



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ
Βουλευτής Β' Θεσ/νίκης – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

17
7-10-16

Αρ. Πρωτ.:

Αθήνα, 27 Σεπτεμβρίου 2016

Προς Υπουργό:
-Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Σας υποβάλλω συνημμένα υπόμνημα της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ, με θέμα «Υποβολή υπομνήματος της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ για τις συγκοινωνίες του Νόμου», αναφορικά με τη συνεργασία της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει.

Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

-Ο-
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ



**Κ.Τ.Ε.Α.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.**

Θεσσαλονίκη, 16.09.2016

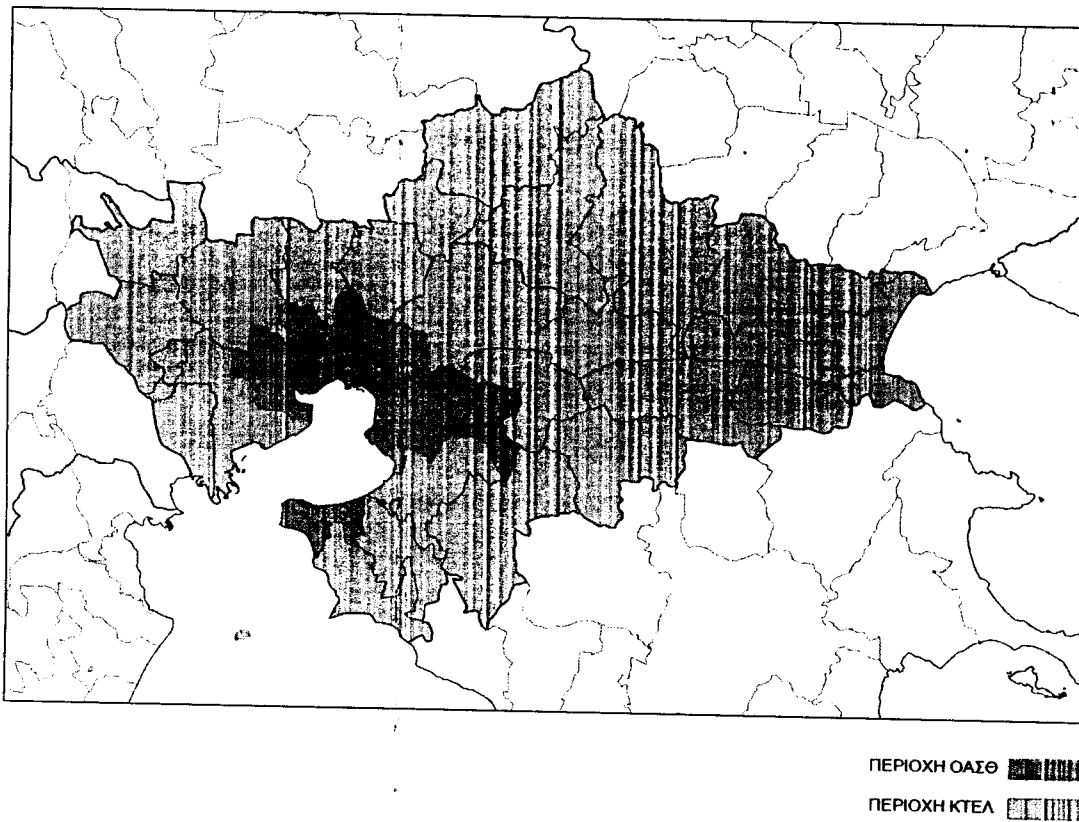
ΘΕΜΑ: S.O.S. ΓΙΑ ΤΟ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Έπειτα από την πρόσφατη αναστάτωση που έχει προκληθεί σχετικά με τη λειτουργία και το μέλλον του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης κρίνει απαραίτητο να ενημερώσει κάθε αρμόδιο για την διαχρονική εμπλοκή της με τον Οργανισμό.

Οποιοσδήποτε εξελίξεις δρομολογηθούν στο προσεχές μέλλον θα πρέπει να λάβουν υπόψη τη στρατηγική υποβάθμιση και επιχειρησιακή συρρίκνωση της εταιρείας οι οποίες *της επιβλήθηκαν μέσω σχεδιασμών στους οποίους ουδέποτε συμφώνησε* και μέσω αναδιαρθρώσεων που είχαν *αναγκαστικό* για αυτή χαρακτήρα.

1. Ιστορικό

Πριν από το 2003, οι περιοχές εκτέλεσης συγκοινωνίας του Νομού Θεσσαλονίκης κατανέμονταν μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ με τον τρόπο που φαίνεται στην εικόνα 1. Στην ουσία η περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΘ συνέπιπτε κατά το μάλλον ή ήττον με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης.



ΕΙΚ.1. Οι περιοχές ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ πριν το 2003

Όπως είναι γνωστό το 2003, με την **ΚΥΑ Α-68587/5029/04.07.2003 (ΦΕΚ 934/Β/04.07.2003** «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» αποφασίστηκε από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από σχετική εισήγηση του ΣΑΣΘ επέκταση της περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ, χωρίς να γίνει χρήση λεωφορείων της «Κ.Τ.Ε.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.». Έτσι, από τον Σεπτέμβριο του 2003, 15 επιπλέον δήμοι του Νομού εξυπηρετούνται από τον Ο.Α.Σ.Θ. Οι (καποδιστριακοί) Δήμοι αυτοί φαίνονται στον πίνακα της επόμενης σελίδας.

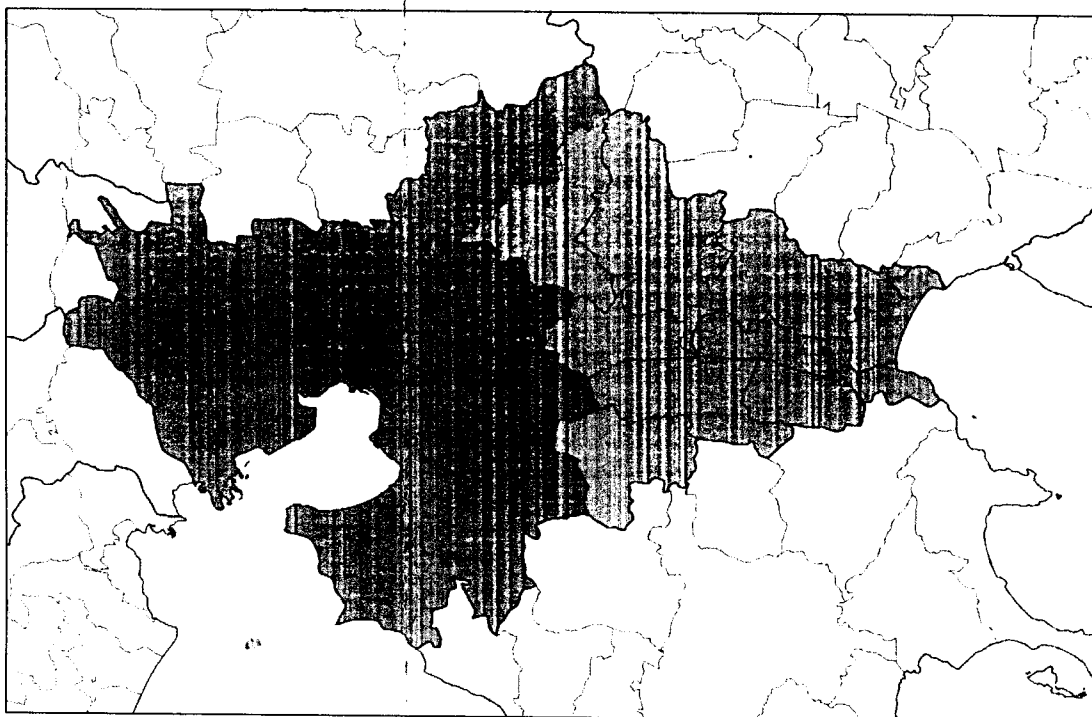
Στη συμφωνία που υπογράφηκε μεταξύ ΟΑΣΘ και ελληνικού Δημοσίου, το ΚΤΕΛ δεν συμμετείχε, ούτε την υπέγραψε. Παρ' όλα αυτά συμμετείχε στην αναδιάρθρωση λόγω του αναγκαστικού της χαρακτήρα, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της ζωτικής περιοχής του και του επιχειρησιακού μεγέθους της εταιρείας.

