

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΔΗΜΟΣΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ

Επιμέλεια: Τζαβάρας Μάριος Οικονομολόγος, Ms in Business

Administration O.U.C, Δημόσιου Πανεπιστημίου.

Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη των ομίλων του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Την τελευταία δεκαετία δίνεται διεθνώς προτεραιότητα στην αναγέννηση του σιδηροδρόμου. Η τεχνολογία της κατασκευής νέων γραμμών, σιδηροδρομικών οχημάτων, αυτοματισμών και πάσης φύσεως σιδηροδρομικού υλικού εξελίσσεται αλματωδώς καθιστώντας το σιδηρόδρομο ξανά το μεταφορικό μέσο του μέλλοντος.

Αυτές οι εξελίξεις δεν είναι τυχαίες. Οι οδικές αρτηρίες έχουν φτάσει σε όρια συμφόρησης και δεν είναι πια σε θέση να ικανοποιήσουν τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χερσαίων μεταφορών. Η συνεχόμενη αύξηση των οδικών αλλά και των αεροπορικών μεταφορών, σε σχέση με τις σιδηροδρομικές, επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον και προκαλεί αύξηση στα οδικά ατυχήματα με τεράστιες κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Παράλληλα οι σημαντικές διακυμάνσεις στις τιμές των καυσίμων καθιστούν πιο επιτακτική την ανάγκη ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τις οδικές και αεροπορικές.

Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια, οι κυβερνήσεις της χώρας κινήθηκαν σε εντελώς αντίθετη κατεύθυνση σε σχέση με την καταγεγραμμένη τάση εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του σιδηρόδρομου. Περιοριοποίησαν και απαξίωσαν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο και τον άφησαν εκτός του σχεδιασμού των διευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών ενώ παράλληλα τον απομάκρυναν από τη σύνδεσή του με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα. Έτσι κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών όχι μόνο δεν σημειώθηκε καμία ενέργεια στην κατεύθυνση εξυγίανσης και εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ αλλά η κακοδιαχείριση των διοικήσεων πολλαπλασίασαν τα προβλήματά του και διόγκωσαν το χρέος του. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα ο ΟΣΕ να είναι η πιο προβληματική ΔΕΚΟ στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27.

Ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος είναι καταχρεωμένος και απαξιωμένος σε σχέση με τους σιδηροδρόμους των ευρωπαϊκών εταίρων μας. Ενδεικτικό είναι ότι στην Ελλάδα καλύπτει μόλις το 8% του επιβατικού κοινού με τη μερίδα του λέοντος να καταλαμβάνουν τα Ι.Χ. και μετά τα υπεραστικά λεωφορεία και τα αεροπλάνα. Παράλληλα στη χώρα μας διακινείται με το σιδηρόδρομο περίπου το 2% των εμπορευμάτων, όταν στις χώρες της Ευρώπης το αντίστοιχο ποσοστό αγγίζει ακόμα και το 30%.

Είναι επιτακτική η ανάγκη να αντιμετωπιστούν τα χρονίζοντα προβλήματα του ομίλου ΟΣΕ τα οποία οξύνθηκαν κατά τα τελευταία έτη. Τα κυριότερα προβλήματα σχετίζονται με:

- Τις αποφάσεις για προσφυγή σε δανεισμό με σκοπό την κάλυψη της χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων και την αδυναμία αποπληρωμής τους που οδήγησαν τον ΟΣΕ σε έναν φαύλο κύκλο, όπου αναγκάζεται να προβαίνει σε νέους δανεισμούς για την πληρωμή παλαιότερων δανείων. Σήμερα τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εμφανίζουν συσσωρευμένες υποχρεώσεις της τάξης των 10,7 δισ. ευρώ και ετήσιες ζημιές 1,2 δισ. ευρώ. Ως εκ τούτου, είναι επιβεβλημένη η λήψη άμεσων ριζικών μέτρων για την κάλυψη των ετήσιων υποχρεώσεων πληρωμών δανείων του ΟΣΕ τα αμέσως επόμενα χρόνια.
- Το κόστος της συντήρησης του τροχαίου υλικού (ΕΔΙΣΥ) που είναι ιδιαίτερα αυξημένο. Η συντήρηση του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου (ΕΔΙΣΥ) χωρίς την αντίστοιχη κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για τη συντήρηση, μέσω της είσπραξης των τελών πρόσβασης και χρήσης της υποδομής από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, καθίσταται ζημιογόνα για την εταιρεία. Το κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού φτάνει σήμερα τα 110 εκατομμύρια ευρώ ετησίως ενώ δεν θα έπρεπε να ξεπερνά 50 εκατομμύρια ευρώ.
- Τη συνεχόμενη ασάφεια ως προς τη διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας, από την οποία ο ΟΣΕ έχει υποστεί σημαντική οικονομική ζημία. Η αρμοδιότητα είχε ανατεθεί αρχικά στη ΓΑΙΑΟΣΕ, εν συνεχεία στον ΟΣΕ και τελικά στην ΕΡΓΟΣΕ. Η έλλειψη συγκεκριμένης πολιτικής ως προς την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ακινήτων καθώς και της περιορισμένης ευελιξίας λόγω της νομοθεσίας και των τοπικών περιορισμών στους τρόπους αξιοποίησης της κρατικής περιουσίας, είχε ως συνέπεια από τη μία πλευρά την εγκατάλειψη ακινήτων με μεγάλη απώλεια κερδών και από την άλλη τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, μίσθωσης κτλ. με όρους που στην ουσία ζημιώνουν τον ΟΣΕ. Επίσης, η έλλειψη κεντρικής οικονομικής παρακολούθησης των συμβάσεων μίσθωσης και είσπραξης των μισθωμάτων έχει οδηγήσει στην απώλεια εσόδων και στη συσσώρευση επιπρόσθετων χρεών στον ΟΣΕ.
- Το δυσανάλογο με τις λειτουργικές ανάγκες του Ομίλου ΟΣΕ (ΕΔΙΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ) αριθμό του προσωπικού. Η οργάνωση των εταιρειών του Ομίλου δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ενώ ενσωματώνονται επιχειρηματικές μονάδες, θέσεις εργασίας και ειδικότητες, οι οποίες δεν εξυπηρετούν το έργο των εταιρειών και εισάγουν πολυπλοκότητα στη διαχείριση τους. Οι τακτικές αποδοχές κατά μέσο όρο των εργαζομένων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κινούνται ετησίως στο ύψος των 35.000 ευρώ περίπου, ένα αντίστοιχο ποσό, 33,5 χιλιάδων ευρώ αντιστοιχεί κατά μέσο όρο στις απολαβές του εργαζόμενου στον όμιλο του ΟΣΕ. Μαζί με τις δευτερεύουσες απολαβές και τις εισφορές φτάνουν για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά μέσο όρο στο ποσό των 66 χιλιάδων ευρώ και για τον όμιλο του ΟΣΕ στο ποσό των 55 χιλιάδων ευρώ.
Συνεπώς, το υψηλό κόστος μισθοδοσίας καθώς και οι ανεξέλεγκτες δευτερεύουσες απολαβές που ξεπερνούν κατά πολύ τις πρακτικές που ακολουθούνται στον ιδιωτικό τομέα επιβαρύνουν σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου.

Σκοπός των αρμοδίων πρέπει να είναι: η εξυγίανση, η βιωσιμότητα και η στο μέτρο του εφικτού από δημοσιονομική και επιχειρηματική άποψη, ανάπτυξη του σιδηροδρομικού συστήματος και του συνόλου των εταιριών που το απαρτίζουν. Είναι επίσης αναγκαία η προσαρμογή του στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Οι αρμόδιοι οφείλουν να υπερασπιστούν:

- Το δημόσιο συμφέρον, το συμφέρον της ελληνικής κοινωνίας και κατ' επέκταση των Ελλήνων φορολογουμένων, αφού στόχος είναι να απαλλαχτούν από το άγος ενός συσσωρευμένου χρέους 10,7 δισ. ευρώ και από ένα ετησίως παραγόμενο έλλειμμα που φτάνει το 1,2 δισ. ευρώ.
- Το μέλλον του Ελληνικού Σιδηρόδρομου με στόχο έναν σιδηρόδρομο σύγχρονο, βιώσιμο, ποιοτικό, που ανταποκρίνεται σε πραγματικές κοινωνικές ανάγκες.
- Τους εργαζομένους του ομίλου ΟΣΕ και κυρίως το δικαίωμά τους στην εργασία. Μέσα από διαπραγματεύσεις, δεν πρέπει να γίνουν απολύσεις στον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ταυτόχρονα, πρέπει να διατηρηθούν στο σημερινό ύψος οι τακτικές αποδοχές τους, που κινούνται σε ικανοποιητικό επίπεδο, χωρίς όμως τις δευτερεύουσες απολαβές, οι οποίες εξακόντιζαν στα ύψη και

έκαναν διπλάσιες ή τριπλάσιες τις αποδοχές των εργαζομένων στον ΟΣΕ σε σχέση με το μέσο όρο αποδοχών του Έλληνα μισθωτού.

- Αρχές, αξίες και λειτουργίες αξιόπιστες όπως είναι η διαφάνεια και η χρηστή Διοίκηση

Πρέπει η διοίκηση να στοχεύσει στην απαλλαγή των πολιτών από αφενός την έμμεση επιβάρυνση (φορολογική) εξαιτίας της ζημιογόνου λειτουργίας του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αφετέρου την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Παράλληλα, τα μακροχρόνια αποτελέσματα πρέπει να αφορούν στο συνολικό εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου που εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών αλλά και εν γένει με τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, ως αποτέλεσμα του εξορθολογισμού της σιδηροδρομικής αγοράς και την ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, τα αναμενόμενα οφέλη πρέπει να είναι τα ακόλουθα:

α) Ελάφρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από τη ζημιογόνα λειτουργία των εταιρειών που απαρτίζουν το σιδηροδρομικό τομέα της Ελλάδας. Η ανάληψη και διαχείριση του συσσωρευμένου χρέους του Ομίλου ΟΣΕ και της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω των χρηματοδοτήσεων του δανεισμού και των επενδύσεων απευθείας από το Ελληνικό Δημόσιο ως ιδιοκτήτη της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, η χρήση των προσδοκώμενων εσόδων από την δυνατότητα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ για την μείωση του χρέους καθώς και η εξυγίανση των δύο εταιρειών θα ελαφρύνουν, μακροχρόνια, τον κρατικό προϋπολογισμό και συνεπώς το μέρος της φορολογικής επιβάρυνσης που αντιστοιχεί στους πολίτες εξαιτίας της ζημιογόνου λειτουργίας του.

β) Παροχή βελτιωμένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών στους πολίτες μέσω:

- της προσδοκώμενης λειτουργικής αποτελεσματικότητας των εταιρειών αλλά και της εισόδου νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στον κλάδο που θα προκύψει από τη διασφάλιση των συνθηκών για την ανάπτυξη του ελεύθερου ανταγωνισμού,
- της ανάπτυξης και αναβάθμισης των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου που θα προκύψει από την εφαρμογή συγκροτημένων επενδυτικών προγραμμάτων για κατασκευή νέων έργων, ολοκληρωμένης συντήρησης του δικτύου, αγοράς νέου τροχαίου υλικού και εγκατάστασης νέων συστημάτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας από τον Διαχειριστή της Υποδομής,
- της δυνατότητας διαφύλαξης των δικαιωμάτων των επιβατών του σιδηρόδρομου που θα προκύψει με την ανάληψη των αρμοδιοτήτων του Φορέα Παραπόνων από την προς ίδρυση Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.),
- της ενίσχυσης της ασφάλειας στη μετακίνηση που θα προκύψει από την καθιέρωση της συνεχόμενης εκπαίδευσης και κατάρτισης των μηχανοδηγών στο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται και στην συγκεκριμένη υποδομή πάνω στην οποία χρησιμοποιείται, και
- του βέλτιστου σχεδιασμού πραγματοποίησης των δρομολογίων, σύμφωνα με τις ανάγκες εξυπηρέτησης των επιβατών.

Πέραν της εξυγίανσης των εταιρειών ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η διοίκηση πρέπει επίσης να μεριμνήσει για την ενδυνάμωση της σιδηροδρομικής αγοράς, ευνοώντας την είσοδο ιδιωτικών φορέων στον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα μέσω:

- της σύστασης της «Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων»,
- της δυνατότητας αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,
- της σύναψης διεταιρικών συμβάσεων μεταξύ των παρόχων σιδηροδρομικής υπηρεσίας και του διαχειριστή υποδομής,
- της ελεύθερης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, και
- της απελευθέρωσης των τιμών / παροχής αντιστάθμισης ΥΔΥ.

Η είσοδος ιδιωτικών φορέων στον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό, θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών καθώς και στη δημιουργία νέων ευκαιριών ανάπτυξης.