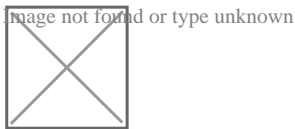


Φ. Τσαλίδης, ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Το τίμημα των 45 εκατ. κρίνεται πάρα πολύ χαμηλό

2016/08/07 15:21 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Το τίμημα των 45 εκατ. ευρώ κρίνεται πάρα πολύ χαμηλό. Ουσιαστικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πλήρωσε “αμαρτήματα” που σχετίζονται με τρίτους (τον ΟΣΕ) και όχι δικά της, σε συνδυασμό με πιέσεις που ασκήθηκαν για διατήρηση του διαγωνισμού στο αντικείμενο και τους όρους που περιλαμβάνονταν στην αρχική προκήρυξη (κατά την προηγούμενη περίοδο), υπό την απειλή μάλιστα καταλογισμού των κρατικών ενισχύσεων και εκκαθάρισης της εταιρείας.

Τα ανωτέρω υποστηρίζει, σε συνέντευξή του στο ΑΜΠΕ, ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππος Τσαλίδης, υπογραμμίζοντας ότι ήταν απόφαση της διοίκησης να μην παραστεί στις συναντήσεις, που είχε το ΤΑΙΠΕΔ, με τους εργαζόμενους για την υπογραφή της νέας ΣΣΕ.



Ολόκληρη η συνέντευξη του κ. Τσαλίδη έχει ως εξής:

- κε Τσαλίδη έχει δρομολογηθεί ήδη η πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους ιταλικούς σιδηρόδρομους. Ποια θα είναι η “επόμενη μέρα” και ο ρόλος της Διοίκησης της εταιρείας για τους μήνες που θα ακολουθήσουν;

Όπως γνωρίζετε, υπάρχει η διαδικασία για την υπογραφή της Συμφωνίας Μεταβίβασης Μετοχών (Shares Purchase Agreement – SPA), μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και των Ιταλικών Σιδηροδρόμων. Αμέσως μετά επίκειται ο έλεγχος της SPA από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Μέχρι την υπογραφή της SPA, η σημερινή διοίκηση θα ασκεί την εκτελεστική της εξουσία όπως την ασκεί και σήμερα, δηλαδή χωρίς παρεμβάσεις στο έργο της. Μετά την υπογραφή της SPA, η διοίκηση θα έχει περιορισμένη αυτονομία στις κινήσεις της (όπως περιγράφεται στη Συμφωνία Μεταβίβασης των Μετοχών).

- Θα παγώσουν τα αναπτυξιακά σχέδια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το επόμενο διάστημα;

Συνεχίζει να είναι προτεραιότητά μας η αποτελεσματική λειτουργία της εταιρείας, και εργαζόμαστε για την αξιολόγηση των νέων κυκλωμάτων (του προσωπικού έλξης –

μηχανοδηγοί και του προσωπικού κίνησης - συνοδοί), καθώς και του νέου σύγχρονου Οργανογράμματος της εταιρείας. Όλα αυτά θα ολοκληρωθούν εντός των επόμενων ολίγων εβδομάδων. Επίσης, τα αναπτυξιακά σχέδια της εταιρείας και, ειδικότερα, η αγορά ή το leasing τροχαίου υλικού, καθώς και η δημιουργία θυγατρικής διαμεταφορικής εταιρείας είναι στις άμεσες προτεραιότητες της διοίκησης.

- Πως κρίνετε εσείς με βάση την εμπειρία σας στην εταιρία το τμήμα πώλησης και τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν;

Με την απελευθέρωση της αγοράς και την αδυναμία λόγω θεσμικού πλαισίου να ενισχυθούν οι παραγωγικές δραστηριότητες (λόγω της νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων) αποφασίζεται το 2005 η δημιουργία αυτόνομης εταιρείας που ανέλαβε τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση, δηλαδή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ. Η εταιρεία λειτούργησε πλήρως κατά το 2008, μεταφέροντας όμως τα προβλήματα από τη μητρική εταιρεία (ΟΣΕ ΑΕ).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η δραστηριότητα αυτή μείωνε τις ζημιές του ΟΣΕ ΑΕ, είναι σαφές ότι πρόκειται για ενδο-ομιλική μεταφορά ζημιών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέχρι το 2011 συσώρευσε ζημιές 700 εκ. ευρώ (προς τον ΟΣΕ), γεγονός που την οδήγησε σε αρνητική καθαρή θέση. Στη διευθέτηση που προτάθηκε το 2011 περιλαμβάνεται η διαγραφή του χρέους προς τον ΟΣΕ, εφόσον πραγματοποιηθεί η ιδιωτικοποίηση.

