

«Βόμβες» της ΕΕΣΣΤΥ κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στον «αέρα» η αποκρατικοποίηση, εάν το τίμημα δεν είναι εύλογο

2018/03/15 11:35 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Βόμβες» εξαπέλυσε η ΕΕΣΣΤΥ κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Λίγες ημέρες μετά την κατάθεση της δεσμευτικής προσφοράς εξαγοράς της εταιρείας από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την έντονη φημολογία ότι το τίμημα ανέρχεται στην περιοχή των 10 εκατ. ευρώ, η ΕΕΣΣΤΥ προχώρησε, μέσω τριών διαδικτυακών αναρτήσεων, στη γνωστοποίηση οικονομικών και επιχειρησιακών στοιχείων της.

Του Φώτη Φωτεινού

Από αυτές, διαπιστώνεται η αναπτυξιακή πορεία της ΕΕΣΣΤΥ και αναγράφονται εκτενώς οι οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ΕΕΣΣΤΥ.

Μάλιστα, η διοίκηση της εταιρείας υπογραμμίζει ότι “αντί να πουληθεί έναντι μερικών εκατ. ευρώ, προτείνουμε να επαναπροκηρυχθεί διαγωνισμός για αναζήτηση επενδυτή ή επενδυτών, με είσοδο έως 49% στο μετοχικό κεφάλαιο”.

Οι αναρτήσεις έγιναν στην ιστοσελίδα της εταιρείας.

Ανάρτηση 1^η: Μερικές αναμφισβήτητες αλήθειες για την πώληση της ΕΕΣΣΤΥ

- Η ΕΕΣΣΤΥ σήμερα δεν έχει χρέη σε ιδιώτες ή το Δημόσιο, ούτε έχει πάρει χρηματοδότηση, δάνεια ή επιδοτήσεις από το Κράτος.
- Η ΕΕΣΣΤΥ πληρώνει κάθε χρόνο ενοίκια €2,65 εκ. στο Ελληνικό Δημόσιο (ΓΑΙΑΟΣΕ) για τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιεί. Τα μηχανοστάσια και τα εργοστάσια της ΕΕΣΣΤΥ λειτουργούν πλήρως, έχουν διαπιστευμένες συσκευές και μηχανολογικό εξοπλισμό. Χρειάζονται βελτιώσεις και εκσυγχρονισμό, τα οποία μπορεί να εκτελέσει η Εταιρεία. Σε καμία περίπτωση οι απαιτούμενες εργασίες δεν έχουν κόστος μεγαλύτερο από €5-6 εκ. σε βάθος τριετίας.
- Η ΕΕΣΣΤΥ λόγω αύξησης του κύκλου εργασιών της κατά 31,3% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και εξορθολογισμό των εξόδων της παρουσιάζει για πρώτη φορά θετικό μικτό αποτέλεσμα ύψους €5,24 εκ. για το 2017, παρά τη μείωση της αξίας των αποθεμάτων της κατά €6,5 εκ.

(Χωρίς την απομείωση αυτή θα εμφάνιζε κέρδη προφορών €2,9 εκ. για το 2017)

- Η ΕΕΣΣΤΥ έχει την απαιτούμενη ρευστότητα να συνεχίσει να λειτουργεί κερδοφόρα με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, χωρίς να επιβαρύνει τον Έλληνα πολίτη και συμβάλλοντας στα δημόσια έσοδα, μέσω της φορολογίας της, αν δεν ξεπουληθεί.

- Η ΕΕΣΣΤΥ μπορεί αν αφεθεί ελεύθερη να αναπτυχθεί στον τομέα των οχημάτων πάσης φύσεως, αναπτύσσοντας συνεργασίες με ξένους μεγάλους κατασκευαστές, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας.

- Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σήμερα 15-3-18 οφείλει €14,7 εκ. στην ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τα απογραφικά στοιχεία εργασίας των παραγωγικών συγκροτημάτων και τις νομίμως υπολογισμένες προσαυξήσεις της Βασικής Συντήρησης λόγω μη εκτέλεσης όλων των Αμαξ των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας. Τα εν λόγω στοιχεία έχουν κοινοποιηθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν μπορεί να αμφισβητήσει την βασιμότητά των.

- Η αξία των αποθεμάτων σε ανταλλακτικά τα οποία διαθέτει η ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με την από 22/2/18 αποτίμηση του ανεξάρτητου εκτιμητή MAZARS ανέρχεται σε €33 εκ.

Συνεπώς η θέση της εταιρείας σήμερα, 15-3-18 είναι:

A. Κέρδη προ φόρων €2,9 εκ. για το 2017.

B. Αξία αποθεμάτων σε ανταλλακτικά €33 εκ.

Γ. Οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ €14,7 εκ

Δ. Χρέη 0€.

- Είναι προφανές πλέον ότι στον υπολογισμό του εύλογου τιμήματος της αγοράς της ΕΕΣΣΤΥ από τον οφειλέτη της (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), θα πρέπει να ληφθούν υπόψη **τα ανωτέρω και κυρίως το ποσό των €14,7 εκ.**, αφού η ΕΕΣΣΤΥ δεν έχει οφειλές σε τρίτους ή το Δημόσιο, ώστε να μην ευνοηθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αγοράσει την ΕΕΣΣΤΥ, με το ποσό, (ή καλύπτοντας έστω ένα μεγάλο ποσοστό του τιμήματος), το οποίο της χρωστάει.

Ανάρτηση 2^η: Το «μη εύλογον» του τιμήματος

A. Όσον αφορά το «μη εύλογον» του προσφερόμενου τιμήματος, σημειώνουμε τα παρακάτω:

-Η αξία του ενεργητικού της ΕΕΣΣΤΥ σύμφωνα με εκτίμηση της 28/2/18 είναι €52 εκ.

-Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ οφείλει στην ΕΕΣΣΤΥ σήμερα, 8/3/18, €12,5 εκ. και πλέον.

-Η αξία της ΕΕΣΣΤΥ αυξάνεται από την τεχνογνωσία, τις άδειες και τις πιστοποιήσεις της ως (Entities in Charge of Maintenance) Υπεύθυνου Φορέα Συντήρησης Τροχαίου

Υλικού, του συνεχώς αυξανόμενου έργου της από ανατάξεις και συντηρήσεις τροχαίου υλικού άλλων εταιρειών, του μονοπωλιακού χαρακτήρα της λόγω του μεγέθους του Ελληνικού Δικτύου, της προνομιακής θέσης των παραγωγικών συγκροτημάτων της και άλλων παραγόντων.

Η ΕΕΣΣΤΥ έχει συνεχώς αυξανόμενο κύκλο εργασιών και δυνατότητα να παίξει ηγεμονικό ρόλο στη Βιομηχανία Οχημάτων της χώρας μας, παρουσιάζει μικτή κερδοφορία και αναπτύσσει συνεργασίες με άλλες εταιρείες μέσω Σταθερής Τροχιάς.

Γιατί δεν ερευνάται η πρόθεση αγοράς ενός μειοψηφικού πακέτου μετοχών από όλες τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην χώρα μας αντί της πώλησης του συνόλου των μετοχών σε μια εξ αυτών, που αν πραγματοποιηθεί, υπάρχει περίπτωση να θεωρηθεί ως παράβαση του νόμου περί ελεύθερου ανταγωνισμού;

B. Δεν πρέπει να πουληθεί το σύνολο των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ διότι:

Με προσπάθεια των εργαζομένων, της διοίκησης, του μετόχου και του Υπουργείου, τα οικονομικά της ΕΕΣΣΤΥ έχουν βελτιωθεί. Πιο συγκεκριμένα:

Εκτιμάται αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 31,3% το 2017 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (proforma οικονομικές καταστάσεις 2017).

Εμφανίζεται για πρώτη φορά από της ιδρύσεώς της θετικό μικτό αποτέλεσμα ύψους €5,24εκ σύμφωνα με τις proforma οικονομικές καταστάσεις 2017.

Βελτιώνονται τα οικονομικά της αποτελέσματα κατά το 2017 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος σύμφωνα με τις proforma οικονομικές καταστάσεις 2017.

Τα προ φόρων αποτελέσματα της εταιρείας (EBT) κατά τη χρήση 2017 ανήλθαν σε ζημιές ποσού €3,5εκ με την απομείωση έναντι ζημιών €3,78εκ το 2016, παρουσιάζοντας βελτίωση κατά 7,5% περίπου.

Τα μετά φόρων αποτελέσματα της εταιρείας κατά τη χρήση 2017 ανήλθαν σε ζημιές ποσού €0,65εκ με την απομείωση έναντι ζημιών €5,18εκ το 2016, παρουσιάζοντας βελτίωση κατά 87,4% περίπου.

Τα αποτελέσματα προ τόκων, φόρων, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν σε ζημιές ποσού €2,71εκ με την απομείωση έναντι ζημιών €2,93εκ το 2016, παρουσιάζοντας βελτίωση κατά 7,5% περίπου.

Χωρίς την απομείωση της αξίας των ανταλλακτικών η ΕΕΣΣΤΥ θα εμφάνιζε κέρδη προ φόρων €2,9εκ, κέρδη μετά από φόρους €3,9εκ και θετικό EBITDA €3,69εκ.

Επιτυγχάνεται υπερ-επίτευξη στόχου ισοζυγίου προϋπολογισμού έτους 2017 κατά

77,9% (στόχος €3,74εκ, εκτέλεση €6,66εκ, θετική απόκλιση €2,92εκ).

Προσδοκάται να εμφανίσει θετικά οικονομικά αποτελέσματα για τη χρήση 2018 βάσει του επιχειρησιακού της σχεδίου.

Η αξία της Εταιρείας συνεχώς αυξάνεται με την πρόοδο των έργων στην υποδομή και την αναβάθμιση του δικτύου στην Β. Ελλάδα. Το μεταφορικό έργο αυξάνεται και σε λίγους μήνες θα διανύεται η απόσταση Αθήνα - Θεσσαλονίκη σε 3,5 ώρες με ηλεκτροκίνητους συρμούς.

Ήδη έχει δρομολογηθεί η κατασκευή της Σιδηροδρομικής Εγνατίας με τη Σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων της Β. Ελλάδας, με αυτά της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, η ανακαίνιση της σύνδεσης Αλεξανδρούπολη- Ορμενίου, ενώ η σύνδεση Κιάτου - Πατρών προχωρεί και κατασκευάζεται το έργο της Γραμμής 4 του Αττικού Μετρό.

Είναι αναμφισβήτητο ότι το έργο της συντήρησης του τροχαίου υλικού θα αυξάνεται συνεχώς κατά την επόμενη δεκαετία, ακολουθώντας την αύξηση των σιδ/κών μεταφορών στη χώρα μας αλλά και στον ευρύτερο Βαλκανικό χώρο.

Η πιστοποίηση και η αναγνώριση της αποκλειστικής τεχνογνωσίας της ΕΕΣΣΤΥ περί της συντήρησης, επισκευής, μετασκευής, ανακατασκευής και ανακαίνισης των οχημάτων του σιδηρόδρομου, την καθιστά απαραίτητο συνεργάτη για οποιαδήποτε εταιρεία θελήσει να δραστηριοποιηθεί στον τομέα των Μεταφορικών Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην χώρα μας, αφού είναι η μόνη που διαθέτει τα κατάλληλα μηχανεργοστάσια επί του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας.

Η ΕΕΣΣΤΥ εκτός του έργου της συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που εκτελούσε ως σήμερα, αξίας €33 εκ. ανά έτος τουλάχιστον, έχει αναλάβει και την εκτέλεση της συντήρησης του έργου της εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που ενοικιάζει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (σύμφωνα με το Άρθρο 8, § 8 του Ν.3891/10), αξίας €36 εκ. τουλάχιστον και το οποίο πρέπει να εκτελεσθεί εντός των επόμενων τριών ετών και αντιστοιχεί σε επιπλέον έργο €12 εκ. ετησίως.

Η ΕΕΣΣΤΥ έχει αρχίσει επαφές με το Αττικό Μετρό για να σχεδιάσει και να αναλάβει την εκτέλεση των Γενικών Επισκευών των 40 τρίδυμων συρμών ALSTOM πρώτης γενιάς προϋπολογιζόμενης αξίας 15-20 εκ. € και βρίσκεται σε επαφές με την διοίκηση της ΣΤΑΣΥ για να αναλάβει την επιλογή, την διαχείριση και τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που θα χρησιμοποιήσει για να εισέλθει στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Επαναλαμβάνουμε ότι είναι φανερό ότι η ΕΕΣΣΤΥ διαθέτοντας πιστοποιήσεις, χώρους, τεχνογνωσία και αναγνώριση, θα είναι ο απαραίτητος συνεργάτης όσων θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στις συνεχώς αναπτυσσόμενες σιδηροδρομικές μεταφορές στα

Βαλκάνια και όσων επιθυμήσουν να αναλάβουν έργο στην κατασκευή, συντήρηση, επισκευή, μετασκευή, ανακατασκευή, ανακαίνιση οχημάτων Μέσων Σταθερής Τροχιάς (Σιδηρόδρομου, ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ, Προαστιακού).

Η αξία της είναι ανυπολόγιστη και η πολιτική της σημασία για την οικονομική ανάπτυξη τεράστια, ειδικά στο χώρο της Βιομηχανίας Οχημάτων στην χώρα μας.

Αντί να πουληθεί έναντι μερικών εκ €, προτείνουμε να επαναπροκηρυχθεί διαγωνισμός για αναζήτηση επενδυτή ή επενδυτών με είσοδο έως 49% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας.

Είμαστε σίγουροι ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα εισπράξει περισσότερα χρήματα από όσα προσφέρει σήμερα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η ΕΕΣΣΤΥ δύναται, αναπτύσσοντας συνεργασίες με ξένους οίκους, να αναστήσει την βιομηχανία σιδηροδρομικών οχημάτων στην χώρα μας και να προσελκύσει επενδύσεις κατασκευαστών οχημάτων που εύκολα θα μεταφέρουν τα προϊόντα τους στην πολύπαθη Μέση Ανατολή, όταν τελειώσουν οι πόλεμοι, αλλά και μονιμότερα μέσω Πειραιά στις χώρες τις Αφρικής.

Είναι σαφές ότι το **προσφερόμενο για την ΕΕΣΣΤΥ τίμημα μόνο «εύλογο»** δεν είναι.

Ανάρτηση 3^η: Παρελκυστική και αντισυμβατική λειτουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συστηματικά δεν τηρεί τις απορρέουσες υποχρεώσεις της από τις Συμβάσεις τις οποίες είχε συνάψει με την ΕΕΣΣΤΥ και το Ελληνικό Δημόσιο.

Πιο συγκεκριμένα:

-Έχει συσσωρευμένη οφειλή προς την ΕΕΣΣΤΥ ύψους πλέον των €13 εκ. (αφαιρούμενων των €3 εκ. τα οποία κατέβαλε την 2/3/18, μετά από επανειλημμένες οχλήσεις της ΕΕΣΣΤΥ και προειδοποιήσεις ότι την 6/3/18 θα ανέστειλε την παροχή υπηρεσιών συντήρησης).

-Αρνείται να αναγνωρίσει την εκ των καθυστερήσεων πληρωμής οφειλή τόκων υπερημερίας για τα ποσά που δεν κατέβαλε εμπρόθεσμα.

-Αρνείται να πληρώσει τα ποσά τα οποία αντιστοιχούν σε πληρωμή εργασίας κατά τα Σ/Κ, τις ΣΩ, τις νύκτες και τις εξαιρέσιμες του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ.

-Αρνείται να αποδεχθεί την οφειλή από την Συμπληρωματική Συντήρηση.

Η ΕΕΣΣΤΥ με την σχετική επισυναπτόμενη επιστολή προειδοποίησε για καταγγελία της Σύμβασης, αν δεν εξοφληθεί εντός 45 ημερών από την 25/2/18.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν εκτελεί ως όφειλε όσα δρομολόγια ΥΔΥ έχει αναλάβει ως συμβατική υποχρέωση να εκτελεί με σχετική σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο (έναντι ετήσιας αμοιβής €50.000.000) και τα αντίστοιχα στην ελάχιστη χιλιομετρική διάνυση ποσά Βασικής Συντήρησης που προβλέπονται στη Σύμβαση Συντήρησης με την ΕΕΣΣΤΥ.

Συνέπεια αυτού είναι η υποβάθμιση των υπηρεσιών στο κοινωνικό σύνολο και ο υπολογισμός μικρότερου τιμήματος Βασικής Συντήρησης προς την ΕΕΣΣΤΥ κατά €750.000 (+Φ.Π.Α) τουλάχιστον τους τελευταίους 4 μήνες μόνο από την μείωση των δρομολογίων του προαστιακού σιδηρόδρομου στην διαδρομή Αθήνα- Χαλκίδα- Αθήνα.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναλαμβάνοντας την εκτέλεση όλων των δρομολογίων Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας, ουσιαστικά έχει αποκλείσει οποιαδήποτε άλλη Σιδηροδρομική Επιχείρηση ήθελε να δραστηριοποιηθεί στο Ελληνικό Δίκτυο και εξαπατά το Ελληνικό Δημόσιο μη εκτελώντας σιωπηρά το σύνολο των δρομολογίων αυτών.

Έτσι εισπράττει όμως την αντίστοιχη αποζημίωση και στερεί την δυνατότητα δραστηριοποίησης άλλης Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, αφού παρουσιάζεται συνεχώς καλυμμένη η χωρητικότητα του δικτύου με Αμαξ, οι οποίες δεν εκτελούνται, αφήνοντας τους κατοίκους σημαντικών περιοχών χωρίς εξυπηρέτηση.

Πιο αναλυτικά:

-εκτελούνται 12 ζεύγη Αμαξ μεταξύ Αθηνών- Χαλκίδας, αντί των 18 ανά ημέρα,

-γίνονται λιγότερες συνδέσεις με το Αεροδρόμιο Αθηνών,

-γίνεται μία σύνδεση ημερησίως, αντί των δύο, μεταξύ Αθηνών- Λιανοκλαδίου,

-καμία σύνδεση αντί για δύο μεταξύ Αθηνών και Οινόης και τέλος,

-γινόταν μία σύνδεση ημερησίως μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Ορμένιου, αντί για δύο, για χρονικό διάστημα δύο μηνών, κ.λ.π.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελώντας λιγότερες Αμαξ. καταβάλλει λιγότερα τέλη υποδομής, συμβάλλοντας στην οικονομική δυσπραγία του ΟΣΕ.

Έτσι, με τα χρήματα τα οποία παρανόμως δεν καταβάλλει εμπρόθεσμα στην ΕΕΣΣΤΥ αφενός και αφετέρου με το ποσόν το οποίο εξοικονόμησε μη εκτελώντας όλες τις Αμαξ ΥΔΥ, καταβάλλοντας επιπλέον εκ τούτου μειωμένα τέλη υποδομής και λαμβάνοντας την πλήρη αποζημίωση για τα Δρομολόγια ΥΔΥ, εξ όσων γνωρίζουμε, πιθανά απέκτησε οικονομική ρευστότητα τέτοια ώστε σήμερα και με ποσά

προερχόμενα εν μέρει από τους ανωτέρω λόγους καταθέτει προσφορά για την αγορά της ΕΕΣΣΤΥ.

Καλούμε τις αρμόδιες Αρχές και την Ελληνική Δικαιοσύνη **να διερευνήσει την βασιμότητα των ανωτέρω και την ύπαρξη τυχόν ευθυνών των εμπλεκόμενων** με οποιοδήποτε τρόπο και από οποιαδήποτε θέση στην ανωτέρω διαδικασία, οι οποίοι δεν ανέδειξαν από αμέλεια ή δόλο τα παραπάνω σοβαρά ζητήματα.

Παρακαλούμε να ελεγχθούν τα ανωτέρω στοιχεία από τα εντεταλμένα όργανα, τα οποία θα αποφασίσουν για το νόμιμο ή όχι της μεταβίβασης των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.