

ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΠΕΚΙΡΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

ΠΑΒ

6446

16 ΙΟΥΝ. 2011

Αθήνα 09 -06-2011

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

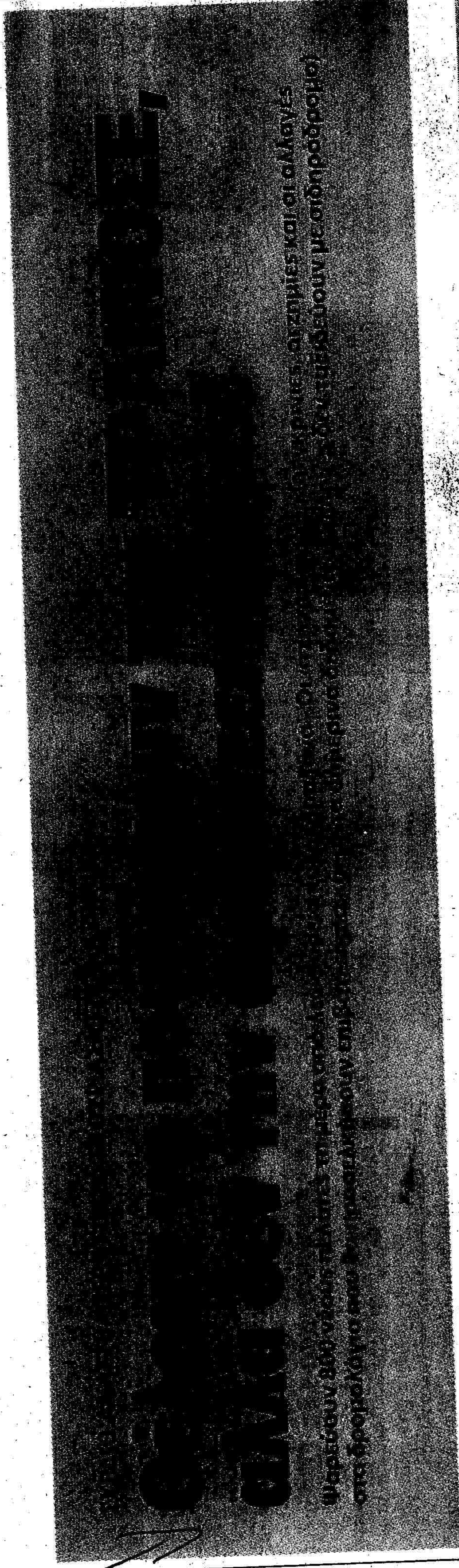
Θέμα: Θέλουν να πουλήσουν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά δεν την αγοράζει κανείς.

Σχετ: το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» που αναφέρεται, από το αραχνιασμένο ράφι των ΔΕΚΟ επιχειρεί να βγάλει το Υπουργείο Υποδομών την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία παρά το σχέδιο εξυγίανσης, της δραστηκή περικοπή δρομολογίων και τις μετατάξεις 700 εργαζομένων παραμένει ζημιογόνος επιχείρηση σε πείσμα των προβλέψεων που ήθελαν να ισοσκελίζει τον ισολογισμό της τον φετινό Μάρτιο.

Ο αναφέρων Βουλευτής

Μιχάλης Β. Μπεκίρης

Συνημμένα
φ/ο Δημοσιεύματος



Από το αραχνιασμένο ράφι των ΔΕΚΟ επιχειρεί να βγάλει το υπουργείο Υποδομών την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, παρά το σχέδιο εξυγίανσης, τη δραστική περικοπή δρομολογίων και τις μετατάξεις 700 εργαζομένων παραμένει ζημιολόγος επιχείρηση σε πείσμα των προβλέψεων που ήθελαν να ισοσκελίζει τον ισολογισμό της τον φετινό Μάρτιο.

