

Γιώργος Θωμόπουλος, δ.σ. ΣΤΑΣΥ: Στο 10% με 12,5% η σταθερή μηνιαία αύξηση των εσόδων

2018/10/11 10:32 στην κατηγορία MMM

Σημαντική μείωση στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού θα επιφέρει η αναβάθμιση των προηγούμενων εκδοτικών μηχανημάτων του Μετρό, που στο άμεσο επόμενο διάστημα, θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν, δηλώνει, σε συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΑΣΥ ΑΕ Γιώργος Θωμόπουλος.

Όπως λέει, έχουν ήδη πραγματοποιηθεί δοκιμές διαλειτουργικότητας που έχουν στεφτεί με επιτυχία.

Σύμφωνα με τον κ. Θωμόπουλο, το πρόβλημα με τις ουρές εντοπίζεται, σε αυτή τη φάση, στις πρώτες ημέρες κάθε μήνα, όταν οι επιβάτες σπεύδουν μαζικά να ανανεώσουν τις κάρτες ή τα πολλαπλά εισιτήρια που χρησιμοποιούν.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΑΣΥ αναφέρει ότι τα μηνιαία έσοδα από την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου έχουν αυξηθεί κατά 10 με 12,5 τοις εκατό με αυξητική τάση.

Ο κ. Θωμόπουλος επιβεβαιώνει ότι η ΣΤΑΣΥ εξετάζει τις δυνατότητες (οικονομικές και τεχνικές) επέκτασής της και στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αξιοποιώντας την εμπειρία της.

Εξηγεί δέ ότι ήδη η εταιρεία συμμετέχει στον διεθνή διαγωνισμό για την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία μιας νέας γραμμής ελαφρού Μετρό στην πόλη της Ιερουσαλήμ.

Επίσης, ανακοινώνει ότι, αυτή την περίοδο, εξετάζεται από την ΣΤΑΣΥ η στοχευμένη αναβάθμιση υποσυστημάτων των συρμών της Γραμμής 1 (ΗΣΑΠ) που έχουν εξαντλήσει το όριο της ζωής τους, με τρόπο ώστε αυτός να παραταθεί για τουλάχιστον 15 με 20 χρόνια.

Παράλληλα, εξετάζεται η αναβάθμιση της γραμμής από το Νέο Φάληρο μέχρι τον σταθμό του Πειραιά και η μερική υπογειοποίηση της.

Image not found or type unknown



Θωμόπουλου στον Γ. Ψύλλια έχει ως εξής:

Ε: Πόσο έχουν αυξηθεί τα έσοδα της ΣΤΑΣΥ από την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Υπάρχει κάποια κανονική ημέρα πού εισπράξατε κάποιο ιδιαίτερα αυξημένο ποσό;

-Όπως γνωρίζετε τη συνολική ευθύνη για την υλοποίηση και εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου την έχει ο ΟΑΣΑ, ο οποίος συγκεντρώνει τα καθημερινά έσοδα από τις συνολικές εισπράξεις εισιτηρίων.

Στη συνέχεια ο ΟΑΣΑ κατανέμει τα έσοδα τόσο στη ΣΤΑΣΥ όσο και στην ΟΣΥ προκειμένου να καλύψουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Ως εκ τούτου και πριν το κλείσιμο του ισολογισμού μας είναι δύσκολο να υπολογιστεί το ύψος της αύξησης των εσόδων της ΣΤΑΣΥ.

Από τα στοιχεία πάντως, που έχει δημοσιοποιήσει ο ΟΑΣΑ το τελευταίο χρονικό διάστημα είναι εμφανές ότι μετά την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου υπάρχει μια σταθερή μηνιαία αύξηση της τάξεως του 10%-12,5% και με αυξητική τάση σε σχέση με τους αντίστοιχους περσινούς μήνες.

