχει ως αντικείμενο τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και εν γένει λειτουργία των ιπτάμενων σκαφών. Επίσης, ο οικονομικός κλάδος που ασχολείται με την εκμετάλλευση, λειτουργία, συντήρηση και γενικότερα με τις εγκαταστάσεις διευκόλυνσης αεροσκαφών.<sup>1</sup>

Η αεροπορία περιλαμβάνει:

- 1) την πολιτική αεροπορία, δηλαδή τα αεροσκάφη, τις επίγειες εγκαταστάσεις και το προσωπικό που χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα
- 2) την πολεμική αεροπορία που χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς σκοπούς
- 3) την ελαφριά αθλητική αεροπορία
- 4) την ελαφριά αεροπορία στρατού ξηράς και
- 5) την υγειονομική αεροπορία<sup>2</sup>

### 2.2 Πολιτική Αεροπορία

Η πολιτική αεροπορία περιλαμβάνει όλες τις αεροναυτικές δραστηριότητες που δεν έχουν στρατιωτικό χαρακτήρα και υποδιαιρείται σε διάφορους κλάδους, που ο καθένας τους αντιστοιχεί στη χρήση για την οποία προορίζεται το αεροσκάφος. Από όλες τις δραστηριότητες που αναπτύσσει η πολιτική αεροπορία, μεγαλύτερη σημασία έχει η εμπορική, η οποία χρησιμοποιεί το αεροπλάνο για τη μεταφορά των επιβατών, εμπορευμάτων και αλληλογραφίας. Η ασφάλεια σήμερα θα πρέπει να θεωρείται σχεδόν απόλυτη, όπως βεβαιώνουν οι στατιστικές ατυχημάτων.

<sup>1</sup> Αεροπορία: [www.livopedia.gr/.../Αεροπορία](http://www.livopedia.gr/.../Αεροπορία) (21/06/2009)

<sup>2</sup> Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)

Μετά τις πρώτες προσπάθειες για την οργάνωση τακτικών αεροπορικών γραμμών, που χρονολογούνται από το 1919 και είχαν προδρομικό χαρακτήρα<sup>3</sup>, ενώ οικονομικά ήταν καταστροφικές, η πολιτική αεροπορία αναπτύχθηκε, ιδίως τα τελευταία χρόνια (τα τελευταία τριάντα χρόνια), όλο και πιο πολύ χάρη στην ενίσχυση που προσφέρουν στις αεροπορικές εταιρείες τα περισσότερα κράτη. Σήμερα η πολιτική αεροπορία έχει αποκτήσει τέτοια σπουδαιότητα και διάδοση, ώστε να αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομικής ζωής ενός τόπου.<sup>4</sup>

### 2.3 Πολεμική ή Στρατιωτική αεροπορία

Η πολεμική αεροπορία, ή αεροπορικός στρατός (air army), όπως ονομάζεται σε κάποιες χώρες, ή στρατιωτικό αεροπορικό σώμα (army air corps), όπως ήταν η ιστορική ονομασία, αποτελεί την στρατιωτική υπηρεσία ενός έθνους η οποία διεξάγει κατά κύριο λόγο αεροπορικό πόλεμο.<sup>5</sup>

Ο όρος Στρατιωτική Αεροπορία (Military aviation) αναφέρεται στη χρήση αεροσκαφών, ελικοπτέρων και άλλων πτητικών μέσων με σκοπό τη διενέργεια πολεμικών επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας αερομεταφοράς και παροχής λογιστικής υποστήριξης στις δυνάμεις που βρίσκονται σε ένα πολεμικό μέτωπο ή θέατρο επιχειρήσεων. Η Αεροπορική Δύναμη περιλαμβάνει τα εθνικά μέσα διεξαγωγής τέτοιων επιχειρήσεων, με απαραίτητη την συμμετοχή μεταφορικών και πολεμικών μέσων. Τα στρατιωτικά αεροσκάφη διακρίνονται σε βομβαρδιστικά, μαχητικά, αεροσκάφη δίωξης και βομβαρδισμού, μεταγωγικά, εκπαιδευτικά και αναγνωριστικά, ανάλογα με την αποστολή που καλούνται να αναλάβουν.<sup>6</sup>

Παράλληλα, το προσωπικό μίας πολεμικής αεροπορίας περιλαμβάνει πλειάδα διαφορετικών ειδικοτήτων, με κυριότερες τους πιλότους και τις λοιπές ιπτάμενες

<sup>3</sup> Christer Jonsson (1981). "Sphere of Flying: The Politics of International Aviation". *International Organization*, Vol. 35, pp. 273-302

<sup>4</sup> Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)

<sup>5</sup> Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)

<sup>6</sup> "Aviation History" (1996), *New York: Primedia Special Interest Publications*

ειδικότητες (χειριστές οπλικών συστημάτων, χειριστές ραντάρ και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, εφοδιαστές – ρίπτες φορτίου), τις διάφορες ειδικότητες του προσωπικού εδάφους (φροντιστές εδάφους, μηχανικούς, μετεωρολόγους) και το προσωπικό λογιστικής υποστήριξης.<sup>7</sup>

## 2.4 Ελληνική Πολεμική Αεροπορία

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ) είναι το τρίτο "Όπλο" των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και αποτελεί την πολεμική αεροπορική ισχύ της Ελλάδας. Πρώτιστη αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας είναι η φύλαξη και προστασία του Ελληνικού Εναέριου Χώρου, από κάθε είδους παραβάσεις ή παραβιάσεις, η παροχή εναέριας υποστήριξης σε επιχειρήσεις τόσο στον Ελληνικό Στρατό όσο και το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, και παράλληλα η έρευνα και διάσωση, πυρόσβεση, καθώς και η παροχή κάθε δυνατής ανθρωπιστικής βοήθειας ακόμα και σε άλλες Χώρες όταν παρίσταται έκτακτη ανάγκη. Κατά την περίοδο της Βασιλευμένης Δημοκρατίας η αεροπορική δύναμη ονομαζόταν Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ).

Το σύνθημα της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας είναι «Αίεν Υψικρατείν» το οποίο σημαίνει «Πάντοτε να κυριαρχείς στα ύψη», φράση που αποδίδεται στον Αντισμήναρχο Σπύρο Παπασπύρο, διοικητή του Κέντρου Κατάταξης στη Βάση της Γάζας, ο οποίος με τη φράση αυτή, στην Ημερήσια Διαταγή της 5ης Οκτωβρίου 1941, καλωσόρισε στην Αίγυπτο το προσωπικό της Μοίρας 335, της πρώτης ελληνικής μοίρας μαχητικών αεροσκαφών στη Μέση Ανατολή. Το έμβλημα της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναπαριστά αετό σε πτήση μπροστά από το κυκλικό διακριτικό της. Η Πολεμική Αεροπορία έχει να επιδείξει μια ένδοξη ιστορία που περιλαμβάνει συνεχείς αγώνες για την ελευθερία και την ανεξαρτησία της χώρας.

Το 1911 η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε σε Γάλλους ειδικούς τη δημιουργία της Ελληνικής Αεροπορικής Υπηρεσίας. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας έξι συνολικά αξιωματικοί στάλθηκαν στη Γαλλία για να εκπαιδευθούν ως χειριστές, ενώ παραγγέλθηκαν τα πρώτα στρατιωτικά αεροπλάνα στο γαλλικό οίκο Farman.

<sup>7</sup> Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)



Στις 8 Φεβρουαρίου 1912 πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα η πρώτη πτήση από τον αεροπόρο Εμμανουήλ Αργυρόπουλο με αεροπλάνο τύπου Nieuport 50 ίππων. Στη δεύτερη πτήση που εκτέλεσε ο Αργυρόπουλος την ίδια μέρα, πέταξε με τον τότε πρωθυπουργό της χώρας, τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Στις 13 Μαΐου 1912 ο Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος πραγματοποίησε με το πρώτο στρατιωτικό αεροπλάνο τύπου Henry Farman την πρώτη πτήση του στην Ελλάδα και στη συνέχεια συμμετείχε στα μεγάλα στρατιωτικά γυμνάσια.<sup>8</sup>

Τον Ιούνιο του ίδιου έτους και ενώ είχε αρχίσει ήδη να μελετάται η δημιουργία Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας, ο Καμπέρος μετατρέποντας το πρώτο Henry Farman σε υδροπλάνο, στο οποίο είχε δοθεί το όνομα «Δαίδαλος», πέταξε με μέση ταχύτητα 110 χλμ. την ώρα, επιτυγχάνοντας νέο παγκόσμιο ρεκόρ.

Την ίδια εποχή ένας άλλος πρωτοπόρος, ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης, επιχειρώντας πτήση από το Παλαιό Φάληρο στην Πάτρα, με αεροπλάνο τύπου Bleriot 50 ίππων, πραγματοποίησε ανεπιτυχή αναγκαστική προσθαλάσωση στον Κορινθιακό Κόλπο και βρήκε το θάνατο, ανοίγοντας το Πάνθεον των θυσιών της ελληνικής εμπορίας των αιθέρων.

Στα τέλη Σεπτεμβρίου του 1912 δημιουργήθηκε στη Λάρισα ο «Λόχος Αεροπόρων» από τέσσερις Έλληνες αξιωματικούς αεροπόρους. Η πρώτη πολεμική αεροπορική μονάδα ήταν γεγονός.<sup>9</sup>

## 2.5 Τα πρώτα βήματα της Αεροπορίας στην Ελλάδα

Την άνοιξη του 1910 ο Ρώσος Ούτοσκιν έφτασε με πλοίο στον Πειραιά. Μαζί του είχε φέρει ένα αεροπλάνο Farman, χωρίς περισσότερα διαθέσιμα στοιχεία. Το αεροπλάνο του απογειώθηκε από το Νέο Φάληρο, στην περιοχή που ήταν τότε το ποδηλατοδρόμιο και που σήμερα είναι το στάδιο «Καραϊσκάκη». Η πτήση είχε διαφημιστεί αρκετά και ο

<sup>8</sup> History of the Hellenic Air Force; [http://www.hellas.org/military/air\\_force/hafhist.htm](http://www.hellas.org/military/air_force/hafhist.htm) (04/07/2009)

<sup>9</sup> Ιστορία Πολεμικής Αεροπορίας; <http://www.haf.gr/el/history/history/> (04/07/2009)

κόσμος που είχε συγκεντρωθεί έμεινε κατάπληκτος από το πρωτόγνωρο θέαμα που είδε, έστω κι αν αυτό κράτησε μόνο δέκα λεπτά.

Ένας θεατής από το πλήθος δεν αρκέσθηκε στις εκφράσεις θαυμασμού, αλλά πλησίασε τον αεροπόρο και του πρότεινε να πετάξει μαζί του. Ο Ούτοσκιν δέχθηκε, αφού ο μέλλων επιβάτης του του κατέβαλε το ποσόν των 200 δραχμών. Ο κύριος αυτός, ο Κωνσταντίνος Μάνος έμεινε στην ιστορία ως ο πρώτος Έλληνας που πέταξε πληρώνοντας εισιτήριο.

Στις 8 Φεβρουαρίου 1912, πέταξε στο Ρουφ με ένα Nieuport IVG ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος. Μαζί του πρωτοπέταξε και ένας άλλος μεγάλος λάτρης της αεροπορίας, ο οποίος με τις κατά καιρούς αποφάσεις του την θεμελίωσε και την ανέπτυξε στην Ελλάδα, Ελευθέριος Βενιζέλος. Ακολούθησε ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης με ένα Bleriot IX, που με το θάνατο του έδωσε αφορμή για μελοδραματικές εξάρσεις στον Τύπο της εποχής.

Στις 4 Απριλίου 1913, συνέβη ένα αεροπορικό δυστύχημα που η σημασία του ποτέ δεν εκτιμήθηκε όσο έπρεπε. Την ημέρα εκείνη έπεσε στην περιοχή του Λαγκαδά ένα Bleriot IX που ανήκε στον Ελληνικό Στρατό. Ήταν ένα λάφυρο που είχε βρεθεί όταν καταλήφθηκε η Θεσσαλονίκη. Με το αεροπλάνο αυτό πετούσε την ημέρα εκείνη ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος έχοντας ως επιβάτη τον Κωνσταντίνο Μάνο. Ήταν μια αναγνωριστική πτήση πάνω από τις βουλγαρικές γραμμές που είχε τραγικό τέλος. Και το τραγικό του γεγονότος επιτείνεται από το ότι σε αυτό χάθηκαν δύο άνθρωποι που σίγουρα θα πρόσφεραν πολλά στην αεροπορία της Ελλάδας. Τα χρόνια που ακολούθησαν ήταν δύσκολα. Οι Βαλκανικοί πόλεμοι έδωσαν ένα γερό «ταρακούνημα» στην ισχνή ελληνική οικονομία.

Εν τω μεταξύ λίγο πιο πριν, στις 5 Ιουλίου, είχε ιδρυθεί μια ομόρρυθμη εταιρία, η Ελληνική Αεροπορική Εταιρία «ΙΚΑΡΟΣ» Ο.Ε. Αυτή σκόπευε να αγοράσει αεροπλάνα και να εκτελεί δρομολόγια. Η εταιρία αυτή τελικά δεν αποτέλεσε παρά τη «μαγιά» για τη δημιουργία μιας άλλης, της πρώτης ελληνικής αεροπορικής εταιρίας, της Ελληνικής Εταιρίας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε. ή όπως όλοι την έλεγαν και έμεινε γνωστή, της «ΕΕΕΣ».

Το κεφάλαιο της ήταν 28.500.000 δραχμές, ενώ υπήρχαν 19.000 μετοχές. Στην ΕΕΕΣ συμμετείχαν ως μέτοχοι, μόνο νομικά πρόσωπα και κανένα φυσικό. Αυτά ήταν η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας που είχε την πλειοψηφία, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, η «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας ΑΕ», η «Προμηθεύς ΑΕ» και η «Ίκαρος ΟΕ». Στην ΕΕΕΣ με το Ν. 4809/1930 παραχωρήθηκε το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης για 15 χρόνια των γραμμών: Αθήνα-Θεσσαλονίκη με επέκταση ως τη Δράμα, Αθήνα-Γιάννενα με ενδιάμεσο σταθμό στο Αγρίνιο και Αθήνα-Ηράκλειο. Στις υποχρεώσεις του κράτους ήταν και η κατασκευή αεροδρομίων. Το αεροδρόμιο της Αθήνας και έδρα της ΕΕΕΣ ήταν το Τατόι, της Θεσσαλονίκης το Σέδες. Όσο για τα Γιάννενα, είχαν αυτό του Κατσικά. Για να πραγματοποιηθούν τα δρομολόγια έπρεπε να υπάρχουν και αεροπλάνα. Αυτά άρχισαν να παραλαμβάνονται τον Ιούνιο του 1931 και ήταν τέσσερα καινούρια Junkers G.24 he. Το πρώτο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιουλίου 1931. Ήταν μια πτήση από το Τατόι στο Σέδες με επιστροφή στο Τατόι. Την έκανε το Junkers G.24 he με νηολόγιο SX-ACA, αριθμό κατασκευής 962 και έφερε το όνομα «Αθήναι». Τα άλλα αεροπλάνα της ΕΕΕΣ ήταν το SX-ACB «Θεσσαλονίκη» αρ. κατ. 963, το SX-ACD «Ιωάννινα» αρ. κατ. 964 και το SX-ACE «Πάτραι» αρ. κατ. 965.

Την ίδια χρονιά άρχισαν και τα δρομολόγια προς τα Γιάννενα και το Αγρίνιο. Εδώ να σημειώσουμε κάτι παράξενο. Αναφέρθηκε πρωτίτερα ότι τα δρομολόγια της ΕΕΕΣ άρχισαν στις 10 Ιουλίου 1931. Όμως, στα Βιβλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ως ημερομηνία εγγραφής και των τεσσάρων Junkers G.24 he αναγράφεται η 2/11/1931.

Από τις 26 Μαΐου του 1934 στο δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη είχε προστεθεί και το σκέλος Θεσσαλονίκη-Δράμα. Γίνεται φανερό, επομένως, ότι η ΕΕΕΣ ως επιχείρηση ήταν βιώσιμη. Αυτό συνάγεται και από το ότι δεν άργησε να βρει μιμητές. Το 1935 θα κάνει την εμφάνιση της η «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις Ο.Ε.». Πρόκειται για την ΤΑΕ που έγινε γνωστή μόνο μετά τον πόλεμο. Έως την είσοδο της Ελλάδας στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ΤΑΕ θα λειτουργήσει ως σχολή για ιδιώτες χειριστές. Τα πρώτα της αεροπλάνα ήταν ένα DeHavilland DH87 Hornet Moth, με νηολόγιο SX-AAI και ένα DeHavilland DH82A Tiger Moth, με νηολόγιο SX-AAK.

Το 1936 η Βασιλική Αερολέσχη της Ελλάδος ή Β.Α.Λ.Ε., η σημερινή Ε.Α.Λ.Ε. (Εθνική Αερολέσχη της Ελλάδος), διοργάνωσε τον «Αεροπορικών Γύρο της Ελλάδος». Έναν αεροπορικό αγώνα που πήραν μέρος αεροπλάνα της ΕΕΕΣ, της ΤΑΕ, ιδιωτών, της Deutsche Lufthansa, Ala Littoria αλλά και της Πολεμικής Αεροπορίας, της τότε ΕΒΑ.

Η επίθεση της Ιταλίας στην Ήπειρο σήμανε, με βάση το άρθρο 5 του Ν.4809, την υπαγωγή των αεροπλάνων της ΕΕΕΣ στη δικαιοδοσία της Αεροπορίας. Τα G.24 he και τα Ju 52 - 3/m χρησιμοποιήθηκαν ως μεταγωγικά. Ένας τύπος αεροσκάφους που έλειπε από την Αεροπορία. Οι ανάγκες που έπρεπε να καλύψουν ήταν πολλές, οι συνθήκες πτήσης καθόλου ιδανικές και η κατάσταση των αεροδρομίων άσχημη.

Τον Απρίλιο του 1941 με τη γερμανική επίθεση, όταν οι Γερμανοί έφτασαν στο Τατόι βρήκαν ένα ανέλπιστο δώρο να τους περιμένει. Ήταν τα τέσσερα G.24 he και τα τρία Ju 52-3/m της ΕΕΕΣ που έσπευσαν να τα εντάξουν στην Lufthansa και την Luftwaffe αντίστοιχα. Ποτέ και από κανέναν δεν ζητήθηκαν ευθύνες για την «προσφορά» αυτή. Ακόμα, ποτέ το Ελληνικό Δημόσιο δεν ζήτησε αποζημιώσεις για τις απώλειες που υπέστη η Πολιτική Αεροπορία. Το ουσιαστικά τέλος της ΕΕΕΣ σημειώθηκε τότε. Τυπικά υπήρξε ως το 1946 οπότε και θα καταργήθηκε. Τη χρονιά εκείνη ξανάρχισαν οι αεροπορικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα.<sup>10</sup>

Ακολουθεί πίνακας – χρονολόγιο με τις πρώτες προσπάθειες των Ελλήνων αεροπόρων (Πίνακας 1).

---

<sup>10</sup> Hellenic Aviation History: <http://koti.welho.com/msolanak/istoria.html> (04/07/2009)



**Πίνακας 1:** Τα πρώτα βήματα της Αεροπορίας στην Ελλάδα

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
ΕΤΟΣ	ΓΕΓΟΝΟΣ
1908, Άνοιξη	<ul style="list-style-type: none"><li>Ο Λεωνίδας Αρνιώτης, αρχικά θεατρικός επιχειρηματίας, κάνει την πρώτη απόπειρα πτήσεως στην Ελλάδα. Δεν θα πετάξει, αλλά θα συνεχίσει πάντα αποτυγχάνοντας μέχρι το 1912 οπότε και εγκαταλείπει τις προσπάθειές του.</li></ul>
1909	<ul style="list-style-type: none"><li>Ο Ρώσος Ουτόσκιν πραγματοποιεί την πρώτη πτήση στην Ελλάδα. Πετάει 10 λεπτά πάνω από το Παλαιό Φάληρο, προσγειώνεται και με συνεπιβάτη τον Οπλαρχηγό Κων/νο Μάνο κάνει και δεύτερη πτήση. Ο Μάνος γίνεται ο πρώτος Έλληνας επιβάτης στον Ελληνικό χώρο.</li></ul>
8/2/1912	<ul style="list-style-type: none"><li>Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, πολιτικός μηχανικός, γίνεται ο πρώτος Έλληνας που πραγματοποιεί πτήση 16 λεπτών πάνω από το Ρούφ και το Θησείο. Προσγειώνει την Αλκυώνα και με επιβάτη τον Ελευθέριο Βενιζέλο, πραγματοποιεί και δεύτερη πτήση διάρκειας 4,5 λεπτών, πάνω από τον χώρο προσγειώσης.</li></ul>
26/3/1912	<ul style="list-style-type: none"><li>Οι πρώτοι προγραμματισμένοι αεροπορικοί αγώνες στην Ελλάδα, που τελικά δεν πραγματοποιήθηκαν.</li></ul>
13/5/1912	<ul style="list-style-type: none"><li>Ο Υπολοχαγός Δημήτρης Καμπέρος στο Παλαιό Φάληρο απογειώνει ο πρώτο Ελληνικό στρατιωτικό αεροπλάνο που συναρμολογήθηκε στην Ελλάδα.</li></ul>
22 /6/1912	<ul style="list-style-type: none"><li>Ο Καμπέρος αποθαλασώνει τον Δαίδαλο, το πρώτο υδροπλάνο στον όρμο του Παλαιού Φαλήρου. Δύο μέρες αργότερα θα πετάξει μέχρι την Ύδρα.</li></ul>
25 /6/1912	<ul style="list-style-type: none"><li>Στην επιστροφή στο Παλαιό Φάληρο, ο Καμπέρος κατακτά το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας υδροπλάνων: 110 χλμ/ώρα, ρεκόρ που διατηρεί για δύο μήνες.</li></ul>

<b>17 /6/1912</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο Αλέξανδρος Καραμυλάκης που εγκατέλειψε τη δημοσιογραφία, πραγματοποιεί την πρώτη επιτυχημένη πτήση του. Με στόχο την κατάκτηση του ρεκόρ ύψους, πετάει επί 50 λεπτά πάνω από την Αθήνα και φτάνει σε ύψος 2.140 μέτρων.</li> </ul>
<b>19 /8/1912</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο Καραμυλάκης φτάνει σε ύψος 3050μ. πετώντας πάνω από την Αίγινα.</li> </ul>
<b>29 /8/1912</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο Καραμυλάκης σκοτώνεται όταν το αεροπλάνο πέφτει στη Θάλασσα στον Κορινθιακό, στην προσπάθεια του να πετάξει από την Αθήνα στο Ρίο, γενέτειρά του και τόπο των πρώτων αποτυχημένων προσπαθειών του να πετάξει. Είναι ο πρώτος Έλληνας νεκρός σε αεροπορικό δυστύχημα και ο 1930ος παγκοσμίως.</li> </ul>

Πηγή: [http://filomatheia.blogspot.com/2007\\_12\\_01\\_archive.html](http://filomatheia.blogspot.com/2007_12_01_archive.html) (22/02/2010)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Christer Jonsson (1981), "Sphere of Flying: The Politics of International Aviation", International Organization, Vol. 35, pp. 273-302
- Aviation History" (1996), New York: Primedia Special Interest Publications

### Ιστοσελίδες

- Αεροπορία: [www.livopedia.gr/.../Αεροπορία](http://www.livopedia.gr/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)
- Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)
- History of the Hellenic Air Force:  
[http://www.hellas.org/military/air\\_force/hafhist.htm](http://www.hellas.org/military/air_force/hafhist.htm) (04/07/2009)
- Ιστορία Πολεμικής Αεροπορίας: <http://www.haf.gr/el/history/history/>  
(04/07/2009)
- Hellenic Aviation History: <http://koti.welho.com/msolanak/istoria.html>  
(04/07/2009)

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

**ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

### 3.1 Εισαγωγή

Στις 6 Απριλίου 1957 ο κυβερνήτης του αεροσκάφους τύπου Ντακότα της αεροπορικής εταιρίας «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις» (ΤΑΕ) κ. Παύλος Ιωαννίδης έφθασε στο Δυτικό Αεροδρόμιο για να εκτελέσει την πρωινή πτήση Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

*«Στις 6 Απριλίου 1957 κατέβηκα στο αεροδρόμιο για το προγραμματισμένο δρομολόγιό μου, την πρωινή πτήση Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Τα χρώματα του αεροσκάφους τύπου Ντακότα, είχαν αλλάξει. Το ίδιο και η ονομασία και το σήμα. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ είχε γεννηθεί.»*

Έτσι περιέγραψε την ιστορική, για την Ο.Α., εκείνη ημέρα ο κυβερνήτης που πραγματοποίησε την πρώτη πτήση μετά την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού κράτους και του Αριστοτέλη Ωνάση για τη δημιουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Την ημέρα εκείνη είχε προσωπικό 835 ατόμων και διέθετε 15 ελικοφόρα αεροσκάφη (14 DC3 και 1 DC4).<sup>11</sup>

Τις στολές των αεροσυνοδών ο πρώτος που τις ανέλαβε ήταν ο Γάλλος σχεδιαστής ελληνικής καταγωγής Jean Desses. Την ίδια χρονιά λειτούργησε και η πρώτη αερογραμμή εκτός ελληνικής επικράτειας: Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο, με επιβάτες κυρίως επιχειρηματίες και ναυτικούς, οι οποίοι ταξίδευαν για επαγγελματικούς λόγους και λίγους απλούς ανθρώπους που είχαν την οικονομική δυνατότητα να ταξιδέψουν, αφού το κόστος ήταν τότε υψηλό. Ένα ταξίδι με αεροπλάνο στο εξωτερικό για την εποχή εκείνη θεωρούνταν πολυτέλεια. Το 1958 άνοιξαν δύο ακόμη νέες γραμμές: Αθήνα - Ζυρίχη - Φρανκφούρτη και Αθήνα - Τελ Αβίβ. Το 1959 παρελήφθησαν τα πρώτα αεροσκάφη τύπου De Havilland 48, ο λεγόμενος «κομήτης». Το σταθερά αναπτυσσόμενο της δίκτυο συνέδεε την πρωτεύουσα τόσο με όλα τα

<sup>11</sup> Μπλαντζούκα Βασιλική (2004), "Το νέο ξεκίνημα του εθνικού αερομεταφορέα", Εκπόνηση εργασίας στα πλαίσια του μαθήματος «Πρακτική Άσκηση Φοιτητών», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σελ. 2



ελληνικά αεροδρόμια, όσο και με την Δυτική Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή.<sup>12</sup>

Ακολούθησε η «χρυσή εποχή» του Ωνάση, ο οποίος γνώριζε πολύ καλά τα μυστικά του μάρκετινγκ και του εμπορίου. Οι αλλαγές έγιναν με ταχύτατο ρυθμό και με εντυπωσιακό τρόπο. Τις Ντακότες διαδέχτηκαν τα Jet, ολοένα περισσότεροι προορισμοί προστέθηκαν στο πτητικό πρόγραμμα της εταιρείας, πρακτορεία άνοιξαν σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας και στο εξωτερικό, αφίσες και διαφημιστικά μηνύματα προέβαλλαν την «Ολυμπιακή». Ανάμεσα στις πρωτοβουλίες του Ωνάση ήταν και οι «αεροπορικές ημέρες του 1957», που απέβλεπαν στη γνωριμία και την εξοικείωση των Ελλήνων με τα αεροπλάνα. Κάθε Κυριακή, όσοι πολίτες επιθυμούσαν, επέβαιναν δωρεάν σε ένα αεροσκάφος τύπου ντακότα και μετά την πτήση τους απονέμονταν μία περγαμηνή, που έφερε τον τίτλο «Βάπτισμα των Αιθέρων». Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ διέθετε τον μικρότερο σε ηλικία στόλο του κόσμου, μόνο που κανένα αεροπλάνο δεν της ανήκε, αφού τα περισσότερα ήταν νοικιασμένα από off-shore εταιρίες του Ωνάση. Τα χρυσά χρόνια της Ολυμπιακής ταξίδεψαν με την εταιρεία τα πιο διάσημα πρόσωπα του αιώνα. Η αεροπορική εταιρεία απολάμβανε πλήθος φοροαπαλλαγών και προνόμια με την άδεια του ελληνικού κράτους και, όπως ήταν αναμενόμενο, είχε κέρδη.<sup>13</sup>

### 3.2 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '60

Στην πρώτη ημέρα της Ολυμπιακής αναφέρεται το βιβλίο «Με τα φτερά του Ικάρου», των εκδόσεων Ίκαρος.

«Η ημέρα εκείνη ξεκίνησε περίεργη για όσους βρέθηκαν στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Ό,τι είχε σχέση με την Τ.Α.Ε, χρώματα αεροσκαφών, διακριτικά, στολές, ιπτάμενων και μη, όλα άλλαξαν μέσα σε ένα βράδυ. Εξαφανίστηκαν και άλλαξαν σε ύφος και χρωματισμούς. Το ασημί και το μπλε επικράτησαν παντού: σε αεροπλάνα, λεωφορεία, μεταφοράς επιβατών και προσωπικού, στις αίθουσες αναμονής. Και πάνω στο ασημί χρώμα οι έξι πολύχρωμοι κύκλοι, μπλεγμένοι με το όνομα ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ. Ένα ντακότα έκανε την αρχή της νέας εποχής. Χρωματισμένο με τα καινούργια χρώματα και σήματα, εκείνη την ημέρα, στις 6 Απριλίου του 1957, με κυβερνήτη τον Παύλο Ιωαννίδη, άφηνε το αεροδρόμιο του Ελληνικού για τη Θεσσαλονίκη. Στις

<sup>12</sup> Ολυμπιακές Αερογραμμές: [waredia.mobi/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://waredia.mobi/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (05/07/2009)

<sup>13</sup> Μπουλούκος Π. (2007), «Χρυσό ωβηλαίο για την εφτάχρονη Ολυμπιακή», ΤΟ ΒΗΜΑ

αναφορές του στα κοντρόλ ελέγχου πτήσεων για πρώτη φορά ακούστηκε και το χαρακτηριστικό κλήσεως OLYMPIC. Ήταν η αρχή».

Η εταιρεία αναπτύχθηκε με ταχύτατο ρυθμό. Τη δεκαετία του '60 ήταν η εποχή που έγιναν και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της O.A. και της αγγλικής BEA, με κοινούς κωδικούς πτήσεων, την ίδια χρονιά διευρύνθηκε σταθερά το δίκτυο των εξωτερικών προορισμών της εταιρείας με πτήσεις προς τις Βρυξέλλες και το Άμστερνταμ. Το 1962 αγοράστηκαν επιπλέον τρία τζετ De Havilland Comet 48, ένα εκ των οποίων το 1964 εκτελούσε το δρομολόγιο Λονδίνο - Αθήνα σε διάρκεια ρεκόρ πτήσης 2 ώρες και 51 λεπτά.

