
Η ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ θα μπορούσε να τεθεί υπό αναβλητική αίρεση

2018/02/26 00:01 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Για μια ακόμη φορά μετατέθηκε η καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών για την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ, της δημόσιας σιδηροδρομικής εταιρείας συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού.

Επρόκειτο να λήξει στις 14 Φεβρουαρίου και μετατέθηκε για την 6η Μαρτίου 2018. Οι παλαιότερες αναβολές θα μπορούσε να δικαιολογηθούν από το γεγονός ότι έπρεπε πρώτα να ολοκληρωθεί η πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για να γνωρίζει ο υποτιθέμενος αγοραστής την ταυτότητα του πελάτη του.

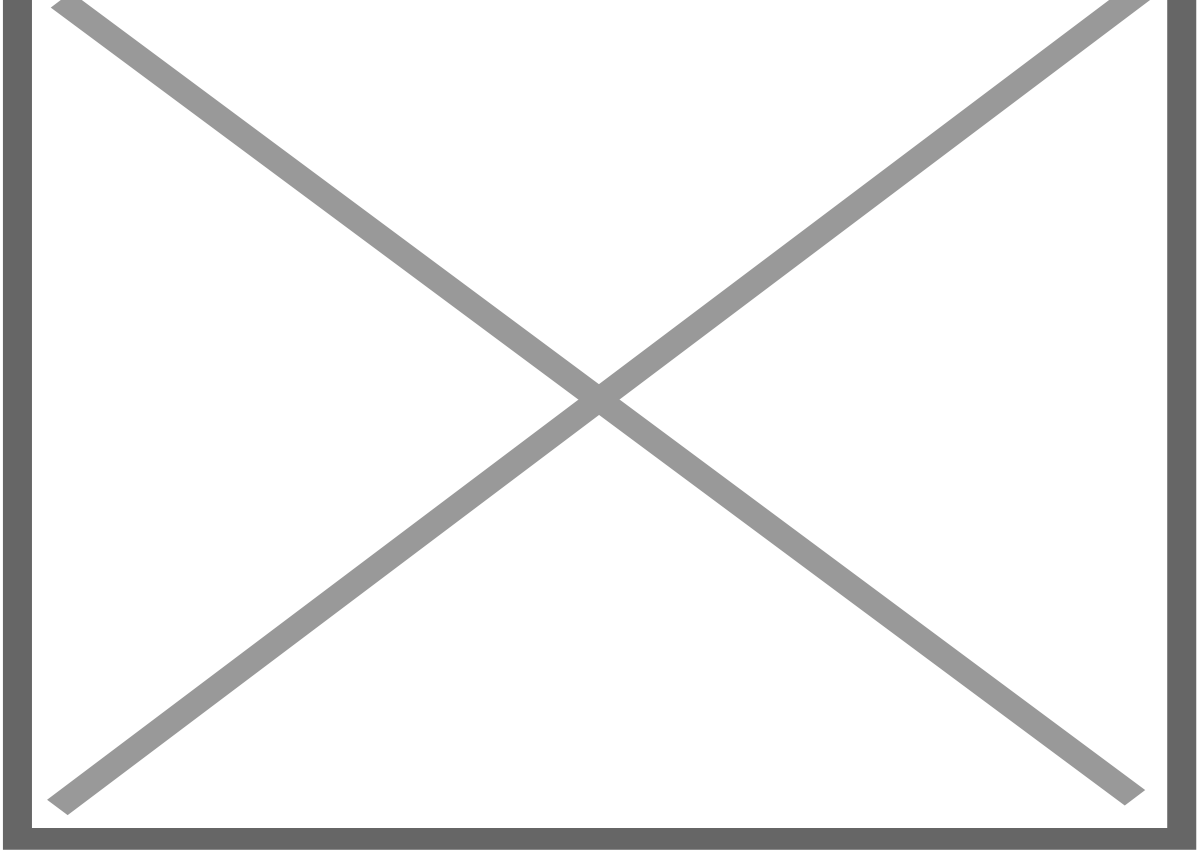
Αυτή ολοκληρώθηκε, ως γνωστόν, τον Σεπτέμβρη του 2017 με την πώληση του 100% στην ιταλική - κρατική - F.S.I. αντί 45 εκ. ευρώ. Πού οφείλονται, λοιπόν, οι συνεχείς αναβολές; Και εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν η πώληση της ΕΕΣΣΤΥ, όπως και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είναι μνημονιακή υποχρέωση, τι πρέπει σήμερα να ληφθεί υπόψη για να προστατευθούν τα συμφέροντα του Δημοσίου;

Να θυμίσουμε ότι για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπήρξε ο “εκβιασμός” από την πλευρά της Κομισιόν που έλεγε ότι, αν η εταιρεία ιδιωτικοποιηθεί, τότε θα διαγραφούν τα 750 εκ. ευρώ φερόμενων ενισχύσεων από το κράτος.

Αν αντίθετα παραμείνει στο Δημόσιο, τότε θα τα οφείλει στον ΟΣΕ και επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αδυνατεί να τα καταβάλει θα επιβαρύνουν το Δημόσιο!

Η πώληση, δηλαδή, γινόταν στις τότε συνθήκες υποχρεωτική. Όμως αυτό συνοδευόταν και από την ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, δηλαδή της εταιρείας που έχει υποχρεωτική σχέση με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της οποίας επισκευάζει τα υλικά της.

Είναι φανερό ότι η όλη συμφωνία εμπεριείχε και την εξαγορά, σε δεύτερο στάδιο, από την ιταλική F.S.I. και της ΕΕΣΣΤΥ. Βήμα, όμως, όχι και τόσο απλό, όπως φαίνεται εκ πρώτης όψεως, αν πρόκειται αυτό να είναι και νομικά προφυλαγμένο και ταυτόχρονα να προστατεύει τα συμφέροντα του δημοσίου.



Το

σιδηροδρομικό τοπίο στη χώρα διαμορφώνεται σήμερα ως εξής : η ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελεί αποκλειστικά το σύνολο του επιβατικού έργου και η ελληνο - αυστριακή Goldair εκτελεί μικρό, προς το παρόν, μέρος του εμπορικού έργου, με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να έχει και στο εμπορικό έργο την μερίδα του λέοντος.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ χρησιμοποιεί ελληνικό τροχαίο υλικό, μισθωμένο από την κρατική ΓΑΙΑΟΣΕ, το οποίο συντηρείται βάσει σύμβασης, στην δημόσια - προς το παρόν - ΕΕΣΣΤΥ.

Η τρίτη εταιρεία Pearl - κινεζικών συμφερόντων, (που έχει ήδη αποκτήσει άδεια από την ΡΑΣ - Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών), δεν έχει ακόμη αρχίσει να εκτελεί σιδηροδρομικό έργο στη χώρα.

Όπως αναφέραμε ήδη στο πλαίσιο των σχετικών διεργασιών, η 14η Φεβρουαρίου 2018, καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης δεσμευτικών προσφορών από την τσέχικη SKODA και την ιταλική F.S.I. που είχαν εκδηλώσει αρχικό ενδιαφέρον, μεταφέρθηκε για τις 6 Μαρτίου 2018.

Επίσης, το ΤΑΙΠΕΔ, μέσω της ιστοσελίδας του, ανακοίνωσε ότι ενδιαφέρον δεν θα εκδηλωθεί από την ιταλική F.S., αλλά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διότι η FSI αιτήθηκε, και έγινε δεκτό από το Δ.Σ του ΤΑΙΠΕΔ, να ολοκληρωθεί η σκοπούμενη εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ μέσω, της σε ποσοστό 100%, θυγατρικής της εταιρίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ακόμη, καλά πληροφορημένες πηγές βεβαιώνουν ότι ούτε από την τσέχικη SKODA αναμένεται να εκδηλωθεί, τελικά, ενδιαφέρον.

Εντωμεταξύ, νέα σύμβαση υπόγραψε η ΕΕΣΣΤΥ με την αυστριακή Rail Cargo Logistics Goldair για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που θα χρησιμοποιεί και αρχίζει από 1η Μαρτίου 2018.

