

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΕΡΕΥΝΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΟΣΕ & ΤΡΑΙΝΟΣΕ
ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

ΓΑΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΜΕΣΙΝΗ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος στην
Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Ιούλιος 2013

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

SUSTAINABILITY STUDY OSE & TRAINOSE
RESTRUCTURING & PRIVATIZATION

By
GALATIA KARAMESINI

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science in Economics and Business Strategy

Piraeus, Greece, July 2013

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Στον Ι.Κ.Μ,

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω, αρχικά, τον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής εργασίας μου, κ. Δημήτριο Γιαννέλη, για τη στήριξη, την υπομονή και την κατανόησή του, κατά τη διάρκεια εκπόνησης αυτής, αλλά και για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε έως και την ολοκλήρωσης της. Θα ήθελα να ευχαριστήσω, όμως, και όλους τους καθηγητές του *Μεταπτυχιακού Προγράμματος της Οικονομικής & Επιχειρησιακής Στρατηγικής*, για τις γνώσεις που μας πρόσφεραν κατά τη διάρκεια των σπουδών, για το ενδιαφέρον τους αλλά, κυρίως, για τη δυνατότητα που μας έδωσαν να εξελιχθούμε μέσα από την Επιστήμη.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους μου, στην εταιρεία στην οποία εργάζομαι, για την υπομονή τους, όλο αυτό το διάστημα συγγραφής της εργασίας, αλλά και για το χρόνο που μου έδωσαν, όταν χρειάστηκε, για να μπορέσω να έχω το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ειδικότερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη συνάδελφο και φίλη, Ρίτα Καραγιώργου, η οποία με στήριξε και με εμπιστεύτηκε αλλά, κυρίως, με βοήθησε να ισορροπήσω μεταξύ σπουδών και δουλειάς.

Οφείλω να ευχαριστήσω τη συμφοιτήτρια και φίλη, Βανέσα Νικολακοπούλου, τόσο για την καθοδήγηση και τη βοήθειά της στην ολοκλήρωση της εργασίας μου, αλλά και για τη στήριξη της σε όλο το διάστημα των σπουδών μας.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου για τη διαχρονική συμπαράστασή τους και τη συνεχή στήριξη των επιλογών μου.

Πάνω απ' όλα, όμως, θέλω να ευχαριστήσω τον I.K.M, για το ενδιαφέρον του, την πολύτιμη βοήθειά του, τη στήριξή του αλλά και τη δύναμη που μου έδωσε κατά τη διάρκεια συγγραφής της εργασίας μου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Έρευνα Βιωσιμότητας ΟΣΕ & ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Αναδιάρθρωση & Ιδιωτικοποίηση

Σημαντικοί Όροι: [Υποδομή & Εκμετάλλευση σιδηροδρόμων, Χρηματοοικονομική Ανάλυση, Ανάλυση Ευαισθησίας – Σενάρια, Μεταφορές, Αναδιάρθρωση – Εξυγίανση, Ιδιωτικοποίηση, Κοινοτικές Οδηγίες/ Κανονισμοί]

Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η εξέλιξη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) και της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Η πρώτη είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και τη διαχείριση της υποδομής, ενώ η δεύτερη για την παροχή επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών.

Βασικός στόχος των Μελετών Βιωσιμότητας είναι να καθορίζουν και να ποσοτικοποιούν το κόστος και τις ωφέλειες των επενδυτικών προγραμμάτων, προκειμένου να διευκολύνουν αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής μιας εταιρείας. Τα αποτελέσματα των μελετών αυτών συνιστούν καθοριστικό παράγοντα για την τελική απόφαση των επενδυτικών προσπαθειών. Για το λόγο αυτόν, απαιτείται να μελετηθεί τόσο το παρελθόν, όσο και η υφιστάμενη κατάσταση των δύο εταιρειών, ώστε να είμαστε σε θέση να μπορέσουμε να προβλέψουμε την μελλοντική πορεία σε πιθανά γεγονότα που αναμένονται για το μέλλον. Η ανάλυση αυτή, αρχικά, πραγματοποιείται μέσω χρηματοοικονομικής αξιολόγησης των ισολογισμών, των αποτελεσμάτων χρήσης και των αριθμοδεικτών των δύο εταιρειών. Στη συνέχεια, για λόγους βιωσιμότητας, πραγματοποιείται Ανάλυση Ευαισθησίας στις οικονομικές καταστάσεις βάσει δύο πιθανόν σεναρίων εξέλιξης των οικονομικών μεγεθών, ώστε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα σχετικά με την μελλοντική πορεία της κάθε εταιρείας και της μεταξύ τους σχέσης. Αποτέλεσμα αυτών, είναι να μπορεί να γίνει εκτίμηση της δυνατότητας, βιωσιμότητας και αποδοτικότητας των έργων του Ο.Σ.Ε Α.Ε. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. από πλευρά του επενδυτικού φορέα και να μελετηθεί η δυνατότητα και η προοπτική των εταιρειών σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης αυτών.

Η ανάλυση αυτή, αναμφισβήτητα προϋποθέτει να έχει ληφθεί υπόψη και το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις δύο εταιρείες. Κατά συνέπεια του προαναφερθέντος, στο

τελευταίο κεφάλαιο της εν λόγω εργασίας, γίνεται αναφορά και σύντομη περιγραφή των Οδηγιών και των Κανονισμών της Κοινότητας, πάνω στις οποίες οφείλουν να συμμορφωθούν όλα τα κράτη – μέλη, όσον αφορά την αναδιάρθρωση και εξυγίανση των σιδηροδρόμων τους. Έχουν χρησιμοποιηθεί παραδείγματα ευρωπαϊκών χωρών, συμπεριλαμβανομένου και της Ελλάδας, με προσφυγές που έχουν υποστεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο λόγω μη τήρησης των απαιτούμενων Οδηγιών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Sustainability Study OSE – TRAINOSE Restructuring & Privatization

Keywords: [Railway infrastructure, Financial Analysis, Sensitivity Analysis, Transportation, Restructuring, Privatization, European Directives / Regulations]

Abstract

This paper attempts to perform a sustainability study of the Greek Railway Organization (OSE S.A.) and of TRAINOSE S.A. The former manages the Greek railway infrastructure, while the latter provides with railway services to the public. Therefore, OSE offers its services to TRAINOSE.

The primary objective of a Sustainability Study is to examine the costs and benefits of an investment in order to support decision making during the lifecycle of an organisation. The results of such a study affect whether an investment should happen or not. Examining the past and present performance of a company may enable perform reasonable predictions about the future performance of the company. Analyses of the statement of financial position, income statement, cash flow statement as well as relevant financial ratios are necessary. Following that, a Sensitivity Analysis is performed based on two scenarios. This enables us to conclude about the future performance of OSE and TRAINOSE and their mutual relationship. Therefore we attempt to assess the sustainability and effectiveness of the companies and their prospect in the event of privatization.

Apparently, the dissertation takes into consideration the Regulatory Framework of the two companies. This framework is described on the last chapter together with relevant European Directives concerning the restructuring of the Railway Industry. All European countries should ensure compliance with this Regulatory framework.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Περιεχόμενα

Περίληψη	ix
Abstract	xi
Περιεχόμενα	xiii
Κατάλογος Πινάκων.....	xv
Κατάλογος Διαγραμμάτων	xvii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ιστορική Αναδρομή & ο Όμιλος Ο.Σ.Ε.....	1
1.1 Εισαγωγή.....	1
1.2 Η πρώτη κατασκευή σιδηροδρόμου σε Ευρώπη & ΗΠΑ.....	2
1.3 Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα: ιστορική αναδρομή.....	3
1.3.1 Χαρίλαος Τρικούπης: «Πατέρας ελληνικών σιδηροδρόμων».....	4
1.3.2 Η Δημιουργία του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου.....	5
1.4 Η ίδρυση των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού κράτους» (Σ.Ε.Κ).....	7
1.5 Διάρθρωση Ομίλου Ο.Σ.Ε.....	8
1.6 Ανακεφαλαίωση.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χρηματοοικονομική Ανάλυση Ο.Σ.Ε. Α.Ε. περιόδου 2008 – 2012	15
2.1 Εισαγωγή.....	15
2.2 Ανάλυση σημαντικών οικονομικών μεγεθών περιόδου 2008-2012	16
2.2.1 Ίδια Κεφάλαια – Μετοχικό Κεφάλαιο	16
2.2.2 Κύκλος Εργασιών.....	17
2.2.3 Ανάλυση Εξόδων	21
2.2.4 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	24
2.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών	27
2.4 Ανακεφαλαίωση.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Χρηματοοικονομική Ανάλυση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. περιόδου 2008-2012..	39
3.1 Εισαγωγή.....	39
3.2 Ανάλυση σημαντικών οικονομικών μεγεθών περιόδου 2008-2012	40
3.2.1 Ίδια Κεφάλαια – Μετοχικό Κεφάλαιο	40
3.2.2 Κύκλος εργασιών	41
3.2.3 Ανάλυση Εξόδων	44
3.2.4 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	47
3.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών	49
3.4 Ανακεφαλαίωση.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Βιωσιμότητα ΟΣΕ Α.Ε. – ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	59
4.1 Εισαγωγή.....	59
4.2 Ανάλυση Ευαισθησίας.....	60
4.2.1 Σενάριο 1 ^ο : Βασικό Σενάριο.....	61
4.2.2 Σενάριο 2 ^ο : Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ - Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	71
4.3 Ιδιωτικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	81
4.4 Ανακεφαλαίωση.....	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Αναδιάρθρωση και Ιδιωτικοποίηση	85
5.1 Εισαγωγή.....	85
5.2 Οι μεταφορές και η αλληλεπίδρασή τους με οικονομικά μεγέθη.....	86
5.3 Αναδιάρθρωση & Ιδιωτικοποίηση των φορέων των μεταφορών.....	92
5.4 Αναδιάρθρωση & Ιδιωτικοποίηση των Σιδηροδρόμων της Ε.Ε.: Νομοθετικό Πλαίσιο.....	94
5.5 Εφαρμογή Οδηγιών & Προσφυγές στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.....	100
5.6 Ανακεφαλαίωση.....	105
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	111
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	135
Α. Ελληνική Βιβλιογραφία & Αρθρογραφία.....	135
Β. Διαδικτυακοί Τόποι.....	136

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.2.1.1_Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο – αρ. 47	17
Πίνακας 2.2.2.1_Κύκλος Εργασιών ΟΣΕ Α.Ε. 2008-2012.....	20
Πίνακας 2.2.3.1_Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	21
Πίνακας 2.2.3.2_Ποσοστά εξόδων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	21
Πίνακας 2.2.3.3_Κόστος Πωλήσεων 2008-2012.....	23
Πίνακας 2.2.4.1_Αμοιβές και έξοδα προσωπικού 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.	25
Πίνακας 2.2.4.2_Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.	25
Πίνακας 2.2.4.3_Παροχές προς το προσωπικό 2012-2011 & 2009-2008 ΟΣΕ Α.Ε.	26
Πίνακας 3.2.1.1_Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο ΤΡΑΙΝΟΣΕ – αρ. 47.....	40
Πίνακας 3.2.1.2_Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο ΤΡΑΙΝΟΣΕ – αρ. 48.....	41
Πίνακας 3.2.2.1_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	43
Πίνακας 3.2.3.1_Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	44
Πίνακας 3.2.3.2_Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	44
Πίνακας 3.2.3.3_Κόστος Πωλήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2008 - 2012.....	46
Πίνακας 3.2.4.1_Αμοιβές & έξοδα προσωπικού 2008 - 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	47
Πίνακας 3.2.4.2_Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού 2008 - 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..	47
Πίνακας 3.2.4.3_Παροχές προς το προσωπικό 2009 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	48
Πίνακας 4.2.1.1_Υποθέσεις Σεναρίου 1 ^ο – Βασικό Σενάριο.....	63
Πίνακας 4.2.1.2_Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – βασικό σενάριο	65
Πίνακας 4.2.1.3_Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – βασικό σενάριο.....	68
Πίνακας 4.2.2.1_Υποθέσεις Σεναρίου 2ου – Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ & Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ	73
Πίνακας 4.2.2.2_Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – αισιόδοξο σενάριο	74
Πίνακας 4.2.2.3_Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – απαισιόδοξο σενάριο.....	78

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.5.1_Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2007).....	10
Διάγραμμα 1.5.2_Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2008 & 31.12.2009).....	11
Διάγραμμα 1.5.2_Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2010).....	12
Διάγραμμα 2.2.2.1_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	19
Διάγραμμα 2.3.1_Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	28
Διάγραμμα 2.3.2_Δείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	29
Διάγραμμα 2.3.3_Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	30
Διάγραμμα 2.3.4_Δείκτης ΕΒΙΤΔΑ 2009 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	32
Διάγραμμα 2.3.5_Δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	33
Διάγραμμα 2.3.6_Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	34
Διάγραμμα 2.3.7_Δείκτης Κεφαλαιακής Επάρκειας 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	35
Διάγραμμα 2.3.8_Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.....	36
Διάγραμμα 3.2.2.1_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	42
Διάγραμμα 3.3.1_Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	50
Διάγραμμα 3.3.2_Δείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	51
Διάγραμμα 3.3.3_Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	52
Διάγραμμα 3.3.4_Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	53
Διάγραμμα 3.3.5_Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	54
Διάγραμμα 3.3.6_Δείκτης Κεφαλαιακής Επάρκειας 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	55
Διάγραμμα 3.3.7_Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	56
Διάγραμμα 4.2.1.1_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	66
Διάγραμμα 4.2.1.2_Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	66
Διάγραμμα 4.2.1.3_Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	67
Διάγραμμα 4.2.1.4_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	69
Διάγραμμα 4.2.1.5_Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	69
Διάγραμμα 4.2.1.6_Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο.....	70
Διάγραμμα 4.2.2.1_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο.....	75
Διάγραμμα 4.2.2.2_Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο.....	75
Διάγραμμα 4.2.2.3_Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο.....	76

Διάγραμμα 4.2.2.4_Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – απαισιόδοξο σενάριο	79
Διάγραμμα 4.2.2.5 Κόστος Πωλήσεων 2008-2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.-α απαισιόδοξο σενάριο.....	79
Διάγραμμα 4.2.2.6_Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – απαισιόδοξο σενάριο	80
Διάγραμμα 5.2.1_Αλληλεπίδραση μεταξύ των μεταφορών & των οικονομικών μεγεθών	89

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ιστορική Αναδρομή & ο Όμιλος Ο.Σ.Ε.

1.1 Εισαγωγή

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στην ιστορία των σιδηροδρόμων και εν συνεχεία, δίδεται έμφαση και παρουσιάζεται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των ελληνικών σιδηροδρόμων και του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου έως τη διαμόρφωση του σημερινού Ο.Σ.Ε. – Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Σημαντική αναφορά γίνεται στο έργο του Χαρίλαου Τρικούπη, με το οποίο, στην ουσία, ξεκινάει και η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων. Επίσης, αναφέρονται οι εκάστοτε εταιρείες, ελληνικές και ξένες, οι οποίες έπαιξαν μείζονα ρόλο στη δημιουργία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και στην εξέλιξη του σημερινού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Τέλος, εστιάζεται το ενδιαφέρον στην ίδρυση, από την κυβέρνηση Βενιζέλου, των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.), το 1920, η οποία οδήγησε, το 1971, στην δημιουργία του Ομίλου ΟΣΕ. Κατόπιν, γίνεται αναφορά στη διάρθρωση του Ομίλου Ο.Σ.Ε. και στις εταιρείες που τον αποτελούν. Σημαντικό γεγονός αποτελεί η ανεξαρτητοποίηση της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2007 και η συγχώνευσή της ΕΔΙΣΥ το 2010.

Μέσα από την προαναφερθείσα αναφορά εξελίσσεται η ιστορία όλων των γραμμών και των δρομολογίων της χώρας από το 1882 έως και την πρώτη δεκαετία του 1900 καθώς και η κατάσταση στη χώρα και η αναγκαιότητα της δημιουργίας του συγκεκριμένου έργου, τόσο από κοινωνικής, όσο και από οικονομικής άποψης. Επιπλέον, παρουσιάζεται ο όμιλος όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα, κάτι το οποίο κρίνεται απαραίτητο για την ανάλυση που ακολουθεί στα επόμενα κεφάλαια.

1.2 Η πρώτη κατασκευή σιδηροδρόμου σε Ευρώπη & ΗΠΑ

Η πρώτη επιτυχημένη προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρόμου πραγματοποιήθηκε σε ευρωπαϊκά ορυχεία τον 16ο αιώνα. Παρόλο αυτά, για την κατασκευή του σύγχρονου σιδηροδρόμου απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η εμφάνιση της ατμομηχανής και η συνεχής εξέλιξη και βελτίωση αυτής, έως και την Βιομηχανική Επανάσταση.

Τη δεκαετία του 1780 ο Τζον Φιτς κατασκεύασε μία μικρή ατμομηχανή, η οποία κυλούσε πάνω σε ξύλινες ράγες. Η ατμομηχανή αυτή, αν και δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ, αποτέλεσε την αρχή της έμπνευσης για την κατασκευή του σημερινού σιδηροδρόμου. Η πρώτη χρήση ατμομηχανής, έγινε στη Μεγάλη Βρετανία στις αρχές του 19ου αιώνα και το πρώτο δρομολόγιο χρονολογείται το 1804. Την περίοδο εκείνη οι σιδηρόδρομοι σημείωσαν μεγάλη και γρήγορη ανάπτυξη συντελώντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ζωή των εθνών.

Το 1825 ο Τζορτζ Στέφενσον κατασκευάζει την πρώτη ατμάμαξα, προσαρμοσμένη σε σιδηρόδρομο μεταφοράς επιβατών και η οποία κερδίζει το πρώτο έπαθλο στον διαγωνισμό έλξης σιδηροδρομικών συρμών (Rainhill Trials). Με την νίκη αυτήν ο Στέφενσον ορίζεται κατασκευαστής ατμάμαξων για τους σιδηροδρόμους της Βρετανίας και των ΗΠΑ και υπογράφει συμβόλαιο με την εταιρεία "Liverpool & Manchester Railway". Την Βρετανία ακολούθησε η λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής στο Βέλγιο το 1835. Στις ΗΠΑ το πρώτο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε το 1830 στο Τσαρλεστον της Νότιας Καρολίνας.

Έως το 1900 όλες οι κινητήριες μονάδες κινούντο με τη χρήση ατμού. Από τα μέσα του 20ου αιώνα οι ατμοκίνητες μονάδες των σιδηροδρομικών δικτύων είχαν αντικατασταθεί από δίζελο - ηλεκτρικές κινητήριες μονάδες. Τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών περιελάμβαναν κλειστές φορτάμαξες, φορτάμαξες ανοικτής οροφής και επίπεδες φορτάμαξες. Τα βαγόνια που προορίζονταν για τη μεταφορά ειδικών φορτίων περιελάμβαναν βαγόνια - βυτία, βαγόνια μεταφοράς ζώντων ζώων και βαγόνια - ψυγεία. Τα επιβατικά οχήματα περιελάμβαναν βαγόνια με καθίσματα, βαγόνια-εστιατόρια για την παροχή γευμάτων σε μεγάλου μήκους διαδρομές και κλινάμαξες ή κλινοθέσια για νυχτερινές διαδρομές. Οι σιδηρόδρομοι έφτασαν στην ωριμότητα τους στις αρχές του 20ού αιώνα, όπου οι σιδηροδρομικοί συρμοί μετέφεραν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων και των επιβατών στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες παγκοσμίως.

1.3 Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα: ιστορική αναδρομή

Οι πρώτες ράγες στην ιστορία του ελληνικού κράτους, για σκοπό μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, στρώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1850. Ήταν μια περίοδος με έντονη αναταραχή σε πολιτικό, εθνικό, κοινωνικό και βιομηχανικό επίπεδο.

Αρχικά, πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα, έγινε από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη στις αρχές του 1835. Η πρότασή του αφορούσε αποκλειστικά τη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά, μιας και την ίδια χρονιά είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή της οδού Πειραιώς, η οποία και αποτελούσε τη μοναδική σύνδεση μεταξύ της πρωτεύουσας και του λιμανιού και οι μεταφορές πραγματοποιούνταν κυρίως με ζώα. Παρόλα αυτά, για πρώτη φορά νομοσχέδιο κατασκευής της συγκεκριμένης γραμμής εισήγαγε στη Βουλή η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου το 1855. Χρειάστηκε να περάσουν περίπου 15 χρόνια για να ολοκληρωθούν και να παραδοθούν οι πρώτες γραμμές, οι οποίες είχαν ως αφετηρία το Θησείο και έφταναν τα 8,5 χιλιόμετρα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι την ίδια περίοδο σε χώρες του εξωτερικού, ο σιδηρόδρομος αποτελούσε επιλογή προόδου και μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, με μέσον όρο ημερήσιας κατασκευής 17 χιλιόμετρα.

Το 1869 γίνονται επισήμως τα εγκαίνια για την έναρξη των δρομολογίων μεταξύ Θησείου και Πειραιά. *«Η Ελλάς πρέπει να καταστή ο κρίκος ενώσεως μεταξύ Ανατολής, Δύσεως και Ευρώπης. Τα κέντρα του ενωτικού τούτου κρίκου είναι ο Πειραιεύς, η Θεσσαλονίκη και η Τεργέστη. Αι γραμμαί, αίτινες θέλουσιν απολήγη εις Πειραιά θέλουσι καταστή διεθνείς, προς ωφέλειαν της Ελλάδος»*. Με τα παραπάνω λόγια, ο κόμης Ντε Μουρτεσσύ, το 1879 προσπάθησε να πείσει την Ελλάδα ώστε, η Γαλλία να συμμετάσχει στην επέκταση των σιδηροδρόμων. Έκτοτε, αρχίζει να αλλάζει και να παίρνει νέα τροπή η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων. *«(Τα τρένα των Ελλήνων», άρθρο των Θ. Αντωνίου, Θ. Μελίδου, Χ. Νικόπουλος, Έθνος)*.

Από το 1969 που όπως προαναφέρθηκε εγκαινιάστηκε η γραμμή Θησείο – Πειραιάς, δημιουργήμα αγγλικής εταιρείας, μέχρι σήμερα όπου το δίκτυο φτάνει τα 2.550 χλμ, μεσολάβησαν πολλά γεγονότα στην ιστορία του ελληνικού κράτους τα οποία επηρέασαν την ανάπτυξη και εξέλιξη των σιδηροδρόμων. Τα επόμενα σιδηροδρομικά δίκτυα που δημιουργήθηκαν δεν ακολούθησαν τη συγκεκριμένη γραμμή, αλλά δημιουργήθηκαν όπου υπήρχε ανάγκη, κυρίως οικονομικοί λόγοι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων συντέλεσαν στην επιλογή χάραξης νέων γραμμών.

1.3.1 Χαρίλαος Τρικούπης: «Πατέρας ελληνικών σιδηροδρόμων»

Η ιστορία του ελληνικού σιδηροδρόμου έχει δικαίως ταυτιστεί με το όνομα του Χαρίλαου Τρικούπη. Ο Χαρίλαος Τρικούπης κυριάρχησε στην πολιτική σκηνή της Ελλάδας 19 χρόνια, από το 1875 έως το 1894, παίρνοντας τη θέση του πρωθυπουργού επτά συνολικά φορές. Στα χρόνια της πολιτικής του θητείας έδωσε ιδιαίτερο βάρος στον κλάδο των μεταφορών για την ανάπτυξη της χώρας και ιδιαιτέρως στο σιδηρόδρομο, κάτι το οποίο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι σε διάστημα μόλις 3 χρόνων (1887 – 1890) έφερε σημαντικό αριθμό νόμων που αφορούσαν την κατασκευή σιδηροδρόμου. Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου την περίοδο εκείνη, μείωσε σημαντικά το κόστος των μεταφορών και θα διαμόρφωνε νέες συνθήκες στην ασφάλεια των προϊόντων. Η κυβέρνηση Τρικούπη δεν απέκλειε την κατασκευή διεθνούς γραμμής που θα συνέδεε τη χώρα με την Ευρώπη, αλλά έδωσε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα με απώτερο στόχο να συνδεθεί η ενδοχώρα με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Ο Χαρίλαος Τρικούπης όμως, έπρεπε να υλοποιήσει το έργο του, με το μικρότερο δυνατό κόστος και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό, είχε ως συνέπεια να στραφεί σε μία λύση, που αν και θα του έδινε το αποτέλεσμα που επιθυμούσε, δηλαδή χαμηλό κόστος και γρήγορη ολοκλήρωση του έργου, μελλοντικά θα επέφερε συνέπειες και πιθανά προβλήματα στην πορεία των ελληνικών σιδηροδρομικών γραμμών. Η λύση που δόθηκε από τον ίδιο και βάσει αυτής πραγματοποιήθηκε το έργο, ήταν η απόσταση ανάμεσα στις δύο σιδηροτροχιές να είναι 1,00 μέτρο αντί για 1,44 μέτρα. Αυτή η διαφορά, ανάμεσα στη «μετρική» και στην «κανονική» γραμμή, αποτελεί ένα μεγάλο κεφάλαιο της ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων. Τα έξοδα κατασκευής της «μετρικής» γραμμής ήταν πολύ μικρότερα, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές, με σήραγγες, γέφυρες και άλλα τεχνικά έργα απαραίτητα σε δύσβατες περιοχές. Επιπλέον, οι χρόνοι κατασκευής ήταν πολύ μικρότεροι. Να σημειωθεί, ότι η κατάσταση τότε στη χώρα δεν άφηνε περιθώρια για πολλές επιλογές – στην ουσία ο Χαρίλαος Τρικούπης είχε να επιλέξει μεταξύ της κατασκευής ή μη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα. Ο Τρικούπης, αντικρούοντας στην Βουλή τα επιχειρήματα της Αντιπολίτευσης υπέρ της κατασκευής γραμμών κανονικού εύρους, αναφέρει χαρακτηριστικά «..εάν θα μετεβάλλοντο οι συνθήκες, θα είναι εύκολο για την κυβέρνηση να μετατρέψει την μετρική γραμμή σε κανονικού εύρους..», το οποίο όμως δεν έκαναν οι κυβερνήσεις της επόμενης εκατονταετίας.

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, καθώς και οι ΗΠΑ, ακολούθησαν το Βρετανικό παράδειγμα του πλάτους μεταξύ του εσωτερικού των σιδηροτροχιών, δηλαδή αυτό των 1,44 μέτρων, ενώ η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ρωσία και η Φιλανδία υιοθέτησαν μήκος αντίστοιχο με το ελληνικό, δηλαδή περίπου 1 μέτρο. (*«Η Ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων»*, Α. Κασσίμη, *Περιοδικό GK*)

1.3.2 Η Δημιουργία του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου

Σιδηρόδρομοι Αττικής

Η Ελληνική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου (Ε.Ε.Μ.Λ.) το 1882, αναλαμβάνει την κατασκευή της γραμμής Αθήνας – Λαυρίου. Η Ε.Ε.Μ.Λ. χρωστάει στο ελληνικό δημόσιο, ποσό το οποίο ανέρχεται σε 6.000.000 δραχμές, τα οποία το ελληνικό δημόσιο διεκδικεί δικαστικώς. Παρά τη δεδομένη νίκη του ελληνικού δημοσίου, ο Χαρίλαος Τρικούπης προτείνει ως συμβιβαστική λύση την κατασκευή της προαναφερθείσας γραμμής, η οποία θα εξυπηρετούσε και τις δύο πλευρές. Προτείνει, δηλαδή, στην εταιρεία να επενδύσει το ποσό αυτό για την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου, ως κρατική επιδότηση, μία επιδότηση που προέβλεπε άλλωστε ο σχεδιασμός του Τρικούπη για κάθε ιδιωτική επένδυση κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών. Καθώς η εταιρεία αποδέχεται την πρόταση, υπογράφεται η σχετική σύμβαση μεταξύ των δύο μερών το 1882, η οποία υποχρεώνει την εταιρεία να επενδύσει την οφειλή της και ότι επιπλέον απαιτείται για την κατασκευή της εν λόγω σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού πλάτους. Οι προοπτικές που ανοίγονταν με το έργο αυτό ήταν μεγάλες και οι όροι της σύμβασης ήταν ιδιαιτέρως ευνοϊκοί για το ελληνικό δημόσιο, παρότι ακολούθησαν τροποποιητικές συμβάσεις από επόμενες κυβερνήσεις οι οποίες ευνοούσαν την εταιρεία. Λίγους μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης, δημιουργήθηκαν οι Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.), από την μητρική της, την Ελληνική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου, με σκοπό την κατασκευή της συμφωνημένης σιδηροδρομικής γραμμής.

Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας

Ήδη από το 1881 έχει υπογραφεί σύμβαση με τον Κωνσταντινουπολίτη Τραπεζίτη Θεόδωρο Μαυρογορδάτο, για την κατασκευή και εκμετάλλευση μιας σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τον Βόλο με την Λάρισα. Ένα χρόνο μετά και αφού έχει επαναδιαπραγματευθεί ο Χαρίλαος Τρικούπης τους όρους της σύμβασης υπογράφεται νέα σύμβαση μεταξύ του

Ελληνικού Δημοσίου και του Θεόδωρου Μαυρογορδάτου. Ο ανάδοχος υποχρεούται να κατασκευάσει ένα δίκτυο με γραμμή μετρικού πλάτους που θα συνδέει τον Βόλο με την Λάρισα, μέσω Βελεστίνου και το Βελεστίνο με την Καλαμπάκα. Από το 1884, λειτουργεί επίσημα ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος με την προαναφερθείσα γραμμή μήκους 60 χιλιομέτρων. Το 1886 ολοκληρώθηκε η γραμμή από το Βόλο έως την Καλαμπάκα. Το 1894 αρχίζει η κατασκευή του τρένου του Πηλίου και έξι χρόνια μετά (1900) υπογράφεται η σύμβαση για την επέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές Πηλίου. Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα της εποχής ήθελαν μετρικές γραμμές, οι Γάλλοι σύμβουλοι και κατασκευαστές του επέλεξαν το άνοιγμα 60 εκατοστών προκειμένου να παράσχει στο τρένο την απαιτούμενη ευελιξία με δεδομένη την ορεινή χάραξη της περιοχής.

«Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας»

Αξιοσημείωτη είναι η συμβολή του Χαρίλαου Τρικούπη και στις περιοχές της βορείου Ελλάδος, οι οποίες βρίσκονταν την περίοδο εκείνη υπό οθωμανικό έλεγχο. Κατόπιν υπογραφής σχετικής σύμβασης με την τουρκική κυβέρνηση και τον Αυστριακό τραπεζίτη Φον Χιρς, ο οποίος είχε ιδρύσει την εταιρεία «Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας», ξεκίνησε η κατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων η οποία ολοκληρώθηκε το 1872 και είχε συνολικό μήκος 243 χιλιόμετρα. Να αναφερθεί ότι η εταιρεία «Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας» είχε αναλάβει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση των γραμμών Αλεξανδρούπολης – Πυθίου (1874), Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης (1896) και Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου (1890). Η τελευταία ήταν αναγκαία γραμμή για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το λιμάνι της.

«Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς – Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ)

Η δεκαετία του 1880 θεωρήθηκε πολύ σημαντική για την εξέλιξη των ελληνικών σιδηροδρόμων γιατί αποτελεί την αρχή της επέκτασης των γραμμών προς την Πελοπόννησο. Μία από τις πρώτες συμβάσεις που υπέγραψε ο Χαρίλαος Τρικούπης, όταν ανέλαβε για πρώτη φορά Πρωθυπουργός αφορούσε την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Το δίκτυο της Πελοποννήσου ήταν ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Στην Πελοπόννησο βρίσκονταν δύο από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, το λιμάνι της Πάτρας και το λιμάνι της Καλαμάτας τα οποία εξελίσσονταν σε μεγάλα

βιομηχανικά κέντρα. Επιπλέον, η Πελοπόννησος ήταν τότε η πιο προηγμένη επαρχία και η πιο παραγωγική. Ο σιδηρόδρομος θα ένωνε την Πελοπόννησο, τόσο με την πρωτεύουσα, όσο και με την υπόλοιπη ενδοχώρα με αποτέλεσμα να συντελέσει σημαντικά στην ανάπτυξη των πόλεων αυτών. Το 1882 συστάθηκε η ανώνυμη μετοχική εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς – Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ), με έδρα την Αθήνα η οποία και αναλαμβάνει τις εργασίες κατασκευής του δικτύου και την εκμετάλλευσή αυτού. Πρώτος Πρόεδρος του Διοικητικού της Συμβουλίου ορίστηκε ο Μάρκος Ρενιέρης. Το 1883 αρχίζει η κατασκευή της «μετρικής» γραμμής, παρά τα προβλήματα ρευστότητας που αντιμετωπίζει η εταιρεία. Το 1884 εγκαινιάζεται στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής *Πειραιά – Κορίνθου* και το 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή *Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο*. Ένα χρόνο αργότερα, ολοκληρώνεται η γραμμή *Πειραιά – Πατρών* και μέχρι το 1897 το δίκτυο έχει επεκταθεί έως την Κεντρική Πελοπόννησο, με συνολικό μήκος 750 χλμ. . Τον ίδιο χρόνο, η Κυβέρνηση αναθέτει την επέκταση της γραμμής έως τον Πύργο σε δύο ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες όμως αδυνατούν να υλοποιήσουν το έργο. Το 1904, τέλος, η γραμμή επεκτείνεται από το σταθμό της Καλαμάτας μέχρι το λιμάνι ολοκληρώνοντας το δίκτυο της Πελοποννήσου.

1.4 Η ίδρυση των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού κράτους» (Σ.Ε.Κ)

Έως το 1918 στην Ελλάδα υπάρχουν δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αυτή του Λαρισαϊκού και αυτή της Πελοποννήσου, οι οποίες υστερούν και οι δύο ρευστότητας και οδηγούνται προς τη χρεοκοπία. Για το λόγο αυτό, το 1920 ιδρύεται από την κυβέρνηση Βενιζέλου εταιρεία, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους" (Σ.Ε.Κ.), με στόχο την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους. Ο Σ.Ε.Κ. εκμεταλλεύεται, αρχικά, τις γραμμές Θεσσαλονίκης - Γευγελή, των Θρακικών σιδηροδρόμων και τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου. Το 1922 ακολουθεί η ίδρυση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (Π.Ο.Σ.) και πέντε χρόνια μετά, αρχίζει η εφαρμογή του νέου οργανισμού των Σ.Ε.Κ. η οποία εξασφαλίζει στους ελληνικούς σιδηροδρόμους μεγαλύτερο ποσοστό αυτονομίας. Επίσης, για πρώτη φορά λειτουργεί ειδική υπηρεσία ασφάλισης των αποσκευών. Το 1935 δημιουργούνται λεωφορειακές γραμμές οι οποίες ενώνουν την Αθήνα με τη Χαλκίδα, τη Θήβα, τη Λειβαδιά και τη Λαμία. Οι γραμμές αυτές βρίσκονται κάτω από τη

διαχείριση της σιδηροδρομικής εταιρείας. Κατόπιν, μετά τον πόλεμο και την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν, αρχίζει η εκμετάλλευση νέων γραμμών και έως το 1955 είχαν ενσωματωθεί στους Σ.Ε.Κ. τα υπόλοιπα τμήματα του δικτύου της χώρας. Οι Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους λειτούργησαν έως και το 1970 όπου και έδωσαν τη θέση τους στον σημερινό Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

1.5 Διάρθρωση Ομίλου Ο.Σ.Ε

Ολοκληρώνοντας την παραπάνω ενότητα, αναφέραμε ότι τους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) τους διαδέχθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), ο οποίος ιδρύθηκε το 1970 με το νομοθετικό διάταγμα 674/1970. Από το 1970 έως και το 2005, ο ΟΣΕ ήταν ο διαχειριστής υποδομής και ο μοναδικός πάροχος σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα καλύπτοντας το ελληνικό δίκτυο και παρέχοντας σύνδεση και με άλλους Ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Οι θυγατρικές του ΟΣΕ Α.Ε. και οι εταιρείες στις οποίες συμμετέχει έως και το 2006, είναι οι εξής:

- ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 2005 – έτος λειτουργίας 2007)
- ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 2005 – έτος λειτουργίας 2007)
- ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 1996)
- ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 2001)
- ΠΡΟΑΣΤΙΚΟΣ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 2003)
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε. (έτος ίδρυσης 2004)

Με την εφαρμογή του 1^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου (βλ. Κεφάλαιο 5/υπ. 5.3) και συγκεκριμένα, λόγω ανάγκης εφαρμογής των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2001/12, 2002/13 και 2001/14, οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με το Π.Δ. 41/2005, προωθήθηκε η αναδιοργάνωση των σιδηροδρόμων με τον πλήρη διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση. Δεδομένου αυτού, ιδρύονται δύο νέες εταιρείες, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (*Εκθεση Πεπραγμένων ΟΣΕ 2006*).

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 2005 με αντικείμενο την παροχή επιβατικών υπηρεσιών και εμπορευματικών μεταφορών με το σιδηρόδρομο. Η εταιρεία είναι υπεύθυνη, επιπρόσθετα, για την ανάπτυξη, την οργάνωση και την εκμετάλλευση των αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και

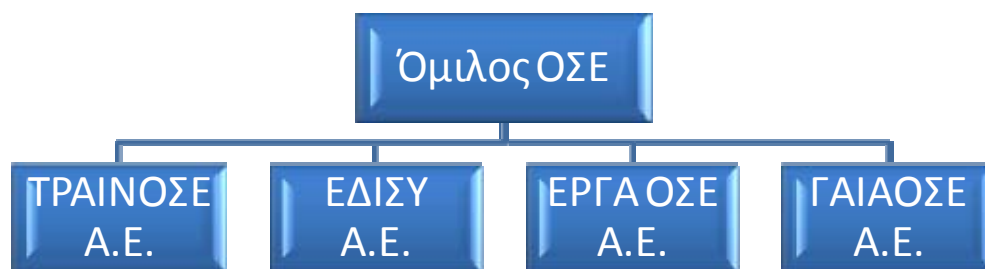
εμπορευματικών μεταφορών, παράλληλα με την ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση των λεωφορειακών ή και συνδυασμένων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών (*Μεταφορές και Οικονομία, Θ. Τσέκερης, Α. Τσούμα, ΚΕΠΕ*). Η εταιρεία, παρότι ιδρύθηκε ως θυγατρική του Ομίλου ΟΣΕ, από το 2007, λειτουργεί ως πλήρως ανεξάρτητη εταιρεία, με ξεχωριστή διοίκηση και οργάνωση, σύμφωνα και με τις επιταγές της Κοινοτικής νομοθεσίας. Η *ΕΔΙΣΥ Α.Ε.* – Εταιρεία Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Υποδομής, από την άλλη, έχει την αποκλειστική λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και τη συντήρηση, βελτίωση και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής, με επέκταση της υφισταμένης, συμπεριλαμβανομένης της εκπόνησης των απαραίτητων μελετών και της επίβλεψης των έργων. Στόχος της εταιρείας είναι η δημιουργία ενός πλαισίου για την ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας και αξιοπιστίας των δρομολογίων καθώς και η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής με το χαμηλότερο δυνατό λειτουργικό κόστος (*Εκθεση Πεπραγμένων ΟΣΕ 2006*).

Η *ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.* είναι θυγατρική Εταιρεία του ΟΣΕ η οποία συστάθηκε το 1996, με στόχο να αναλάβει τη διαχείριση των έργων του Επενδυτικού Προγράμματος του Οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται η εταιρεία αφορούν τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διαχείριση των σύνθετων συγχρηματοδοτούμενων σιδηροδρομικών έργων και συγκεκριμένα αναλαμβάνει τον προγραμματισμό, την εκπόνηση μελετών από το στάδιο της αναγνωριστικής μελέτης έως και τη μελέτη εφαρμογής αυτού, καθώς και την παράδοση του ολοκληρωμένου έργου στον πελάτη. Επιπλέον, είναι υπεύθυνη τόσο της επίβλεψης του έργου, καθ' όλη τη διάρκεια προετοιμασίας του, όσο και της προμήθειας των κατάλληλων υλικών καθώς και του ποιοτικού ελέγχου αυτού.

Η *ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.* αποτελεί θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ Α.Ε. και δημιουργήθηκε το 2001, προκειμένου να αξιοποιήσει τη σημαντική ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ. Σκοπός της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι η αξιοποίηση, η διαχείριση ή εκμετάλλευση ακινήτων, αστικών ή μη, που ανήκουν στην εταιρεία ή σε τρίτους, η αγορά ή η πώληση ακινήτων, καθώς και η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών (*Εκθεση Πεπραγμένων ΟΣΕ 2006*). Παράλληλα, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει επεκτείνει τις δραστηριότητες της στην αγορά παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

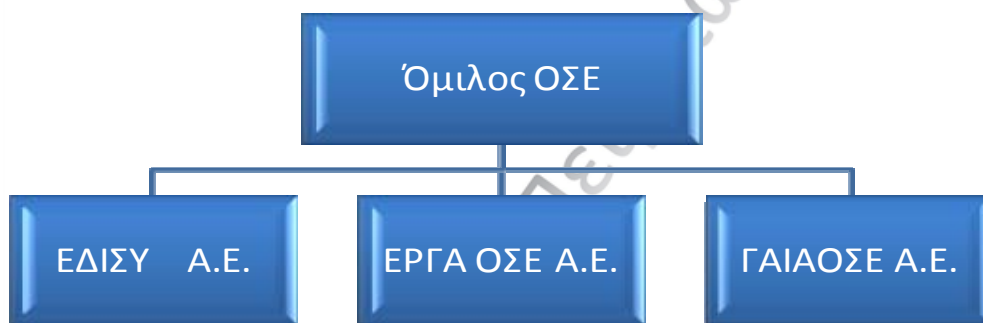
Τέλος, ο **ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.** αποτελεί μια υπηρεσία σιδηροδρόμου που εξυπηρετεί αστικά, προαστιακά και περιφερειακά κέντρα στην Αττική. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 2003 ως θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ Α.Ε. για να εξυπηρετήσει τη μετακίνηση της Αθήνας την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Ολοκληρώνονται οι θυγατρικές εταιρείες του ΟΣΕ με την εταιρεία **ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε.**, έτος ίδρυσης το 2004. Σκοπός της εταιρείας είναι η προώθηση της διαδικασίας σύμπραξης με τον ιδιωτικό τομέα, ώστε να ολοκληρωθεί το έργο κατασκευής και λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου Ιδιωτών στο Θριάσιο Πεδίο.

Έως και το 2006, λοιπόν, η δομή της μητρικής εταιρείας ΟΣΕ αποτελείτο από τις ανωτέρω έξι (6) εταιρείες. Στη συνέχεια, εντός του έτους 2007 πραγματοποιήθηκαν κάποιои μετασχηματισμοί στοχεύοντας στη συγκέντρωση ομοειδών δραστηριοτήτων, την εξοικονόμηση πόρων και την αποτελεσματικότερη λειτουργία του ομίλου. Η εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. συγχωνεύθηκε με απορρόφησή της από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η εταιρεία ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε. συγχωνεύθηκε με απορρόφηση της από τη ΓΑΙΑΟΣΕ. Μετά την απορρόφηση της εταιρείας ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ, Η ΓΑΙΑΟΣΕ απέκτησε την κυριότητα του Εμπορευματικού Κέντρου του Θριάσιου και συνεπώς, επέκτεινε τον ορίζοντα δράσης της και στον τομέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης εμπορευματικών κέντρων. Βάση αυτή της εξέλιξης, η νέα διάρθρωση του Ομίλου ΟΣΕ αποτελείται από τέσσερις (4) θυγατρικές, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα (*Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις Χρήσης 2007*).



Διάγραμμα 1.5.1
Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2007)

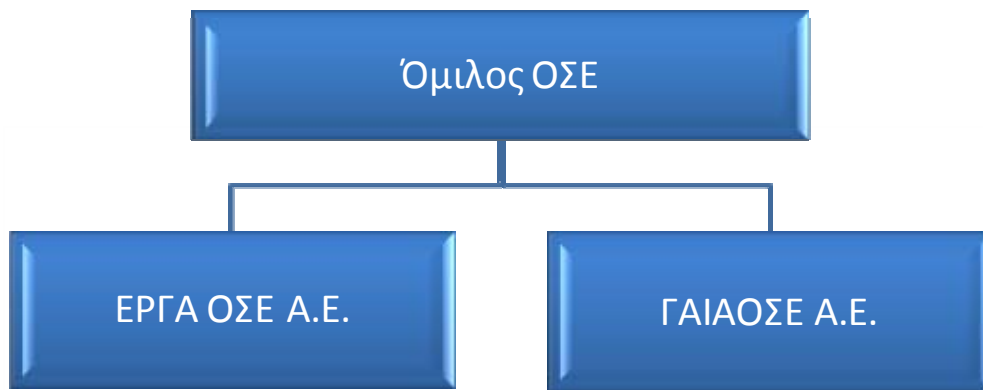
Στη συνέχεια, η διάρθρωση του Ομίλου άλλαξε. Η εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στις 30/12/2008 μεταβιβάστηκε πλήρως από τον ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο και πλέον δεν ανήκει στον όμιλο. Ο κύριος λόγος που έγινε αυτό ήταν οι απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τον αποτελεσματικό διαχωρισμό της διαχείρισης υποδομής (ΕΔΙΣΥ) από τον μοναδικό πάροχο σιδηροδρομικών υπηρεσιών (ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Στο τέλος της χρήσης του 2008 οι θυγατρικές του ΟΣΕ είναι τρεις (2) και είναι οι ΕΔΙΣΥ Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. (*Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΟΣΕ χρήσης 2008*). Η ίδια διάρθρωση στον Όμιλο συνεχίζεται σε αυτήν τη μορφή έως και το τέλος χρήσης 2009 (βλ. Διάγραμμα 1.5.2).



Διάγραμμα 1.5.2

Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2008 & 31.12.2009)

Εντός της χρήσης του 2010 ολοκληρώθηκε η συγχώνευση του ΟΣΕ με απορρόφηση 100% της θυγατρικής του ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (*Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΟΣΕ χρήσης 2010*) και η διάρθρωση του Ομίλου στο τέλος της χρήσης είναι όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1.5.3.



Διάγραμμα 1.5.2
Διάρθρωση Ομίλου ΟΣΕ (31.12.2010)

Από το 2010 έως και το τέλος χρήσης του 2012, η διάρθρωση του Ομίλου ΟΣΕ δεν άλλαξε. Με τη ψήφιση του ν. 3891/2010 περί Αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο ΟΣΕ γίνεται ο μοναδικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με αρμοδιότητες τη διαχείριση κυκλοφορίας και τη συντήρηση του δικτύου υποδομής, την ανάπτυξη του δικτύου, καθώς και την ίδρυση και τη λειτουργία εκπαιδευτικών κέντρων. Αξίζει να αναφερθεί, τέλος, το γεγονός ότι στη χρήση 2011, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ίδρυσε τρεις (3) θυγατρικές, ανώνυμες εταιρείες, με σκοπό την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

1.6 Ανακεφαλαίωση

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού ήταν να μας εισάγει στην έννοια και την εξέλιξη των σιδηροδρόμων και ειδικότερα των ελληνικών σιδηροδρόμων. Για το λόγο αυτό γίνεται αναφορά στην ιστορία των σιδηροδρόμων, από την δημιουργία του πρώτου σιδηροδρόμου τον 16^ο αιώνα στα ευρωπαϊκά ορυχεία, έως και την εξέλιξη του τον 20^ο αιώνα, χάριν της Βιομηχανικής Επανάστασης. Στη συνέχεια, περιοριζόμαστε στην περιγραφή και εξέλιξη των ελληνικών σιδηροδρόμων από το 1869, όπου πραγματοποιήθηκε το πρώτο δρομολόγιο, Θησείο – Πειραιάς, έως και την ίδρυση των Σ.Ε.Κ. (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) το 1920. Στην ανωτέρω περιγραφή έχει συμπεριληφθεί τόσο το έργο του Χαρίλαου Τρικούπη, όσο και η εξέλιξη ίδρυσης του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου και των σημαντικότερων εταιρειών που συνετέλεσαν σε αυτό. Πέραν όμως της ιστορικής αναδρομής, βασική προϋπόθεση για να γνωρίσουμε μία εταιρεία και να έχουμε τη δυνατότητα, στη συνέχεια, να την αναλύσουμε και να προβούμε σε μελλοντικές προβλέψεις είναι η μελέτη της διάρθρωσής της. Έτσι, η τελευταία ενότητα του κεφαλαίου, αναφέρεται στη διάρθρωση του Ομίλου ΟΣΕ, από την ίδρυσή του έως και σήμερα. Για το λόγο αυτό κρίθηκε απαραίτητη η μελέτη του συνδυασμού των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., μιας και μέχρι το 2007, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν θυγατρική του ΟΣΕ και αποσχίσθηκε από τον Όμιλο, λόγω ανάγκης συμμόρφωσης της χώρας με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες – ανάλυση επ’ αυτού γίνεται στο Κεφάλαιο 5.

Κατόπιν, λοιπόν, μιας σειράς συγχωνεύσεων καταλήγουμε στο ότι ο Όμιλος ΟΣΕ, από έξι (6) θυγατρικές εταιρείες το 2005, φτάνει να έχει μόλις δύο (2) το 2012. Ο ΟΣΕ Α.Ε. είναι η μητρική εταιρεία του Ομίλου ΟΣΕ και οι θυγατρικές του, πλέον, είναι η ΕΡΓΟΣΕ, η οποία ασχολείται με τη διαχείριση των έργων υποδομής και η ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία ασχολείται με τη διαχείριση και αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χρηματοοικονομική Ανάλυση Ο.Σ.Ε. Α.Ε. περιόδου 2008 – 2012

2.1 Εισαγωγή

Ολοκληρώνοντας το Κεφάλαιο 1, αναφέραμε την ανάγκη ανάλυσης και αξιολόγησης των δύο βασικών εταιρειών που αποτελούν τη δομή του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας. Οι εταιρείες αυτές είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., πάροχος σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ο ΟΣΕ Α.Ε. υπεύθυνος για τη συντήρηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Στο συγκεκριμένο μέρος της εργασίας, λοιπόν, παρουσιάζονται και αξιολογούνται τα βασικά οικονομικά στοιχεία της εταιρείας ΟΣΕ για τις χρήσεις 2008, 2009, 2010, 2011 και 2012. Όλα τα στοιχεία των πινάκων και των διαγραμμάτων είναι από δεδομένα που αντλήσαμε από τις δημοσιευμένες Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις των χρήσεων που αναφέρονται και όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ (000 €). Στο πρώτο στάδιο, παρουσιάζονται και, κατ' επέκταση, επεξηγούνται τα βασικά οικονομικά μεγέθη της εταιρείας και οι διάφορες διακυμάνσεις αυτών μεταξύ των χρήσεων που εξετάζονται. Αυτό πραγματοποιείται κυρίως με τη σύγκριση σημαντικών μεγεθών, καθώς και με τη χρήση αριθμοδεικτών. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά, αρχικά, στα κεφάλαια της εταιρείας και, εν συνεχεία αναλύονται τα έσοδα και τα έξοδα της. Ιδιαίτερη σημασία δίδεται στις αμοιβές και έξοδα προσωπικού, μιας και είναι ένας παράγοντας ο οποίος έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία έτη και προσδοκάται, λόγω της οικονομικής κρίσης της χώρας και των συνεχών αλλαγών που γίνεται στο ενιαίο μισθολόγιο, περαιτέρω μεταβολή, κάτι τα οποίο σκοπεύουμε να χρησιμοποιήσουμε στην Ανάλυση Ευαισθησίας που θα ακολουθήσει στο Κεφάλαιο 4.

Η εν λόγω ανάλυση κρίνεται απαραίτητη, για σκοπούς βιωσιμότητας μιας εταιρείας, γιατί τα μελλοντικά σενάρια, οι προβλέψεις και οι πιθανές επενδύσεις μιας εταιρείας, βασίζονται πάντα στην οικονομική κατάσταση των προηγούμενων ετών, καθώς και στην υφιστάμενη κατάσταση της εταιρείας.

2.2 Ανάλυση σημαντικών οικονομικών μεγεθών περιόδου 2008-2012

Ακολουθεί ανάλυση των βασικών οικονομικών μεγεθών της εταιρείας που επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα τελικά αποτελέσματά της. Τα μεγέθη που θα αναλυθούν στις παρακάτω υποενότητες είναι τα κεφάλαια της εταιρείας, τα έσοδα και τα έξοδά της. Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, όλοι οι πίνακες έχουν διαμορφωθεί βάσει των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων της εταιρείας και τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ.

2.2.1 Ίδια Κεφάλαια – Μετοχικό Κεφάλαιο

Ο κεφαλαιουχικός χαρακτήρας της ανώνυμης εταιρείας καθιστά αναγκαία την ύπαρξη κεφαλαίου για τη σύσταση και λειτουργία της ανώνυμης εταιρείας. Το μετοχικό κεφάλαιο παριστάνει το ελάχιστο όριο περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να βρίσκονται πάντοτε στη διάθεση της ανώνυμης εταιρείας για την εξασφάλιση των δανειστών της. Συνεπώς το μετοχικό κεφάλαιο αποτελεί τεκμήριο για τη φερεγγυότητα της ανώνυμης εταιρείας και ως στοιχείο του καταστατικού παραμένει σταθερό σε όλη τη διάρκεια λειτουργίας της ανώνυμης εταιρείας. Για το λόγο κρίνεται αναγκαίο να εξεταστεί το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια της σε αρχικό στάδιο της ανάλυσης.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 47 του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών 2190/1920, σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στον ισολογισμό, γίνει κατώτερο από το μισό (1/2) του μετοχικού κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη λήξη της χρήσης, που θα αποφασίσει τη λύση της εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 48 του ίδιου νόμου ισχύει ότι η εταιρεία μπορεί να λυθεί με δικαστική απόφαση μετά από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον εάν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στον ισολογισμό καταστεί κατώτερο του ενός δεκάτου (1/10) του μετοχικού κεφαλαίου και η γενική συνέλευση δεν λαμβάνει μέτρα κατά το άρθρο 47.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα ίδια κεφάλαια, το μετοχικό κεφάλαιο καθώς και το η διαφορά των ιδίων κεφαλαίων με το 1/2 του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΟΣΕ για τις χρήσεις 2008 – 2012. Ο σκοπός του συγκεκριμένου πίνακα είναι να δείξουμε κατά πόσον έχει εφαρμογή ή όχι το άρθρο 47 του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών 2190/1920.

Πίνακας 2.2.1.1

Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο – αρ. 47

	Ίδια κεφάλαια	Μετοχικό Κεφάλαιο	1/2 Μετοχικού Κεφαλαίου	Διαφορά Ιδίων κεφαλαίων με 1/2 μετοχικού κεφαλαίου
2012	1.434.806,00	4.799.198,00	2.399.599,00	-964.793,00
2011	2.971.911,00	4.799.198,00	2.399.599,00	572.312,00
2010	4.823.313,00	4.799.198,00	2.399.599,00	2.423.714,00
2009	4.209.955,00	4.799.198,00	2.399.599,00	1.810.356,00
2008	4.408.605,00	4.799.198,00	2.399.599,00	2.009.006,00

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Βάσει του παραπάνω πίνακα συμπεραίνουμε ότι το 2012 το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων έχει καταστεί κατώτερο του 1/2 του μετοχικού κεφαλαίου και συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 47 του νόμου 2190/1920. Η Διοίκηση της εταιρείας οφείλει να εκπονήσει κατάλληλο πρόγραμμα, στα πλαίσια των νόμων 3891/2010, νόμος για την αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 4111/2013, νόμος για τη μείωση μισθών και συντάξεων, για την άρση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 47 και την δυνατότητα συνέχισης των δραστηριοτήτων της εταιρείας.

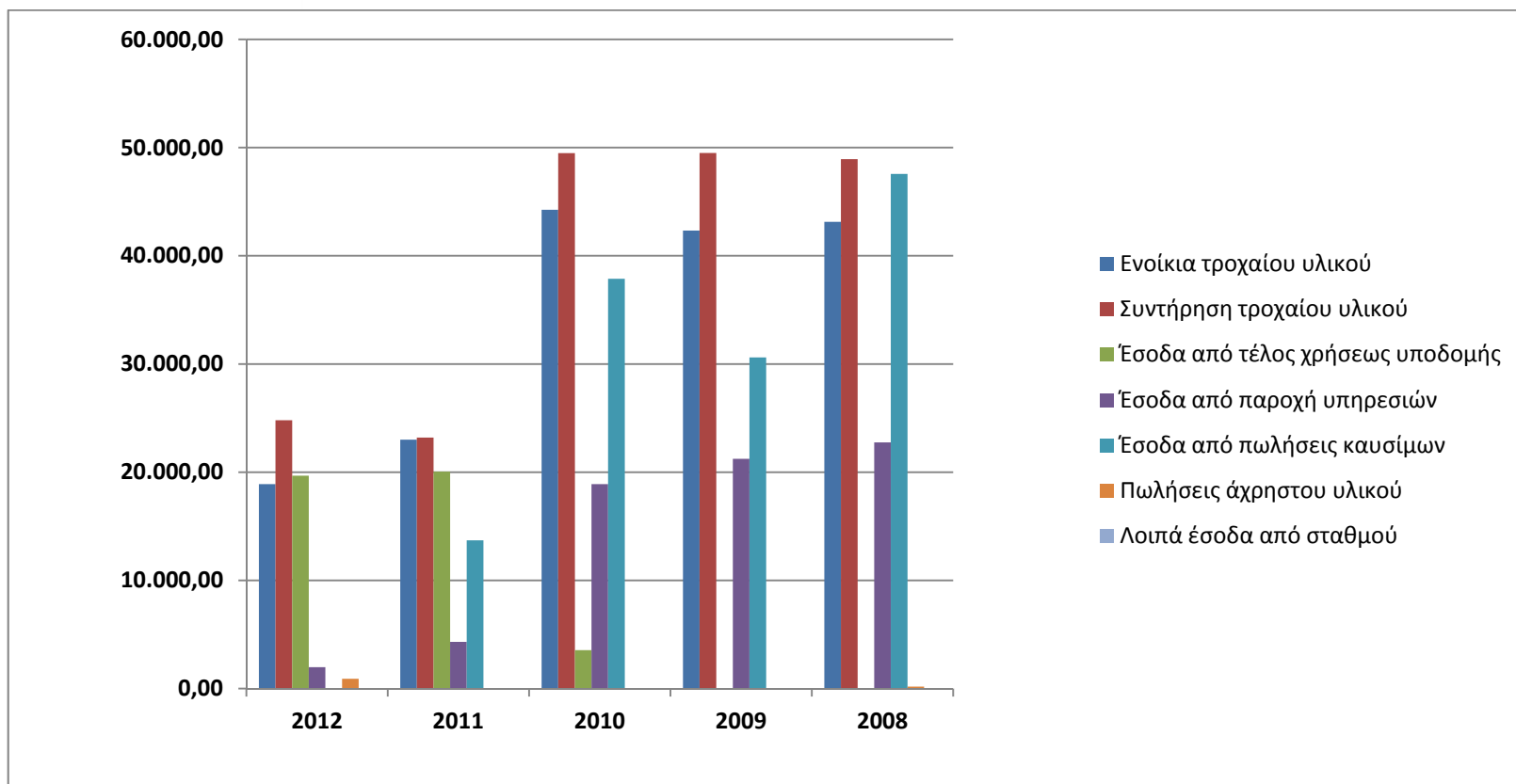
2.2.2 Κύκλος Εργασιών

Στο σημείο αυτό θα αναλυθεί ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ώστε να προκύψει από ποιά κατηγορία εσόδων επηρεάζονται περισσότερο τα έσοδα της εταιρείας και σε τί ποσοστό. Να σημειωθεί ότι ο κύκλος εργασιών της ατομικής οικονομικής κατάστασης του ΟΣΕ ΑΕ για την χρήση 2010 περιλαμβάνει και τον κύκλο εργασιών του μηνός Δεκεμβρίου της ΕΔΙΣΥ ΑΕ η οποία απορροφήθηκε από τον ΟΣΕ. Για τον λόγο αυτό ο κύκλος εργασιών των ατομικών οικονομικών καταστάσεων του ΟΣΕ για την χρήση 2010 δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμος με τα αντίστοιχα των προηγούμενων χρήσεων.

Στο Διάγραμμα 2.2.2.1 παρουσιάζονται οι κατηγορίες των εσόδων που σχηματίζουν τον κύκλο εργασιών της εταιρείας για τα έτη 2008 – 2012. Εύκολα αποδεικνύεται, τόσο διαγραμματικά (βλ. Διάγραμμα 2.2.1), όσο και από τον Πίνακα 2.2.2.1 ο οποίος ακολουθεί,

ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων προέρχεται από τη συντήρηση τροχαίου υλικού όπου τα ποσοστά κυμαίνονται από 28% έως 37%. Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων, σε σχέση με τον κύκλο εργασιών, προέρχεται από τα ενοίκια τροχαίου υλικού όπου ο μέσος όρος των ετών 2008 – 2012 των εσόδων της κατηγορίας αυτής είναι 28%. Παρατηρώντας το σύνολο των εσόδων μεταξύ των ετών που αναλύονται διακρίνεται μείωση των εσόδων του 2012, της τάξης του 21% σε σχέση με τα έσοδα του 2011. Αυτό οφείλεται κυρίως στην απευθείας αγορά ενέργειας από τον βασικό χρήστη του δικτύου την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για αυτό άλλωστε και τα έσοδα από πωλήσεις καυσίμων το 2012 είναι μηδενικά. Μεγάλη μείωση παρατηρείται, επίσης, από το 2010 στο 2011. Η μείωση κατά 45% του κύκλου εργασιών του 2011, σε σχέση με αυτόν του 2010, οφείλεται σε αναστολή λειτουργίας μέρος του δικτύου και στην παύση πωλήσεων καυσίμων προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το β' εξάμηνο του έτους. Όσον αφορά το τελευταίο παρατηρούμε ότι το 2011 τα έσοδα από πωλήσεις καυσίμων είναι περίπου τα μισά σε σχέση με τα αντίστοιχα των προηγούμενων ετών. Το 2010 παρατηρείται μία αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 7% ή οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αυξημένες τιμές με τις οποίες έγιναν οι πωλήσεις καυσίμων προς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά όπως έχει προαναφερθεί και παραπάνω τα ποσά το 2010 δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα με τα υπόλοιπα έτη. Τέλος, το 2009 παρατηρείται μείωση 12% των εσόδων σε σύγκριση με το 2008 η οποία οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στη μείωση των εσόδων από πωλήσεις καυσίμων.

Ακολουθεί διαγραμματική απεικόνιση του κύκλου εργασιών.