Το 1965 έληξε η τετραετής συλλογική σύμβαση εργασίας του Ωνάση με την ΟΣΠΑ, επιχειρήθηκε να υπογραφεί εκ νέου σύμβαση με διαφορετικούς όρους και σύγχρονες συνθήκες εργασίας στοιχεία τα οποία, όμως, προκάλεσαν αντιδράσεις και έφεραν σε σφοδρές συγκρούσεις εργαζόμενους με εργοδότες ώσπου κηρύχθηκε η λεγόμενη «Πανολυμπιακή απεργία». Οι εργαζόμενοι προκειμένου να διεκδικήσουν τα αιτήματά τους αποφάσισαν από κοινού να πάνε στο Δήλεσι και δήλωσαν πως θα επέστρεφαν στη δουλειά τους μόνον αν βρισκόταν μία ουσιαστική λύση. Τελικά η λύση βρέθηκε, ικανοποιήθηκαν τα αιτήματα των εργαζομένων και η Ολυμπιακή βρισκόταν σε σταδιακή ανοδική πορεία. Παράλληλα, έγιναν οι πρώτες παραγγελίες των νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 707-320 και το 1966 παρελήφθη το πρώτο από αυτά, το "Πόλις των Αθηνών", σηματοδοτώντας την έναρξη μιας νέας εποχής. Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου ξεκίνησαν οι πρώτες πτήσεις για Νέα Υόρκη χωρίς στάση. Με ένα Boeing B-707 εγκαινιάστηκε το 1966, το δρομολόγιο Αθήνα – Νέα Υόρκη, που απογειώθηκε από το Ελληνικό με 143 επιβάτες.<sup>14</sup>

Όπως δήλωσε ο κυβερνήτης εκείνης της πτήσης κ. Παύλος Ιωαννίδης

«Ήμασταν η πρώτη εταιρεία που περνούσαμε χωρίς σταθμό τον ωκεανό, με ένα καινούργιο τύπο αεροσκάφους "Boeing 707-320". Και περάσαμε χωρίς ναυτίλο, ενώ οι άλλες εταιρείες έπαιρναν για καιρό ακόμα ναυτίλους. Τον περάσαμε με το "ντόπλερ" και το "λοράν"».

Η Αφρική με το Ναϊρόμπι και το Γιοχάνεσμπουργκ εγκαινιάστηκε το 1968, ενώ το 1972, με την πτήση Αθήνα - Σίδνεϋ, η Ολυμπιακή έγινε η εταιρεία των πέντε Ηπείρων, όπως

<sup>14</sup> Ένωση Ιπταμένων Συνοδών & Φροντιστών: [www.eisf.gr/index.php?option...](http://www.eisf.gr/index.php?option...) (02/08/2009)

αναφέρεται και στη συνέχεια. Το 1978, για την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, πέφτουν και τα τελευταία σύνορα, αφού μια φορά την εβδομάδα πετάει ένα αεροπλάνο της και στα έως τότε απομονωμένα Τίρανα. Τα χρώματα της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ και οι άνθρωποί της έγιναν από τους πλέον δραστήριους και αποτελεσματικούς "πρεσβευτές" της Ελλάδας.

**Πίνακας 2:** Χρονολόγιο μέχρι την κρατικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ	
ΕΤΟΣ	ΓΕΓΟΝΟΣ
1931	Ιδρύεται η Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών (ΕΕΕΣ), η πρώτη εταιρία αερομεταφορών στην Ελλάδα.
1935	Ιδρύεται η εταιρεία Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις, με κύριο αντικείμενο τις εκπαιδεύσεις χειριστών και την εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων.
1939-1945	Ο Β' παγκόσμιος πόλεμος θα παγώσει τις αερομεταφορές σε όλη την Ευρώπη. Η ΕΕΕΣ και η ΤΑΕ τίθενται υπό τις διαταγές του ανώτερου διοικητού Αεροπορίας και συμμετέχουν στην εθνική αντίσταση.
1946	Η επαναλειτουργία της ΕΕΣ δεν εγκρίνεται από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς φορείς και η ΤΑΕ μόνη, θα ξεκινήσει τις πρώτες εμπορικές της πτήσεις.
1947	Η απόφαση της ελληνικής Κυβέρνησης να αδειοδοτήσει τρεις ακόμα εταιρείες θα αποβεί μοιραία, αφού καμία από τις τέσσερις –πλέον- εταιρείες, δε θα μπορέσει να παρουσιάσει θετικούς ισολογισμούς.
1949	Δυο αεροπορικά δυστυχήματα κλονίζουν την εμπιστοσύνη των επιβατών στην ΤΑΕ. Τα χρέη της εταιρείας είναι τεράστια.
1956	Το Δ.Σ της ΤΑΕ παραιτείται μετά την απόφαση της Κυβέρνησης να διακόψει τις κρατικές επιχορηγήσεις. Αμέσως μετά, η εταιρεία περιέρχεται στο Ελληνικό δημόσιο.
1957	Το κράτος, έναντι 2 εκ. δολαρίων, παραχωρεί την ΤΑΕ στον Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος τη μετονομάζει σε Ολυμπιακή Αεροπορία.
1960	Η Ολυμπιακή σπάει το ρεκόρ του χρόνου στο δρομολόγιο Λονδίνο-Αθήνα, μέσα σε 2 ώρες και 51 λεπτά.
1963	Δρομολογούνται τα πρώτα Boeing, σηματοδοτώντας την έναρξη μιας νέα εποχής. Η Ολυμπιακή αυτήν την περίοδο διαθέτει τον μικρότερο σε ηλικία στόλο του κόσμου, αλλά κανένα αεροσκάφος δεν της ανήκει αφού



	τα περισσότερα είναι νοικιασμένα από offshore εταιρείες του Ωνάση.
<b>1964</b>	Η Ολυμπιακή απολαμβάνει πλήθος φοροαπαλλαγών και προνομίων με την ανοχή του ελληνικού κράτους, πράγμα που την καθιστά κερδοφόρα.
<b>1966</b>	Με ένα Boeing B-707, που απογειώνεται από το Ελληνικό με 143 επιβάτες, εγκαινιάζεται το δρομολόγιο Αθήνα – Νέα Υόρκη.
<b>1968</b>	Εγκαινιάζονται οι πτήσεις προς Αφρική (Ναϊρόμπι και Γιοχάνεσμπουργκ).
<b>1972</b>	Με την πτήση Αθήνα - Σύδνεϋ, η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρεία των πέντε ηπείρων.
<b>1975</b>	Περιέρχονται στο ελληνικό κράτος όλες οι μετοχές της Ο.Α. και αρχίζει η καταγραφή Από τον επόμενο χρόνο και επί 30 συναπτά έτη, η Ολυμπιακή παρουσιάζει ζημιές.

Πηγή: [sendec.blogspot.com/.../blog-post\\_12.html](http://sendec.blogspot.com/.../blog-post_12.html)

### **3.3 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '70**

Το 1970 η Ο.Α. προμηθεύτηκε τα νέα αεροσκάφη YS-11A της ιαπωνικής εταιρείας NIIHON τα οποία αντικατέστησαν σταδιακά τα παλιά Douglas DC-3 και DC-6 στις πτήσεις του εσωτερικού. Από τα μέσα της δεκαετίας 1960 μέχρι και τα μέσα της επομένης, διάσημοι Έλληνες και ξένοι σχεδιαστές μόδας όπως η Coco Chanel, ο Pierre Cardin, ο Γιάννης Τσεκλένης, ανέλαβαν να σχεδιάσουν τις στολές των αεροσυνοδών, ενώ πολλοί επώνυμοι ξένοι (ηθοποιοί, τραγουδιστές, αθλητές) επέλεξαν την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ για τις μετακινήσεις τους από και προς την Ελλάδα.

Στις 5 Νοεμβρίου 1970 έγινε ένα ατύχημα στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας όταν ένα DC-6 ξέφυγε από τον αεροδιάδρομο κατά την προσγείωση, χωρίς θύματα. Στις 2 Αυγούστου του 1971 ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. από τον Αλέξανδρο Ωνάση με αποστολή την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδος, ενώ παράλληλα το δίκτυο της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ επεκτάθηκε ακόμη περισσότερο με νέες γραμμές, κατευθυνόμενες προς το Μιλάνο και το Ντίσελντορφ. Η Θεσσαλονίκη ήρθε ακόμη πιο κοντά τόσο με ευρωπαϊκές πόλεις όσο και με άλλους προορισμούς του διεθνούς δικτύου της εταιρείας.

Στις 3 Μαρτίου του 1972 η Ελλάδα απέκτησε, για πρώτη φορά, σύνδεση με την Αυστραλία. Ένα από τα Boeing 707-320, ονομαζόμενο "Πόλις των Αθηνών" προσγειώθηκε, μετά από 20 ώρες πτήσης στο αεροδρόμιο του Σίδνεϋ με ενδιάμεσους σταθμούς τη Μπανγκόκ και τη Σιγκαπούρη και έτσι η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ έγινε

η εταιρεία των πέντε ηπειρών. Επίσης, με την πρόσθεση των 6 Boeing 720 αυξήθηκε ακόμα περισσότερο ο στόλος του αερομεταφορέα. Όμως, στις 21 Οκτωβρίου 1972 έγινε ένα μοιραίο ατύχημα. Ένα YS-11A, το οποίο επέστρεφε από την Κέρκυρα, κατέπεσε στη θάλασσα λίγο έξω από τη Βούλα, με 52 επιβάτες και 4 μέλη πληρώματος. Διασώθηκαν 16 επιβάτες και 3 από τα 4 μέλη του πληρώματος. Τον Ιούνιο του 1973 αγοράστηκαν τα πρώτα Boeing 720-051B, καθώς και τα πρώτα Boeing 747-200, τα λεγόμενα «τζάμπο τζετ» εκ των οποίων το πρώτο «βαφτισμένο» "Ολύμπιος Zeus" πραγματοποίησε το παρθενικό δρομολόγιο για Νέα Υόρκη. Το δεύτερο με το όνομα "Ολύμπιος Αετός" προσγειώθηκε στην Αθήνα το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου και τον Απρίλιο του 1974 εκτέλεσε το δρομολόγιο στο Σίδνεϋ με ενδιάμεση στάση τη Σιγκαπούρη. Με τα σύγχρονα και διώροφα αεροπλάνα μεγάλης χωρητικότητας η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ξεπέρασε κάθε προσδοκία σημειώνοντας ρεκόρ μεταφοράς επιβατών. Τη χρονιά εκείνη εξυπηρετήθηκαν περίπου 2.500.000 επιβάτες μεταξύ αυτών 790.000 στις πτήσεις εξωτερικού. Επίσης, η Ο.Α. εκδήλωσε ενδιαφέρον για τα νέα υπερηχητικά αεροσκάφη BAC-Αéerospatiale Concorde και στις 5 Ιανουαρίου 1973 προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού ένα από αυτά τα αεροσκάφη.

Ένα τραγικό γεγονός σηματοδότησε την ιστορία της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. Ο γιος του Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος ήταν εκπαιδευτής πιλότων στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, χάνει αμέσως μετά την απογείωσή του από το Ελληνικό τον έλεγχο του αεροσκάφους του και σκοτώνεται.<sup>15</sup> Ο τραγικός θάνατος του Αλέξανδρου Ωνάση στις 23 Ιανουαρίου 1973, θα σημάει και την πώληση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ στο ελληνικό κράτος. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης συντετριμμένος από το χαμό του γιου του προχώρησε στην πώληση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ στο Ελληνικό Δημόσιο, την 1η Ιανουαρίου 1975.<sup>16</sup> Λίγους μήνες αργότερα, πέθανε και ο ίδιος.

Το 1976, υπό την διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου, η Ο.Α. προμηθεύεται το πρώτο Boeing 737-200 και δημιουργεί την Olympic Catering. Στην κατοχή της δημόσιας πλέον ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ περιλαμβάνονται 25 αεροσκάφη συνδέοντας την Αθήνα με 30 διεθνείς προορισμούς. Επιπλέον, άνοιξαν νέες γραμμές προς τη Βεγγάζη, το Κουβέιτ, το Νταχράν και το Ντουμπάι καθώς προστέθηκε στον κατάλογο των διηπειρωτικών προορισμών ένα ακόμη δρομολόγιο Αθήνα - Μελβούρνη, επίσης ενισχύθηκαν οι εσωτερικές πτήσεις κυρίως προς Ρόδο, Κω και Σαντορίνη. Στις 23

<sup>15</sup> "Η οδύσσεια της Ολυμπιακής" (2008), ΤΑ ΕΛΛΗΝΟΚΑΝΑΔΙΚΑ ΝΕΑ, Τεύχ. 2-20, σελ. 2-19

<sup>16</sup> Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (02/08/2009)

Νοεμβρίου 1976, η πτήση ΟΑ 830 από Αθήνα προς Κοζάνη μέσω Λάρισας χάνεται από τα ραντάρ και λίγο αργότερα ανακαλύπτονται τα συντρίμια της.

Με τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της κρατικής Ο.Α. ξεκίνησαν και τα πρώτα οικονομικά προβλήματα βάσει των ισολογισμών. Το βασικότερο εξ' αυτών παρουσιάστηκε το 1977, όταν σε μια προσπάθεια για περιορισμό του κόστους λειτουργίας, έκλεισε η γραμμή της Αυστραλίας και ακολούθησε η γραμμή του Καναδά τον Οκτώβρη του 1978. Την ίδια χρονιά η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ παρήγγειλε και τα καινούρια αεροσκάφη της Airbus τα Airbus A300-600, ενώ εγκαινιάζεται το δρομολόγιο Αθήνα-Τίρανα. Τίθεται η έναρξη της μεγαλύτερης απεργίας που έγινε ποτέ στα χρονικά του ολυμπιακού αερομεταφορέα, διάρκειας 35 ημερών από τον Δεκέμβριο του '77 μέχρι τον Ιανουάριο του '78. Οι κύριοι λόγοι ήταν: να υπάρξει Κανονισμός της εργασίας, οι συνθέσεις των πληρωμάτων και νέο μισθολόγιο, το οποίο απασχολούσε σημαντικά τους ιπταμένους φροντιστές και τις αεροσυνοδούς, διότι ο μισθός τους, συγκριτικά, ήταν χαμηλότερος από αυτόν που είχαν οι συνοδοί εδάφους. Ανάμεσα σε αυτά δεν έλειπε και το θέμα του συνταξιοδοτικού. Η παρατεταμένη απεργία των εργαζόμενων είχε αίσιο τέλος. Την επόμενη χρονιά τίθεται σε λειτουργία το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων (CRS). Τον Φεβρουάριο του 1979 παραλαμβάνονται τα δύο πρώτα Airbus από την Τουλούζη, ενώ τρία ακόμη θα παραδοθούν την άνοιξη του 1980. Μετά την παραλαβή αυτή θα ακολουθήσει εκείνη των Boeing 737-200, υπ' αριθμόν 5 καθώς και τα Shorts 330.

### Πίνακας 3: Δυστυχήματα Ολυμπιακής Αεροπορίας

ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
Ημερομηνία	Συμβάν
6 Ιουνίου 1949	Αεροπλάνο τύπου Ντακότα της Τ.Α.Ε. συνετρίβη κοντά στη Μαλακάσα. Και οι 22 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Καβάλα – Αθήνα.
29 Οκτωβρίου 1959	Αεροπλάνο τύπου Douglas DC-3 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη λίγο μετά την απογείωσή του κοντά στην Αυλώνα Αττικής. Όλοι οι 18 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη.
8 Δεκεμβρίου 1969	Αεροπλάνο τύπου Douglas DC-6 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη κοντά στην Κερατέα. Και οι 90 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Χανιά – Αθήνα.



<b>18 Φεβρουαρίου 1972</b>	Ένα Learjet 25 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συνετρίβη κοντά στην πόλη Αντίμπ της Γαλλίας. Τα δύο μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Νίκαια.
<b>21 Οκτωβρίου 1972</b>	Αεροπλάνο τύπου NAMC YS 11A της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη στις ακτές της Βούλας Αττικής. 37 επιβαίνοντες πνίγηκαν, ενώ 19 επιβαίνοντες, μεταξύ τους και ο πιλότος κατάφεραν να σωθούν φτάνοντας στην ακτή. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Κέρκυρα – Αθήνα.
<b>23 Νοεμβρίου 1976</b>	Αεροπλάνο τύπου NAMC YS 11A της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συνετρίβη κοντά στα Σέρβια Κοζάνης. Και οι 50 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Λάρισα – Κοζάνη. Λόγω της κακοκαιρίας το αεροσκάφος δεν κατάφερε να προσγειωθεί στη Λάρισα και συνέχισε προς Κοζάνη.
<b>3 Αυγούστου 1989</b>	Αεροπλάνο τύπου Shorts 330 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συνετρίβη κοντά στο αεροδρόμιο της Σάμου. Και οι 34 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. Η πτήση εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Σάμος – Κως.

Πηγή: [el.wikipedia.org/.../Δυστυχήματα\\_Ολυμπιακής\\_Αεροπορίας](http://el.wikipedia.org/.../Δυστυχήματα_Ολυμπιακής_Αεροπορίας)

### 3.4 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '80

Η αρχή της δεκαετίας του '80 βρήκε την ελληνική εθνική αεροπορική εταιρεία για άλλη μία φορά σε απεργιακές κινητοποιήσεις. Το καλοκαίρι του 1980 πραγματοποιείται πενταήμερη απεργία από όλους τους εργαζόμενους με κύριο αίτημα την εφαρμογή κανονισμού πτήσεων και την βελτίωση των οικονομικών αποδοχών. Ζητούσαν «αποδοχές στο 50% του χειριστή» και η προσπάθεια για την διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους επετεύχθη. Το 1981 η δύναμη της δημόσιας επιχείρησης ήταν 3.900 άτομα. Το 1983 εντάσσονται στον στόλο τα πρώτα Dornier 228, τα οποία θα εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό ενώνοντας την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τα μικρονήσια του Αιγαίου. Το 1984 αγοράζονται τρία B747-200 από την Singapore Airlines και ανοίγονται και πάλι οι γραμμές της Αυστραλίας και του Καναδά. Το 1985 εντάσσονται νέα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού, μεταξύ αυτών της Λέρου,

Πάρου, Σητείας, Μαδρίτης, Λυών, Κοπεγχάγης και Πάφου. Επιπλέον, ξεκινά μια προσπάθεια δημιουργίας Εταιρείας Εμπορευμάτων με την μετατροπή του B707-320 «Πόλις της Λίνδου», αλλά πολύ σύντομα σταματά τη λειτουργία της. Αγοράζονται δύο ακόμη Jumbo 747-200 που θα εκτελούσαν περισσότερες πτήσεις στους μακρινούς προορισμούς ενώ ένα από τα πρώτα ελληνικά μεγάλα αεροσκάφη, το "Ολύμπιος Ζεύς" το οποίο πρωτοπέταξε για την Νέα Υόρκη πριν από δώδεκα χρόνια πωλείται και μετά συντρίβεται.<sup>17</sup> Το '85 είναι η χρονιά που η Ολυμπιακή κατέχει την 15η θέση στη μεταφορά επιβατών εσωτερικού, την 20ή στη μεταφορά επιβατών εξωτερικού και την 18η θέση στη συνολική μεταφορά ανάμεσα σε 150 αεροπορικές εταιρείες. Το προσωπικό της εταιρείας εκείνη την περίοδο άγγιζε τα 9.859 άτομα εκ των οποίων τα 900 εργαζόντουσαν στο εξωτερικό.

Το 1986 γίνονται παρατεταμένες απεργίες των υπαλλήλων της Ο.Α. και το έλλειμμα της εταιρείας εκτοξεύεται, ενώ η επιβατική κίνηση μειώνεται. Το θέμα των απεργιών ήταν το συνταξιοδοτικό το οποίο κερδίζουν οι εργαζόμενοι χάρη στην παρέμβαση του πρώην πρωθυπουργού Ανδρέα Παπανδρέου. Παράλληλα, ιδρύεται η Ολυμπιακή Τουριστική, που εκδίδει εισιτήρια τόσο της Ο.Α. όσο και άλλων αεροπορικών εταιρειών. Το 1988 ανοίγονται δύο νέες αερογραμμές της Βαρκελώνης και της Μπανγκόκ, πλην όμως το εργατικό δυναμικό μειώνεται στα 6.500 άτομα. Ωστόσο ο αριθμός των εργαζομένων της Olympic Catering εκπίπτει στα 2.000 άτομα. Το 1989 η απεργία των εργαζομένων και λοιπών υπαλλήλων βρίσκεται ξανά στο επίκεντρο των γεγονότων περι Κυριακών, αργιών και νυχτερινών δρομολογίων.

### 3.5 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του '90

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, υπό τη διοίκηση του Λουκά Γραμματικού, ο κλάδος έχει ήδη κερδίσει τις Κυριακές, τις αργίες και τα νυχτερινά, όμως την 4η Οκτωβρίου έξω από το χώρο της Olympic Catering συμβαίνουν αιματηρά επεισόδια μεταξύ MAT - απεργών και απολυθέντων υπαλλήλων, ανοίγεται η νέα γραμμή με προορισμό το Τόκιο ενώ γίνεται η παραλαβή αεροπλάνου τύπου ATR-42. Το Σεπτέμβριο του 1991 ο ολυμπιακός στόλος αναπτύσσεται σταθερά κατά 6 αεροσκάφη τύπου 737-400, ένα Airbus A300-600 με τον όνομα "Μακεδονία" καθώς και ένα τύπου ATR-72. Με την ανανέωση αυτή, η Θεσσαλονίκη έγινε πύλη νέων ευρωπαϊκών πτήσεων του εθνικού

<sup>17</sup> Λσημακόπουλος Φ. Γεώργιος (2009): [http://tzinos1.net16.net/1\\_7\\_.html](http://tzinos1.net16.net/1_7_.html), Αφιερώματα: Ολυμπιακές Αερογραμμές, GAS Live. (12/07/2009)

αερομεταφορέα, καθώς ανοίγονται νέες αερογραμμές με προορισμούς τη Σύρο και το Βερολίνο.

Το 1992, το διηπειρωτικό δίκτυο μεγάλωσε ακόμα περισσότερο με την παρθενική λειτουργία δρομολογίων προς την Βηρυτό, το Σικάγο και την Βοστώνη, όχι όμως για πολύ, αφού το 1995 οι δύο αυτές υπερατλαντικές αερογραμμές έκλεισαν για πάντα άνευ λόγου, μαζί με την αερογραμμή του Τόκιο, η οποία ζημίωνε την εταιρεία. Από την άλλη πλευρά, λειτουργεί και η πρώτη θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής, οι Μακεδονικές Αερογραμμές, των οποίων οι πτήσεις είναι ναυλωμένες (charter), ενώ είναι γεγονός η σύνδεση μεταξύ Αθήνας και Ικαρίας. Το 1996 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ θα παραλάβει και άλλα Boeing 737-400, Airbus A300-600, ATR-42 και ATR72. Εντωμεταξύ, προστέθηκαν καινούργιοι προορισμοί προς Αστυπάλαια, Σόφια, Στοκχόλμη, Βελιγράδι και Βουκουρέστι.

Τα χρέη της εταιρείας, όμως, αυξάνονται σταδιακά και η Κυβέρνηση, σε μια προσπάθεια να επαναφέρει την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στην κερδοφορία, εφαρμόζει σχέδιο εξυγίανσης με παραγραφή των χρεών της, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο αποτυγχάνει, όπως και όλα τα επόμενα. Μερικά χρόνια αργότερα, σε άλλη μια προσπάθεια εξυγίανσης, το Ελληνικό Κράτος ανέθεσε τη διοίκηση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ στην θυγατρική της British Airways, Speedwing, χωρίς, όμως, θετικά αποτελέσματα. Το 1999 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη τύπου Airbus A340-300 χωρητικότητας 295 θέσεων, τα οποία θα αντικαταστήσουν από εδώ και πέρα τα Boeing 747-200 στις μακρινές πτήσεις, ενώ η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα παραγγέλλει το πρώτο Boeing 717-200.

### **3.6 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στη δεκαετία του 2000**

Το 2000 αποκτάται σύνδεση της Αθήνας με το Μάντσεστερ. Μετά την αποτυχημένη προσπάθεια για την πιθανή συνεργασία με την αγγλική εταιρεία η κυβέρνηση σαν μια εναλλακτική λύση για την απαλλαγή του ελλείμματος επιλέγει την Αχον Airlines του Ομίλου Λιακουνάκος, αλλά η συμφωνία δεν κατέληξε ένδοξα αφού η οικονομία της επιχείρησης βρισκόταν σε σταδιακή πτώχευση οδεύοντας προς το κλείσιμο.

Πριν κλείσει το αεροδρόμιο του Ελληνικού στις 28 Μαρτίου το 2001, ένα αεροδρόμιο που έγραψε ιστορία συνοδευόμενη από ευχάριστες και δυσάρεστες στιγμές για τους



εργαζομένους στα 63 χρόνια της λειτουργίας του, θα αναχωρήσει και η τελευταία πτήση με προορισμό τη Θεσσαλονίκη, μία πόλη η οποία σηματοδοτήθηκε ως αφετηρία διαδρομής των πτήσεων στα 44 χρόνια που εκτελούσε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, όταν πέταξε για πρώτη φορά στη συμπρωτεύουσα την 6<sup>η</sup> Απριλίου του 1957. Ο πιλότος της τελευταίας αυτής πτήσης ήταν ο Τιμολέων Καλογεράκης. Με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου την ίδια ημερομηνία και συγκεκριμένα στις 05:50 η πρώτη πτήση που θα ξεκινήσει είναι ο αριθμός 760 για τη Χίο της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Την 12η Δεκεμβρίου του 2003, το έλλειμμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και η κυβέρνηση προώθησε σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρείας «Μακεδονικές Αερογραμμές» σε «Ολυμπιακές Αερογραμμές» και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ο.Α. από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της.<sup>18</sup>

Η σύσταση της «νέας εταιρείας» Olympic Airlines (Ολυμπιακές Αερογραμμές) ολοκληρώθηκε και στις 12 Δεκεμβρίου 2003, στις 00:01, ξεκίνησε τη λειτουργία της. Οι δραστηριότητες της νέας εταιρείας ξεκινάνε με πρώτη πτήση υπ' αριθμόν 325 με προορισμό το Κάιρο στις 24:50. Όλες οι υπόλοιπες εταιρείες (Olympic Airways, Olympic Into-Plane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση), εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν μία εταιρεία, την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. Την 1η Νοεμβρίου του 2002 γίνεται πράξη το κλείσιμο των δρομολογίων προς την Μπανγκόκ, την Μελβούρνη και το Σίδνεϋ όταν οι δύο τελευταίες αερογραμμές θα επαναλειτουργήσουν από τις 23 Νοεμβρίου 2003 με τη συνεργασία της Gulf Air. Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α σε ιδιώτη, ο οποίος κατέληξε άγονος.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/07/2009)

<sup>19</sup> Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/10/2009)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ανώνυμος Συγγραφέας (2008), “Η οδύσσεια της Ολυμπιακής”, ΤΑ ΕΛΛΗΝΟΚΑΝΑΔΙΚΑ ΝΕΑ, Τεύχος 2-20, σελ. 2-19
- Μπλαντζούκα Βασιλική (2004), “Το νέο ξεκίνημα του εθνικού αερομεταφορά”, Εκπόνηση εργασίας στα πλαίσια του μαθήματος «Πρακτική Άσκηση Φοιτητών», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σελ. 2
- Μπουλούκος Π. (2007), “Χρυσό ιωβηλαίο για την εφτάμηνη Ολυμπιακή”, ΤΟ ΒΗΜΑ

### Ιστοσελίδες

- Ασημακόπουλος Φ. Γεώργιος (2009): [http://tzinos1.net16.net/1\\_7\\_-.html](http://tzinos1.net16.net/1_7_-.html), Αφιέρωμα: Ολυμπιακές Αερογραμμές, GAS Live (12/07/2009)
- Ένωση Ιπταμένων Συνοδών & Φροντιστών: [www.eisf.gr/index.php?option...](http://www.eisf.gr/index.php?option...) (02/08/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/10/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (02/08/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/07/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [wapedia.mobi/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://wapedia.mobi/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (05/07/2009)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ρόλος της Κυβέρνησης στις μεταφορές

### 4.1 Εισαγωγή

Ο μηχανισμός της αγοράς δε διασφαλίζει πάντα την άριστη αποδοτικότητα. Για το λόγο αυτό, οι διάφορες κυβερνήσεις παρεμβαίνουν στην αγορά των μεταφορών υιοθετώντας μέτρα πολιτικής που διορθώνουν τις παραπάνω ανεπάρκειες του μεταφορικού τομέα. Αυτά τα μέτρα πολιτικής ποικίλλουν από τη νομισματική πολιτική –μέσω φόρων και επιχορηγήσεων- και το διοικητικό και νομοθετικό έλεγχο, μέχρι την πλήρη ιδιοκτησία από το κράτος.<sup>2021</sup>

### 4.2 Κρατικές παρεμβάσεις

Ο Richard Abel Musgrave (December 14, 1910 - January 15, 2007)<sup>22</sup> δημιούργησε μια τυπολογία σχετική με τις οικονομικές λειτουργίες της Κρατικής εξουσίας. Σύμφωνα με αυτή διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

1. Μια λειτουργία για την επιχορήγηση των απαραίτητων κονδυλίων,
2. Μια λειτουργία για ανακατανομή πλούτου και
3. Μια λειτουργία για μακρο-οικονομικό διακανονισμό<sup>23</sup>

Η επιχορήγηση των απαραίτητων κονδυλίων στον τομέα των μεταφορών απαιτεί άμεση παρέμβαση του κράτους στην κατασκευή της υποδομής. Κυριότερος λόγος της παρέμβασης αυτής μπορεί να θεωρηθεί το υψηλό κόστος που απαιτείται για την κατασκευή και οι εξωτερικές επιδράσεις.

Όσον αφορά την ανακατανομή του πλούτου, το κράτος προσπαθεί μέσα από την κατασκευή και διαχείριση του συστήματος των μεταφορών να εμποδίσει την υπέρμετρη

<sup>20</sup> Gwilliam and Mackie (1975), "Economics and Transport Policy", London, Allen & Unwin, pp. 13-14

<sup>21</sup> Virginia Little (1949), "Control of International Air Transport", International Organization. Vol. 3, pp. 29-40

<sup>22</sup> Richard Musgrave: [en.wikipedia.org/wiki/Richard\\_Musgrave](https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Musgrave), (01/08/2009)

<sup>23</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), "Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 30

ανάπτυξη ορισμένων περιοχών εις βάρος άλλων. Επιδιώκει μέσα από μια συγκοινωνιακή πολιτική την ισόρροπη ανάπτυξη της επαρχίας και του κέντρου.

Τέλος, όσον αφορά τη λειτουργία του μακρο-οικονομικού διακανονισμού, το κράτος προσπαθεί να αποφύγει τις κυκλικές διακυμάνσεις (κύκλοι Kondratieff) που ενδεχομένως οδηγούν στην ανεργία και τον πληθωρισμό. (Σημ.: Σύμφωνα με τη θεωρία των κύκλων, στην οικονομία υπάρχουν πάντα φάσεις στις οποίες περνάει η οικονομία. Αυτές είναι της ανάπτυξης, της ευημερίας, της κρίσης και της ύφεσης. Ένας οικονομικός κύκλος χαρακτηρίζει αυτές τις φάσεις, ενώ οι κύκλοι διακρίνονται σε βραχείας διάρκειας, μέσης διάρκειας και μακράς διάρκειας (ή κύκλος Kondratieff). Το πρώτο είδος κύκλων διαρκεί 2-5 χρόνια, το δεύτερο 5-8 χρόνια και το τρίτο περίπου 50 χρόνια. Σήμερα λέγεται ότι βρισκόμαστε στη φάση Β ενός κύκλου του Kondratieff, που είχε αρχίσει πριν τριάντα με τριανταπέντε χρόνια, μετά από μια πιο μακρόχρονη φάση Α (από το 1945 ως το 1975).<sup>24</sup> Η δυνατότητα που έχει το κράτος να επηρεάζει τον τομέα των μεταφορών αποτελεί ένα ισχυρό μέσο για άσκηση μακροοικονομικής πολιτικής. Έργα συγκοινωνιακής υποδομής μπορούν να κατασκευαστούν προκειμένου να αποφευχθούν ιδιαίτερα προβλήματα ανεργίας και οικονομικής αστάθειας.<sup>25</sup>

Γίνεται φανερό από τα παραπάνω ότι ο χώρος των μεταφορών «αντιλήφθηκε» την κρατική παρέμβαση πιο έντονα από κάθε άλλο οικονομικό χώρο. Μεγάλες μεταφορικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα βρίσκονται υπό τον έλεγχο ή στην πλήρη ιδιοκτησία του κράτους. Είναι γνωστό ότι οι επιχειρήσεις αστικών μεταφορών της Αθήνας ανήκουν στο Ελληνικό κράτος. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε: ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΕΘΕΛ και ΟΑΣΑ. Το ίδιο, όμως, δεν ισχύει στην επαρχία όπου οι επιχειρήσεις αστικών μεταφορών ανήκουν σε ιδιώτες. Αξίζει να αναφερθεί ότι και η μοναδική σιδηροδρομική επιχείρηση της Ελλάδας, ο ΟΣΕ, ανήκει εξολοκλήρου στο ελληνικό κράτος, ενώ το ίδιο συνέβαινε μέχρι πρόσφατα με την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, την περίπτωση της οποίας διαπραγματεύεται η παρούσα διπλωματική εργασία.

<sup>24</sup> Karl Heinz Roth (2008), "Globale Krise-Globale Proletarisierung-Gegenperspektiven", Ηλεκτρονικό περιοδικό Wildcat, [www.wildcat-www.de](http://www.wildcat-www.de) (11/8/2009)

<sup>25</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), "Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών". Β' έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 30

### 4.3 Μέτρα πολιτικής με τα οποία επιτυγχάνεται η Κρατική παρέμβαση

Τα μέτρα οικονομικής πολιτικής με τα οποία με τα οποία το κράτος παρεμβαίνει στην αγορά των μεταφορών διακρίνονται σε:

1. Μέτρα που σκοπεύουν σε οικονομική ρύθμιση

Τα μέτρα αυτά ασχολούνται με τον έλεγχο της προσφερόμενης ποσότητας στη μεταφορική αγορά, την ταυτότητα των προμηθευτών και την τιμή στην οποία πληρώνουν οι καταναλωτές.

2. Μέτρα που σκοπεύουν στην κοινωνική ρύθμιση (ή ποσοτική και ποιοτική ρύθμιση)

Η κοινωνική ρύθμιση καθορίζει τη φύση των παρεχόμενων υπηρεσιών αναφορικά με θέματα σχεδιασμού οχημάτων, ωρών οδήγησης, εκπαίδευσης προσωπικού, κλπ.

Ακολουθεί η παράθεση των κυριότερων μέτρων πολιτικής με τα οποία επιτυγχάνεται η κρατική παρέμβαση:

- 1) **Φόροι και επιχορηγήσεις.** Η κυβέρνηση μπορεί να χρησιμοποιήσει τη νομισματική πολιτική με σκοπό την αύξηση ή μείωση του κόστους παροχής ορισμένων μεταφορικών υπηρεσιών σε κάποια δρομολόγια ή να επηρεάσει το κόστος ολόκληρου μεταφορικού τομέα. Μπορεί, επίσης, να επηρεάσει το κόστος των συντελεστών παραγωγής των μεταφορών.
- 2) **Άμεση παροχή.** Οι τοπικές και κυβερνητικές αρχές είναι άμεσοι προμηθευτές ενός μεγάλου αριθμού μεταφορικών υπηρεσιών. Είναι, επίσης, υπεύθυνες για την παροχή σημαντικού μέρους της μεταφορικής υποδομής, αλλά και συμπληρωματικών υπηρεσιών, όπως είναι η αστυνόμευση.
- 3) **Νομοθετικές ρυθμίσεις.** Η κυβέρνηση (αλλά και οι τοπικές αρχές σε μικρότερο, βέβαια, βαθμό) ρυθμίζουν νομικά τον τομέα των μεταφορών και με τον τρόπο αυτό ελέγχουν και καθοδηγούν τις δραστηριότητες των προμηθευτών και καταναλωτών μεταφορικών μέσων.
- 4) **Έκδοση αδειών.** Η κυβέρνηση μπορεί να ρυθμίζει είτε την ποσότητα είτε την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών με την ιδιότητά της να εκδίδει διάφορες μορφές άδειας στους επιχειρηματίες, τα οχήματα ή τις υπηρεσίες.
- 5) **Η κυβέρνηση ως καταναλωτής μεταφορικών υπηρεσιών.** Διάφορες δραστηριότητες της κυβέρνησης απαιτούν τη χρήση μεταφορικών υπηρεσιών.



Συνεπώς, μέσω της θέσης της ως μεγάλο καταναλωτή, μπορεί να ασκήσει ένα βαθμό αντισταθμιστικής δύναμης στους προμηθευτές μεταφορών.

- 6) **Ηθική παρέμβαση.** Ορισμένες φορές η κυβέρνηση εμφανίζεται σε ρόλο συμβούλου σχετικά με θέματα όπως είναι η ασφάλεια στις μεταφορές και μπορεί να ασκήσει άλλες εξουσίες (π.χ. άρνηση έκδοσης άδειας) σε περιπτώσεις μη αποδοχής των συμβουλών της.<sup>26</sup>
- 7) **Έρευνα και ανάπτυξη.** Η κυβέρνηση μπορεί να επηρεάσει τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών μέσω της διεξαγωγής ερευνών. Οι έρευνες αυτές μπορεί να διεξάγονται είτε από κρατικούς οργανισμούς είτε μέσω της επιδότησης εξωτερικών ερευνητών.
- 8) **Παροχή πληροφοριών.** Η κυβέρνηση, μέσω των διάφορων οργανισμών της παρέχει τεχνικές συμβουλές στους χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών και γενικές πληροφορίες, ώστε να βελτιώσει τη λήψη αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών.
- 9) **Πολιτικές σχετικά με τις εισροές παραγωγής.** Οι μεταφορές καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες ενέργειας, ιδιαίτερα πετρέλαιο, ενώ χρησιμοποιούν σημαντικές ποσότητες πρώτων υλών και ενδιάμεσων προϊόντων. Συνεπώς, η κυβερνητική πολιτική σχετικά με την ενέργεια μπορεί να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των μεταφορών, με έμμεσο, ωστόσο, τρόπο.<sup>27</sup>

#### 4.4 Ο ρόλος της κυβέρνησης στις αερομεταφορές

Οι διάφορες Κυβερνήσεις έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αερομεταφορών.<sup>28</sup> Ο ρόλος αυτός ξεκίνησε το 1783, όταν ο Βασιλιάς της Γαλλίας προσκάλεσε τους αδερφούς Montgolfier να παρουσιάσουν το αερόστατό τους. Το 1892, το Γαλλικό Υπουργείο Άμυνας υποστήριξε την προσπάθεια κατασκευής μιας πτητικής μηχανής «βαρύτερης από τον αέρα».<sup>29</sup> Έξι χρόνια αργότερα, μια στρατιωτική

<sup>26</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, Εκδόσεις ΛΘ, Σταμούλης, σελ. 221

<sup>27</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, Εκδόσεις ΛΘ, Σταμούλης, σελ. 222

<sup>28</sup> Quincy Wright (1945), «The International Regulation of the Air», *The American Economic Review: Papers and Proceedings of the Fifty-Seventh Annual Meeting of the American Economic Association*, pp. 243-248

<sup>29</sup> John C. Cooper (1946), «Air Transport and World Organization», *The Yale Law Journal*, Vol. 55, pp. 1191-1213

Επιτροπή στην Αμερική ενέκρινε τη δωρεά για την ενίσχυση του Samuel P. Langley, γραμματέα του Smithsonian Institution.<sup>30</sup>

Οι αερομεταφορές υπόκεινται σε πολύ μεγαλύτερο έλεγχο από τις υπόλοιπες μεταφορές.<sup>31</sup> Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει κάτι τέτοιο παρουσιάζονται παρακάτω:

- 1) Η ευκολία με την οποία μπορούν τα αεροσκάφη να διασχίζουν τα εθνικά σύνορα δημιουργεί προβλήματα δικαιοδοσίας, κυριαρχίας και εθνικής άμυνας.
- 2) Η πολιτική αεροπορία έχει τεράστιες επιπτώσεις, αναφορικά με το διεθνές εμπόριο, με συνέπειες στο ισοζύγιο πληρωμών και στην απασχόληση των χωρών.
- 3) Στις περισσότερες χώρες οι εθνικές αερογραμμές θεωρούνται ως ευκολίες δημόσιας χρησιμότητας, οι οποίες απαιτείται να προσφέρουν επαρκές κατώτατο δίκτυο δρομολογίων, καθώς και επίπεδο υπηρεσιών και επιπλέον να συνεισφέρουν στο κοινωνικό status της χώρας στο διεθνές στερέωμα.
- 4) Το παραγόμενο προϊόν των αερομεταφορών είναι μη-αποθηκεύσιμο, αλλά σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα οι πελάτες των αερογραμμών μπορούν πολύ εύκολα να αλλάξουν τη μεταφορά τους με τη μεταφορά τους με αερογραμμή άλλης χώρας.
- 5) Στον κλάδο των αερομεταφορών υπάρχει αναγνώριση της ανάγκης για συμβιβασμό μεταξύ των εθνικών συμφερόντων και της διεθνούς πολιτικής. Συνεπώς, η από κοινού ανάπτυξη και αμοιβαία συνεργασία μεταξύ των διαφόρων κυβερνήσεων είναι αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξη των αερομεταφορών.<sup>32</sup>

#### 4.5 Οι «ρυθμιστές» των αερομεταφορών

Ο διαβόητος «Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος» ήταν πάντα υπαρκτός. Ο διπλασιασμός της Ελλάδας μετά τους Βαλκανικούς πολέμους δεν είχε μόνο θετικά αποτελέσματα και ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος επέτεινε αυτά τα προβλήματα. Η Μικρασιατική Εκστρατεία και η Καταστροφή της Σμύρνης που την επισφράγισε, έφεραν

<sup>30</sup> Edmund Preston (2009), "The Government Role in Civil Aviation", *U.S. Centennial of Flight Commission*

<sup>31</sup> Doganis R. (1985), "Flying Off-Course", *The Economics of International Airlines*, pub. George Allan & Unwin, London, p.23-73

<sup>32</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), "Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 230

τη διάλυση. Όταν, λοιπόν, στον υπόλοιπο κόσμο άρχισαν να δημιουργούνται οι πρώτες αεροπορικές εταιρείες, η Ελλάδα έπρεπε να επουλώσει τις πληγές της. Ο δρόμος ήταν και μακρινός και δύσκολος.

Η αρχή της κρατικής παρέμβασης στην ελληνική αεροπορία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ανορθόδοξη. «Υπαίτιος» ήταν ο Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος ως λάτρης της αεροπορίας, διορατικός αλλά και πρακτικός πολιτικός, στις 5 Δεκεμβρίου του 1929 κατέθεσε στη Βουλή ένα νομοσχέδιο που είχε τον τίτλο: «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας». Αν και συνάντησε σφοδρότατη αντίδραση, όχι μόνο από την αντιπολίτευση, τελικά ψηφίστηκε στις 19 του ίδιου μήνα και έγινε ο Νόμος 4451 /29 «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας».<sup>33</sup> Ουσιαστικά ο νόμος αυτός άρχισε να εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1930. Πρώτος υπουργός ανέλαβε ο ίδιος ο Ε. Βενιζέλος ενώ όρισε ως υφυπουργό τον Αλέξανδρο Ζάννα, πιλότο κατά τη διάρκεια του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Ο Ν. 4451/29 θεωρείται ως το «πιστοποιητικό γέννησης» της Πολεμικής Αεροπορίας.

Όμως, ο ίδιος αυτός νόμος αποτελεί και το θεμέλιο της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα. Φρόντισε ο Ελευθέριος Βενιζέλος, με βάση την εμπειρία που είχε αποκτηθεί στην υπόλοιπη Ευρώπη, να προσφέρει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο θα αναπτύσσονταν η πολιτική αεροπορία και στην Ελλάδα. Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα της 23/9/1 930, που συμπλήρωνε το Ν.4451 /29, στο υπουργείο Αεροπορίας υπήρχε η «Διεύθυνσις Πολιτικής Αεροπορίας» ή Δ.Π.Α. όπως την έλεγαν, με τα εξής τέσσερα τμήματα:

- 1) «Α' Αεροπορικών Συγκοινωνιών»
- 2) «Β' Διοικητικού, Στατιστικής & Συμβάσεων»,
- 3) «Γ' Αερολιμένων» και
- 4) «Δ' Αεροναυτιλίας»

Η Δ.Π.Α. μπορεί δίκαια να θεωρηθεί ο πρόδρομος της σημερινής Υ.Π.Α., της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Πρώτος διευθυντής της Δ.Π.Α. ήταν ο Αντιπλοίαρχος Αλέξανδρος Λεβίδης.

<sup>33</sup> Εθνικό Ίδρυμα Μελετών και Ερευνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ψηφιακό αρχείο: [85.72.35.68/trees.asp?....](http://85.72.35.68/trees.asp?...), 2009 (12/10/2009)



Αποστολή της (Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας) είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας, καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά.<sup>34</sup>

#### 4.6 Η ρύθμιση των εναέριων μεταφορών - Regulation

Λίγο πριν τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, τον Σεπτέμβριο του 1944, συγκεντρώθηκαν στο Σικάγο με πρωτοβουλία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής εκπρόσωποι 52 χωρών, οι οποίες αποτελούσαν την αντιναζιστική συμμαχία. Η συνάντηση αυτή αποτέλεσε τη Διεθνή Συνάντηση για τις Αερομεταφορές (International Air Transport Conference).<sup>35</sup> Σκοπός της συνάντησης αυτής ήταν ο προσδιορισμός του θεσμικού πλαισίου των διεθνών εναέριων μεταφορών. Από τη συνάντηση απουσίαζε η Αργεντινή και η Σοβιετική Ένωση. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης διαφάνηκαν οι βλέψεις των Η.Π.Α. για πλήρη εμπορική κυριαρχία στον ουρανό της Ευρώπης, αλλά παράλληλα και για εθνική κυριαρχία στα Ευρωπαϊκά κράτη. Αυτό δικαιολογείται εύκολα, αφού μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου οι Η.Π.Α. ήταν αλώβητες και διέθεταν μια πανίσχυρη οικονομία σε αντίθεση με το σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών που είχαν γνωρίσει την πλήρη καταστροφή.<sup>36</sup> Για το λόγο αυτό οι Η.Π.Α. εξέφρασαν την εμμονή τους στην πλήρη ελευθερία των διεθνών πτήσεων. Οι ευρωπαϊκές χώρες τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή δε διέθεταν τα απαραίτητα – τεχνολογία, ανθρώπινο δυναμικό, βιομηχανία κατασκευής αεροσκαφών – οπότε, μόνος πρωταγωνιστής στους αιθέρες θα ήταν οι Η.Π.Α.. Ηγέτιδα χώρα στην προσπάθεια καθορισμού συγκεκριμένων ρυθμίσεων στο θεσμικό πλαίσιο των διεθνών εναέριων μεταφορών ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο (Αγγλία) μαζί με τα άλλα μέλη της Κοινοπολιτείας, όπως η Αυστραλία και ο Καναδάς.<sup>37</sup>

Οι ρυθμίσεις που αποφασίσθηκαν είναι γνωστές και ως "Freedoms of the Air" και στην ουσία πρόκειται για διμερείς συμφωνίες ανά δύο χώρες για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.<sup>3839</sup>

<sup>34</sup> ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ: <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=12> (12/10/2009)

<sup>35</sup> Ληλακούκιν Κ. (1985), "Αεροπορικές μεταφορές", Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Κεφάλαιο 7

<sup>36</sup> Ellis J. Juan (1998), "Aviation: The Politics and Economics of a Boom", *Foreign Policy*, pp. 141-154

<sup>37</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), "Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών", *Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ*, σελ. 283

<sup>38</sup> Δρ. Έλενα Βεντουράτου (2007), "Γ' Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας", *Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ*, Πανεπιστήμιο



- 1) Δικαίωμα να πετάει πάνω από μία χώρα χωρίς να προσγειωθεί σε αυτή.  
π.χ. Αμερικάνικο αεροσκάφος με προορισμό τη Βενεζουέλα που πετάει πάνω από το Μεξικό.
- 2) Δικαίωμα να προσγειώνεται σε μια χώρα μόνο για τεχνικούς λόγους, όπως είναι ο ανεφοδιασμός.  
π.χ. Βρετανικό αεροσκάφος με προορισμό την Ινδία, το οποίο προσγειώνεται στο Μπαχρέιν για ανεφοδιασμό και συνεχίζει το ταξίδι.
- 3) Δικαίωμα εκφόρτωσης από το αεροσκάφος εμπορευμάτων/ αλληλογραφίας και αποβίβασης επιβατών που προέρχονται από τη δική του χώρα Α στη χώρα Β.  
π.χ. Βρετανικό αεροσκάφος με προορισμό την Αθήνα.
- 4) Δικαίωμα φόρτωσης εμπορευμάτων/ αλληλογραφίας και επιβίβασης επιβατών από τη χώρα Β στη χώρα Α προέλευσης του αεροσκάφους.  
π.χ. Βρετανικό αεροσκάφος το οποίο αναχωρεί φορτωμένο από την Αθήνα για το Λονδίνο.
- 5) Δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρείας από τη χώρα Α να ταξιδέψει μεταξύ της χώρας Β και άλλων χωρών, όπως η χώρα Γ, ξεκινώντας από και καταλήγοντας στη χώρα Α. Η συγκεκριμένη ελευθερία ισχύει μόνο αν και η χώρα Γ και οι υπόλοιπες χώρες είναι σύμφωνες.  
π.χ. Ινδικό αεροσκάφος που πετάει από το Δελχί στην Ινδία με ενδιάμεσο σταθμό στη Μεγάλη Βρετανία για να παραλάβει κι άλλους επιβάτες με προορισμό τις Η.Π.Α.

Εκτός από τα παραπάνω δικαιώματα, υπάρχουν και ορισμένα συμπληρωματικά, τα οποία, όμως, δεν ισχύουν σε όλες τις χώρες:<sup>40</sup>

Πειραιώς - Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού, σελ.10-11

<sup>39</sup> Harold E. Fellows (1955), "Freedoms of Expressions on the Air", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 300, pp. 13-19

<sup>40</sup> Δρ. Έλενα Βεντουράτου, (2007), "Γ' Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας", Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού σελ. 11

6) Δικαίωμα χρησιμοποίησης από μια χώρα της 3<sup>ης</sup> και 4<sup>ης</sup> ελευθερίας και η περαιτέρω συμφωνία για σταθμούς transit σε μια άλλη χώρα.

π.χ. Η Singapore Airlines πετάει από το Λονδίνο στην Αυστραλία με ενδιάμεσο σταθμό τη Σιγκαπούρη. Χρησιμοποιεί, δηλαδή, τα δικαιώματα Λονδίνο-Σιγκαπούρη και Σιγκαπούρη-Sydney.

7) Δικαίωμα μιας εταιρείας να πραγματοποιεί ταξίδια (εμπορεύματα, αλληλογραφία, επιβάτες) μεταξύ δύο χωρών, ανεξάρτητες από τη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρείας.

π.χ. Βρετανικό αεροσκάφος που ταξιδεύει μεταξύ Βιέννης και Βουδαπέστης σε τοπικό δρομολόγιο – shuttle service.

8) Δικαίωμα παρουσίας σε δρομολόγιο με cabotage. Το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρείας να αποβιβάσει/ επιβιβάσει επιβάτες μεταξύ δύο τοπικών αεροδρομίων μιας άλλης χώρας που δεν είναι η δική της.

π.χ. Βρετανικό αεροσκάφος στο οποίο έχει δοθεί άδεια να εκτελεί τοπικά δρομολόγια – shuttle service μεταξύ Νέας Υόρκης και Σικάγο.

Εκτός των ανωτέρω, αποφασίστηκαν επίσης τα εξής:

- Κάθε χώρα θα είχε έναν εθνικό αερομεταφορέα.
- Σε κάθε διεθνές ζεύγος πόλεως, δικαίωμα πτήσεων θα είχαν αποκλειστικά και μόνο οι εθνικοί αερομεταφορείς των εμπλεκόμενων κρατών.
- Κάθε εθνικός αερομεταφορέας σε κάθε γραμμή είχε δικαίωμα να μεταφέρει μέχρι το 50% της κίνησης στη γραμμή αυτή.
- Το επίπεδο των κομίστρων στην κάθε γραμμή συναποφαιζόνταν από τους δύο εμπλεκόμενους εθνικούς αερομεταφορείς.<sup>41</sup>

Τριάντα τέσσερα χρόνια αργότερα οι ρυθμίσεις αυτές έμελλε να καταργηθούν από τις ίδιες χώρες που τις είχαν θεσπίσει.

<sup>41</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός, (2006) “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 283-284

#### 4.7 Η απορρύθμιση των εναέριων μεταφορών – Deregulation

«Ο τρόπος σκέψης μας δε μπορεί παρά να πορευτεί στο δρόμο της παγκοσμιοποίησης».

John Lawson

Όπως ήταν λογικό, με την πάροδο των ετών παρουσιάστηκε ανάκαμψη στις οικονομίες των χωρών που είχαν πληγεί από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Στη γενικότερη ανάκαμψη και ανάπτυξη της οικονομίας συμπεριλαμβάνεται και η ανάπτυξη στον τομέα των αερομεταφορών. Πλέον, οι ρυθμίσεις που είχαν θεσπιστεί τον Σεπτέμβριο του 1944 στο Σικάγο, αποτελούσαν τροχοπέδη στην περαιτέρω ανάπτυξη των αερομεταφορέων των ανεπτυγμένων πια χωρών. Η Αγγλία, που όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο υπήρξε ηγέτιδα στην προσπάθεια θέσπισης των ρυθμίσεων αυτών, ενώ η οικονομία της είχε καταστραφεί, αυτή τη φορά αποδείχτηκε πρωτοστάτης στην κατάργησή τους.

Βασική αιτία της κατάργησης των ρυθμίσεων του Σικάγο ήταν η παγκοσμιοποίηση. Η σχέση της με τον χώρο των αερομεταφορών ήταν αμοιβαία. Δηλαδή, αφενός η αεροπορική βιομηχανία διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην εδραίωση της παγκοσμιοποίησης λόγω της ταχύτητας με την οποία πραγματοποιούνται μεταφορές ανθρώπων και αγαθών ανά τον κόσμο αφετέρου «εξαναγκάστηκε» από αυτήν στην κατάργηση όποιων περιοριστικών ρυθμίσεων είχαν τεθεί με τη σύμβαση του Σικάγου.<sup>42</sup>

Με την παγκοσμιοποίηση υποχώρησαν τα εθνικά σύνορα και έτσι μειώθηκε η ικανότητα των εθνικών και τοπικών κυβερνήσεων να ακολουθήσουν τις δικές τους ανεξάρτητες πολιτικές.<sup>43</sup> Η παγκοσμιοποίηση στη διεθνή βιομηχανία εναερίων μεταφορών αποκλήθηκε «Απορρύθμιση» ή "Deregulation" (1978) στις Η.Π.Α. και «Φιλελευθεροποίηση-Απελευθέρωση» ή "Liberalization-open skies policies-Third package of liberalization" (1993) στην Ευρώπη.

Στις Η.Π.Α., επί προεδρίας Κάρτερ, η απορρύθμιση αφορούσε στην άμεση κατάργηση κάθε υφιστάμενου νομικού εμποδίου:

<sup>42</sup> John E. Richards (1999), "Toward a Positive Theory of International Institutions: Regulating International Aviation Markets", *International Organization*, Vol. 53, pp. 1-37

<sup>43</sup> Πάνος Μουρδουκούτσας (2004), "Η Παγκόσμια Επιχείρηση", Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, σελ. 39



1. Στην έναρξη δραστηριότητας κάθε νέου αερομεταφορέα
2. Στην πρόσβαση κάθε αερομεταφορέα σε οποιοδήποτε προορισμό επιθυμούσε να πετάξει
3. Στην άσκηση της επιθυμητής τιμολογιακής πολιτικής από κάθε αερομεταφορέα.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθήθηκε μια πιο ήπια κατάργηση των ρυθμίσεων της σύμβασης του Σικάγου, αφού η Ευρώπη παρουσίαζε διαφορετικές γεωγραφικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες σε σχέση με την Αμερική. Επιπλέον, έχοντας ως παράδειγμα την απορρύθμιση στην Αμερική, λήφθηκαν υπόψη οι αρνητικές συνέπειες αυτής και ιδιαίτερα στο επίπεδο που αφορούσε κόμιστρα, επιλογή προορισμών και ασφάλεια πτήσεων.<sup>44</sup>

#### 4.8 Οι συνέπειες της απορρύθμισης – απελευθέρωσης

Όπως ήταν λογικό, η κατάργηση των ρυθμίσεων που είχαν θεσπιστεί με τη Σύμβαση του Σικάγου, επέφερε σημαντικές αλλαγές στη διεθνή βιομηχανία εναερίων μεταφορών. Ο έλεγχος της ασφαλείας των πτήσεων –όπως είναι ο έλεγχος της αξιοπιστίας τους– πέρασε στα χέρια ιδιωτών με συνέπεια την απώλεια από τα κράτη του σχετικού δικαιώματος.<sup>45</sup>

Επίσης, εντάθηκε ο ανταγωνισμός μεταξύ των παραδοσιακών αερομεταφορέων, αλλά και των νεοεισελθόντων αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, των λεγόμενων Low Cost Carriers. Πολλοί αερομεταφορείς οδηγήθηκαν σε δραστικές μειώσεις κόστους, ως αποτέλεσμα της έντασης του ανταγωνισμού με αρνητικές πολλές φορές συνέπειες στην ασφάλεια των πτήσεων. Ωστόσο, ένα άλλο φαινόμενο που παρατηρήθηκε ήταν η πτώχευση μεγάλων αεροπορικών εταιρειών ή ο «εξαναγκασμός» τους να τεθούν σε κρατική προστασία. Από την άλλη πλευρά, άλλες αεροπορικές εταιρείες κατάφεραν να πολλαπλασιάσουν τον στόλο και τα κέρδη τους μέσα από διεθνείς συμμαχίες αερομεταφορέων, αλλά και εξαγορές «μικρών» αεροπορικών εταιρειών με σκοπό τη μετατροπή τους σε χαμηλού κόστους θυγατρικές.

<sup>44</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 284-285

<sup>45</sup> Erwin Seago and Victor E. Furman (1945), “Internal Consequences of International Air Regulations”, *The University of Chicago Law Review*. Vol. 12, pp. 333-351



Επίδραση παρουσιάστηκε και στις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στο χώρο των αερομεταφορών. Ενδεικτικά:

- Αυξήθηκε ο ημερήσιος, εβδομαδιαίος και ετήσιος χρόνος εργασίας, αλλά και το όριο συνταξιοδότησής τους
- Μειώθηκαν οι αποδοχές
- Μειώθηκαν ή και καταργήθηκαν οι εβδομαδιαίες και ετήσιες ημέρες άδειας
- Απωλέσθηκε η μονιμότητα στην εργασία
- Μειώθηκε ο αριθμός των συνδικαλιζομένων εργαζομένων.<sup>46</sup>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

---

<sup>46</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 286

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αμπακούκμιν Κ. (1985), “Αεροπορικές μεταφορές”, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Κεφάλαιο 7
- Δρ. Έλενα Βεντουράτου (2007), “Γ’ Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας”, Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού, σελ.10-11
- Δρ. Έλενα Βεντουράτου, (2007), “Γ’ Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας”, Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού, σελ.11
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 30
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 221
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 222
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 230
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 283-286
- Πάνος Μουρδουκούτας (2004), “Η Παγκόσμια Επιχείρηση”, Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, σελ. 39

## Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Doganis R. (1985), “Flying Off-Course”, The Economics of International Airlines, pub. George Allan & Unwin, London, p.23-73
- Edmunt Preston (2009), “The Government Role in Civil Aviation”, U.S. Centennial of Flight Commission
- Erwin Seago and Victor E. Furman (1945), “Internal Consequences of International Air Regulations”, The University of Chicago Law Review, Vol. 12, pp. 333-351
- Gwilliam and Mackie (1975), “Economics and Transport Policy”, London, Allen & Unwin, pp. 13-14
- Harold E. Fellows (1955), “Freedoms of Expressions on the Air”, Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 300, pp. 13-19
- John C. Cooper (1946), “Air Transport and World Organization”, The Yale Law Journal, Vol. 55, pp. 1191-1213
- John E. Richards (1999), “Toward a Positive Theory of International Institutions: Regulating International Aviation Markets”, International Organization, Vol. 53, pp. 1-37
- Quincy Wright (1945), “The International Regulation of the Air”, The American Economic Review: Papers and Proceedings of the Fifty-Seventh Annual Meeting of the American Economic Association, pp. 243-248
- Virginia Little (1949), “Control of International Air Transport”, International Organization, Vol. 3, pp. 29-40
- Ellis J. Juan (1998), “Aviation: The Politics and Economics of a Boom”, Foreign Policy, pp. 141-154

## Ιστοσελίδες

- Richard Musgrave: [en.wikipedia.org/.../Richard\\_Musgrave](http://en.wikipedia.org/.../Richard_Musgrave) (01/08/2009)
- Karl Heinz Roth, (2008), “Globale Krise-Globale Proletarisierung-Gegenperspektiven”, Ηλεκτρονικό περιοδικό Wildcat, [www.wildcat-www.de](http://www.wildcat-www.de) (11/08/2009)

- Εθνικό Ίδρυμα Μελετών και Ερευνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ψηφιακό αρχείο: [85.72.35.68/treeres.asp?....](http://85.72.35.68/treeres.asp?....), 2009 (12/10/2009)
- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ:  
<http://www.yra.gr/content/index.asp?tid=12> (12/10/2009)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η κρίση στον τομέα των αερομεταφορών

### 5.1 Εισαγωγή

*«Οι κρίσεις αποτελούν έκρηξη των αντιθέσεων του Συστήματος.»*

Karl Heinrich Marx (1818-1883)

Ο όρος «κρίση» χρησιμοποιείται όλο και συχνότερα τον τελευταίο καιρό - πολλές φορές μάλιστα και καταχρηστικά.<sup>47</sup> Ως «κρίση» σε μικροοικονομικό επίπεδο ορίζεται η αδυναμία της επιχείρησης να λειτουργήσει μακροχρόνια όχι μόνο με βάση την οικονομική αρχή (επίτευξης του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος με το μικρότερη δυνατό κόστος), αλλά και με βάση την ιδιοσυντήρηση. Στην Ολυμπιακή Αεροπορία τα πρώτα σημάδια της κρίσης εμφανίστηκαν με την παραχώρησή της από τον μέχρι τότε ιδιοκτήτη της στα χέρια του ελληνικού Δημοσίου.

