



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

18 ΙΑΝ. 2011

Παπάγου, 18/01/2011

Αριθ. Πρωτ. Β-2201

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.

ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 2499/8-9-2010.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 2499/8-9-2010, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Αλ. Τσίπρας, Ηρώ Διώτη, Θεοδ. Δρίτσας, Τάσος Κουράκης, Παν. Λαφαζάνης και Δημ. Παπαδημούλης σχετικά με το σχέδιο νόμου για το ξεπούλημα του ΟΣΕ, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Αναφορικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ελληνικού Σιδηροδρόμου πρέπει να τονιστεί ότι δίδεται προτεραιότητα στο συμφέρον των Ελλήνων φορολογουμένων πολιτών, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου επιδιώκεται να απαλλαγεί η ελληνική κοινωνία από το βάρος ενός συσσωρευμένου χρέους 10.700.000.000 ευρώ και από ένα ετησίως παραγόμενο έλλειμμα που φτάνει το 1.200.000.000 ευρώ. Παράλληλα, το πρόγραμμα εξυγίανσης υπερασπίζεται το μέλλον του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, ο οποίος πρέπει να καταστεί βιώσιμος, ποιοτικός και να ανταποκρίνεται στις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες. Σε ό,τι αφορά στους εργαζομένους του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το εν λόγω πρόγραμμα κατέστησε δυνατό, μέσα από διαπραγματεύσεις, να μην γίνουν απολύσεις.

Πιο συγκεκριμένα, το σχέδιο αυτό υπερασπίζεται αρχές, αξίες, και αξιόπιστες λειτουργίες, όπως είναι η διαφάνεια και η χρηστή Διοίκηση· καταργεί το καθεστώς των «μαύρων βαγονιών», που μετέφεραν εμπορεύματα εν αγνοία της εταιρείας ή το καθεστώς των «μαύρων ακινήτων», που νοικιάζονταν εν αγνοία της εταιρείας και εκτός εταιρικών λειτουργιών· συμβάλει στην εξάλειψη της κακοδιαχείρισης, της διαφθοράς καθώς και των προκλητικών ρυθμίσεων των

κανονισμών του προσωπικού, σύμφωνα με τους οποίους, μεταξύ άλλων, υπολογίζονταν η ημέρα ανάπαυσης όχι ως 24ωρη αλλά ως 28ωρη· αποσκοπεί σε εκείνα τα κοινωνικά, επιχειρησιακά και οικονομικά αποτελέσματα, προκειμένου να πάψει ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος να παράγει κάθε χρόνο τεράστια ελλείμματα και να λειτουργεί με όρους που ανταποκρίνονται στις ανάγκες λειτουργίας μιας σύγχρονης επιχείρησης.

Επισημαίνεται ότι ο Όμιλος του ΟΣΕ παράγει μέχρι τώρα ένα έλλειμμα που σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία ανέρχεται κατ' έτος στα 933 εκατομμύρια ευρώ. Από την άλλη πλευρά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία είναι αυτόνομη εταιρεία λειτουργίας, παράγει, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, έλλειμμα ύψους 231 εκατομμυρίων ευρώ.

Αξιίζει να σημειωθεί ότι το χρέος του ομίλου ΟΣΕ αναλογεί για κάθε εργαζόμενο σε ένα ύψος 1,5 εκατομμυρίου ευρώ, ενώ το επενδυτικό πρόγραμμά του χρηματοδοτείται τα τελευταία χρόνια κατά 55% από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και κατά 45% από τον ίδιο τον ΟΣΕ. Κι αυτό γιατί κυρίως μετά το 2004 ακολουθήθηκε αυτή η πολιτική επιλογή για την εκτέλεση των έργων υποδομής του. Ο ΟΣΕ, δηλαδή, αντί να καλύπτεται από τις δημόσιες δαπάνες, προχωρά σε δανεισμό, συχνά με επαχθείς όρους, οι οποίοι τον δεσμεύουν και στους οποίους σήμερα είναι αδύνατο να ανταποκριθεί.

