

✓ Το μοντέλο μετοχοποίησης των εταιρειών

Το απόρρητο σχέδιο για Ολυμπιακή και ΕΛΤΑ

Μετά την υλοποίηση της συμφωνίας του ελληνικού δημοσίου με την British Airways για την εξαγορά ποσοστού 20% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΑ και την ανάλογη συμφωνία που προβλέπεται να προκύψει σύντομα για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, αναμένεται να προωθηθεί η εισαγωγή πακέτου μετοχών μέχρι ποσοστού 20% στο ΧΑΑ και για τις δύο εταιρείες



Τάσος Μαντέλης

Κινο «δρόμο» για την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο θα ακολουθήσουν η Ολυμπιακή Αεροπορία και τα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Σύμφωνα με την κυβερνητική απόφαση και οι 2 κρατικές εταιρείες θα συνάψουν συμφωνίες με στρατηγικούς συνεταιρούς, στους οποίους θα διατεθεί πακέτο μετοχών και στη συνέχεια θα εισαχθούν με ειδικές διαδικασίες στη Σοφοκλέους.

Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις η εισαγωγή των ΔΕΚΟ στη Σοφοκλέους θα γίνει προς το τέλος του 2000. Παράλληλα, θα διατεθεί πακέτο μετοχών, με ευνοϊκούς όρους, στους εργαζόμενους ο' αυτές τις ΔΕΚΟ.

Ειδικότερα, μετά την υλοποίηση της συμφωνίας του ελληνικού δημοσίου με την British Airways για την εξαγορά ποσοστού 20% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΑ και την ανάλογη συμφωνία που αναμένεται να προκύψει σύντομα για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, αναμένεται να προωθηθεί η εισαγωγή πακέτου μετοχών μέχρι ποσοστού 20% στο ΧΑΑ και για τις δύο εταιρείες.

Παρό το γεγονός ότι υπάρχει σχετική νομοθεσία που προβλέπει ότι για την είσοδο μιας εταιρείας στο ΧΑΑ πρέπει να έχουν προηγηθεί 2 χρόνια κερδοφορίας, αναμένεται ρύθμιση με την οποία θα επιτρέπεται η είσοδος του εθνικού αερομεταφορέα, αλλά και άλλων δημοσίων επιχειρήσεων που αναμένεται να ακολουθήσουν το «μοντέλο» της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Παράλληλα θα παραδοθεί στους εργαζόμενους ποσοστό περίπου 6% των μετοχών. Και στις δύο επιχειρήσεις το Ελληνικό Δημόσιο θα κρατήσει την πλειοψηφία των μετοχών, καθώς το συνολικό ποσοστό που θα παραδοθεί δεν θα ξεπερνά το 46%.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΝΤΕΛΗ

Σύμφωνα με απόρρητο σχέδιο του υπουργείου Μεταφο-

ρών, το οποίο έγινε αποδεκτό από την κυβέρνηση, μετά την αγορά του 20% των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την British Airways, στο τέλος του 2000 προβλέπεται η εισαγωγή μετοχικού πακέτου μετοχών της εταιρείας στο ΧΑΑ που, σύμφωνα με πληροφορίες, δεν αναμένεται να ξεπεράσει το 10% έως 15%.

Ειδικότερα το σχέδιο του υπουργείου Μεταφορών περιλαμβάνει πέντε βασικά σημεία:

Την αποτίμηση της εταιρείας που θα πραγματοποιηθεί από φορείς διεθνούς κύρους. Σύμφωνα με πληροφορίες το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας έχει αναθέσει το έργο της αποτίμησης του εθνικού αερομεταφορέα στην Price Water House και την Alpha Finance.

Οι δύο παραπάνω οίκοι θα κληθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, ίσως και πριν από τις εκλογές, να προσδιορίσουν την αξία της εταιρείας, ώστε να αποφασιστεί και το ποσό που θα καταβάλει η ΒΑ για την αγορά του 20%.

Τη συμμετοχή της British Airways στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Ηδη η βρετανική εταιρεία έχει αποφασίσει την ενεργοποίηση της option (η οποία προβλεπόταν στο συμβόλαιο διαχείρισης που είχαν υπογράψει τον προηγούμενο Ιούλιο με την ελληνική κυβέρνηση) και αφορά την αγορά του 20% της εταιρείας, η οποία θα γίνει με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου.

Στο ποσοστό αυτό μπορεί να μετέχουν Έλληνες θεσμικοί επενδυτές, οι οποίοι αναμένεται να εκπληρώσουν ενδιαφέρον για την ΟΑ.

Το επίσημο ενδιαφέρον της British Airways εκδήλωσε ο Ρ. Μείναντ, διευθυντής επενδύσεων της βρετανικής εταιρείας που βρίσκεται στη χώρα μας και χθες είχε συνάντηση με το επιτελείο της Speedwing.

Στη διάρκεια της συνάντησης ο διευθυντής συμβούλου της ΟΑ κ. Ρ. Λιντς ενημερώθηκε για τα βασικά σημεία της συμφωνίας με την ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και καθορίστηκε η περαιτέρω δράση και κινήσεις της εταιρείας.