### 5.2 Η κρίση στους εθνικούς αερομεταφορείς της Ευρώπης τη δεκαετία του 1990

Όπως παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο εισήγαγε την πολιτική των ανοικτών ουρανών, επέφερε ανατροπές στο θεσμικό πλαίσιο των εναέριων μεταφορών.

*Η εμφανιζόμενη ως κρίση, λοιπόν, των αερομεταφορέων της Ε.Ε. κατά τη δεκαετία του 1990 και οι εμφανιζόμενες ως προσπάθειες για εξυγίανσή τους που επακολούθησαν, δεν είναι τίποτα άλλο παρά η προσπάθεια προσαρμογής των κριτηρίων διαχείρισης των αερομεταφορέων της Ε.Ε. στο παγκοσμιοποιημένο διεθνές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των αερομεταφορέων από το ρυθμιζόμενο*

<sup>47</sup> Kevin Featherstone (2009), "Προς έναν ορισμό της κρίσης", Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (Ο Kevin Featherstone είναι καθηγητής στο London School of Economics, όπου διευθύνει το Ελληνικό Παρατηρητήριο.)

κεύσισιανό (κρατικός παρεμβατισμός) που λειτουργούσαν μέχρι τότε.<sup>48</sup>

Στα διάφορα προγράμματα «εξυγίανσης» που εφαρμόστηκαν στους αερομεταφορείς των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν υπάρχει σαφής διάκριση μεταξύ των αιτιών και των φαινομένων της κρίσης. Αναφέρονται, ωστόσο, τα εξής:

- Οι υποχρεωτικά εφαρμοζόμενες κυβερνητικές πολιτικές
- Η χαμηλή ποιότητα management
- Το υψηλό λειτουργικό κόστος
- Η ανορθολογική διάρθρωση κεφαλαίων
- Η ανορθολογική σύνθεση και γήρανση του στόλου
- Οι υπεράριθμοι εργαζόμενοι
- Η χαμηλή ποιότητα management
- Το υψηλό επίπεδο δανειακής εξάρτησης
- Τα υψηλά ελλείμματα
- Τα κόμιστρα κάτω του κόστους στις διαδρομές εσωτερικού δικτύου
- Η εποχικότητα των εργασιών
- Η απελευθέρωση των αερομεταφορών
- Οι αλλητάλληλες πολιτικοοικονομικές διεθνείς κρίσεις<sup>49</sup>

### 5.3 Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001

11 Σεπτεμβρίου 2001, 08:45 π.μ.: Η Νέα Υόρκη και όλος ο κόσμος παγώνουν, όταν ένα αεροσκάφος της εταιρίας American Airlines με 92 επιβαίνοντες προσκρούει στον βόρειο Πύργο του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου, προκαλώντας καταστροφική έκρηξη. Πάνω από τον 75ο όροφο το κτίριο τυλίγεται στις φλόγες. Εκατοντάδες άνθρωποι σκοτώνονται, ενώ αρκετοί είναι αυτοί που πηδούν στο κενό για να σωθούν.

<sup>48</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), *“Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”*, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 74

<sup>49</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), *“Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”*, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 75

Σωστικά συνεργεία και δημοσιογράφοι σπεύδουν στο σημείο και λίγα λεπτά αργότερα, στις 9:03 π.μ., οι τηλεοπτικοί σταθμοί μεταδίδουν σε απευθείας σύνδεση ένα ακόμη αεροσκάφος της ίδιας εταιρίας, με 64 επιβαίνοντες, να προσκρούει στον νότιο Πύργο του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου.

Οι Δίδυμοι Πύργοι κατέρρευσαν λίγη ώρα μετά τις συγκρούσεις των αεροσκαφών επάνω τους, προκαλώντας χιλιάδες απώλειες: εκτός των 19 αεροπειρατών, συνολικά από τις επιθέσεις, 2.973 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους και 24 παραμένουν αγνοούμενοι.<sup>50</sup>

Στις 9:43 π.μ. της ίδιας μέρας, η πτήση 77 της American Airlines, που ξεκίνησε από την Ουάσιγκτον και είχε προορισμό το Λος Άντζελες με 64 επιβάτες, προσκρούει στο Πεντάγωνο, μέρος του οποίου καταρρέει. Για προληπτικούς λόγους εκκενώνονται ο Λευκός Οίκος, το Καπιτώλιο, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Ανώτατο Δικαστήριο και όλα τα ομοσπονδιακά κτίρια στην Ουάσιγκτον, καθώς επίσης και τα κτίρια των Ηνωμένων Εθνών και της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Όπως έγινε αργότερα γνωστό, ένα ακόμα αεροσκάφος της United Airlines, που είχε απογειωθεί από το αεροδρόμιο του Νιου Τζέρσεϊ, με προορισμό το Λος Άντζελες, είχε καταληφθεί επίσης από τρομοκράτες. Τα σχέδιά τους, όμως, εικάζεται ότι ανέτρεψαν οι επιβάτες, που εξεγέρθηκαν, με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να καταπέσει περίπου 100 χλμ. ανατολικά του Πίτσμπουργκ, στην πολιτεία της Πενσυλβάνια.

Τις επιθέσεις πραγματοποίησαν ισλαμιστές τρομοκράτες, οργανωμένοι από την οργάνωση Αλ Κάιντα και τον αρχηγό της Οσάμα Μπιν Λάντεν, με σκοπό να πλήξουν τον μεγαλύτερο εχθρό τους χτυπώντας τα σύμβολα της δύναμής του, όπως δήλωσε ο ίδιος ο Μπιν Λάντεν σε βιντεοσκοπημένο μήνυμα που έστειλε στα ΜΜΕ λίγες ημέρες μετά τις επιθέσεις. Ο Οσάμα Μπιν Λάντεν είναι Σαουδάραβας επιχειρηματίας και καταζητούνταν από τις ΗΠΑ για προηγούμενες επιθέσεις που είχε πραγματοποιήσει η οργάνωσή του εναντίον αμερικανικών στόχων. Το ανθρωποκυνηγητό που εξαπολύθηκε εναντίον του στο Αφγανιστάν δεν απέδωσε τίποτα και εξακολούθησε να απευθύνεται στους οπαδούς και τους εχθρούς του μέσω μαγνητοσκοπημένων μηνυμάτων.

Οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001 ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που έχει συμβεί έως τώρα και αποτελούν κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας προκαλέσει πολλές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε

<sup>50</sup> September 11 Attacks: [en.wikipedia.org/wiki/September\\_11\\_attacks](http://en.wikipedia.org/wiki/September_11_attacks) (12/10/2009)



όλο τον κόσμο. Άλλωστε, ο χώρος της Πολιτικής Αεροπορίας θεωρείται πάντα στόχος για την τρομοκρατία.<sup>51</sup> Ορισμένα από τα αποτελέσματα, ήταν η αντίδραση των ΗΠΑ και συμμάχων τους, προκαλώντας ή επισπεύδοντας την εισβολή αμερικανικών δυνάμεων στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ. Επίσης, εκατοντάδες ύποπτοι για τρομοκρατικές ενέργειες έχουν συλληφθεί και κρατηθεί με ή χωρίς κατηγορίες και δικαστική κάλυψη.

Δεν είναι μόνο οι αμερικανοί πολίτες που δυσκολεύονται να πιστέψουν αυτό που συνέβη, αλλά ολόκληρη η ανθρωπότητα.<sup>52</sup> Ο αμερικανός πρόεδρος Τζορτζ Γ. Μπους, που πραγματοποιούσε επίσκεψη σε σχολείο της Φλόριντα, πληροφορήθηκε τα γεγονότα από τον αρχηγό του γενικού επιτελείου και αμέσως έκανε την πρώτη του ανακοίνωση: «Πρόκειται για εθνική τραγωδία. Δύο αεροσκάφη συνετρίβησαν στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου, σε μια ενδεχόμενη τρομοκρατική επίθεση εναντίον των Ηνωμένων Πολιτειών».

Όπως πολλοί αναλυτές είχαν προβλέψει, μετά την 11η Σεπτεμβρίου, «ο κόσμος δεν θα είναι πια ο ίδιος».

#### **5.4 Οι επιπτώσεις της τρομοκρατίας στην Παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία**

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001, οι κραδασμοί που προκλήθηκαν στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία ήταν αναπόφευκτοι και δραματικοί. Μεταξύ άλλων, μειώθηκε σημαντικά η επιβατική κίνηση και ειδικότερα υπολογίζεται μείωση της τάξης του 30% στην Αμερική και του 18% στην Ευρώπη. Συνέπεια της μείωσης της ζήτησης ήταν μειώσεις των δρομολογίων και τελικά η μείωση των θέσεων εργασίας στον τομέα των αερομεταφορών κατά 100.000 περίπου. Πολλοί αερομεταφορείς, όπως ο κρατικός βελγικός αερομεταφορέας "Sabena", οδήγηθηκαν στην πτώχευση, ενώ άλλοι, όπως η "Swissair", έκαναν παύση εργασιών ή συνέχισαν με κρατική στήριξη.

Ωστόσο, τα γεγονότα δεν ήταν ακριβώς όπως φαινότουσαν. Η εντύπωση που είχε δημιουργηθεί ήταν ότι μόνο και βασικό αίτιο της κρίσης στην αεροπορική βιομηχανία

<sup>51</sup> William A. Crenshaw (1988), "Civil Aviation: Target for Terrorism", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 498, *The Private Security Industry: Issues and Trends*, pp. 60-69

<sup>52</sup> Αφιερώματα: 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001: [www.sansimera.gr/articles/171](http://www.sansimera.gr/articles/171), (04/11/2009)

ήταν το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Αυτό, όμως, δεν ήταν η πραγματικότητα.

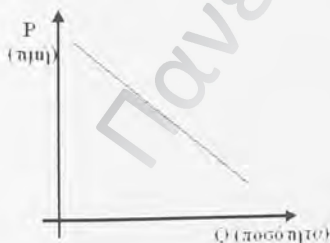
Το αεροπορικό προϊόν είναι ένα προϊόν με πολύ υψηλή ελαστικότητα ζήτησης. Σύμφωνα με το νόμο της ζήτησης (law of demand), όταν η τιμή (P) ενός αγαθού μειώνεται, αυξάνεται η ζητούμενη ποσότητα του (Q) και όταν η τιμή του αυξάνεται, μειώνεται η ζητούμενη ποσότητα από το αγαθό αυτό, όταν οι άλλοι προσδιοριστικοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση παραμένουν σταθεροί (ceteris paribus = τα άλλα ίσα ή σταθερά).

Δηλαδή, η ποσότητα ενός προϊόντος που επιθυμούν και μπορούν να αγοράσουν οι αγοραστές κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, αυξάνεται καθώς μειώνεται η τιμή του.<sup>53</sup> Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση είναι:

- Το εισόδημα του καταναλωτή
- Οι τιμές των άλλων αγαθών
- Οι καταναλωτικές προτιμήσεις
- Οι προσδοκίες του καταναλωτή για ενδεχόμενες μεταβολές των τιμών ή του εισοδήματός του

Αυτό σημαίνει ότι η παραμικρή ποσοστιαία μείωση ή πιθανολογούμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των επιβατών, προξενεί πολλαπλάσια μείωση της ζήτησης.

**Σχήμα 1:** Καμπύλη Ζήτησης. Η αρνητική κλίση της καμπύλης αντανακλά το νόμο της ζήτησης.



Πηγή: Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη (2002), “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ

<sup>53</sup> Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη, (2002), “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ. 24

Αυτό συμβαίνει γιατί οι εν δυνάμει επιβάτες, σε κάθε μείωση ή πιθανολογούμενη μείωση του εισοδήματός τους (αγοραστική δύναμη), επικεντρώνονται στην κάλυψη περισσότερο ζωτικών αναγκών. Έτσι, ο χώρος των αερομεταφορών είναι αυτός που πρώτος θα γίνει δέκτης των όποιων κραδασμών της παγκόσμιας οικονομίας, από όποια αιτία και αν προέρχονται.<sup>54</sup>

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια αναδρομή σε όσα αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 3.7 σχετικά με τις συνέπειες της κατάργησης του θεσμικού πλαισίου που είχε καθορισθεί με τη σύμβαση του Σικάγου το 1944. Εκτός των προαναφερόμενων συνεπειών, πρέπει να επισημανθούν και τα εξής:

- 1) Με την κατάργηση του θεσμικού πλαισίου (το 1978 στις Η.Π.Α. και το 1993 στην Ευρώπη), πολλοί αερομεταφορείς κρατικής ιδιοκτησίας οδηγήθηκαν στην ιδιωτικοποίηση, άλλες υπό το επιχείρημα της ορθολογικοποίησης της διαχείρισής τους με κατάργηση της κρατικής επιδότησης, άλλες, όπως συνέβη και στην περίπτωση της Ολυμπιακής, με αυτό ως πρόσχημα.
- 2) Δόθηκε στο επιβατικό κοινό η δυνατότητα χαμηλότερων ναύλων λόγω της εισόδου στην αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers), αλλά και λόγω της όξυνσης του ανταγωνισμού μεταξύ των υπάρχουσών εταιρειών. Το αεροπλάνο έπαψε να αποτελεί πολυτελές μέσο μετακίνησης.
- 3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις είναι τόσο ραγδαίες σε όλους τους τομείς, ώστε επιτυγχάνεται μεγάλη εκμηχάνιση των εργασιών. Παρατηρείται έτσι μείωση των θέσεων εργασίας, χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας όσων υπαλλήλων παραμένουν στις αεροπορικές εταιρείες, με τελική κατάληξη τη μείωση του κόστους σε βάρος του εισοδήματος των εργαζομένων.
- 4) Η τεχνολογία και συγκεκριμένα η τηλεματική, έδωσε τη δυνατότητα στα στελέχη των μεγάλων πολυεθνικών και παγκόσμιων επιχειρήσεων τη δυνατότητα επικοινωνίας μέσω τηλεσυνδιασκέψεων, στερώντας από τις αεροπορικές εταιρείες ένα μεγάλο, αλλά κυρίως οικονομικά εύρωστο τμήμα της επιβατικής κίνησης. Τα ταξίδια υψηλών προδιαγραφών των στελεχών των επιχειρήσεων δεν κρινονται πλέον απολύτως απαραίτητα.
- 5) Για λόγους ανεξάρτητους από τις αερομεταφορές, υπήρξε έντονη διακύμανση του κόστους των καυσίμων, γεγονός το οποίο τελικά επιβάρυνε το συνολικό κόστος λειτουργίας.

<sup>54</sup> Andrew W. Evans (2003), "Accidental Fatalities in Transport", *Journal of the Royal Statistical Society, Series A (Statistics in Society)*, Vol. 166, pp. 253-260



- 6) Πολλά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ πόλεων που απέχουν λίγο χιλιομετρικά (για τα δεδομένα της εναέριας μεταφοράς) είτε μειώθηκαν είτε καταργήθηκαν λόγω του υψηλού σταθερού κόστους τους, το οποίο τα καθιστούσε μη κερδοφόρα.
- 7) Οι αγορές οδηγήθηκαν σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Ένας κλάδος θεωρείται ότι είναι μονοπωλιακός όταν σχετικά μικρός αριθμός επιχειρήσεων ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος της προσφοράς του προϊόντος του. Βασικό χαρακτηριστικό του ολιγοπωλιακού κλάδου είναι η αλληλεξάρτηση των αποφάσεων των επιχειρήσεών του. Όσο λιγότερες είναι οι επιχειρήσεις στον κλάδο, τόσο μεγαλύτερη είναι η μεταξύ τους αλληλεξάρτηση.<sup>55</sup> Στις περιφερειακές αγορές της αεροβιομηχανίας (χώρες-ηπείρους) κυριάρχησαν όλο και μεγαλύτεροι αερομεταφορείς ή εμφανίστηκαν συμμαχίες αερομεταφορών (alliances).
- 8) Σε ορισμένες περιπτώσεις, η μείωση του κόστους είχε αρνητικές συνέπειες στην ασφάλεια των πτήσεων.<sup>56</sup>

Από τα παραπάνω φαίνεται ξεκάθαρα ότι η επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου δεν ήταν η βασική αιτία, αλλά η αφορμή εκδήλωσης της κρίσης στο χώρο των αερομεταφορών. Διαδραμάτισε το ρόλο του καταλύτη, αφού επιτάχυνε την εκδήλωση της κρίσης σε όλο της το βάθος. Επιτάχυνε, επίσης, τις εξελίξεις υπέρβασής της γιατί παρατηρήθηκε το γεγονός μέτρα με έντονο αντικοινωνικό χαρακτήρα και τα οποία ήταν προαποφασισμένα από τους ιθύνοντες, όπως ήταν οι μαζικές απολύσεις, να δικαιολογούνται με πρόσχημα το τρομοκρατικό χτύπημα στη Νέα Υόρκη.

<sup>55</sup> Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη (2002), "Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων", Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ.: 408

<sup>56</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2001), Επενδυτής



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΜΠΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη (2002), “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ. 24
- Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη, (2002) “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ. 408
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 74-75
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2001), Επενδύτης
- Kevin Featherstone (2009), “Προς έναν ορισμό της κρίσης”, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- William A. Crenshaw (1988), “Civil Aviation: Target for Terrorism”, Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 498, The Private Security Industry: Issues and Trends, pp. 60-69
- Andrew W. Evans (2003), “Accidental Fatalities in Transport”, Journal of the Royal Statistical Society, Series A (Statistics in Society), Vol. 166, pp. 253-260

### Ιστοσελίδες

- September 11 Attacks: [en.wikipedia.org/.../September\\_11\\_attacks](http://en.wikipedia.org/.../September_11_attacks) (12/10/2009)
- Αφιέρωμα: 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001: [www.sansimera.gr/articles/171](http://www.sansimera.gr/articles/171), (04/11/2009)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η κρίση στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

### 6.1 Εισαγωγή

Για την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ η εμφάνιση της κρίσης με τη συγκεκριμένη σοβαρότητα δεν αποτέλεσε έκπληξη. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της κρατικοποίησής της, τα πρώτα σημάδια κρίσης είχαν αρχίσει να διαφαίνονται.

### 6.2 Φαινόμενα εμφάνισης της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Σε προηγούμενο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τα φαινόμενα μέσω των οποίων εμφανίστηκε η κρίση στους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην περίπτωση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, τα φαινόμενα αυτά ήταν τα ακόλουθα:

1. Ραγδαία αυξανόμενα λογιστικά ελλείμματα
2. Υψηλός βαθμός δανειακής εξάρτησης
3. Ανορθολογική σύνθεση στόλου
4. Υπερτιμολόγηση αγοραζόμενων αεροσκαφών
5. Απαρχαιωμένο οργανόγραμμα με ανορθολογική διάρθρωση σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εμποδίζει την υλοποίηση των προγραμματισμένων στόχων της επιχείρησης
6. Απαρχαιωμένα και αναποτελεσματικά συστήματα διοίκησης και υποκίνησης του προσωπικού
7. Ανυπαρξία θεσμοθετημένων, αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου σε όλα τα επίπεδα υπηρεσιακής ιεραρχίας με αποτέλεσμα την έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων για την επίδοση και κατά συνέπεια την αξιολόγηση κάθε εργαζόμενου, αλλά και για την πορεία του προγράμματος.
8. Πτωτική τάση του επιπέδου παραγωγικότητας της εργασίας, σε σχέση με το αντίστοιχο των ανταγωνιστών, βάσει στοιχείων της Ι.Α.Τ.Α.<sup>57</sup>

<sup>57</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 52

### 6.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι αιτίες εμφάνισης της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ σύμφωνα με αυτή

Το 1993, για να μπορέσει η τότε κυβέρνηση να διατηρήσει σε λειτουργία την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, υπέβαλλε στην Ευρωπαϊκή Ένωση σχέδιο εξυγίανσης βάσει του οποίου ζητούσε άδεια για να παράσχει κρατική επιχορήγηση προς τον εθνικό αερομεταφορέα (ανάλυση του σχεδίου ακολουθεί σε επόμενο κεφάλαιο). Ωστόσο, κάτι τέτοιο είχε απαγορευτεί ρητά από την πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα από το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης. Τότε ήταν που ο τότε Επίτροπος Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Matutes, ζήτησε από την Κυβέρνηση της Ελλάδας να εκπονήσει μελέτη αναφορικά με τις σχέσεις Κράτους-Ο.Α., την οποία ανέλαβε ο Τομέας Οικονομικών Μελετών της Ο.Α.. Το κυριότερο συμπέρασμα της μελέτης αυτής ήταν ότι η Κυβέρνηση ήταν κάτι παραπάνω από ασυνεπής όσον αφορούσε τα χρέη της προς την Ο.Α., αφού με την πολιτική της εξακολουθούσε να χρεώνει την εταιρεία, υποχρεώνοντάς την να μην υπολογίζει και να μην καταγράφει στα λογιστικά της βιβλία το επιπλέον κόστος.

Σύμφωνα με τον Δρ. Ιωάννη Σ. Λαϊνό (2006), στον οποίο κατά τη διάρκεια της θητείας του στο Τμήμα Οικονομικών Μελετών της Ο.Α. ανατέθηκε η εκπόνηση της προαναφερόμενης μελέτης σχετικά με τον προσδιορισμό της υφιστάμενης οικονομικής πραγματικότητας της Ο.Α., τις αιτίες και τις προοπτικές της, οι ασυνέπειες του κράτους αφορούσαν σε:

1. Μη καταβολή του οφειλόμενου από το 1982 μετοχικού κεφαλαίου.
2. Υποχρεωτική κατ' απαίτηση της κρατικής Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων υποτιμολόγηση των κομίστρων του εσωτερικού δικτύου.
3. Υποχρεωτική –κατ' εντολή των κυβερνήσεων- χορήγηση εκπτώσεων 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. των δημοσίων υπαλλήλων για υπηρεσιακούς λόγους.
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.<sup>58</sup>

Από τη μελέτη αυτή εξήχθησαν ορισμένες αξιοσημείωτες οικονομικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, μέχρι την 31-12-1992 το λογιστικό έλλειμμα της Ο.Α. υπολογιζόταν στα 275 δις δρχ., χωρίς ωστόσο να έχουν υπολογιστεί οι οφειλές του κράτους προς αυτή, ύψους 652 δις δρχ. Συνεπώς, η Ο.Α. στην ουσία δεν παρουσίαζε έλλειμμα, αλλά είχε πραγματικά κέρδη 377 δις δρχ.

Μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, δηλαδή μέχρι την 31-12-1994, οι οφειλές του κράτους προς τον εθνικό αερομεταφορέα ανέρχονταν πλέον σε 1.203, 32 δις δρχ., ενώ το λογιστικό της έλλειμμα ήταν στα 455 δις δρχ. Το οικονομικό αυτό αποτέλεσμα καταδεικνύει ότι η Ο.Α. όχι μόνο δεν ήταν υπό πτώχευση, αλλά θα μπορούσε να θεωρηθεί ένας εύρωστος αερομεταφορέας με πραγματικά κέρδη που άγγιζαν τα 748 δις δρχ., εφόσον οι κυβερνήσεις δεν την επιβάρυναν με τις πολιτικές που ακολουθούσαν.

#### **Πίνακας 4: Η οικονομική κατάσταση της Ο.Α. την 31-12-1992 και την 31-12-1994**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	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 δις δρχ.	748 δις δρχ.

Πηγή: Ιωάννης Σ. Λαϊνός, 2006, Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 47

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στηριζόμενη στα αναφερόμενα στο υποβληθέν από την τότε κυβέρνηση σχέδιο εξυγίανσης, ανέφερε ως αιτίες για την κρίση στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ την εποχιακή κίνηση, το χαμηλό επίπεδο παραγωγικότητας των συντελεστών παραγωγής σε σύγκριση με αυτό των άλλων αερομεταφορέων της Ευρώπης, καθώς και σφάλματα διαχείρισης, χαμηλή ποιότητα management και έλλειψη συστήματος εσωτερικού ελέγχου. Επιπλέον, θεώρησε αιτίες κρίσης την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς οικονομικό

<sup>58</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), "Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών", Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 46

αντιστάθμισμα, την ανεπάρκεια κεφαλαίων της εταιρείας, τα υψηλά ελλείμματα και τέλος, τις υψηλές χρηματοοικονομικές δαπάνες.

Ο προσδιορισμός των αιτιών αυτών έγινε με τρόπο αυθαίρετο γιατί είναι προφανές ότι δεν έχει γίνει σαφής διαχωρισμός μεταξύ φαινομένων εκδήλωσης της κρίσης και αιτιών που οδήγησαν στην κρίση, αφού στην ίδια λίστα συνυπάρχει μια αιτία, όπως είναι η κακοδιαχείριση της εταιρείας, με ένα φαινόμενο εκδήλωσης της κρίσης, όπως είναι τα υψηλά ελλείμματα.

#### **6.4 Οι πραγματικές αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

Ο Τομέας Οικονομικών Μελετών της Ο.Α., προκειμένου να προτείνει μέτρα μέσω των οποίων θα ξεπερνούσε η εταιρεία την κρίση, πρόβη σε πιο λογικές κινήσεις διαχωρίζοντας τις αιτίες εμφάνισης της κρίσης από τα φαινόμενα εκδήλωσής της. Ένας άλλος χρήσιμος διαχωρισμός ήταν ως προς το εσωτερικό και ως προς το εξωτερικό περιβάλλον της εταιρείας.

Το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης αποτελούν όλα εκείνα τα στοιχεία και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την επιτυχία των στόχων τους. Δηλαδή, οι εισροές στο επιχειρηματικό σύστημα, το έργο του μετασχηματισμού, το έργο της διοίκησης και οι εκροές.

Το εξωτερικό περιβάλλον είναι το σύνολο των δυνάμεων που βρίσκονται έξω από τον οργανισμό και επηρεάζουν, ενδεχομένως καθοριστικά, την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών.

Η διερεύνηση του εσωτερικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων απαιτεί οργάνωση και προπαρασκευή που να οδηγεί σε στοιχεία και αναλύσεις για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Πολλές φορές υποτιμάται ή θεωρείται ως δεδομένη η γνώση της εσωτερικής πραγματικότητας, των δυνατοτήτων της επιχείρησης. Το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης θα πρέπει να διαχωρίζονται μεν, να θεωρούνται δε συγκοινωνούντα δοχεία.

#### 6.4.1 Αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Εσωτερικό περιβάλλον

Σύμφωνα, λοιπόν, με τον Τομέα Οικονομικών Μελετών της Ο.Α., οι αιτίες της κρίσης του εθνικού αερομεταφορέα ως προς το εσωτερικό περιβάλλον ήταν:

1. Η απουσία ρεαλιστικού στρατηγικού στόχου και αξιόπιστου αναπτυξιακού προγράμματος
2. Η ζημιογόνα απέναντι στην κρατική Ο.Α. συμπεριφορά του κράτους-μετόχου
3. Το ασκούμενο management χαμηλής αποτελεσματικότητας
4. Η κακοδιαχείριση των υποθέσεων της Ο.Α. από τα διοικητικά στελέχη της ιεραρχίας
5. Η ανάληψη από την Ο.Α. τμήματος του κόστους λειτουργίας των θυγατρικών της
6. Η κάλυψη του κόστους εργασίας των αποσπασμένων υπαλλήλων της σε διάφορες πολιτικές θέσεις (το μέσο ύψος του υπολογίσθηκε στα 400 εκατ. δρχ. ετησίως)
7. Η άτυπη παρέμβαση στη διοίκηση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ των μελών της συνδικαλιστικής ιεραρχίας.

#### 6.4.2 Αιτίες της κρίσης στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Εξωτερικό περιβάλλον

Ως προς το εξωτερικό της περιβάλλον, αναφέρονται ως αιτίες:

1. Οι όροι εξαγοράς της από τον Ωνάση, οι οποίοι επιβάρυναν το κόστος λειτουργίας της
2. Η παρέμβαση των διάφορων κρατικών, κυβερνητικών και κομματικών στελεχών στη διαχείριση της Ο.Α.
3. Η διεθνής αρνητική συγκυρία, η οποία οξύνει την εσωτερική κρίση.

Είναι φανερό ότι η κατάσταση κρίσης στην οποία είχε περιέλθει η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ δεν ήταν τόσο αποτέλεσμα οικονομικών επιλογών, αλλά κυρίως αποτέλεσμα πολιτικών αποφάσεων. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ δεν αποτελούσε μια

αεροπορική εταιρεία υπό πτώχευση, όπως επιχειρήθηκε να παρουσιαστεί στην τότε Ε.Ο.Κ, αλλά μια εταιρεία που είχε χρηματοδοτήσει τον κρατικό προϋπολογισμό με 1,7 τρις δραχμές. Οποιαδήποτε πολιτική προτάθηκε με στόχο την υπέρβαση της κρισιακής αυτής κατάστασης, θα είχε τα υπέρ και τα κατά της.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΚΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 52
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 46

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΤΡΑΤΗΓΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΕΣΤΙΝ ΚΑΙ ΤΑΥΤΑ

Το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, με την παρούσα ανακοίνωση, ενημερώνει τους φοιτητές και τους καθηγητές για τα σχέδια εξυγίανσης για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Τα σχέδια αυτά, που έχουν εκπονήσει οι φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο πλαίσιο της προπτυχιακής τους φοίτησης, αποτελούν μια σημαντική προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ολυμπιακή Αεροπορία. Τα σχέδια αυτά, που έχουν εκπονήσει οι φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο πλαίσιο της προπτυχιακής τους φοίτησης, αποτελούν μια σημαντική προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Τα σχέδια αυτά, που έχουν εκπονήσει οι φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο πλαίσιο της προπτυχιακής τους φοίτησης, αποτελούν μια σημαντική προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Τα σχέδια αυτά, που έχουν εκπονήσει οι φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο πλαίσιο της προπτυχιακής τους φοίτησης, αποτελούν μια σημαντική προσπάθεια για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Τα σχέδια εξυγίανσης για την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

### 7.1 Εισαγωγή

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκε η υποβολή από την κυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση (τότε ΕΟΚ) σχεδίου εξυγίανσης μέσω του οποίου ζητούσε άδεια για να παράσχει κρατική επιχορήγηση προς τον εθνικό αερομεταφορέα. Στην ουσία, η επιχορήγηση αυτή θα ήταν οι ανεξόφλητες οφειλές του κράτους προς την Ο.Α. που τελικά έμειναν ανεξόφλητες. Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει παρουσίαση των σχεδίων εξυγίανσης της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ από το 1993 έως την πώλησή της. Η οικονομική κατάσταση στην Ο.Α. είχε φτάσει σε τέτοιο σημείο που τα Χριστούγεννα του 1993, τα χρήματα δεν επαρκούσαν για να λάβουν το δώρο Χριστουγέννων όλοι οι υπάλληλοί της, οι οποίοι μέχρι τότε είχαν φθάσει τους 11.520.<sup>59</sup>

### 7.2 Ο Νόμος 2271/1994

Το 1994 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαγόρευσε στο ελληνικό κράτος την οικονομική ενίσχυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και η κυβέρνηση υπέβαλε στις Βρυξέλλες το πρώτο σχέδιο εξυγίανσης της εταιρείας. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε διαγραφή των χρεών ύψους 600 δισ. δρχ., αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 54 δισ. δρχ., μείωση των δαπανών με πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου και πάγωμα για τρία χρόνια των αποδοχών των εργαζομένων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όμως αντελήφθη ότι πολλές από τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η ελληνική κυβέρνηση δεν εκπληρώθηκαν και πάγωσε τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου.<sup>60</sup>

Τα κυριότερα σημεία του Νόμου 2271/ 1994 ήταν τα εξής:

- Ανάληψη από το κράτος των χρεών της Ο.Α.

<sup>59</sup> Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), "Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης", ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

<sup>60</sup> Π. Μπουλούκος (2000), "Το τελικό σχέδιο για την Ολυμπιακή", ΤΟ ΒΗΜΑ

- Καταβολή από το κράτος του οφειλόμενου μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Α., ύψους 54 δις δρχ. (αντί των οφειλόμενων 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 μόνο επίπεδα ιεραρχίας.
- Επαναξιολόγηση από μηδενική βάση του συνόλου των εργαζομένων για την κάλυψη 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, το οποίο να ανταποκρίνεται στα δρομολόγια αυτά. Μείωση του αριθμού των χρησιμοποιούμενων τύπων αεροσκαφών.
- Χορήγηση από το Κράτος εγγύησης ύψους 379 εκατομμυρίων δολαρίων για αγορές νέων αεροσκαφών.
- Εκπόνηση μέχρι 30-6-1995 σύγχρονου κανονισμού εργασίας.
- Κέρδη 70 δις μέχρι την 31-12-1997.
- Εθελουσία αποχώρηση 1.500 εργαζομένων.
- «Πάγωμα» των αποδοχών των εργαζομένων για το 1994 και το 1995.
- Μείωση των ημερών αναπαύσεως των εργαζομένων κατά δέκα σε ετήσια βάση.
- Θεσμοθέτηση του διακεκομμένου ωραρίου σε περιφερειακούς σταθμούς.
- Μείωση της χορηγούμενης επιδότησης κατά τη διάρκεια ασθένειας.<sup>61</sup>

Από τα μέτρα αυτά, ένα μόνο ποσοστό υλοποιήθηκε. Ήδη αναφέρθηκε ότι η κρατική επιχορήγηση δεν επιτράπηκε, αφού ερχόταν σε αντίθεση με ό,τι είχε αποφασιστεί και περιληφθεί στο τρίτο πακέτο απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο εισήγαγε την πολιτική των ανοικτών ουρανών και επέφερε ανατροπές στο θεσμικό πλαίσιο των εναέριων μεταφορών. Σε έλεγχο που διεξήχθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 1997, διαπιστώθηκε ότι το κράτος εξακολουθούσε να παρεμβαίνει στη διαχείριση της Ο.Α.. Συγκεκριμένα, συνέχισε να εμπλέκεται στις προσλήψεις, δεν

<sup>61</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), "Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών", Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 53



κατάργησε τις εκπτώσεις της τάξης του 95% στα τιμολόγια μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου, δεν εκπόνησε νέο κανονισμό εργασίας ούτε νέο οργανόγραμμα, ενώ επίσης, δεν προκήρυξε θέσεις επιχειρησιακής ιεραρχίας στις οποίες να μπορεί να συμμετάσχει το σύνολο των υπαλλήλων με βάση τα προσόντα του, ουσιαστικά και τυπικά. Όσον αφορά την προσαρμογή των κομίστρων μεταφοράς του Τύπου, ούτε το κράτος ούτε η Ο.Α. δέχθηκαν τελικά να υλοποιηθεί, αφού ένα τέτοιο γεγονός θα την έφερνε σε αντιπαράθεση με μεγάλα συγκροτήματα Τύπου. Επίσης, παρά τη συνεργασία με την εταιρεία συμβούλων McKinsey, δεν συντάχθηκε νέο οργανόγραμμα, αλλά ούτε και σύγχρονος κανονισμός εργασίας. Η συμβουλευτική Arthur D. Little Condor προσλήφθηκε από την Ο.Α. με σκοπό την εκπόνηση προγράμματος δρομολογίων και σύνθεσης του στόλου της. Η μελέτη παραδόθηκε ληξιπρόθεσμα, δηλαδή τον Μάιο του 1997, δύο χρόνια αργότερα από την ημερομηνία που είχε ζητηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (30-6-1995). Σχετικά με την εθελουσία αποχώρηση 1.500 εργαζομένων, 2.800 υπέβαλλαν αίτηση πρόωρης συνταξιοδότησης, ωστόσο τα 11 δις που προέβλεπε ο νόμος ως αναγκαία κεφάλαια, έφτασαν για την αποχώρηση μόλις 1.150 εργαζομένων.

Από την άλλη πλευρά, υπήρξαν και κάποια μέτρα του σχεδίου εξυγίανσης τα οποία εφαρμόστηκαν. Η Ο.Α. απαλλάχθηκε από κάθε φόρο και τέλος αναφορικά με τα κέρδη της για τις χρήσεις 1994-1997. Όσον αφορά το προσωπικό, μειώθηκαν οι αποδοχές του προσωπικού κατά είκοσι τουλάχιστον δις δρχ., μειώθηκαν οι ετήσιες μέρες άδειας και η χορηγούμενη επιδότηση κατά τη διάρκεια ασθένειας, ενώ θεσμοθετήθηκε το μειωμένο ωράριο στους περιφερειακούς σταθμούς, όπου δεν απαιτούνταν συνεχής παρουσία μεγάλου αριθμού προσωπικού.

### **7.3 Ο Νόμος 2602/1998**

Την 31/12/97 έληξε το πρώτο τετραετές πρόγραμμα εξυγίανσης με την προσπάθεια υλοποίησης του οποίου ασχολήθηκαν έξι διαφορετικά διοικητικά συμβούλια που εναλλάχθηκαν στην αίθουσα του 6ου ορόφου του κτιρίου της Λεωφόρου Συγγρού. Στις αρχές του 1998 ξέσπασαν πολιτικο-συνδικαλιστικές συγκρούσεις με αφορμή την εκστρατεία της κυβέρνησης κατά των προνομίων των εργαζομένων στις Δημόσιες Επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας. Στόχος ήταν η αλλαγή των κανονισμών εργασίας, ώστε το ίδιο προσωπικό με τα ίδια χρήματα (ή λιγότερα) να αποδίδει περισσότερο έργο. Οι

διαπραγματεύσεις ήταν επεισοδιακές και ο τότε υπουργός Μεταφορών (ο έκτος υπουργός στη σειρά από το 1993) ήρθε αντιμέτωπος όχι μόνο με τα σωματεία, αλλά και με βουλευτές της κυβέρνησης. Η αναταραχή διήρκησε πολλούς μήνες, με συνέπεια τη ματαίωση περισσότερων των 2.000 δρομολογίων. Τον Απρίλιο του 1998 ο τότε πρωθυπουργός παραδέχτηκε την αποτυχία του πρώτου προγράμματος εξυγίανσης και ζήτησε από τους εργαζόμενους να επανεξετάσουν τη στάση τους. Ο τότε Υπουργός Εθνικής Οικονομίας προειδοποίησε ότι τη λύση θα δώσει η αγορά και εξέφρασε επιφυλάξεις για το αν θα πετύχαινε το νέο πρόγραμμα εξυγίανσης, αφού ήταν φανερό ότι οι εργαζόμενοι δεν έδειχναν πρόθυμοι να συνεργασθούν. Τον Ιούλιο του 1998 εγκρίθηκε από την Κομισιόν το δεύτερο πρόγραμμα εξυγίανσης προκειμένου να δοθούν τα 35 δις που θα έπαιρνε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ στα έτη 1996-1997.<sup>62</sup>

Τα κυριότερα μέτρα που προέβλεπε ο Νόμος 2602/ 1998, ο οποίος ψηφίστηκε την 9/4/1998 και πιλοφορείται «Για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης και την ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.» ήταν τα εξής:

- Η Ο.Α. θα λειτουργούσε με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- Εντός τεσσάρων μηνών από τη δημοσίευσή του, η διοίκηση θα έπρεπε να καταρτίσει ή να προσαρμόσει κανονισμό προμηθειών.
- Εντός δύο μηνών από τη δημοσίευσή του, η διοίκηση θα έπρεπε να καταρτίσει ή να προσαρμόσει το οργανόγραμμα στις σύγχρονες ανάγκες του διεθνούς φιλελευθεροποιημένου περιβάλλοντος της πολιτικής αεροπορίας.
- Εντός ενός μήνα από την κατάρτιση του οργανογράμματος, το Διοικητικό Συμβούλιο θα έπρεπε να στελεχώσει τις θέσεις εργασίας του νέου οργανογράμματος με στελέχη που θα προέκυπταν από την αξιολόγηση όλων των εργαζομένων, με βάση τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα.
- Εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του νόμου, το ελληνικό δημόσιο θα έπρεπε να εξοφλήσει όλες τις οφειλές του προς την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.
- Οι οφειλές των πολιτικών κομμάτων θα έπρεπε να εξοφληθούν τμηματικά μέχρι την 31-12-1999.

<sup>62</sup> Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), «Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης», ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

- Από 1/6/1998 θα έπρεπε να αναπροσαρμοστεί το τιμολόγιο μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου στα προβλεπόμενα από την Ι.Α.Τ.Α. επίπεδα, δηλαδή να καταργηθεί η έκπτωση του 95%.
- Παύση της πληρωμής από την Ο.Α. των αποσπασμένων σε πολιτικούς και σε άλλες θέσεις εκτός Ο.Α. υπαλλήλων της.
- 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.<sup>63</sup>

Όπως συνέβη και με το νόμο 2271/1294, έτσι και στο νόμο 2602/1998, άλλα μέτρα υλοποιήθηκαν και άλλα όχι.

Συνεχίστηκαν οι κρατικές παρεμβάσεις, ωστόσο, η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ λειτουργούσε πλέον παράλληλα με άλλους αερομεταφορείς ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Καταρτίστηκε νέος κανονισμός προμηθειών, αλλά όχι νέο οργανόγραμμα και επιπλέον ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε για την κάλυψη θέσεων στελεχών, απέκλειε το σύνολο των εργαζομένων. Στην προκήρυξη τέθηκε ο όρος όσοι καταθέσουν αίτηση και βιογραφικό να έχουν τουλάχιστον 3 έτη εμπειρίας σε θέση στελέχους. Στην ουσία, λοιπόν, υποψήφιοι ήταν τα ίδια άτομα που είχαν οδηγήσει την Ο.Α. στην υφιστάμενη κατάσταση. Να σημειωθεί ότι τα άτομα αυτά είχαν τοποθετηθεί στις συγκεκριμένες θέσεις με διαφορετικά κριτήρια από τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα.

Στα μέτρα που υλοποιήθηκαν περιλαμβάνονται: η εξόφληση των χρεών του ελληνικού δημοσίου προς την εταιρεία, η εξόφληση των οφειλών των πολιτικών κομμάτων, αλλά και η εν μέρει αναπροσαρμογή του τιμολογίου που αφορούσε στη μεταφορά του ημερήσιου και περιοδικού Τύπου. Τέλος, έπαυσαν οι πληρωμές από την Ο.Α. των αποσπασμένων σε άλλες θέσεις υπαλλήλων της και υπήρξε μείωση του μισθολογίου κατά 20% και διατήρησή του σε αυτά τα επίπεδα για μία τριετία.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”. Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 59

<sup>64</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”. Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 60



## 7.4 Οι Άγγλοι Managers

Μετά την αποτυχία των δύο παραπάνω προγραμμάτων εξυγίανσης, η τότε κυβέρνηση ανέθεσε το 1999 τη διοίκηση της Ο.Α. σε ξένο εξειδικευμένο οίκο, τη Speedwing, θυγατρική της British Airways. Το νέο εγχείρημα απέτυχε παταγωδώς. Υπήρξαν συνεχείς παρεμβάσεις του μετόχου, ενώ αμφισβητήθηκαν η αποτελεσματικότητα του ξένου μάνατζερ.<sup>65</sup>

Μετά τις εκλογές του Απριλίου του 2000 και ενώ στο υπουργείο Μεταφορών ανέλαβε νέος Υπουργός, το κλίμα για τη Speedwing έχει γίνει ιδιαίτερα αρνητικό. Τον Ιούνιο του ίδιου έτους δήλωσαν ότι δεν επιθυμούσαν να αγοράσουν το 20% της Ο.Α. και στη συνέχεια ανακοινώθηκε ότι διακόπτεται η συνεργασία μαζί τους. Αποτέλεσμα σύνθετων μετακινήσεων και ανακατατάξεων ήταν το σχήμα της νέας διοίκησης που απέκτησε η Ολυμπιακή Αεροπορία με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας. Επρόκειτο για την 26η διοίκηση της Ο.Α. από το 1975 που πέρασε στον έλεγχο του Δημοσίου. Επικεφαλής, ως πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ομίλου, τοποθετήθηκε ο Διονύσης Καλόφωνος.<sup>66</sup>

Τα αποτελέσματα της διαχείρισης των Άγγλων managers ήταν μικτά. Την περίοδο 1999-2000 παρουσιάστηκαν ελλείμματα 50 δις δρχ., ενώ είχαν προβλεφτεί ελλείμματα 8 δις δρχ. για το 1999 και 16 δις δρχ. για το 2000. Όσον αφορά την επιβατική κίνηση, άρχισε να ανακάμπτει οριακά μετά τη ραγδαία μείωση που είχε παρουσιαστεί το 1998, κυρίως λόγω της δυσφήμισής της. Έτσι, το 1999 παρουσιάστηκε αύξηση 1,9%, ενώ το 2000 αύξηση 6,8%. Εκτός αυτών, επιχειρήθηκε η κατάργηση του σήματος της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (5 κύκλοι), αλλά ανεστάλη μετά τη σοβαρή αντίδραση από πλευράς των εργαζομένων του εθνικού αερομεταφορέα. Άλλο ένα εγχείρημα που συνάντησε την αντίδραση, αυτή τη φορά της ελληνικής ομογένειας, ήταν η εκχώρηση της γραμμής της Αυστραλίας στην αεροπορική εταιρεία ANSETT, στην οποία συμμετείχε και η British Airways που, όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, ήταν η μητρική εταιρεία της Speedwing, δηλαδή των Βρετανών διαχειριστών.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Δεμερτζής Αργύρης (2007), "Οι πέντε χαμένες ευκαιρίες για σωτηρία", ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ

<sup>66</sup> Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), "Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης",

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

<sup>67</sup> Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), "Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών", Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 64



## 7.5 Προσπάθειες ιδιωτικοποίησης και εναλλακτικές λύσεις

*«Η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει δύο δυνατότητες: ή να βρεθούν ταχύτατα ιδιωτικά κεφάλαια ή να αφεθεί να πτωχεύσει».*

Αυτή ήταν η δήλωση που έκανε τον Οκτώβριο του 2000 ο Υπουργός Μεταφορών. Στην ομιλία της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης το 2000, ο τότε Πρωθυπουργός, παραδέχτηκε δημόσια την αποτυχία της Speedwing και δεσμεύτηκε για την επίλυση των όποιων προβλημάτων της Ο.Α. μέχρι το επόμενο έτος.<sup>68</sup> Είχε αρχίσει να διαφαίνεται η επιθυμία της πολιτικής ηγεσίας της Ελλάδας για ιδιωτικοποίηση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

Οι δυνατές εναλλακτικές λύσεις για την εταιρεία την εποχή εκείνη ήταν:

- Αποχώρηση από την αγορά, δηλαδή κήρυξη της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ σε κατάσταση πτώχευσης.
- Συνέχιση λειτουργίας και ανταγωνιστική ανάπτυξη του ήδη υπάρχοντος αερομεταφορέα.
- Συνέχιση λειτουργίας και μετεξέλιξη της Ο.Α. σε νέα εταιρεία είτε με πτώχευση και άμεσο άνοιγμα, είτε με εκκαθάριση εν λειτουργία και ιδιωτικοποίηση.
- Συνέχιση της λειτουργίας και συγχώνευσή του με άλλον αερομεταφορέα του εσωτερικού ή του εξωτερικού.
- Συνέχιση της λειτουργίας και ιδιωτικοποίησή του άμεσα με πώληση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών σε ιδιώτες.

Με την υπ' αριθμ. 455/ 12-9-2000 απόφασή της, η Κυβέρνηση αποφάσισε την πώληση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της Ο.Α.. Την 28-11-2000 ανακοινώθηκε η προκήρυξη διαγωνισμού για την πώληση του 65% των μετοχών της Ο.Α. με ταυτόχρονη εκχώρηση της διαχείρισής της. Την 10-12-2000 δημοσιεύτηκε στους Financial Times του Λονδίνου πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου της Ο.Α.. Η εταιρεία Credit Swiss First Boston ανέλαβε την παραλαβή και αξιολόγηση των προσφορών. Την 4-1-2001 εγκρίθηκε από διϋπουργική επιτροπή το σχέδιο ιδιωτικοποίησης της Ο.Α..

<sup>68</sup> Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), "Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης", ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

Μέχρι την 18-6-2001, καταληκτική ημερομηνία υποβολής αναθεωρημένων προσφορών, είχαν υποβάλλει προσφορές οι εξής:

- Golden Aviation Holdings
- Integrated Airline Solutions Consortium
- Cyprus Airways Consortium
- Axon Airlines

Από την Credit Swiss First Boston προτάθηκε ως καλύτερη προσφορά αυτή της Axon Airlines, η οποία είχε κάνει έναρξη λειτουργίας το καλοκαίρι του 1999. Ο στόλος της αποτελούνταν από δύο νέα Boeing B737-700 και από EMBRAER, ενώ είχε αρχικά κατατεθειμένο μετοχικό κεφάλαιο 5,137 δις δρχ. Η πρότασή της προέβλεπε:

- 1) Εξαγορά του 51% των μετοχών της O.A.
- 2) Επένδυση 100 εκατομμυρίων ECU με ταυτόχρονη συνεισφορά 96 εκατομμυρίων ECU από το ελληνικό Δημόσιο
- 3) Αν απαιτούνταν μελλοντικά η Axon Airlines θα επένδυε επιπροσθέτως 100 εκατομμύρια ECU με παράλληλη συνεισφορά 96 εκατομμυρίων ECU από το ελληνικό Δημόσιο.
- 4) Η ιδιωτικοποιημένη O.A.-Axon Airlines θα μπορούσε να λάβει δάνειο 135 εκατομμυρίων ECU με εγγύηση της ελληνικής κυβέρνησης, πληρωτέο σε 10,5 έτη, με ημερομηνία έναρξης καταβολής της πρώτης δόσης τρία χρόνια μετά την έκδοσή του.
- 5) Μείωση του μόνιμου προσωπικού σε 4.553 άτομα με όρους και συνθήκες εργασίας που ίσχυαν για τους εργαζομένους της Axon Airlines.
- 6) Αναθεώρηση εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης των όρων χρήσης του Αεροδρομίου των Σπάτων, δηλαδή μείωση των πληρωτέων τελών.
- 7) Η χρηματοδότηση θα πραγματοποιούνταν είτε μέσω της Axon Holdings είτε μέσω του ιδιοκτήτη της και από άλλες πηγές επενδυτικών κεφαλαίων.

Τελικά, οι διαπραγματεύσεις μεταξύ Δημοσίου και Axon Airlines δεν είχαν θετική έκβαση.

Την 18/11/2001 ξεκίνησε νέα προσπάθεια ανεύρεσης αγοραστή. Η σύμβουλος της κυβέρνησης Credit Swiss First Boston είχε ήδη απομακρυνθεί. Αξίζει να σημειωθεί ότι πληρώθηκε κανονικά για τις υπηρεσίες της που δεν έφεραν κανένα αποτέλεσμα και

στη θέση της τοποθετήθηκαν οι τράπεζες Εθνική - Εμπορική - Alpha Bank. Το ίδιο μήνα έγιναν γνωστά τα ονόματα των ενδιαφερομένων αγοραστών και λίγο αργότερα το όνομα του προτιμητέου, με τον οποίο ξεκίνησαν οι διαπραγματεύσεις. Η ανακοίνωση για την επιλογή αυτή συνοδεύθηκε από αρνητικά σχόλια με αφορμή ομολογιακό δάνειο που είχε εκδώσει παλαιότερα ο εφοπλιστικός όμιλος, αλλά και ειρωνικά για τις μεταφορές μπανάνας με τις οποίες είχε πετύχει μεγάλα κέρδη. Εντύπωση προξένησε, επίσης, το γεγονός ότι δεύτερη στην αξιολόγηση κρίθηκε η προσφορά της Aegean Airlines, πίσω από την οποία υπάρχουν πολύ ισχυρότεροι όμιλοι.

Η πρόταση της Golden Aviation Holdings περιελάμβανε:

- 1) Εξαγορά του 100% των μετοχών της Ο.Α. με πρόβλεψη δυνατότητας πώλησης εντός έξι ετών του 49% στο ελληνικό δημόσιο αντί 74 εκατομμυρίων ECU.
- 2) Επένδυση 150 εκατομμυρίων ECU με διereύνηση για εξεύρεση επιπρόσθετων 50 εκατομμυρίων ECU από επενδυτικά κεφάλαια.
- 3) Συνεργασία με ενδεχόμενη κεφαλαιακή συμμετοχή της Ένωσης Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας (συνδικάτο πιλότων Ο.Α.).
- 4) Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου προορισμών της Ο.Α.

Στην προσφορά της Golden Aviation Holdings δε γινόταν λόγος για μείωση του αριθμού των εργαζομένων ούτε για αλλαγή όρων και συνθηκών εργασίας, όπως είχε γίνει με την προσφορά της Αχαΐα Airlines.

Ούτε αυτή η διαπραγμάτευση είχε θετικό αποτέλεσμα, οπότε η κυβέρνηση δρομολόγησε το μετασχηματισμό του ομίλου.

Την 31/8/2000 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών είχε προτείνει τη διάσπαση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ σε δύο εταιρείες. Η μία από αυτές θα αναλάμβανε το παθητικό και θα παρέμενε κρατική, ενώ η άλλη θα αναλάμβανε το ενεργητικό και θα ιδιωτικοποιούνταν.

Όπως ήδη αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, την 12η Δεκεμβρίου του 2003, το έλλειμμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και η κυβέρνηση προώθησε σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρείας «Μακεδονικές Αερογραμμές» σε «Ολυμπιακές



Αερογραμμές» και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ο.Α. από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της.<sup>69</sup>

Η σύσταση της «νέας εταιρείας» ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ (Olympic Airlines) ολοκληρώθηκε και στις 12 Δεκεμβρίου 2003, στις 00:01, ξεκίνησε τη λειτουργία της. Οι δραστηριότητες της νέας εταιρείας ξεκίνησαν με πρώτη πτήση την υπ' αριθμόν 325 με προορισμό το Κάιρο στις 00:50. Όλες οι υπόλοιπες εταιρείες (Olympic Airways, Olympic Into-Plane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση), εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν μία εταιρεία, την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - Υπηρεσίες Α.Ε. Την 1η Νοεμβρίου του 2002 είχε γίνει πράξη το κλείσιμο των δρομολογίων προς την Μπανγκόκ, την Μελβούρνη και το Σίδνεϋ, αλλά τα δρομολόγια προς Μπανγκόκ και Μελβούρνη επαναλειτούργησαν από την 23η Νοεμβρίου 2003 με τη συνεργασία της Gulf Air.

Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ σε ιδιώτη, ο οποίος κατέληξε άγονος.<sup>70</sup> Η κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ σε ιδιώτη. Τον Απρίλιο του 2005 ανακοινώνεται ότι ενδιαφέρεται για την αγορά των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ ένας όμιλος επιχειρήσεων που αποτελούνταν από την Aegean Airlines, την γερμανική αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Deutsche BA και μια ελληνοαμερικανική ομάδα που ονομάζονταν «Ολυμπιακοί Επενδυτές». Σύντομα αποχώρησε η Aegean και η Deutsche BA. Οι «Ολυμπιακοί Επενδυτές» υπέγραψαν μη δεσμευτική συμφωνία με το Ελληνικό Δημόσιο και αποκάλυψαν ότι εκπροσωπούσαν τον όμιλο κεφαλαίων York Capital, με διάθεση να επενδύσουν ποσό ύψους 6.5 δισ. \$ και δίχως περικοπές θέσεων εργασίας. Σύντομα αποχώρησαν και αυτοί και η κυβέρνηση αναζητούσε άλλο τρόπο λύσης του προβλήματος.<sup>71</sup>

Η λύση θα ερχόταν με ένα σχέδιο με την κωδική ονομασία «Πάνθεον». Ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 2005, με τροπολογία στη Βουλή, με σκοπό να αποτελέσει το διάδοχο σχήμα των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Προβλεπόταν ότι θα ξεκινούσε το πτητικό της έργο στις 26 Οκτωβρίου του 2006 με 33 αεροσκάφη, καλύπτοντας 92 προορισμούς και απασχολώντας 2.162 εργαζόμενους. Από τους 2.162 εργαζόμενους απασχόλησε

<sup>69</sup> ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ: [el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)

<sup>70</sup> ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ: [el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)

<sup>71</sup> Εμμανουηλίδης Μάνος (2008), "Ολυμπιακή Αεροπορία. Από την ακμή στην κακοδιαχείριση, στο κομματικό κράτος, στις λάθρες επιλογές": [http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post\\_14.html](http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post_14.html), (04/10/2009)



τελικά περίπου 20, ενώ διαθέτε γραφεία επί της οδού Βαλαωρίτου στο Σύνταγμα. Πολλοί εργαζόμενοι της ΟΑ αγνοούσαν την ύπαρξή της μέχρι που έγινε γνωστό το Σεπτέμβριο του 2006 ότι η εταιρεία βρίσκεται σε καταληκτικό στάδιο προετοιμασίας για την υποβολή αίτησης αδειοδότησης αερομεταφορέα (Air Operator's Certificate) στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Μάλιστα, η Pantheon Airways είχε προχωρήσει στην πρόσκληση ενδιαφέροντος για την outsourcing ανάθεση συστήματος κρατήσεων εισιτηρίων, εξαιτίας του γεγονότος ότι από το 2008 ο I.A.T.A.<sup>72</sup> επιβάλλει, σε όλες τις εταιρείες - μέλη του, την εφαρμογή ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Η δημοσιοποίηση των παραπάνω προθέσεων της εταιρείας επέφερε και τον "αποκεφαλισμό" του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου, φέρνοντας στην επιφάνεια ακόμα μια αντιπαράθεση μεταξύ των υπουργείων Οικονομίας και Μεταφορών στο θέμα της Ολυμπιακής.

Η Pantheon Airways, το μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανέρχεται στα 60 εκατ. ευρώ με μετόχους τα υπουργεία Οικονομικών και Μεταφορών, προβλεπόταν ότι θα ξεκινούσε το πτητικό της έργο την 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2006, καθώς την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2006 έληγε η ισχύς των διατάξεων του άρθρου 22 του ν. 3404/2005, το οποίο διασφάλιζε τα περιουσιακά στοιχεία των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ, της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας έναντι των πιστωτών τους. Η προστασία του ομίλου της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ παρατάθηκε για ακόμη ένα χρόνο, μέχρι την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου του 2007, αποτρέποντας τα σχέδια της Pantheon Airways.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> International Air Transport Association:  
[http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Air\\_Transport\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association) (12/08/2009)

<sup>73</sup> Φώτης Φωτεινός (2007), "Pantheon Airways: Ζει η εταιρεία-φάντασμα της Ο.Α.":  
<http://www.capital.gr/news.asp?Details=298676> (08/11/2009)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΒΔΟΜΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Δεμερτζής Αργύρης (2007), “Οι πέντε χαμένες ευκαιρίες για σωτηρία”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 60
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 64
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 53
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 59
- Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), “Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ
- Π. Μπουλούκος (2000), “Το τελικό σχέδιο για την Ολυμπιακή”, ΤΟ ΒΗΜΑ

### Ιστοσελίδες

- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)
- Εμμανουηλίδης Μάνος (2008), “Ολυμπιακή Αεροπορία. Από την ακμή στην κακοδιαχείριση, στο κομματικό κράτος, στις λάθος επιλογές”:

[http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post\\_14.html](http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post_14.html),  
(04/10/2009)

- International Air Transport Association:  
[http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Air\\_Transport\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association)  
(12/08/2009)
- Φώτης Φωτεινός (2007), “Pantheon Airways: Ζει η εταιρεία-φάντασμα της Ο.Α.”: <http://www.capital.gr/news.asp?Details=298676> (08/11/2009)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Τελευταία πτήση για τις ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

### 8.1 Εισαγωγή

Ενόψει των προβλημάτων που αναφέρθηκαν νωρίτερα, το Υπουργείο Μεταφορών ανακοίνωσε το Σεπτέμβριο του 2008 ένα σχέδιο για τη δημιουργία νέας εταιρείας, που θα εξαγόραζε το όνομα και το σήμα των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ, αλλά δεν θα είχε πλέον καμία απολύτως σχέση μαζί της. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προέβλεπε συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρείας στο 65% του τότε έργου της και ιδιωτικοποίηση της νέας εταιρείας.<sup>74</sup> Το σχέδιο της κυβέρνησης, δηλαδή, αναπτύσσεται σε δύο σκέλη: τη διαδικασία αποκρατικοποίησης και μετάβασης στο διάδοχο εταιρικό σχήμα και τη διασφάλιση των εργαζομένων.<sup>75</sup>

### 8.2 Νέες προσφορές

Οι ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ χωρίστηκαν σε τρία επιμέρους τμήματα (πτητικό έργο, επίγεια εξυπηρέτηση και τεχνική βάση) και προκηρύχθηκε διαγωνισμός για το κάθε τμήμα. Ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος και η κυβέρνηση απευθύνθηκε ξανά σε Έλληνες επιχειρηματίες. Η πρώτη εταιρεία που ανταποκρίθηκε σε αυτή την έκκληση ήταν η Marfin Investment Group. Για τρεις εβδομάδες προχώρησε σε αποκλειστικές διαπραγματεύσεις με το ελληνικό δημόσιο.

Δύο ημέρες πριν από τη λήξη της περιόδου των τριών εβδομάδων και λίγο πριν ολοκληρωθούν οι αποκλειστικές διαπραγματεύσεις της MIG για τις ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ, προσφορές κατέθεσαν η Aegean Airlines και η ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Chrysler Aviation.

<sup>74</sup> ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ: [el.wikipedia.org/.../Όλυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Όλυμπιακές_Αερογραμμές) (08/11/2009)

<sup>75</sup> Φίλιππος Δεργιαδής (2008), “Τελευταία πτήση... εξυγίανσης για την Ολυμπιακή”, Εφημερίδα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

### 8.2.1 Η προσφορά της Aegean Airlines

Σύμφωνα με ανακοίνωσή της, η Aegean Airlines προσέφερε για το πτητικό έργο 90 εκατομμύρια ευρώ, ποσό διπλάσιο της ελάχιστης αποτίμησης των συμβούλων του Ελληνικού Δημοσίου, και για την τεχνική βάση 20 εκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα, δήλωνε διαθέσιμη να εξαγοράσει την Πάνθεον στην καθαρή αξία των ιδίων κεφαλαίων της, που υπολογίζονταν σε 60 εκατομμύρια ευρώ.

Στην ίδια ανακοίνωση αναφέρθηκε ότι στόχος της Aegean Airlines και των μετόχων της, ήταν η δημιουργία μίας ισχυρότερης ελληνικής αεροπορικής εταιρείας με το απαραίτητο κρίσιμο μέγεθος, ώστε να μπορεί να σταθεί με ακόμη μεγαλύτερες προοπτικές στον διεθνή ανταγωνισμό στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου.

Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της εταιρείας, «σε περίπτωση που η πρότασή μας τύχει της αποδοχής του ελληνικού δημοσίου, είμαστε διατεθειμένοι να παραχωρήσουμε μέρος της δραστηριότητας εσωτερικού ώστε να ενισχυθεί περαιτέρω ο υπάρχων ανταγωνισμός στην εγχώρια αγορά, στην οποία ήδη άλλωστε έχουν ενταχθεί πρόσφατα νέοι παίκτες. Φυσικά η υποβολή πρότασης για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών παραμένει υποχρέωση της εταιρείας μας».

Επισημαίνεται ακόμη ότι η Aegean Airlines δεσμευόταν για την εκτέλεση της συμφωνίας και την ανάληψη του έργου σε διάστημα όχι μεγαλύτερο από 60 ημέρες από την υπογραφή της τελικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο. Με αυτό τον τρόπο, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση, θα εξοικονομούσαν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ λειτουργικών ζημιών, που θα επιβάρυναν το Ελληνικό Δημόσιο σε περίπτωση ανάληψης του έργου και της ιδιοκτησίας των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ από άλλον φορέα σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα.

### 8.2.2 Η προσφορά της Chrysler Aviation

Παράλληλα, η ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Chrysler Aviation κατέθεσε προσφορά για την εξαγορά του συνόλου του ομίλου της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Πάνθεον, επίγεια εξυπηρέτηση και Τεχνική Βάση) ύψους 210 εκατομμυρίων ευρώ. Επίσης, η εταιρεία ανακοίνωσε ότι θα καταθέσει προσφορά και για την εξαγορά των υπολοίπων περιουσιακών στοιχείων του ομίλου της Ολυμπιακής.

Όπως αναφερόταν σε ανακοίνωση της εταιρείας, η εταιρεία θα πρότεινε στο Ελληνικό Δημόσιο να κρατήσει ποσοστό έως 25%.<sup>76</sup>

Και οι δύο προσφορές απορρίφθηκαν, η πρώτη για λόγους ανταγωνισμού και η δεύτερη για ζήτημα κεφαλαιακής επάρκειας της εταιρείας.

### 8.3 Η Marfin Investment Group

Ωστόσο, ο πρώτος επιχειρηματικός όμιλος που απάντησε στο κάλεσμα της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων για την εξαγορά της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, ήταν η Marfin Investment Group.

Η Marfin Investment Group (MIG) είναι επενδυτική εταιρεία συμμετοχών με έδρα την Ελλάδα. Σκοπός της εταιρείας είναι να προσφέρει υψηλές αποδόσεις στους μετόχους, πραγματοποιώντας επενδύσεις κυρίως σε εξαγορές επιχειρήσεων αλλά και σε ιδιωτικοποιήσεις κρατικών οργανισμών και έργα υποδομής στην γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται η εταιρεία. Το ενδιαφέρον της MIG επικεντρώνεται στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα στις χώρες Αλβανία, Βουλγαρία, Κύπρος, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ρουμανία, Σερβία, Τουρκία και άλλες επιλεγμένες χώρες όπως η Εσθονία, Ρωσία και Ουκρανία.

Παρότι οι χώρες αυτές δεν είναι οι μοναδικές στις οποίες η εταιρεία μπορεί να επενδύσει, αποτελούν τις χώρες στις οποίες εκτιμάται ότι θα αναδειχθούν οι περισσότερες επενδυτικές ευκαιρίες σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Η MIG πιστεύει ότι έχει τοποθετηθεί με μοναδικό τρόπο προκειμένου να αξιοποιήσει δέσμη επενδυτικών ευκαιριών στην Νοτιοανατολική Ευρώπη και άλλες στοχευόμενες χώρες. Στις χώρες αυτές τα παραδοσιακά επενδυτικά σχήματα δεν διαθέτουν την εξειδίκευση ή και την ευελιξία και τις πηγές χρηματοδότησης ώστε να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες αυτές. Η εταιρεία διαχειρίζεται επίσης τα διαθέσιμά της με επενδύσεις σε χρηματοοικονομικά προϊόντα σε μεσοπρόθεσμη και βραχυπρόθεσμη βάση.<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Newsroom ΔΟΛ, με πληροφορίες από Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, “Προσφορές για την Ολυμπιακή από Aegean και Chrysler Aviation”: <http://www.in.gr/NEWS/article.asp?lngEntityID=992056>, (15/08/2009)

<sup>77</sup> MARFIN INVESTMENT GROUP: <http://www.marfininvestmentgroup.com/Detail.aspx?amid=11023> (20/08/2009)



### 8.3.1 Η προσφορά της Marfin Investment Group

Την Πέμπτη 5 Φεβρουαρίου 2009, η Marfin Investment Group εξέδωσε το παρακάτω δελτίο Τύπου:

"Στη σημερινή κρίσιμη για την πατρίδα μας οικονομική συγκυρία η συνέχεια της λειτουργίας της ΟΑ είναι αποφασιστικής σημασίας για τον τουρισμό, την απασχόληση, την ψυχολογία όλων μας και το κύρος της Ελλάδας στη διεθνή επενδυτική κοινότητα. Η ΟΑ είναι ένα κομμάτι της ιστορίας μας και της ζωής μας και θέλουμε να υπάρχει και να μας ξανακάνει υπερήφανους.

Γι' αυτούς τους λόγους η MIG αποφάσισε σήμερα να ανταποκριθεί στην έκκληση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων και είναι έτοιμη να προσέλθει σε απευθείας διαπραγματεύσεις ώστε η ΟΑ να συνεχίσει να λειτουργεί στα πλαίσια της ελληνικής επιχειρηματικότητας. Εφόσον οι διαπραγματεύσεις καταλήξουν σε συμφωνία προτιθέμεθα να παραχωρήσουμε οικειοθελώς στο Ελληνικό Δημόσιο τη δυνατότητα επανακρατικοποίησης της ΟΑ σε χρονικό διάστημα μέχρι και 3 μήνες μετά τη διεξαγωγή των επόμενων εκλογών.

Η σημερινή μας απόφαση ελπίζουμε να αντιμετωπισθεί σε αντιστοιχία με τις πραγματικές μας προθέσεις και πέρα από πολιτικές σκοπιμότητες. Είμαστε έτοιμοι και να συμπράξουμε στην διαδικασία αυτή, με οποιοδήποτε άλλο υγιή επιχειρηματικό ή επενδυτικό όμιλο επιθυμεί, αλλά και να αποσυρθούμε, εάν κάποιος άλλος Έλληνας σοβαρός ενδιαφερόμενος εξασφαλίσει την επιτυχία του εγχειρήματος και δεν επιθυμεί τη δική μας συμμετοχή.

Να σημειωθεί ότι μετά το τέλος των διαπραγματεύσεων την τελική απόφαση για την απόκτηση της ΟΑ θα λάβει το Διοικητικό Συμβούλιο της MIG, σταθμίζοντας μεταξύ άλλων και την επίτευξη ή μη της επιθυμητής διακομματικής συναίνεσης, αλλά και την κοινωνική αποδοχή για τις εξελίξεις αυτές στον εθνικό μας αερομεταφορέα".<sup>78</sup>

Σε συνέχεια του από 05/02/2009 Δελτίου Τύπου, η εταιρία "MARFIN INVESTMENT GROUP A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ" ("MIG") ανακοινώνει ότι υπέβαλε προς τους επενδυτικούς συμβούλους της Κυβέρνησης δεσμευτική προσφορά για την απόκτηση

<sup>78</sup> <http://news247.gr/a/6!75633>, "Πρόταση MIG για την Ολυμπιακή" (29/10/2009)



περιουσιακών στοιχείων που σχετίζονται με το πτητικό έργο και την τεχνική βάση της Ολυμπιακής μέσω της απόκτησης της εταιρίας "ΠΑΝΘΕΟΝ Α.Ε." και νέας εταιρείας τεχνικής βάσης στις οποίες θα περιέλθουν τα περιουσιακά στοιχεία στα πλαίσια διαδικασίας αποκλειστικών απευθείας διαπραγματεύσεων με την Κυβέρνηση και τους συμβούλους της.

Το ύψος της προσφοράς ανέρχεται:

α) στο ποσό των 45,7 εκατ. ευρώ και 16,7 εκατ. ευρώ αντιστοίχως για τα ανωτέρω περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με το πτητικό έργο και την τεχνική βάση της Ολυμπιακής και

β) σε ποσό ίσο με την καθαρή θέση της "ΠΑΝΘΕΟΝ Α.Ε." αφενός και της ως άνω νέας εταιρίας αφετέρου κατά το χρόνο υπογραφής των σχετικών συμφωνιών.

Η δεσμευτική προσφορά της MIG υπόκειται στους συνήθεις όρους και προϋποθέσεις για συναλλαγές αυτού του είδους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η έγκριση των τελικών όρων της συναλλαγής από το Διοικητικό Συμβούλιο της MIG.<sup>79</sup>

Η δεσμευτική προσφορά που κατέθεσε η Marfin Investment Group ανέρχεται συνολικά σε 127,4 εκατομμύρια ευρώ. Το ποσό αυτό αφορά στην αγορά των περιουσιακών στοιχείων που σχετίζονται με το πτητικό έργο της Ολυμπιακής, δηλαδή τα slots (σε Νέα Υόρκη - JFK, Λονδίνο Heathrow και Gatwick, Μιλάνο, Παρίσι, Ρώμη, Φρανκφούρτη, Βουκουρέστι και Βρυξέλες), το όνομα και το εμπορικό σήμα "Ολυμπιακή", ύψους 45,7 εκατ. ευρώ καθώς και των περιουσιακών στοιχείων της τεχνικής βάσης ύψους 16,7 εκατ. ευρώ.

Στα περιουσιακά στοιχεία της εταιρία τεχνικής βάσης περιλαμβάνονται το δικαίωμα χρήσης της τεχνικής βάσης της Ο.Α. στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», με τα δύο υπόστεγα συντήρησης αεροσκαφών, έως τη λήξη της σύμβασης του αεροδρομίου το 2026.

Επίσης, στην προσφορά της MIG περιλαμβάνεται ποσό 60 εκατομμυρίων ευρώ που αφορά στην εξαγορά του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας Pantheon Airways, η οποία θα αποτελέσει ουσιαστικά τη νέα επιχείρηση πτητικού έργου, αλλά και ποσό 5 εκατομμυρίων ευρώ που θα είναι το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρίας

<sup>79</sup> Capital.gr: MIG: <http://www.capital.gr/News.asp?id=677697>. "Υποβολή δεσμευτικής προσφοράς για την απόκτηση της Ολυμπιακής" (29/10/2009)

τεχνικής βάσης. Να σημειώσουμε πως το Δημόσιο προσδοκά επιπλέον έσοδα από την πώληση των 18 ιδιόκτητων αεροσκαφών των Ολυμπιακών Αερογραμμών, τα οποία έχουν αποτιμηθεί στα 90,3 εκατομμύρια ευρώ και παραμένουν στην ιδιοκτησία των Ολυμπιακών Αερογραμμών και θα πωληθούν στη συνέχεια σε τιμές αγοράς είτε στον επενδυτή είτε κατά τη διαδικασία εκκαθάρισης της εταιρίας.

Επιπλέον, έσοδα αναμένονται από την πώληση των υπόλοιπων περιουσιακών στοιχείων του κλάδου της τεχνικής βάσης που έχουν αποτιμηθεί από τον ανεξάρτητο εκτιμητή στα 3,84 εκατ. ευρώ (μη περιλαμβανομένων των ανταλλακτικών και των επαναχρησιμοποιούμενων υλικών, τα οποία είναι σε διαδικασία απογραφής και θα αποτιμηθούν πριν από την παράδοση).

Τα συγκεκριμένα περιουσιακά στοιχεία παραμένουν στην ιδιοκτησία της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες και θα πωληθούν είτε στον επενδυτή που θα πάρει την εταιρία είτε σε τρίτους με την εκκαθάρισή της μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης.<sup>80</sup>

#### **8.4 Η προσφορά της Swissport**

Παράλληλα, την ίδια μέρα, η εταιρεία Swissport κατέθεσε συνολική δεσμευτική οικονομική προσφορά 49,8 εκατομμυρίων ευρώ, ποσό με το οποίο προτίθετο να εξαγοράσει τα περιουσιακά στοιχεία των κλάδων επίγειας εξυπηρέτησης ύψους 44,8 εκατομμυρίων ευρώ, βάσει αποτίμησης, αλλά και ποσό 5 εκατομμυρίων ευρώ για το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η Swissport International LTD, με εμπειρία 40 ετών στο χώρο, δραστηριοποιείται σε 41 χώρες και σε περισσότερα από 180 αεροδρόμια. Στο πελατολόγιό της, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, συγκαταλέγονται μεγάλες και αναγνωρισμένες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο, όπως για παράδειγμα οι Air France, British Airways, Cyprus, Delta, Emirates, KLM, Middle East, LTU, Royal Jordanian, Swiss, και η Thai. Η μητρική εταιρεία της Swissport, ανήκει στον πολυεθνικό όμιλο Ferrovial, με έδρα στην Ισπανία, που δραστηριοποιείται τόσο στον κατασκευαστικό τομέα, όσο και στον τομέα των υπηρεσιών. Πρόσφατα, η Ferrovial

<sup>80</sup> Μάρω Τσαντήλα (2009), "Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport": <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx> (22/10/2009)

μέσω της εξαγοράς της BAA (British Airport Authorities), εισήλθε και στον τομέα λειτουργίας και διαχείρισης μητροπολιτικών αεροδρομίων.<sup>81</sup>

Σε ό,τι αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, αυτά που τέθηκαν προς πώληση στη συγκεκριμένη διαδικασία ήταν:

- Το δικαίωμα χρήσης του εμπορευματικού σταθμού της Ο.Α. στο αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" έως τη λήξη της σύμβασης του αεροδρομίου, που είναι το 2026.
- Το δικαίωμα χρήσης της εγκατάστασης για τη συντήρηση και τον εξοπλισμό της επίγεια εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" έως το 2026.
- Τα δικαιώματα της Ο.Α. για την παροχή υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης προς τρίτους (πίστα, φορτίο, ταχυδρομείο) στους αερολιμένες Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Κέρκυρας και Ρόδου.

Σημειώνεται ότι τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία του κλάδου της επίγεια εξυπηρέτησης, τα οποία δεν πωλούνταν στη φάση εκείνη, είχαν αποτιμηθεί από ανεξάρτητο εκτιμητή στα 25,07 εκατομμύρια ευρώ. Παρέμεναν στην ιδιοκτησία της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. και είτε θα αποκτιόνταν στη συνέχεια από τον επενδυτή σε τιμή αγοράς, είτε θα πωλούνταν κατά τη διαδικασία εκκαθάρισης της εταιρείας.<sup>82</sup>

## 8.5 Δηλώσεις της Κυβέρνησης σχετικά με τις προσφορές

Ο τότε Υπουργός Ανάπτυξης, αρμόδιος για την αποκρατικοποίηση της Ολυμπιακής, έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Οι επενδυτικοί σύμβουλοι της κυβέρνησης έλαβαν σήμερα (5 Φεβρουαρίου 2009) δεσμευτική οικονομική προσφορά από την εταιρία MIG για την αγορά των περιουσιακών στοιχείων που σχετίζονται με το πτητικό έργο της Ολυμπιακής ύψους 45,7 εκατ. ευρώ και των περιουσιακών στοιχείων της τεχνικής βάσης ύψους 16,7 εκατ.

<sup>81</sup> Swissport International Ltd. – Global cargo and aircraft Ground Handling: <http://www.swissport.com/> (09/11/2009)

<sup>82</sup> Μάρω Τσαντήλα (2009), "Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport": <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx> (18/07/2009)



ευρώ, καθώς και δεσμευτική οικονομική προσφορά από την εταιρία Swissport για τα περιουσιακά στοιχεία των κλάδων επίγειας εξυπηρέτησης ύψους 44,8 εκατομμυρίων ευρώ.

Οι παραπάνω προσφορές μαζί με την εξαγορά των κεφαλαίων της ΠΑΝΘΕΟΝ, της νέας εταιρίας τεχνικής βάσης και της νέας εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης, αντιστοιχούν σε ποσό 177,2 εκατομμυρίων ευρώ. Σημειώνεται ότι τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου θα αυξηθούν ακόμη περισσότερο από την πώληση των πρόσθετων περιουσιακών στοιχείων της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ (π.χ. αεροπλάνα, εξοπλισμός επίγειας εξυπηρέτησης και τεχνικής βάσης) που αποτιμήθηκαν ξεχωριστά από τους ανεξάρτητους εκτιμητές.

Η κυβέρνηση, αφού έλαβε υπ' όψιν:

- τις δεσμευτικές προσφορές των εταιριών MIG και SWISSPORT για την Ολυμπιακή,
- τα σχετικά τιμήματα που τις συνοδεύουν και τα οποία ισοδυναμούν με τις αποτιμήσεις των ανεξάρτητων εκτιμητών,
- τα αιτήματα των εταιριών για αποκλειστικές διαπραγματεύσεις,
- την εισήγηση των επενδυτικών και νομικών συμβούλων της κυβέρνησης,
- τη σύμφωνη γνώμη του επιτρόπου παρακολούθησης που ορίστηκε από κοινού από την ελληνική κυβέρνηση και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή,

αποφάσισε οι συζητήσεις που έχουν ξεκινήσει να συνεχιστούν με αποκλειστικές διαπραγματεύσεις, διάρκειας έως τριών (3) εβδομάδων, με τις εν λόγω εταιρείες, χωρίς, βεβαίως, να προδικάζεται το τελικό τους αποτέλεσμα. Κατά την περίοδο αυτή δεν αποκλείονται άλλοι ενδιαφερόμενοι από την υποβολή σοβαρών επενδυτικών προτάσεων, οι οποίες θα εξεταστούν ανάλογα με την εξέλιξη των διαπραγματεύσεων.

Η κυβέρνηση εκφράζει την ικανοποίησή της για τη θετική ανταπόκριση της MIG που πρώτη απάντησε στη δημόσια πρόσκληση την οποία απηύθυνε η διυπουργική επιτροπή, καθώς και της Swissport που ανέβασε την αρχική προσφορά της στα όρια που έθεσε η κυβέρνηση.

Στόχος της κυβέρνησης είναι μία υγιής αποκρατικοποίηση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ».



## 8.6 Η τελική συμφωνία

Μετά από διαβουλεύσεις, η Κυβέρνηση επέλεξε τη Marfin Investment Group (MIG) ως αγοραστή της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. Το βράδυ της Παρασκευής 6 Μαρτίου 2009, έκλεισε η συμφωνία με την MIG για το πτητικό τμήμα της εταιρείας και την τεχνική βάση της. Κατόπιν αιτήματος της Swissport, παρατάθηκαν για μία εβδομάδα οι διαπραγματεύσεις για την εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης. Σε περίπτωση, πάντως, που οι διαπραγματεύσεις δεν ευσδωθούν, η MIG δεσμεύτηκε ότι θα απορροφήσει και αυτήν την εταιρεία. Εκτός διαδικασίας έμεινε η Aegean Airlines, η οποία κατέθεσε υψηλότερη προσφορά δύο ημέρες πριν από την εκπνοή της περιόδου αποκλειστικής διαπραγμάτευσης με την MIG.

### 8.6.1 Το παρασκήνιο της συμφωνίας

Η τελευταία φάση των διαπραγματεύσεων πριν την οριστική κατάληξή τους, έκρυβε εκπλήξεις. Όπως ήδη αναφέρθηκε, δύο ημέρες πριν εκπνεύσει η προθεσμία της αποκλειστικής διαπραγμάτευσης με τη MIG, κατατέθηκαν δύο ακόμη προσφορές από την Aegean Airlines και την Chrysler Aviation, με την πρώτη να εμφανίζεται διατεθειμένη να προσφέρει υψηλότερο τίμημα από τη MIG και την Chrysler ακόμη υψηλότερο και από τις άλλες δύο, χωρίς ωστόσο να κρίνεται επαρκής η κεφαλαιακή της επάρκεια. Ωστόσο, η τελική επιλογή του αγοραστή δεν έγινε με αμιγώς εισπρακτικά κριτήρια, καθώς η συμμετοχή της Aegean Airlines στη διαδικασία της ανοιχτής διαπραγμάτευσης δημιούργησε έντονο προβληματισμό τόσο σε κυβερνητικό επίπεδο όσο και στην αγορά γενικότερα. Η κυβέρνηση από την πλευρά της ήθελε επίσημη τοποθέτηση από τον Επίτροπο Παρακολούθησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρίστατο καθ' όλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, προκειμένου να απαλλαγεί από το βάρος της απόφασης για απόρριψη της προσφοράς της Aegean Airlines, η οποία προσέφερε υψηλότερο τίμημα.

Επίσης, καταβλήθηκαν προσπάθειες από πολιτικούς παράγοντες με σκοπό να πιέσουν τη MIG για παράταση της διαδικασίας των διαπραγματεύσεων έως τη Δευτέρα 9 Μαρτίου 2009, ωστόσο κάτι τέτοιο δεν κατέστη εφικτό, καθώς ο Όμιλος Marfin επέμεινε στην τοποθέτησή του για αποχώρηση σε περίπτωση που δεν κατέληγαν έως το βράδυ της Παρασκευής σε συμφωνία οι δύο πλευρές. Καθ' όλη τη διάρκεια των

διαπραγματεύσεων, πληροφορίες ήθελαν αρκετές φωνές εντός της MIG να διαφωνούν με το εγχείρημα, ωστόσο την Πέμπτη 5 Μαρτίου υπεγράφη εντός του Ομίλου το τελικό κείμενο της προσφοράς από τα αρμόδια στελέχη της MIG.

## 8.6.2 Η απόρριψη της προσφοράς της Aegean Airlines και της Chrysler Aviation

Μεταξύ των όρων που είχαν θέσει οι εταιρείες MIG και Swissport, ήταν η αποκλειστική διαπραγμάτευση των δεσμευτικών προσφορών διάρκειας τριών εβδομάδων. Ωστόσο, κάθε υποψήφιος επενδυτής είχε τη δυνατότητα κατάθεσης νέας προσφοράς, όπως και έγινε στην περίπτωση των Aegean Airlines και Chrysler Aviation.<sup>83</sup>

Η έγκριση του Επιτρόπου Παρακολούθησης αποτέλεσε από την πρώτη στιγμή την επίσημη δικαιολογία για την καθυστέρηση της ανακοίνωσης την Παρασκευή 6 Μαρτίου 2009, ενώ άλλες πληροφορίες έκαναν λόγο για απόρριψη της προσφοράς της Aegean Airlines από τους συμβούλους αποκρατικοποίησης. Η προσφορά της Aegean Airlines είχε προκαλέσει έντονο προβληματισμό, καθώς ενδεχόμενη συμφωνία της με την κυβέρνηση θα μπορούσε να οδηγήσει σε μονοπωλιακές συνθήκες στην αεροπορική αγορά. Σημειώνεται ότι από την ανακοίνωση του σχεδίου αποκρατικοποίησης της Ολυμπιακής το Σεπτέμβριο του 2008, η κυβέρνηση τόνιζε προς κάθε κατεύθυνση ότι δεν επιθυμεί εξαγορά της Ολυμπιακής από την ανταγωνίστριά της Aegean Airlines, λόγω της καταστρατήγησης των κανόνων ανταγωνισμού. Η εταιρεία από την πλευρά της τόνιζε ότι ο ανταγωνισμός δεν νοθεύεται όταν υπάρχει μόνο μία εταιρεία στην αγορά αλλά όταν η μία αυτή εταιρεία ακολουθεί αθέμιτες πρακτικές, επιχείρημα το οποίο δεν φαίνεται ότι έπεισε την κυβέρνηση.

Οι συγκεκριμένες προσφορές απορρίφθηκαν μετά τις σχετικές εισηγήσεις των συμβούλων της κυβέρνησης, οι οποίοι έκριναν ότι με την ενδεχόμενη αποδοχή της πρότασης της Aegean Airlines ετίθετο θέμα δημιουργίας μονοπωλιακής κατάστασης στην ελληνική αγορά αερομεταφορών, καθώς η νέα εταιρεία που θα προέκυπτε θα είχε δεσπόζουσα θέση στην εσωτερική αγορά.<sup>84</sup>

<sup>83</sup> Τατιάνα Ρόκου (2009), "Προσφορές από MIG και Swissport για την Ολυμπιακή", [www.traveldailynews.gr/new.asp? \(01/11/2009\)](http://www.traveldailynews.gr/new.asp? (01/11/2009)

<sup>84</sup> Μάριο Τσαντήλα (2009), "ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα", [http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx \(01/11/2009\)](http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx (01/11/2009)

Οι νομικοί σύμβουλοι ανταγωνισμού ανέφεραν επίσης ότι ο συνδυασμός:

- 1) της καθυστερημένης συμμετοχής της Aegean Airlines στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης,
- 2) του επιπλέον χρόνου που πιθανόν θα απαιτούνταν για τον οικονομικό και νομικό έλεγχο και για τις διαπραγματεύσεις που χρειάζονται προκειμένου να οριστικοποιηθούν τα συμβατικά κείμενα,
- 3) του όποιου επιπλέον χρόνου τυχόν απαιτηθεί μετά τη σύναψη της πώλησης προκειμένου να ξεπεραστούν τυχόν κανονιστικά ζητήματα ή θέματα συγκέντρωσης και
- 4) της προτεινόμενης από την Aegean διμηνιαίας προθεσμίας προς ανάληψη του πτητικού έργου,

ενέχει σημαντικούς κινδύνους όσον αφορά στη δυνατότητα ολοκλήρωσης της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει τεθεί στην απόφαση της Επιτροπής, το οποίο το ελληνικό δημόσιο έχει υποχρέωση να σεβαστεί.

Όσον αφορά την προσφορά της Chrysler Aviation, ύψους 210 εκατομμυρίων ευρώ, οι σύμβουλοι του Δημοσίου έκριναν ότι δεν ήταν επαρκής η κεφαλαιακή βάση της συγκεκριμένης εταιρίας για να στηρίξει το όλο εγχείρημα.<sup>85</sup>

### 8.6.3 Το κείμενο συμφωνίας

Το κείμενο της συμφωνίας, που είχε ολοκληρωθεί από το βράδυ της Πέμπτης 5 Μαρτίου 2009, κατά τη διάρκεια της πολύωρης συνεδρίασης των νομικών συμβούλων της κυβέρνησης και της MIG, μεταξύ άλλων ανέφερε αναλυτικά την τιμή εξαγοράς των 177,2 εκατομμυρίων ευρώ που προσέφερε ο Όμιλος Marfin για το πτητικό κομμάτι και την Τεχνική Βάση και η Swissport για την επίγεια εξυπηρέτηση.<sup>86</sup>

Στο κείμενο περιγράφονται αναλυτικά:

- Η εξαγορά του πτητικού έργου έναντι του ποσού των 45,7 εκατομμυρίων ευρώ

<sup>85</sup> Μάρω Τσαντήλα (2009), "ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα": <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx> (01/11/2009)

<sup>86</sup> Αλεξάνδρα Κασσίμη (2009), "Η Ολυμπιακή πωλείται στη MIG", Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



- Η εξαγορά της Τεχνικής Βάσης έναντι ποσού 16,7 εκατομμυρίων ευρώ.
- Η συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της Πάνθεον με 60 εκατομμυρίων ευρώ.
- Η συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας της Τεχνικής Βάσης με 5 εκατομμυρίων ευρώ.
- Οι επενδύσεις περίπου 80 εκατομμυρίων ευρώ σε αεροσκάφη.

#### 8.6.4 Τα σχέδια της MIG για τη νέα εταιρεία

Οι πρώτες κινήσεις στις οποίες πρέπει να προχωρήσουν τα στελέχη της εταιρείας αερομεταφορών του Ομίλου MIG για την ανάπτυξη της αφορούν στη στελέχωση της νέας επιχείρησης με προσωπικό, αλλά και στο θέμα του στόλου, καθώς στην πρώτη φάση η διαδικασία πώλησης δεν σχετιζόταν με τα αεροσκάφη τα οποία πρόκειται να πωληθούν με άλλη διαδικασία στη συνέχεια, είτε στη MIG, η οποία έχει το δικαίωμα προτίμησης, είτε σε άλλη εταιρεία που θα υποβάλει προσφορά.<sup>87</sup>

Σύμφωνα με τις πρώτες πληροφορίες, άμεσα θα ξεκινούσε από τον όμιλο MIG η αναζήτηση προσωπικού, το οποίο θα προσλαμβάνονταν στη νέα εταιρεία αερομεταφορών με όρους αγοράς. Με την ενεργοποίηση της συμφωνίας τίθεται σε ισχύ και η νομοθετική ρύθμιση που ψήφισε τον Οκτώβριο του 2008 η Βουλή και αφορά στο μέλλον των εργαζομένων της Ο.Α., καθώς στη συμφωνία των δύο πλευρών δεν προβλέπεται υποχρέωση του νέου ιδιοκτήτη να απασχολήσει υπαλλήλους από το υφιστάμενο προσωπικό της Ολυμπιακής.

Πάντως, υπάρχει κυβερνητική δέσμευση να υπάρξει προσπάθεια προκειμένου ο νέος ιδιοκτήτης να προτιμήσει για τη νέα εταιρεία υπαλλήλους από τις τάξεις των εποχικών υπαλλήλων της Ο.Α. Μάλιστα, όπως αναφέρουν πληροφορίες, ήδη από την πλευρά της MIG υπάρχει κινητικότητα για τον έλεγχο των προσόντων των εργαζομένων. Σύμφωνα με τον νόμο που έχει ψηφιστεί και η υλοποίησή του θα έχει κόστος 1,3 δισ. ευρώ, προβλέπονται προνομιακά μέτρα για τη στήριξη των υπαλλήλων της Ο.Α., μόνιμων και εποχικών.

<sup>87</sup> Μάρω Τσαντήλα (2009), "ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα", <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx> (01/11/2009)



Συγκεκριμένα, για έναν μεγάλο αριθμό μόνιμων υπαλλήλων, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις, προβλέπεται η συνταξιοδότησή τους με την αναγνώριση πλασματικής υπηρεσίας. Για όσους μόνιμους υπαλλήλους δεν πληρούν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης, προβλέπεται η μετάταξή τους σε υπηρεσίες του Δημοσίου, όπου υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις και οι ίδιοι θα επιλέξουν, ενώ σε περίπτωση όπου ο μισθός της νέας τους θέσης είναι χαμηλότερος από αυτόν που λάμβαναν στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, τότε θα παίρνουν επιπλέον μηναίο επιμίσθιο έως 500 ευρώ.

Μέτρα στήριξης προβλέπονται και για τους εποχικούς υπαλλήλους, οι οποίοι, πέραν του προσαυξημένου επιδόματος ανεργίας, θα λαμβάνουν επιδότηση σε περίπτωση που θελήσουν να στήσουν τη δική τους επιχείρηση, ενώ θα επιδοτείται για τρία χρόνια και ο εργοδότης που θα προσλάβει εποχικούς υπαλλήλους της Ο.Α. Επίσης, προβλέπεται και αυξημένη μοριοδότηση των συγκεκριμένων υπαλλήλων για τη συμμετοχή τους σε διαγωνισμούς που αφορούν στην κάλυψη θέσεων στο υπουργείο Μεταφορών. Ωστόσο, ένας μεγάλος αριθμός κυρίως των εποχικών υπαλλήλων της Ο.Α. αλλά και υπαλλήλων με υψηλή εξειδίκευση όπως είναι οι πιλότοι και οι μηχανικοί, υπολογίζεται ότι θα προσληφθεί από τη MIG, με νέες συμβάσεις, για τη στελέχωση της νέας εταιρείας. Η εμπειρία των συγκεκριμένων υπαλλήλων θα είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα για την πρόσληψή τους.

Από την Marfin Investment Group (MIG) ανακοινώθηκε ότι την Τρίτη 10 Μαρτίου 2009 θα ξεκινούσε η δημοσίευση αγγελιών για προσλήψεις στη νέα αεροπορική εταιρεία. Οι θέσεις εργασίας αφορούσαν δεκάδες ειδικότητες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της αεροπορικής εταιρείας, ενώ οι ενδιαφερόμενοι μπορούσαν να ενημερώνονται για τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις που αφορούν κάθε ειδικότητα από το διαδίκτυο, στον ιστότοπο: [www.marfininvestmentgroup.com](http://www.marfininvestmentgroup.com).

Το στήσιμο της νέας αεροπορικής επιχείρησης από τον όμιλο MIG έχει ήδη αρχίσει με τις καλύτερες προϋποθέσεις τουλάχιστον σε επίπεδο στελεχών, αφού πριν από λίγες ημέρες ο όμιλος ανακοίνωσε τη μεταγραφή από την Aegean Airlines δύο κορυφαίων στελεχών του αεροπορικού κλάδου στην Ελλάδα, που έχουν ήδη προσληφθεί στη νέα εταιρεία.

Σε ό,τι αφορά το στόλο της εταιρείας, σε κάθε περίπτωση πρέπει να ληφθεί άμεσα απόφαση για το αν θα αγοραστούν νέα αεροσκάφη ή αν θα γίνει μακροχρόνια μίσθωση ή εξαγορά αεροσκαφών από τον υφιστάμενο στόλο.

Επίσης, κινήσεις βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα με άμεσα όμως αποτελέσματα θα πρέπει να αναμένονται και σε επίπεδο εμπορικής πολιτικής. Απαιτείται άμεση επανεξέταση της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας, ώστε αυτή να προσφέρει ελκυστικότερες τιμές στην αγορά, επιδιώκοντας με τον τρόπο αυτόν να αντιστρέψει την τάση των κρατήσεων που εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα ήταν πτωτική.

Τέλος, η νέα εταιρεία, βάσει διαγωνισμού για την αποκρατικοποίηση της O.A., είναι υποχρεωμένη να συμμετάσχει στον διαγωνισμό που θα προκηρύξει το Δημόσιο για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών, δηλαδή κυρίως νησιωτικών προορισμών, με ελάχιστο ή καθόλου εμπορικό ενδιαφέρον, η εξυπηρέτηση των οποίων υποστηρίζεται οικονομικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της υποχρέωσης του κράτους να παρέχει καθολική υπηρεσία.

#### 8.6.5 Η OLYMPIC AIR στον αέρα – Δίκτυο εσωτερικού/ εξωτερικού

Όπως ακριβώς είχε συμβεί πριν από 52 χρόνια με την Ολυμπιακή Αεροπορία στα χέρια του Ωνάση να εκτελεί τότε το παρθενικό της δρομολόγιο στην Θεσσαλονίκη με ένα ελικοφόρο αεροπλάνο τύπου Ντακότα, έτσι και την Πέμπτη 1 Οκτωβρίου 2009, η νέα OLYMPIC AIR υπό την ιδιοκτησία της MIG πραγματοποίησε την παρθενική της πτήση στην συμπρωτεύουσα με ένα Airbus 319, με κυβερνήτη τον κ. Χρήστο Καλογήρου.<sup>88</sup>

Τα εγκαίνια της Ολυμπιακίς Αίρ τελέστηκαν το πρωί της 1<sup>ης</sup> Οκτωβρίου από τον Μητροπολίτη Μεσογείας και Λαυρεωτικής, Νικόλαο, παρουσία και του Γενικού Διευθυντή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, κ. Γιάννη Παράσχη. Ο κ. Παράσχος καλωσόρισε την Ολυμπιακίς Αίρ αναφέροντας ότι για την εταιρεία του αεροδρομίου η μέρα εκείνη ήταν η μεγαλύτερη μέρα ύστερα από εκείνη της έναρξης λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Μάλιστα, έκανε λόγο για διάψευση των Κασσάνδρων που πίστευαν ότι η Ολυμπιακή δεν θα ιδιωτικοποιηθεί.

Το νέο κεφάλαιο στην ιστορία της ελληνικής αεροπορίας ξεκίνησε να γράφεται επισήμως από εκείνο το πρωί. Είχαν προηγηθεί δύο ημέρες σταδιακής προσαρμογής,

<sup>88</sup> Κώστας Νάνος (2009), “Από την Ολυμπιακή του Ωνάση στην OLYMPIC AIR της MIG”: <http://www.capital.gr/Articles.asp?id=825401> (01/10/2009)

με την OLYMPIC AIR να παίρνει τη σκυτάλη από τις ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ, οι οποίες πάντως θα εξακολουθούν να εμφανίζονται στον πίνακα του αεροδρομίου της Αθήνας για μερικούς ακόμα μήνες.<sup>89</sup>

Με προσωπικό που αριθμεί 5.000 άτομα σε Olympic Air, Olympic Handling και Olympic Engineering, ο στόλος της OLYMPIC AIR θα αποτελείται από 32 αεροσκάφη από τα οποία τα δεκαέξι είναι Airbus A319 και A320, δέκα Bombardier Q400, πέντε Bombardier Dash 100 και ένα ATR – 42. Ήδη από 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009 είναι διαθέσιμα 21 συνολικά αεροσκάφη, τα οποία θα γίνουν 25 την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου και στη συνέχεια θα προστεθούν τα υπόλοιπα. Συνολικά η επένδυση της εταιρείας σε αεροσκάφη και ανταλλακτικά αναμένεται να φθάσει σε 1,1 δισ. δολάρια. Η OLYMPIC AIR εκτιμά πως «με το στόλο αυτό και σε συνεργασία με άλλες αεροπορικές εταιρείες, θα ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις του επιβατικού κοινού και θα εμπλουτίσει τις λύσεις που έχουν οι πελάτες της για ταξίδια σε όλον τον κόσμο. Η αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας με τα εξωτερικά θα βελτιωθεί καθώς θα προσφέρονται περισσότερες συνδέσεις από ότι στο παρελθόν». ο πτητικό πρόγραμμα της νέας εταιρείας περιλαμβάνει 19 προορισμούς εσωτερικού και 17 εξωτερικού, (έναντι 28 πτήσεων περιλαμβάνει 19 προορισμούς εσωτερικού των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ), ενώ εξωτερικού και 26 πτήσεων εσωτερικού των ΔΕΛΤΑ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ), ενώ υπερατλαντικές πτήσεις θα γίνονται σε συνεργασία με τις Delta, KLM, Air France, Etihad Airways και Cyprus Airways.

Στο δίκτυο εσωτερικού η OLYMPIC AIR ξεκίνησε να πετά από και προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Λήμνο, Μυτιλήνη, Χίο, Σάμο, Κω, Ρόδο, Σύρο, Μύκονο, Σαντορίνη, Ηράκλειο, Χανιά, Κεφαλονιά, Ζάκυνθο, Πρέβεζα, Ιωάννινα, Κέρκυρα.

Σε ό,τι αφορά το εξωτερικό η εταιρεία πετά προς Λονδίνο, Παρίσι, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Βελιγράδι, Βουκουρέστι, Βιέννη, Μιλάνο, Ρώμη, Κων/πολη, Λάρνακα, Βηρυτό, Κάιρο, Αλεξάνδρεια, Σόφια, Τίρανα και Τελ Αβίβ. Σύμφωνα με πληροφορίες το Μόναχο είναι ένας ακόμη ευρωπαϊκός προορισμός που εξετάζεται να ενταχθεί στο δίκτυο εξωτερικού, παρά το γεγονός ότι οι προορισμοί προς Γερμανία δεν συμπεριλήφθηκαν στα αρχικά σχέδια της εταιρείας.

<sup>89</sup> Νίκος Μουμούρης (2009). "Αθήνα-Θεσσαλονίκη η πρώτη πτήση της Olympic Air", ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ



Πάντως η OLYMPIC AIR έχει ήδη καταρτίσει συμφωνίες με μεγάλες αεροπορικές εταιρείες για πτήσεις κοινού κωδικού προς Νέα Υόρκη, Τορόντο, Μόντρεαλ, Αυστραλία, Γιοχάνεσμπουργκ, Ατλάντα, Abu Dhabi. Υπεγράφη συμφωνία με την Delta Airlines για πτήσεις κοινού κωδικού προς Νέα Υόρκη, από 1η Οκτωβρίου 2009, η οποία θα εμπλουτιστεί και με άλλους προορισμούς από τις αρχές του 2010. Την ίδια ώρα, σε στάδιο τελικής επεξεργασίας βρίσκεται η συνεργασία της Olympic Air με την Air France, για πτήσεις κοινού κωδικού, τόσο μεταξύ Ελλάδας-Γαλλίας, όσο και για πτήσεις προς το Μόντρεαλ του Καναδά από τον Μάρτιο 2010. Παράλληλα, ολοκληρώνεται η διασφάλιση πτήσεων κοινού κωδικού με την KLM για την εκμετάλλευση των δρομολογίων Ελλάδας-Ολλανδίας καθώς και δρομολογίων προς και από Τορόντο από τον Μάρτιο του 2010. Προχώρησε επίσης η υλοποίηση της συνεργασίας της Olympic Air με την Etihad Airways για πτήσεις κοινού κωδικού προς και από Abu Dhabi καθώς επίσης και για πτήσεις προς και από Νότιο Αφρική, Αυστραλία και Νοτιοανατολική Ασία, Κίνα και Ιαπωνία. Επίσης, θέμα χρόνου είναι να ολοκληρωθούν οι συμφωνίες συνεργασίας με την CSA-Czech Airlines για Πράγα, την Aerosvit για Κίεβο και Οδησό, την Fly Baboo για Γενεύη και την Kuwait Airways για Κουβέιτ. Απώτερος στόχος πάντως της Olympic Air μέσω της εμπορικής συνεργασίας της με τις Delta Airlines και Air France/KLM είναι η ένταξη της στη συμμαχία της Sky Team, την παγκόσμια αεροπορική συμμαχία που αριθμεί στις τάξεις της 14 μέλη από τέσσερις ηπείρους.

Παρά τον τερματισμό της λειτουργίας τους, οι ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ θα συνεχίσουν να εμφανίζονται ως η εταιρεία που θα εκτελεί τα 24 δρομολόγια της «άγονης» γραμμής, χρησιμοποιώντας τα αεροσκάφη και το προσωπικό της OLYMPIC AIR. Η εκκαθάριση των ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ και της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. αναμένεται να ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2009, βάσει της συμφωνίας της Ελλάδας με την Ε.Ε.<sup>90</sup>

Ωστόσο, όλα δείχνουν ότι μαζί με την OLYMPIC AIR θα ανοίξει και πάλι φτερά αεροπορική εταιρεία «Μακεδονικές Αερογραμμές». Σύμφωνα με τα όσα δήλωσε ο πρόεδρος της MIG από τη Θεσσαλονίκη, στη διάρκεια τελετής με αφορμή την έναρξη των πτήσεων της OLYMPIC AIR,

<sup>90</sup> Κώστας Νάνος (2009), "Από την Ολυμπιακή του Ωνάση στην OLYMPIC AIR της MIG": <http://www.capital.gr/Articles.asp?id=825401> (01/10/2009)



«Έχουμε στην κατοχή μας και στην ιδιοκτησία μας ένα σήμα που λέγεται Μακεδονικές Αερογραμμές. Το σήμα αυτό είναι κατοχυρωμένο διεθνώς, έχουμε όλους τους κωδικούς για να πετάξουμε, δεν μπορεί να πετάξει ποτέ κανένας άλλος με το όνομα Μακεδονικές Αερογραμμές. Ξεκινάμε άμεσα δημιουργία θυγατρικής και θα ξεκινήσουμε σύντομα πτήσεις Μακεδονικές Αερογραμμές, με έδρα τη Θεσσαλονίκη της πραγματικής Μακεδονίας και με κάλυψη όλων των προορισμών αυτών που θα βρούμε σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς, για να καλύψουμε επιχειρηματικές, τουριστικές ανάγκες και ανάγκες μεταναστών».

Ο ίδιος ανέφερε ότι η δημιουργία των Μακεδονικές Αερογραμμών έχει ως στόχο να καλυφθούν σύντομα οι επιχειρηματικές και τουριστικές ανάγκες της περιοχής.

Τέλος, χαρακτήρισε την ημέρα ιστορική και συγκινητική, ενώ επιφύλαξε εγκωμιαστικά σχόλια για τα στελέχη και τους 5.000 εργαζομένους της νέας εταιρείας που κατάφεραν ένα μοναδικό, όπως το χαρακτήρισε ο ίδιος, επίτευγμα στην ιστορία των αερομεταφορών, αλλά και της διεθνούς επιχειρηματικότητας. Ανέφερε, επίσης, ότι η MIG έχει απόλυτη συναίσθηση, πως είναι διαχειριστής του ονόματος της Ολυμπιακής καθώς, όπως είπε, αυτό ανήκει σε όλους τους Έλληνες. Έκλεισε την ομιλία του με μία φράση που χαρακτηρίζει τη φιλοσοφία της νέας ελληνικής αεροπορικής εταιρείας:

«Το όνομα «Ολυμπιακή» ανήκει στην Ελλάδα, ανήκει σε όλο τον ελληνικό λαό και θα προσπαθήσουμε να τους κάνουμε όλους περήφανους. Θα προσπαθήσουμε να αποδείξουμε ότι η Ελλάδα, μπορεί πράγματι, να πάει ψηλά».

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΟΓΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αλεξάνδρα Κασσίμη (2009), “Η Ολυμπιακή πωλείται στη MIG”, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ
- Νίκος Μουμούρης (2009), “Αθήνα-Θεσσαλονίκη η πρώτη πτήση της Olympic Air”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ
- Φίλιππος Δεργιαδής (2008), “Τελευταία πτήση... εξυγίανσης για την Ολυμπιακή”, Εφημερίδα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

### Ιστοσελίδες

- Capital.gr: MIG: <http://www.capital.gr/News.asp?id=677697>, “Υποβολή δεσμευτικής προσφοράς για την απόκτηση της Ολυμπιακής” (29/10/2009)
- <http://news247.gr/a/6175633>, “Πρόταση MIG για την Ολυμπιακή” (29/10/2009)
- Swissport International Ltd. – Global cargo and aircraft Ground Handling: <http://www.swissport.com/> (09/11/2009)
- MARFIN INVESTMENT GROUP: <http://www.marfininvestmentgroup.com/Detail.aspx?amid=11023> (20/08/2009)
- Newsroom ΔΟΛ, με πληροφορίες από Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, “Προσφορές για την Ολυμπιακή από Aegean και Chrysler Aviation”:  
<http://www.in.gr/NEWS/article.asp?lngEntityID=992056>, (15/08/2009)
- Κώστας Νάνος (2009), “Από την Ολυμπιακή του Ωνάση στην OLYMPIC AIR της MIG”:  
<http://www.capital.gr/Articles.asp?id=825401> (01/10/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”:  
<http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx> (01/11/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”:  
<http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx> (01/11/2009)

- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”: <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx> (01/11/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport”: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx> (22/10/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport”: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx> (18/07/2009)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (08/11/2009)
- Τατιάνα Ρόκου (2009), “Προσφορές από MIG και Swissport για την Ολυμπιακή”, [www.traveldailynews.gr/new.asp?](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?) (01/11/2009)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Συμπεράσματα

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία επιχειρήθηκε η παρουσίαση της ιστορικής πορείας του άλλοτε εθνικού μας αερομεταφορέα, της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, καθώς και η παρουσίαση των πρόσφατων εξελίξεων, μέσα από τις οποίες η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ μετατράπηκε σε ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ για να καταλήξει σήμερα με την ονομασία OLYMPIC AIR, έχουσα πλέον χάσει το δημόσιο χαρακτήρα της.

Από την 6<sup>η</sup> Απριλίου 1957 οπότε και πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση της τότε Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις), η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ «ταξίδεψε» εκατομμύρια επιβάτες ανά τον κόσμο, αποπνέοντας αίγλη και κύρος, ιδιαίτερος κατά τα λεγόμενα «Χρυσά Χρόνια», κατά τα οποία αποτελούσε την πρώτη επιλογή για τα ταξίδια παγκοσμίου φήμης προσωπικότητων.

Το 1975 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ από την ιδιοκτησία του Αριστοτέλη Ωνάση και με αφορμή ένα δυσάρεστο γεγονός, πέρασε στη διοίκηση του ελληνικού Κράτους. Η ιστορία έδειξε ότι η επιλογή αυτή θα στοίχιζε ακριβά στην αεροπορική εταιρεία. Απεργιακές κινητοποιήσεις, καθυστερήσεις και αυξανόμενα ελλείμματα καθιστούν πλέον την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ μη κερδοφόρα.

Από την ανάλυση των γεγονότων που προηγήθηκε, συμπεραίνεται ότι ο μηχανισμός της αγοράς δε διασφαλίζει πάντα την άριστη αποδοτικότητα. Στο σημείο αυτό επεμβαίνουν οι Κυβερνήσεις με διάφορα μέτρα πολιτικής, τα οποία ποικίλλουν από τη νομισματική πολιτική μέχρι το διοικητικό και νομοθετικό έλεγχο και σε ορισμένες περιπτώσεις, μέχρι την πλήρη ιδιοκτησία από το Κράτος. Στην Ελλάδα, το καθεστώς στο χώρο των μεταφορών είναι τέτοιο, ώστε πρώτος ο χώρος αυτός «αντιλήφθηκε» την κρατική παρέμβαση πιο έντονα από κάθε άλλο οικονομικό χώρο.

Μελετώντας τη Ρύθμιση (Regulation) και Απορρύθμιση (Deregulation) των εναέριων μεταφορών, συμπεραίνουμε ξεκάθαρα το σημαντικό ρόλο των Κυβερνήσεων στις αερομεταφορές. Το 1944 στη Διεθνή Συνάντηση για τις Αερομεταφορές (International Air Transport Conference), διαφάνηκαν οι βλέψεις των Η.Π.Α. για πλήρη εμπορική κυριαρχία στον ουρανό της Ευρώπης, αφού σε αντίθεση με τις χώρες της Ευρώπης που βγήκαν κατεστραμμένες –τόσο από πλευράς οικονομίας όσο και από πλευράς

υποδομών – οι Η.Π.Α. διέθεταν μια ισχυρότατη οικονομία, η οποία εύκολα ασκούσε επιρροή. Ωστόσο, η Παγκοσμιοποίηση στην ανάπτυξη της οποίας συνέβαλαν άμεσα οι αερομεταφορές, αποτέλεσε την αιτία για κατάργηση των περιοριστικών μέτρων (Deregulation) που είχαν ληφθεί με τη Σύμβαση του Σικάγο.

Βασικό συμπέρασμα της παρούσας Διπλωματικής είναι ότι το αεροπορικό προϊόν είναι ευαίσθητο σε κάθε αλλαγή του εσωτερικού ή εξωτερικού περιβάλλοντος. Απόδειξη του παραπάνω συμπεράσματος αποτελεί το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001, το οποίο αποτελεί κομβικό σημείο της Παγκόσμιας ιστορίας. Οι κύριες επιπτώσεις αυτού του γεγονότος στην αεροπορική βιομηχανία ήταν:

- Μείωση της επιβατικής κίνηση κατά 30% στην Αμερική
- Μείωση της επιβατικής κίνηση κατά 18% στην Ευρώπη
- Μείωση θέσεων εργασίας κατά 100.000
- Πτώχευση αερομεταφορέων όπως η Sabena και η Swissair

Όμως, λόγω της μεγάλης ελαστικότητας ζήτησης του αεροπορικού προϊόντος, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι άμεσα επηρεάζεται από:

- Το εισόδημα του καταναλωτή
- Τις τιμές των άλλων αγαθών
- Τις καταναλωτικές προτιμήσεις
- Τις προσδοκίες του καταναλωτή για ενδεχόμενες μεταβολές των τιμών ή του εισοδήματός του

Συνεπώς, η παραμικρή ποσοστιαία μείωση ή πιθανολογούμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των επιβατών, προξενεί πολλαπλάσια μείωση της ζήτησης.

Στην περίπτωση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, οι αιτίες της κρίσης υπέβασκαν τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο Κεφάλαιο 6. Τα σχέδια εξυγίανσης που ακολούθησαν την κρίση στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ και πάρηκαν από τις κατά καιρούς Κυβερνήσεις, αποδείχτηκαν κατά τη συγγραφή της παρούσας εργασίας ότι είχαν μόνο παροδικά και επιφανειακά αποτελέσματα.

Οι Νόμοι 2271/1994 και 2602/1998 υλοποιήθηκαν εν μέρει και οι ρίζες του προβλήματος παρέμεναν άλυτες. Είναι φανερό ότι οι Κυβερνήσεις, αν και μπορούν να ασκήσουν έντονο κρατικό παρεμβατισμό, σε άλλες περιπτώσεις αδυνατούν να εφαρμόσουν νόμους που οι ίδιες έχουν θεσπίσει.

Τελικά, μετά από διαπραγματεύσεις της Κυβέρνησης με ιδιώτες που είχαν εκφράσει ενδιαφέρον, οι ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ πέρασαν ξανά μετά από 34 χρόνια στα χέρια ιδιωτών και συγκεκριμένα στον Όμιλο MARFIN. Η ιστορία θα αποδείξει τη βιωσιμότητα της νέας OLYMPIC AIR, αφού όπως συμπεραίνεται από το σύνολο της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας, μια υγιής αεροπορική εταιρεία απαιτεί άξια διοίκηση, ικανό ανθρώπινο δυναμικό, ισχυρό κεφάλαιο και κατάλληλες συνθήκες για τη διαμόρφωση ιδανικού εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## Ελληνική Βιβλιογραφία

- Kevin Featherstone (2009), “Προς έναν ορισμό της κρίσης”, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ
- Αλεξάνδρα Κασσίμη (2009), “Η Ολυμπιακή πολείται στη MIG”, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ
- Αμπακούκμιν Κ. (1985), “Αεροπορικές μεταφορές”, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς – Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού Κεφάλαιο 7
- Ανώνυμος Συγγραφέας (2008), “Η οδύσεια της Ολυμπιακής”, ΤΑ ΕΛΛΗΝΟΚΑΝΑΔΙΚΑ ΝΕΑ, Τεύχος 2-20, σελ. 2-19
- Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη (2002), “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ. 24
- Γεώργιος Χριστ. Κώττης & Αθηνά Πετράκη-Κώττη (2002), “Μικροοικονομική Θεωρία & Εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων”, Εκδόσεις Γ. ΜΠΕΝΟΥ, σελ. 408
- Δεμερτζής Αργύρης (2007), “Οι πέντε χαμένες ευκαιρίες για σωτηρία”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ
- Δρ. Έλενα Βεντουράτου, (2007), “Γ” Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας”, Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς – Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού, σελ.10-11
- Δρ. Έλενα Βεντουράτου (2007), “Γ” Ενότητα: Ο αεροπορικός τομέας”, Σημειώσεις παραδόσεων του μαθήματος ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, σελ.11
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 30
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 221
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 222
- Ευάγγελος Σαμπράκος (2007), “Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 230

- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 74-75
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 60
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 64
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2001), Επενδύτης
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 283-286
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 52
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 46
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 53
- Ιωάννης Σ. Λαϊνός (2006), “Η αλήθεια πίσω από την κρίση στην Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και άλλα θέματα αερομεταφορών”, Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, σελ. 59
- Μπλαντζούκα Βασιλική (2004), “Το νέο ξεκίνημα του εθνικού αερομεταφορέα”, Εκπόνηση εργασίας στα πλαίσια του μαθήματος «Πρακτική Άσκηση Φοιτητών», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σελ. 2
- Μπουλούκος Π. (2007), “Χρυσό ιωβηλαίο για την ερτάνινγη Ολυμπιακή”, ΤΟ ΒΗΜΑ
- Νίκος Μουμούρης (2009), “Αθήνα-Θεσσαλονίκη η πρώτη πτήση της Olympic Air”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

- Νίκος Μουμούρης, Γιώργος Κιούσης (2005), “Πετώντας στα σύννεφα της... εξυγίανσης”, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ
- Π. Μπουλούκος, (2000), “Το τελικό σχέδιο για την Ολυμπιακή”, ΤΟ ΒΗΜΑ
- Πάνος Μουρδουκούτας (2004), “Η Παγκόσμια Επιχείρηση”, Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, σελ. 39
- Φίλιππος Δεργιαδές (2008), “Τελευταία πτήση... εξυγίανσης για την Ολυμπιακή”, Εφημερίδα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Andrew W. Evans (2003), “Accidental Fatalities in Transport”, *Journal of the Royal Statistical Society, Series A (Statistics in Society)*, Vol. 166, pp. 253-260
- Aviation History (1996), New York: Primedia Special Interest Publications
- Christer Jonsson (1981), “Sphere of Flying: The Politics of International Aviation”, International Organization, Vol. 35, pp. 273-302
- Doganis R. (1985), “Flying Off-Course”, The Economics of International Airlines, pub. George Allan & Unwin, London, pp.23-73
- Edmunt Preston (2009), “The Government Role in Civil Aviation”, U.S. Centennial of Flight Commission
- Ellis J. Juan, (1998), “Aviation: The Politics and Economics of a Boom”, Foreign Policy, pp. 141-154
- Erwin Seago and Victor E. Furman (1945), “Internal Consequences of International Air Regulations”, The University of Chicago Law Review, Vol. 12, pp. 333-351
- Gwilliam and Mackie (1975), “Economics and Transport Policy”, London, Allen & Unwin, pp. 13-14
- Harold E. Fellows (1955), “Freedoms of Expressions on the Air”, Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 300, pp. 13-19
- John C. Cooper (1946), “Air Transport and World Organization”, The Yale Law Journal, Vol. 55, pp. 1191-1213

- John E. Richards (1999), "Toward a Positive Theory of International Institutions: Regulating International Aviation Markets", International Organization, Vol. 53, pp. 1-37
- Quincy Wright (1945), "The International Regulation of the Air", The American Economic Review: Papers and Proceedings of the Fifty-Seventh Annual Meeting of the American Economic Association, pp. 243-248
- Virginia Little (1949), "Control of International Air Transport", International Organization, Vol. 3, pp. 29-40
- William A. Crenshaw (1988), "Civil Aviation: Target for Terrorism", Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 498, The Private Security Industry: Issues and Trends, pp. 60-69

## Ιστοσελίδες

- History of the Hellenic Air Force: [http://www.hellas.org/military/air\\_force/hafhist.htm](http://www.hellas.org/military/air_force/hafhist.htm) (04/07/2009)
- Ιστορία Πολεμικής Αεροπορίας: <http://www.haf.gr/el/history/history/> (04/07/2009)
- Hellenic Aviation History: <http://koti.welho.com/msolanak/istoria.html> (04/07/2009)
- Ασημακόπουλος Φ. Γεώργιος (2009): [http://tzinos1.net16.net/1\\_7\\_-html](http://tzinos1.net16.net/1_7_-html), Αφιέρωμα: Ολυμπιακές Αερογραμμές, GAS Live (12/07/2009)
- Ένωση Ιταμένων Συνοδών & Φροντιστών: [www.eisf.gr/index.php?option...](http://www.eisf.gr/index.php?option...) (02/08/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/10/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (02/08/2009)
- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (15/07/2009)



- Ολυμπιακές Αερογραμμές: [waredia.mobi/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://waredia.mobi/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (05/07/2009)
- Karl Heinz Roth, (2008), “Globale Krise-Globale Proletarisierung-Gegenperspektiven”, Ηλεκτρονικό περιοδικό Wildcat, [www.wildcat-www.de](http://www.wildcat-www.de) (11/08/2009)
- Εθνικό Ίδρυμα Μελετών και Ερευνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ψηφιακό αρχείο: [85.72.35.68/treeres.asp?....](http://85.72.35.68/treeres.asp?....) 2009 (12/10/2009)
- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ:  
<http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=12> (12/10/2009)
- Αφιερώματα: 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001: [www.sansimera.gr/articles/171](http://www.sansimera.gr/articles/171), (04/11/2009)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (13/10/2009)
- Εμμανουηλίδης Μάνος (2008), “Ολυμπιακή Αεροπορία. Από την ακμή στην κακοδιαχείριση, στο κομματικό κράτος, στις λάθος επιλογές”:  
[http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post\\_14.html](http://emmanouilidismanos.blogspot.com/2008/09/blog-post_14.html), (04/10/2009)
- International Air Transport Association:  
[http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Air\\_Transport\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association) (12/08/2009)
- Φώτης Φωτεινός (2007), “Pantheon Airways: Ζει η εταιρεία-φάντασμα της O.A.”: <http://www.capital.gr/news.asp?Details=298676> (08/11/2009)
- Capital.gr: MIG: <http://www.capital.gr/News.asp?id=677697>, “Υποβολή δεσμευτικής προσφοράς για την απόκτηση της Ολυμπιακής” (29/10/2009)
- <http://news247.gr/a/6!75633>, “Πρόταση MIG για την Ολυμπιακή” (29/10/2009)
- Swissport International Ltd. – Global cargo and aircraft Ground Handling:  
<http://www.swissport.com/> (09/11/2009)
- MARFIN INVESTMENT GROUP:  
<http://www.marfininvestmentgroup.com/Detail.aspx?amid=11023> (20/08/2009)
- Newsroom ΔΟΛ, με πληροφορίες από Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, “Προσφορές για την Ολυμπιακή από

Aegean και Chrysler Aviation”:

<http://www.in.gr/NEWS/article.asp?lngEntityID=992056>, (15/8/2009)

- Κώστας Νάνος (2009), “Από την Ολυμπιακή του Ωνάση στην OLYMPIC AIR της MIG”:  
<http://www.capital.gr/Articles.asp?id=825401> (01/10/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”:  
<http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx>  
(01/11/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”:  
<http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx>  
(01/11/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “ΟΑ: Νέα σελίδα στις αερομεταφορές στην Ελλάδα”:  
<http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/473575/Article.aspx>  
(01/11/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport”:  
<http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx>  
(22/10/2009)
- Μάρω Τσαντήλα (2009), “Συμπληρωματικές προσφορές από MIG-Swissport”:  
<http://www.euro2day.gr/news/enterprises/122/articles/457379/Article.aspx>  
(18/07/2009)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ:  
[el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές\\_Αερογραμμές](http://el.wikipedia.org/.../Ολυμπιακές_Αερογραμμές) (08/11/2009)
- Τατιάνα Ρόκου (2009), “Προσφορές από MIG και Swissport για την Ολυμπιακή”,  
[www.traveldailynews.gr/new.asp?](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?) (01/11/2009)
- Richard Musgrave: [en.wikipedia.org/.../Richard\\_Musgrave](http://en.wikipedia.org/.../Richard_Musgrave) (01/08/2009)
- Αεροπορία: [www.livepedia.gr/.../Αεροπορία](http://www.livepedia.gr/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Αεροπορία: [el.science.wikia.com/.../Αεροπορία](http://el.science.wikia.com/.../Αεροπορία) (21/06/2009)
- Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)
- Πολεμική Αεροπορία: [el.wikipedia.org/.../Πολεμική\\_αεροπορία](http://el.wikipedia.org/.../Πολεμική_αεροπορία) (21/06/2009)
- September 11 Attacks: [en.wikipedia.org/.../September\\_11\\_attacks](http://en.wikipedia.org/.../September_11_attacks) (12/10/2009)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση (1) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών και (3) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών.

### Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, που υπεγράφη στην αγγλική γλώσσα την 23η Μαρτίου 2009, το κείμενο της οποίας ακολουθεί στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

### Άρθρο δεύτερο

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε., Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών που υπεγράφη στην αγγλική γλώσσα, το κείμενο της οποίας ακολουθεί στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.



### Άρθρο τρίτο

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε., Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών που υπεγράφη στην αγγλική γλώσσα την 23η Μαρτίου 2009, το κείμενο της οποίας ακολουθεί στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

### Άρθρο τέταρτο

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, ..... Μαρτίου 2009

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ι. Παπαθανασίου

Κ. Χατζηδάκης

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ  
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Φ. Πάλλη - Πετραλιά

Ευρ. Στυλιανίδης

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου "Κύρωση (1) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών και (3) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών"

### Προς τη Βουλή των Ελλήνων

#### Α. Γενικό Μέρος

Η Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και, μετά τον εταιρικό μετασχηματισμό της, οι εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε. αποτέλεσαν αντικείμενο μη επιτυχών προσπαθειών αποκρατικοποίησης, ιδίως λόγω της εμπλοκής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία έκρινε επανειλημμένα (το έτος 2002, 2005, 2006 και 2008) ότι τόσο η Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. όσο και οι εταιρείες που τη διαδέχθηκαν είναι υπόλογες για την επιστροφή ιδιαίτερα σημαντικών ποσών παράνομων κρατικών ενισχύσεων.

Την 27η Ιουνίου 2008 η Ελληνική Κυβέρνηση κοινοποίησε προς έγκριση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο αποκρατικοποίησης που βασίζεται σε διαφορετική λογική. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε τρεις διαδικασίες πώλησης ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. κατανεμημένων σε τρεις προς εκποίηση δέσμες συγκεκριμένων υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων σχετικών με: (α) το πτητικό έργο, (β) τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και (γ) τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών αντίστοιχα και την εν συνεχεία θέση των υφιστάμενων εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. σε εκκαθάριση. Τα συγκεκριμένα περιουσιακά στοιχεία, σύμφωνα με το σχεδιασμό του Ελληνικού Δημοσίου, θα αποκτούσαν η Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία που είχε ήδη συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.

3424/2005 με σκοπό να χρησιμοποιηθεί ως όχημα για την απόκτηση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που αφορούν το πτητικό έργο καθώς και δύο νεοϊδρυόμενες εταιρείες που θα συνιστώντο για την απόκτηση περιουσιακών στοιχείων σχετικών με τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών αντιστοίχως, που τελικά θα περιέρχονταν κατόπιν διαγωνισμού σε ιδιώτες επενδυτές. Το Ελληνικό Δημόσιο υποστήριξε ότι: (α) στην προτεινόμενη διαδικασία δεν εμπεριέχονται στοιχεία κρατικής ενίσχυσης προς τους αγοραστές των συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων, (β) ούτε υπέρ των προς πώληση υφισταμένων ή υπό ίδρυση (κατά τα ανωτέρω) εταιρειών και ότι (γ) ούτε οι ως άνω εταιρείες ή οι αγοραστές τους "κληρονομούν" μέσω των διαδικασιών πώλησης οποιαδήποτε παράνομη ή ασύμβατη προς το Ευρωπαϊκό Δίκαιο κρατική ενίσχυση.

Προς κατοχύρωση της διαφάνειας της προτεινόμενης διαδικασίας αποκρατικοποίησης, το Ελληνικό Δημόσιο πρότεινε τη πραγματοποίηση διεθνών διαγωνισμών σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου περί αποκρατικοποιήσεων (ν.3049/2002) και παρουσίασε αναλυτικά για κάθε μία από τις ως άνω διαδικασίες πώλησης τα στάδια υλοποίησής της.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την αναλυτική εγκριτική της απόφαση την 17η Σεπτεμβρίου 2008 (Απόφαση Ε.Κ. C (2008) 5074/3). Στην Απόφαση της αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέτασε μία προς μία τις προτεινόμενες διαδικασίες αποκρατικοποίησης και τα στάδια υλοποίησής τους και κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι εφόσον οι διαδικασίες αποκρατικοποίησης λάβουν χώρα σύμφωνα με τους όρους και τις δεσμεύσεις που ανέλαβε με τη κοινοποίηση του το Ελληνικό Δημόσιο, δεν θα περιέχουν κρατικές ενισχύσεις ούτε προς τους ιδιώτες επενδυτές ούτε προς τις εταιρείες στις οποίες θα εισφερθούν τα προς πώληση περιουσιακά στοιχεία (Pantheon Airways για τα περιουσιακά στοιχεία που αφορούν το πτητικό έργο και νεοϊδρυόμενες εταιρείες για τη συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών και τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών αντιστοίχως) καθώς και ότι ουδείς εξ αυτών θα "κληρονομήσει" οποιαδήποτε παράνομη ή ασύμβατη προς το Ευρωπαϊκό δίκαιο κρατική ενίσχυση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να καταλήξει στην απόφαση της βασίστηκε στην υφιστάμενη νομολογία για τη διάκριση μεταξύ πωλήσεως μετοχών της επιχείρησης που έλαβε στο παρελθόν κρατική ενίσχυση και της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων, και δέχθηκε ότι στο μέτρο που η μεταβίβαση συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων πραγματοποιείται σε τιμές αγοράς (market prices), η μεταβίβαση αυτή έχει ως αποτέλεσμα ο δέκτης της κρατικής ενίσχυσης να διατηρεί το εκ της κρατικής



ενίσχυσης πλεονέκτημα και να μην αναζητείται αυτή από τον νέο κύριο, δέχθηκε δηλαδή ότι σπάει η αλυσίδα της ανάκτησης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να καταλήξει στην εγκριτική της απόφαση διερεύνησε περαιτέρω αν οι προτεινόμενες από το Ελληνικό Δημόσιο διαδικασίες μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων στις νέες οντότητες πραγματοποιούνται σε αγοραία τιμή (που μπορεί να είναι προϊόν ανοικτού διαγωνισμού ή ανεξάρτητης αποτίμησης των πωλουμένων περιουσιακών στοιχείων), αν γίνονται με σωστή διαδικασία και τέλος αν τυχόν πραγματοποιούνται προς πιθανή καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφερόμενη στην κοινοποίηση του Ελληνικού Δημοσίου που δεσμεύθηκε να προβεί σε διεθνή ανοικτό διαγωνισμό με κατακύρωση στον πλειοδότη και στις εγγυήσεις περί ανεξάρτητης αποτίμησης των πωλουμένων περιουσιακών στοιχείων σύμφωνα με το νόμο 3049/2002 περί αποκρατικοποιήσεων έκρινε ότι οι προτεινόμενες διαδικασίες δεν θέτουν ζήτημα κρατικών ενισχύσεων.

Πέραν των ανωτέρω, το Ελληνικό Δημόσιο συμφώνησε η όλη διαδικασία αποκρατικοποιήσεως να τελεί υπό την επίβλεψη Επιτροπής Παρακολούθησης, ανεξάρτητου από την Ελληνική Δημοκρατία ή τις εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. ο οποίος θα διαθέτει τα αναγκαία προσόντα και εμπειρία για την διεκπεραίωση της εντολής του, θα έχει πρόσβαση σε πληροφορίες και στοιχεία και θα αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την Απόφαση της της 17ης Σεπτεμβρίου 2008 έλαβε θέση κατόπιν αιτήματος του Ελληνικού Δημοσίου και επί του ζητήματος της εφαρμογής της Οδηγίας 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών μελών σχετικά με τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε επί του ζητήματος αν οι προτεινόμενες διαδικασίες ιδιωτικοποίησης που εμπεριέχουν δύο συναλλαγές, τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε τρεις εταιρείες και την απόκτηση από ιδιώτες επενδυτές των μετοχών των εταιρειών αυτών συνιστούν μεταβίβαση οικονομικής οντότητας που διατηρεί την ταυτότητά της. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμώντας ότι οι νέες οντότητες δεν θα αποκτήσουν ούτε από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. ούτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. επαρκή υλικά και άλλα περιουσιακά στοιχεία και προσωπικό για να διατηρήσουν την ταυτότητα των δικαιοπαρόχων τους έκρινε ότι δεν τίθεται ζήτημα μεταβίβασης εργαζομένων κατά την έννοια της Οδηγίας 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου.



## **B. Οι Διαγωνισμοί Αποκρατικοποίησης**

Μετά την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το Ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε να προκηρύξει τρεις διεθνείς διαγωνιστικές διαδικασίες για το πτητικό έργο, τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

Προβλέφθηκε: (1) μια αρχική φάση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, για την προεπιλογή των υποψήφιων επενδυτών ακολουθούμενη (2) από τη φάση υποβολής μη δεσμευτικών προσφορών και εν συνεχεία για όσους θα προκρίνονταν με βάση τα κριτήρια επιλογής (3) η φάση υποβολής δεσμευτικών προσφορών ενώ τέλος, (4) αν παρίστατο ανάγκη, αφηνόταν ανοικτό το ενδεχόμενο τελικής φάσης υποβολής βελτιωμένων τελικών προσφορών. Η διάρθρωση της κάθε μίας από τις τρεις διαγωνιστικές διαδικασίες έχει ως εξής:

(α) **Για το πτητικό έργο** προβλέφθηκε (1) η κατακύρωση του διαγωνισμού στον προσφέροντα το υψηλότερο τίμημα για τα ελάχιστα προσφερόμενα περιουσιακά στοιχεία που περιλαμβάνουν τα αποκλειστικά δικαιώματα χρήσης της εμπορικής ονομασίας "Ολυμπιακή", του λογοτύπου και των κατατεθειμένων εμπορικών σημάτων Ολυμπιακής καθώς και των χρονοθυρίδων (slots) των αερολιμένων Λονδίνου (LHR), Νέας Υόρκης (JFK), Ρώμης (FCO), Φρανκφούρτης (FRA), Βρυξελλών (BRU), Λονδίνου (LGW), Παρισιού (CDG), Μιλάνου (LIN) και Βουκουρεστίου (OTP) (2) η αγορά από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά το αρχικό κλείσιμο της συμφωνίας του 49% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και κατά το τελικό κλείσιμο κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του 51% του μετοχικού κεφαλαίου της, ύψους εξήντα εκατομμυρίων (60.000.000) ευρώ, όπως αυτό θα έχει επανυπολογισθεί εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από το αρχικό κλείσιμο, βάσει της καθαρής αξίας του ενεργητικού της, (3) η υλοποίηση από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά τη μεταβατική περίοδο μέχρι την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Pantheon Airways Ανώνυμος Αεροπορική Εταιρεία του επιχειρησιακού του σχεδίου με την υποχρέωση να συμμετάσχει στους διαγωνισμούς που θα προκηρυχθούν για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών και την διεξαγωγή Δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας και (4) η δυνατότητα του επιλεγέντα επενδυτή να αποκτήσει κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου πρόσθετα περιουσιακά στοιχεία των εταιριών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. ή και της θυγατρικής της τελευταίας Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. με βάση τη διενεργηθείσα αποτίμηση από τον Ανεξάρτητο Σύμβουλο Αποτίμησης που διορίστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

**(β) Για τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών προβλέφθηκε**

(1) η κατακύρωση του διαγωνισμού στον προσφέροντα το υψηλότερο τίμημα για τα ελάχιστα προσφερόμενα περιουσιακά στοιχεία, που περιλαμβάνουν τις μακροχρόνιες μισθώσεις για δύο υπόστεγα ΣΕΔ και σχετικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και συγκεκριμένα για το κτίριο 56 και το κτίριο 57, (2) η αγορά από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά το αρχικό κλείσιμο της συμφωνίας του 49% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και κατά το τελικό κλείσιμο κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του 51% του κεφαλαίου της, ύψους πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) Ευρώ (3) η υλοποίηση από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά τη μεταβατική περίοδο μέχρις αποκτήσεως του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. του επιχειρησιακού του σχεδίου και (4) η δυνατότητα του επιλεγέντα επενδυτή να αποκτήσει κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου πρόσθετα περιουσιακά στοιχεία των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες ή και της θυγατρικής της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. με βάση τη διενεργηθείσα αποτίμηση από Ανεξάρτητο Σύμβουλο Αποτίμησης που ορίσθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

**(γ) Για τις υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών** προβλέφθηκε (1) η κατακύρωση του διαγωνισμού στον προσφέροντα το υψηλότερο τίμημα για τα ελάχιστα προσφερόμενα περιουσιακά στοιχεία που περιλαμβάνουν δικαιώματα παροχής περιορισμένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα πέντε απελευθερωμένα ελληνικά αεροδρόμια, δηλαδή στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κερκύρας, δικαιώματα για τη παροχή υπηρεσιών βοήθειας σε άτομα με περιορισμένη κινητικότητα στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και δικαιώματα λειτουργίας του εμπορευματικού σταθμού και των εγκαταστάσεων εξοπλισμού επίγειας υποστήριξης στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (2) η αγορά από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά το αρχικό κλείσιμο της συμφωνίας του 49% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και κατά το τελικό κλείσιμο κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του 51% του κεφαλαίου της ύψους πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ευρώ (3) η υλοποίηση από τον επιλεγέντα επενδυτή κατά τη μεταβατική περίοδο και μέχρις αποκτήσεως του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. του επιχειρησιακού του σχεδίου με την υποχρέωση να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης τρίτων στα 34 μη απελευθερωμένα αεροδρόμια μέχρι την 6<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009 και να συμμετάσχει στους προκηρυχθησόμενους διαγωνισμούς που συνεπάγονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και (4) η δυνατότητα του επιλεγέντα



επενδυτή να αποκτήσει κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου πρόσθετα περιουσιακά στοιχεία των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. ή και της θυγατρικής της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. με βάση τη διενεργηθείσα αποτίμηση από τον Ανεξάρτητο Σύμβουλο Αποτίμησης που ορίστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

Με βάση την ανωτέρω διάρθρωση των τριών διαγωνιστικών διαδικασιών, η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων μετά από εισήγηση των Χρηματοοικονομικών και Νομικών Συμβούλων του αποφάσισε την 26η Σεπτεμβρίου 2008 την έναρξη των διαγωνιστικών διαδικασιών για την επιλογή ιδιωτών επενδυτών.

Την 18η Νοεμβρίου 2008 η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων απεδέχθη και ενέκρινε την εισήγηση των Χρηματοοικονομικών Συμβούλων για την προεπιλογή των υποψηφίων επενδυτών για το πτητικό έργο, τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

Την 23η Δεκεμβρίου 2008 η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων αποδέχθηκε και ενέκρινε την επιλογή των υποψηφίων επενδυτών που θα εκαλούντο να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές για τις τρεις διαγωνιστικές διαδικασίες που προτάθηκαν από τους Χρηματοοικονομικού και Νομικούς Συμβούλους του Δημοσίου.

Την 4η Φεβρουαρίου 2008 η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποίησης με βάση τις εισηγήσεις των Χρηματοοικονομικών και Νομικών Συμβούλων του Δημοσίου και την προφορική βεβαίωση του Επιτρόπου Παρακολούθησης σχετικά με τη συμμόρφωση του Δημοσίου προς την από 17 Σεπτεμβρίου 2008 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποφάσισε την κήρυξη ως άγονων των τριών ως άνω διαγωνιστικών διαδικασιών, με το αιτιολογικό ότι η αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων των μονάδων πτητικού έργου, υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που διενεργήθηκε από τον Ανεξάρτητο Σύμβουλο Αποτίμησης που ορίστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο ήταν μεγαλύτερη από το τίμημα που προσέφερε κάθε ένας από τους υποψήφιους επενδυτές και ότι ορισμένες προσφορές δεν ήταν σύμφωνες με τους όρους των διαγωνισμών. Η ίδια Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποίησης αποφάσισε τη συνέχιση των διαδικασιών αποκρατικοποίησης απευθύνοντας πρόσκληση προς επιχειρηματικούς ομίλους με στόχο την εξεύρεση λύσης με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Την 6η Φεβρουαρίου 2009 το Ελληνικό Δημόσιο με επιστολή του ζήτησε επίσημη έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη δυνατότητα μεταξύ άλλων να διαπραγματευθεί και να ολοκληρώσει με απευθείας διαπραγματεύσεις με ενδιαφερόμενους επενδυτές τις διαγωνιστικές διαδικασίες που η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων είχε κηρύξει άγονες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε

την 10η Μαρτίου 2009 Απόφαση με την οποία απεδέχθη τα αιτήματα του Ελληνικού Δημοσίου με μερική τροποποίηση της αρχικής της Απόφασης της 17ης Σεπτεμβρίου 2008.

Αμέσως μετά την δημόσια πρόσκληση της Διυπουργική Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων προς επιχειρηματικούς ομίλους να υποβάλουν προσφορές σε σχέση με τις κηρυχθείσες ως άγονες διαγωνιστικές διαδικασίες, η Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών (εφεξής "**MIG**") δημοσιοποίησε το ενδιαφέρον της για την απόκτηση των δραστηριοτήτων πτητικού έργου και υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και για τη σταδιακή αγορά του μετοχικού κεφαλαίου της Pantheon Airways Ανώνυμης Αεροπορικής Εταιρείας και της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. με τίμημα που είναι συμβατό με την αποτίμηση που διενεργήθηκε από τον Ανεξάρτητο Σύμβουλο Αποτίμησης που ορίσθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

Την 13η Φεβρουαρίου 2009 η MIG υπέβαλε προσφορά για την "απόκτηση των περιουσιακών στοιχείων του πτητικού έργου ύψους σαρανταπέντε εκατομμυρίων και επτακοσίων χιλιάδων (45.700.000) ευρώ και για την απόκτηση των περιουσιακών στοιχείων συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών ύψους δεκαέξι εκατομμυρίων επτακοσίων χιλιάδων (16.700.000) ευρώ υπό την προϋπόθεση να της παρασχεθεί περίοδος αποκλειστικών διαπραγματεύσεων μέχρι την 9η Μαρτίου 2009.

Την 14η Φεβρουαρίου 2009 οι Χρηματοοικονομικοί Σύμβουλοι του Δημοσίου γνωστοποίησαν στην εταιρεία MIG την παραχώρηση περιόδου αποκλειστικών διαπραγματεύσεων μέχρι την 6η Μαρτίου 2009, που έγινε αποδεκτή από αυτήν.

Οι διαπραγματεύσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την εταιρεία MIG ολοκληρώθηκαν ουσιαστικά την 6η Μαρτίου 2009 με τη συνεχή παρουσία του Επίτροπου Παρακολούθησης και η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων την 11η Μαρτίου 2009, μετά από εισήγηση των Χρηματοοικονομικών και Νομικών Συμβούλων του Δημοσίου και προφορική ενημέρωση από τον Επίτροπο Παρακολούθησης αποφάσισε την πώληση των περιουσιακών στοιχείων του πτητικού έργου και των μετοχών της εταιρείας Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και των περιουσιακών στοιχείων συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών και των μετοχών της Εταιρείας Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. στη MIG.

Την 13η Φεβρουαρίου 2009, η εταιρεία Swissport υπέβαλε προσφορά για την απόκτηση των περιουσιακών στοιχείων επίγειας εξυπηρέτησης προσφέροντας τίμημα σαραντατεσσάρων εκατομμυρίων και οκτακοσίων χιλιάδων (44.800.000) ευρώ, που είναι συμβατό με την αποτίμηση που διενεργήθηκε από τον Ανεξάρτητο Σύμβουλο



Αποτίμησης που ορίστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο. Στη Swissport παρασχέθηκε ομοίως περίοδος αποκλειστικών διαπραγματεύσεων μέχρι την 6η Μαρτίου 2009, η οποία παρατάθηκε. Μετά τη δήλωση αποχώρησης της Swissport, οι διαπραγματεύσεις συνεχίσθηκαν με τη MIG.

Την 18η Μαρτίου 2009, η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων μετά από εισήγηση των Χρηματοοικονομικών και Νομικών Συμβούλων και με την προφορική ενημέρωση του Επιτρόπου Παρακολούθησης αποφάσισε την πώληση των περιουσιακών στοιχείων του έργου επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και των μετοχών της Ελληνικής Εταιρείας Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών στη MIG.

Τέλος, ως προς την προσφορά ανταγωνιστικής εταιρείας που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, που υπεβλήθη εντός της περιόδου αποκλειστικότητας που είχε παρασχεθεί στην MIG κρίθηκε, ότι η προσφορά αυτή δεν θα πρέπει να παρεμποδίσει την ολοκλήρωση της συναλλαγής με τη MIG.

## **B. Ειδικό Μέρος επί των Συμβάσεων Πώλησης και Αγοράς Μετοχών**

- (α) **Επί του άρθρου 1 του σχεδίου νόμου που αφορά τη Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών (η "Σύμβαση Πάνθεον") μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας (η "ΕΔ") και των εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. (οι "ΟΑ"), Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία (η "Πάνθεον") και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών (η "MIG")**

Στο άρθρο 1 δίδονται οι ορισμοί των λέξεων και εκφράσεων που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση και οι γενικοί ερμηνευτικοί κανόνες.

Στα άρθρα 2-5 παρατίθενται αναλυτικά οι όροι και η διαδικασία πώλησης και μεταβίβασης των μετοχών της Πάνθεον. Συγκεκριμένα, περιγράφεται ο χρόνος κατά τον οποίο η MIG θα αγοράσει και θα αποκτήσει κατά κυριότητα μετοχές της Πάνθεον, αρχικά κατά ποσοστό 49% και τελικά κατά ποσοστό 100% του μετοχικού κεφαλαίου της Πάνθεον, η εγγύηση της ΕΔ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των ΟΑ από τη Σύμβαση Πάνθεον, οι προϋποθέσεις του αρχικού και του τελικού κλεισίματος και τα δικαιώματα καταγγελίας των συμβαλλομένων. Μνεία γίνεται επίσης του μηχανισμού μεταβίβασης στη MIG των περιουσιακών στοιχείων των ΟΑ κατά τη μεταβατική περίοδο από το

αρχικό έως το τελικό κλείσιμο, καθώς και της διαδικασίας σύμφωνα με την οποία θα πραγματοποιηθεί κάθε κλείσιμο.

Στα άρθρα 6-7 περιλαμβάνονται οι εγγυοδοτικές δηλώσεις πωλητή και αγοραστή. Οι εγγυοδοτικές δηλώσεις πωλητή αναφέρονται στην ικανότητα των πωλητών να πωλήσουν στην MIG μετοχές της Πάνθεον και περιουσιακά στοιχεία των ΟΑ, στις πωλούμενες μετοχές και περιουσιακά στοιχεία και στην συμμόρφωση της Σύμβασης Πάνθεον με την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Επίσης γίνεται διάκριση μεταξύ οριοθετημένων και μη οριοθετημένων εγγυοδοτικών δηλώσεων πωλητή. Οι εγγυοδοτικές δηλώσεις αγοραστή κυρίως αφορούν τη νομική και οικονομική ικανότητα του αγοραστή να εκτελέσει τις συναλλαγές που διαλαμβάνονται από την Σύμβαση Πάνθεον.

Στα άρθρα 8-21 περιλαμβάνονται γενικοί όροι και τελικές διατάξεις που αφορούν:

Προστατευτικές ρήτρες, την υποχρέωση των συμβαλλομένων να τηρούν εμπιστευτικές τις πληροφορίες και κάθε άλλο υλικό που σχετίζεται με την Σύμβαση Πάνθεον, την μη δυνατότητα εκχώρησης της Σύμβασης Πάνθεον και των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτήν, την γλώσσα διαπραγμάτευσης και υπογραφής και το εφαρμοστέο δίκαιο και την πρόβλεψη διαιτησίας προς επίλυση τυχόν μελλοντικών διαφορών των συμβαλλομένων.

Επιπλέον, η Σύμβαση Πάνθεον περιλαμβάνει 3 Παραρτήματα, εκ των οποίων το Παράρτημα 1 περιέχει τις εγγυοδοτικές δηλώσεις πωλητή ως προς την Πάνθεον, το Παράρτημα 2 παραθέτει τα προς πώληση περιουσιακά στοιχεία των ΟΑ και το Παράρτημα 3 απαριθμεί τα πιστοποιητικά και άδειες που διαθέτει η Πάνθεον.

Τέλος, στη Σύμβαση Πάνθεον προσαρτώνται τα εξής έγγραφα συμφωνημένου τύπου:

- (i) επιστολή γνωστοποίησης, η οποία επίσης υπογράφεται,
- (ii) άδεια εμπορικών σημάτων Ολυμπιακής,
- (iii) σύμβαση μετόχων, η οποία περιέχει τις γενικές αρχές εταιρικής διακυβέρνησης της Πάνθεον κατά τη μεταβατική περίοδο, και
- (iv) σύμβαση μεταβίβασης Slots

- (β) **Επί του άρθρου 2 του σχεδίου νόμου που αφορά τη Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών (η "Σύμβαση") μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας (η "ΕΔ") και των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. (η "ΟΑΥ"), Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Ανώνυμη Εταιρεία (η "Εταιρεία MRO") και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών (η "MIG")**

Η Σύμβαση MRO ακολουθεί επακριβώς τη δομή της Σύμβασης Πάνθεον παρουσιάζοντας τις εξής μόνο διαφορές:

- (i) περιλαμβάνει 2 Παραρτήματα, εκ των οποίων το Παράρτημα 1 περιέχει τις εγγυοδοτικές δηλώσεις πωλητή ως προς την Εταιρεία MRO και το Παράρτημα 2 παραθέτει τα προς πώληση περιουσιακά στοιχεία της ΟΑΥ, και
- (ii) στη Σύμβαση προσαρτώνται τα εξής έγγραφα συμφωνημένου τύπου:
  - (1) επιστολή γνωστοποίησης, η οποία επίσης υπογράφεται,
  - (2) σύμβαση μετόχων, η οποία περιέχει τις γενικές αρχές εταιρικής διακυβέρνησης της Εταιρείας MRO κατά τη μεταβατική περίοδο, και
  - (3) σύμβαση μίσθωσης μεταξύ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και της ΟΑΥ.

- (γ) **Επί του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου που αφορά τη Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Μετοχών (η "Σύμβαση GH") μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας (η "ΕΔ") και των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε. (η "ΟΑΥ"), Ελληνική Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Ανώνυμη Εταιρεία (η "Εταιρεία GH") και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών (η "MIG")**

Η Σύμβαση GH ακολουθεί επακριβώς τη δομή της Σύμβασης MRO παρουσιάζοντας τη διαφορά ότι ως έγγραφα συμφωνημένου τύπου προσαρτώνται στη Σύμβαση GH μόνο:

- (i) η επιστολή γνωστοποίησης, η οποία επίσης υπογράφεται, και

- (ii) η σύμβαση μετόχων, η οποία περιέχει τις γενικές αρχές εταιρικής διακυβέρνησης της Εταιρίας GH κατά τη μεταβατική περίοδο.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 2009

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

---

Ι. Παπαθανασίου

---

Κ. Χατζηδάκης

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ  
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

---

Φ. Πάλλη - Πετραλιά

---

Ευρ. Στυλιανίδης