Ε: Τελικά με το ηλεκτρονικό εισιτήριο εξαλείφθηκε η εισιτηριοδιαφυγή ή υπάρχουν ακόμη κάποιες «τρύπες»;

-Είναι προφανές ότι πλήρης εξάλειψη εισιτηριοδιαφυγής δεν μπορεί να υπάρξει με κανένα σύστημα, καθώς είναι πρακτικά αδύνατον να ελέγχονται όλοι οι επιβάτες και οι όποιοι έλεγχοι θα είναι πάντοτε δειγματοληπτικοί. Ωστόσο, όσο πιο συχνοί και πιο εντατικοί είναι οι έλεγχοι τόσο θα λειτουργούν και περισσότερο αποτρεπτικά στη λαθρεπιβίβαση.

Με την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου μειώθηκε σημαντικά η λαθρεπιβίβαση, αλλά χρειάζεται να ενταθούν περαιτέρω οι έλεγχοι και προς τούτο απαιτείται αύξηση του αριθμού των ελεγκτών, τόσο στη ΣΤΑΣΥ όσο και κυρίως στην ΟΣΥ.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, το πρόβλημα της λαθρεπιβίβασης έχει να κάνει και με την κουλτούρα και την παιδεία των επιβατών, καθώς και με τις «συνήθειες» που καλλιεργήθηκαν όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Ε: Πώς θα αντιμετωπίσετε το πρόβλημα με τις ουρές στα εκδοτήρια που παρατηρείται τις ώρες αιχμής στο Σύνταγμα και άλλους κεντρικούς Σταθμούς και ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό;

-Η εφαρμογή κάθε νέου συστήματος, όπου κι αν αυτό εφαρμόστηκε, προκάλεσε αντίστοιχα προβλήματα έως ότου οι πολίτες εξοικειωθούν με αυτό, αλλά και έως ότου το ίδιο το σύστημα ξεπεράσει τις «παιδικές» του ατέλειες. Το πρόβλημα με τις

ουρές εντοπίζεται, σε αυτή τη φάση, στις πρώτες ημέρες κάθε μήνα όταν οι επιβάτες σπεύδουν μαζικά να ανανεώσουν τις κάρτες ή τα πολλαπλά εισιτήρια που χρησιμοποιούν.

Σημαντική μείωση στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού θα επιφέρει και η αναβάθμιση των προηγούμενων εκδοτικών μηχανημάτων του Μετρό που στο άμεσο επόμενο διάστημα θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν (ήδη έχουν πραγματοποιηθεί δοκιμές διαλειτουργικότητας που έχουν στεφτεί με επιτυχία).

Σε κάθε περίπτωση οριστικό τέλος στις ουρές θα μπει όταν μπορέσουμε να εξοικειωθούμε πλήρως εμείς αλλά και οι επιβάτες μας με την εποχή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

E: Ακούγονται παράπονα από δικαιούχους μειωμένου εισιτηρίου.

Ένας πατέρας μου έλεγε ότι πήγε ο μαθητής γιος του να πάρει κάρτα στον Σταθμό του Αγίου Νικολάου αλλά δεν λειτουργούσαν τα μηχανήματα . Τι θα κάνετε;

-Τα προβλήματα θα αντιμετωπιστούν και θα εκλείψουν όταν συμβούν όσα ανέφερα παραπάνω.

E: Ο Υπουργός Υποδομών, ο ΟΑΣΑ, αλλά και η ΣΤΑΣΥ δεχτήκατε μια σφοδρή κριτική ότι αργήσατε πάρα πολύ να «κλείσετε τις μπάρες». Γιατί χρειάστηκε τόσος πολύ χρόνος προσαρμογής; Χάσατε Πολλά έσοδα λένε ορισμένοι;

-Είναι αλήθεια ότι το διάστημα που μεσολάβησε από την έναρξη εφαρμογής του ηλεκτρονικού εισιτηρίου έως ότου κλείσουν οριστικά οι πύλες οι πολίτες ταλαιπωρήθηκαν, όμως σχετικά με τα έσοδα μπορούμε με βεβαιότητα πλέον να αναφέρουμε ότι χάνονταν πολλά έσοδα τα προηγούμενα χρόνια με τη λειτουργία του χάρτινου εισιτηρίου.

Αν και τον σχεδιασμό για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου την είχε και την έχει ο ΟΑΣΑ, οφείλω να πω ότι χρόνος που χρειάστηκε δεν ήταν μεγάλος.

Στην Αθήνα για την μεγάλη αυτή μετάβαση, από το χάρτινο στο ηλεκτρονικό εισιτήριο, χρειαστήκαμε 6-7 μήνες, όταν στο Λονδίνο χρειάστηκαν περίπου 2 χρόνια.

E: Υπάρχουν παράπονα ότι τα Σαββατοκύριακα τα δρομολόγια στις γραμμές 2 και 3 είναι αραιά; Λείπει προσωπικό;

-Πάντα τα Σαββατοκύριακα τα δρομολόγια είναι αραιότερα σε σχέση με τις καθημερινές, καθώς και η επιβατική κίνηση είναι μειωμένη κατά περίπου 40% και αυτό συμβαίνει σε όλα τα Μετρό του κόσμου.

Ανεξαρτήτως, πάντως, από αυτό, είναι γεγονός ότι υπάρχουν ελλείψεις σε οδηγούς

και τα κενά καλύπτονται εκ των ενόντων και κυρίως με υπερωρίες των εργαζομένων. Ελπίζουμε, καθώς εντός του 2019 θα ενταχθούν στην γραμμή 3 τρεις νέοι σταθμοί σε Αγ. Βαρβάρα, Κορυδαλλό και Νίκαια, ότι θα μας επιτραπεί η προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη οδηγών.

Ε: Σε σχέση με το Μετρό, ο ΗΣΑΠ λειτουργεί σε άλλη εποχή. Το δίκτυο είναι παλιό, οι συρμοί το ίδιο. Υπάρχει κάποιο σχέδιο αναβάθμισης κι από που θα αρχίσετε από τους συρμούς ή το δίκτυο;

-Δεν θα συμφωνήσω με την άποψή σας, σχετικά με το δίκτυο της Γραμμής 1 (ΗΣΑΠ). Όλοι οι σταθμοί καθώς και η γραμμή από την Κηφισιά έως το Φάληρο έχουν αναβαθμιστεί πλήρως κατά την περίοδο 2001-2010. Έχετε δίκαιο βεβαίως για τους συρμούς, αρκετοί από τους οποίους είναι παλαιοί και έχουν διανύσει τον ωφέλιμο χρόνο ζωής τους που είναι περίπου 30 χρόνια.

Αυτήν την περίοδο εξετάζεται στοχευμένη αναβάθμιση υποσυστημάτων των συρμών που έχουν εξαντλήσει το όριο της ζωής τους, με τρόπο ώστε αυτός να παραταθεί για τουλάχιστον 15 με 20 χρόνια. Το γεγονός αυτό αποτελεί μια ακόμη πρωτοβουλία της ΣΤΑΣΥ στην κατεύθυνση της αξιοποίησης -και όχι της αντικατάστασης- των συρμών, ενέργεια που θα προσφέρει γενικότερα και στην ανάπτυξη και της εθνικής οικονομίας, δεδομένου ότι όλες οι εργασίες θα γίνουν στην Ελλάδα.

Είμαστε σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο και ελπίζουμε ότι πολύ σύντομα θα είμαστε σε θέση να προχωρήσουμε στην υλοποίηση του έργου.

Παράλληλα, εξετάζεται η αναβάθμιση της γραμμής 1 από το Φάληρο έως τον Πειραιά, σε πιθανό συνδυασμό και με το έργο της υπογειοποίησης του τμήματος αυτού, αλλά ακόμη δεν έχουν ληφθεί σχετικές αποφάσεις.