Διάγραμμα 2.2.2.1
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

Πίνακας 2.2.2.1
Κύκλος Εργασιών ΟΣΕ Α.Ε. 2008-2012

	2012	% κύκλου εργασιών	2011	% κύκλου εργασιών	2010	% κύκλου εργασιών	2009	% κύκλου εργασιών	2008	% κύκλου εργασιών
Ενοίκια τροχαίου υλικού	18.890,00	29%	23.000,00	27%	44.248,00	29%	42.329,00	29%	43.138,00	27%
Συντήρηση τροχαίου υλικού	24.800,00	37%	23.202,00	28%	49.488,00	32%	49.500,00	34%	48.930,00	30%
Έσοδα από τέλος χρήσεως υποδομής	19.680,00	30%	20.056,00	24%	3.552,00	2%	0,00	0%	0,00	0%
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών	1.983,00	3%	4.318,00	5%	18.892,00	12%	21.232,00	15%	22.749,00	14%
Έσοδα από πωλήσεις καυσίμων	0,00	0%	13.695,00	16%	37.868,00	25%	30.602,00	21%	47.560,00	29%
Πωλήσεις άχρηστου υλικού	910,00	1%	5,00	0%	1,00	0%	0,00	0%	179,00	0%
Λοιπά έσοδα από σταθμούς	0,00	0%	0,00	0%	1,00	0%	0,00	0%	0,00	0%
Κύκλος Εργασιών	66.263,00	100%	84.276,00	100%	154.050,00	100%	143.663,00	100%	162.556,00	100%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Ο παραπάνω πίνακας παρουσίασε τα ποσά (σε χιλιάδες €) της κάθε κατηγορίας εσόδων και τα αντίστοιχα ποσοστά αυτών σε σχέση με τον κύκλο εργασιών της εταιρείας.

2.2.3 Ανάλυση Εξόδων

Για να σχηματίσουμε εικόνα για την οικονομική θέση της εταιρείας, συνδυαστικά με την παραπάνω ανάλυση των εσόδων της, απαραίτητο είναι να αναλυθούν οι μεταβολές των εξόδων των αντίστοιχων ετών καθώς και να διευκρινιστεί η κατηγορία εξόδων με το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου. Παρακάτω παρατίθενται πίνακας με τις 3 βασικές κατηγορίες εξόδων, κόστος πωλήσεων, έξοδα διοικητικής λειτουργίας και έξοδα λειτουργίας διάθεσης, από το 2008 έως το 2012. Στη συνέχεια ακολουθεί πίνακας με τα ποσοστά της κάθε κατηγορίας εξόδου προς το σύνολο των εξόδων.

Πίνακας 2.2.3.1

Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009	2008
Κόστος πωλήσεων	378.117,00	420.976,00	373.689,00	372.610,00	396.657,00
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	30.894,00	33.425,00	28.437,00	23.226,00	18.408,00
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	2.423,00	4.156,00	1.926,00	3.360,00	3.273,00
Σύνολο εξόδων	411.434,00	458.557,00	404.052,00	399.196,00	418.338,00

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 2.2.3.2

Ποσοστά εξόδων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

	% συνολικών εξόδων 2012	% συνολικών εξόδων 2011	% συνολικών εξόδων 2010	% συνολικών εξόδων 2009	% συνολικών εξόδων 2008
Κόστος πωλήσεων	91,90%	91,80%	92,49%	93,34%	94,82%
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	7,51%	7,29%	7,04%	5,82%	4,40%
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	0,59%	0,91%	0,48%	0,84%	0,78%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Αναμφισβήτητα, βάσει των παραπάνω πινάκων συμπεραίνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εξόδων, προέρχεται από το κόστος πωλήσεων. Επιπλέον, παρατηρείται σταθερή πορεία, χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις, μεταξύ των ποσοστών των τριών κατηγοριών των εξόδων σε σχέση με τον κύκλο εργασιών, για τα έτη 2008 – 2012. Όσον αφορά το σύνολο των εξόδων παρατηρείται μείωση 10% το 2012 σε σχέση με το προηγούμενο έτος ενώ, το 2011 παρουσίασαν αύξηση της τάξης το 13%, σε σχέση με τα έξοδα του 2010. Το 2010, σε σύγκριση με το 2009, η μεταβολή ήταν αμελητέα. Τέλος, το 2009 η μείωση των εξόδων ανέρχεται σε ποσοστό 5% των εξόδων του 2008.

Βάσει της ανωτέρω ανάλυσης των εξόδων, κρίνεται απαραίτητο για τη μελέτη που πραγματοποιείται και για τη διεξαγωγή ορθών συμπερασμάτων, να προβούμε σε εκτενέστερη ανάλυση του κόστους πωλήσεων ανά κατηγορία εξόδου. Αυτό θα μας βοηθήσει να καταλήξουμε στα κονδύλια εκείνα των οποίων οι μεταβολές επηρεάζουν σε μεγαλύτερο βαθμό το κόστος πωλήσεων της εταιρείας. Παρακάτω παρατίθεται πίνακας στον οποίο αναλύονται τα έξοδα που σχηματίζουν το κόστος πωλήσεων για τα έτη 2008 – 2012, καθώς και τα αντίστοιχα ποσοστά αυτών σχέση με το σύνολο του κόστους πωλήσεων.

Πίνακας 2.2.3.3.
Κόστος Πωλήσεων 2008-2012

	2012	% κόστος πωλήσεων	2011	% κόστος πωλήσεων	2010	% κόστος πωλήσεων	2009	% κόστος πωλήσεων	2008	% κόστος πωλήσεων
Κόστος αποθεμάτων αναγνωρισμένο ως έξοδο	10.316,00	2,73%	42.386,00	10,07%	39.762,00	10,64%	32.142,00	8,63%	51.040,00	12,87%
Κόστος αποσβέσεων ενσώματων παγίων	283.327,00	74,93%	278.934,00	66,26%	273.210,00	73,11%	276.692,00	74,26%	255.638,00	64,45%
Κόστος αποσβέσεων άυλων παγίων	3,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	64,00	0,02%	115,00	0,03%
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	386,00	0,10%	340,00	0,08%	179,00	0,05%	328,00	0,09%	984,00	0,25%
Ηλεκτρικό ρεύμα	1.908,00	0,50%	1.919,00	0,46%	334,00	0,09%	41,00	0,01%	118,00	0,03%
Υδρευση	0,00	0,00%	6,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Έξοδα διακίνησης	12,00	0,00%	16,00	0,00%	19,00	0,01%	11,00	0,00%	0,00	0,00%
Τηλεπικοινωνίες	383,00	0,10%	453,00	0,11%	177,00	0,05%	150,00	0,04%	491,00	0,12%
Ασφάλιστρα	245,00	0,06%	525,00	0,12%	326,00	0,09%	399,00	0,11%	419,00	0,11%
Επισκευές & συντηρήσεις	1.797,00	0,48%	1.308,00	0,31%	28.715,00	7,68%	50.339,00	13,51%	48.455,00	12,22%
Παροχές τρίτων	2.634,00	0,70%	2.509,00	0,60%	723,00	0,19%	5,00	0,00%	28,00	0,01%
Φόροι – τέλη	2.251,00	0,60%	2.194,00	0,52%	522,00	0,14%	1.020,00	0,27%	149,00	0,04%
Αμοιβές & έξοδα προσωπικού	82.780,00	21,89%	107.507,00	25,54%	25.430,00	6,81%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Αμοιβές & έξοδα τρίτων	9.128,00	2,41%	8.649,00	2,05%	3.436,00	0,92%	7.477,00	2,01%	7.187,00	1,81%
Μελέτες	0,00	0,00%	0,00	0,00%	1.063,00	0,28%	3.151,00	0,85%	31.298,00	7,89%
Έξοδα διαφήμισης	4,00	0,00%	7,00	0,00%	19,00	0,01%	53,00	0,01%	124,00	0,03%
Έξοδα ταξιδιών	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	17,00	0,00%
Διάφορα έξοδα	2.313,00	0,61%	2.211,00	0,53%	4.805,00	1,29%	759,00	0,20%	697,00	0,18%
Ιδιοπαραγωγή	-19.370,00	-5,12%	-27.988,00	-6,65%	-5.031,00	-1,35%	-21,00	-0,01%	-103,00	-0,03%
Σύνολο κόστους πωλήσεων	378.117,00	100%	420.976,00	100%	373.689,00	100%	372.610,00	100%	396.657,00	100%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο κόστος προέρχεται από αποσβέσεις ενσώματων παγίων. Τα ενσώματα πάγια είναι τα υλικά αγαθά που αποκτάει η οικονομική μονάδα, με σκοπό να τα χρησιμοποιεί ως μέσα δράσεώς της κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους, η οποία είναι πάντα μεγαλύτερη από ένα έτος. Ως ενσώματα πάγια θεωρούνται τα οικόπεδα, τα κτίρια και τα τεχνικά έργα της εταιρείας καθώς, και κάθε νέα προσθήκη αυτών με σκοπό, είτε την αύξηση της λογιστικής αξίας των ήδη υπαρχόντων, είτε την προσθήκη νέων παγίων στο μητρώο της εταιρείας. Συμπεραίνουμε ότι στο παρελθόν η εταιρεία έχει επενδύσει μεγάλο ποσό σε πάγια των οποίων φέρει, κάθε χρόνο, το κόστος των αποσβέσεων, αυξάνοντας έτσι σε σημαντικό βαθμό τα έξοδά της.

2.2.4 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

Σε συνέχεια της ανωτέρω ανάλυσης, παρατηρούμε ότι το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό των εξόδων προέρχεται από αμοιβές και έξοδα προσωπικού. Οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού περιλαμβάνουν μισθούς, ημερομίσθια και επιδόματα, έξοδα κοινωνικής ασφάλισης, συνταξιοδοτικές παροχές και αποζημιώσεις. Σημαντική είναι η αναφορά στο γεγονός ότι το εν λόγω κόστος βαρύνει την εταιρεία ΟΣΕ τα τρία τελευταία έτη, δηλαδή τις χρήσεις 2010, 2011 και 2012. Να σημειωθεί ότι το 2010 το κόστος αυτό είναι πολύ μικρό. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι εξαιτίας της συγχώνευσης της ΕΔΙΣΥ Α.Ε. από την μητρική εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., η οποία πραγματοποιήθηκε στις 26/11/2010 και κατά συνέπεια ενοποιήθηκαν τα λογιστικά και μηχανογραφικά τους συστήματα, με αποτέλεσμα από το 2010 οι οικονομικές καταστάσεις του ΟΣΕ να περιλαμβάνουν τα αποτελέσματα της δραστηριότητας της ΕΔΙΣΥ. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει τον μέσο όρο απασχολούμενου προσωπικού για τα έτη 2008 – 2012. Ακολουθεί πίνακας με τις αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού τα οποία περιλαμβάνονται τόσο στο κόστος πωλήσεων (βλ. Πίνακα 2.2.4.1), όσο και στα έξοδα διοικητικής διάθεσης και λειτουργίας. Επιπλέον, ο Πίνακας 2.2.4.2 δείχνει το μέσο όρο απασχολούμενου προσωπικού την περίοδο αυτήν ώστε η σύγκριση των μεταβολών να είναι συναρτήσι του προσωπικού και να έχουν βάσει τα συμπεράσματα που θα προκύψουν.

Πίνακας 2.2.4.1

Αμοιβές και έξοδα προσωπικού 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009	2008
Κόστος πωλήσεων	82.780,00	107.507,00	25.460,00	0,00	0,00
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	14.255,00	18.259,00	1.597,00	10.537,00	11.314,00
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	1.037,00	1.457,00	1.144,00	0,00	0,00
Σύνολο εξόδων	98.072,00	127.223,00	28.201,00	10.537,00	11.314,00
Μεταβολές		-23%			-7%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 2.2.4.2

Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009	2008
Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού	2.526,00	2.648,00	150,00	170,00	189,00
Μεταβολές		-5%			-10%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Όπως φαίνεται στους ανωτέρω πίνακες, μεταβολές έχουν υπολογισθεί μεταξύ των ετών 2008 – 2009 και 2011 – 2012, μιας και μονάχα τις χρονιές αυτές τα μεγέθη είναι συγκρίσιμα. Από τον Πίνακα 2.2.4.1 και τον Πίνακα 2.2.4.2, φαίνεται ότι η μείωση του μέσου όρου απασχολούμενου προσωπικού από το 2011 στο 2012 είναι 5% με την αντίστοιχη μείωση των εξόδων της εν λόγω δαπάνης να φτάνει το 23%. Μεταξύ των ετών 2008 και 2009 παρατηρείται μείωση 10% του μέσου όρου προσωπικού το 2009, με αντίστοιχη μείωση 7% στις αμοιβές και έξοδα προσωπικού. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι, ενώ από το 2008 στο 2009, η μείωση προσωπικού ήταν μεγαλύτερη σε σχέση με τη μείωση προσωπικού από το 2011 στο 2012, η αντίστοιχη δαπάνη το 2009 μειώθηκε σε μικρότερο βαθμό σε σχέση με τη μείωση που επήλθε στα έξοδα το 2012. Αυτό συνέβη κυρίως λόγω της μείωσης που δέχθηκαν την τελευταία περίοδο οι μισθοί, τα ημερομίσθια, τα επιδόματα, τα έξοδα κοινωνικής ασφάλισης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο παρακάτω πίνακας ο

οποίος δείχνει τις παροχές προς το προσωπικό (ποσά σε χιλιάδες €) μεταξύ των ετών 2008 – 2009 και 2011 – 2012.

Πίνακας 2.2.4.3

Παροχές προς το προσωπικό 2012-2011 & 2009-2008 ΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	% μεταβολή	2009	2008	% μεταβολή
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	71.158,00	90.985,00	-22%	7.539,00	8.168,00	-8%
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	26.172,00	35.224,00	-26%	2.738,00	2.820,00	-3%
Συνταξιοδοτικές παροχές	70,00	0,00	-	53,00	56,00	-5%
Λοιπά έξοδα προσωπικού	672,00	1.014,00	-34%	208,00	270,00	-23%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Παρατηρούμε βάση του παραπάνω πίνακα ότι ενώ, όπως έχει προαναφερθεί, η μείωση του μέσο αριθμού προσωπικού μεταξύ 2011 και 2012 είναι 5% και μεταξύ 2009 και 2008 είναι 10%, η μείωση των μισθών από το 2012 στο 2011 ανέρχεται σε 22% ενώ το 2009 σε σχέση με το 2008 η μείωση των μισθών είναι μόλις 8%. Το ίδιο παρατηρείται και στα έξοδα κοινωνικής ασφάλισης όπου η μείωση το 2012 είναι 26%, ενώ το 2009 μόνο 3%.

2.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών

Στο σημείο αυτό γίνεται ανάλυση και σύγκριση των σημαντικότερων αριθμοδεικτών και κατ' επέκταση, δίνεται η δυνατότητα έκβασης συμπερασμάτων για την υφιστάμενη κατάσταση της εταιρείας. Οι αριθμοδείκτες αποτελούν χρήσιμο εργαλείο στο οποίο μπορούν να βασιστούν μελλοντικές ενέργειες της εταιρείας και είτε να αποφευχθούν δυσχερείς οικονομικές συνέπειες, είτε να αντιμετωπισθούν πρόωρα. Οι κατηγορίες χρηματοοικονομικών δεικτών που επιλέχθηκαν για την ανάλυση είναι οι ακόλουθες:

- Αριθμοδείκτες Ρευστότητας : Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης της επιχείρησης. Ακολουθεί υπολογισμός και αξιολόγηση του Δείκτη Γενική Ρευστότητας.
- Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας : Χρησιμοποιούνται για τον ορισμό του κέρδους ή της ζημίας σε μία εταιρεία. Ακολουθεί υπολογισμός και αξιολόγηση του Δείκτη Περιθωρίου Μικτού Κέρδους και του Δείκτη Περιθωρίου Καθαρού Κέρδους. Επιπλέον, πραγματοποιείται ανάλυση του δείκτη EBITDA (Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων).
- Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας : Χρησιμοποιούνται ώστε να εκτιμηθεί η αποδοτικότητα, η δυναμικότητα των κερδών και η ικανότητα της διοίκησης. Ακολουθεί υπολογισμός και αξιολόγηση του Δείκτη Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων και του Δείκτη Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων.
- Αριθμοδείκτες Οικονομικής Διάρθρωσης : Χρησιμοποιούνται για να δείξουν σε τί βαθμό είναι κεφαλαιοποιημένη μία εταιρεία και κατά πόσον η εταιρεία είναι ικανή να καλύψει τις υποχρεώσεις της. Ακολουθεί υπολογισμός και αξιολόγηση του δείκτη Κεφαλαιακής Επάρκειας και Δανειακής Επιβάρυνσης.

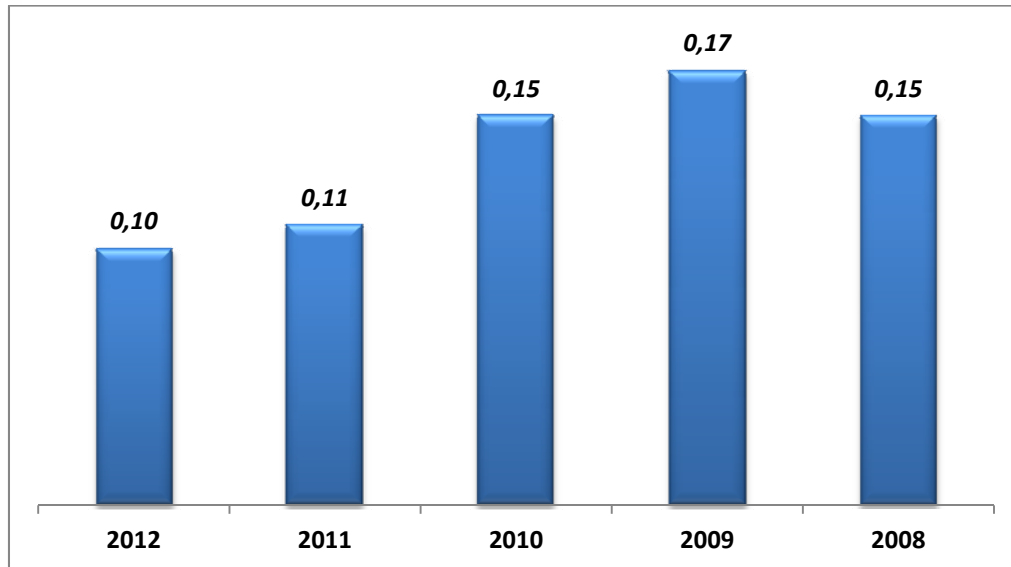
Όλοι οι αριθμοδείκτες έχουν υπολογιστεί βάσει των δημοσιευμένων Οικονομικών Καταστάσεων τις εταιρείας των χρήσεων που αφορούν (βλ. Παράρτημα).

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Δείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας δείχνει κατά πόσον το κυκλοφορούν ενεργητικό αρκεί για να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

$$\text{Δείκτης γενικής ρευστότητας} = (\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} / \text{Υποχρεώσεις})$$



Διάγραμμα 2.3.1

Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

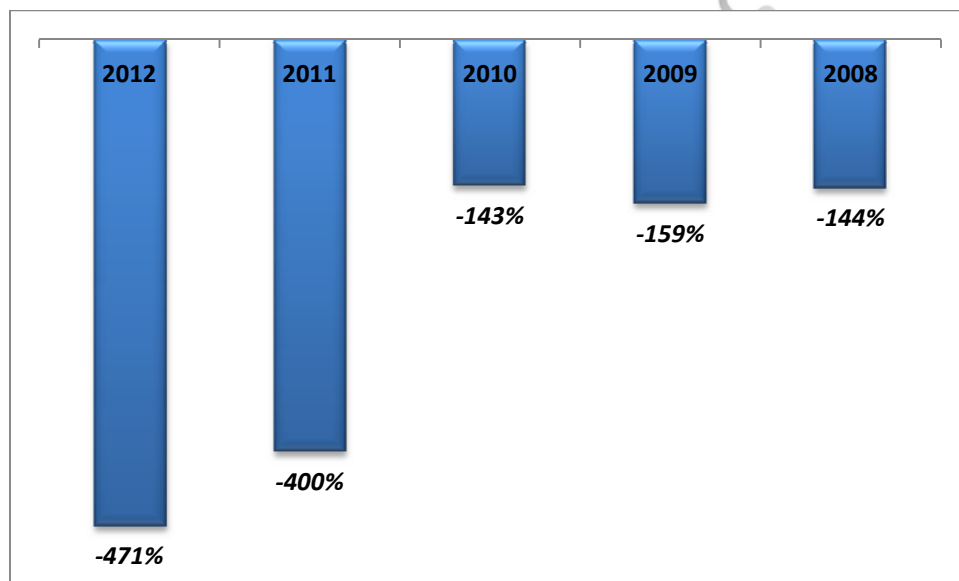
Ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας παρατηρούμε ότι το διάστημα ετών που μελετάμε παραμένει πολύ μικρότερος της μονάδας, κάτι το οποίο δηλώνει ότι τα ποσά του κυκλοφοριακού ενεργητικού είναι, κατά πολύ, χαμηλότερα σε σχέση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Να σημειωθεί ότι ιδανικά ο δείκτης γενικής ρευστότητας για μία εταιρεία πρέπει να είναι πάνω από δύο. Φαίνεται, λοιπόν, ότι η εταιρεία δεν είναι σε θέση να ικανοποιήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της δείχνοντας με τον τρόπο αυτό πολύ χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα.

Δείκτες Κερδοφορίας

Αριθμοδείκτης Περιθωρίου Μικτού Κέρδους

Ο δείκτης του μικτού περιθωρίου κέρδους μετρά την απόδοση των πωλήσεων σε σχέση με το μικτό αποτέλεσμα. Μία επιχείρηση με υψηλό περιθώριο μικτού κέρδους έχει γενικά την ικανότητα να επιτυγχάνει μικρό κόστος πωληθέντων και υψηλές τιμές πώλησης

*Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους = $100 * (\text{μικτό κέρδος} / \text{κύκλο εργασιών})$*



Διάγραμμα 2.3.2

Δείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

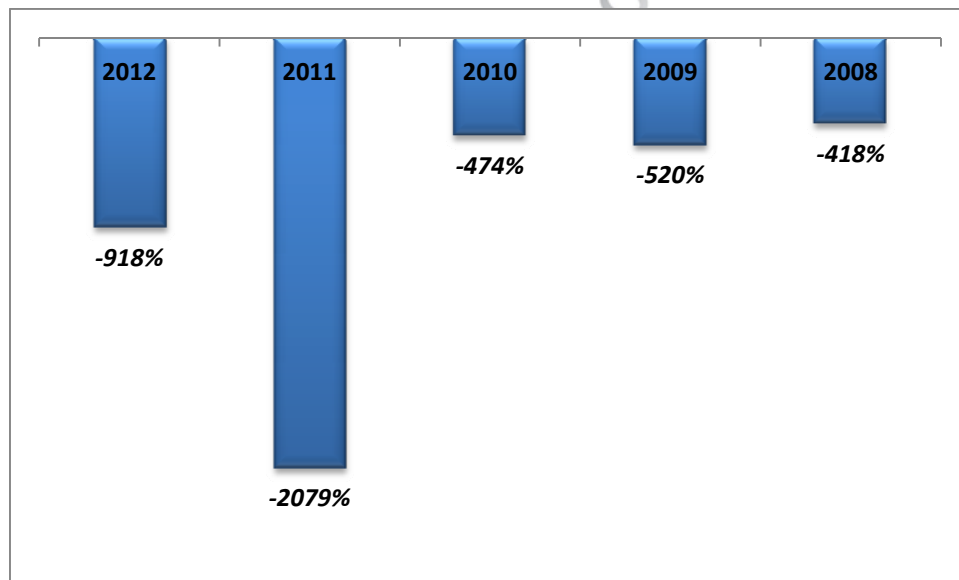
Παρατηρούμε ότι το ποσοστό του Μικτού Περιθωρίου Κέρδους του ΟΣΕ είναι αρνητικό, κάτι αναμενόμενο από τη στιγμή που η εταιρεία σημειώνει ζημίες. Αξιοσημείωτο είναι, όμως το ιδιαίτερος μεγάλο αρνητικό ποσοστό του δείκτη αυτού που κάνει πλέον αδύνατο η εταιρεία μπορέσει να πληρώσει τα λειτουργικά της έξοδα. Επιπλέον, να τονιστεί ότι το ποσοστό αυτό (σε απόλυτες τιμές) κάθε έτος, όλο και αυξάνεται φτάνοντας το 2012 σε εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό δηλώνοντας, όχι μόνο αδυναμία της εταιρείας στην πληρωμή των λειτουργικών της εξόδων αλλά και καμία πιθανότητα βελτίωσης αυτής την κατάσταση.

Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους

Ο δείκτης του καθαρού περιθωρίου κέρδους δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους από τις πωλήσεις, δηλαδή το ποσοστό κέρδους που μένει στην επιχείρηση μετά την αφαίρεση από τις καθαρές πωλήσεις του κόστους πωληθέντων και των λοιπών εξόδων.

$$\text{Δείκτης καθαρού κέρδους} = 100 * (\text{καθαρά κέρδη προ φόρων} / \text{κύκλο εργασιών})$$

Με άλλα λόγια, δίνει μία εικόνα της αποδοτικότητας των πωλήσεων της εταιρείας. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό μας δείχνει τι κερδίζει ή χάνει η εταιρεία για κάθε 100 ευρώ προϊόντων ή υπηρεσιών που πουλάει.



Διάγραμμα 2.3.3
Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

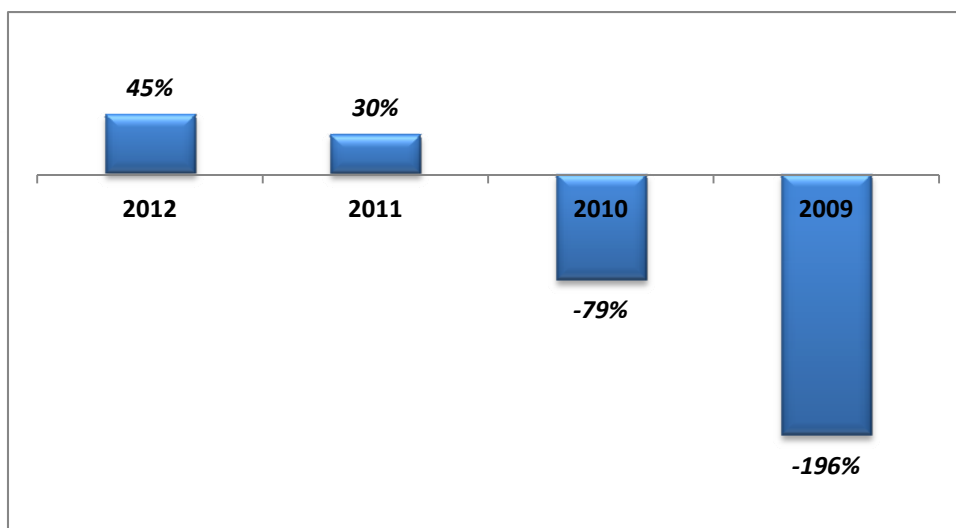
Είναι αναμενόμενο, βάσει και του προηγούμενου δείκτη, ότι και τα ποσοστά του δείκτη καθαρού κέρδους θα είναι αρνητικά και ακόμα χαμηλότερα, ακολουθώντας όμως ίδιες διακυμάνσεις, από τα ποσοστά του δείκτη του Διαγράμματος 2.3.2.. Το αξιοσημείωτο μεγάλο ποσό του δείκτη που παρατηρείται το έτος 2011 οφείλεται στο γεγονός ότι το έτος 2011 στα λοιπά έξοδα των Αποτελεσμάτων Χρήσης, περιλαμβάνεται και το ποσό της ζημίας που προέκυψε από την απομείωση των

οικοπέδων και των κτιρίων, μετά τη διενέργεια αποτίμησης στην οποία προέβη ο οργανισμός (*Παρατήρηση 4.26 Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2011*). Βάσει του δείκτη αυτού, μπορούμε να κατανοήσουμε πόσο ζημιογόνες είναι οι υπηρεσίες του ΟΣΕ και την αναγκαιότητα σχεδίου αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης της εταιρείας.

Δείκτης EBITDA (Αποτελέσματα προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων)

Στο σημείο αυτό θα ολοκληρώσουμε την ανάλυση της κερδοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. με την ανάλυση του EBITDA (Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων), αν και τα συμπεράσματά μας θα πρέπει να βασιστούν στα καθαρά αποτελέσματα της εταιρείας. Η χρήση του δείκτη EBITDA κρίνεται σημαντική, μιας και παρουσιάζει τα καθαρά μεγέθη μιας εταιρείας, χωρίς την επίδραση λογιστικών αποφάσεων, όπως αποσβέσεις, καθώς και φορολογικής πολιτικής. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η ανάλυση της κερδοφορίας των εταιρειών, διότι περιορίζεται η επίδραση της φορολογικής νομοθεσίας και των λογιστικών και χρηματοοικονομικών αποφάσεων που λαμβάνει η διοίκηση μιας εταιρείας. Η τιμή EBITDA υπολογίζεται αν αφαιρέσουμε, από τα συνολικά έσοδα μιας εταιρείας, τα έξοδα αυτής, χωρίς τους φόρους, τις αποσβέσεις και τους τόκους.

Δείκτης EBITDA = 100 (κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων / κύκλο εργασιών)*



Διάγραμμα 2.3.4
Δείκτης EBITDA 2009 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

Ο συγκεκριμένος δείκτης έχει υπολογιστεί για τα έτη 2009 – 2012, λόγω το ότι ήταν περιορισμένα τα στοιχεία για το έτος 2008 ώστε να τον υπολογίσουμε ορθά. Να σημειωθεί ότι τα δεδομένα 2009 και 2010 αναφέρονται σε ΟΣΕ/ΕΔΙΣΥ, για λόγους άμεσης σύγκρισης.

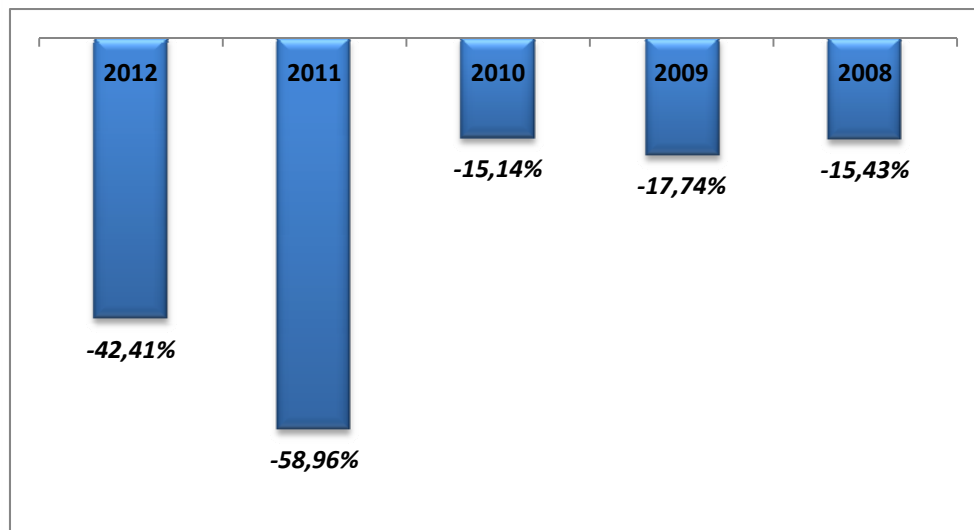
Σημαντική παρατήρηση είναι ότι η εταιρεία, τα έτη 2011 και 2012, εδραιώνει θετικό πρόσημο στα λειτουργικά της αποτελέσματα. Λόγω αποδοτικότερης διαχείρισης του κόστους της, παρατηρούμε σημαντική μείωση των περισσότερων κατηγοριών των εξόδων της (βλ. Πίνακα 2.2.3.3) τα έτη 2011 και 2012. Παρόλα αυτά, ο δείκτης EBITDA πρέπει να αξιολογηθεί με τρόπο τέτοιοιον όπου να μην μας οδηγήσει σε στρεβλωμένα συμπεράσματα, στο ότι δηλαδή η επιχείρηση αρχίζει να βελτιώνει τα αποτελέσματά της και να παρουσιάζει κέρδη. Στις μεταφορικές επιχειρήσεις, όπως ο ΟΣΕ, οι αποσβέσεις παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο και όπως φαίνεται και στον Πίνακα 2.2.3.3. αποτελούν την κατηγορία κόστους με τα μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο των εξόδων της εταιρείας. Οι αποσβέσεις αποτελούν πραγματικό έξοδα για μία εταιρεία, παρά το γεγονός ότι δεν αντιστοιχούν στις ταμειακές ροές κατευθείαν και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στις αποφάσεις της διοίκησης, κυρίως τις επενδυτικές, για την εταιρεία.

Δείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων (ROE – return of equity) αφορά την αποδοτικότητα της περιουσίας των μετόχων. Δείχνει το ποσοστό που κερδίζουν ή χάνουν οι μέτοχοι της εταιρείας.

$$ROE = (\text{καθαρά κέρδη προ φόρων} / \text{ίδια κεφάλαια})$$



Διάγραμμα 2.3.5

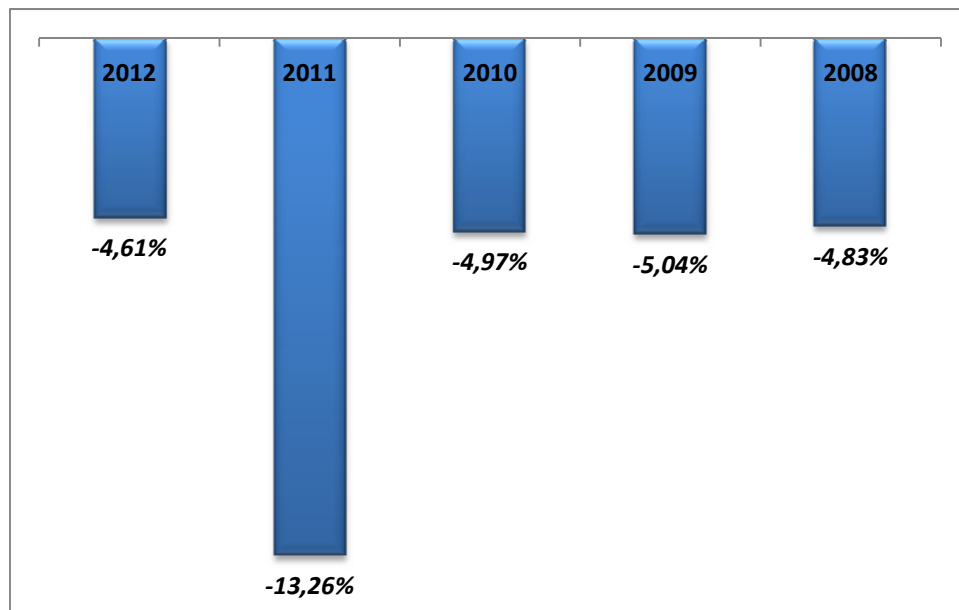
Δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

Αρνητικά τα ποσοστά και του δείκτη ROE με αισθητά μεγάλη αύξηση του δείκτη (σε απόλυτες τιμές) τα έτη 2011 και 2012 σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Το 2011 σημειώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο αγγίζει το 59% σε απόλυτη τιμή.

Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων

Ο δείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων (return on total assets) μετράει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης και επιτρέπει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της – αποτελεί ένα είδος αξιολόγησης και ελέγχου της διοίκησης της εταιρείας.

$$\text{Δείκτης απασχολούμενων κεφαλαίων} = 100 * (\text{καθαρά κέρδη} / \text{ενεργητικό})$$



Διάγραμμα 2.3.6

Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

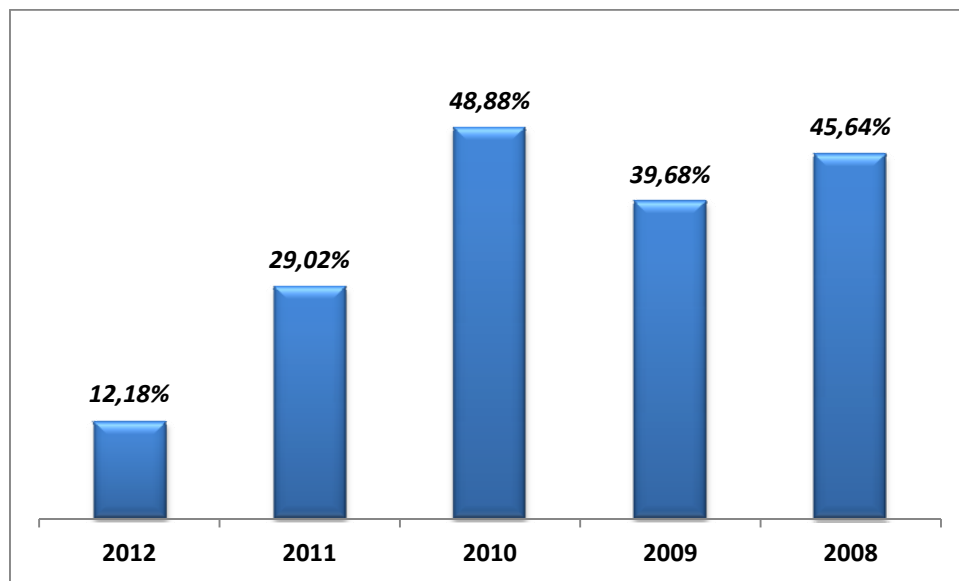
Τα χαμηλά ποσοστά του δείκτη αυτού του ΟΣΕ είναι αποτέλεσμα του χαμηλού περιθωρίου κέρδους στις υπηρεσίες του και της χαμηλής κυκλοφοριακής ταχύτητας του ενεργητικού.

Αριθμοδείκτες Οικονομικής Διάθρωσης

Αριθμοδείκτες Μακροπρόθεσμης Κεφαλαιακής Επάρκειας

Ο Δείκτης Κεφαλαιακής Επάρκειας δείχνει σε τί ποσοστό τα ίδια κεφάλαια καλύπτουν το σύνολο των υποχρεώσεων.

$$\text{Κεφαλαιακή επάρκεια} = (\text{ίδια κεφάλαια} / \text{σύνολο υποχρεώσεων})$$



Διάγραμμα 2.3.7

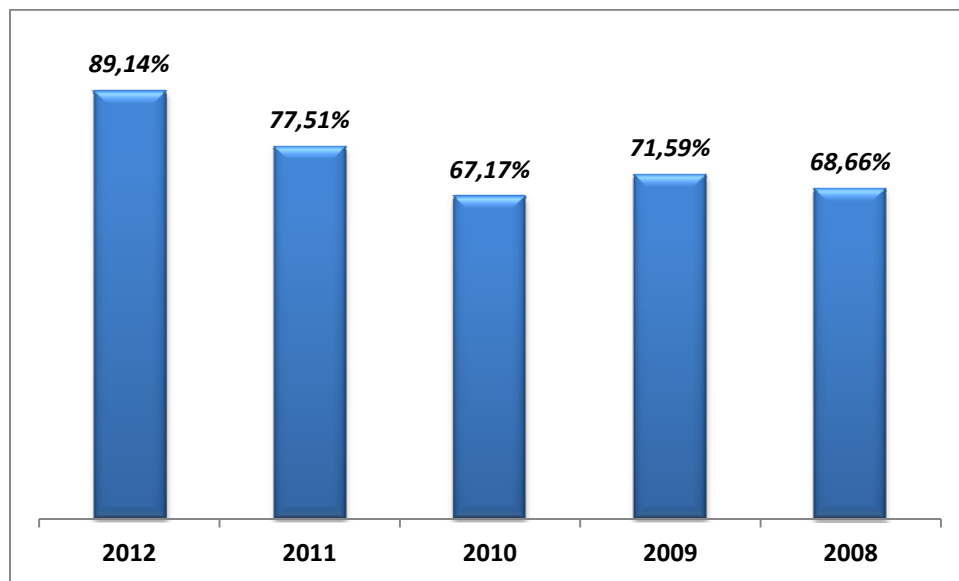
Δείκτης Κεφαλαιακής Επάρκειας 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

Τα ποσοστά του διαγράμματος 2.3.6 δείχνουν ότι τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας δεν είναι σε θέση να καλύψουν τις υποχρεώσεις της. Να σημειωθεί ότι από το 2008 έως και το 2012 το ποσοστό αυτό ολοένα και μικραίνει, δηλαδή τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας κάθε χρόνο αδυνατούν όλο και περισσότερο να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Αυτό συμβαίνει επειδή οι υποχρεώσεις της εταιρείας συνεχώς αυξάνονται σε συνδυασμό με συνεχή μείωση των ιδίων κεφαλαίων.

Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Ο Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης δείχνει σε τι ποσοστό η εταιρεία ανήκει στους δανειστές μέχρι την αποπληρωμή των δανείων.

$$\text{Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης} = (\text{σύνολο υποχρεώσεων} / \text{σύνολο παθητικού})$$



Διάγραμμα 2.3.8

Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 2008 – 2012 ΟΣΕ Α.Ε.

Ο δείκτης πρέπει να είναι μικρότερος της μονάδας, ώστε οι υποχρεώσεις να καλύπτονται από το σύνολο του παθητικού. Παρατηρούμε ότι ο δείκτης αν και είναι σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα είναι κάτω της μονάδας. Τα υψηλά ποσοστά αυτού του δείκτη δηλώνουν την δυσκολία της επιχείρησης να αποπληρώσει τα δάνεια και τις υποχρεώσεις της. Οι δείκτης παρατηρούμε ότι κυμαίνονται κατά μέσο όρο έως το 2011 σε ποσοστό περίπου 70% και το 2012 σημειώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό του δείκτη το οποίο πλησιάζει το 90%, ιδιαίτερος επικίνδυνος για την μελλοντική πορεία της εταιρείας, λόγω του ότι πλησιάζει τη μονάδα.

2.4 Ανακεφαλαίωση

Από την χρηματοοικονομική ανάλυση του ΟΣΕ Α.Ε. για τις χρήσεις 2008 – 2012 προέκυψαν σημαντικά συμπεράσματα για τη βιωσιμότητα της εταιρείας και τη μελλοντική της πορεία, καθώς και για την διαμόρφωση των σεναρίων της Ανάλυσης Ευαισθησίας που ακολουθεί στο Κεφάλαιο 4.

Σημαντική παρατήρηση για την πορεία της εταιρείας είναι το γεγονός ότι το 2012 το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας έχει καταστεί κατώτερο του ενός δευτέρου (1/2) του μετοχικού κεφαλαίου και κατά συνέπεια συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 47 του ν. 2190/1920. Η Διοίκηση της εταιρείας οφείλει να εκπονήσει κατάλληλο πρόγραμμα, στο πλαίσιο του ν. 3891/2010 για την άρση των διατάξεων του άρθρου αυτού και τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της εταιρείας. Επιπλέον, από την ανάλυση του κύκλου εργασιών της εταιρείας συμπεραίνουμε ότι το μεγαλύτερο έσοδο της εταιρείας προέρχεται από τη συντήρηση τροχαίου υλικού. Η συγκεκριμένη παρατήρηση είναι ιδιαίτερος σημαντική, μιας και από το 2013 αναμένουμε, βάσει του ν. 4111/άρθρο 23, απόσχιση του κλάδου συντήρησης από τον ΟΣΕ Α.Ε. και άρα αναμένουμε και έντονη μείωση των εσόδων της εταιρείας (βλ. Κεφάλαιο 4 – Πίνακα 4.2.1.1). Όσον αφορά τα έξοδα της εταιρείας, την μεγαλύτερη κατηγορία εξόδων καταλαμβάνει, όπως άλλωστε είναι και λογικό, το κόστος πωλήσεων και από αυτό το μεγαλύτερο έξοδο αφορά κόστος αποσβέσεων ενσώματων παγίων. Το γεγονός αυτό είναι λογικό, εφόσον αναφερόμαστε σε μεταφορική εταιρεία και για το λόγο αυτό η ανάλυση του EBITDA, αν και πραγματοποιήθηκε, δεν θεωρούμε ότι μπορεί να μας δώσει βάσιμα στοιχεία. Εν συνεχεία, μεγάλο κονδύλι των εξόδων προέρχεται από αμοιβές και έξοδα προσωπικού, κάτι το οποίο επίσης θα μας επηρεάσει στη διαμόρφωση των σεναρίων του Κεφαλαίου 4.

Τέλος, από την ανάλυση των αριθμοδεικτών καταλήγουμε πώς η εταιρεία αδυνατεί να καλύψει τις υποχρεώσεις της, καθώς επίσης και να πληρώσει τα λειτουργικά της έξοδα. Επιπλέον, οι ζημιές τη εταιρείας, μέσω του δείκτη καθαρού κέρδους, παρατηρούμε ότι όλο και αυξάνονται ενώ ο δείκτης ROE μας δείχνει ότι οι μέτοχοι, χρόνο με το χρόνο, χάνουν όλο και περισσότερο. Τα χαμηλά ποσοστά του δείκτη ROA επιβεβαιώνουν την ύπαρξη μη αποτελεσματικής διοίκησης και η συνεχής

αύξηση του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης δηλώνει τη δυσκολία της επιχείρησης να αποπληρώσει τα δάνεια και τις υποχρεώσεις της.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Χρηματοοικονομική Ανάλυση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. περιόδου 2008 – 2012

3.1 Εισαγωγή

Το Κεφάλαιο 3 σκοπό έχει να παρουσιάσει και να αναλύσει τα οικονομικά μεγέθη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για τις χρήσεις 2008, 2009, 2010, 2011 και 2012. Η ανάλυση η οποία θα ακολουθηθεί είναι αντίστοιχη με αυτήν του Κεφαλαίου 2, στο οποίο παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας ΟΣΕ. Όλα τα στοιχεία και οι υπολογισμοί βασίζονται σε δεδομένα των δημοσιευμένων Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων των χρήσεων που αφορούν και είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ ('000 €).

Αρχικά παρουσιάζονται τα βασικά οικονομικά μεγέθη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., όπως τα κεφάλαια, τα έσοδα και τα έξοδα. Τα συμπεράσματά μας, για την οικονομική κατάσταση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τα έτη αυτά, στηρίζονται στις διακυμάνσεις οι οποίες παρουσιάζονται μεταξύ των ετών και στους λόγους που τις προκαλούν, καθώς επίσης, και στον υπολογισμό των βασικών αριθμοδεικτών. Σκοπός μας είναι να παρουσιάσουμε, όχι μόνο την πορεία των αποτελεσμάτων (κέρδος/ζημίας) της εταιρείας, αλλά και τους λόγους εκείνους που συντελούν περισσότερο στο τελικό αποτέλεσμα.

Τα συμπεράσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σε συνδυασμό με την χρηματοοικονομική ανάλυση του ΟΣΕ Α.Ε. που προηγήθηκε στο Κεφάλαιο 2, θα χρησιμοποιηθούν για τη διεξαγωγή σεναρίων στην Ανάλυση Ευαισθησίας που πραγματοποιείται στο επόμενο κεφάλαιο και αποβλέπει σε μελλοντικές προβλέψεις.

3.2 Ανάλυση σημαντικών οικονομικών μεγεθών περιόδου 2008-2012

Ακολουθεί ανάλυση των βασικών οικονομικών μεγεθών, αντίστοιχη με την ανάλυση του Κεφαλαίου 2, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τα μεγέθη που θα αναλυθούν στις παρακάτω υποενότητες είναι τα κεφάλαια της εταιρείας, τα έσοδα και τα έξοδά της. Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, όλοι οι πίνακες έχουν διαμορφωθεί βάσει των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων της εταιρείας και τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ.

3.2.1 Ίδια Κεφάλαια – Μετοχικό Κεφάλαιο

Όπως έχει αναφερθεί στο Κεφάλαιο 3, στην χρηματοοικονομική ανάλυση του ΟΣΕ, το μετοχικό κεφάλαιο αποτελεί το ελάχιστο όριο περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να βρίσκεται πάντοτε στη διάθεση της εταιρείας. Στους πίνακες που ακολουθεί εξετάζουμε τη σχέση μεταξύ μετοχικού κεφαλαίου και των ιδίων κεφαλαίων και την περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 47 και 48 του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών 2190/1920.

Πίνακας 3.2.1.1

Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο ΤΡΑΙΝΟΣΕ – αρ. 47

	Ίδια Κεφάλαια	Μετοχικό Κεφάλαιο	1/2 μετοχικού κεφαλαίου	Διαφορά Ιδίων κεφαλαίων με 1/10 μετοχικού κεφαλαίου
2012	-663.164,00	213.043,00	106.521,50	-769.685,50
2011	-663.437,00	213.043,00	106.521,50	-769.958,50
2010	-629.866,00	213.043,00	106.521,50	-736.387,50
2009	-442.563,00	213.043,00	106.521,50	-549.084,50
2008	-271.466,00	153.043,00	76.521,50	-347.987,50

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Βάσει του Πίνακα 3.2.1.1 συμπεραίνουμε ότι από το 2008 και έκτοτε, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας είναι αρνητικό και συνεπώς από το 2008 έως και το 2012 τα ίδια κεφάλαια είναι κατώτερα του 1/2 του μετοχικού κεφαλαίου και

συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις του αρ. 47 ν. 2190/1920, όσο και του αρ. 48 του ίδιου νόμου (βλ. Παράρτημα).

Ο Πίνακας 3.2.1.2 αποτυπώνει την περίπτωση του άρθρου 48 του ν. 2190/1920.

Πίνακας 3.2.1.2

Σύγκριση ιδίων κεφαλαίων με μετοχικό κεφάλαιο ΤΡΑΙΝΟΣΕ – αρ. 48

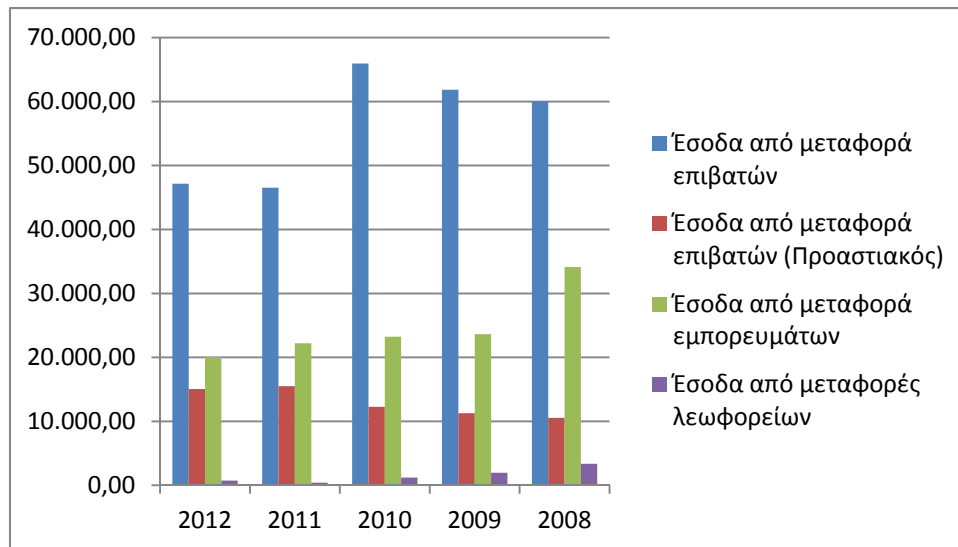
	Ίδια Κεφάλαια	Μετοχικό Κεφάλαιο	1/10 μετοχικού κεφαλαίου	Διαφορά Ιδίων κεφαλαίων με 1/10 μετοχικού κεφαλαίου
2012	-663.164,00	213.043,00	21.304,30	-684.468,30
2011	-663.437,00	213.043,00	21.304,30	-684.741,30
2010	-629.866,00	213.043,00	21.304,30	-651.170,30
2009	-442.563,00	213.043,00	21.304,30	-463.867,30
2008	-271.466,00	153.043,00	15.304,30	-286.770,30

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Τα συμπεράσματά μας από τον Πίνακα 3.2.1.2 δεν διαφέρουν από αυτά του Πίνακα 3.2.1.1. Αντιθέτως επιβεβαιώνουν την δυσχερή θέση στην οποία βρίσκεται η εταιρεία.

3.2.2 Κύκλος εργασιών

Με την ίδια λογική που ακολουθήθηκε στην περίπτωση του ΟΣΕ, θα αναλύσουμε τον κύκλο εργασιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ώστε να δούμε ποιά κατηγορία εσόδου επηρεάζει πιο έντονα τα τελικά αποτελέσματα της εταιρείας. Ακολουθεί διαγραμματική απεικόνιση των εσόδων που διαμορφώνουν τον κύκλο εργασιών της εταιρείας.



Διάγραμμα 3.2.2.1
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Από το Διάγραμμα 3.4.2.1 είναι ξεκάθαρο ότι τα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επηρεάζονται περισσότερο από τα έσοδα επιβατών. Παρατηρούμε στον Πίνακα 3.2.2.1 που ακολουθεί ότι τα έσοδα από επιβάτες, από το 2008 έως και το 2012, διατηρούν σταθερό ποσοστό στον κύκλο εργασιών, το οποίο κυμαίνεται από 55% έως 65% περίπου, σημειώνοντας μέγιστη τιμή το 2010 και ελάχιστη το 2011. Κατά συνέπεια, η μείωση του κύκλου εργασιών μεταξύ των ετών 2010 και 2011 φτάνει το 18%. Επίσης, σημαντική μείωση στον κύκλο εργασιών, 9%, σημειώνεται το 2009 σε σχέση με το προηγούμενο έτος η οποία και αυτή οφείλεται, κατά βάση στην μείωση των εσόδων από επιβάτες αλλά και στην ταυτόχρονη μείωση των εσόδων από εμπορεύματα που φτάνει το 30%. Τέλος, να αναφερθεί ότι τα έσοδα από μεταφορά επιβατών - Προαστιακός σημειώνουν μία σταθερή άνοδο την περίοδο 2008 – 2012 με σημαντική αύξηση, περίπου 25%, από το 2010 στο 2011.

Πίνακας 3.2.2.1
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	2012	% κύκλου εργασιών	2011	% κύκλου εργασιών	2010	% κύκλου εργασιών	2009	% κύκλου εργασιών	2008	% κύκλου εργασιών
Έσοδα από μεταφορά επιβατών	47.158,00	57%	46.525,00	55%	65.956,00	64%	61.846,00	63%	60.023,00	56%
Έσοδα από μεταφορά επιβατών (Προαστιακός)	15.059,00	18%	15.500,00	18%	12.280,00	12%	11.274,00	11%	10.554,00	10%
Έσοδα από μεταφορά εμπορευμάτων	20.047,00	24%	22.198,00	26%	23.244,00	23%	23.626,00	24%	34.106,00	32%
Έσοδα από μεταφορές λεωφορείων	734,00	1%	413,00	0%	1.212,00	1%	1.964,00	2%	3.363,00	3%
Κύκλος εργασιών	82.998,00	100%	84.636,00	100%	102.692,00	100%	98.710,00	100%	108.046,00	100%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Ο παραπάνω πίνακας παρουσίασε τα ποσά (σε χιλιάδες €) της κάθε κατηγορίας εσόδων και τα αντίστοιχα ποσοστά αυτών σε σχέση με τον κύκλο εργασιών της εταιρείας.

3.2.3 Ανάλυση Εξόδων

Αναμφισβήτητα για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων οφείλουμε να αναλύσουμε τα έξοδα της εταιρείας. Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τις 3 βασικές κατηγορίες εξόδων, κόστος πωλήσεων, έξοδα διοικητικής λειτουργίας και έξοδα λειτουργίας διάθεσης για το διάστημα 2008 – 2012. Στην συνέχεια ακολουθεί πίνακας με τα ποσοστά της κάθε κατηγορίας εξόδου προς το σύνολο των εξόδων.

Πίνακας 3.2.3.1

Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009	2008
Κόστος πωλήσεων	133.360,00	155.912,00	264.303,00	290.192,00	311.828,00
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	7.134,00	9.398,00	17.417,00	19.126,00	20.555,00
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	3.567,00	7.445,00	10.349,00	22.255,00	10.277,00
Σύνολο εξόδων	144.061,00	172.755,00	292.069,00	331.573,00	342.660,00

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 3.2.3.2

Κατηγορίες εξόδων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	% συνολικών εξόδων 2012	% συνολικών εξόδων 2011	% συνολικών εξόδων 2010	% συνολικών εξόδων 2009	% συνολικών εξόδων 2008
Κόστος πωλήσεων	92,57%	90,25%	90,49%	87,52%	91,00%
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	4,95%	5,44%	5,96%	5,77%	6,00%
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	2,48%	4,31%	3,54%	6,71%	3,00%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Βάσει των δύο παραπάνω πινάκων, ομοίως με την περίπτωση του ΟΣΕ, τα περισσότερα έξοδα οφείλονται στο κόστος πωλήσεων. Μεταξύ των ετών 2008 – 2012 δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες μεταβολές των κατηγοριών των εξόδων αυτών.

Στο σύνολο των εξόδων παρατηρείται σημαντική μείωση μεταξύ από το 2010 στο 2011. Να αναφέρουμε, όμως ότι μεταξύ των ετών αυτών, στην ανάλυση των εσόδων η οποία έχει πραγματοποιηθεί, παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση του κύκλου εργασιών, με αποτέλεσμα να ήταν αναμενόμενη μία μείωση του κόστους των εξόδων. Επίσης, σημαντική μείωση εξόδων παρατηρείται μεταξύ των ετών 2011 και 2012. Η μείωση αυτή θεωρείται πολύ σημαντική, αν κ μικρότερη από την αντίστοιχη μεταξύ 2010 και 2011, γιατί συνδυάζεται με μείωση του κύκλου εργασιών μόλις 2%. Άρα καταλήγουμε ότι το έτος 2012 μειώθηκαν τα έξοδα της εταιρείας, χωρίς όμως να μειωθούν τα έσοδά της. Στο σημείο αυτό, απαραίτητο κρίνεται να αναλύσουμε τις κατηγορίες εξόδων και την επιρροή αυτών στα αποτελέσματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τα ακριβή έξοδα και τα ποσοστά αυτών στο σύνολο του εξόδου, που σχηματίζουν το κόστος πωλήσεων.

Πίνακας 3.2.3.3
Κόστος Πωλήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2008 - 2012

	2012	% κόστους πωλήσεων	2011	% κόστους πωλήσεων	2010	% κόστους πωλήσεων	2009	% κόστους πωλήσεων	2008	% κόστους πωλήσεων
Αμοιβές & έξοδα προσωπικού	33.248,00	24,93%	44.835,00	28,20%	80.768,00	30,56%	105.950,00	36,51%	107.379,00	34,44%
Συντήρηση τροχαίου υλικού	25.118,00	18,83%	21.114,00	13,28%	45.035,00	17,04%	49.500,00	17,06%	46.424,00	14,89%
Ενοίκια τροχαίου υλικού	17.449,00	13,08%	20.930,00	13,16%	40.266,00	15,23%	41.315,00	14,24%	2.433,00	0,78%
Αναλώσεις καυσίμων	17.190,00	12,89%	24.592,00	15,47%	34.325,00	12,99%	29.940,00	10,32%	48.930,00	15,69%
Τέλη χρήσης δικτύου	16.361,00	12,27%	16.407,00	10,32%	21.839,00	8,26%	12.396,00	4,27%	28.154,00	9,03%
Ηλεκτρική ενέργεια κίνησης	5.664,00	4,25%	6.885,00	4,33%	21.570,00	8,16%	26.682,00	9,19%	42.234,00	13,54%
Λοιπές παροχές τρίτων	8.176,00	6,13%	9.681,00	6,09%	7.354,00	2,78%	1.029,00	0,35%	13.945,00	4,47%
Διάφορα έξοδα	4.710,00	3,53%	2.083,00	1,31%	6.285,00	2,38%	12.469,00	4,30%	15.240,00	4,89%
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	570,00	0,43%	4.788,00	3,01%	4.008,00	1,52%	5.187,00	1,79%	4.726,00	1,52%
Αποσβέσεις	4.600,00	3,45%	3.446,00	2,17%	2.240,00	0,85%	5.192,00	1,79%	465,00	0,15%
Προβλέψεις	156,00	0,12%	4.176,00	2,63%	430,00	0,16%	391,00	0,13%	90,00	0,03%
Φόροι - τέλη	75,00	0,06%	38,00	0,02%	145,00	0,05%	106,00	0,04%	78,00	0,03%
Αναλώσεις αποθεμάτων	43,00	0,03%	37,00	0,02%	38,00	0,01%	35,00	0,01%	1.730,00	0,55%
Σύνολο κόστους πωλήσεων	133.360,00	100%	159.012,00	100%	264.303,00	100%	290.192,00	100%	311.828,00	100%

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Από τον ανωτέρω πίνακα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο κόστος προέρχεται από τις αμοιβές και έξοδα προσωπικού, για το λόγο αυτό, στην συνέχεια αναλύουμε το εν λόγω έξοδο και τις μεταβολές μεταξύ της εξεταζόμενης περιόδου αλλά και σε σχέση με τον αριθμό προσωπικού.

3.2.4 Αμοιβές και έξοδα προσωπικού

Στον Πίνακα 3.2.4.1 αναλύονται οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού και οι μεταβολές αυτών μεταξύ των ετών. Ακολουθεί πίνακας με το μέσο όρο απασχολούμενου προσωπικού, ώστε να προσδιορισθεί η μεταβολή του συγκεκριμένου εξόδου συναρτήσει των εργαζομένων. Στη συνέχεια παρατίθεται πίνακας με το ακριβές ποσό το οποίο αφορά μισθούς, ημερομίσθια και επιδόματα, έξοδα κοινωνικής ασφάλισης, αποζημιώσεις απόλυσης καθώς και λοιπά έξοδα προσωπικού.

Πίνακας 3.2.4.1

Αμοιβές & έξοδα προσωπικού 2008 - 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009	2008
Κόστος πωλήσεων	33.248,00	44.834,00	80.768,00	105.950,00	107.378,00
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	2.192,00	2.956,00	5.325,00	6.986,00	7.080,00
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	1.096,00	1.478,00	2.663,00	3.492,00	3.540,00
Σύνολο εξόδων	36.536,00	49.268,00	88.756,00	116.428,00	117.998,00
Μεταβολές	-26%	-44%	-24%	-1%	

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 3.2.4.2

Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού 2008 - 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009
Μέσος όρος απασχολούμενου προσωπικού	877,00	907,00	1.532,00	1.710,00
Μεταβολές	-3%	-41%	-10%	

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Αναμενόμενη είναι η μείωση στις αμοιβές και έξοδα προσωπικού μεταξύ των ετών 2010 και 2011. Συγκεκριμένα τα έξοδα μειώθηκε 44% το 2011 και το προσωπικό μειώθηκε 41% την συγκεκριμένη περίοδο. Το ενδιαφέρον όμως εστιάζεται στη μεταβολή του εξόδου από το 2011 στο 2012. Η μεταβολή αυτή ανέρχεται σε 26% ενώ το προσωπικό μειώθηκε μόλις 3%. Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στις μειώσεις μισθών λόγω της συμμόρφωσης της εταιρείας με το ενιαίο μισθολόγιο. Παρακάτω παραθέτουμε πίνακα στον οποίο κατηγοριοποιούνται οι παροχές του προσωπικού.

Πίνακας 3.2.4.3

Παροχές προς το προσωπικό 2009 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

	2012	2011	2010	2009
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	27.113,00	36.184,00	67.264,00	88.721,00
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	9.176,00	12.519,00	20.774,00	26.490,00
Αποζημιώσεις απολύσεων	178,00	236,00	0,00	0,00
Λοιπά έξοδα προσωπικού	69,00	329,00	718,00	1.217,00

Πηγή: Οικονομικές Καταστάσεις χρήσεων 2008 – 2012 (ιδία επεξεργασία)

Οι μειώσεις μισθών το 2012 είναι φανερές στον ανωτέρω πίνακα. Συγκεκριμένα, το 2012 οι μισθοί μειώθηκαν 25%. Το 2011 η μείωση των μισθών φτάνει το 46% αλλά με παράλληλη μεγάλη μείωση του προσωπικού, ενώ το 2010 η μείωση είναι περίπου 25% με μόλις 10% μείωση του προσωπικού.

3.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών

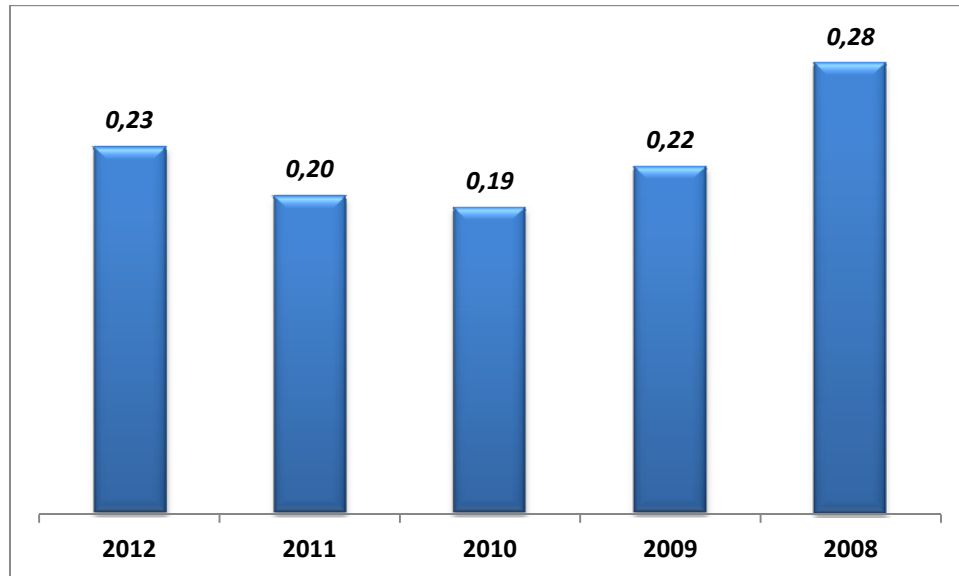
Στο σημείο αυτό, όπως ακριβώς εργαστήκαμε και στην περίπτωση του ΟΣΕ, στο Κεφάλαιο 2, θα πραγματοποιήσουμε ανάλυση των αριθμοδεικτών. Όπως έχει προαναφερθεί, η χρήση των αριθμοδεικτών είναι εξαιρετικά σημαντική και απαραίτητη για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων για την πορεία της εταιρείας και για τη σύγκριση αυτής με άλλες εταιρείες του κλάδου. Θα χρησιμοποιήσουμε δείκτες αντίστοιχους με αυτούς που χρησιμοποιήσαμε στον ΟΣΕ, δηλαδή δείκτες ρευστότητας, κερδοφορίας, αποδοτικότητας και αριθμοδείκτες οικονομικής διάρθρωσης. Επειδή στο Κεφάλαιο 2, η ανάλυση των αριθμοδεικτών ήταν αρκετά εκτεταμένη, συμπεριλαμβανομένης και της βασικής επεξήγησης του κάθε αριθμοδείκτη, κρίνουμε ότι, στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, αρκεί η ανάλυση των συμπερασμάτων των αριθμοδεικτών της εταιρείας, με απλή αναφορά στον τρόπο υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Όλοι οι αριθμοδείκτες έχουν υπολογισθεί βάσει των δημοσιευμένων Οικονομικών Καταστάσεων των χρήσεων που αφορούν (βλ. Παράρτημα).

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Δείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας υπολογίζεται αν διαιρέσουμε το κυκλοφοριακό ενεργητικό προς το σύνολο των υποχρεώσεων.



Διάγραμμα 3.3.1

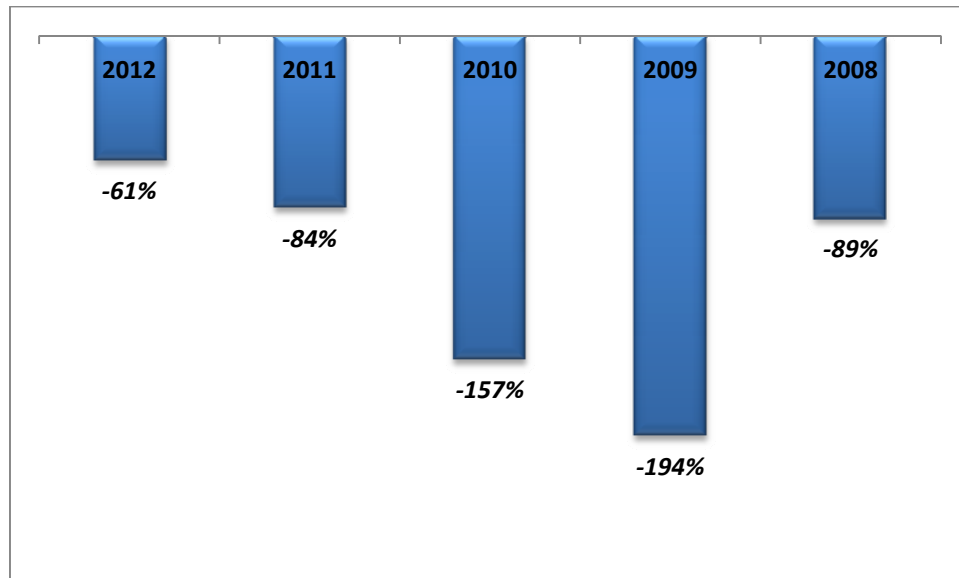
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Από το Διάγραμμα 3.3.1 συμπεραίνουμε ότι το κυκλοφοριακό ενεργητικό δε επαρκεί για να καλύψει τις υποχρεώσεις της εταιρείας. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι ο δείκτης, το διάστημα ετών που μελετάμε, παραμένει μικρότερος της μονάδας με αποτέλεσμα η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας να είναι χαμηλή.

Δείκτες Κερδοφορίας

Αριθμοδείκτης Περιθωρίου Μικτού Κέρδους

Ο εν λόγω δείκτης υπολογίζεται ως το πηλίκο του μικτού κέρδους προς τον κύκλο εργασιών και μετρά την απόδοση των πωλήσεων σε σχέση με το μικτό αποτέλεσμα.



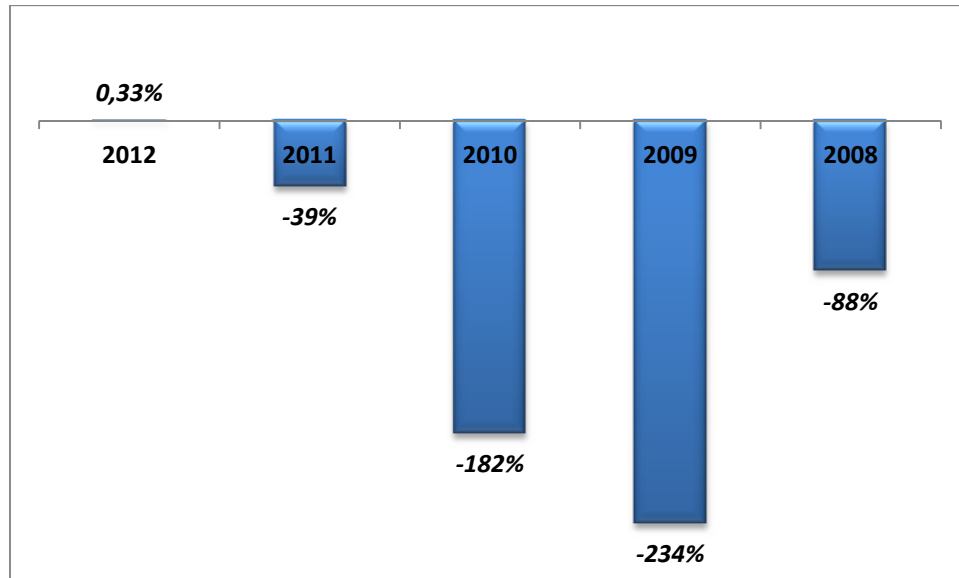
Διάγραμμα 3.3.2

Δείκτης Μικτού Περιθωρίου Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Παρατηρούμε ότι για το διάστημα των ετών 2008 – 2012, ο δείκτης αυτός παρουσιάζει αρνητικό πρόσημο, μιας και η εταιρεία παρουσιάζει ζημιές. Σε απόλυτες τιμές, τα μεγαλύτερα ποσοστά, δηλαδή οι περισσότερες ζημιές σε σχέση με τις πωλήσεις, παρουσιάζονται τα έτη 2009 και 2010, ενώ βελτιωμένη φαίνεται η κατάσταση το 2011 και, ακόμα περισσότερο το 2012. Το συγκεκριμένο αποτέλεσμα οφείλεται, σχεδόν αποκλειστικά, στην μείωση του κόστους πωλήσεων (βλ. Πίνακα 3.2.3.3) και, κατά συνέπεια, στην μείωση των ζημιών. Να αναφερθεί, επιπρόσθετα, ότι ο κύκλος εργασιών από το 2008 έως και το 2012 παρουσιάζει σταδιακή μείωση (βλ. Πίνακα 3.2.2.1).

Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους

Ο δείκτης αυτός υπολογίζει τα καθαρά κέρδη προ φόρων σε ποσοστό του κύκλου εργασιών, δηλαδή το ποσοστό κέρδους που μένει στην επιχείρηση.



Διάγραμμα 3.3.3

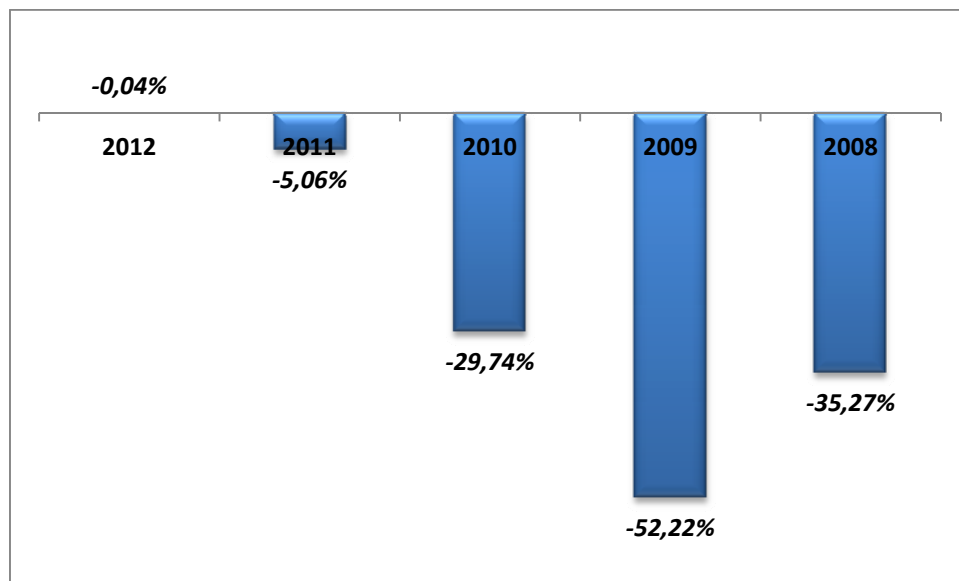
Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Τα αποτελέσματα του δείκτη αυτού δείχνουν μία αντίστοιχη τάση με τον προηγούμενο δείκτη, δηλαδή τα μεγαλύτερα ποσοστά, κατ' απόλυτη τιμή, παρουσιάζονται τα έτη 2009 και 2010, ενώ το 2011 και 2012 ο δείκτης σημειώνει σημαντική βελτίωση. Το 2012, για πρώτη φορά, μέσα στην πενταετία που αναλύουμε, η εταιρεία σημειώνει θετικό πρόσημο στα καθαρά της αποτελέσματα, δηλαδή δεν σημειώνει ζημίες. Επίσης, παρατηρούμε μια σημαντική τάση μείωσης του κόστους από το 2009 έως και το 2012 η οποία επηρεάζει περισσότερο το αποτέλεσμα σε σχέση με τη μείωση που έχει επέλθει στο κύκλο εργασιών.

Δείκτες Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (ROE)

Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων μετράει το βαθμό αξιοποίησης των ιδίων κεφαλαίων, την ικανότητα, δηλαδή της εταιρείας να χρησιμοποιεί τα κεφάλαια των μετόχων ώστε να παράγει από αυτά καθαρά κέρδη και, κατά συνέπεια, υπολογίζεται ως το ποσοστό των καθαρών κερδών προ φόρων προς τα ίδια κεφάλαια.



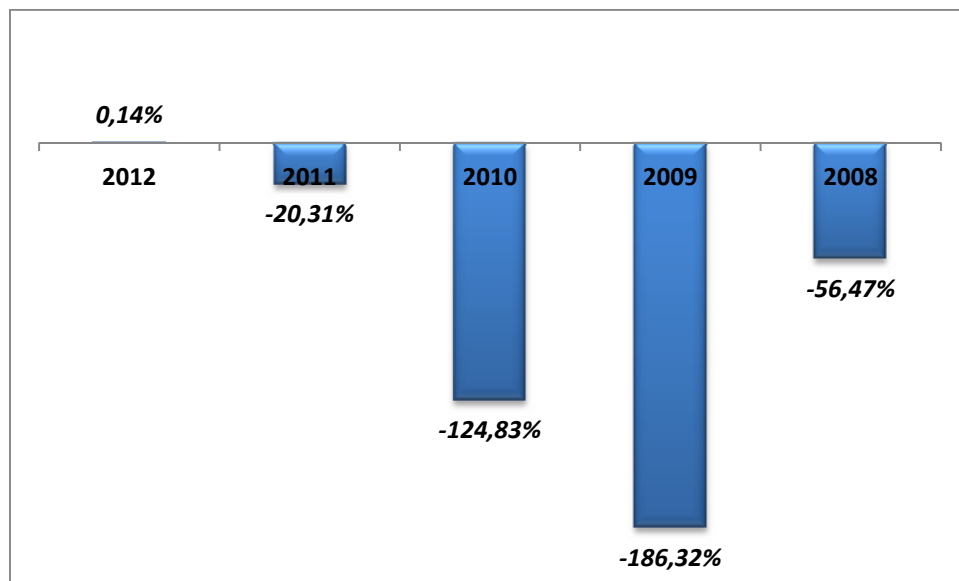
Διάγραμμα 3.3.4

Δείκτης Καθαρού Κέρδους 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Αναμενόμενα τα αρνητικά ποσοστά του συγκεκριμένου δείκτη, μιας και όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3.2.1.1, τα ίδια κεφάλαια των χρήσεων 2008 – 2012 είναι αρνητικά. Από το 2009 και έπειτα, παρόλα αυτά, παρατηρούμε μία μείωση, κατ' απόλυτη τιμή, του δείκτη, κάτι το οποίο υποδηλώνει μείωση των ζημιών που βαρύνουν τους μετόχους.

Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων (ROA)

Ο δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων συνιστά ένα πιο ευδιάκριτο μέτρο της τρέχουσας επίδοσης ως προς την κερδοφορία από πλευράς χρηματοοικονομικής λογιστικής, εφόσον μετρά το πόσο επικερδώς αξιοποιεί η εταιρεία το ενεργητικό της, υπολογίζεται, λοιπόν, ως το πηλίκο το καθαρών κερδών προς το ενεργητικό της.



Διάγραμμα 3.3.5

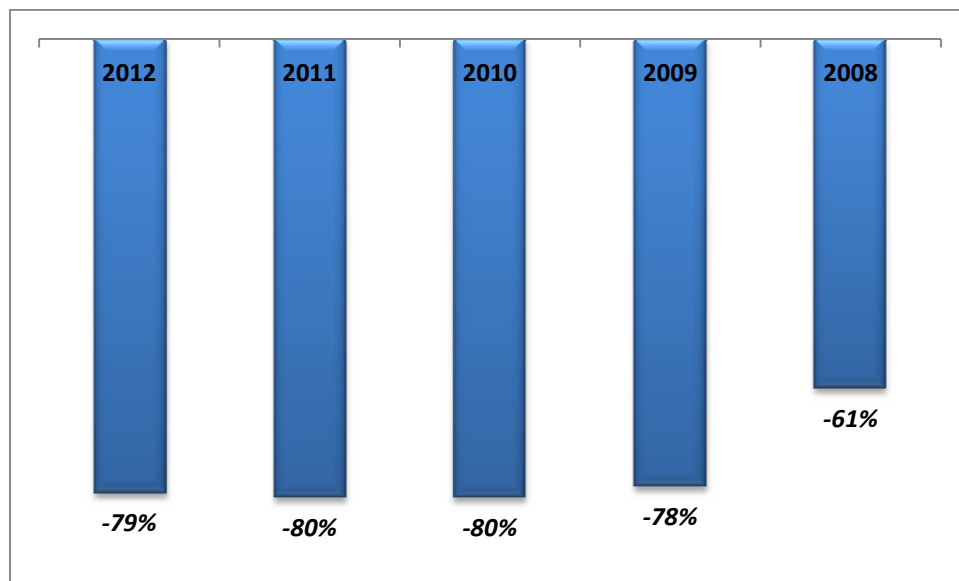
Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Τα ποσοστά του δείκτη αυτού είναι απόρροια της αύξησης των καθαρών κερδών της εταιρείας. Οι περισσότερες ζημιές σημειώνονται το 2009 και, κατ' επέκταση, ο δείκτης ROA, το έτος αυτό λαμβάνει και τη μεγαλύτερη τιμή του, κατ' απόλυτη τιμή. Το 2012 είναι η μόνη χρονιά που δείκτης αυτό λαμβάνει θετικό πρόσημο, που σημαίνει ότι το 2012 σημειώθηκε καλύτερη κυκλοφοριακή ταχύτητα του ενεργητικού της εταιρείας και άρα καλύτερη διοίκηση αυτής.

Αριθμοδείκτες Οικονομικής Διάρθρωσης

Αριθμοδείκτης Μακροπρόθεσμης Κεφαλαιακής Επάρκειας

Μέσω του πηλίκου των ιδίων κεφαλαίων προς το σύνολο των υποχρεώσεων λαμβάνουμε το ποσοστό στο οποίο τα ίδια κεφάλαια καλύπτουν τις υποχρεώσεις τις εταιρείας. Γνωρίζουμε όμως, εξ' αρχής από τον Πίνακα 3.2.1.1, ότι δείκτης αυτός θα λάβει αρνητικές τιμές, εφόσον τα ίδια κεφάλαια για τα έτη 2009 – 2012 είναι αρνητικά.



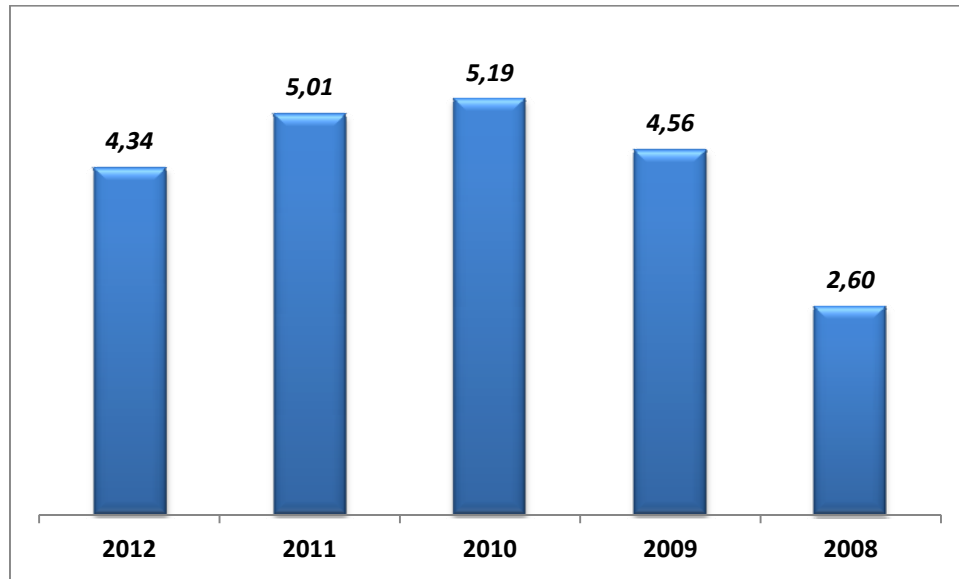
Διάγραμμα 3.3.6

Δείκτης Κεφαλαιακής Επάρκειας 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Παρατηρείται σταθερότητα του συγκεκριμένου δείκτη η οποία οφείλεται, μεταξύ των ετών 2010 – 2012, στο γεγονός ότι τόσο η μεταβολή των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων, όσο και των υποχρεώσεων ήταν πολύ μικρή, ενώ μεταξύ των ετών 2008 – 2009, τα ίδια κεφάλαια (κατ' απόλυτη τιμή) ήταν αισθητά λιγότερα, αλλά παράλληλα και οι υποχρεώσεις ήταν λιγότερες. Στην ουσία, αυτό σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις τις εταιρείας δεν θα μπορέσουν να καλυφθούν από τα ίδια κεφάλαια της, τα οποία, πρακτικά, δεν υπάρχουν.

Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Μέσω του δείκτη δανειακής επιβάρυνσης θα μπορέσουμε να αντλήσουμε συμπεράσματα για το κατά πόσον η εταιρεία ανήκει στους μετόχους ή στους δανειστές της. Αυτό υπολογίζεται μέσω της διαίρεσης του συνόλου των υποχρεώσεων της εταιρείας με το παθητικό της.



Διάγραμμα 3.3.7

Δείκτης Αποδοτικότητας Απασχολούμενων Κεφαλαίων 2008 – 2012 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., για τα έτη 2008 – 2012, είναι σημαντικά μεγαλύτερος της μονάδας, κάτι το οποίο σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις της εταιρείας δε καλύπτονται από το σύνολο του Παθητικού. Επιπλέον, ο εξαιρετικά μεγάλος αριθμός του δείκτη αυτού δηλώνει ότι, πιθανόν, η εταιρεία να μην μπορέσει ποτέ να καλύψει τις υποχρεώσεις της.

3.4 Ανακεφαλαίωση

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη χρηματοοικονομική ανάλυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν διαφέρουν πολύ από αυτά του ΟΣΕ στο προηγούμενο κεφάλαιο. Αρχικά να αναφέρουμε ότι και στην περίπτωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουμε ισχύ των άρθρων 47 και 48 του ν. 2190/1920, δηλαδή τα ίδια κεφάλαια είναι κατώτερα του ενός δεκάτου (1/10) των ιδίων κεφαλαίων και, κατά συνέπεια, η Διοίκηση οφείλει να εκπονήσει κατάλληλο πρόγραμμα για την άρση των διατάξεων αυτών, στο πλαίσιο του ν. 3891/2010 για τη συνέχιση της εταιρείας. Να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με τον ΟΣΕ, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ αυτό ισχύει ήδη από το 2008.

Μέσω ανάλυσης του κύκλου εργασιών της εταιρείας παρατηρούμε ότι τα κύρια έσοδα της εταιρείας προέρχονται από έσοδα επιβατών και άρα η εξέλιξη της εταιρείας επηρεάζεται σημαντικά από τη ζήτηση του επιβατικού κοινού και, κατ' επέκταση, από τη γενικότερη οικονομική κρίση της χώρας. Τα έξοδα, από την άλλη, αποτελούνται σχεδόν αποκλειστικά από το κόστος πωλήσεων και πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους πωλήσεων καταλαμβάνουν οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού – όμοια με ΟΣΕ.

Από την ανάλυση των αριθμοδεικτών διαπιστώνεται μία αισθητή μείωση των ζημιών από το 2008 στο 2012 με σημαντική τάση μείωσης του κόστους την τελευταία τριετία (2009 – 2012). Το 2012 είναι η πρώτη χρονιά όπου η εταιρεία παρουσιάζει θετικό πρόσημο στα καθαρά της αποτελέσματα. Επιπρόσθετα, τόσο ο δείκτης ROE, όσο και ο ROA βελτιώνονται σημαντικά τα έτη 2011 και 2012, κάτι το οποίο αποδεικνύει βελτίωση της αποδοτικότητας της Διοίκησης. Αναμενόμενα είναι τα αρνητικά ποσά του δείκτη κεφαλαιακής επάρκειας, μιας και τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας είναι αρνητικά. Τέλος, αν και βελτιωμένη η γενικότερη εικόνα της εταιρείας, συγκρινόμενη με τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, δεν είναι σε θέση να καλύψει τις υποχρεώσεις της.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Βιωσιμότητα ΟΣΕ Α.Ε. – ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

4.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο 4 στοχεύουμε στη διεξαγωγή συμπερασμάτων για τη βιωσιμότητα των δύο εταιρειών, βάσει πιθανόν μεταβολών του εσωτερικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό πραγματοποιούμε Ανάλυση Ευαισθησίας η οποία αποβλέπει σε πρόβλεψη των οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών για τα έτη 2013 – 2017.

Η ανάλυση που ακολουθεί στηρίζεται, κυρίως, στη χρηματοοικονομική ανάλυση που πραγματοποιήσαμε σε προηγούμενα κεφάλαια (Κεφάλαιο 2 & Κεφάλαιο 3) και γίνεται συχνή αναφορά στους πίνακες των κεφαλαίων αυτών. Στα προηγούμενα κεφάλαια, αναλύσαμε ποιά μεγέθη και πόσο επηρεάζουν το αποτέλεσμα της κάθε εταιρείας. Για το λόγο αυτό, η ανάλυση που θα ακολουθήσει, για την πρόβλεψη της μελλοντικής πορείας των δύο εταιρειών, θα βασιστεί στα μεγέθη αυτά, δηλαδή στη βασική πηγή εσόδων και εξόδων, καθώς και σε εξωτερικούς παράγοντες που έχουν αντίστοιχη επιρροή, όπως έργα που αναμένεται να ολοκληρωθούν. Η Ανάλυση Ευαισθησίας αποτελείται από δύο (2) σενάρια. Το πρώτο σενάριο, θεωρείται το βασικό σενάριο γιατί έχουμε βασιστεί σε γεγονότα τα οποία αναμένουμε να πραγματοποιηθούν εντός της ερχόμενης πενταετίας και οι επιρροές τους στα μεγέθη των δύο εταιρειών είναι, λίγο-πολύ, αναμενόμενες. Το δεύτερο σενάριο, στην ουσία βασίζεται στη σημαντική σχέση που συνδέει τις δύο αυτές εταιρείες, δηλαδή στο γεγονός ότι τα έσοδα του ΟΣΕ είναι τα έξοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και έτσι καταλήγουμε σε ένα σενάριο το οποίο θεωρείται αισιόδοξο για τον ΟΣΕ, αυξάνοντας τα έσοδά του και παράλληλα απαισιόδοξο για τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μιας και λόγω ανταγωνισμού, μειώνονται τα έσοδά της.

Ολοκληρώνουμε το κεφάλαιο με αναφορά στις πιθανές εξελίξεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση αυτής, σύμφωνα με την πρόσφατη δημοσιοποίηση της πρόσκλησης για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της (12/7/2013).

4.2 Ανάλυση Ευαισθησίας

Η Ανάλυση Ευαισθησίας, αρχικά απαιτεί την καταγραφή των υποθέσεων και των παραδοχών άρα κρίνεται απαραίτητο, στο αρχικό αυτό στάδιο, να αναφερθούν οι παράγοντες εκείνοι που θα χρησιμοποιηθούν, δηλαδή οι παράγοντες που θα μεταβληθούν βάσει των υποθέσεων που θα γίνουν και θα έχουν άμεση επιρροή στα αποτελέσματα των εταιρειών.

Από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο κεφάλαιο 2, διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων του ΟΣΕ Α.Ε. προέρχεται από τη συντήρηση τροχαίου υλικού, καθώς και τα ενοίκια τροχαίου υλικού (βλ. Πίνακα 2.2.2.1. & Διάγραμμα 2.2.2.1.). Αντίστοιχα, από το διάγραμμα 3.2.2.1 και το Πίνακα 3.2.2.1, διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προέρχεται από έσοδα από επιβάτες και εμπορεύματα. Επιπλέον, από την χρηματοοικονομική ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώθηκε, και για τις δύο εταιρείες, ότι ένας από τους βασικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τα έξοδά τους είναι οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού (βλ. Πίνακα 2.2.3.3. & 2.2.4.1 και Πίνακα 3.2.3.3. & 3.2.4.1). Τα σενάρια, λοιπόν, που θα αναπτυχθούν θα βασιστούν, κυρίως, σε υποθέσεις αναφορικά με τη ζήτηση των επιβατών, των εμπορευμάτων και του μισθολογικού κόστους.

Να σημειωθεί η πολύ σημαντική παρατήρηση ότι σε κάθε ανάπτυξη σεναρίου θεωρούμε ότι όλοι οι υπόλοιποι συντελεστές που επηρεάζουν το αποτέλεσμα, παραμένουν σταθερού, όπως για παράδειγμα η πληρότητα (*ceteris paribus*).

4.2.1 Σενάριο 1^ο : Βασικό Σενάριο

ΟΣΕ Α.Ε.

Στο βασικό σενάριο, αντιπροσωπεύει τη πιο πιθανή εξέλιξη που αναμένουμε, κυρίως βασιζόμενοι στα στοιχεία του παρελθόντος και σε μελλοντικά γεγονότα που είμαστε, σχεδόν βέβαιοι ότι θα πραγματοποιηθούν. Για το λόγο αυτό, δεν γίνεται καμία ακραία υπόθεση και οι μεταβολές που υποθέτουμε στηρίζονται σε υπαρκτά και αναμενόμενα γεγονότα.

Αρχικά, θεωρούμε ότι η αναστολή κάποιων δρομολογίων στην Δυτική Μακεδονία, αν και θα μειώσει την επιβατική κίνηση, δεν θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στα έσοδα των εταιρειών και συγκεκριμένα, θα επηρεάσει αμελητέα το αποτέλεσμα του ΟΣΕ. Η μοναδική επιρροή θα οφείλεται στο γεγονός ότι θα συντηρεί υποδομή η οποία δεν θα χρησιμοποιείται. Θεωρούμε, λοιπόν, μία μείωση των εσόδων των επιβατών, στα συνολικά έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ της τάξης του 3%, για το έτος 2013 και 2014. Στη συνέχεια, δεν προβλέπεται περαιτέρω μείωση της επιβατικής κίνησης, αντιθέτως θεωρούμε ότι, λόγω της βελτίωσης που προβλέπεται στην οικονομική κατάσταση της χώρας, η επιβατική κίνηση, έως το 2017, θα αυξηθεί σε ποσοστό 4 - 5%. Στην αύξηση της επιβατικής και της εμπορευματικής κίνησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συμβάλλει σημαντικά και η ολοκλήρωση του τελευταίου τμήματος της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Με την έγκριση του έργου στις 31/7/2012, προβλέπεται η ολοκλήρωση του ηλεκτροκιμώμενου Άξονα Υψηλών Ταχυτήτων και αυξημένης μεταφορικής ικανότητας, που θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της δυσλειτουργικότητας, θα προωθεί την υλοποίηση των επενδύσεων των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα, ενώ παράλληλα, θα μειώσει το χρόνο διαδρομής Αθήνας – Θεσσαλονίκης κατά 50 λεπτά (*Δελτίου Τύπου ΕΡΓΟΣΕ*). Από το 2014, λοιπόν, αναμένουμε σημαντική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης και κατ' επέκταση των εσόδων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, βασιζόμενοι αφενός, στο προαναφερθέν γεγονός και αφετέρου στο ότι προβλέπεται, τουλάχιστον, μία επιπλέον γραμμή τακτικού δρομολογίου εμπορευματικού τρένου Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Αύξηση της εμπορευματικής κίνησης αναμένεται, επιπρόσθετα, λόγω της λειτουργίας του εμπορευματικού κέντρου του Θριασίου, σε συνδυασμό με τη συμφωνία COSCO και HP, το οποίο προβλέπεται να λειτουργήσει

έως τα 2015. Άρα καταλήγουμε σε αναμενόμενη αύξηση της εμπορευματικής κίνησης από το 2014. Η αύξηση των δρομολογίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε συνδυασμό με τα ανωτέρω, θα επιφέρει, αναμφίβολα, αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ από τέλη χρήσης, η οποία, αρχικά, θεωρούμε ότι θα κυμανθεί μεταξύ 3 –5%. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του ΦΕΚ 237/5.12.2012, αποσχίζεται ο κλάδος συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ από το 2014 να στερείται το εν λόγω έσοδο, το οποίο βάσει των προηγούμενων ετών (βλ. Πίνακα 3.2.2.1) κατέχει ο υψηλότερο ποσοστό εσόδων της εταιρείας. Το συγκεκριμένο γεγονός θα θεωρήσουμε ότι θα επηρεάσει τα συνολικά έσοδα της εταιρείας με μείωση 20 – 25% στα αποτελέσματα του 2014. Το ίδιο γεγονός θα επηρεάσει και τα έξοδα της εταιρείας, μιας και λόγω της απόσχισης του κλάδου αυτού, μέρος του προσωπικού θα μεταφερθεί στη νέα εταιρεία (ΦΕΚ 237/5.12.2012), κάτι τα οποίο θα έχει άμεση επιρροή στα έξοδα της εταιρείας για αμοιβές και έξοδα προσωπικού. Θεωρώντας ότι το 25 – 30% του προσωπικού θα μεταφερθεί στην νέα εταιρεία, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το συνολικό κόστος της εταιρείας θα μειωθεί έως και 16% . Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει, τόσο για τον ΟΣΕ, όσο και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τις υποθετικές μεταβολές στα μεγέθη των εταιρειών που αναμένουμε, βάσει των υποθέσεων που κάναμε στο βασικό σενάριο της ανάλυσής μας.

Πίνακας 4.2.1.1
Υποθέσεις Σεναρίου 1^ο – Βασικό Σενάριο

ΒΑΣΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ		
ΕΣΟΔΑ		
<i>Γεγονός</i>	<i>ΟΣΕ Α.Ε.</i>	<i>ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.</i>
Αναστολή δρομολογίων στη Δ. Μακεδονία.	Καμία αξιοσημείωτη μεταβολή.	Μείωση 3% το 2013 & 2014 των εσόδων από επιβάτες.
Βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της χώρας, άρα αύξηση της ζήτησης.	Καμία μεταβολή.	Αύξηση επιβατικής κίνησης 4 - 5% από το 2014 έως το 2017.
Ολοκλήρωση τελευταίου τμήματος διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης.	Καμία μεταβολή.	Αύξηση εσόδων από επιβάτες 5% από το 2016 και αύξηση της εμπορευματικής κίνησης 8%.
Επιπλέον γραμμή τακτικού δρομολογίου εμπορευματικού τρένου Αθήνας - Θεσσαλονίκης. & λειτουργία εμπορευματικού κέντρου Θριάσιου & συμφωνία COSCO - HP.	Αύξηση εσόδων από τέλη χρήσης 5%.	Αύξηση εσόδων από εμπορεύματα 8% το 2014 και, εν συνεχεία, σταθερή ετήσια μεταβολή από 1 - 2%.
Απόσχιση κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού.	Μείωση εσόδων 20 - 25% από το 2014.	Καμία μεταβολή.
ΕΞΟΔΑ		
<i>Γεγονός</i>	<i>ΟΣΕ Α.Ε.</i>	<i>ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.</i>
Ένταξη στο ενιαίο μισθολόγιο.	Μείωση 5% των αμοιβών & εξόδων προσωπικού	Μείωση 5% των αμοιβών & εξόδων προσωπικού
Απόσχιση κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού	Μείωση 16% των αμοιβών και εξόδων προσωπικού, λόγω της απορρόφησης προσωπικού στην νέα εταιρεία, το 2014.	Καμία μεταβολή.
Καλύτερη διαχείριση.	Μείωση, έως και το 2017, 15% των διαφόρων εξόδων.	Μείωση, έως το 2017, 15% των διαφόρων εξόδων.

Στη συνέχεια, παρουσιάζουμε τις συνέπειες των ανωτέρω υποθέσεων, δηλαδή πώς αναμένουμε να διαμορφωθούν τα Αποτελέσματα Χρήσης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντίστοιχα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

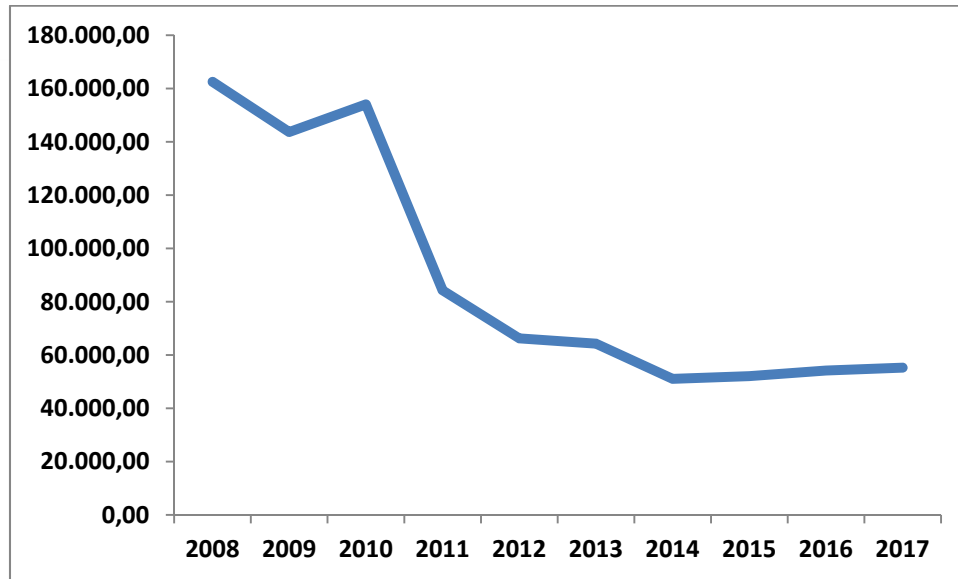
ΟΣΕ Α.Ε.

Πίνακας 4.2.1.2

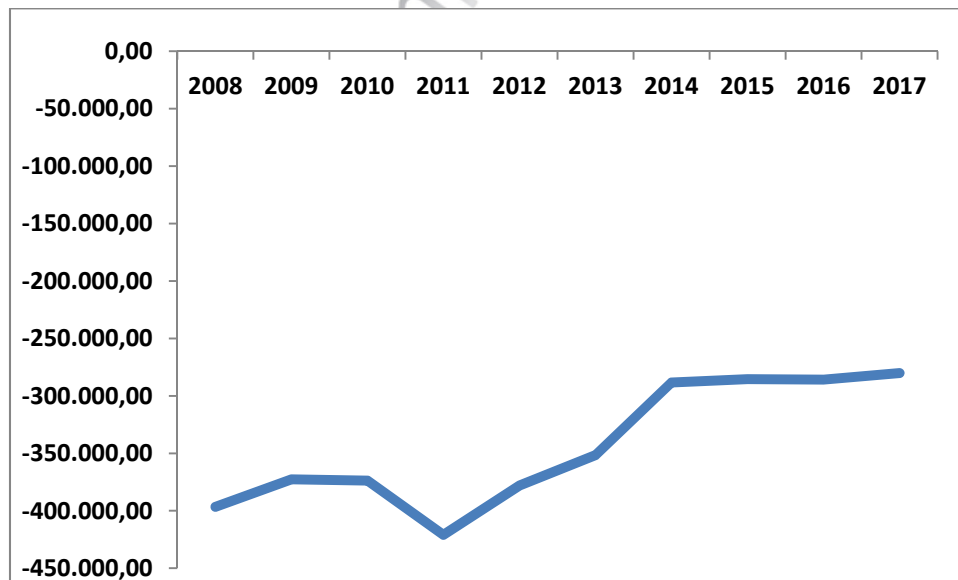
Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – βασικό σενάριο

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.	2013	2014	2015	2016	2017
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	64.275,11	51.098,71	52.120,69	54.205,51	55.289,62
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(351.648,81)	(288.352,0)2	(285.468,50)	(285.896,71)	(280.178,77)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(238.665,62)	(237.253,31)	(233.347,82)	(231.691,19)	(224.889,15)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	138.386,00	137.002,14	139.742,18	139.672,31	140.566,21
Μείον: Διάφορα έξοδα	(54.932,00)	(52.734,72)	(49.570,64)	(49.074,93)	(47.111,93)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(155.211,69)	(152.985,89)	(143.176,27)	(141.093,81)	(131.434,87)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	(378.444,00)	(374.659,56)	(377.394,57)	(377.205,88)	(379.620,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(533.655,69)	(527.645,45)	(520.570,85)	(518.299,69)	(511.054,86)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(533.655,69)	(527.645,45)	(520.570,85)	(518.299,69)	(511.054,86)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά φόρων	(533.655,69)	(527.645,45)	(520.570,85)	(518.299,69)	(511.054,86)

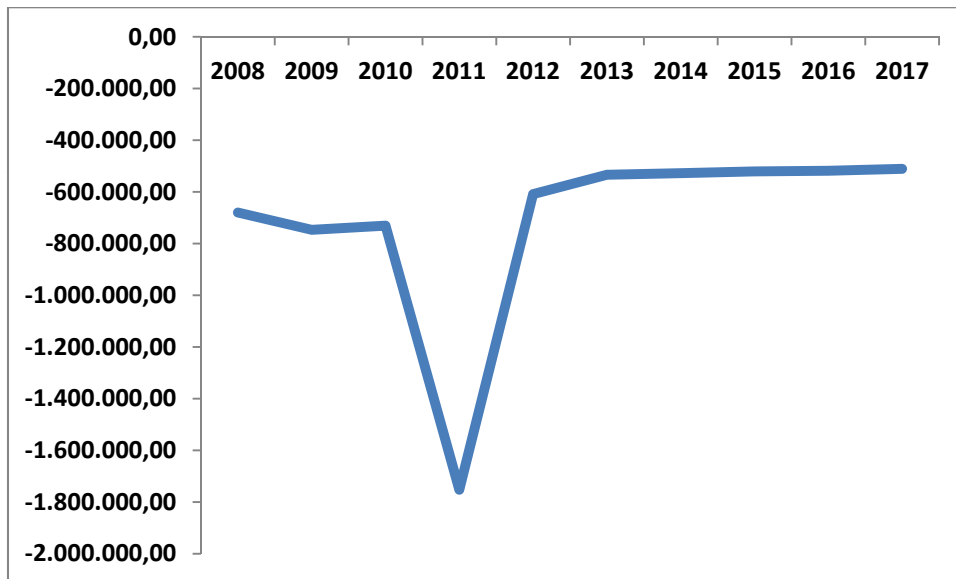
Ακολουθεί η διαγραμματική απεικόνιση του Κύκλου Εργασιών, του Κόστους Πωλήσεων και των Καθαρών Αποτελεσμάτων χρήσης για την περίοδο 2008 – 2017.



Διάγραμμα 4.2.1.1
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο



Διάγραμμα 4.2.1.2
Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο



Διάγραμμα 4.2.1.3

Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο

Τα ανωτέρω διαγράμματα διαμορφώνουν την εικόνα των βασικών οικονομικών μεγεθών που μας δίνουν τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις για την επόμενη πενταετία, 2013 -2017. Οι λόγοι που οδηγούν στα συγκεκριμένα αποτελέσματα είναι αυτοί που αναφέρονται στον Πίνακα 4.2.1.1 . Να αναφερθεί ότι, τα υπόλοιπα ποσά των Αποτελεσμάτων Χρήσεις που δεν αναφέρονται στις αρχικές υποθέσεις, έχουν μεταβληθεί μεταξύ 0,05 – 1%, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

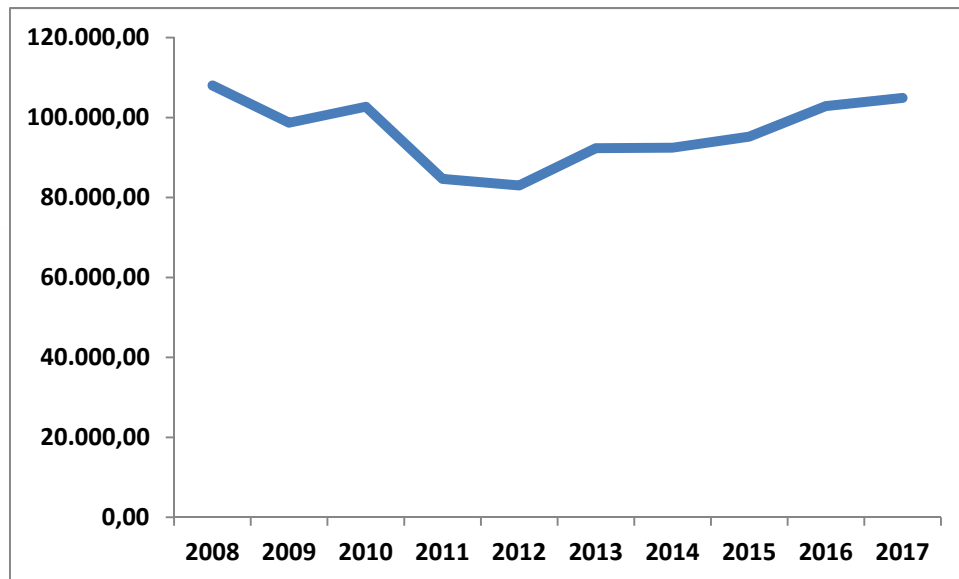
ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Στο σημείο αυτό, θα παρουσιάσουμε τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, βάσει των υποθέσεων που έχουν γίνει στον Πίνακα 4.2.1.1, για την περίοδο 2012 – 2017. Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων θα είναι αντίστοιχη με αυτήν του ΟΣΕ. Ακολουθεί πίνακας με τα Αποτελέσματα Χρήσης τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του βασικού σεναρίου της ανάλυσής μας και στην συνέχεια παρουσιάζεται η διαγραμματική απεικόνιση του κύκλου εργασιών, του κόστους πωλήσεων και των καθαρών αποτελεσμάτων.

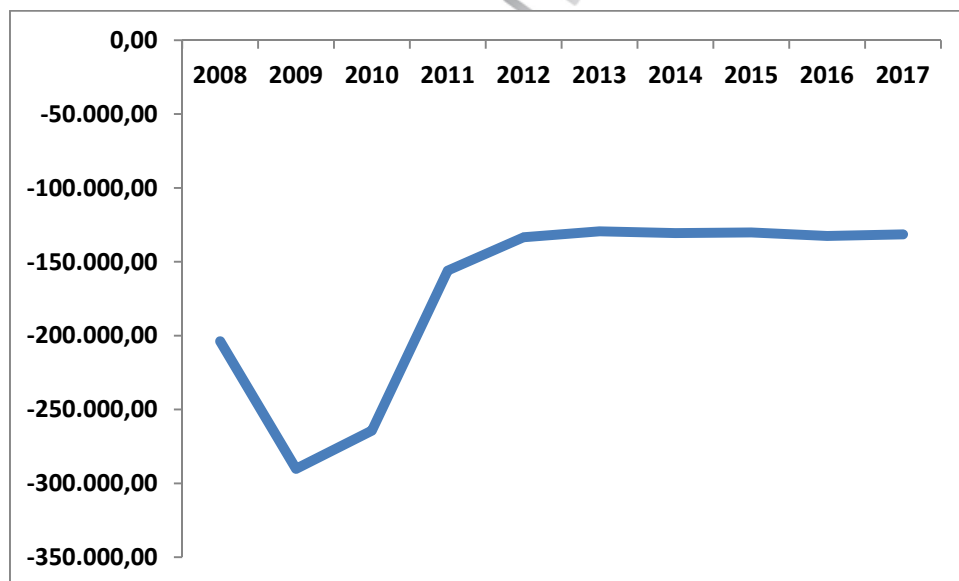
Πίνακας 4.2.1.3

Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – βασικό σενάριο

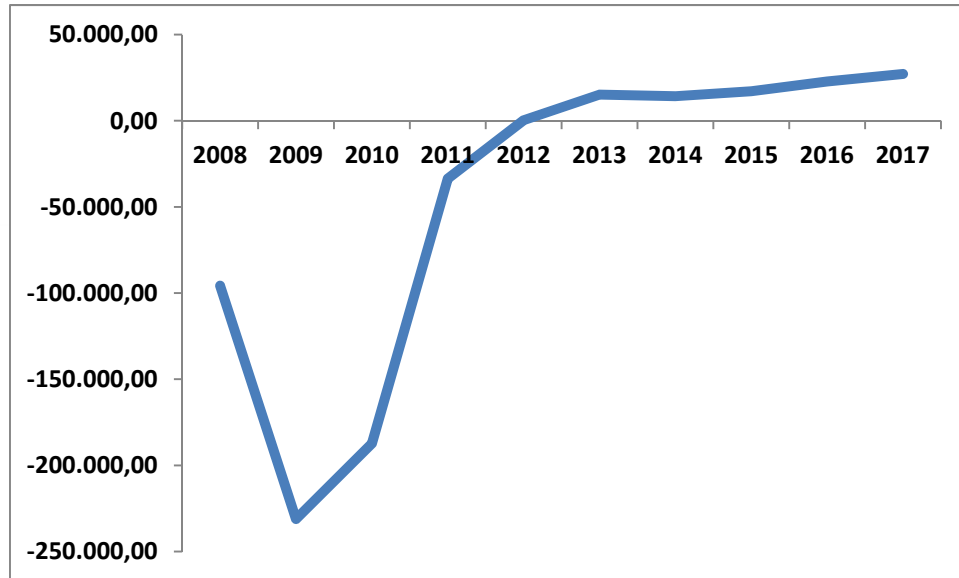
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	2013	2014	2015	2016	2017
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	92.326,98	92.449,17	95.231,80	102.850,34	104.907,35
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(129.360,17)	(130.589,09)	(130.132,03)	(132.487,42)	(131.401,02)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(37.033,19)	(38.139,92)	(34.900,23)	(29.637,07)	(26.493,67)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	65.845,94	65.615,48	64.939,64	65.127,96	65.779,24
Μείον: Διάφορα έξοδα	(14.177,08)	(13.751,77)	(13.476,73)	(13.207,20)	(12.678,91)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	14.635,67	13.723,79	16.562,68	22.283,69	26.606,66
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα – έξοδα	520,70	525,91	517,75	516,62	516,51
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	15.156,36	14.249,70	17.080,43	22.800,31	27.123,18
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	15.156,36	14.249,70	17.080,43	22.800,31	27.123,18
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά φόρων	15.156,36	14.249,70	17.080,43	22.800,31	27.123,18



Διάγραμμα 4.2.1.4
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο



Διάγραμμα 4.2.1.5
Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο



Διάγραμμα 4.2.1.6

Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – βασικό σενάριο

Στην περίπτωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι προβλέψεις τείνουν στη διαμόρφωση αρκετά βελτιωμένων αποτελεσμάτων, σημειώνοντας συνεχιζόμενη αύξηση του κύκλου εργασιών και των καθαρών αποτελεσμάτων. Αντίθετα, τα αποτελέσματα του ΟΣΕ δείχνουν ελαφρώς βελτιωμένα, αλλά σε καμία περίπτωση ικανοποιητικά για την πορεία της εταιρείας. Στο σημείο αυτό, να γίνει αναφορά στο άρθρο 13, περί ρύθμισης χρεών, του ν. 3891/2010, το οποίο αναφέρει τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ και τον ΕΔΙΣΥ, καθώς επίσης, και τη διαγραφή χρεών ΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ έναντι του Δημοσίου. Αναμφισβήτητα, αυτό βελτιώνει σημαντικά τα αποτελέσματα των δύο εταιρειών, ειδικότερα αν αναλογιστούμε τα ιδιαίτερος υψηλά ποσά που βαρύνουν τα έξοδα του ΟΣΕ και προέρχονται από τόκους δανείων.

4.2.2 Σενάριο 2^ο: Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ - Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Στο σημείο αυτό θα δούμε τη δεύτερη περίπτωση σεναρίου η οποία έχει αντίκτυπο και στις δύο εταιρείες. Όπως ήδη έχει αναφερθεί στην εισαγωγή του εν λόγω κεφαλαίου, η βασική οικονομική σχέση που συνδέει τις εταιρείες ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ότι τα έσοδα της μίας, του ΟΣΕ, είναι τα έξοδα της άλλης, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το σενάριο που θα θεωρήσουμε στη προκειμένη περίπτωση, δηλώνει ακριβώς τη σχέση που προαναφέρθηκε και έτσι τα αποτελέσματα είναι αντίθετα για την καθεμία εταιρεία. Στην περίπτωση του ΟΣΕ, το σενάριο χαρακτηρίζει μία αισιόδοξη πρόβλεψη λόγω αύξησης των εσόδων, παράλληλα, όμως για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η εξέλιξη η οποία θα αυξήσει τα έσοδα του ΟΣΕ, θα μειώσει τα δικά της έσοδα. Πιο συγκεκριμένα, θα μελετήσουμε μία πιθανή περίπτωση αύξησης επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών, λόγω εισόδου νέου παρόχου στην αγορά.

Στην περίπτωση του δεύτερου σεναρίου, θα θεωρήσουμε πολλές από τις παραδοχές του βασικού σεναρίου ίδιες, μιας και τα περισσότερα γεγονότα που αναφέρουμε έχουν προγραμματιστεί και αναμένουμε τις επιπτώσεις τους εντός της επόμενης πενταετίας, όπως για παράδειγμα η απόσχιση του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού. Αναμφισβήτητα όμως, για κάποια από αυτά, όπως την καλύτερη διαχείριση της Διοίκησης ή τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της χώρας, δεν μπορούμε να είμαστε σίγουροι. Στο σενάριο αυτό, λοιπόν, θα θεωρήσουμε τις παραδοχές όπως αυτές φαίνονται στον Πίνακα 4.2.2.1 που ακολουθεί. Η βασική παραδοχή που κάνουμε είναι η είσοδος νέου παρόχου στην αγορά. Πιο συγκεκριμένα, θεωρούμε ότι μία τέτοια υπόθεση, θα αυξήσει σημαντικά τα έσοδα από τέλη χρήσης του ΟΣΕ αλλά, παράλληλα, θα μειώσει τα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μιας και θα μειωθεί το μερίδιο της αγοράς που κατέχει. Επιπλέον, για να αντέξει τον ανταγωνισμό θα χρειαστεί να μειώσει τις τιμές της ή/και να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών της, κάνοντας επιπρόσθετες δαπάνες. Σημαντική αναφορά, όμως, πρέπει να γίνει και στο γεγονός ότι με τη μείωση των δρομολογίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μειωθεί και το κόστος πωλήσεων της. Παρόλα αυτά το τελικό αποτέλεσμα της εταιρείας θα επηρεαστεί περισσότερο από τη μείωση του κύκλου εργασιών. Με την υπόθεση αυτή, λοιπόν, καταλήγουμε στο γεγονός ότι αναμένουμε αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ της

τάξης του 10 – 12%, ενώ η μείωση των εσόδων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θεωρούμε ότι θα κυμανθεί μεταξύ 15 – 20%.

Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο βασικό σενάριο, εντός της επόμενης πενταετίας, αναμένεται νέα γραμμή τακτικού δρομολογίου εμπορευματικού τρένου Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Σε αντίθεση με το βασικό σενάριο, στο οποίο θεωρούμε ότι το νέο δρομολόγιο θα αυξήσει τα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο σενάριο αυτό θα θεωρήσουμε ότι ο νέος πάροχος θα αναλάβει το δρομολόγιο αυτό, με αποτέλεσμα να μην υπάρξει καμία μεταβολή στα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τέλος, θεωρούμε, όσον αφορά τα έξοδα, ότι δεν θα υπάρξει καλύτερη διαχείριση από την Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άρα δεν θα μειωθούν τα έξοδά της, όπως στην περίπτωση του βασικού σεναρίου, ενώ τα διάφορα έξοδα του ΟΣΕ θα μειωθούν 25%.

Να σημειωθεί ότι με καφέ χρώμα στον Πίνακα 4.2.2.1 τονίζονται οι αλλαγές σε σχέση με το βασικό σενάριο του Πίνακα 4.2.1.1.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας 4.2.2.1

Υποθέσεις Σεναρίου 2ου – Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ &
Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΣΕΝΑΡΙΟ 2^ο		
ΕΣΟΔΑ		
<i>Γεγονός</i>	<i>Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ Α.Ε.</i>	<i>Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.</i>
Είσοδος νέου παρόχου στην αγορά.	Αύξηση εσόδων 10 - 15% λόγω αύξησης εσόδων από τέλη χρήσης έως το 2017.	Μείωση 15 - 20% των εσόδων από επιβάτες και εμπορεύματα εξαιτίας μεριδίου της αγορά που πήρε ο νέος πάροχος.
Αναστολή δρομολογίων στη Δ. Μακεδονία.	Καμία μεταβολή.	Μείωση 3% το 2013 & 2014 των εσόδων από επιβάτες.
Επιπλέον νέα γραμμή τακτικού δρομολογίου εμπορευματικού τρένου Αθήνας - Θεσσαλονίκης από τον νέο πάροχο.	Αύξηση εσόδων από τέλη χρήσης 5%.	Καμία μεταβολή.
Απόσχιση κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού.	Μείωση εσόδων 30% το 2013.	Καμία μεταβολή.
ΕΞΟΔΑ		
<i>Γεγονός</i>	<i>Αισιόδοξο Σενάριο ΟΣΕ Α.Ε.</i>	<i>Απαισιόδοξο Σενάριο ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.</i>
Είσοδος νέου παρόχου στην αγορά.	Καμία μεταβολή.	Μείωση κόστους πωλήσεων 5 – 8%.
Απόσχιση κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού	Μείωση 16% των αμοιβών και εξόδων προσωπικού, λόγω της απορρόφησης προσωπικού στην νέα εταιρεία, το 2013.	Καμία μεταβολή.
Καλύτερη διαχείριση.	Μείωση, έως και το 2017, 25% των διαφορών εξόδων.	Καμία μεταβολή.

Ακολουθεί πίνακας με τα Αποτελέσματα Χρήσης του ΟΣΕ, βάσει του 2^{ου} σεναρίου της ανάλυσής μας.

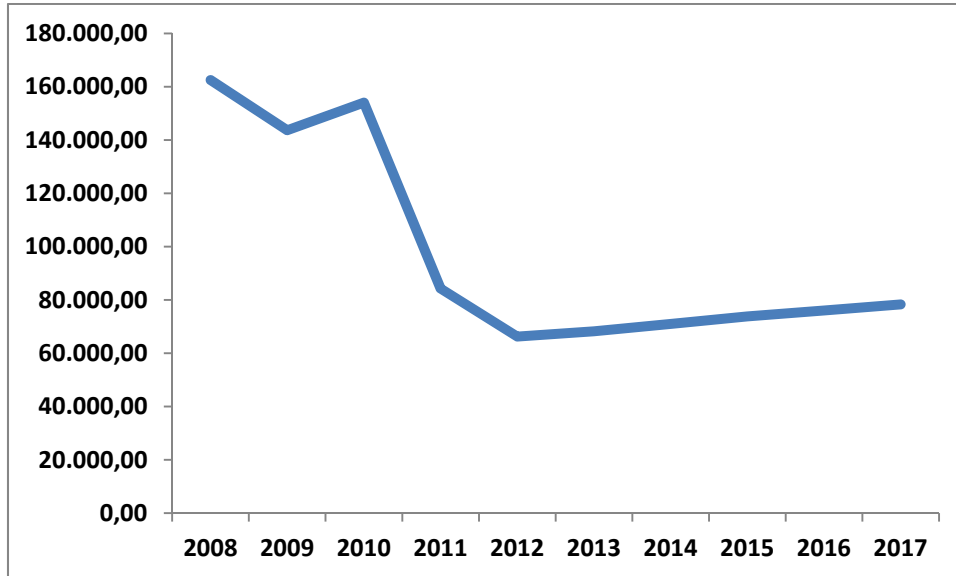
ΟΣΕ Α.Ε.

Πίνακας 4.2.2.2

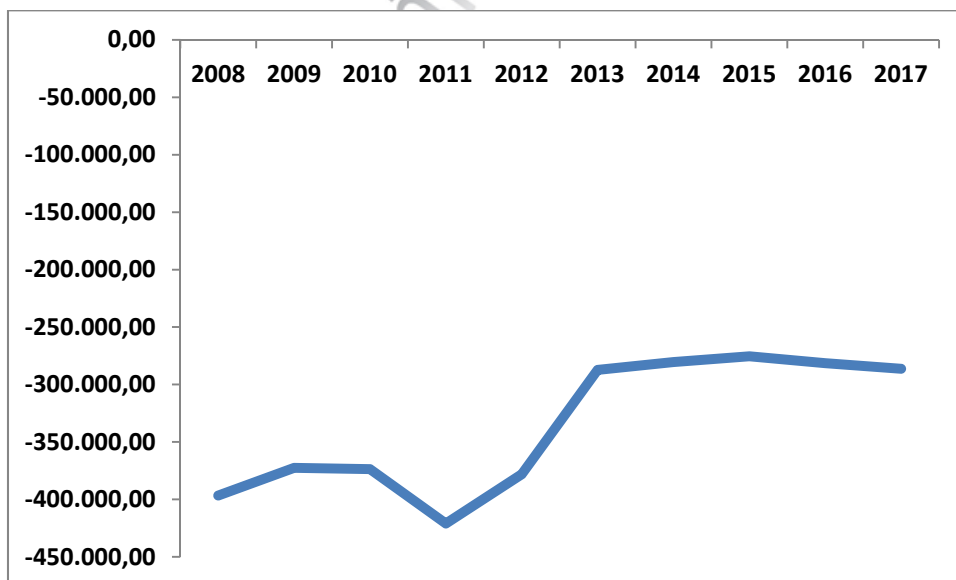
Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – αισιόδοξο σενάριο

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.	2013	2014	2015	2016	2017
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	68.250,89	70.980,93	73.820,16	76.034,77	78.315,81
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(287.230,00)	(280.500,00)	(275.500,00)	(281.450,00)	(286.325,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(218.979,11)	(209.519,07)	(201.679,84)	(205.415,23)	(208.009,19)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	139.769,86	142.565,26	144.703,74	146.150,77	147.612,28
Μείον: Διάφορα έξοδα	(52.100,52)	(49.495,49)	(49.544,99)	(54.499,49)	(37.331,28)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(131.309,77)	(116.449,31)	(106.521,09)	(113.763,95)	(97.728,19)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	(378.444,00)	(274.659,56)	(377.394,57)	(377.205,88)	(379.620,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(509.753,77)	(391.108,87)	(483.915,66)	(490.969,83)	(477.348,19)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(509.753,77)	(391.108,87)	(483.915,66)	(490.969,83)	(477.348,19)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά φόρων	(509.753,77)	(391.108,87)	(483.915,66)	(490.969,83)	(477.348,19)

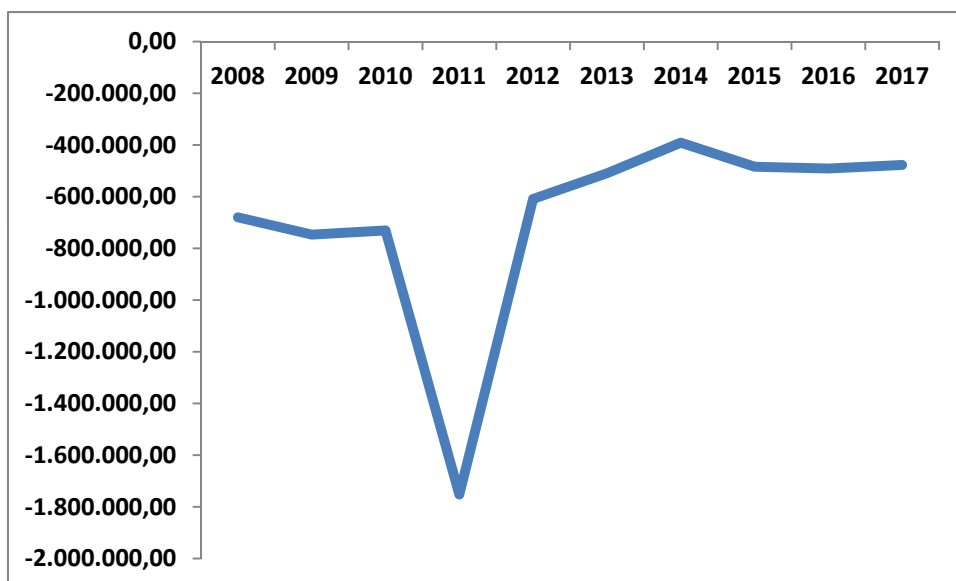
Ακολουθεί η διαγραμματική απεικόνιση του Κύκλου Εργασιών, του Κόστους Πωλήσεων και των Καθαρών Αποτελεσμάτων χρήσης για την περίοδο 2008 – 2017.



Διάγραμμα 4.2.2.1
Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο



Διάγραμμα 4.2.2.2
Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο



Διάγραμμα 4.2.2.3

Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΟΣΕ Α.Ε. – αισιόδοξο σενάριο

Βάσει αυτού του σεναρίου, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ακόμα και στην περίπτωση σημαντικής αύξησης των εσόδων του ΟΣΕ, τα καθαρά του αποτελέσματα εξακολουθούν να είναι σε πολύ άσχημο επίπεδο. Παρά τη μικρή βελτίωση αυτών, ακόμα και ένα αισιόδοξο σενάριο των οικονομικών μεγεθών της εταιρείας, καταλήγει σε «απαισιόδοξα» αποτελέσματα.

Πιο συγκεκριμένα, από το 2013 έως το 2017, αν και σημειώνεται αύξηση της τάξης του 15% του κύκλου εργασιών και μείωση 28% των εξόδων (συμπεριλαμβάνεται και η μείωση που έχει επέλθει από τη μείωση προσωπικού), η συνολική μείωση των αποτελεσμάτων χρήσης προ φόρων ανέρχεται μόλις σε 6% - μείωση ζημιών κατά 6%. Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι για να βελτιωθεί η οικονομική θέση της εταιρείας θα πρέπει να προγραμματιστεί ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης το οποίο, αναμφίβολα, θα πρέπει να διαγράφει το χρέος που έχει η εταιρεία στο Δημόσιο. Να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο έξοδο που βαραίνει την εταιρεία είναι από τους τόκους των ομολογιακών δανείων. Ο ΟΣΕ, επί πολλά έτη, έπαιρνε δάνεια με εγγύηση ελληνικού δημοσίου, κάτι που σε μεγάλο βαθμό ευθύνεται για την σημερινή δυσχερή οικονομική κατάσταση της εταιρείας.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα του ΟΣΕ, από το οποίο πηγάζει και το τεράστιο χρέος του προς το ελληνικό Δημόσιο, οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στη μη καταβολή των ΥΔΥ (Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας). Η λογιστική εικόνα του ΟΣΕ θα ήταν σίγουρα διαφορετική αν τα δάνεια του ΟΣΕ δίδονταν ως επιδότηση, είτε εισιτηρίου, είτε

επενδύσεων. Πιο συγκεκριμένα, το Ν.Δ. 1300/1972, το οποίο κυρώνει την Οικονομική Συμφωνία του Ελληνικού Δημοσίου με τον ΟΣΕ, ορίζει στο αρθρ. 3 τα εξής: *«Προς τον σκοπό εξισώσεως των όρων ανταγωνισμού των χερσαίων μεταφορικών μέσων περί των άρθρων 18 παρ. 2 και 22 παρ. 2 και 3 του Ν.Δ. 674/70, το Δημόσιον υποχρεούται όπως συμμετέχη εις τας δαπάνας ανακαίνισεως έργων υποδομής και επιδομής της σιδηροδρομικής γραμμής συντήρσεως και φυλάξεως αυτής, κατά ποσοστόν ίσον προς την ωφέλειαν, ην απολαμβάνουν το οδικά μεταφορικά μέσα δημοσίας μεταφοράς, εν περιπτώσει μειωμένης συμμετοχής των εις τας αντιστοίχους δαπάνας της χρησιμοποιουμένης παρ' αυτών οδού».*

Επιπλέον, να συμπεριληφθεί στους λόγους του χρέους του ΟΣΕ, η μη καταβολή, από το ελληνικό δημόσιο, της συμμετοχής που οφείλει για τα συγχρηματοδοτούμενα με την Ευρωπαϊκή Ένωση έργα σιδηροδρομικής υποδομής και ανάπτυξης, όπως είχε υποχρέωση με βάση το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και τις συγκεκριμένες διμερείς συμβάσεις συγχρηματοδότησης.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν, για την κάλυψη των υποχρεώσεών του, ο ΟΣΕ να καταφεύγει σε δανεισμό τον οποίο σύναπτε με εγγύηση ελληνικού δημοσίου, χωρίς όμως τα δάνεια αυτά να εγγράφονται στον κρατικό προϋπολογισμό και να επιβαρύνουν το δημόσιο χρέος.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

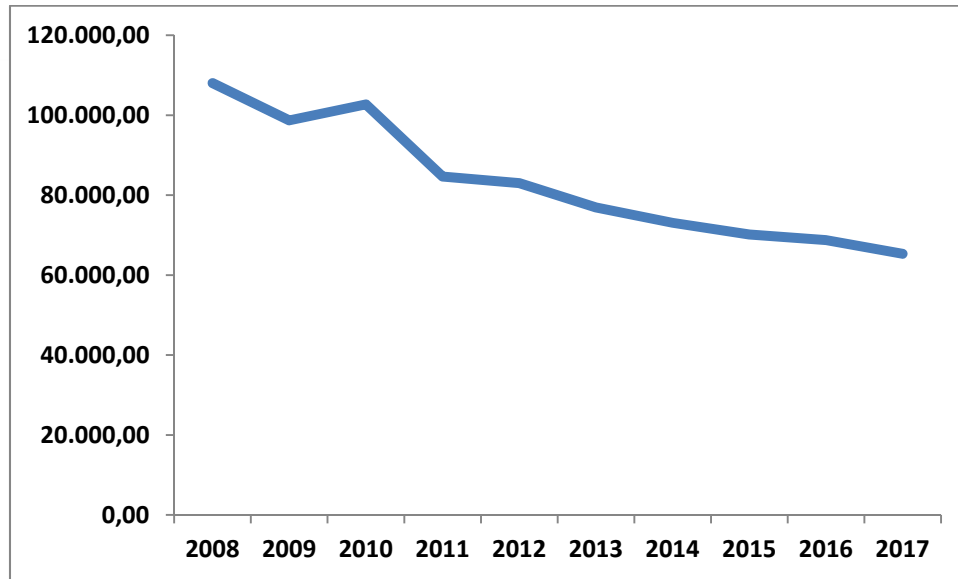
Ακολουθεί πίνακας με τα Αποτελέσματα Χρήσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, βάσει του 2^{ου} σεναρίου της ανάλυσής μας.

Πίνακας 4.2.2.3

Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2013 – 2017 – απαισιόδοξο σενάριο

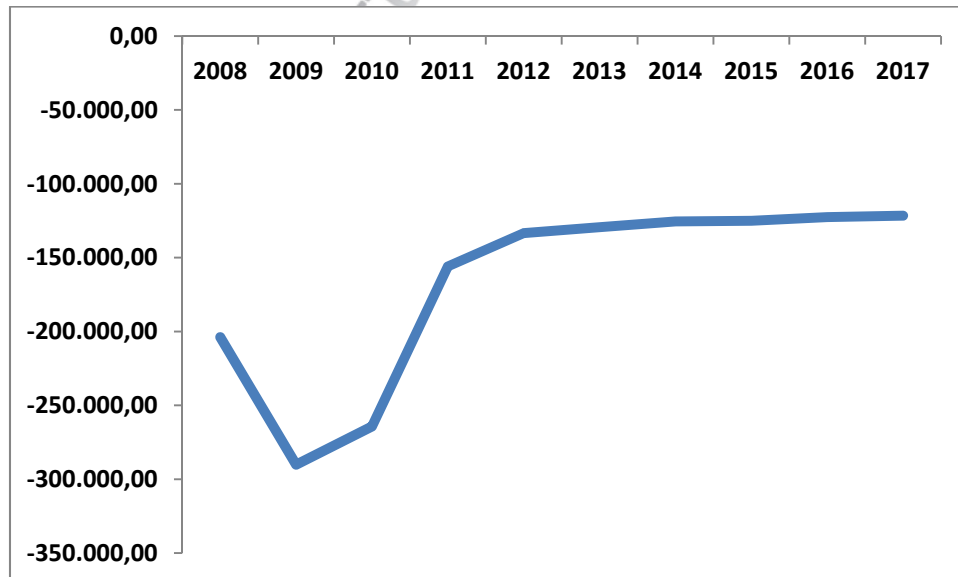
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	2013	2014	2015	2016	2017
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	76.939,15	73.092,19	70.168,50	68.765,13	65.326,87
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(129.360,17)	(125.479,36)	(125.040,19)	(122.539,38)	(121.534,56)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(52.421,02)	(52.387,18)	(54.871,69)	(53.774,25)	(56.207,69)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	64.542,06	64.316,16	63.447,89	62.800,73	62.172,72
Μείον: Διάφορα έξοδα	(14.177,08)	(13.751,77)	(13.476,73)	(13.207,20)	(12.678,91)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(2.056,04)	(1.822,78)	(4.900,52)	(4.180,72)	(6.713,88)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	520,70	525,91	517,75	516,62	516,51
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(1.535,35)	(1.296,88)	(4.382,77)	(3.664,11)	(6.197,36)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(1.535,35)	(1.296,88)	(4.382,77)	(3.664,11)	(6.197,36)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά φόρων	(1.535,35)	(1.296,88)	(4.382,77)	(3.664,11)	(6.197,36)

Ακολουθεί η διαγραμματική απεικόνιση του Κύκλου Εργασιών, του Κόστους Πωλήσεων και των Καθαρών Αποτελεσμάτων χρήσης για την περίοδο 2008 – 2017.



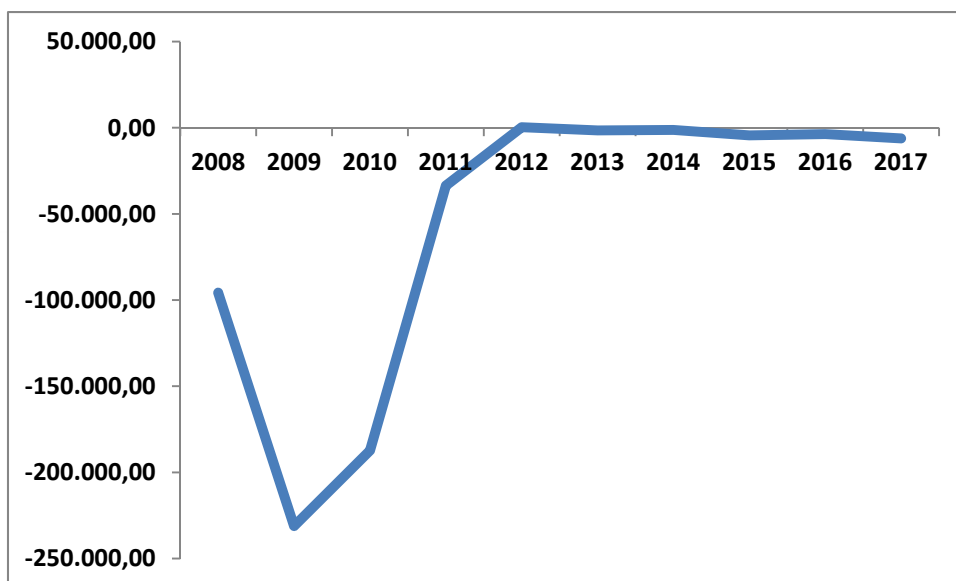
Διάγραμμα 4.2.2.4

Κύκλος Εργασιών 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – απαισιόδοξο σενάριο



Διάγραμμα 4.2.2.5

Κόστος Πωλήσεων 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – απαισιόδοξο σενάριο



Διάγραμμα 4.2.2.6

Καθαρά Αποτελέσματα 2008 – 2017 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. – απαισιόδοξο σενάριο

Το 2^ο σενάριο της ανάλυσης μας είναι το απαισιόδοξο σενάριο για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αυτό διαπιστώνεται εύκολα από τον Πίνακα 4.2.2.3. Παρατηρούμε, ότι με τη μείωση των εσόδων της εταιρείας, λόγω της εισόδου νέου παρόχου στην αγορά, θα μειωθεί μεν το κόστος πωλήσεων κατά 6% περίπου, αλλά η μείωση που θα επέλθει στον κύκλο εργασιών θα φτάσει το 15% με αποτέλεσμα η εταιρεία, αν θεωρήσουμε ότι όλοι οι άλλοι συντελεστές που την επηρεάζουν παραμείνουν σταθεροί (*ceteris paribus*), πλην αυτών που αναφέρουμε στον Πίνακα 4.2.2.1, θα σημειώσει ζημίες οι οποίες το 2017 θα ξεπεράσουν τα 6 εκ. ευρώ, τη στιγμή που το 2012 ήταν η πρώτη χρονιά με θετικό πρόσημο στα συνολικά αποτελέσματά της μετά φόρων.

Στη συνέχεια ακολουθεί ενότητα η οποία αφορά την Ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ένα γεγονός που ίσως αποτελεί την πιο αισιόδοξη πτυχή στα αποτελέσματα της.

Θεωρήσαμε ότι δεν είναι σκόπιμο να προβούμε σε ανάλυση απαισιόδοξου σεναρίου του ΟΣΕ Α.Ε., μιας και όπως αποδείχθηκε από το 2^ο Σενάριο στην ενότητα 4.2.2, οι προοπτικές του ΟΣΕ είναι πολύ περιορισμένες και η μόνη σωτηρία για ενδεχόμενη βιωσιμότητα της εταιρείας είναι η διαγραφή του χρέους προς το Δημόσιο και η γενικότερη αναδιάρθρωση και εξυγίανση της εταιρείας. Έτσι, η όποια απαισιόδοξη υπόθεση, δεν προσφέρει κάτι επιπλέον στη διοίκηση ώστε να προστατευθεί εφόσον η κατάσταση είναι ήδη σε τέλμα.

4.3 Ιδιωτικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η εν λόγω ενότητα αφορά αποκλειστικά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και βασίζεται σε ένα πολυσυζητημένο «σενάριο» των τελευταίων χρόνων το οποίο προσφάτως (Ιούνιο 2013) γεγονός το φέρνουν όλο και πιο κοντά στο να γίνει πράξη. Η συγκεκριμένη ενότητα, λοιπόν, αφορά τις προοπτικές ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γενικά, να αναφέρουμε ότι, λόγω της οικονομικής κατάστασης στην οποία βρίσκεται η χώρα, απαιτούνται διαρθρωτικές αλλαγές τόσο στην οικονομία, όσο και στις αγορές προϊόντων, υπηρεσιών και μεταφορών. Όσον αφορά τις μεταφορές, αναμένονται μέτρα τα οποία έχουν ως προτεραιότητα την αύξηση του επιπέδου του τουρισμού και τις επενδύσεις, ειδικά σε ότι αφορά τις οδικές μεταφορές, ναυτιλιακές και λιμενικές δραστηριότητες και την αεροπορία. Συγκεκριμένα, αναμένονται δράσεις που θα οδηγήσουν στη μείωση του λειτουργικού κόστους των παροχών υπηρεσιών αλλά και στην αύξηση των επιλογών των καταναλωτών. Σχετικά με τους σιδηροδρόμους, η βαθμιαία αναδιάρθρωσή τους στοχεύει στην αποτελεσματική ιδιωτικοποίησή τους (*«Το Μνημόνιο για τιμές, αγορές, εισιτήρια και κλειστά επαγγέλματα»*, Α. Παπαστάθης, Α. Χεκίμογλου, Γ. Πουλιόπουλος, Βήμα Οικονομία).

Στις 12 Ιουλίου 2013, δημοσιοποιήθηκε η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Να αναφερθεί ότι η αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι μέρος του Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων, όπως αυτό ορίζεται στον ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012 – 2015». Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ) το οποίο ανήκει κατά 100% στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου έχει αναλάβει την εφαρμογή του Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων και, κατ' επέκταση, μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταβιβάστηκαν σε αυτό. Υπάρχουν όμως και σημαντικά θέματα τα οποία απαιτείται να διευκρινιστούν/λυθούν ώστε να προχωρήσει η εν λόγω ιδιωτικοποίηση.

Όπως έχει προαναφερθεί στο Κεφάλαιο 1, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, από το 2008 λειτουργεί ως ανεξάρτητη εταιρεία και βασική της αρμοδιότητα είναι η παροχή επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών. Ο ΟΣΕ, από την άλλη, έχει ως κύρια αρμοδιότητα, τη διαχείριση, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Στα Κεφάλαια 2 και 3 γίνεται αναφορά στα έσοδα και έξοδα του ΟΣΕ και

της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντίστοιχα, και επισημαίνεται η παρατήρηση ότι το βασικό έσοδα του ΟΣΕ προέρχεται από τα τέλη χρήσης, δηλαδή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν στο σημείο αυτό, όμως οι παρατηρήσεις από τις Ετήσιες Εκθέσεις των Ορκωτών – Ελεγκτών των εταιρειών αυτών. Πιο συγκεκριμένα, στη Έκθεση των Ελεγκτών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. το 2010, όπου δίδεται γνώμη με επιφύλαξη, αναφέρεται ότι «Τιμολόγια δαπανών συντήρησης τροχαίου υλικού και τελών χρήσης υποδομής αμαξοστοιχιών της κλειόμενης χρήσεως, τα οποία εξέδωσε η προμηθεύτρια εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., έχουν παραληφθεί από τη Διοίκηση της εταιρείας με επιφύλαξη ως προς την ορθότητα των τιμολογηθέντων ποσών, λόγω μη υπάρξεως σχετικών συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών». (Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2010) Αντίστοιχη αναφορά γίνεται και στην Έκθεση του Ορκωτού το 2011. Τίθεται, λοιπόν, το ερώτημα κατά πόσον τα προηγούμενα έτη υπήρχαν συμβάσεις μεταξύ των δύο εταιρειών και αν ναι, ποιοί ήταν οι όροι και σε τί βαθμό τηρούνταν.

Αναμενόμενη είναι, λοιπόν, η προϋπόθεση ότι, προτού ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τη σύναψη σειράς συμβάσεων με το Δημόσιο αλλά και με τον ΟΣΕ. Αναλυτικά οι πέντε συμβάσεις που πρέπει να υπογραφούν είναι οι εξής:

- i. Πενταετής σύμβαση Υποχρέωσης Παροχής Δημόσιων Υπηρεσιών (ΥΔΥ) με το Δημόσιο, για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, έναντι ετήσιας αμοιβής έως 50 εκατ. ευρώ.
- ii. Σύμβαση πρόσβασης (track access) με τον ΟΣΕ, υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.
- iii. Μακροχρόνια σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού με τον ΟΣΕ, υπό την τρέχουσα ιδιότητά του ως κυρίου του τροχαίου υλικού.
- iv. Μακροχρόνια σύμβαση υπηρεσιών συντήρησης με την ΕΕΣΣΤΥ (Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.) για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού.¹
- v. Μακροχρόνια συμφωνητικά για τη μίσθωση επιλεγμένων ακινήτων.

¹ Το τροχαίο υλικό, το οποίο προς το παρόν ανήκει στον ΟΣΕ, θα μεταβιβαστεί στο Δημόσιο, ενώ η συντήρηση του τροχαίου υλικού, η οποία προς το παρόν παρέχεται από τον ΟΣΕ, είναι ήδη υπό μεταβίβαση μέσω απόσχισης από τη μητρική (spin off) στην ΕΕΣΣΤΥ, μία νεοσυσταθείσα εταιρεία η οποία ανήκει κατά 100% στο Δημόσιο. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας απόσχισης, η ΕΕΣΣΤΥ θα λειτουργεί ως ανεξάρτητη εταιρεία που θα παρέχει υπηρεσίες συντήρησης σε τροχαίο υλικό. Σημειώνεται ότι πρόθεση του δημοσίου είναι να προβεί και στην ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ.

(Πρόσκληση για την Εκδήλωση Ενδιαφέροντος για την Εξαγορά του 100% του Μετοχικού Κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 12/7/2013)

Το ζητούμενο είναι να προσδιοριστούν τα οφέλη για λογαριασμό των δημόσιων οικονομικών από τη μετατροπή του κρατικού μονοπωλίου στους σιδηρόδρομους σε ιδιωτικό. Ο Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Χοακίμ Αλμούνια, πάντως, τονίζει ότι η επιτευχθείσα αναδιάρθρωση και η επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ απαλλάσσει την εταιρεία από το θέμα των κρατικών ενισχύσεων και της εξασφαλίζει την επιβίωση και ανάπτυξη της. Επιπρόσθετα, επαναφέρει τους Ελληνικούς Σιδηρόδρομους στο κέντρο του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού, ενώ επιφέρει σημαντικά οφέλη στην εταιρεία, στο επιβατικό και εμπορικό κοινό.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.4 Ανακεφαλαίωση

Ολοκληρώνοντας το Κεφάλαιο 4 καταλήγουμε σε πιθανά σενάρια για την μελλοντική πορεία τόσο του ΟΣΕ, όσο και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Μέσω της Ανάλυσης Ευαισθησίας που πραγματοποιήσαμε και συγκεκριμένα στην περίπτωση του 1^{ου} σεναρίου (βασικό σενάριο) το οποίο στηρίζεται σε γεγονότα που αναμένονται μέσα στην επόμενη πενταετία, συμπεραίνουμε ότι οι προοπτικές για τον ΟΣΕ είναι πολύ περιορισμένες όσον αφορά τη βελτίωση των αποτελεσμάτων του. Παρά το γεγονός του ότι θα συμβούν πολλά γεγονότα τα οποία θα μειώσουν σημαντικά τα έξοδα του, η μείωση των εσόδων η οποία θα επέλθει από την απόσχιση του κλάδου συντήρησης του τροχαίου υλικού θα επηρεάσει πολύ περισσότερο τα καθαρά αποτελέσματα. Ακόμα και στην περίπτωση του αισιόδοξου σεναρίου, 2^ο σενάριο, του ΟΣΕ, οι ζημιές εξακολουθούν να είναι πολλές. Βασικός λόγος διαμόρφωσης αυτών των αποτελεσμάτων είναι η μη χορήγηση επιδότησης από το κράτος και αντί αυτού η χορήγηση δανείων με εγγύηση ελληνικού δημοσίου.

Στην περίπτωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το βασικό σενάριο διαμορφώνει αρκετά βελτιωμένα αποτελέσματα, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς ότι το 2012, όπως δείξαμε και στο Κεφάλαιο 3, ήταν η πρώτη χρονιά όπου η εταιρεία παρουσίασε θετικό πρόσημο στα καθαρά της αποτελέσματα. Το δεύτερο σενάριο, απαισιόδοξο σενάριο, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, βασισμένο στη είσοδο νέου παρόχου στην αγορά, ως συνέπεια έχει τη μείωση του κύκλου εργασιών της εταιρείας και, παρά τη μείωση του κόστους πωλήσεων, τα καθαρά αποτελέσματα διαμορφώνουν και πάλι αρνητικές τιμές.

Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με το «σενάριο» της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τους απαραίτητους όρους για την επίτευξη αυτού, οι οποίοι συνοψίζονται στην υπογραφή πέντε (5) συμβάσεων, όπου οι δύο από αυτές αφορούν αποκλειστικά τη σχέση μεταξύ των δύο εταιρειών, ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Αναδιάρθρωση και Ιδιωτικοποίηση

5.1 Εισαγωγή

Το τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας στοχεύει, αρχικά, στην ανάλυση της σημασίας των μεταφορών στην οικονομική ζωή μιας χώρας και, εν συνεχεία, στους λόγους για αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση του συγκεκριμένου κλάδου.

Απαραίτητο κρίνεται να γίνει κατανοητή η ιδιαιτερότητα που έχει ο συγκεκριμένος κλάδος, με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται ζωτικής σημασίας για την οικονομία μιας χώρας, μιας και χρησιμοποιείται από όλες σχεδόν τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες της αποτελώντας, με τον τρόπο αυτό, βασική εισροή στην διαδικασία παραγωγής. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι σχέσεις και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ μεταφορικών υπηρεσιών και κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων με αναφορά και στην επιρροή της κρατικής παρέμβασης. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι λόγοι που οδηγούν ένα δημόσιο φορέα μεταφορών στην αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση του καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που πρέπει να ακολουθείται από όλες της χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρόμων. Έχει παρατηρηθεί ότι πολλές χώρες δεν τηρούν τους Κανόνες και τις Οδηγίες που έχει επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση με αποτέλεσμα η Επιτροπή να έχει ασκήσει, αρκετές φορές και σε πολλές χώρες, προσφυγές ενώπιον του Δικαστηρίου. Παρουσιάζονται τέσσερα (4) παραδείγματα χωρών – Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία και Ελλάδα – και πώς αυτές οι χώρες εφάρμοσαν ή μη το νομοθετικό πλαίσιο.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι παρουσιάσουμε την αναγκαιότητα ενός υγιή τομέα μεταφορών και τρόπους επίτευξης αυτού όπου, αναμφισβήτητα, θα πρέπει να ακολουθούνται οι Κανόνες και οι Οδηγίες που έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

5.2 Οι μεταφορές και η αλληλεπίδρασή τους με οικονομικά μεγέθη

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά όλες οι μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο μέσο διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριας. Οι χερσαίες μεταφορές διακρίνονται σε οδικές και σιδηροδρομικές. Από τους κυριότερους συντελεστές του τομέα των μεταφορών αποτελούν οι φυσικές υποδομές. Από τις υποδομές αυτές, οι οδικές συνιστούν την κύρια μορφή εγκαταστάσεων και επενδύσεων στον τομέα, λόγω των τεχνικών τους χαρακτηριστικών.

Πιο συγκεκριμένα, τα **οδικά δίκτυα** επιτρέπουν την εκτεταμένη διασπορά των μετακινήσεων στον χώρο και σχετικά εύκολη προσβασιμότητα σε περιοχές με πολύπλοκο γεωμορφολογικό ανάγλυφο. Επιπλέον, χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη απορροφητικότητα στις δαπάνες και χαμηλότερο κόστος επένδυσης, σε σύγκριση με άλλους τύπους μεταφορικών υποδομών. Όσον αφορά τις **σιδηροδρομικές μεταφορές**, το χαρακτηριστικό πλεονέκτημα αυτών είναι η αποκλειστική, συστηματική και προγραμματισμένη χρήση της οδού, η οποία επιτρέπει στο μεταφορικό μέσο να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες αλλά και να μεταφέρει οχήματα μεγάλης χωρητικότητας. Αποτέλεσμα αυτών είναι η παροχή μίας υπηρεσίας με σχετικά χαμηλό κόστος, άνεση για τους επιβάτες και δυνατότητα μαζικής μεταφοράς, αλλά και ευκολία εύρεσης και κράτηση θέσεων, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας του όπως ήδη έχει προαναφερθεί. Επιπλέον, σημαντική αναφορά γίνεται στο γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα από τα πιο ασφαλή μεταφορικά μέσα, σε αντίθεση με τα μέσα των οδικών δικτύων.

Οι **θαλάσσιες μεταφορές**, από την άλλη πλευρά, κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ πρωτοστατεί στο σύνολο των κοινοτικών πολιτικών που άπτονται του αντικειμένου των ναυτιλιακών μεταφορών. Ως μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσε να αναφερθεί το γεγονός ότι η μεταφορά είναι αρκετά πιο αργή, συγκρινόμενη με τις χερσαίες και εναέριας μεταφορές, καθώς επίσης, και το γεγονός ότι υπάρχουν αρκετοί περιορισμοί στους προορισμούς οι οποίοι πραγματοποιούνται μέσα θαλάσσης.

Όσον αφορά, τέλος τις *εναέριες μεταφορές*, ως νεότερη μορφή μεταφορών, είναι, αναμφισβήτητα, αυτή με τη μεγαλύτερη επίδραση στο διεθνές εμπόριο. Οι εναέριες μεταφορές θεωρούνται οι πιο γρήγορη μορφή μεταφορών, με ελάχιστο ρίσκο ζημιών και κλοπών ενώ η παράδοση φορτίων είναι πάντα συνεπής και έγκαιρη. Χαρακτηριστικό όμως, των μεταφορών αυτών, είναι το υψηλό κόστος σε σύγκριση με όλους τους άλλους τρόπους μεταφορών καθώς και οι περιορισμοί βάρους και όγκου φορτίων και του αριθμού των επιβατών.