Η πρόταση βασίζεται στο πρωτοφανές σκεπτικό ότι η ανάγκη αναδιάρθρωσης της εταιρείας πρέπει να περιλαμβάνει και πόρους που θα προέρχονται από αυτή. Σε ό,τι αφορά στο τμήμα, σημειώνεται ότι 75 εκ. ευρώ (25 εκ. ευρώ κεφάλαιο κίνησης + 50 εκ. ευρώ από το κράτος για την επιδότηση των άγονων γραμμών) θα είναι διαθέσιμα στον αγοραστή κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της επιχείρησης. Πέραν αυτών, 200 εκ. ευρώ θα δοθούν ακόμη από το κράτος για την επιδότηση των άγονων γραμμών (2017-2020).

Κατά συνέπεια, το τμήμα των 45 εκ. ευρώ κρίνεται πάρα πολύ χαμηλό. Ουσιαστικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πλήρωσε “αμαρτήματα” που σχετίζονται με τρίτους (τον ΟΣΕ ΑΕ) και όχι δικά της, σε συνδυασμό με πιέσεις που ασκήθηκαν για διατήρηση του διαγωνισμού στο αντικείμενο και τους όρους που περιλαμβάνονταν στην αρχική προκήρυξη (κατά την προηγούμενη περίοδο), υπό την απειλή μάλιστα καταλογισμού των κρατικών ενισχύσεων και εκκαθάρισης της εταιρείας.

Σε ό,τι αφορά στις διαδικασίες, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ουδόλως αναμίχθηκε σε αυτές. Πρέπει να σημειώσω ότι η χώρα μας θα έχει το “προνόμιο” να είναι η μοναδική Ευρωπαϊκή χώρα όπου το Δημόσιο δεν θα διαθέτει σιδηροδρομική εταιρεία.



- Αληθεύουν οι πληροφορίες ότι υπήρχαν συζητήσεις από τη πλευρά σας για να δοθούν στους εργαζόμενους κρυφές αυξήσεις;

Οι πληροφορίες αυτές, με τη μορφή των διαρροών, είναι ανακριβείς και ψευδείς. Επίσης, είναι βέβαιο ότι πίσω από τις διαρροές αυτές υπήρξαν σκοπιμότητες, με σημαντικότερη (ίσως) εκείνη του “ευνουχισμού” της διοίκησης.

Η αλήθεια είναι ότι η διοίκηση μέσω της αναδιάρθρωσης της εταιρίας και της αξιοποίησης του προσωπικού της μπορούσε να δώσει συγκεκριμένες αυξήσεις σε συγκεκριμένους κλάδους των εργαζομένων, με ταυτόχρονη αύξηση του μεταφορικού της έργου και χαμηλότερο κόστος. Εκτιμάται ότι, με τις ενέργειες αυτές, το ετήσιο οικονομικό κόστος της εταιρείας θα είχε μια μείωση της τάξης των 500.000 ευρώ περίπου.

- Το ΤΑΙΠΕΔ αυτή τη στιγμή συζητεί το θέμα της υπογραφής ΣΣΕ με τους εργαζόμενους, χωρίς τη παρουσία της διοίκησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πως σχολιάζετε την καθυστέρηση που υπήρξε τους προηγούμενους μήνες στην υπογραφή της σύμβασης;

Όπως γνωρίζετε η διοίκηση ανέλαβε πολύ πρόσφατα, στο τέλος Μαρτίου. Εξ άλλου, το ΤΑΙΠΕΔ χρησιμοποίησε ως βάση για τις συζητήσεις με τους εργαζόμενους το τελευταίο σχέδιο της νέας ΣΣΕ που είχε δοθεί από τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους εργαζόμενους. Τα αποτελέσματα της διαπραγμάτευσης μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και των εργαζομένων θα φανούν τις επόμενες μέρες. Τέλος, πρέπει να σας πω ότι ήταν απόφαση της διοίκησης να μην παραστεί στις συναντήσεις που είχε το ΤΑΙΠΕΔ με τους εργαζόμενους για την υπογραφή της νέας ΣΣΕ.

- Ποια είναι η εκτίμησή σας για την οικονομική επιβάρυνση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω των συνεχιζόμενων απεργιακών κινητοποιήσεων το τελευταίο διάστημα;

Η οικονομική επιβάρυνση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω Ειδομένης και απεργιακών κινητοποιήσεων είναι μεγάλη και προσεγγίζει τα 3,5 εκατ. ευρώ. Τους επόμενους μήνες είναι απαραίτητο να καταβληθεί κάθε προσπάθεια, τόσο από πλευράς διοίκησης όσο και από πλευράς εργαζομένων, ώστε να ελαχιστοποιηθεί αυτή η ζημία. Είμαι βέβαιος ότι όλοι θα αρθούν στο ύψος των περιστάσεων. Ταυτόχρονα όμως η μείωση αυτής της ζημίας εξαρτάται και από εξωγενείς παράγοντες, όπως από τη διαθεσιμότητα (του απαραίτητου για το μεταφορικό της έργο) τροχαίου υλικού.