Ε. Διάβαζα πρόσφατα ότι η ΣΤΑΣΥ έχοντας πλέον μεγάλη εμπειρία «ανοίγει τα φτέρια της» στο εξωτερικό. Τι ακριβώς έχετε ξεκινήσει;

-Η ΣΤΑΣΥ είναι η πρώτη ελληνική δημόσια επιχείρηση που διεκδικεί με αξιώσεις, ως μέλος μιας μεγάλης κοινοπραξίας, την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία μιας νέας γραμμής ελαφρού μετρό στην πόλη της Ιερουσαλήμ.

Η κοινοπραξία στην οποία συμμετέχουμε έχει προεπιλεγεί από το αρμόδιο φορέα του Ισραήλ και αναμένεται σύντομα να κατατεθούν οι τεχνικές και οι οικονομικές προσφορές των διαγωνιζομένων. Εφ' όσον η κοινοπραξία μας (συμμετέχουν σε αυτή ισραηλινές, αμερικανικές, κινεζικές εταιρείες, καθώς και ο ελληνικός κατασκευαστικός όμιλος της ΤΕΡΝΑ) κερδίσει τον διαγωνισμό, η ΣΤΑΣΥ θα αναλάβει για 15 χρόνια τη λειτουργία και για 25 χρόνια τη συντήρηση της επιδομής και του τροχαίου υλικού.

Πρόσφατα, μάλιστα, με τροπολογία που κατέθεσε το Υπουργείο Μεταφορών και

ψήφισε η Βουλή, επιβεβαιώνεται η δυνατότητα της εταιρείας μας να συμμετέχει σε κοινοπραξίες και να διεκδικεί έργα στο εξωτερικό.

Το στοίχημα μας είναι φιλόδοξο, εμείς στις Σταθερές Συγκοινωνίες το πιστεύουμε και εργαζόμαστε με ενθουσιασμό για την υλοποίηση του. Οι εργαζόμενοι μας πρέπει να νιώθουν πραγματικά υπερήφανοι για την προσπάθεια που καταβάλουν.

Ε. Υπάρχει και κάποια σκέψη για επέκταση της ΣΤΑΣΥ στο δίκτυο των σιδηροδρόμων τώρα που άνοιξε αυτή η αγορά;

-Πολύ επίκαιρη η ερώτησή σας καθώς, με την ίδια τροπολογία δίνεται η δυνατότητα στη ΣΤΑΣΥ να επεκτείνει τη σιδηροδρομική δραστηριότητα της σε συγκοινωνιακά δίκτυα που βρίσκονται (ή θα δημιουργηθούν) σε Περιφέρειες όμορες με την Αττική. Ως εκ τούτου ανοίγει ο δρόμος για να εξετάσουμε τις προϋποθέσεις (οικονομικές, τεχνικές κλπ) για την επέκταση της ΣΤΑΣΥ και στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ε: Τι απαντάτε σε εκείνους που μιλάνε για ιδιωτικοποίηση των συγκοινωνιακών φορέων και ως εκ τούτο της ΣΤΑΣΥΑ.Ε.;

-Σας ανάπτυξα ανωτέρω ορισμένες στρατηγικές κατευθύνσεις της εταιρείας μας, γεγονός που δηλώνει καθαρά ότι την πρόθεση του Δημοσίου ως μετόχου να αναβαθμίσει και αξιοποιήσει την περιουσία του και σε καμία περίπτωση δεν εξετάζουμε άλλα σχέδια.

Άλλωστε και η ένταξή μας στην ΕΣΣΥΠ δηλώνει καθαρά την πρόθεση εξορθολογισμού, ανάπτυξης και αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας.

Ε. Είναι τόσο καλοπληρωμένοι οι εργαζόμενοι της ΣΤΑΣΥ και πόσο μύθος είναι όλα αυτά που έχουν γραφτεί.

-Οι εργαζόμενοι της εταιρείας μας υπάγονται στο ενιαίο μισθολόγιο χωρίς εξαιρέσεις και ως εκ τούτου έχουν υποστεί τις επιπτώσεις των εργαζόμενων σε εταιρίες Δημόσιου Συμφέροντος.