



Γιάννης Λαΐνος

## Ορισμενές πλευρές των επιπτώσεων της κρατικής διαχει- ρισης στην Ολυμπιακή Αεροπορία

Δε θα κομίζαμε γλαύκα εις Αθήνας αν επαναλαμβάναμε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) βρίσκεται σήμερα σε κρίσιμη κατάσταση με πάνω από 110 δισ. δρχ. σωρευτικό έλλειμμα.

Στη βάση αυτής της κατάστασης έχει οξυνθεί τελευταία η φιλολογία — γιατί ποτέ δε σταμάησε — ότι υπεύθυνο για την κατάσταση αυτή είναι το υφιστάμενο κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς και προβάλλεται σαν πανάκεια η ιδιωτικοποίηση, η οποία αρχίζει δειλά να υλοποιείται, και ο «ελεύθερος ανταγωνισμός».

Έτσι στα πλαίσια της συνέντευξης του αναφορικά με το οικονομικό πρόγραμμα της Ν.Δ. στον *Οικονομικό Ταχυδρόμο* της 24-8-89 τεύχος 34, αρχηγός της Κ. Μητσοτάκης, αναφερόμενος στην αναγκαιότητα της ιδιωτικοποίησης των προβληματικών, κατέταξε την Ο.Α. στις προβληματικές, πτωχευμένες εταιρίες.

Επίσης σε κοινή συνέντευξη του πρώην πρωθυπουργού της Οικουμενικής Ξ. Ζολώτα με τον υπουργό του «Συνασπισμού» Γρ. Γιάνναρο σχετικά με την τύχη των προβληματικών επιχειρήσεων και σε ερώτηση αν υπάρχει ενδιαφέρον των ιδιωτών για την εξαγορά τους, ο Ξ. Ζολώτας ανέφερε σαν χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ο.Α. και τόνισε ότι η κυβέρνηση του συζητά πρόταση για εκχώρηση του 20% των μετοχών και τη διοίκηση (management) της Ο.Α. σε αμερικάνικη αεροπορική εταιρία.

Ο Γενικός Διευθύντης της Ο.Α. Λ. Γραμματικός σε συνέντευξη του στο *Βήμα* της 12.8.90. ανέφερε ότι η κυβέρνηση έχει αποφασίσει την εκχώρηση του 49% των μετοχών της Ο.Α., ενώ η διοίκηση σκοπεύει να εκχωρήσει το management.

Ήδη στα πλαίσια της γενικότερης τάσης για ιδιωτικοποίηση, η σημερινή διοίκηση της Ο.Α. εκχώρησε σε ιδιώτη το έργο του καθαρισμού των αιθουσών του Δυτικού αεροδρομίου, εργασία που έκαναν οι εργάτριες της Ο.Α.

Αν ήθελε κάποιος να διερευνήσει σήμερα σοβαρά τις αιτίες της κρίσιμης κατάστασης της Ο.Α. θα έπρεπε να ξεκινήσει απ' τους όρους και τις συνθήκες της κρατικοποίησης της Ο.Α. (υπερτιμολόγηση παγίων, αποδοχή και εξόφληση κάθε αδικαιολόγητου χρέους που εμφάνισε ο προηγούμενος ιδιοκτήτης Ωνάσης κλ.π.) και η έρευνα να επικεντρωθεί κατ' αρχή στην εξέλιξη και τις αιτίες της ανορθολογικής σύνθεσης, άρα ζημιογόνας λειτουργίας του στόλου. Αυτό ειδικά

σημαίνει ότι μεγάλης εμβέλειας αεροσκάφη είναι δρομολογημένα σε μικρές αποστάσεις γιατί οι αγορές τους πάντοτε γινόντουσαν και εξακολουθούν και σήμερα να γίνονται με κυβερνητικές υποδείξεις στα πλαίσια της υποταγής των συμφερόντων της Ο.Α. στα συμφέροντα των εταιριών κατασκευής αεροσκαφών οι οποίες μέχρι σήμερα παρεμβαίνουν καθοριστικά στη σύνταξη των αναπτυξιακών προγραμμάτων της Ο.Α.

Σε σχέση με την κρατικοποίηση της Ο.Α. θα θέλαμε να τονίσουμε δυο γεγονότα:

1. Το κράτος κατάρτισε με τον ιδιώτη πρώην ιδιοκτήτη της Ο.Α. μια σύμβαση που περιελάμβανε ένα σύνολο απαλλαγών και επιδοτήσεων και που την τηρούσε όσο η Ο.Α. βρισκόταν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία, επιδοτώντας τον ιδιώτη ιδιοκτήτη με τα χρήματα του ελληνικού δημοσίου. *Τα προνόμια της σύμβασης αυτής πέρασαν στην κρατική Ο.Α. με την προϋπόθεση να αναλάβει όλα τα χρέη του πρώην ιδιώτη αναδόχου όπως και έγινε.*

2. Η Ο.Α. κρατικοποιήθηκε όχι γιατί ήταν ζημιογόνα αλλά γιατί ο Ωνάσης επιβάρυνε μέσα απ' τη λειτουργία της, δυσβάστακτα τον κρατικό προϋπολογισμό και συνεχώς αύξανε τις απαιτήσεις του.

Σε σχέση με τον ελεύθερο ανταγωνισμό που προβάλλεται σήμερα από νεοσυνηρητικούς κύκλους σαν πανάκεια για την εξυγίανση και ανάπτυξη της Ο.Α. θέλουμε να υπενθυμίσουμε ότι, πριν την Ο.Α. του Ωνάση με τα διάφορα προνόμια και μονοπωλιακά δικαιώματα στο εσωτερικό, υπήρξαν τρεις άλλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού οι οποίες και χρεοκόπησαν.

Δύο απ' τους σοβαρότερους λόγους της χρεοκοπίας ήταν οι εξής:

1. Οι μεγάλες επενδύσεις σε αεροσκάφη και υποδομή που απαιτεί ο κλάδος των αερομεταφορών.
2. Η μικρή συγκριτικά αγορά, αδύναμη να καλύψει τα έξοδα λειτουργίας ακόμα και της μιας αεροπορικής εταιρίας τουλάχιστον στο εσωτερικό στις τότε συνθήκες.

Στόχος του άρθρου αυτού είναι αποκλειστικά να διερευνήσει τις οικονομικές και λοιπές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στη δραστηριότητα και στην ανάπτυξη της Ο.Α. απ' την πολιτική που ακολούθησε το κράτος-ιδιοκτήτης απέναντι της, ειδικότερα από τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του που προκύπτουν απ' τη σύμβαση με βάση την οποία λειτουργεί η Ο.Α. σήμερα (σύμβαση Ωνάση - εξαγοράς).

Σαν βασικό άξονα αναφοράς της έρευνάς μας θεωρήσαμε την υφιστάμενη σύμβαση εξαγοράς της Ο.Α. από το κράτος με βάση την οποία λειτουργεί μέχρι σήμερα η Ο.Α., σύμβαση που είχε καταρτίσει το κράτος με τον πρώην ιδιώτη-ιδιοκτήτη Ωνάση και που για τη συνέχιση της ισχύος της η Ο.Α. υποχρεώθηκε να πληρώσει όλα τα χρέη του Ωνάση, ακόμα και εκείνα που χαρακτηρίστηκαν σαν εξόφθαλμα παράνομα.

Η έρευνά μας δηλαδή αποσκοπεί στο να διαπιστώσει τα εξής:

1. Τις κυριότερες, κατά τη γνώμη μας, οικονομικές υποχρεώσεις του κρά

τους-ιδιοκτήτη απέναντι στην Ο.Α., που πηγάζουν απ' τη σύμβαση εξαγοράς της απ' τον ιδιώτη πρώην ανάδοχο Ωνάση, με τον οποίο το κράτος είχε συνάψει και τηρούσε αυτή τη σύμβαση.

2. Τα σημεία της παραβίασης των συμβατικών αυτών δεσμεύσεων εκ μέρους του κράτους-ιδιοκτήτη, με την υποχρέωση της Ο.Α. να υλοποιεί τις εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές.

3. Την απεικόνιση των οικονομικών επιπτώσεων στην Ο.Α. απ' τις παραβιάσεις εκ μέρους του κράτους-ιδιοκτήτη των συμβατικών υποχρεώσεων του απέναντι στην Ο.Α.

4. Την απεικόνιση των οικονομικών επιπτώσεων στην Ο.Α. απ' τις επιβαρύνσεις που προκύπτουν απ' την υποχρεωτική, απ' την Ο.Α., εφαρμογή της κοινωνικής, εθνικής, εξωτερικής κλπ. πολιτικής των εκάστοτε κυβερνήσεων.

5. Την απεικόνιση των οικονομικών ωφελειών στα αποτελέσματα της δραστηριότητας της Ο.Α. που προκύπτουν απ' το ιδιοκτησιακό καθεστώς της<sup>1</sup>.

Στη βάση αυτή, η έρευνά μας ακολούθησε δύο άξονες:

1. Υπολογίστηκε το ύψος των επιδοτήσεων που ενώ υποχρεώνεται απ' τη σύμβαση λειτουργίας της Ο.Α. δεν κατέβαλε το κράτος-ιδιοκτήτης

2. Υπολογίστηκε το ύψος των ποσών με τα οποία επιβάρυνε την κρατική Ο.Α. το κράτος-ιδιοκτήτης κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας.

Αυτό που αποδεικνύει η έρευνα αυτή είναι ότι η Ο.Α. είναι σήμερα κερδοφόρα κάτω από συλλογική καπιταλιστική (κρατική) ιδιοκτησία όπως ήταν και κάτω από ιδιωτικό ιδιοκτησιακό καθεστώς. Από την ημερομηνία της κρατικοποίησης μέχρι σήμερα το κράτος σαν μέτοχος όχι μόνο δεν καταβάλλει το απαραίτητο μετοχικό κεφάλαιο, όχι μόνο δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από τη σύμβαση που το ίδιο είχε καταρτίσει και τηρούσε με τον ιδιώτη-ιδιοκτήτη αλλά με εκφραστή τις διάφορες κυβερνήσεις, επιβαρύνει την Ο.Α. με δαπάνες που συνεπάγεται η υλοποίηση των διάφορων πολιτικών επιλογών τους.

Αυτή η τακτική έχει σαν αποτέλεσμα τις απώλειες εσόδων και την επιβάρυνση

---

1. Το ερευνώμενο διάστημα είναι απ' το 1975 χρόνο κρατικοποίησης της Ο.Α. μέχρι το 1989 και για όσα χρόνια βρέθηκαν αξιόπιστα στοιχεία.

Για να κάνουμε αναγωγή των ετήσιων απωλειών εσόδων του υπό έρευνα χρονικού διαστήματος 1975-1989 σε τιμές 1989, χρησιμοποιήσαμε το ελάχιστο κόστος επιτοκίου 8,5+0,5=9% με το οποίο δανειζόταν η Ο.Α. μέχρι το 1979 και 18,5+0,5=19% με το οποίο δανειζεται στη συνέχεια η Ο.Α. για να καλύψει τις ανάγκες της σε κεφάλαια.

Χρησιμοποιούμε τη μέθοδο της ετήσιας κεφαλαιοποίησης με ετήσιο ανατοκισμό, για να συνυπολογίσουμε και το κόστος του καταβαλλόμενου τόκου σε τρέχουσες τιμές, μέθοδο που χρησιμοποιούν όλες οι τράπεζες.

Σημειώνουμε ότι το πραγματικό κόστος δανεισμού της Ο.Α. ανέρχεται σε ποσοστό πάνω απ' το 22% λόγω των βραχυπρόθεσμων ανατοκισμών (τρίμηνοι ή εξαμήνιοι) και των διάφορων τόκων υπερμερίας που πληρώνει η Ο.Α. σε περιπτώσεις που αδυνατεί να εξοφλήσει τις υποχρεώσεις της μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες.

Οι λεπτομέρειες των υπολογισμών αναφέρονται στο σχετικό κεφάλαιο της διδακτορικής διατριβής που ολοκληρώνει ο συγγραφέας στο Πάντειο Πανεπιστήμιο· το άρθρο αυτό αποτελεί περίληψη του σχετικού κεφαλαίου.

με δαπάνες της Ο.Α., με πάνω από 197 δισ. δρχ. (κατά τους πλέον συντηρητικούς υπολογισμούς) και αποτελεί μια απ' τις κύριες αιτίες της σημερινής κρίσιμης κατάστασής της. Αυτή όμως η τακτική έχει σήμερα και μια πολύ σοβαρή κοινωνικοπολιτική διάσταση. *Αποτελεί τη βάση για την κοινωνική δημαγωγία των υποστηρικτών της ιδιωτικοποίησης της Ο.Α.*

Με δεδομένο το ότι το συνολικό έλλειμμα της Ο.Α. από την κρατικοποίησή της μέχρι σήμερα δεν ξεπερνά τα 110 δισ. δραχμές είναι φανερό ότι αν το κράτος-ιδιοκτήτης δεν επιβάρυνε την Ο.Α. με τις δαπάνες της κοινωνικής του πολιτικής (όπως όχι μόνο δεν επιβάρυνε αλλά αντίθετα επιδοτούσε γι' αυτές τον πρώην ιδιώτη-ιδιοκτήτη Ωνάση), αν δεν επιδοτούσε μέσα απ' την Ο.Α. το μεγάλο κεφάλαιο, και αν τηρούσε επίσης τους όρους της σύμβασης που το ίδιο το κράτος είχε συνάψει με τον πρώην ιδιώτη ιδιοκτήτη Ωνάση (με βάση την οποία λειτουργεί σήμερα η Ο.Α.) *η Ο.Α. θα ήταν μια κερδοφόρα επιχείρηση με κέρδη άνω των 87 δισ. δραχμών συνολικά.*

Τις αναφερόμενες επιβαρύνσεις και απώλειες εσόδων μπορούμε να τις κατατάξουμε με βάση τους επιδιωκόμενους σκοπούς στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Περιφερειακή ανάπτυξιακή και εθνική πολιτική.
2. Κοινωνική πολιτική και κοινωνικές συμμαχίες.
3. Παρανομή-αντισυμβατική συμπεριφορά του κράτους-ιδιοκτήτη προς την Ο.Α.
4. Επιδότηση του ιδιωτικού κεφαλαίου.
5. Μεταφορά δαπανών του κρατικού προϋπολογισμού στην Ο.Α.
6. Επιβαρύνσεις λόγω ένταξης στην ΕΟΚ

## *1. Περιφερειακή ανάπτυξη - εθνική πολιτική*

### *1.1 Μη τήρηση του όρου της σύμβασης για κάλυψη της ζημίας των προβλεπόμενων από την σύμβαση υποχρεωτικών δρομολογίων εσωτερικού.*

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε την επιβάρυνση της Ο.Α. που προέρχεται απ' τη μη υλοποίηση απ' τον ιδιοκτήτη κράτος του άρθρου της σύμβασης εξαγοράς που προβλέπει την κάλυψη των ζημιών των συμβατικών δρομολογίων καθώς και απ' τη μη κάλυψη των ζημιών από δρομολόγια που καθιερώθηκαν κατά κυβερνητική επιταγή ή σαν συνέπεια αυτής.

Η σύμβαση εξαγοράς προβλέπει (άρθρο 9 παρ.1) την υποχρεωτική εκτέλεση απ' την Ο.Α. με συγκεκριμένη ελάχιστη συχνότητα των δρομολογίων Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Χανίων, Κερκύρας, Ρόδου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Αγρινίου, Μυτιλήνης, Καλαμάτας, Κοζάνης, Λάρισας, Λήνου, Κω και Σάμου. Αν δε, σύμφωνα με τη σύμβαση, οι γραμμές αυτές με τις συγκεκριμένες συχνότητες αποδειχθούν παθητικές μπορεί να τροποποιηθούν ή να συγχωνευθούν.

Όμως το άρθρο 9 παρ. 2 της σύμβασης προβλέπει τα εξής:

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

Όμως στο άρθρο 9 της σύμβασης αναφέρεται και το εξής:

Είναι δυνατόν, αιτήσει του Δημοσίου, κατόπιν ειδικής συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Αναδόχου, όπως εγκαθίστανται και άλλαι τακτικά γραμμαι εξωτερικού [...] Ειδικότερον ως προς τα γραμμάς εσωτερικού το Δημόσιον διαπιστούν εν συμφωνία μετά της Αναδόχου, την ύπαρξιν κατ' αντικειμενικά κριτήρια ανάγκης αεροπορικής εξυπηρετήσεως και άλλων, πέραν των εν παραγράφω 1 πόλεων, έτι δε και την δυνατότητα οικονομικώς υγειούς αεροπορικής εκμεταλλεύσεως της αντιστοιχου γραμμής, αναλαμβάνει την δημιουργίαν καταλλήλου πολιτικού αερολιμένος [...] Εν αμφισβητήσει υπο της Αναδόχου της συνδρομής μιας ή πλειονων των ως άνω προϋποθέσεων, αυτή υποχρεουται, αν το Δημόσιον επιμένη, να προβή εις την έναρξιν της υπό του Δημοσίου αιτουμένης νέας γραμμής μέχρι της υπό της διαιτησίας επιλύσεως της διαφοράς. Αν δικαιωθεί η Ανάδοχος, το Δημόσιον υποχρεούται εις αποζημίωσιν της, δικαιούται δε αυτή να διακόψει την νέαν γραμμήν.»

Όπως είναι όμως ήδη γνωστό η Ο.Α. διατηρεί σε λειτουργία, κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής, γραμμές του εσωτερικού που δεν έχουν τη «δυνατότητα οικονομικώς υγειούς αεροπορικής εκμεταλλεύσεως» χωρίς το κράτος-ιδιοκτήτης να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν απ' το προηγούμενο άρθρο με συνέπεια να υφίσταται σοβαρές οικονομικές ζημιές .

Η συνολική απώλεια εσόδων της Ο.Α. από τη μη κάλυψη από το κράτος κατά παράβαση της σύμβασης του με την Ο.Α. (σύμβαση Ωνάση) των ζημιών των δρομολογίων που υποχρεώνεται να διατηρεί απο την σύμβαση και εκείνων που ανοίγει και συντηρεί υποχρεωτικά η Ο.Α. στα πλαίσια της αναπτυξιακής-περιφερειακής κυβερνητικής πολιτικής για το διάστημα 1975-1989 σε τιμές 1990 ανέρχεται σε 101.579 δισ. δρχ.

### *1.2 Μη υλοποίηση της συμβατικής υποχρέωσης σχετικά με το ύψος των ναύλων του εσωτερικού δικτύου κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής*

Το ύψος της προηγούμενης ζημίας θα ήταν κατώτερο κατά 53.225 δισ. δρχ. αν το κράτος επέτρεπε στην Ο.Α. να τηρήσει το άρθρο της σύμβασης σχετικά με το επίπεδο των ναύλων εσωτερικού σύμφωνα με τους ακόλουθους υπολογισμούς.

Το άρθρο 11 παρ.1 α, β, γ, της σύμβασης εξαγοράς της Ο.Α. απ' το Ελληνικό

Δημόσιο αναφορικά με το επίπεδο των τιμών των ναύλων των γραμμών εσωτερικού προβλέπει:

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

β) Εν πάση όμως περιπτώσει, τα κόμιστρα δεν δύνανται να είναι διά μιαν εκάστη μεμονωμένης γραμμής εσωτερικού, ανώτερα του μέσου όρου του εκάστοτε ισχύοντος μέσου χιλιομετρικού κομιστρου εσωτερικού των δυο τουριστικών μεσογειακών χωρών Ισπανίας και Ιταλίας, μειουμένου κατά 10%.

Αποδεικνυόμενου υπό της Αναδόχου διά της υποβολής των ως άνω συγκριτικών στοιχείων, ότι μια ή πλείονες γραμμαι αυτής εσωτερικού, υστερούν του ως άνω μέσου όρου, η εξίσωσις των τιμολογίων της Αναδόχοι εφαρμόζεται μετά πάροδον ενός μηνός από της υποβολής υπό της Αναδόχου των ως άνω συγκριτικών στοιχείων.

γ) Η προσαρμογή των σήμερον και εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων προς τα βάσει του προηγούμενου εδαφίου (β) προκύπτοντα κόμιστρα θα πραγματοποιηται δια τεσσάρων ισόποσων εξαμηνιαίων δόσεων.»

Από την έρευνά μας προέκυψε ότι η δημόσια Ο.Α. δεν τήρησε τον όρο αυτό της σύμβασης με συνέπεια την απώλεια εσόδων και την προσφυγή σε δανεισμό για την κάλυψη των αναγκών της.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι κάτω απ' αυτές τις συνθήκες υπάρχει χαμηλός βαθμός ελαστικότητας της ζήτησης σαν συνέπεια του χαμηλού επιπέδου των ναύλων συγκριτικά με τα άλλα ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα στις ίδιες γραμμές, διαπίστωση που αφήνει το περιθώριο στην Ο.Α. για παραπέρα δυνατότητα αύξησης των ναύλων (επιλογή που υλοποίησε τα χρόνια 1986 και 1987 με αύξηση πάνω από 120%) χωρίς καθοριστικές επιπτώσεις στην κίνηση εσωτερικού για όσο χρονικό διάστημα η Ο.Α. έχει την αποκλειστική εκμετάλλευση του δικτύου. Με βάση αυτή την παραδοχή προκύπτει ότι το σύνολο των διαφυγόντων εσόδων της Ο.Α. για την εξαετία 1980-1985 σε τιμές 1989 ανέρχεται σε 54.233.101 δισ. δρχ.

## *2. Κοινωνική πολιτική και κοινωνικές συμμαχίες*

### *2.1 Υποχρέωση της Ο.Α. σε εκπτώσεις για ορισμένες κατηγορίες επιβατών στα εισιτήρια εσωτερικού, που δεν καλύπτονται από τον κρατικό προϋπολογισμό.*

Όταν στο κεφάλαιο αυτό αναφερόμαστε στον όρο εκπτώσεις εννοούμε εκεί-

νες τις εκπτώσεις που χορηγεί υποχρεωτικά η Ο.Α. στα δρομολόγια εσωτερικού σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών, σε εφαρμογή της εκάστοτε αποφασιζόμενης κυβερνητικής πολιτικής στο τομέα αυτό μετά την κρατικοποίηση της .

Σαν συνέπεια αυτής της παραδοχής μας στους υπολογισμούς που ακολουθούν δεν συμπεριλαμβάνονται εκείνες οι εκπτώσεις που χορηγεί η Ο.Α. στα πλαίσια της τιμολογιακής της πολιτικής ή εκείνες που απορρέουν απ' τις συμβατικές υποχρεώσεις της Ο.Α. προς τους εργαζόμενους σ' αυτήν.

Πίνακας 1. Εκπτώσεις που χορηγεί η Ο.Α. στα εισιτήρια εσωτερικού σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής

| <i>Κατηγορία επιβατών</i>                                   | <i>Ποσοστό έκπτωσης</i> |
|---|-------------------------|
| 1. Δημόσιοι υπάλληλοι                                       | 25 %                    |
| 2. Μητροπολίτες   | 25 %                    |
| 3. Καθηγητές Α.Ε.Ι.   | 25 %                    |
| 4. Διδακτικό και ειδικό ερευνητικό προσωπικό Α.Ε.Ι.         | 25 %                    |
| 5. Εκπαιδευτικοί μέσης και κατώτερης εκπαίδευσης            | 25 %                    |
| 6. Σώματα ασφαλείας   | 25 %                    |
| 7. Στρατιωτικοί   | 25 %                    |
| 8. Ισόβιοι δικαστικοί λειτουργοί                            | 25 %                    |
| 9. Υπάλληλοι της Πολιτικής Αεροπορίας                       | 45 %                    |
| 9. Υπάλληλοι της Πολιτικής Αεροπορίας σε περίοδο αιχμής     | 25 %                    |
| 10. Φοιτητές ΑΕΙ/ΤΕΙ (για ομάδες 15 ατόμων)                 | 25 %                    |
| 11. Ανάπηροι και θύματα πολέμου                             | 25 %                    |
| 12. Γιατροί του Ε.Σ.Υ                                       | 25 %                    |
| 13. Υπάλληλοι του ταχυδρομικού ταμιευτηρίου                 | 25 %                    |
| 14. Στρατιωτικοί ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω  | 50 %                    |
| 15. Πολιτικοί ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω     | 50 %                    |
| 16. Συνοδοί τυφλών  | 50 %                    |
| 17. Σπαστικά παιδιά   | 50 %                    |
| 18. Παραπληγικοί  | 50 %                    |
| 19. Χρηματοποστολές της τράπεζας της Ελλάδος                | 50 %                    |
| 20. Επιβάτες κοινωνικού τουρισμού (1.11-31.3) εκτός εορτών  | 25 %                    |
| 21. Σε μέλη διαφόρων forum (π.χ. της Χάλκης) και συνεδρίων* |                         |

\*«Καθορίζονται μαζί με το ποσοστό έκπτωσης σε Εγκυκλίου ή Εντολές της εταιρίας.»

Πρίν συνεχίσουμε θα θέλαμε να παρατηρήσουμε ότι μια πρόχειρη ματιά στον πίνακα των εκπτώσεων αρκεί για να διαπιστωθεί η ανομοιογένεια των κοινωνικών ομάδων στις οποίες χορηγούνται οι εκπτώσεις οι οποίες κατά τη γνώμη μας εξυπηρετούν διάφορους σκοπούς όπως τη στήριξη κοινωνικών συμμαχιών με τη μέθοδο των έμμεσων παροχών, τη μεταφορά δαπανών του κρατικού προϋ-

πολογισμού στην Ο.Α. την κοινωνική και περιφερειακή πολιτική, καθώς και την εξυπηρέτηση δημοσίων σχέσεων της κάθε κυβέρνησης.

Τα τελικά διαφυγόντα έσοδα από τις χορηγούμενες εκπτώσεις στις γραμμές εσωτερικού σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών αεροσκαφών jet, κατ' εφαρμογή της εκάστοτε κυβερνητικής πολιτικής, από την κρατικοποίηση της Ο.Α. μέχρι 31.12.89, ανέρχονται σε τιμές 1989 σε 37.651.555 δισ. δρχ.

## *2.2 Επιβάρυνση της Ο.Α. με μέρος των δαπανών μεταφοράς ψηφοφόρων κύρια κατά τις βουλευτικές εκλογές.*

Μια άλλη πηγή επιβάρυνσης της κρατικής Ο.Α. από το κράτος-ιδιοκτήτη αποτελούν — δυστυχώς — και οι βουλευτικές εκλογές. Φορείς της επιβάρυνσης στην περίπτωση αυτή αποτελούν τα τρία μεγαλύτερα κόμματα της βουλής το καθένα βέβαια με το ειδικό βάρος που διαθέτει στις διάφορες εκλογικές αναμετρήσεις.

Η επιβάρυνση αυτή περνά μέσα από τους ακόλουθους μηχανισμούς.

Σύμφωνα με τον κανονισμό κράτησης θέσεων της Ο.Α., εάν ακυρωθεί ένα εισιτήριο 48 ώρες πριν την αναχώρηση, ο επιβάτης δεν υπόκειται σε καμιά επιβάρυνση. Το 1985 σχεδόν ολοκληρωτικά το ΠΑΣΟΚ αλλά και στις εκλογές του Ιούνη και του Νοέμβρη του 1989 τα τρία μεγάλα κόμματα έκλεισαν τις διαθέσιμες θέσεις της Ο.Α. για το εσωτερικό με σκοπό τη διακίνηση των ψηφοφόρων τους. Επειδή όμως δεν μπόρεσαν να τις καλύψουν ακύρωσαν ένα μεγάλο μέρος τους την τελευταία στιγμή ρίχνοντας έτσι το επίπεδο πληρότητας των αεροσκαφών στο εσωτερικό σε επίπεδο κατώτερο από εκείνο των πασχαλινών εορτών. Έτσι οι θέσεις της Ο.Α. που ακυρώθηκαν την τελευταία στιγμή από τα κόμματα έμειναν αδιάθετες αφού όσοι επιβάτες δεν ανήκαν στα κόμματα αυτά ή ενώ ανήκαν δεν ήθελαν να ταξιδεύσουν με κομματική φροντίδα (αλλά και δέσμευση), αφού δεν μπορούσαν να κλείσουν θέσεις (αφού είχαν ήδη κλεισθεί κομματικά), επέλεξαν άλλο μέσο μεταφοράς. Η διαδικασία αυτή ζημίωσε την Ο.Α. με τα αντίστοιχα διαφυγόντα έσοδα αφού σε εποχή εκλογών η ζήτηση ξεπερνά την προσφορά.

Ταυτόχρονα τα κόμματα δεν αρκέστηκαν στην προσφερόμενη χωρητικότητα απ' την Ο.Α. αλλά ζήτησαν και αύξηση της προσφοράς χωρίς καμιά δέσμευση απ' την πλευρά τους ότι θα την καλύψουν. Έτσι η Ο.Α. αναγκάστηκε να αποσύρει αεροσκάφη της από δρομολόγια του εξωτερικού για να τα δρομολογήσει στο εσωτερικό, είτε ακυρώνοντας δρομολογία της είτε εκχωρώντας τα σε ξένες αεροπορικές εταιρίες. Παράλληλα αναγκάστηκε να ανοικιάσει για λίγο χρονικό διάστημα ξένα αεροσκάφη πληρώνοντας σε συνάλλαγμα, για να τα δρομολογήσει στο εσωτερικό με δραχμικό έσοδο και σίγουρα ζημιογόνα, αφού το νεκρό σημείο κάλυψης των δαπανών του κάθε αεροσκάφους jet σε οποιοδήποτε δρομολόγιο του εσωτερικού ξεπερνά μόνιμα το επίπεδο κάλυψης της χωρητικότητας των αεροσκαφών στο εσωτερικό.

Οι απώλειες εσόδων της Ο.Α. αλλά και οι επιβαρύνσεις της από αυτή την αιτία για τις τρεις εκλογικές αναμετρήσεις του 1985 και του 1989 ανέρχονται



κατά τους πιο συντηρητικούς υπολογισμούς σε τιμές 1989 σε πάνω από τέσσερα δισ. δρχ.

### *3. Δημοσιονομική πολιτική σε βάρος της Ο.Α.*

#### *3.1 Άρνηση του κράτους να καταβάλει το αποφασισμένο μετοχικό κεφάλαιο.*

Από την ίδρυση της μέχρι την εξαγορά της απ' το Ελληνικό Δημόσιο το καταβεβλημένο μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Α. αυξήθηκε κατά 1.500.000 εκατομμύρια δολάρια ή 45.000.000 δρχ.

Η Γενική Συνέλευση της δημόσιας πλέον Ο.Α. την 22.12.75 αποφάσισε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά \$ 67.288.000 ή 2.018.640 δρχ. ποσό το οποίο και κατεβλήθη.

Η Γενική Συνέλευση της 3.9.79 αποφάσισε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά \$ 70.000.000 ή 2.584.330.000 δρχ. ποσό το οποίο και κατεβλήθη.

Η Γενική Συνέλευση της 27.8.81 αποφάσισε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά \$ 160.000.000. Απ' το ποσό αυτό το 1981 καταβλήθηκαν \$ 16.677.785 ή ένα δισ. δρχ. Υπόλοιπο καταβλητέο απ' την απόφαση αυτή το 1981 \$ 143.322.215. Την 6.4.88 κατεβλήθησαν έναντι του οφειλομένου ποσού \$ 75.301.204,82.

Κατ' αρχήν θέλουμε να τονίσουμε ότι η καθαρή θέση (κατατεθειμένο κεφάλαιο μείον ζημιές) της Ο.Α. είναι σήμερα αρνητική κατά 70 δισ. δρχ. περίπου και αρνητική υπήρξε από το 1981 οπότε και αναφέρεται μέχρι σήμερα συνεχώς στις ετήσιες εκθέσεις των ορκωτών λογιστών. Αυτή η κατάσταση είναι συνέπεια και της ανορθολογικής κεφαλαιακής δομής της, ήδη από την ημερομηνία της εξαγοράς της, την οποία το κράτος σαν ιδιοκτήτης μέτοχος δεν φρόντισε να εξυγιάνει.

Η μη καταβολή του συνολικού ποσού της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου από την ημερομηνία της απόφασης κόστισε στην Ο.Α., σε τιμές 1989, τουλάχιστο τους τόκους αντίστοιχου ύψους κεφαλαίου που η Ο.Α. δανειζόταν στο ίδιο χρονικό διάστημα, ήτοι 24.875.077.000 δρχ.

Οι υπολογισμοί έχουν γίνει με ετήσια κεφαλαιοποίηση των τόκων πάνω στο ποσό που διαμορφώθηκε το 1981 απ' τη μετατροπή σε δραχμές του οφειλομένου σε δολάρια ποσού και ανατοκισμό, με τη συνήθη δηλαδή πρακτική που ακολουθούν οι τράπεζες σε αντίστοιχες περιπτώσεις.

#### *3.2 Μη καταβολή στην Ο.Α. από την κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) της συμβατικά προβλεπόμενης αποζημίωσης για τις πτήσεις Charters των ξένων αεροπορικών εταιριών.*

Σε επιστολή του πρώην οικονομικού Δ/τη της Ο.Α. (Α.Π.299/1.9.89) αναφέρεται ότι:

«σύμφωνα με τον ιδρυτικό της νόμο η Ο.Α. πρέπει να εισπράττει από την

Υ.Π.Α. 130 εκατ. δρχ. το χρόνο σαν αποζημίωση για τις πτήσεις charter που εκτελούνται από άλλες εταιρίες. Η Ο.Α. δεν έχει εισπράξει αυτές τις αποζημιώσεις από το 1975 μέχρι σήμερα και έτσι έχουν συσσωρευθεί ατόκως απαιτήσεις που ξεπερνούν τα 1.800 εκατ. δρχ.»

Απ' την έρευνά μας προέκυψε ότι η συνολική απώλεια εσόδων της δημόσιας Ο.Α. απ' τη δημοσιοποίηση μέχρι σήμερα, απ' τη μη καταβολή εκ μέρους της Υ.Π.Α. των συμβατικών δικαιωμάτων από πτήσεις charters ανέρχεται σε τιμές 1989 σε 8,285 δισ. δρχ.

Τονίζουμε ότι, όπως φαίνεται απ' τα τηρούμενα βιβλία της εταιρίας, δικαιώματα επί των charters για τελευταία φορά καταβλήθηκαν στον Ωνάση το 1974 τελευταία χρόνια πριν την κρατικοποίηση, 98.822.812 δρχ. για τα charters του 1973.

Από τότε το κράτος-ιδιοκτήτης σταμάτησε να καταβάλλει τις συμβατικά προβλεπόμενες υποχρεώσεις του για τα charters. Η Ο.Α. όμως εξακολουθεί να κάνει κάθε χρόνο εγγραφές στα βιβλία της και να εμφανίζει το κράτος σαν χρεώστη για τα αντίστοιχα ποσά

#### 4. *Επιδότηση του ιδιωτικού κεφαλαίου*

##### 4.1 *Έκπτωση πάνω από 90% στα κόμιστρα μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού τύπου κατ' εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής.*

Επιχειρήσαμε να εκτιμήσουμε τα διαφυγόντα έσοδα για το διάστημα από την τροποποίηση στη πράξη του άρθρου 11 της σύμβασης εξαγοράς.

Από τα στοιχεία που συγκεντρώσαμε, αλλά προέρχονται από πρωτογενείς πηγές και άλλα — λόγω έλλειψης πρωτογενών στοιχείων — αφού έχουν υποστεί επιστημονικά παραδεκτή επεξεργασία, δίνουν τη μέγιστη δυνατή προσέγγιση.

Από την έρευνα του αντικείμενου διαπιστώσαμε τα ακόλουθα.

Η σύμβαση εξαγοράς της Ο.Α. απ' το Ελληνικό Δημόσιο άρθρο 11 παράγραφος γ,8 προβλέπει τα εξής:

«Διά τας μεταφοράς εξ Αθηνών και Θεσσαλονίκης των Αθηναϊκών και Μακεδονικών εφημερίδων και περιοδικών καταβάλλεται κατά χιλιογράμμο τον 1/93 του εισιτηρίου επιβάτου της διαδρομής αυτής.»

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

Από έρευνα που κάναμε διαπιστώσαμε ότι η πρώτη εκλεγμένη κυβέρνηση μετά τη μεταπολίτευση παραχώρησε μετά από αίτημα της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών έκπτωση κατά 40% στα κόμιστρα του Τύπου

«για ορισμένο βάρος Τύπου κατά γραμμή σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα του αντιστοιχού α/φ. Αλλά και τότε συνέχισε να πληρώνει ψηλότερο κόμιστρο από τα άλλα εμπορεύματα για τα οποία είχε αρχίσει να ισχύει η κλίμακα ποσοτικών εκπτώσεων.» (ΔΕΠΑ 49,1.3)

Την 18.11.1976 η Ένωση Ιδιοκτητών Ημερήσιων Εφημερίδων Αθηνών (Ε.Ι.Η.Ε.Α.) με την υπ' αριθμ. πρωτ. 113 επιστολή της προς τον τότε Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών μεταξύ των άλλων ανέφερε και τα εξής:

«Εις εκτέλεσιν της υποσχέσεως ταυτής του πρωθυπουργού κ. Κων/νου Καραμανλή πιστεύομεν ότι και υμείς, εν τω πλαισίω των αρμοδιοτήτων σας δύνασθε να βοηθήσητε.

Ειδικότερον, ως ίσως γνωρίζετε, η μεταφορά των εφημερίδων εις τας κυριώτερας πόλεις της Ελλάδος, ενεργείται υπό της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ήτις εισπράττει προς τούτο δρχ. 6,90 κατά κιλόν.

Θα ήτο μεγάλη ανακούφισις των εφημερίδων εάν εδέχεσθο να μειώσετε τον ναύλον τούτον εις δρχ. 2,50 κατά κιλόν.»

Με την από 17.1.77 επιστολή του ο τότε υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Βογιατζής προς τον Χ. Λαμπράκη, τότε πρόεδρο της Ε.Ι.Η.Ε.Α. έγραφε τα εξής:

«Ευχαρίστως σας γνωρίζομεν την ικανοποίησιν του αιτήματος σας περί καταβολής μειωμένου ναύλου διά την μεταφοράν αεροπορικών των ημερήσιων εφημερίδων Αθηνών και ήδη εδώσαμεν εντολήν εις την Γενικήν Διεύθυνσιν της Ο.Α. διά την ρύθμισιν του θέματος. Ο μειωμένος αεροπορικός ναύλος, ήτοι 2,50 δρχ. κατά κιλόν, θα εφαρμοσθή φυσικά διά την εφημερίδα μέχρι και οκτώ σελίδων, ενώ διά τας επί πλέον σελίδας θα ισχύει το κανονικόν τιμολόγιον.

Δεν παραλείπομεν να σας γνωρίσωμεν ότι η οικονομική επιβάρυνσις της Ο.Α. από την καθιέρωσιν μειωμένου ναύλου διά τας εφημερίδας θα είναι της τάξεως των 16 περίπου εκατομμυρίων δρχ. ετησίως».

Πέρα απ' το ότι οι υπολογισμοί που ακολουθούν δείχνουν μια πολύ μεγαλύτερη επιβάρυνση της Ο.Α., διευκρινίζομε ότι η απώλεια αυτή των εσόδων της Ο.Α. σε εφαρμογή της συγκεκριμένης κυβερνητικής πολιτικής, δεν καλύφθηκε απ' τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ένα υπηρεσιακό στέλεχος τονίζει:

«Όλες οι προσπάθειες που έκανε κατά καιρούς η διοίκηση της εταιρίας μετά από γραπτές και προφορικές εισηγήσεις των Δ/σεων της [...] προσέκρουσαν στην άμεση αντίδραση των πρακτορείων εφημερίδων και της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερήσιων Εφημερίδων Αθηνών, έχοντας πάντα συνενικόρο και τη Γενική Γραμματεία Τύπου και Πληροφοριών.

[...] Για την μεταφορά των περιοδικών η κατάσταση είναι ακόμα χειρότερη αφού τα κόμιστρα μεταφοράς τους «πάγωσαν» σ' εκείνα του 1978 με

ποσοτική έκπτωση 65% (για άνω των 100 κιλών) αντί του 40% των εφημεριδών [...] (ΔΕΠΑ-86/10.6.86, ΔΕΠΑ-49,1.2).

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί πως όλο αυτό το διάστημα τα κόμιστρα του ταχυδρομείου εξακολούθησαν να αναπροσαρμόζονται κανονικά, πάντα με βάση τη σχέση του 1/93 του εκάστοτε ισχύοντος ναύλου επιβατών.»

Σημειώνουμε ότι τα τιμολόγια του 1978 για τη μεταφορά του τύπου διατηρούνται αναλλοίωτα μέχρι σήμερα όταν η συνολική αύξηση των ναύλων επιβατών π.χ. στη γραμμή Θεσσαλονίκης στο ίδιο χρονικό διάστημα ανέρχεται σε 677 %.

Οι υπολογισμοί μας αρχίζουν απ' το 1981 χρόνο για τον οποίο διαπιστώσαμε ότι υπάρχουν τα απαραίτητα αξιόπιστα στοιχεία ή είναι δυνατό να υπολογισθούν όσα λείπουν ώστε να είναι δυνατόν απ' την επεξεργασία τους να εξαχθούν αξιόπιστα συμπεράσματα.

Το σύνολο των διαφυγόντων εσόδων σε τιμές 1989, για το χρονικό διάστημα 1981-31/5/89, από τη μη τήρηση απ' την Ο.Α. σαν συνέπεια των κυβερνητικών παρεμβάσεων, της συμβατικής τιμολογιακής πολιτικής στα κόμιστρα του Τύπου (1/93 του ναύλου επιβατών της γραμμής, ναύλο που πληρώνουν μέχρι σήμερα τα ΕΛ.ΤΑ.), ανέρχεται σε δισ. δρχ. 6,765.

## *5. Επιβάρυνση των αποτελεσμάτων της Ο.Α. με δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού.*

### *5.1 Δωρεάν προεδρικές και πρωθυπουργικές πτήσεις κατ' εντολή της κυβέρνησης.*

Με το υπ' αριθμ. πρωτοκόλλου ΔΕΜ.Δ/63/10.2.82 έγγραφό του το τότε Υπουργείο Συγκοινωνιών επέβαλε στην Ο.Α. «του λοιπού οι δαπάνες πτήσεων που γίνονται για λογαριασμό του Προέδρου της Δημοκρατίας να βαρύνουν το προϋπολογισμό της Ο.Α.».

Επίσης με το υπ' αριθμ. πρωτοκόλλου ΔΕΜ./Δ/439/21.6.82 έγγραφό του το τότε Υπουργείο Συγκοινωνιών επέβαλε στην Ο.Α. «του λοιπού οι δαπάνες πτήσεων που γίνονται για λογαριασμό του πρόεδρου της κυβερνήσεως να βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ο.Α.».

Στα πλαίσια λοιπόν της υλοποίησης της κυβερνητικής πολιτικής η Ο.Α. υποχρεώνεται να εκτελεί τα προεδρικά και τα πρωθυπουργικά charters τα οποία βαρύνουν συνολικά τα αποτελέσματά της αφού με κυβερνητικές εντολές δεν τα χρεώνει στους χρήστες.

Οι ετήσιες δαπάνες ή επιβαρύνσεις μετατρέπονται σε σταθερές τιμές με την αρχική παραδοχή του ετήσιου κόστους δανεισμού της Ο.Α. 19%.

Απ' τους υπολογισμούς μας διαπιστώνουμε ότι η επιβάρυνση της Ο.Α. απ' τη μη πλήρωση των προεδρικών και πρωθυπουργικών charters ανέρχεται μέχρι τον Αύγουστο του 1989 σε τιμές 1989 με βάση τη χρέωση της Ο.Α. σε 2,105 δισ. δρχ.

ενώ με βάση την αντικειμενική και επιστημονικά παραδεκτή μέθοδο χρέωσης (χρέωση και της παραμονής των α/φ στο έδαφος — εκτός δρομολογίων) σε 4,345 δισ. δρχ.

## 6. Επιβαρύνσεις στα πλαίσια των υποχρεώσεων απέναντι στην Ε.Ο.Κ.

### 6.1 Μείωση των εσόδων της Ο.Α. λόγω της υποχρέωσής της για καταβολή Φ.Π.Α. στα εισιτήρια εσωτερικού κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας της.

Απ' την 1.1.1987, σε εφαρμογή σχετικής απόφασης της ΕΟΚ της οποίας ως γνωστόν το δίκαιο υπερισχύει του εθνικού, η Ο.Α. υποχρεώθηκε να καταβάλει το Φ.Π.Α. 6% επί των εσόδων της κατά παράβαση της σύμβασης εξαγοράς η οποία ρητά την απάλλασσε από κάθε είδους φόρο που ίσχυε ή θα ίσχυε μελλοντικά εκτός του 0,5% επί των εσόδων της.

Επειδή δεν χορηγήθηκε ισόποση αύξηση στα εισιτήρια εσωτερικού που να αφορά στο Φ.Π.Α., ώστε να μετακυληθεί ο φόρος αυτός στην κατανάλωση, τα έσοδα του εσωτερικού δικτύου της Ο.Α. εμφανίζουν μια πρόσθετη μείωση απ' την 1.1.1987 κατά 5,66% (100/106).

Η συνολική επιβάρυνση της Ο.Α. απ' την αιτία αυτή σε τιμές 1989 ανέρχεται σε 6.950.041.000 δραχμές.

Βέβαια θα μπορούσε κάποιος να αντιτάξει το επιχείρημα ότι εφ' όσον ο ΦΠΑ αποτελεί κοινοτικό κεκτημένο πως θα μπορούσε να απαλλαγεί η Ο.Α. Εμείς απλά επισημαίνουμε ότι καμιά απ' τις πάνω από δέκα τροποποιήσεις της σύμβασης κράτους-Ωνάση δεν επιβάρυνε τον Ωνάση. Αντίθετα το τελικό αποτέλεσμα των αλληλοπαροχών και αλληλοεπιβαρύνσεων ήταν να βγαίνει μετά από κάθε τροποποίηση κερδισμένος πάντα ο Ωνάσης.

### 6.2 Επιβάρυνση των δαπανών της Ο.Α. με τέλη υπερπήσεων και προσγειώσεων κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας της.

Η σύμβαση εξαγοράς στο άρθρο 14 παρ. 1 προβλέπει τα εξής:

«Διά την χρησιμοποίησιν οιουδήποτε αερολιμένος ή αεροδρομίου εν Ελλάδι η Ανάδοχος απαλλάσσεται της καταβολής τελών προσγειώσεως ως και τελών παραμονής των αεροσκαφών εν υπαίθρω [...]. Επίσης η Ανάδοχος απαλλάσσεται διά τον αυτόν ως άνω λόγον τελών διά την τηλεπικοινωνιακήν εν πτήσει και την μετεωρολογικήν εξυπηρέτησιν ως και την χρησιμοποίησιν ραδιοναυτλιακών βοηθημάτων [...]. Η Ανάδοχος δικαιούται ωσαύτως εις δωρεάν χρησιμοποίησιν πάντων των ήδη διατεθέντων ή διατεθησομένων αυτή κατά τας εκάστοτε ανάγκας της και τας δυνατότητας του Δημοσίου εστεγασμένων ή ασκέπων χωρών των κρατικών αερολιμένων.

Όμως στα πλαίσια της αρχής «της ίσης μεταχείρισης» των αεροπορικών εταιριών των χωρών μελών της ΕΟΚ η σύμβαση στο σημείο αυτό τροποποιήθηκε. Έτσι:

«Με το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθ. 549 που τροποποιεί τις διατάξεις της σύμβασης μεταξύ της Ο.Α. και Δημόσιου, η Ο.Α. καταβάλλει τέλη προσγειώσης, τηλεπικοινωνιακών, μετεωρολογικής πληροφόρησης, χρήσης ραδιοβοηθημάτων, καθώς και παραμονής των αεροσκαφών που εκτελούν διεθνείς τακτικές και μη γραμμές. Η αρχή καταβολής αρχίζει την 24 Ιανουαρίου 1986.»

Σε απόσπασμα επιστολής του πρώην οικονομικού Διευθυντή της Ο.Α. αναφέρεται:

«Συγκεκριμένα η Ο.Α. [...] επιβαρύνεται από το 1986 με τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων για τις πτήσεις (ΥΠΑ) [...]. Συγκεκριμένα για το 1988 η Ο.Α. επιβαρύνθηκε [...] από την Υ.Π.Α. με 600 εκατ. δρχ.» (Α.Π.299/1.9.89).

Το συνολικό κόστος επιβάρυνσης των δαπανών της Ο.Α. απ' την αιτία αυτή σε τιμές 1989 ανέρχεται σε 2.699.570.450 δρχ.

Πίνακας 2. Συνολικά διαφυγόντα έσοδα της δημόσιας Ο.Α. σε τιμές 1989:  
(σε χιλιάδες δρχ.)

|   |                    |
|---|--------------------|
| 1. Εκπτώσεις στα εισιτήρια του εσωτερικού   | 37.651.555         |
| 2. Επίπεδο κομίστρων ημερήσιου και περιοδικού Τύπου κατώτερο του συμβατικού                     | 6.764.663          |
| 3. Μη καταβληθέντα απ' την ΥΠΑ δικαιώματα charters  | 8.285.207          |
| 4. Δωρεάν κυβερνητικές πτήσεις  | 4.345.000          |
| 5. Απώλειες εσόδων και επιβαρύνσεις από τις εκλογές   | 4.000.000          |
| 6. Μη καταβληθείσα ζημιά γραμμών εσωτερικού   | 101.579.000        |
| 7. Τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων  | 2.699.570          |
| 8. Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α)  | 6.950.041          |
| 9. Τόκοι του μη καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου για το χρονικό διάστημα της μη καταβολής του | 24.875.077         |
| <i>Τελικό σύνολο απωλειών εσόδων και επιβαρύνσεων για διάστημα 1975-1989 δρχ.</i>               | <i>197.150.113</i> |

## 7. Συμπεράσματα

Η συνολική επιβάρυνση της Ο.Α. από τις προηγούμενες αιτίες ανέρχεται τελικά σε 197,151 δισ. δρχ (βλέπε πίνακα 2). Το ποσό αυτό υπερβαίνει κατά 79% περίπου το σημερινό έλλειμμα της Ο.Α. που ανέρχεται στα 110 δισ. δρχ. και επιμερίζεται όπως φαίνεται στους πίνακες 3 και 4.

Πίνακας 3. Μη καταβληθείσες επιδοτήσεις κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας (σε δισ. δρχ.)

|  |        |
|--|--------|
| Μη καταβληθέντα δικαιώματα των πτήσεων charters                            | 8,285  |
| Μη καταβληθείσες ζημιές των συμβατικών δρομολογίων εσωτερικού              | 47,346 |
| Τέλη υπερπτήσεων και προσγειώσεων  | 2,700  |
| Φόρος Προστιθέμενης Αξίας  | 6,950  |
| Σύνολο μη καταβληθείσων επιδοτήσεων κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας | 65,281 |

Πίνακας 4. Επιβαρύνσεις της Ο.Α. κατά παράβαση της σύμβασης λειτουργίας (σε δισ. δρχ.)

|  |         |
|--|---------|
| Εκπτώσεις στα εισιτήρια του εσωτερικού               | 37,652  |
| Κόμιστρα μεταφοράς του τύπου κατώτερα των συμβατικών | 6,764   |
| Δωρεάν κυβερνητικές πτήσεις                          | 4,345   |
| Απώλειες εσόδων και επιβαρύνσεις από τις εκλογές     | 4,000   |
| Ναύλα εσωτερικού κατώτερα των συμβατικών             | 54,233  |
| Τόκοι του μη καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου      | 24,875  |
| Σύνολο επιβαρύνσεων κατά παράβαση της σύμβασης       | 131,870 |

Τονίζουμε ότι οι υπολογισμοί μας αναφέρονται στις κυριότερες από οικονομική σημασία παραβιάσεις της σύμβασης εξαγοράς της Ο.Α. και επιβαρύνσεις της απ' το κράτος ιδιοκτήτη. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπολογίζονται μια σειρά περιπτώσεις που επιφέρουν μεν οικονομικές επιβαρύνσεις στην Ο.Α. σαν συνέπεια του κρατικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, έχουν όμως συγκριτικά με άλλες δευτερεύουσα κατά τη γνώμη μας σημασία από την άποψη των οικονομικών επιβαρύνσεων.

Θεωρούμε καθοριστικό να διευκρινίσουμε ότι η έρευνά μας αυτή αποσκοπεί μόνο στο να εκτιμήσει τις επιβαρύνσεις και τις ωφέλειες στη δραστηριότητα της Ο.Α., που προέρχονται από τη μη τήρηση της σύμβασης λειτουργίας στα πλαίσια του κρατικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Σε καμία περίπτωση τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής δεν πρέπει να εκλη-

φθούν σαν προτάσεις για την ριζική αντιμετώπιση των δυσλειτουργιών και της κρίσιμης συνολικά κατάστασης της Ο.Α. και σαν προτάσεις για την επίλυση των προβλημάτων του εθνικού αερομεταφορέα, αντικείμενο που απαιτεί πολύ-πλευρη θεώρηση των αιτιών της κρισιακής κατάστασης.

Δεν πρέπει επίσης να εκληφθούν τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας σαν υπεράσπιση του σημερινού γραφειοκρατικού και αναποτελεσματικού δημόσιου τομέα.

Οπωσδήποτε όμως αποτελούν απόδειξη του ότι το ιδιωτικό ιδιοκτησιακό καθεστώς — απόδειξη της αποτυχίας του οποίου αποτελεί στη περίπτωση της η κρατική Ο.Α. — δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα του εθνικού αερομεταφορέα από την άποψη της μεγιστοποίησης του κοινωνικού οφέλους και της ταυτόχρονης ελαχιστοποίησης του κοινωνικού κόστους στα πλαίσια ενός συνολικότερου προγραμματισμού των μεταφορών (χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων).



OSKAR SCHLEMMER: *Γυναίκες στο τραπέζι III*. 1925.