

Ρεσιτάλ ανικανότητας το δημόσιο

# ΧΡΕΙΑΣΤΗΚΑΝ 5 ΧΡΟΝΙΑ ΓΙΑ

Το 2010 η κυβέρνηση φιλοδοξούσε να κερδίσει 180 εκατ. ευρώ και το 2013 κατέληξε να εισπράξει μόλις 38,3 εκατ. \$

Αρκετά εκατομμύρια ευρώ έχασε το Ελληνικό Δημόσιο από την αδιαφορία και την ανικανότητα των αρμοδίων να πουλήσουν τέσσερα αεροπλάνα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Από τα τέλη του 2008 - αρχές του 2009 που η Κομισιόν άναψε το πράσινο φως στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας τέσσερα Airbus 340-300 που χρησιμοποιούσε η εταιρεία για τις μακρινές πτήσεις παρέμειναν παρκαρισμένα να σαπίζουν στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το Ελληνικό Δημόσιο προσπαθούσε ανεπιτυχώς να πουλήσει τα αεροπλάνα τα τελευταία τεσεράμισι χρόνια. Πρόκειται για μια εξοργιστική περίπτωση κατασπατάλησης δημοσίου χρήματος -και μάλιστα την ίδια στιγμή που το κράτος πάλευε να εξοικονομήσει έσοδα κόβοντας μισθούς, συντάξεις, επιδόματα κ.ο.κ. Στη θλιβερή αυτή υπόθεση έβαλε τέλος την περασμένη Τετάρτη το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ που ολοκλήρωσε την πώληση.

Η απόφαση του Ταμείου Αποκρατικοποιήσεων θα πρέπει τώρα να εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο, διαδικασία που θα απαιτήσει ακόμη δύο μήνες. Το διάστημα αυτό θα είναι και το τελευταίο που το Δημόσιο θα συνεχίσει να πληρώνει μερικές δεκάδες χιλιάδες ευρώ κάθε μήνα για τη φύλαξη, την ασφάλεια κ.λπ. των αεροσκαφών, όπως άλλωστε κάνει ανελλιπώς τα τελευταία χρόνια. Η υπόθεση των τεσσάρων Airbus 340-300 ξεκινά λίγο μετά τον Σεπτέμβριο του 2008, όταν η Κομισιόν

ενέκρινε το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας που είχε υποβάλει ο τότε υπουργός Μεταφορών κ. Κωστής Χατζηδάκης. Το σχέδιο της κυβέρνησης θα ολοκληρωνόταν το 2009 και ταυτόχρονα θα εκποιούνταν τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας. Η Ολυμπιακή έκλεινε, η επωνυμία και οι χρονοθυρίδες θα μεταβιβάζονταν στη διάδοχο εταιρεία, η οποία και θα προσλάμβανε το προσωπικό που χρειαζόταν. Όσοι υπάλληλοι της Ο.Α. δεν θα έβρισκαν εργασία θα μπορούσαν να επιλέξουν είτε εθελούσια έξοδο, είτε κάποια άλλη θέση στο Δημόσιο.

## Η έρευνα της Κομισιόν

Η Κομισιόν τότε είχε ήδη κινήσει διαδικασίες έρευνας για χορήγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων στην Ολυμπιακή - κατά την περίοδο 2005-2007. Παράλληλα η Ο.Α. όφειλε να επιστρέψει στο Δημόσιο ύστερα από καταδικαστικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου 493,5 εκατ. ευρώ για παράνομες κρατικές ενισχύσεις τις οποίες είχε εισπράξει την περίοδο 2002-2004, καθώς και 130 εκατ. ευρώ για την περίοδο 1998-2002. Το λουκέτο ήταν μονόδρομος.

Με την έγκριση του σχεδίου έπρεπε να ξεκινήσει και η εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Τα συγκεκριμένα Airbus 340-300 είχαν αγοραστεί το διάστημα 1997-1999 με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου έναντι τιμήματος περίπου 200 εκατ. ευρώ. Η αγορά έγινε με συμφωνία χρονομίσθωσης και ο στόχος ήταν τα συγκεκριμένα αεροπλάνα να αντικαταστήσουν τα πεπαλαιωμένα Boeing 737 που πραγματοποιούσαν τις υπερατλαντικές πτήσεις της Ολυμπιακής από τις



**3.000.000 €**

τουλάχιστον έχει πληρώσει από τις αρχές του 2009 έως το τέλος του 2012 το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς η φύλαξη και συντήρηση των αεροσκαφών κοστίζει 60.000-80.000 € τον μήνα

**AIRBUS  
340-300**

**ΚΟΣΤΟΣ**

**200 ΕΚΑΤ. €**

το κόστος αγοράς των 4 Airbus την περίοδο 1997-1999 με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου

**24,3 ΕΚΑΤ. €**

πλήρωσε το υπουργείο Υποδομών το 2011 για να ξεχρεώσει στην Credit Agricole και τη Royal Bank of Scotland τη χρονομίσθωση των τεσσάρων αεροσκαφών

**ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ**

**180 ΕΚΑΤ. €**

η αποτίμηση της αξίας τους όταν διατίθενται προς πώληση το 2010

**93 ΕΚΑΤ. \$**

προσφέρει η αμερικανική Citrus, που πλειοδότησε στον διαγωνισμό

**36 ΕΚΑΤ. \$**

η προσφορά που απέμεινε, καθώς η Citrus αποχώρησε και ο δεύτερος πλειοδότης αποκλείστηκε λόγω ενστάσεων. Η πώληση δεν προχώρησε

**40,4 ΕΚΑΤ. \$**

η επόμενη προσφορά στον νέο διαγωνισμό, από την Apollo Aviation Group

**ΕΙΣΠΡΑΞΗ**

**38,3 ΕΚΑΤ. \$**

20,2 εκατ. \$ εισπράττει -επιτέλους- το Δημόσιο από την πώληση των δύο Airbus πέρυσι στην Apollo, ενώ φέτος θα εισπράξει άλλα 18,1 εκατ. \$ για τα δύο που δεν πετάνε



αρχές της δεκαετίας του 1980.

Το 2009 ο κ. Χατζηδάκης ολοκληρώνει το σχέδιο για την Ολυμπιακή και τα τέσσερα Airbus σταθμεύουν πλέον σε ειδικό χώρο στο «Ελ. Βενιζέλος». Το Δημόσιο αρχίζει να καταβάλλει κάθε μήνα 60.000-80.000 ευρώ για ασφάλιση, φύλαξη, συντήρηση κ.λπ. των αεροσκαφών. Ωστόσο η κυβέρνηση Καραμανλή, λίγους μήνες αργότερα, οδηγεί τη χώρα σε εκλογές και οι σχετικές διαδικασίες για την πώληση των αεροπλάνων βαλτώνουν.

Το 2010, επί κυβερνήσεως Γιώργου Παπανδρέου, η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων ανάβει το πράσινο φως για τον διαγωνισμό πώλησης των αεροσκαφών. Έχει προσληφθεί η Lazard ως σύμβουλος του Δημοσίου για τον διαγωνισμό, στον οποίο θα πλειοδοτήσει η αμερικανική Citrus προσφέροντας τιμήμα 93 εκατ. δολαρίων. Ο δεύτερος πλειοδότης αποκλείεται λόγω των ενστάσεων του συμβούλου και η τρίτη προσφορά είναι στα 36 εκατ. δολάρια. Η Citrus, όμως, θα αποχωρήσει από τον διαγωνισμό και η προσφορά των 36 εκατ. δολαρίων που έχει απομείνει στο τραπέζι απορρίπτεται επειδή κρίνεται πολύ χαμηλή. Αλλωστε η αποτίμηση προσδιορίζει την αξία των τεσσάρων αεροπλάνων στα 180 εκατ. ευρώ.

Ο διαγωνισμός θα επαναληφθεί από την Ειδική Γραμματεία Αποκρατικοποιήσεων του υπουργείου Οικονομίας, της οποίας προϊστάται τότε ο κ. Γιώργος Χριστοδουλάκης. Πλειοδοτεί η Apollo Aviation Group

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑ ΤΟΥ ΙΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ 2012, Η APOLLO ΠΑΙΡΝΕΙ ΤΑ ΔΥΟ ΑΠΟ ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΕΙΣΠΡΑΤΤΕΙ (ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ) 10,1 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΘΕΝΑ