



ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

1013
1-10-19

Αθήνα 30-9-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Καραμανλή, Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
τον κ. Γεωργιάδη, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων**

**Θέμα: Αξιοποίηση της Τεχνικής Βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας -
Olympic Engineering**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ως γνωστόν έπαψε να υπάρχει ως αυτόνομη εταιρία το 2013. Προηγουμένως είχε αρχίσει η μακρά πορεία απαξίωσης και διάλυσης που οδήγησε στον χωρισμό της σε διάφορα μέρη (πτητικό έργο, επίγεια εξυπηρέτηση, catering, τεχνική βάση).

Η Τεχνική Βάση, δηλαδή η μονάδα συντήρησης των αεροσκαφών της Ολυμπιακής, λειτουργούσε τελευταία ως ξεχωριστή εταιρία - με την επωνυμία Olympic Engineering. Οι εγκαταστάσεις της ήταν στον Αερολιμένα Αθηνών Ελ. Βενιζέλος. Αποτελούνταν από ένα σύγχρονο μεγάλο υπόστεγο 72.000 τ.μ. με εξοπλισμό που κόστισε πάνω από 150 εκ. € στον Έλληνα φορολογούμενο - επειδή η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν κρατική. Από αυτά, τα 71 εκ. € ήταν το κόστος κατασκευής μεταξύ των ετών 1999-2001. <https://www.tovima.gr/2014/08/26/society/prwin-olympic-engineering-erimwnei-i-texniki-basi-twn-71ekat/>

Η Τεχνική Βάση είχε φτάσει να πραγματοποιεί έως και 120 εκ. € έσοδα, από τα οποία 90 εκ. € από την Ολυμπιακή και τη θυγατρική της Μακεδονικές Αερογραμμές - τα υπόλοιπα από άνω των 50 άλλων εταιριών (πχ Delta, Alitalia, British Airways, KLM, Malev, SAS, Swiss, LOT, Ethiopian), μεταξύ των οποίων και από Ελληνικές (Αxon, HellasJet, Hellas Wings, Sky Wings). Είχε φτάσει να απασχολεί έως και 800 άτομα προσωπικό. Όταν η Τεχνική Βάση πέρασε στη MIG, κατά την εξαγορά της Ολυμπιακής από την τελευταία το 2009, τα κτίρια αποτιμήθηκαν σε 16,6 εκ. € - ενώ η ισχύς της σύμβασης χρησιμοποίησής τους με τον Αερολιμένα Αθηνών ήταν έως το 2026.

Το 2013 η λειτουργία της Τεχνικής Βάσης (Olympic Engineering) διακόπηκε. Είχε προηγηθεί η μείωση του στόλου και της δραστηριότητας της Ολυμπιακής, καθώς

επίσης η συσσώρευση ζημιών - ενώ αργότερα την ίδια χρονιά η Ολυμπιακή αποκτήθηκε από την Aegean, δημιουργώντας σχεδόν ένα μονοπώλιο στην Ελλάδα. Η ιδιοκτήτρια MIG τότε, αντί ενδεχομένως να αναζητήσει άλλες λύσεις λειτουργίας αφού δεν δεσμευόταν για αυτό, κατήγγειλε τη σύμβαση που είχε για το υπόστεγο με την Αερολιμένα Αθηνών - απαιτώντας 43,5 εκ. € ως αποζημίωση! Έκτοτε η Τεχνική Βάση επέστρεψε στην κυριότητα του Αερολιμένα Αθηνών, παραμένοντας κενή και αχρησιμοποίητη - ενώ ο εξοπλισμός της πουλήθηκε κατά μαιρτυρίες στην Τουρκία. Έτσι η σχετική δαπάνη του Έλληνα φορολογουμένου χάθηκε.

Περαιτέρω, έχει εκπονηθεί επιχειρηματικό σχέδιο από το Σωματείο των Κλάδων των Μηχανικών Αεροσκαφών που προτείνουν την επαναδραστηριοποίηση της Τεχνικής Βάσης.

<https://www.metaforespress.gr/videos/%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%81%CF%8E%CE%BD%CE%B1%CF%32-%CE%B7-%CF%84%CE%B5%CF%87%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B2%CE%AC%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CF%81%CF%8E/>

Η επιχειρηματική λογική επαναδραστηριοποίησης στηρίζεται στις υπάρχουσες ανάγκες της αγοράς, λόγω αύξησης του πτητικού έργου που πραγματοποιείται στην περιοχή με τον τουρισμό - επίσης, επειδή ούτως ή άλλως οι αεροπορικές εταιρίες πραγματοποιούν εργασίες συντήρησης εκτός της χώρας βάσης τους, ειδικά σε περιοχές με χαμηλότερο εργατικό κόστος. Για παράδειγμα, η Τεχνική εταιρία του ομίλου Lufthansa (Lufthansa Technik) περιλαμβάνει 32 εταιρίες και 21 βάσεις συντήρησης ανά τον κόσμο - από τις οποίες οι 12 σε ευρωπαϊκές χώρες όπως στη Βουλγαρία και στη Μάλτα. Πραγματοποιεί επί πλέον πολλές εργασίες εκτός Ευρώπης - όπως για παράδειγμα στη μεγάλη βάση που έχει στις Φιλιππίνες. Δεδομένου όμως του υψηλού κόστους καυσίμων και του αυξανόμενου εργατικού κόστους στις χώρες αυτές, οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες αναθεωρούν τις πολιτικές τους.

Οι δυνατότητες του υποστέγου της Τεχνικής Βάσης είναι για 7 γραμμές παραγωγής (δηλαδή 7 αεροπλάνα συγχρόνως) - με 25 εργαζόμενους σε 2 βάρδιες ανά γραμμή. Υπολογίζεται ότι, με εργατικό κόστος 80 € την ώρα, σε σχέση με τα 120 € του μέσου κόστους στην ΕΕ και τα 140 € στα Αραβικά Εμιράτα, θα είναι ανταγωνιστική και θα μπορεί να πραγματοποιεί έως και 120 εκ. € έσοδα ετησίως, με έως και 200 άτομα προσωπικό. Όμως, εκτός των εσόδων, θα είναι μεγάλο το όφελος από την απασχόληση τεχνικού προσωπικού, σε έναν τομέα με υψηλή προστιθέμενη αξία και η διατήρηση της σημαντικής τεχνογνωσίας.

ΕΡΩΤΑΣΕΙΣ:

1. Προτίθεστε να υποστηρίξετε σχέδια επαναλειτουργίας της Τεχνικής Βάσης, μέσω μίσθωσης ή άλλης αξιοποίησης;

2. Θα μπορούσε το θέμα της αξιοποίησης ή απόσχισης της Τεχνικής Βάσης να τεθεί στα πλαίσια της σχεδιαζόμενης ολοκληρωτικής αποεπένδυσης του Δημοσίου, από τον Αερολιμένα Αθηνών Ελ. Βενιζέλος;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος