
Ποιος θα συντηρεί τα τρένα στην Ελλάδα; Η ανάγκη μιας πολιτικής απόφασης

2017/02/10 11:18 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

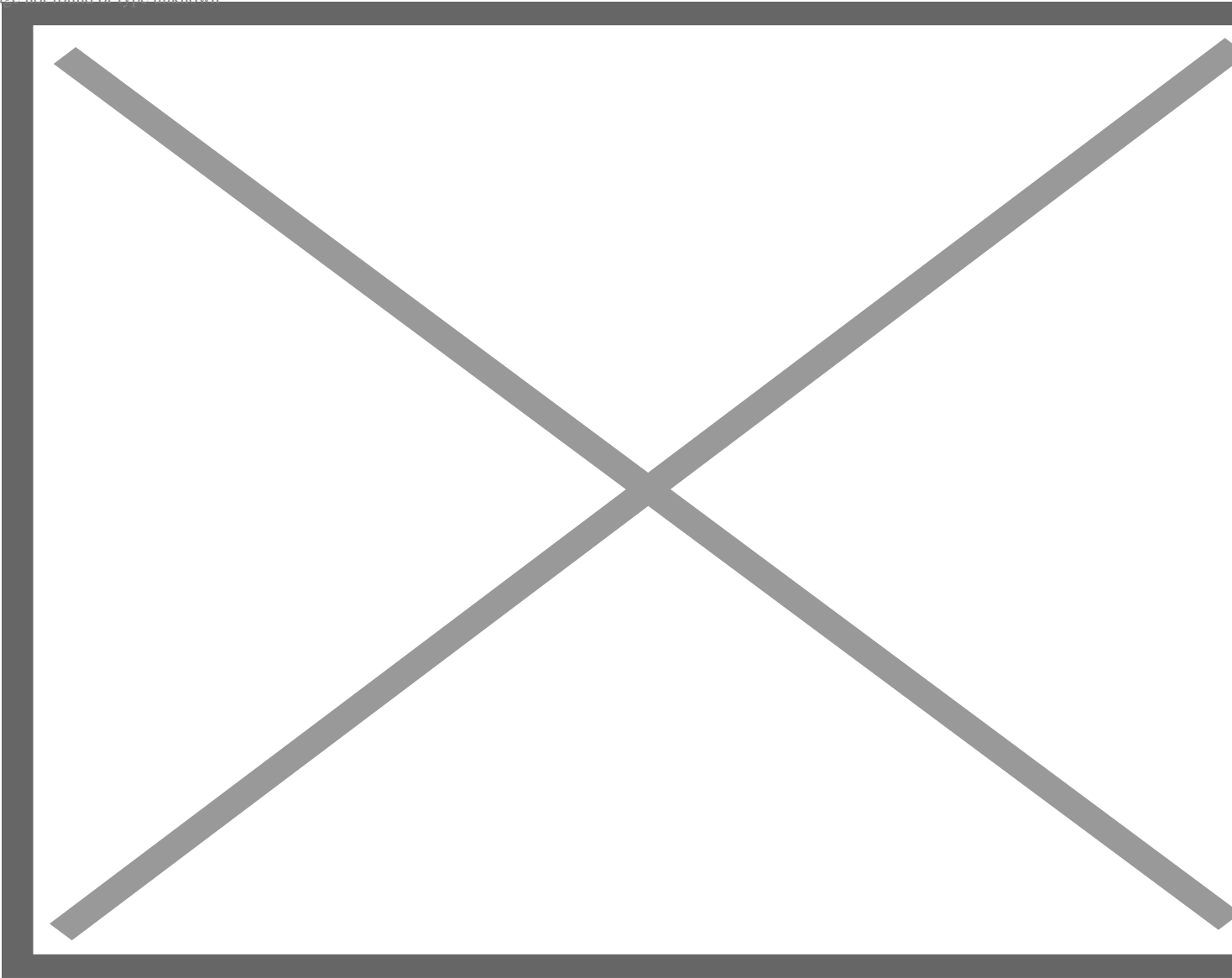
Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται σήμερα, εκτός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δύο εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών. Η Piraeus Europe Asia Rail Logistics LTD (PEARL), η οποία συνδέεται μάλλον με συμφέροντα της Cosco.

Η άλλη είναι η Rail Cargo Logistics Goldair, κοινοπραξία των αυστριακών Σιδηροδρόμων (Rail Cargo Logistics GmbH) με την ελληνική εταιρεία διαμεταφορών Goldair (51%).

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σήμερα βρίσκεται σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης, αφού η ιταλική κρατική σιδηροδρομική εταιρεία FS, μοναδική ενδιαφερόμενη, υπέβαλε δεσμευτική προσφορά 45 εκ. € για την εξαγορά του 100% των μετοχών της.

Το εύλογο ερώτημα

Σε ένα περιβάλλον, όπως της Ελλάδας, που οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν απελευθερωθεί είναι εύλογο το ερώτημα που και από ποιόν θα γίνεται η συντήρηση του τροχαίου υλικού που θα κινείται πάνω στις ράγες του ελληνικού κρατικού δικτύου.



Ο στόλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μηχανές, βαγόνια, αυτοκινητάμαξες, φορτάμαξες κ.λπ.) συντηρείται και επισκευάζεται στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.), που μονοπωλιακά και αποκλειστικά έχει την τεχνογνωσία και την εκ του Νόμου άδεια εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευής.

Κάθε πάροχος σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης ή θα επιλέξει την ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. για τη συντήρηση και τις επισκευές του τροχαίου υλικού της ή θα αναζητήσει κάποια αντίστοιχη εταιρεία εκτός Ελλάδας.

Ως υποστηρικτές των δυνάμεων της εργασίας, είμαστε ξεκάθαρα υπέρ της πρώτης επιλογής. Θέλουμε θέσεις εργασίας στη χώρα. **Θέλουμε επενδύσεις στη χώρα.** Θέλουμε η εταιρεία συντήρησης των τρένων στη χώρα να συνεχίσει να λειτουργεί, να αυξήσει τον κύκλο εργασιών της, να συνεχίσει να μεταδίδει σε νέους εργαζόμενους την πολύτιμη τεχνογνωσία, να επεκταθεί ακόμη περισσότερο και να συμβάλει με συνέργειες στη διατήρηση της βαριάς βιομηχανίας οχημάτων εντός Ελλάδας, να

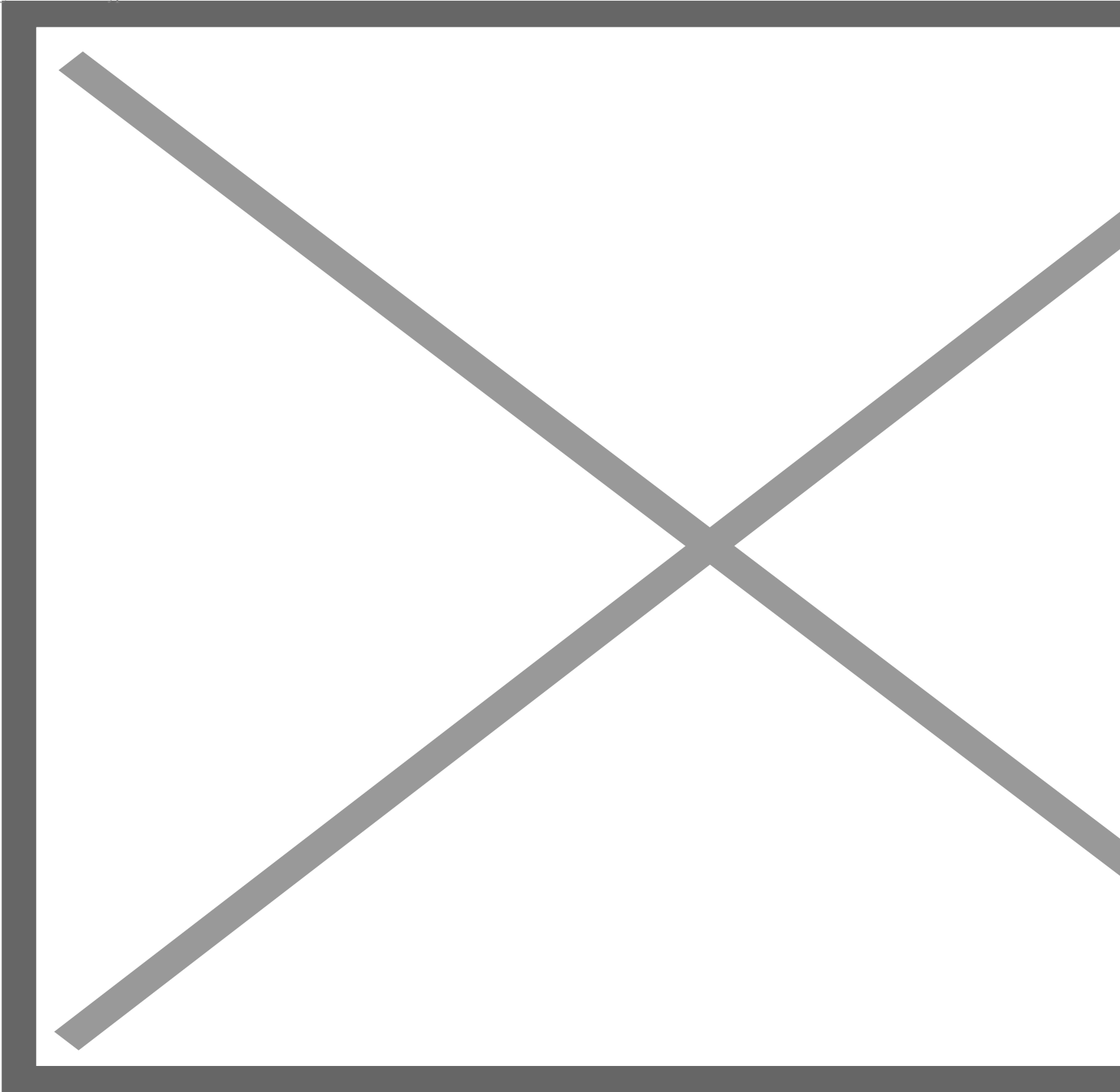
προσφέρει νέες θέσεις εργασίας.

Βαρόμετρο η στάση των Ιταλών

Ενώ η διαδικασία πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξελίσσεται, το ΤΑΙΠΕΔ, υλοποιώντας κυβερνητική δέσμευση για την πώληση και της ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, παρέτεινε την ημερομηνία κατάθεσης δεσμευτικών προσφορών ως τις 30 Ιουνίου 2017, αφού και οι δύο ενδιαφερόμενοι Skoda & FS δεν προσήλθαν να δώσουν προσφορές.

Μάλιστα ο διευθύνων σύμβουλος της FS, Ρενάτο Ματσοντσίνι, με δήλωσή του είχε ήδη αποκλείσει το ενδεχόμενο κατάθεσης δεσμευτικής προσφοράς, δηλώνοντας ότι «είναι σημαντικό να έχουμε υπηρεσίες συντήρησης εντός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Είναι άραγε η απροθυμία της ιταλικής FS να εξαγοράσει την ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. στρατηγικός της στόχος ή πηγάζει από την αμφιβολία που προκύπτει από τις οδηγίες της επιτροπής ανταγωνισμού της ΕΕ, σύμφωνα με τις οποίες μια επένδυση-μονοπώλιο συντήρησης τρένων πρέπει να ασκείται από έναν εκ των τριών σιδηροδρομικών παρόχων που δραστηριοποιούνται σήμερα στη χώρα;



Η κυβέρνηση, μετά τη συμφωνία του Σεπτέμβρη 2015, βρέθηκε δεσμευμένη για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ.

Κατά δήλωση του αρμοδίου υπουργού, αλλά και του πρωθυπουργού, η κυβέρνηση τηρεί τις δεσμεύσεις της. Ο υπουργός Υποδομών, Χρίστος Σπίρτζης, με δήλωση του, ξεκαθάρισε πως «αν χρειαζόταν το ελληνικό Δημόσιο μία άδεια, αυτή θα την έπαιρνε ο ΟΣΕ», επισημαίνοντας ότι **η απόφαση θα καθοριστεί εν πολλοίς από τη στάση που θα κρατήσουν οι Ιταλοί στις επιβατικές μεταφορές.**

«Δεν σκοπεύουμε να μπούμε στις εμπορευματικές μεταφορές, αλλά αν οι Ιταλοί

θεωρήσουν ότι μπαίνουν μέσα στα επιβατικά δρομολόγια και τα εγκαταλείψουν, τότε δεν μπορούμε να αφήσουμε τον κόσμο χωρίς τρένα».

Συμφωνούμε με τον υπουργό και επαυξάνουμε. Με τον ίδιο τρόπο όμως, οφείλουμε να αντιμετωπίσουμε και τις εξελίξεις στην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

Ανάγκη άμεσης πολιτικής απόφασης

Η εταιρεία πρέπει να αποκτήσει τη θέση που της αξίζει στον τομέα της βιομηχανίας οχημάτων. Να αναδειχθεί η άυλη αξία της, η οποία, λόγω κυρίως του μεγέθους του ελληνικού σιδηρόδρομου, της ανάθεσης του έργου της συντήρησης του τροχαίου υλικού σε αυτή για δέκα έτη, της καίριας θέσης και του μεγέθους των υποδομών της και των δυνατοτήτων συντήρησης του τροχαίου υλικού όλων των μέσων σταθερής τροχιάς, είναι βέβαιο πως θα αποτελεί μονοπώλιο για τα επόμενα χρόνια.

Η εξειδικευμένη σιδηροδρομική τεχνογνωσία είναι η «καρδιά» αλλά και η πολύτιμη περιουσία της εταιρείας.

Η τεχνογνωσία του προσωπικού σε ηλεκτρονικά, ηλεκτρικά και μηχανολογικά-μηχανουργικά θέματα είναι του ίδιου τουλάχιστον επιπέδου με αυτή των μονάδων τροχαίου υλικού άλλων δικτύων με πολλαπλάσιο μέγεθος.

Η ίδρυση μιας εταιρίας με τα χαρακτηριστικά της ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. και με τον εξασφαλισμένο κύκλο εργασιών, απαιτεί επένδυση εκατοντάδων εκατομμυρίων, ακόμη και σήμερα, στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης.

Στην παρούσα φάση, είναι ξεκάθαρη η ανάγκη μιας πολιτικής απόφασης, που θα λύσει το γόρδιο δεσμό.

Χρειάζεται μια υπεύθυνη πρόταση που θα απαλλάξει το σιδηρόδρομο από τις ταλαιπωρίες που υφίσταται με τεράστιο αντίκτυπο στους επιβάτες, αλλά και στις εμπορικές μεταφορές.

Αν μέχρι τέλους Ιουνίου 2017, δεν υπάρξει σοβαρή επενδυτική πρόταση —πράγμα δύσκολο κατά την ταπεινή μου άποψη— η ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. ας παραμείνει κρατική.

Είναι απαραίτητη μια γενναία κυβερνητική απόφαση που θα υλοποιεί το παράλληλο πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ, στην αντίθετη κατεύθυνση από την εκποίηση ενός κρίσιμου τομέα της δημόσιας περιουσίας, που θα αναβαθμίζει το σιδηρόδρομο σε απαραίτητο μέσο ανάπτυξης για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας.

Γιάννης Αντωνιάδης

(πρόεδρος της ΕΕΣΣΤΥ), αναδημοσίευση από την «Εποχή»