Τα αρνητικά αποτελέσματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπήρξαν και η αφορμή για να εκστομίσουν πριν από λίγες εβδομάδες ο υπουργός Υποδομών, Δημήτρης Ρέπας και Δικτύων κ. Δημήτρης Ρέπας την περίφημη φράση περί «τζιτζιφιόγκων» στο υπουργείο Οικονομικών μετά τη συνάντηση υπηρεσιακών παραγόντων με το τεχνικό κλιμάκιο της τρέιλας. Αφορμή λέγεται ότι υπήρξε η επίπληξη-παρέμβαση του ειδικού γραμματέα ΔΕΚΟ κ. Ευάγγελου Κυριακού για τη συνέχιση της αρνητικής πορείας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο α' τρίμηνο του έτους παρά την



**ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ
INTERCITY EXPRESS
ΑΘΗΝΑ -
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΜΕ 9 ΕΥΡΩ**

Η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, που αποτελεί και τη ναυαρχίδα του σιδηροδρόμου, θα ενισχυθεί με νέα τριλογιακά προγράμματα που θα ε-

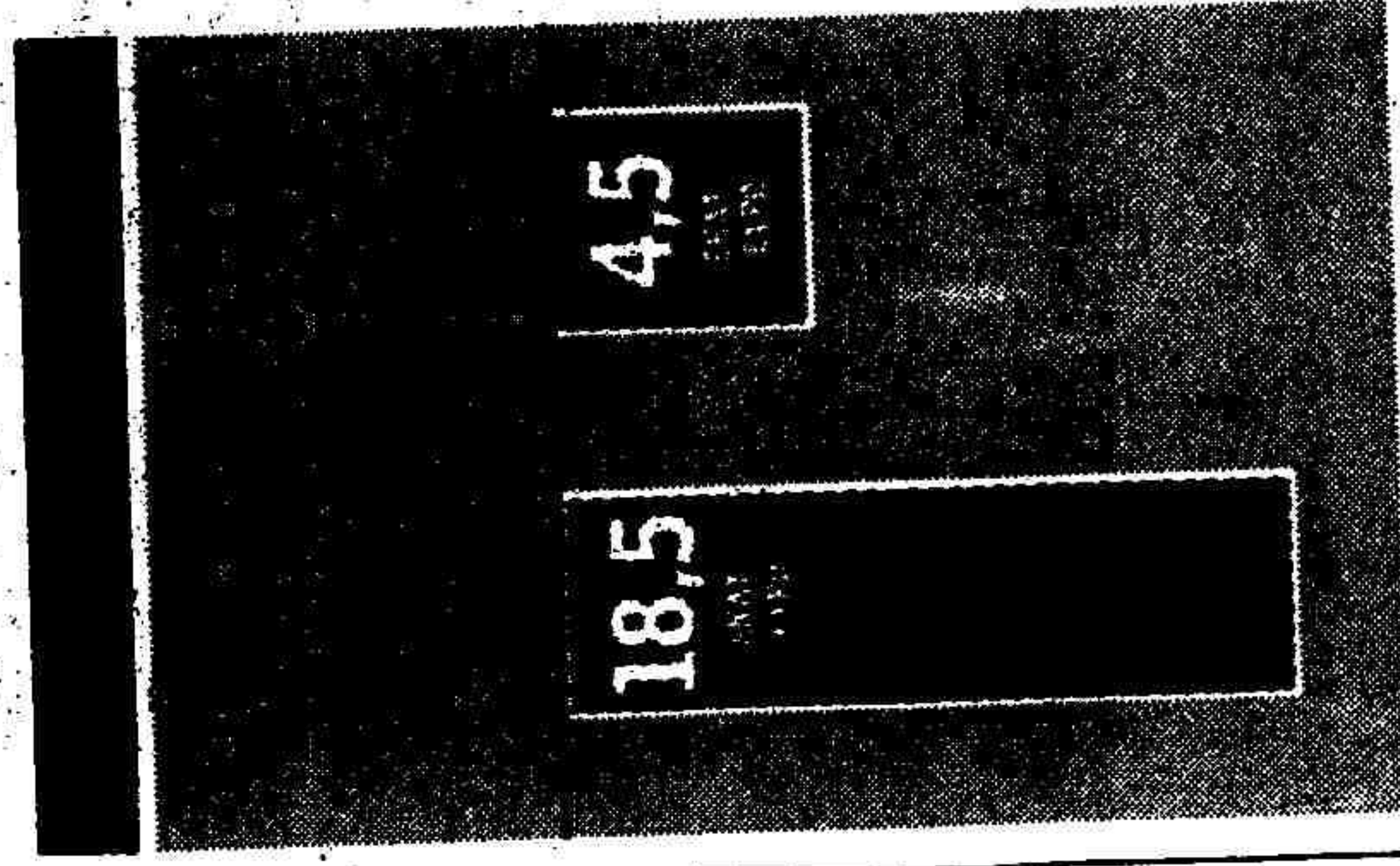
στραφεί στο γ' τρίμηνο του έτους! Η αλήθεια είναι ότι τον τελευταίο χρόνο έχει καταβληθεί μεγάλη προσπάθεια για το σημείωμα της εταιρείας, η οποία στο περυσινό τρίμηνο είχε ζημιές 18,5 εκατ. ευρώ, τις οποίες φέτος μείωσε στα 4,5 εκατ. ευρώ. Όμως η συνέχιση της αρνητικής πορείας δυσχεραίνει την προσπάθεια ιδιωτικοποίησής της.

Εξαφανίστηκαν οι Γάλλοι, οι Ρώσοι και οι Γερμανοί επενδυτές

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ φινιγυράρει στη λίστα με τα περίφημα «ασημικά» του Δημοσίου που αναπτύχουν μνηστήρες στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων, όμως το έλλειμμα αδιόριστων υπηρέσεων, η αδυναμία προσέλευσης νέου κόσμου στα τρένα και οι μεγάλες παθολογίες που κουβαλά από το παρελθόν δυσκολεύουν το έργο.

Οι Γάλλοι, που εμφανίζονταν ως σοβαροί διεκδικητές, δεν ενδιαφέρονται για συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο και αγνοούνται. Από την άλλη, τα κατά καιρούς σενάρια για Βρετανούς, Ρώσους και Γερμανούς επενδυτές αποδεικνύονται φρούδες ελπίδες, αφού αρμοδίως κύκλοι του υπουργείου σημειώνουν ότι ουδέποτε παρουσιάστηκε κάποιο επιχειρησιακό σχέδιο και ότι όσοι προσέγγισαν το υπουργείο θέλησαν να πάρουν την εταιρεία τζάμπα. Όλοι κατανοούν ότι εκείνο που λείπει σήμερα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η βελτίωση των υπηρεσιών στους τομείς των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, που αν σχεδιαστούν σωστά, μπορούν να δημιουργήσουν υπεραξίες και να βγάλουν από το τέλμα της απαξίωσης τον σιδηρόδρομο. Το θέμα φυσικά είναι πότε. Προς αυτά την κατεύθυνση σχεδιάζεται εντός του μήνα η δημιουργία ενός νέου πλέγματος δρομολογίων και υπηρεσιών στον βασικό κορμό του δικτύου, δηλαδή Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Υπολογίζεται ότι κάθε μήνα προς τη Θεσσαλονίκη μετακινούνται 10.000 επιβάτες με Ι.Χ., λεωφορεία και αεροπλάνα. Αν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πάρει μερίδιο 10%-15% από τις αερομεταφορές και 20% από τα λεωφορεία με μέσο κόστος 30 ευρώ ανά πελάτη, έχει εκτιμηθεί ότι μπορεί να φέρει 800 νέους επιβάτες ημερησίως στο τρένο, που θα της αποφέρουν έσοδα 700.000 ευρώ τον μήνα. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σήμερα στο 1/3 του ελλείμματος της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, έρχεται η ανανέ-



ΒΑΓΟΝΙΑ ΓΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ - ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Μεταφορές πορτα-πορτα, θυγατρική στα logistics

του ταξιδιού, άλλο φορτηγό θα το μεταφέρει στον προορισμό τους. Η υπηρεσία θα έχει κόστος 30% χαμηλότερο από τις μεταφορές με φορτηγά και, αν αποδώσει, εκτιμάται ότι μπορεί να αποφέρει έσοδα 1 εκατ. ευρώ τον μήνα στην εταιρεία. Επίσης, υπάρχουν σκέψεις, αν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταφέρει να αναπτύξει δυναμικά τον τομέα αυτό, να γίνει απόσχιση του κλάδου των logistics και των εμπορευματικών μεταφορών, ώστε να δημιουργηθεί μια νέα εταιρεία καθαρή και κερδοφόρα που θα μπορεί να βγει στον ανταγωνισμό και να προσελκύσει επενδυτές. Ανάλογη πορεία θα μπορούσε να έχει και ο τομέας των τουριστικών

Στον τομέα των

εμπορευματικών μεταφορών ξεκινούν άμεσα οι μεταφορές πόρτα-πόρτα, ώστε να φορτώνονται τα εμπορεύματα σε κοντέινερ στην έδρα του πελάτη και από εκεί με φορτηγό να μεταφέρονται στα βαγόνια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στο τέλος

υπηρεσιών, που δειλά-δειλά αναπτύσσει τελευταία η εταιρεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι εκδρομές που ξεκίνησαν τον χειμώνα σε χιονοδρομικά κέντρα, αλλά και το δρομολόγιο κατάκολο-Ολυμπία, στο οποίο τα εισιτήρια έχει ήδη αυξηθεί στα 18 ευρώ από 1,90 ευρώ. Τον Μάιο υπολογίζεται ότι το τρένο μετακίνησε 15.000 ξένους επιβάτες που φτάνουν στην περιοχή με κρουαζιερόπλοια και θέλουν να περιηγηθούν στην Ολυμπία. Το δρομολόγιο αυτό εμφανιζόταν έως πρόσφατα πλήρως απαξιωμένο, καθώς όλη τη δουλειά την έπαιρναν τα λεωφορεία, παρά το γεγονός ότι το κόστος του εισιτηρίου είναι 25 ευρώ!

ΠΑΡΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ, ΤΗ ΔΡΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΤΑΞΕΙΣ 700 ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ, Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

ωση της τιμολογιακής πολιτικής με τις προσφορές των 9 ευρώ και το εισιτήριο μετ' επιστροφής, που θα περιλαμβάνει προαιρετικά και χρήση ταξί με κόστος 7 ευρώ ανά διαδρομή και θα ενσωματώνεται στην τιμή των 69 ευρώ, αφήνοντας κέρδος 55 ευρώ ανά επιβάτη. Το δρομολόγιο θα αναχωρεί από Θεσσαλονίκη στις 5.15 τα ξημερώματα με στόχο να φτάνει στην Αθήνα νωρίς το πρωί και θα φεύγει για Θεσσαλονίκη το απόγευμα διευκολύνοντας όσους προγραμματίζουν αυθημερόν ταξίδια για δουλειές. Επιπλέον, κάθε εβδομάδα θα βγαίνουν σε προσφορά 4.000 θέσεις που θα παρέχονται στον κόσμο στην προνομιακή τιμή των 9 ευρώ, πλην Σαββατοκύριακων και Παρασκευής απόγευμα, που παρατηρείται μεγάλη κίνηση.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχεδιάζει να ανταμείψει τους επιβάτες που οργανώνουν τα ταξίδια τους με φθηνά εισιτήρια και εκπτώσεις και να «χαρατωώσει» εκείνους που φθάνουν στην αποβάθρα την τελευταία στιγμή.

μολογών στις 5 ώρες και 20 λεπτά, με συχνότητα κάθε δύο ώρες και αύξηση της χωρητικότητας στις 400 θέσεις, καθώς το ταξίδι θα γίνεται με οκτώ βαγόνια.

Σύμφωνα με πληροφορίες, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχεδιάζει από τις 17 Ιουνίου να καταργήσει οριστικά το δρομολόγιο Intercity Express, το οποίο σχεδιάστηκε πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, αλλά ουδέποτε πέτυχε τον στόχο για ένα γρήγορο και αξιοπисто σιδηρόδρομο. Οι αλμυρές τιμές (48,40 ευρώ) χωρίς να ανταποκρίνονται στον επιδιωκόμενο χρόνο μετακίνησης, που ήταν ανάλογος του απλού Intercity, έδιωξαν τους επιβάτες, με αποτέλεσμα τα βαγόνια να φεύγουν άδεια από την Αθήνα. Την ίδια στιγμή πάνω από 30% χαμηλότερη υπολογίζεται ότι είναι φέτος η επιβατική κίνηση στο σύνολο του υπεραστικού δικτύου του σιδηρόδρομου, που φαίνεται να μη δέλεασε ούτε εκείνους που άφησαν στα γκαράζ τα Ι.Χ. τους λόγω της εκτίναξης των καυσίμων. Από τις 17 του μηνός το δρομολόγιο προς Θεσσαλονίκη θα γίνεται με το Intercity το οποίο με τη συντήρηση του δικτύου στο προβληματικό τμήμα Τιθorea - Δομοκός εκτιμάται ότι μπορεί να σταθεροποιηθεί στις 5 ώρες και 20 λεπτά και από την επόμενη χρονιά στις 4,5 ώρες. Είναι μια μεγάλη προσπάθεια που καταβάλλει η διοίκηση της εταιρείας για να δυναμώσει το μεγάλο της αντίπαλο, που είναι κατ' αρχάς τα υπεραστικά λεωφορεία και δευτερευόντως το αεροπλάνο.