Τη σύναψη στρατηγικών συμμαχιών από τον διεθνή αεροπορικό χώρο. Πληροφορίες αναφέρουν ότι ξεκινούν οι συνομιλίες με όλες τις εταιρείες που μετέχουν στην αεροπορική συμμαχία OneWorld (της οποίας ηγείται η Β.Α.) ώστε πριν από τη μεταφορά της στο νέο αεροδρόμιο των Σπátων, η Ολυμπιακή να αποτελέσει μέλος της εν λόγω συμμαχίας.

Η εισαγωγή πακέτου μετο-

χών στο ΧΑΑ. Το ποσοστό θα είναι μειωτικό και ο χρόνος υλοποίησης αυτού του σχεδίου προσδιορίζεται στο τέλος του 2000.

Τη διάθεση με ευνοϊκούς όρους μετοχών στους εργαζόμενους ποσοστού μέχρι 6%. Ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Τ. Μαντέλης έχει δηλώσει πρόσφατα ότι θα υλοποιήσει την πρόταση που είχε κάνει ο ίδιος κατά τις διαπραγματεύσεις για το πρόγραμμα εξυγίανσης της εταιρείας.

Το ενδιαφέρον τόσο της ΒΑ όσο και των θεσμικών επενδυτών από τη χώρα μας οφείλται, σύμφωνα με στελέχη του υπουργείου Μεταφορών, στη θετική πορεία που διαγράφει το τελευταίο διάστημα η εταιρεία με τη σημαντική μείωση των καθυστερήσεων, αλλά και των ματαιώσεων πτήσεων, παράγοντες που είχαν προκαλέσει σημαντικό πλήγμα στην αξιοπιστία της Ολυμπιακής.

ΤΑ ΕΛΤΑ

Το ίδιο «μοντέλο» προωθείται από την ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών και για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία.

Ηδη δόθηκε από την κυβέρνηση το «πράσινο φως» για να διερευνηθεί η διεθνής ταχυδρομική αγορά, προκειμένου να επιλεγεί στρατηγικός σύμμαχος για τα ΕΛΤΑ.

Ενδιαφέρον έχουν εκδηλώσει τέσσερα μεγάλα Ταχυδρομεία (Γερμανικά, Ολλανδικά, Γαλλικά και Βρετανικά) από τα οποία οι πιθανότεροι στρατηγικοί σύμμαχοι είναι τα Γερμανικά (Deutsche Post, η οποία εξαγόρασε πρόσφατα περισσότερο από το 25% την DHL και μαζί με την Lufthansa την ελέγχουν πλήρως) και τα Ολλανδικά Ταχυδρομεία (τα TNG, τα οποία εξαγόρασαν πρόσφατα τη διεθνή εταιρεία ταχυμεταφορών TNT).

Μέχρι τα τέλη του 2000 αναμένεται να έχει επιλεγεί ο στρατηγικός σύμμαχος, οπότε και αναμένεται να προχωρήσει η εισαγωγή πακέτου μετοχών του Οργανισμού στο ΧΑΑ μέχρι ποσοστό που δεν θα ξεπερνά το 20%.

Να σημειωθεί ότι φέτος για πρώτη φορά τα Ελληνικά Ταχυδρομεία θα παρουσιάσουν θετικό αποτέλεσμα που θα φτάσει τα 100 εκατ. δρχ., ενώ σε σύντομο χρονικό διάστημα, ίσως και πριν από τη λήξη του τρέχοντος έτους να ολοκληρώσουν το επιχειρησιακό σχέδιο που υλοποιούν τα τελευταία τρία χρόνια.

Μαρία Μοσχού

ΗΜΕΡΗΣΙΑ

ΓΝΩΜΗ

Ομως, το Ελσίνκι είναι ευρωπαϊκό!

Ενδεχομένως είναι δικαιολογημένη η σχεδόν μονοπολική θέση που έχει πάρει προσφάτως στην πολιτική και την κοινή γνώμη της Ελλάδας το ερώτημα της ανακήρυξης της Τουρκίας ως υποψήφιου μέλους της ΕΕ. Η σημασία που έχει για τις διμερείς σχέσεις δικαιολογεί την παρανόηση. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το θέμα θα κυριαρχήσει στη Σύνοδο Κορυφής του Ελσίνκι. Η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται μπροστά σε πολύ σημαντικότερα ζητήματα και προκλήσεις. Όπως είναι η ευρύτερη αντιμετώπιση της διεύρυνσης, δηλαδή της μεταμόρφωσης την οποία θα υποστεί η ΕΕ τα επόμενα χρόνια, η δημιουργία μιας διευρωπαϊκής στρατηγικής δύναμης που θα κληθεί να υπερασπιστεί τα σύνορά της (και όχι μόνον αυτά), η στάση την οποία θα τηρήσει απέναντι στη ρωσική επέμβαση στην Τσετσενία...

