

Ο ΟΣΕ δηλώνει «αδυναμία» για την ανάταξη του δικτύου, προς είσοδο ιδιωτών

2016/08/07 15:06 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Φτάνουν 45 εκατ. ως ετήσια κρατική επιδότηση για να «ζήσει» ο ΟΣΕ; Μάλλον όχι, εάν αναλογιστεί κανείς ότι το σύνολο των εξόδων, το 2015, ανήλθε στα 143 εκατ., με αποτέλεσμα ο οργανισμός να σημειώσει λειτουργικές ζημιές 66 εκατ.

Του Φώτη Φωτεινού

Φταίει ο ΟΣΕ; Έτσι όπως τον «τεμάχισαν», μάλλον όχι. Ο ΟΣΕ έχει πλέον περιορισμένες πηγές εσόδων, ήτοι τις χρεώσεις από την υποδομή και την κρατική επιδότηση. Από τον οργανισμό έχουν αποσχιστεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΕΕΣΣΤΥ, ακόμα και η ΓΑΙΑΟΣΕ!

Κίνδυνος η μειωμένη ρευστότητα

Η μειωμένη κρατική επιδότηση του οργανισμού, η οποία «κλείδωσε» με σχέδιο νόμου στα 45 εκατ. ετησίως, δημιουργεί αδυναμία στην συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στην υλοποίηση περαιτέρω επενδυτικών έργων.

image not found or type unknown



Αυτό το παραδέχεται κι ο ίδιος ο οργανισμός, αφού στις οικονομικές καταστάσεις του 2015 υπογραμμίζει τα ακόλουθα:

«Η μείωση στα έσοδα, καθώς και οι σημαντικές εκροές για πληρωμές υποχρεώσεων, κυρίως φορολογικών και δικαστικών αποφάσεων, οι οποίες αφορούν προγενέστερες της λειτουργίας του ΟΣΕ, ως διαχειριστή υποδομής, περιόδους είχαν ως αποτέλεσμα **τη μείωση της αναγκαίας - για την επιτυχή ολοκλήρωση του προγράμματος ανάταξης της σιδηροδρομικής υποδομής - ρευστότητας**, γεγονός το οποίο αποτελεί ανησυχητικό παράγοντα για την δυνατότητα ολοκλήρωσης του αναπτυξιακού προγράμματος του οργανισμού».

Άξιο αναφοράς είναι ότι η ετήσια κρατική επιδότηση για τον ΟΣΕ βαίνει μειούμενη τα τελευταία χρόνια δεδομένου ότι, από 87 εκατ. ευρώ το 2014, μειώθηκε στα 53 εκατ. το 2014 και στα 45 εκατ. ευρώ το 2015.

Οι πιέσεις στον ΟΣΕ θα ενταθούν, τόσο από τους Ιταλούς της FS, όσο και από τις νέες ιδιωτικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές εταιρείες για την αρτιότητα του δικτύου. Άλλωστε, γι' αυτό κατατέθηκε και το σχέδιο νόμου για την εναρμόνιση στον ενιαίο σιδηροδρομικό χώρο.

Εξαιτίας των ανωτέρω, αργά ή γρήγορα, **θα επανέλθουν τα σενάρια για ΣΔΙΤ στην σιδηροδρομική υποδομή**, δηλαδή για (άμεση ή έμμεση) είσοδο ιδιωτών. Η προοπτική αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι ο ΟΣΕ έχει περάσει στο υπερΤαμείο Αποκρατικοποιήσεων.

Από την πλευρά τους, οι σιδηροδρομικοί εναντιώνονται στο μοντέλο ΣΔΙΤ, θεωρώντας ότι ολοένα και περισσότερο ελαχιστοποιείται ο ρόλος του ΟΣΕ, υποστηρίζοντας ότι η ανάταξη του δικτύου πρέπει να γίνει σαν «κλασσικό» δημόσιο έργο από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.