Πίνακας 1. Δήμοι στους οποίους επεκτάθηκε η περιοχή του ΟΑΣΘ το 2003

α/α	Δήμος	
1	Καλλιθέας	
2	Αγίου Αθανασίου	
3	Χαλάστρας	
4	Αξιού	
5	Χαλκηδόνas	
6	Μυγδονίας	
7	Ασσήρου	
8	Λαχανά	
9	Λαγκαδά	
10	Κορώνειας	
11	Κουφαλίων	
12	Θέρμης	
13	Βασιλικών	
14	Μίκρας	
15	Επανομής	

Σε αντάλλαγμα δόθηκαν στην «Κ.Τ.Ε.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.» 26 μετοχές του Ο.Α.Σ.Θ. και μεταφέρθηκε προσωπικό (200 περίπου άτομα) από το ΚΤΕΛ στον Ο.Α.Σ.Θ. Το ΚΤΕΛ απέσυρε τα λεωφορεία, που του «περίσσεψαν» από την επέκταση και πλέον εξυπηρετούσε 9 δήμους του Νομού Θεσσαλονίκης και φυσικά τη γραμμή Θεσσαλονίκης – Αθήνας & Πειραιά. Για την κτήση των 26 μετοχών του ΟΑΣΘ το ΚΤΕΛ υποχρεώθηκε να καταβάλει το ποσό των 1.907.556,82 €, με τα οποία συνέβαλλε και στην αγορά των 48 νέων λεωφορείων που θα εξυπηρετούσαν τις συγκεκριμένες γραμμές.

Η κατανομή των περιοχών του Νομού μεταξύ του ΟΑΣΘ και του ΚΤΕΛ, διαμορφώθηκε μετά τη συγκεκριμένη αναδιάρθρωση, με τον τρόπο που φαίνεται στην εικόνα της επόμενης σελίδας.



ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΑΣΘ 

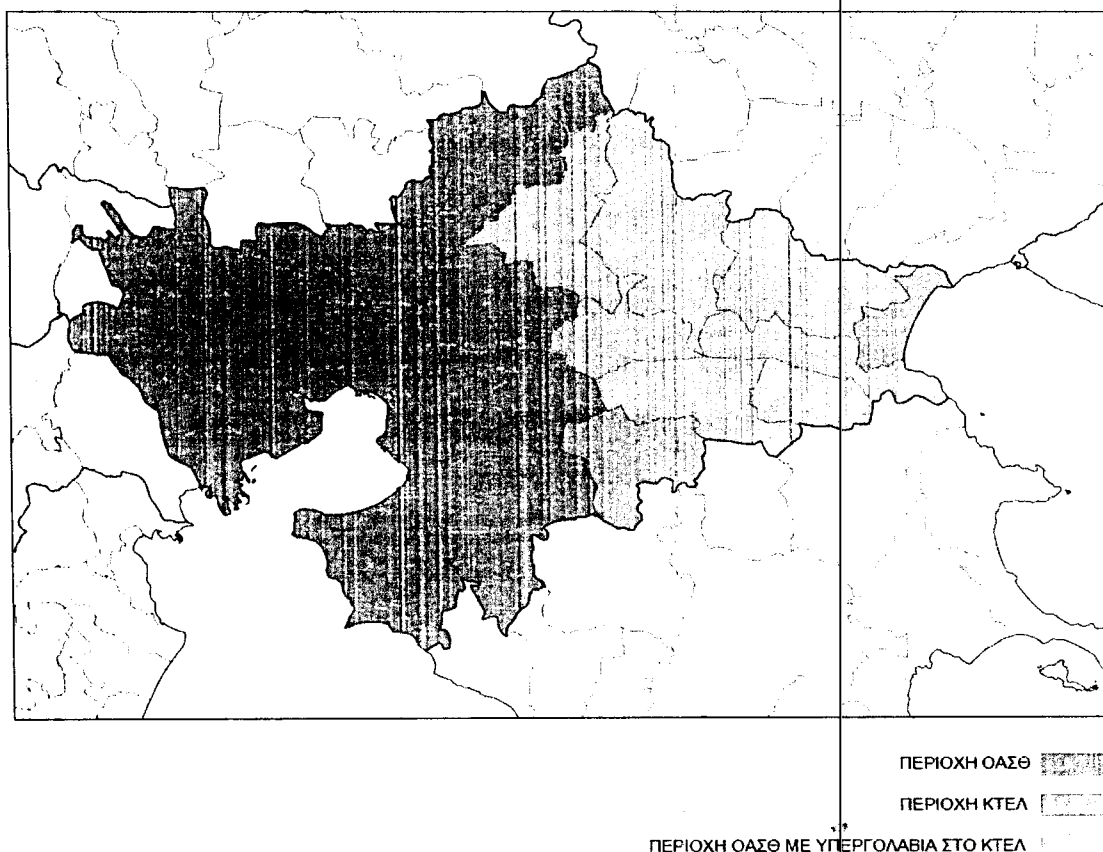
ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΤΕΛ 

εικ.2. Οι περιοχές ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ από το 2003 ως το 2010

Επιπλέον, στις 8 Απριλίου 2010 υπογράφηκε τριμερής συμφωνία μεταξύ δημοσίου, ΟΑΣΘ, συνεταιρισμού εργαζομένων αστικής συγκοινωνίας και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (**N.3897/2010, ΦΕΚ 208/A/10.12.2010** Κεφάλαιο Γ' «Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ). Σύμφωνα με αυτή το ΚΤΕΛ έχει υποχρέωση να εξυπηρετεί την περιοχή βόρεια των λιμνών Βόλβης και Κορώνειας. Βάσει της σύμβασης, εκτός των άλλων, η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης πήρε τρεις (3) ακόμη ακέραιες μετοχές του ΟΑΣΘ καταβάλλοντας 271.684,44 € τα έτη 2011-2013, μεταφέρθηκε προσωπικό από τα υπεραστικά λεωφορεία στα αστικά (20 οδηγοί, 2 επόπτες, 2 διοικητικοί, 3 τεχνικοί) και δημιουργήθηκαν νέες λεωφορειακές γραμμές σε εννέα πρώην δήμους της επαρχίας Λαγκαδά. Το ΚΤΕΛ ανέλαβε την υποχρέωση να λειτουργήσει τέσσερις τοπικές γραμμές, οι οποίες ξεκινούν από τον Λαγκαδά και έχουν εισιτήριο ίσο με την αστική συγκοινωνία. Τα έσοδα από αυτές τις γραμμές πηγαίνουν στον ΟΑΣΘ. Επίσης, το ΚΤΕΛ δρομολόγησε τρεις υπεραστικές γραμμές με αφετηρία και τέρμα στη Θεσσαλονίκη, και εισιτήριο μειωμένο κατά 50% από αυτό που ίσχυε μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2011 (Θεσσαλονίκη-Ζαγκλιβέρι και Θεσσαλονίκη-Ασπροβάλτα). Τα μειωμένα αυτά έσοδα από τις συγκεκριμένες γραμμές πηγαίνουν στο ΚΤΕΛ.

Η σύμβαση ορίζει μια επιπλέον κατ' έτος αποζημίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. για τις παραπάνω υπηρεσίες (τοπικά δρομολόγια Λαγκαδά και μειωμένο εισιτήριο για τις γραμμές προς Ασπροβάλτα και Ζαγκλιβέρι) της τάξης των 950.000 ευρώ που τη δίνει ο ΟΑΣΘ σε μηνιαίες δόσεις.

Τελικά, σήμερα, μετά από τις διαδοχικές αναδιαρθρώσεις του συστήματος η εικόνα των περιοχών του Νομού όπως κατανέμονται σε ΚΤΕΛ και ΟΑΣΘ είναι αυτή που φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.



εικ.3. Οι περιοχές ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ από το 2010 ως σήμερα

2. Διαχρονικές αντιρρήσεις της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Το ΚΤΕΛ ήδη από την πρώτη επέκταση της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας εξέφρασε τις αντιρρήσεις του σχετικά με την εν λόγω αναδιάρθρωση. Πολλές από τις αντιρρήσεις αυτές επισημάνθηκαν και από τον ίδιο τον ΟΑΣΘ.

Συγκεκριμένα, κατά τη διαδικασία των γνωμοδοτήσεων που προβλεπόταν από τον Ν.2898/2001, το ΚΤΕΛ είχε επισημάνει ότι η εφαρμογή της επέκτασης της περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ θα προέκυπτε καταστροφική για το ΚΤΕΛ, στο οποίο θα δημιουργούσε αδυναμία παροχής ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης έργου στο υπόλοιπο τμήμα του Νομού. Προτεινόταν τότε η απ' ευθείας επιδότηση του εισιτηρίου του ΚΤΕΛ από το Δημόσιο ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης του κόστους μετακίνησης των κατοίκων του Νομού. Τεκμηριωνόταν ότι η λύση αυτή δημιουργούσε τη μικρότερη οικονομική επιβάρυνση από οποιαδήποτε άλλη για το ελληνικό Δημόσιο. Την άποψη αυτή συμμεριζόταν και ο ΟΑΣΘ, ενώ και το ΣΑΣΘ με την «Αξιολόγηση προτάσεων φορέων για την επέκταση της ζώνης αστικής συγκοινωνίας στο Νομό Θεσσαλονίκης» κατέληξε πως η συγκεκριμένη λύση συγκέντρωνε τα περισσότερα πλεονεκτήματα.

Παρά όλα αυτά, και χωρίς να συμμετέχει το ΚΤΕΛ, υπογράφηκε η σχετική συμφωνία μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία προέβλεπε την υποχρεωτική είσοδο μίας αυτοτελούς Ανώνυμης Εταιρείας, δηλαδή της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., σε έναν Οργανισμό.

Η αναδιάρθρωση είχε συνοπτικά τις εξής συνέπειες για το ΚΤΕΛ:

- Τα έτη 2003 – 2006 είχε ελάχιστα έσοδα από τα μερίσματα των μετοχών λόγω της πρόβλεψης για αποπληρωμή σημαντικού μέρους της αξίας τους μέσω της μη απόδοσης μερισμάτων.
- Αποτέλεσμα ήταν η συσσώρευση ζημιών της τάξης των 4.000.000 € για τα συγκεκριμένα τέσσερα έτη.
- 50 λεωφορεία, δηλαδή σημαντικό μέρος του επενδυμένου κεφαλαίου του, έμειναν χωρίς έργο και άρα χωρίς τη δυνατότητα να αποσβεστεί η αξία τους.
- 18-25 υπάλληλοι του βρέθηκαν χωρίς συγκεκριμένο εργασιακό αντικείμενο και συνέχισαν να αμείβονται, δημιουργώντας επιπλέον κόστη για την Εταιρεία.
- Συνέχιζε η εκτέλεση ζημιογόνων δρομολογίων (δηλαδή, σχεδόν όλων των εναπομεινάντων ενδονομαρχιακών) καθώς η Εταιρεία προέτασσε τον κοινωνικό έναντι του κερδοσκοπικού της χαρακτήρα.

Τελικά, δεν επιτεύχθηκε ποτέ η εξασφάλιση της βιωσιμότητας της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. που προβλεπόταν από την Εισηγητική Έκθεση του σχετικού Νόμου.

Το ΚΤΕΛ σε πλήθος εισηγήσεων, υπομνημάτων και επιστολών προς όλους τους αρμόδιους φορείς (Υπουργό Μεταφορών, ΣΑΣΘ κλπ.) διαχρονικά πρότεινε, ως θεραπεία των παραπάνω προβλημάτων, την άμεση επιδότηση του εισιτηρίου από το Δημόσιο, ως την πιο φτηνή για το δεύτερο λύση, ή την έκδοση 22-24 νέων μετοχών του ΟΑΣΘ (με παράλληλη αύξηση του στόλου των λεωφορείων) και την παραχώρησή τους στο ΚΤΕΛ για να αντισταθμιστούν οι σοβαρές απώλειες μέσω των μερισμάτων. Καμία από τις παραπάνω προτάσεις δεν υλοποιήθηκε.

Απεναντίας, με τη δεύτερη επέκταση της περιοχής του ΟΑΣΘ, και την ταυτόχρονη μείωση του κομίστρου του ΚΤΕΛ κατά 50% προς Δήμους του Νομού, η κατάσταση στην ουσία της παρέμεινε η ίδια.

3. Η σημερινή κατάσταση

Έπειτα από όλα αυτά τα χρόνια η κατάσταση διαμορφώνεται ως εξής:

- Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. βρίσκεται εμπλεκόμενη σε ένα σχεδιασμό στον οποίο ουδέποτε συμφώνησε.
- Μάλιστα, η αναγκαστική είσοδος της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον ΟΑΣΘ δεν συνοδεύτηκε ποτέ από μια αποτίμησή της αξίας που συνεισέφερε η πρώτη στον δεύτερο.
- Έχει μειωθεί ο πληθυσμός του Νομού τον οποίο εξυπηρετεί κατά περίπου 85%, με το εναπομείναν τμήμα του Νομού να αφορά κυρίως σε ζημιογόνες γραμμές.
- Η Εταιρεία έχει υποχρεωθεί να επιρρίψει σημαντικό μέρος των πάγιων δαπανών της στις εναπομείνουσες γραμμές, οι οποίες κατά κανόνα είναι ζημιογόνες.
- Έχει προκύψει σημαντική απαξίωση του επενδυμένου κεφαλαίου με την αναγκαστική απόσυρση σημαντικού μέρους του στόλου οχημάτων της Εταιρείας.

- Η Εταιρεία έχει διαχρονικά καταγράψει ζημιές, οι οποίες οφείλονται σε σχεδιασμούς που δεν έκανε η ίδια και στους οποίους υποχρεώθηκε να συμμετέχει. Ζημιές για τις οποίες δεν έχει αποζημιωθεί με οποιονδήποτε τρόπο.

4. Συμπέρασμα

Τελικά, η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., *παρά την συμμετοχή της ως μέτοχος στον ΟΑΣΘ*, βρίσκεται σήμερα *αδυνατισμένη τόσο κεφαλαιακά όσο και σε επίπεδο ζωτικού χώρου για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της*. Επιπλέον, με μια ενδεχόμενη αναδιάρθρωση του τοπίου των αστικών συγκοινωνιών στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης κινδυνεύει να απαξιωθούν ακόμη και αυτά τα ανεπαρκή αντισταθμιστικά οφέλη τα οποία λαμβάνει όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Συμπερασματικά, κάθε σχεδιαζόμενη αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να λάβει υπόψη της τη θέση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., όπως αυτή σκιαγραφήθηκε παραπάνω. Ο κίνδυνος συνολικής κατάρρευσης της βιωσιμότητας της εταιρείας, με ότι επιπτώσεις μπορεί αυτό να έχει για τους μετακινούμενους αλλά και για τους εργαζόμενους της, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

Με εκτίμηση,

Για την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Κ.Τ.Ε.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Κ.Τ.Ε.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.
ΛΑΓΚΑΔΑ 16 Τ.Κ. 546 30 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΤΗΛ: 2310 320 679 - www.Ktel-thes.gr
ΑΦΜ: 091035265 ΔΟΥ: ΦΑΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΡ.Μ.Α.Ε.: 55051/62/Β/03/0162

Ο Πρόεδρος

Τριαντάφυλλος Τριανταφυλλίδης