Πρόκειται για μια σημαντική επιχειρηματική συμφωνία, **η οποία αφενός αυξάνει σημαντικά την αξία της ΕΕΣΣΤΥ και αφετέρου φέρνει στο πεδίο, ενισχυμένη, μια ανταγωνίστρια εταιρεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.**

Η τελική συμφωνία υπεγράφη στις 15 Φεβρουαρίου από τους διευθύνοντες συμβούλους της ΕΕΣΣΤΥ και της Rail Cargo, Γεώργιο Αναγνωστόπουλο και Ζακ Κισέογλου, ενώ μετά τις απαραίτητες δοκιμές η Rail Cargo αναμένεται σύντομα να δρομολογήσει τρένα στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

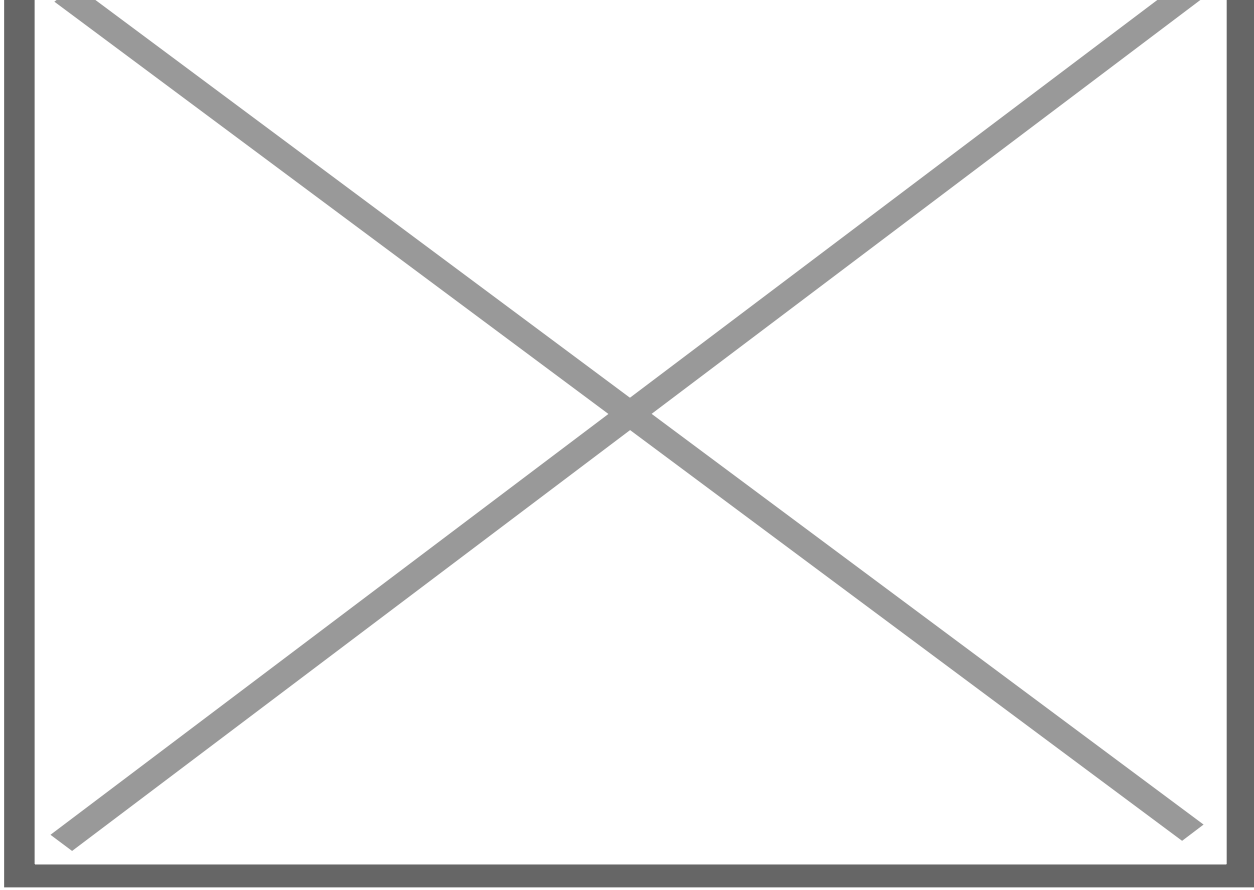
Σε ανακοίνωση της εταιρείας μετά την υπογραφή σημειώνεται ότι πρόκειται για συμφωνία «ιστορικής σημασίας» η οποία, να σημειωθεί, εγκρίθηκε ομόφωνα από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΕΣΣΤΥ. Η εξέλιξη σημαίνει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ χάνει, πλέον, το μονοπώλιο στις εμπορευματικές μεταφορές της χώρας.

Για την ΕΕΣΣΤΥ, αυτό σημαίνει ότι έχει τώρα πιο ανοιχτή την προοπτική να προσελκύσει και νέους σιδηροδρομικούς πελάτες. Όπως σημειώσαμε, ήδη σχετική άδεια έχει και η κινεζική Pearl η οποία, όμως, δεν την έχει ακόμη αξιοποιήσει.

Η σημερινή ΕΕΣΣΤΥ, μ' άλλα λόγια, δεν έχει καμιά σχέση με την ελλειμματική και λειτουργικά και τεχνολογικά υποβαθμισμένη δημόσια επιχείρηση που παρέλαβε η σημερινή Διοίκηση τον Σεπτέμβριο του 2016.

Η αξία της τώρα έχει αυξηθεί αισθητά από τον Σεπτέμβριο του 2016, που ανέλαβε η νέα Διοίκηση. Με αυτά τα δεδομένα, είναι πολύ πιθανόν **η αξία της προς πώληση ΕΕΣΣΤΥ να έχει ήδη εκτιναχθεί σε πολλές δεκάδες εκατομμύρια.**

Συγκεκριμένα, ενώ παρελήφθη ζημιογόνος, παρουσίασε σημαντικά κέρδη το 2017, ενώ αναμένεται αύξηση κερδών το 2018. Επίσης, η εταιρεία εμφανίζει σήμερα σημαντική αύξηση τόσο στα πάγια, όσο και στα ανταλλακτικά.



Η νέα

σύμβαση με την αυστριακή Goldair, και η υπό διαπραγμάτευση συνεργασία για έλεγχο-επιθεώρηση 400, περίπου, φορταμαξών που χρησιμοποιεί η Pearl, ανοίγουν προοπτική περεταίρω ανάπτυξης και κερδοφορίας.

Αυτά τα νέα δεδομένα για τον προσδιορισμό της αξίας της ΕΕΣΣΤΥ αναμένεται, ασφαλώς, να λάβουν υπόψη τους και οι ανεξάρτητοι αποτιμητές που έχουν ορισθεί από το ΤΑΙΠΕΔ για να υπολογίσουν το εύρος αποτίμησης της εταιρείας και οι οποίοι θα κληθούν να παραδώσουν τις εκτιμήσεις τους συγχρόνως με την προσφορά του ενδιαφερόμενου επενδυτή.

Οι προτάσεις των ενδιαφερόμενων οφείλουν να είναι σ' αυτό το εύρος αποτίμησης. Εκκρεμεί, επίσης, και ο έλεγχος της νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο, όσο και η θέση της Επιτροπής Ανταγωνισμού (D.G.Com) της Ε.Ε. για το αν παραβιάζονται οι αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα δεδομένου ότι η ΕΕΣΣΤΥ θα καλείται να συντηρεί το σιδηροδρομικό υλικό ανταγωνιστριών εταιρειών, ενώ θα είναι θυγατρική της μιας εξ αυτών.

Απ' αυτή την άποψη εγείρεται, πέραν του ουσιαστικού ζητήματος που είναι η ιδιωτικοποίηση μιας δημόσιας κερδοφόρας επιχείρησης, **και ένα θέμα εύλογου, από επιχειρηματική άποψη, χειρισμού.**

Συνεπώς, με τα νέα δεδομένα, η ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ θα μπορούσε να τεθεί

υπό αναβλητική αίρεση, με την προοπτική η εν λόγω επένδυση να προσελκύσει, πέραν της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλους ενδιαφερόμενους, αφού επανασχεδιασθεί η όλη διαδικασία, προς όφελος του ελληνικού Δημοσίου ή παραμένοντας στο Δημόσιο να παίζει ρόλο εξομάλυνσης ανταγωνιστικών συμφερόντων.

Κατερίνα Σοφοκλή,

«Εποχή»