- Σύμφωνα με πληροφορίες το τροχαίο υλικό το οποίο μισθώνετε για την εκτέλεση του μεταφορικού σας έργου, βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση,

και υπάρχουν πολλές καταγγελίες επιβατών. Επίσης, σύμφωνα με αναφορές της ΕΕΣΣΤΥ οφείλετε αρκετά εκατομμύρια στην εταιρία συντήρησης τροχαίου υλικού. Τι θα κάνετε για αυτό τους επόμενους μήνες;

Είναι αληθές αυτό που αναφέρατε για την κατάσταση του τροχαίου υλικού. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στην αδυναμία της ΕΕΣΣΤΥ να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της. Εκτιμούμε βέβαια τις προσπάθειες του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ, αλλά αποτελεί ευθύνη της ΕΕΣΣΤΥ η μετά βίας παροχή κάλυψης των δρομολογίων και διατήρησης της διαθεσιμότητας (λόγω της παροχής μειωμένου αριθμού μονάδων τροχαίου υλικού), που έχει ως αποτέλεσμα είτε τις μεγάλες καθυστερήσεις και καταργήσεις δρομολογίων, είτε την εκτέλεση δρομολογίων με ελλειπίες συνθέσεις, είτε την υπέρμετρη αύξηση του κόστους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η πρόσφατη εμπειρία του μεταξύ μας διακανονισμού χρεώσεων συντήρησης της χρήσης 2014, όπου η ΕΕΣΣΤΥ ζητούσε αυθαίρετα και χωρίς τεκμηρίωση ή τα στοιχειώδη παραστατικά 3 εκατ. ευρώ επιπλέον για την ετήσια συντήρηση (αίτημα που τελικά απέσυρε μετά από διαπραγματεύσεις), είναι η καλύτερη απόδειξη για την ορθότητα των επιφυλάξεων των “καθυστερήσεων εξόφλησης” από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, μέχρι του τελικού ελέγχου των στοιχείων τιμολόγησης. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ έχει εξοφλήσει κάθε τυπική υποχρέωσή της προς την ΕΕΣΣΤΥ μέχρι το τέλος του α' τριμήνου του 2016.

Image not found or type unknown



- Σύμφωνα με δημοσιεύματα υπάρχουν προβλήματα με μεγάλους εμπορικούς πελάτες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω της περιορισμένης εκτέλεσης του μεταφορικού τους έργου, είτε με τον αποκλεισμό της Ειδομένης, είτε με τις απεργιακές κινητοποιήσεις. Ποια είναι τα μηνύματα που παίρνετε εσείς από τις μεταφορικές εταιρίες και σε ποιο επίπεδο βρίσκεται αυτή τη στιγμή η σχέση σας με την COSCO;

Αυτή τη στιγμή γίνεται μια πραγματικά υπεράνθρωπη προσπάθεια προκειμένου να “επουλωθούν οι πληγές” που δημιουργήθηκαν από τον αποκλεισμό της Ειδομένης και τις τελευταίες απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων. Ελπίζω ότι η προσπάθεια αυτή θα αποδώσει και η εμπιστοσύνη (προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ) όλων των μεγάλων εμπορικών πελατών θα αποκατασταθεί πλήρως. Η σχέση μας με την COSCO ήταν και εξακολουθεί να είναι άριστη.

- Τι έχετε να πείτε για τις σοβαρές καταγγελίες που “εκτόξευσε” στη συνέντευξή του ο πρόεδρος των Ρωσικών Σιδηροδρόμων, σχετικά με τον διαγωνισμό για την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Σε ό,τι αφορά στις καταγγελίες οικονομικού περιεχομένου (εάν έχουν αποδοθεί ορθά), ο Ισολογισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το οικονομικό έτος χρήσης 2015, εγκρίθηκε από το Διοικητικό της Συμβούλιο (εντός των νόμιμων προθεσμιών) στις 17 Ιουνίου 2016.

Ο μέτοχός της (ΤΑΙΠΕΔ) μέχρι και σήμερα δεν έχει εγκρίνει τον Ισολογισμό χρήσης 2015. Σε ό,τι αφορά στην καταγγελία των Ρώσων για την οικονομική προσφορά των Ιταλών (εάν έχει αποδοθεί ορθά), η διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ουδεμία εικόνα έχει, αφού -όπως τόνισα και πιο πάνω- η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ουδεμία ανάμιξη είχε σε οποιοδήποτε στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας.