
Τσάμπα πουλήθηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Άλλα λέει το ΤΑΙΠΕΔ, άλλα ο δ.σ. της εταιρείας

2016/07/31 21:58 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Στο «τσάμπα» πήραν οι Ιταλοί της FS την ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Είναι δυνατόν ο εθνικός σιδηροδρομικός πάροχος να κοστίζει όσο ένα F16 ή όσο το ΥΓΕΙΑ;

Για το ΤΑΙΠΕΔ, η πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 45 εκατ. αποτελεί «επιτυχία». Αντίθετα, για τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας Φίλιππο Τσαλίδη, το τίμημα είναι πάρα πολύ χαμηλό. Ποιος λέει την αλήθεια; Ίσως και οι δυο...

Τα επιχειρήματα του ΤΑΙΠΕΔ

Το ΤΑΙΠΕΔ πούλησε την εταιρεία, βάσει των ανεξάρτητων αποτιμήσεων. Αυτές προσδιόριζαν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κοντά στα 40 εκατ.

Image not found or type unknown



Το νούμερο αυτό προέκυπτε, με βασικό σενάριο τα λειτουργικά κέρδη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,

σε συνδυασμό με την αυξανόμενη βελτίωση των αποτελεσμάτων σε επιβάτες και εμπορεύματα και με προϋπόθεση ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο θα ολοκληρωθεί το 2018.

Αναλυτικότερα, σε διεθνείς διαγωνισμούς το εφάπαξ τίμημα σχετίζεται με τα EBITDA, τα οποία πολλαπλασιάζονται 10 - 12 φορές. Με δεδομένο ότι τα λειτουργικά κέρδη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το 2015, έφτασαν τα 2,7 εκατ. και το 2014 τα 1,4 εκατ., **μια προσφορά της τάξης των 30 εκατ. αποτελούσε «ισχυρή βάση διαπραγμάτευσης».**

Ωστόσο, οι Ιταλοί πρόσφεραν, με την πρώτη, 45 εκατ., με αποτέλεσμα να μην ζητηθεί καν, από το ΤΑΙΠΕΔ, βελτιωμένη προσφορά.

Μάλιστα, σε πρόσφατη συνάντηση με δημοσιογράφους, ο πρόεδρος του Ταμείου Στ. Πιτσιόρλας είχε σημειώσει ότι «η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει κανένα περιουσιακό στοιχείο, δεν πουλήσαμε ακίνητα, ούτε τροχαίο υλικό, πουλήσαμε απλά τη δυνατότητα που έχει να χρησιμοποιεί το σιδηροδρομικό δίκτυο», ενώ σε παλαιότερη τοποθέτησή του είχε υποστηρίξει ότι το κυρίαρχο asset είναι οι εργαζόμενοι.

Τα επιχειρήματα του Φίλιππου Τσαλίδη

Από την άλλη πλευρά, ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Φ. Τσαλίδης, σε συνέντευξή του στο ΑΜΠΕ, σημείωσε ότι το τίμημα είναι πολύ χαμηλό.

«Σε ό,τι αφορά στο τίμημα, σημειώνεται ότι 75 εκατ. ευρώ (25 εκατ. ευρώ κεφάλαιο κίνησης + 50 εκατ. ευρώ από το κράτος για την επιδότηση των άγονων γραμμών) θα είναι διαθέσιμα στον αγοραστή, κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της επιχείρησης.

Ο διαγωνισμός πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται στη διάθεση ποσοστού 100%, με το δημόσιο να μην διατηρεί ούτε το... 1% του μετοχικού κεφαλαίου, ούτε το δικαίωμα βέτο σε στρατηγικές αποφάσεις.

Πέραν αυτών, 200 εκατ. ευρώ θα δοθούν ακόμη από το κράτος για την **επιδότηση των άγονων γραμμών (2017-2020)**. Κατά συνέπεια, το τίμημα των 45 εκατ. ευρώ κρίνεται πάρα πολύ χαμηλό. Ουσιαστικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πλήρωσε “αμαρτήματα” που σχετίζονται με τρίτους και όχι δικά της», υπογράμμισε ο κ. Τσαλίδης.

Η πίκρα των σιδηροδρομικών

Εάν μη τι άλλο, σε απόλυτο νούμερο, τα 45 εκατ. για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον εθνικό σιδηροδρομικό πάροχο φαντάζουν «ψίχουλα». Στην «ψυχρή γλώσσα» των χρηματοοικονομικών, όχι.

Δυστυχώς, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως ο ΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ «**πληρώνουν**» την «**σαλαμοποίηση**» του **σιδηροδρόμου**, που επέλεξαν ως μοντέλο για τον σιδηρόδρομο διάφορες κυβερνήσεις.

Το μοντέλο αυτό, όχι μόνο δεν λειτούργησε, αφού οι σχέσεις ΟΣΕ – ΤΡΑΙΝΟΣΕ – ΕΕΣΣΤΥ αποδείχτηκαν περισσότερο εχθρικές, παρά φιλικές, αλλά οδήγησε σε περαιτέρω μαρασμό τις σιδηροδρομικές εταιρείες και συνάμα, υπηρεσίες.

Image not found or type unknown



Επίσης, οι ευθύνες είναι τεράστιες, εάν αναλογιστεί κανείς, ότι ο διαγωνισμός πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται στη διάθεση ποσοστού 100%, **με το δημόσιο να μην διατηρεί ούτε το... 1% του μετοχικού κεφαλαίου, ούτε το δικαίωμα βέτο σε στρατηγικές αποφάσεις.**

Αναφορικά με τις παράνομες κρατικές επιδοτήσεις, ίσως να «βγάλαμε μόνοι τα μάτια μας», αφού διάφορα εγχώρια κέντρα παρουσίαζαν μονόδρομο την αποκρατικοποίηση των ΤΡΑΙΝΟΣΕ – ΕΕΣΣΤΥ για το κλείσιμο της σχετικής έρευνας της ΕΕ.

Όπως και να έχει, η Ελλάδα θα αποτελέσει ίσως την μοναδική ευρωπαϊκή χώρα, **χωρίς εθνικό σιδηροδρομικό πάροχο!** Εάν οι Ιταλοί κινηθούν «τεχνοκρατικά και λογικά», τα 45 εκατ. θα αποσβεστούν σε ελάχιστα χρόνια.