Ακόμη και κάποια ήσσονος σημασίας θέματα είναι πιθανόν να βρεθούν στο επίκεντρο της Συνόδου, όπως η παράδοση του γαλλικού εμπόργκο για τις εισαγωγές βρετανικού βοδινού σε συνδυασμό με την άρνηση του Λονδίνου να υποκύψει στις γερμανικές (κυρίως) πιέσεις για ενταία φορολόγηση επί των τόκων για τις αποταμιεύσεις. Η το θέμα της μεταρρύθμισης της Κομισιόν, από τον Ρομάνο Πρόντι, μετά τα σκάνδαλα που οδήγησαν στην παύση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπό τον Ζακ Σαντέρ.

Το φλέγον για την Ελλάδα θέμα της τουρκικής υποψηφιότητας -όπως εύστοχα τέθηκε στο χθεσινό φύλλο των New York Times- θα κριθεί κυρίως από το κατά πόσον η Ευρώπη πιστεύει ότι τα σύνορά της πραγματικά περιλαμβάνουν την Τουρκία. «Οχι και να γίνει στη Σύνοδο, η Τουρκία δεν πρόκειται να γίνει σύντομα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εφαρμογή των απαραίτητων μεταρρυθμίσεων μπορεί να διαρκέσει μια γενιά ή και περισσότερο. Περίπου μια ντουζίνα χώρες βρίσκονται μπροστά από την Τουρκία, στη λίστα αναμονής για ένταξη», αναφέρεται στο άρθρο του Στέφεν Κίνσερ.

Η πραγματική διεύρυνση της ΕΕ, αυτή που όπως φαίνεται θα αρχίσει το 2003 (με τη συμμετοχή χωρών όπως της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχίας), θα επιφέρει κοσμογονικές αλλαγές στις πολιτικές και οικονομικές ισορροπίες. Τα νέα μέλη αποτελούν δελεαστικές αγορές για πωλήσεις και επενδύσεις, αλλά θα χρειαστούν άφθονες επιδοτήσεις για να ενσωματωθούν στην οικονομία του ευρώ. Με τη δημοσιονομική πειθαρχία που επιβάλλει η ύπαρξη του ενιαίου νομισματικού μέσου του Συμφώνου Σταθερότητας, είναι μάλλον απίθανο να αυξηθούν -γενικώς- οι εισφορές των πλουσίων μελών για να καλυφθούν οι ανάγκες χρηματοδότησης των -περισσότερων, πλέον- φτωχών. Ετσι η όλη διαδικασία της ουσιαστικής διεύρυνσης αποκτά μεγαλύτερη σημασία, εφ' όσον συνεπάγεται την ανακατανομή των πόρων και όχι την αύξησή τους. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι και τρεις επικρατέστερες χώρες για το πρώτο κύμα διεύρυνσης ανήκουν στη «γερμανική ζώνη επιρροής».

Η Γερμανία είναι εκείνη που θα ωφεληθεί περισσότερο από την ένταξή τους, και γι' αυτό έχουν αρχίσει να διατυπώνονται κάποια «ρητορικά» ερωτήματα για τα πραγματικά σύνορα της Ευρώπης. Δεν είναι τυχαίο ότι μόλις την περασμένη εβδομάδα, ο Ιταλός πρόεδρος της Κομισιόν, Ρομάνο Πρόντι, εξέφρασε αυτόν τον προβληματισμό, σε συζήτηση με Γάλλους δημοσιογράφους, ούτε ότι ο Βρετανός Κρις Πάτεν, επίτροπος Εξωτερικών Υποθέσεων της ΕΕ, ο καθ' ύλην αρμόδιος για τα υποψήφια νέα μέλη, υποθέτει σχεδόν την ίδια «απορία». Και όσοι θεωρούν βέβαια τη διεύρυνση, προς βορρά ή προς ανατολάς, ίσως βρεθούν προ εκαλήθρων από τα αποτελέσματα του Ελσίνκι.

Τέλος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αποτελεί αμελητέο για τους 15 θέμα, θα συζητηθεί και η στάση την οποία θα τηρήσει η «νομιμόφρων» Ευρώπη απέναντι στη ρωσική επιχείρηση «εξολόθρευσης τρομοκρατών» στην Τσετσενία και οι κυρώσεις που θα προταθούν κατά της Μόσχας για να την αναγκάσουν να ακολουθήσει λιγότερο βάρβαρη στάση απέναντι τους πολίτες της πρώην σοβιετικής (και νυν μουσουλμανικής) δημοκρατίας. Υστερα όμως από τη στάση της Ευρώπης στο Κόσσοβο και με εκκρεμεί τη συζήτηση για τη «δύναμη ταχείας αντίδρασης» που δίδεν θα απαλλάξει τη Γηραιά από την ανάγκη να υφίσταται την παρέμβαση των ΗΠΑ στα δικιά της βλαέτια, μπορεί το ζήτημα να παρακαμφθεί ως υπερβολικά ευαίσθητο. Οπότε μπορεί να συζητηθεί εκτενώς η τουρκική υποψηφιότητα...