Ταυτόχρονα παρατηρείται ένα εξαιρετικά υψηλό κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού. Με βάση τα διεθνή πρότυπα για τις ίδιες εργασίες το κόστος δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τα 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Κι όμως, όπως αποτυπώνεται στα σχετικά οικονομικά και λογιστικά στοιχεία του Οργανισμού, το κόστος αυτό ανέρχεται στα 110 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Όσον αφορά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια ως εταιρεία λειτουργίας, και επειδή ακριβώς δεν ελήφθη καμία πρόνοια ώστε να εφοδιαστεί με τροχαίο υλικό και με όλα εκείνα τα στοιχεία, τα οποία θα της επέτρεπαν να λειτουργεί ως μια σύγχρονη και βιώσιμη εταιρεία, παράγει, από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της, ελλείμματα και έχει ζημιές. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια των τριών ετών λειτουργίας της χρωστάει στον ΟΣΕ, την υποδομή του οποίου χρησιμοποιεί, 539 εκατομμύρια €, ενώ έχει ένα ελάχιστο μερίδιο στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών, δεδομένου ότι, δυστυχώς, δεν υπήρξε κανένας σχεδιασμός προκειμένου να είναι ανταγωνιστική. Είναι χαρακτηριστικό ότι έχουν συναφθεί συμβόλαια, σύμφωνα με τα οποία προβλέπεται έκπτωση για τη μεταφορά εμπορευμάτων της τάξης ακόμη και του 80 ή 85% και έτσι το μερίδιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις εμπορευματικές μεταφορές ανέρχεται μόλις στο 1,2% περίπου.

Παράλληλα, σχεδόν όλα τα δρομολόγια επιβατών είναι ζημιογόνα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κάθε επιβάτης που χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να μετακινηθεί από την Αθήνα στην Καλαμάτα στοιχίζει στον Οργανισμό, με τα ισχύοντα μέχρι σήμερα, 200 ευρώ. Επίσης, κάθε επιβάτης που χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να μετακινηθεί σε μια μικρή απόσταση 18 χιλιομέτρων, λ.χ. από το Λιανοκλάδι στη Στυλίδα, στοιχίζει στον Οργανισμό, δηλαδή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 99 ευρώ.

Γίνεται, λοιπόν, εύκολα αντιληπτό πως μία Επιχείρηση δεν μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο στην Ελλάδα και γενικότερα στην Ευρώπη του 2010. Με άλλα λόγια, τόσο οι εμπορευματικές μεταφορές, όσο και οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι εξαιρετικά ζημιογόνες.

Οι παθογένειες του συστήματος, που οδήγησαν τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε αυτήν την κρίση, είναι πολλές: η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε θέματα εξυγίανσης και ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρόμου με τρόπο

ορθολογικό, που να ανταποκρίνεται σε πραγματικές ανάγκες, η εγκατάλειψη κάθε προσπάθειας για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού, οι ανεξέλεγκτες δανειοδοτήσεις, συχνά με επαχθείς όρους, το καθεστώς των δευτερευουσών απολαβών, καθώς επίσης και η πελατειακή προσέγγιση όσον αφορά στο σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των δρομολογίων και βεβαίως η κακοδιαχείριση και η διαφθορά που χαρακτηρίζει πτυχές λειτουργίας αυτού του μεγάλου Οργανισμού, κ.ά.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 2004 στο σύνολο των εταιρειών του ΟΣΕ απασχολούνταν περίπου 8,5 χιλιάδες εργαζόμενοι. Το 2009 απασχολούνταν δύο χιλιάδες λιγότεροι, ήτοι περίπου 6.400 εργαζόμενοι. Και ενώ υπήρξε αυτή η εξέλιξη ως προς τον αριθμό των εργαζομένων, που φανερώνει μία μείωση σε ποσοστό 24% και κάτι, παρατηρείται την ίδια χρονική περίοδο μία σημαντική αύξηση του κόστους μισθοδοσίας κατά 16,5%, η οποία δεν μπορεί να δικαιολογηθεί, ιδιαίτερα αν λάβει κανείς υπόψη ότι ο Οργανισμός αυτός βρίσκεται σε παρατεταμένη κρίση.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης των ελληνικών σιδηροδρόμων έγινε μετά από τεκμηριωμένη μελέτη, ένας από τους βασικούς άξονες της οποίας ήταν και η θεσμοθέτηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Με αυτό το κριτήριο προχωρά, σε πρώτη φάση, η δημιουργία των απαραίτητων οργάνων, όπως είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που ρυθμίζει την αγορά των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, δοθέντος ότι η αγορά αυτή, τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, είναι μία αγορά ανοιχτή στον ανταγωνισμό. Στα τέλη του 2012, οποιοσδήποτε θα έχει το δικαίωμα να υποβάλει αίτηση για άδεια και να θέτει σε λειτουργία μία δικών του συμφερόντων σιδηροδρομική εταιρεία μεταφοράς επιβατών. Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ήδη ανοιχτές.

Το δεύτερο βασικό σημείο αφορά στην εξυγίανση του διαχειριστή υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι ο ΟΣΕ, ο οποίος παραμένει κάτω από τον απόλυτο έλεγχο του κράτους. Είναι μία κρατική υπηρεσία, ένας δημόσιος Οργανισμός, ο οποίος, όπως και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί το επενδυτικό πρόγραμμα, την κατασκευή δηλαδή της υποδομής, τη συντήρησή της και την εκχώρησή της για χρήση σε εταιρείες λειτουργίας που το ζητούν, με ίδιους όρους και προϋποθέσεις για όλους, βάσει μιας δήλωσης δικτύου που ανακοινώνεται κάθε χρόνο.

Το τρίτο στοιχείο αφορά στην εξυγίανση της εταιρείας λειτουργίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προκειμένου να επιτευχθεί η βιωσιμότητά της.

Το τέταρτο αφορά στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας. Είναι γνωστό ότι βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο στην Αθήνα, ενός εμπορευματικού κέντρου από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, επιφανείας 600 στρεμμάτων. Ο χώρος αυτός των 2.000 στρεμμάτων, μέσα στον οποίο θα ιδρυθεί και θα λειτουργήσει αυτό το εμπορευματικό κέντρο, είναι ιδιοκτησία του ΟΣΕ.

Άξονας, εν ολίγοις, είναι η αναμόρφωση του εργασιακού πλαισίου. Προχωρά ο εξορθολογισμός της σχέσης των εργαζομένων με την επιχείρηση, με βάση τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, με αλλαγές τόσο στο γενικό κανονισμό προσωπικού όσο και στον κανονισμό δευτερευουσών απολαβών καθώς και στον κανονισμό ωρών εργασίας και ανάπαυσης του προσωπικού, στους οποίους, έτσι όπως ισχύουν σήμερα, περιέχονται ορισμένες ακραίες ρυθμίσεις.

Ταυτόχρονα εγκαθιδρύεται η αρχή διαφάνειας στις σχέσεις των εταιρειών του σιδηροδρομικού συστήματος. Κάθε εταιρεία έχει συγκεκριμένη αρμοδιότητα. Με βάση μία προγραμματική συμφωνία μέσω της σύναψης συμβολαίου, κάθε εταιρεία θα αναλαμβάνει να φέρει σε πέρας συγκεκριμένο έργο και θα δεσμεύεται, θα ελέγχεται και θα αξιολογείται γι' αυτό. Κάτι τέτοιο μέχρι σήμερα δεν συμβαίνει. Πρέπει να αποτυπωθούν οι διεταιρικές σχέσεις με τρόπο απολύτως σαφή, πράγμα το οποίο βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.

Επιμέρους θέματα του προγράμματος «Αναδιοργάνωση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» είναι αυτά που έχουν σχέση, όσον αφορά την εταιρεία λειτουργίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την άμεση επίτευξη βιωσιμότητας της εταιρείας. Μέσα στο 2011 επιδιώκεται ο άμεσος ισοσκελισμός της προαναφερθείσας ετήσιας ζημιάς των 231 εκατ. Ευρώ.

Συμπερασματικά πρέπει να σημειωθεί ότι το πρόγραμμα εξυγίανσης είναι ένα εργαλείο. Δεν είναι ο στόχος αλλά το μέσο της πολιτικής μας. Ο στόχος μας είναι ο ελληνικός σιδηρόδρομος του μέλλοντος. Ένας σιδηρόδρομος, ο οποίος θα μπορεί να συγκρίνεται με/ ανταγωνίζεται τους σύγχρονους σιδηροδρόμους άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών, δεν θα επιβαρύνει με την κακή λειτουργία του τους Έλληνες φορολογούμενους με τεράστια ελλείμματα και ζημιές, οι οποίες οδηγούν αναπότρεπτα στην αναγκαία λήψη αποφάσεων για την περικοπή μισθών, συντάξεων και άλλων κοινωνικών παροχών.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση:
Υπουργείο Οικονομικών
Γραφείο Υπουργού

Εσωτερική διανομή
1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
3. Τ.Κ.Ε.



Ακριβές Αντίγραφο

Στ. Σμαράϊδου