Με κάθε τρόπο και μέσο, η λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία μιας χώρας γιατί μέσω αυτής επιτυγχάνεται, τόσο στον εθνικό, όσο και στο διεθνή χώρο, η δραστηριότητά της, η παράδοση πρώτων υλών στους χώρους επεξεργασίας και μεταποίησης καθώς και η διανομή των προϊόντων στους διάφορους χώρους αποθήκευσης και κατανάλωσης. Πέραν αυτών, οι μεταφορές επιτρέπουν τις διεθνείς μετακινήσεις επιβατών καθώς και τις εγχώριες, όπως από και προς τους τόπους εργασίας, εκπαίδευσης, αγοράς κ.ά.. Επιπλέον, μεγάλο ποσοστό του κεφαλαίου και του εργατικού δυναμικού μιας χώρας απασχολείται στους φορείς των μεταφορών, με αποτέλεσμα ο συγκεκριμένος κλάδος να συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

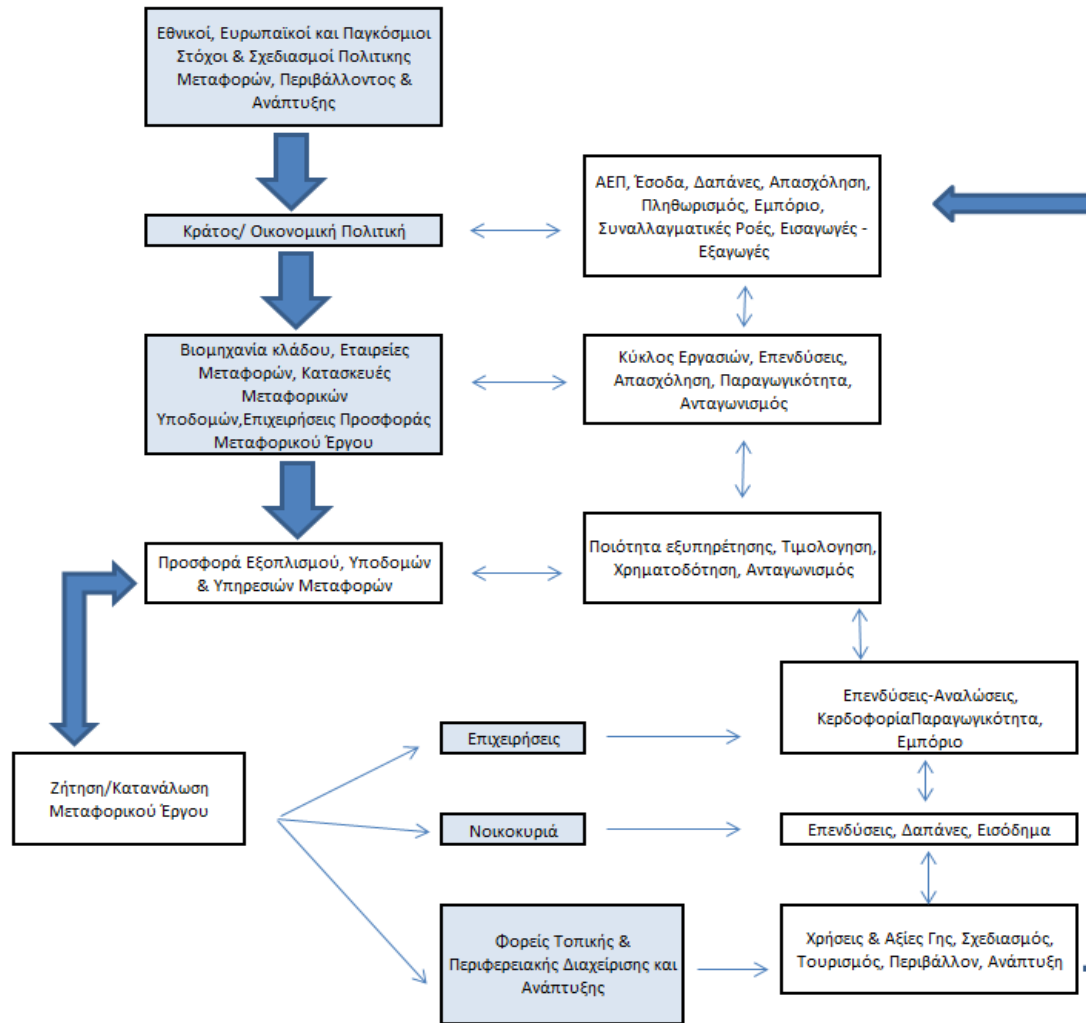
Η βασική ιδιαιτερότητα του κλάδου των μεταφορών είναι το γεγονός ότι χρησιμοποιείται ως συντελεστής παραγωγής από όλες σχεδόν τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, με άλλα λόγια, οι μεταφορές αποτελούν εισροή στην παραγωγική διαδικασία επηρεάζοντας το κόστος κάθε οικονομικής δραστηριότητας. Βάσει του προαναφερθέντος, συμπεραίνουμε ότι οι υπηρεσίες των μεταφορών παρουσιάζουν μεγάλη ευαισθησία στις κοινωνικοοικονομικές μεταβολές. Εντός των χωρών όπου οι υπηρεσίες των μεταφορών λειτουργούν σε πολύ καλό βαθμό, δημιουργούνται άριστες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων. Επομένως, κάθε κυβερνητική πολιτική, επιδιώκει να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών και για το λόγο αυτό, οι εκάστοτε κυβερνήσεις των κρατών είναι σύνηθες να ασκούν παρεμβατικές πολιτικές στις μεταφορικές επιχειρήσεις με σκοπό την ρύθμιση τόσο των κομίστρων, όσο και του μεταφορικού έργου.

Η κυβερνητική παρέμβαση όμως, έφερε δυσμενή αποτελέσματα στη βιωσιμότητα των μεταφορικών φορέων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να επικρατήσει η άποψη ότι τα μεταφορικά μέσα θα λειτουργούσαν καλύτερα με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά

κριτήρια, ώστε να μην χρησιμοποιούνται από τις εκάστοτε κυβερνήσεις ως μέσα επιχορήγησης των καταναλωτών, αλλά οι επιχορηγήσεις αυτές να δίδονται στους χρήστες των μεταφορικών υπηρεσιών. Τα τελευταία χρόνια, παραταύτα, παρατηρήθηκε ότι η πλήρης ιδιωτικοποίηση δεν είναι η λύση αυτή που θα επιφέρει την επιθυμητή αποτελεσματικότητα και ανάπτυξη στον κλάδο, δεδομένου ότι, μέσα στη σφαίρα της ιδιωτική πρωτοβουλίας, είναι πιθανόν οι φορείς των μεταφορών να μην ικανοποιούν ικανοποιητικά κοινωνικούς τους προορισμούς. Το θέμα αυτό θα αναπτυχθεί εκτενέστερα στις επόμενες ενότητες του κεφαλαίου.

Στο σημείο αυτό, με τη βοήθεια του διαγράμματος που ακολουθεί, παρατηρούμε τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των μεταφορών και των οικονομικών μεγεθών, ώστε να γίνει κατανοητή η επίδραση του κλάδου των μεταφορών στην οικονομία και, στη συνέχεια, να είμαστε σε θέση να αναλύσουμε συγκεκριμένες περιπτώσεις παρέμβασης, είτε δημόσιας, είτε ιδιωτικής σε διάφορες χώρες και πώς αυτές οι παρεμβάσεις επηρέασαν τον κλάδο και γενικά την οικονομία της χώρας.

Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου



Πηγή: Μεταφορές και Οικονομία: Συμβολή, τάσεις και προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση τις χερσαίες μεταφορές, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών

Διάγραμμα 5.2.1

Αλληλεπίδραση μεταξύ των μεταφορών & των οικονομικών μεγεθών

Στα σκιασμένα πλαίσια της αριστερής πλευράς του ανωτέρω σχήματος φαίνονται οι δρώντες (κρατικοί, περιφερειακοί και τοπικοί φορείς, οργανισμοί, επιχειρήσεις, νοικοκυριά) της αγοράς των μεταφορών. Στην δεξιά πλευρά απεικονίζονται τα κύρια οικονομικά, ποσοτικά και ποιοτικά, μεγέθη που προσδιορίζουν τις επιδράσεις των μεταφορών στην οικονομία. Επίσης, παρουσιάζονται οι αμφίδρομες σχέσεις που συνδέουν τους δρώντες και τα διάφορα οικονομικά μεγέθη μεταξύ τους.

Στο πρώτο επίπεδο αλληλεπίδρασης τοποθετούνται οι στόχοι και οι πολιτικές της χώρας, της ΕΕ και των διεθνών οργανισμών οι οποίοι επηρεάζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, το εμπόριο, τον τουρισμό και γενικότερα το σύνολο της οικονομικής

δραστηριότητας, σε επίπεδο τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο. Συνεπώς, καταλήγουμε στο ότι η οικονομία και οι αποφάσεις των κρατών επηρεάζονται και από τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την υλοποίηση της πολιτικής των μεταφορών σε άλλες χώρες, κυρίως γειτονικές.

Στο *δεύτερο επίπεδο* αλληλεπίδρασης εμφανίζεται η εθνική πολιτική στον τομέα των μεταφορών, της οποίας τα αποτελέσματα μπορούν να συνδεθούν με συγκεκριμένα μακροοικονομικά μεγέθη, όπως ΑΕΠ (Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία), κρατικά έσοδα από φόρους στα προϊόντα και τις υπηρεσίες των μεταφορών, δημόσια κατανάλωση, επενδύσεις για μεταφορές, απασχόληση, πληθωρισμός.

Στη *συνέχεια, στο τρίτο επίπεδο*, παρατηρούμε ότι ιδιαίτερη βάση δίδεται στις δραστηριότητες του τομέα των μεταφορών. Το επίπεδο αυτό αφορά τους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς και τις επιχειρήσεις που συνεισφέρουν στον τομέα, μέσω κατασκευαστικής ή μεταποιητικής δραστηριότητας, προσφοράς μεταφορικού έργου, παραγωγής μεταφορικών υποδομών και εμπορίου. Το συγκεκριμένο επίπεδο συνδέεται με το προηγούμενο μέσω της επίδρασης της εθνικής πολιτικής. Με άλλα λόγια, η ανάπτυξη όλων των προαναφερθέντων δραστηριοτήτων επηρεάζεται από την κρατική πολιτική περί ανταγωνισμού, τη φορολόγηση, τις επιδοτήσεις και τα γενικά κίνητρα για προσφορά υπηρεσιών και υποδομών των μεταφορών. Συνεπώς, το επίπεδο αυτό αλληλεπιδρά με οικονομικά μεγέθη, όπως τον κύκλο εργασιών, την απασχόληση, την παραγωγικότητα και τον ανταγωνισμό της αγοράς. Το αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων στο επίπεδο αυτό είναι οι μεταφορικές υποδομές, όπως οδοί, γέφυρες, σιδηρόδρομοι, λιμάνια, αεροδρόμια, ενώ το παραγόμενο μεταφορικό έργο είναι η διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Η λειτουργική και οικονομική απόδοση των μεταφορικών συστημάτων αντανακλάται και επηρεάζεται από τα επίπεδα της ποιότητας εξυπηρέτησης, τις τιμές, τους μηχανισμούς και την επάρκεια χρηματοδότησής τους, καθώς επίσης και τα υποκατάστατα/ ανταγωνιστικά. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο κατέχει ο βαθμός συμπληρωματικότητας/ διατροπικότητας. Ο όρος διατροπικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές αναφέρεται στη μεταφορά αγαθών με μία μονάδα φόρτωσης ή όχημα, το οποίο χρησιμοποιεί διαδοχικώς διάφορα μέσα μεταφοράς, χωρίς όμως να γίνεται διαχείριση των ιδίων των φορτίων κατά την αλλαγή των μέσων μεταφοράς. Με τον όρο ανταγωνιστικότητα στον τομέα των μεταφορών εννοούμε, τόσο την ανταγωνιστικότητα η οποία παρατηρείται από το εξωτερικό περιβάλλον, δηλαδή μεταξύ διαφορετικών μέσων (αεροπλάνο – τρένο),

όσο και από το εσωτερικό περιβάλλον, δηλαδή μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών του ίδιου μέσου (ανταγωνισμός μεταξύ ακτοπλοϊκών γραμμών).

Στα τρία πρώτα επίπεδα, λοιπόν, έχουμε καθορίσει ποιοί δρουν ουσιαστικά στον προσδιορισμό της **προσφοράς** του τομέα των μεταφορών και κατ' επέκταση, συνδέονται και αλληλεπιδρούν με τη σχετική **ζήτηση**. Στο επίπεδο της ζήτησης, η κατανάλωση των μεταφορικών υπηρεσιών και η χρήση των συγκοινωνιακών υποδομών λαμβάνει χώρα από τις επιχειρήσεις, τα νοικοκυριά και άλλους τοπικούς φορείς. Η οικονομική επίδραση των μεταφορών στις επιχειρήσεις σχετίζεται και αλληλεπιδρά στις επενδύσεις τους, στην κερδοφορία τους, στην παραγωγικότητά τους, στο βαθμό ανταγωνιστικότητά τους και γενικά στα επίπεδα εμπορίου που είναι σε θέση να αναπτύξουν. Η κατανάλωση των μεταφορικών υπηρεσιών και προϊόντων από τα νοικοκυριά περιορίζεται, κυρίως στις επενδύσεις σε μεταφορικό εξοπλισμό και στις δαπάνες για μετακινήσεις. Τέλος, οι αποφάσεις των διάφορων τοπικών και περιφερειακών φορέων επηρεάζονται από τη χρήση των μεταφορικών υπηρεσιών και υποδομών, κυρίως σχετικά με το σχεδιασμό του χώρου, την αξία και τις χρήσεις της γης και την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ ζήτησης και προσφοράς των οικονομικών μεγεθών επιφέρουν τη σύνδεση με τα δύο πρώτα επίπεδα του πλαισίου και συντελούν στον επανακαθορισμό και την προσαρμογή της πολιτικής για τις μεταφορές και άλλους επηρεαζόμενους τομείς της οικονομίας. Για παράδειγμα, η αύξηση του κόστους στην αγορά των μεταφορών θα επιφέρει επιβολή αυστηρότερων ρυθμίσεων από την κυβέρνηση, όπως νέα μέτρα φορολόγησης/τιμολόγησης. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η αύξηση του κόστους των μεταφορών πιθανόν να οδηγήσει στη σύνταξη νέων οδηγιών. Επίσης, μία αύξηση τη ζήτησης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων για χρήση υποδομών, εξοπλισμού και υπηρεσιών των μεταφορών θα έχει ως αποτέλεσμα περισσότερα κρατικά έσοδα τα οποία θα μπορέσουν να οδηγήσουν σε νέες δημόσιες επενδύσεις τόσο στον τομέα των μεταφορών, όσο και γενικότερα στην οικονομία.

5.3 Αναδιάρθρωση & Ιδιωτικοποίηση των φορέων των μεταφορών

Με τον όρο αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση των φορέων των μεταφορών εννοούμε τη ριζική αναδιοργάνωση των λειτουργιών τους με σκοπό την παραχώρηση, ορισμένων εξ' αυτών στον ιδιωτικό τομέα, έτσι ώστε να αυξηθεί η παραγωγικότητά τους και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών τους. Μέσω της ιδιωτικοποίησης, ορισμένοι δημόσιοι φορείς μεταφορών θα πετύχουν τη συνέχιση της λειτουργίας τους χωρίς ελλείμματα και πιθανόν, ανάπτυξη των υπηρεσιών τους, ποιοτική και ποσοτική. Επιπλέον, φορείς με μεγάλη τεχνική υποδομή και μεγάλο αριθμό απασχολούμενου προσωπικού, θα συντελέσουν, μέσω της αναδιάρθρωσής τους, στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας τους συμβάλλοντας, παράλληλα, και στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Τη τελευταία δεκαετία έχει σημειωθεί σημαντική αναδιάρθρωση στον χώρο των μεταφορών. Πολλοί και διαφορετικοί είναι οι λόγοι που οδηγούν ένα δημόσιο φορέα μεταφορών στην αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση του.

Βασικός λόγος είναι η ανάγκη για την αποδοτικότερη λειτουργία του, με την έννοια της παροχής της μέγιστης δυνατής ποιότητας υπηρεσίας στον πελάτη και της μείωσης του κόστους μεταφοράς του. Όταν ένας δημόσιος φορέας μεταφορών φτάνει σε σημείο στο οποίο το κράτος αδυνατεί να τον συντηρήσει, αυτομάτως η λειτουργία και η ποιότητα των υπηρεσιών του πέφτουν κατακόρυφα. Στο σημείο αυτό η αναδιάρθρωση και η ιδιωτικοποίησή του αποτελούν μονόδρομο. Η ανάθεση του στον ιδιωτικό τομέα θα φέρει αυτομάτως βελτίωση στην ποιότητα των υπηρεσιών μεταφοράς, πιθανή μείωση του κόστους των τιμών και κατά συνέπεια, αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Επιπλέον, βασικός παράγοντας για την αποτελεσματική λειτουργία ενός φορέα αποτελεί η διοίκηση. Η διοίκηση οφείλει να αποτελείται από ικανά στελέχη, έτοιμα να αναπτύξουν, σε σύντομο χρονικό διάστημα, σύγχρονες στρατηγικές, η υλοποίηση των οποίων να πραγματοποιείται χωρίς καθυστερήσεις και κωλυσιεργίες. Στο δημόσιο τομέα, όσο ικανά στελέχη και να υπάρχουν, η εμπειρία των ετών, έχει δείξει ότι η γραφειοκρατία και οι συνήθειες των κρατικών μονοπωλίων κρατούν αδύνατη την αποτελεσματική λειτουργία πολλών φορέων.

Επιπρόσθετα, όπως άλλωστε αναπτύξαμε και παραπάνω, η αύξηση και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των μεταφορών θα συμβάλει σημαντικά στην

ανάπτυξη των εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Για το λόγο αυτό, η διεύρυνση της αξίας των φορέων του κλάδου κρίνεται απαραίτητη και η επίτευξη αυτού θα πραγματοποιηθεί, ευκολότερα και πιο άμεσα, μέσω προσέλκυσης νέων κεφαλαίων, κάτι το οποίο δύσκολα μπορεί να στηρίξει ο δημόσιος φορέας, ο οποίος συνεχώς μειώνει τις δαπάνες, τουλάχιστον στην περίπτωση πολλών ευρωπαϊκών χωρών. Κατά συνέπεια, η μείωση των δημοσίων δαπανών θα οδηγήσει το συντομότερο στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και στην ιδιωτικοποίηση πολλών δημοσίων φορέων μεταφοράς.

Αν και υπάρχουν κάποιοι γενικοί παράγοντες, οι οποίοι αναφέρθηκαν παραπάνω και συντελούν στην αναγκαιότητα αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης φορέων στον κλάδο των μεταφορών, κάθε δημόσια επιχείρηση, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, οδηγείται σε διαφορετική κατεύθυνση εφαρμογής των μέτρων αυτών. Στην περίπτωση του *σιδηροδρόμου*, τα μέτρα πρέπει να προσανατολιστούν στην προσφορά και όχι στη ζήτηση. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι, κυρίως λόγω του κοινωνικού χαρακτήρα του σιδηροδρόμου, σε συνδυασμό με το τεράστιο ποσό δαπανών που έχει από τη συντήρηση της υποδομής του. Πιο συγκεκριμένα, λόγω των κοινωνικών υπηρεσιών που προσφέρει, ο σιδηρόδρομος δεν έχει τη δυνατότητα να αυξήσει σημαντικά τις τιμές τους ώστε να καλύψει μέρος των εξόδων του γιατί στην περίπτωση αυτή θα μειωνόταν η ζήτηση. Άρα συμπεραίνουμε ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης του σιδηροδρόμου θα πρέπει να έχουν ως στόχο την προσφορά. Στην επόμενη ενότητα, θα αναλυθεί εκτενέστερα η περίπτωση αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρόμων, τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε άλλες ευρωπαϊκές και μη χώρες.

Στην περίπτωση των *λιμένων* που λειτουργούν ως δημόσιοι οργανισμοί, οι υπηρεσίες τους παρέχονται υπό συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού. Παρόλα αυτά, λόγω της μεγάλης ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες έχουν τη δυνατότητα αύξησης των τιμών, επιτυγχάνοντας, με τον τρόπο αυτόν, την κάλυψη του κόστους τους αλλά δίχως ανταγωνιστικές τιμές. Κατά συνέπεια, αυτό οδηγεί μεν σε μέτρα αναδιάρθρωσης, αλλά με στόχο διαφορετικό από αυτών των σιδηροδρόμων, μιας και η ανάλυση για την αιτιολογική στήριξη διαφέρει μεταξύ των δύο αυτών φορέων.

Αναμφισβήτητα, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η αναδιάρθρωση και η ιδιωτικοποίηση των φορέων μεταφοράς, σε πολλές περιπτώσεις, αποτελεί μονόδρομο

για την βιωσιμότητά τους. Παρόλα αυτά, δεν πρέπει, σε καμία περίπτωση, να απαξιωθεί ο ρόλος τους δημόσιου τομέα. Όσο αναγκαία είναι η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την αναβάθμιση και ανάπτυξη των φορέων, άλλο τόσο σημαντική είναι η συνεισφορά του δημόσιου τομέα για την παροχή των «δημόσιων αγαθών» που θα πρέπει να εξακολουθούν να υπάρχουν. Η κοινωνική χρησιμότητα των «δημόσιων αγαθών» δεν μπορεί να αντικατασταθεί από τον δημόσιο τομέα, λόγω της χαμηλής κερδοφορίας. Επίσης, ο δημόσιος τομέας, οφείλει να διατηρεί την ύπαρξή του στο χώρο των μεταφορών, μιας και ο διακανονισμός παροχής χρήσης, η προστασία του περιβάλλοντος και η οικονομική υποστήριξη των υποβαθμισμένων περιοχών γίνεται αποκλειστικά από αυτόν.

5.4 Αναδιάρθρωση & Ιδιωτικοποίηση των Σιδηροδρόμων της Ε.Ε.: Νομοθετικό Πλαίσιο

Σε όλα τα κράτη – μέλη οι εθνικοί σιδηρόδρομοι, έως τις αρχές του 1990, ήταν κρατικής ιδιοκτησίας και το αποτέλεσμα ήταν να χάνουν διαρκώς μερίδιο της αγοράς και, παράλληλα, να αυξάνουν τα χρέη τους. Ο σιδηρόδρομος ήταν μονοπώλιο και απαγορευόταν αυστηρώς η είσοδος νέων εταιρειών στον κλάδο. Για το λόγο αυτό κρίθηκε απαραίτητη η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να οριοθετηθούν οι βάσεις της απελευθέρωσης της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Οι ελληνικοί φορείς επηρεάζονται, σε μεγάλο βαθμό, από το σύνολο των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης που έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, με μια σειρά οδηγιών και κανονισμών, οι οποίες βασίζονται στις οικονομικές αρχές εξυγίανσης και ανταγωνιστικότητας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, από το 1991, εισάγει πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων με σκοπό την αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη λειτουργία των μεταφορών. Ακολουθεί μία συνοπτική αναφορά των οδηγιών που θεσπίστηκαν για το σκοπό αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου και εστιάζουμε στα σημαντικότερα σημεία αυτών.

Τον Ιούλιο του 1991 εκδόθηκε η **Οδηγία 1991/440**, πάνω στην οποία στηρίχθηκαν τα μέτρα και οι πολιτικές για την εξυγίανση του σιδηροδρόμου. Η συγκεκριμένη οδηγία αναφέρεται στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της Κοινότητας και στην προσαρμογή αυτών με τις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς, με απώτερο σκοπό την αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους. Πιο συγκεκριμένα, μέσω της οδηγίας,

εξασφαλίζεται η διαχειριστική ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έτσι ώστε, αυτές να γίνουν πιο ανταγωνιστικές, σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα, λειτουργώντας κάτω από ένα καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα. Αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να συμπεριφέρονται σαν εμπορικές επιχειρήσεις και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς. Επίσης η οδηγία παρέχει πολλές ελευθερίες στα κράτη – μέλη, ώστε να μπορούν να αποφασίσουν τη διαίρεση των δικτύων σε διάφορα τμήματα, μέχρι και την ιδιωτικοποίησή τους. Κρίνεται υποχρεωτικός ο διαχωρισμός μεταξύ της εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου και της σιδηροδρομικής υποδομής, ώστε να γίνεται λόγος, για ανάπτυξη και αύξηση της αποδοτικότητας του. Η σιδηροδρομική υποδομή θα πρέπει να παραμένει κάτω από τη γενική ευθύνη των κρατών, ενώ η ανάπτυξη και η κατάλληλη συντήρησή της, θα εξασφαλίσει τα θεμέλια για την αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση αυτής και, κατ' επέκταση, την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου ως μέσο μεταφοράς. Επιπλέον, εξασφαλίζεται δικαίωμα πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές ενώσεις και διέλευσης στα κράτη – μέλη στα οποία είναι εγκατεστημένες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που τις απαρτίζουν, καθώς και δικαίωμα διέλευσης στα άλλα κράτη – μέλη για τις παροχές διεθνών υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ των κρατών – μελών.

Στο σημείο αυτό να αναφέρουμε ότι οι **Οδηγία 1995/18** είναι αυτή που θέτει τα κριτήρια για την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχουν που έχουν τη έδρα τους σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λειτουργεί συμπληρωματική στην Οδηγία 1991/440. Το ίδιο ισχύει και για την **Οδηγία 1995/19**, συμπληρωματική στην 1991/440, η οποία εισάγει την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και την καταβολή τελών χρήσης της υποδομής χωρίς διακρίσεις. Με άλλα λόγια, οι σιδηροδρομοί έχουν κάθε δικαίωμα να καθορίσουν το ανώτατο επίπεδο στο τέλος που θα λαμβάνουν από τους φορείς εκμετάλλευσης, υπό τον όρο της διατήρησης των δικαιωμάτων πρόσβασης στην υποδομή και να διαφοροποιούν τις δραστηριότητές τους με την πώληση νέων υπηρεσιών, είτε άμεσα, είτε μέσω θυγατρικών. Τέλος, η συγκεκριμένη οδηγία κάνει αναφορά στην οικονομική εξυγίανση. Βάσει αυτού τα κράτη – μέλη οφείλουν να βρουν μηχανισμούς, από κοινού με τις δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ώστε να συμβάλλουν στη μείωση των χρεών αυτών και να επιτευχθεί ορθή οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής τους κατάστασης.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ, η εναρμόνιση του με τη συγκεκριμένη οδηγία, έγινε με το **νόμο 2671/1998**, με τον οποίο ρυθμίζονται διάφορα θέματα του ΟΣΕ και προσαρμόζεται στις δομές και τις απαιτήσεις της Κοινοτικής Νομοθεσίας εφαρμόζοντας τον λογιστικό διαχωρισμό των λειτουργιών της υποδομής από την εκμετάλλευση.

Με την εν λόγω οδηγία, αρχίζει το τέλος των μονοπωλιακών λειτουργούντων κρατικών σιδηροδρόμων και αρχίζουν να θέτονται οι όροι απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο τον προσανατολισμό των σιδηροδρόμων προς την αγορά και τον ανταγωνισμό (*«Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηροδρόμου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης»*, Δ. Αθανασακόπουλος, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών).

1^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Το 1^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, μέσω των διατάξεων τριών οδηγιών - Οδηγία 2001/12, Οδηγία 2001/13 & Οδηγία 2001/14 – στοχεύει στη διασφάλιση της ισότιμης και χωρίς διακρίσεις μεταχείρισης όλων των σιδηροδρόμων και την ανταγωνιστική χρήση της υποδομής τους για διεθνείς μεταφορές φορτίου. Το 1^ο Σιδηροδρομικό πακέτο ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο του 2001 και τα μέλη όφειλαν να το εφαρμόσουν από τις 15 Μαρτίου του 2003. Συγκεκριμένα, με την **Οδηγία 2001/12**, από το έτος 2008, επεκτείνονται τα δικαιώματα πρόσβασης που, αρχικά, καθορίζονταν από την Οδηγία 1991/440, για την εκτέλεση διεθνών εμπορευματικών υπηρεσιών σε όλο το Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Επιπρόσθετα, όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να προσαρμοστούν ανάλογα με το άνοιγμα των διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μέχρι το 2010. Μέσω της οδηγίας αυτής απαιτείται ο πλήρης διαχωρισμός υποδομής και εκμετάλλευσης, καθώς και ο λογιστικός διαχωρισμός επιβατών και εμπορευματικών μεταφορών. Με άλλα λόγια, μέσω αυτής της οδηγίας καθορίζονται οι αρχές απαγκίστρωσης των σιδηροδρόμων από το κράτος και ο διαχωρισμός της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης με τον υπεύθυνο διαχείρισης της υποδομής και της κυκλοφορίας.

Η Οδηγία 1995/18 τροποποιείται από την **Οδηγία 2001/13**. Η Οδηγία 1995/18 καθορίζει τις άδειες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως προαναφέρθηκε παραπάνω. Η τροποποίηση της οδηγίας αυτής σκοπό έχει να θέσει ευρύτερες αρχές για τις άδειες των επιχειρήσεων και την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών αυτών σε

όλη την Κοινότητα. Σύμφωνα με την οδηγία αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να ανταποκρίνονται αμερόληπτα στη συμβατότητα των υποχρεώσεων της εθνικής τους νομοθεσίας προς τη νομοθεσία της Κοινότητας.

Το 1^ο Σιδηροδρομικό πακέτο ολοκληρώνεται με την **Οδηγία 2001/14**, η οποία συμπληρώνει και αντικαθιστά την Οδηγία 1995/19 και θέτει τις προϋποθέσεις για την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, για τις χρεώσεις χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών και την πιστοποίησης ασφάλειας αυτών. Σύμφωνα με την οδηγία αυτή, θα πρέπει να εκδοθεί μία κατάσταση δικτύου από τις διοικήσεις της κάθε σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία θα παρέχει στους χρήστες τις συνθήκες πρόσβασης σε αυτήν, τις αρχές μίσθωσης, καθώς και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας σε αυτή.

Όσον αφορά την Ελλάδα, η εναρμόνισή της με το 1^ο Σιδηροδρομικό πακέτο πραγματοποιήθηκε με το Προεδρικό διάταγμα 41/2005. Το Π.Δ. 41/2005 τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τα Π.Δ. 158/2006 (άρθρο 2), 160/2007 (άρθρα 25 – 28), 38/2008 (άρθρο 3), 145/2008 (άρθρα 1 – 6), 149/2009 (άρθρα 1 – 7) και τέλος καταλήγει στον νόμο 3891/2010 (άρθρα 3, 6, 32, 41, 43) (*«Ευρωπαϊκές Οδηγίες και η Εναρμόνισή τους στην Ελλάδα»*, Μιλτιάδης Προβατάς).

2^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Το 2^ο Σιδηροδρομικό πακέτο στόχο έχει να δημιουργήσει μία νομικά και τεχνικά ενιαία και ολοκληρωμένη σιδηροδρομική ευρωπαϊκή περιοχή.

Η ψήφιση του 2^{ου} Σιδηροδρομικού πακέτου έγινε τον Απρίλιο του 2004 και περιλαμβάνει τον **Κανονισμό 881/2004**, ο οποίος θέτει τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τους Σιδηροδρόμους. Δηλαδή προβλέπει τη δημιουργία ενός κέντρου εμπειρογνομόνων για τεχνικά θέματα στο οποίο θα απευθύνονται όλα τα κράτη μέλη και θα εφαρμόζεται κοινή νομοθεσία επί των τεχνικών θεμάτων των σιδηροδρόμων.

Με την **Οδηγία 2004/49** θέτονται οι γενικές αρχές για μία κοινή αντιμετώπιση στα θέματα ασφάλειας και σε συνέχεια της Οδηγίας 2001/14, προσδιορίζεται το περιεχόμενο του πιστοποιητικού ασφαλείας. Επιπλέον, μέσω αυτής της οδηγίας καθορίζονται οι βασικές προϋποθέσεις για την εκπαίδευση προσωπικού και επιβάλλεται η δημιουργία Εθνικής Αρχής για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και άλλων συμβάντων των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Η οδηγία αυτή

περαιτέρω συμπληρώνει την οδηγία αδειοδότησης και παραχώρησης σιδηροδρομικής χωρητικότητας.

Η Οδηγία 1996/48, η οποία καθορίζει τις προδιαγραφές των τρένων υψηλών ταχυτήτων και βάση της οποίας σχεδιάστηκε η Οδηγία 2001/16, περί διαλειτουργικότητας του Διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπληρώνεται και διορθώνεται από την **Οδηγία 2004/50** του 2^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου. Η οδηγία αυτή, σκοπό έχει να εξασφαλίσει αλληλουχία μεταξύ του ελεύθερου προς πρόσβαση σιδηροδρομικού δικτύου και του δικτύου που υπόκειται στους κανόνες της διαλειτουργικότητας και να καθορίσει τις συνθήκες επίτευξης της διαλειτουργικότητας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Υψηλών Ταχυτήτων.

Τέλος, μέσω της **Οδηγίας 2004/51**, εισάγονται ρυθμίσεις για περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών και, στην ουσία, συμπληρώνεται η Οδηγία 91/440. Από τον Ιανουάριο του 2006, όπου αρχίζει η απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών, δικαίωμα πρόσβασης σε όλο το δίκτυο της Κοινότητας για τη διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, τον Ιούνιο του 2008 εκδίδεται η **Οδηγία 2008/57** η οποία τροποποιείται από την Οδηγία 2009/131 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος. Ο **Κανονισμός 454/2011** καθορίζει την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Ο κανονισμός αυτός τροποποιείται από τον **Κανονισμό 665/2012** της Επιτροπής.

Τέλος, μέσω του **Κανονισμού 328/2012** καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας των φορτίων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (*«Ευρωπαϊκές Οδηγίες και η Εναρμόνισής τους στην Ελλάδα», Μιλτιάδης Προβατάς*).

3^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Το 3^ο Σιδηροδρομικό πακέτο περιέχει μέτρα που σκοπό έχουν την αύξηση του ανταγωνισμού, μέσω της αναζωογόνησης των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Πιο συγκεκριμένα, η **Οδηγία 2007/58**, διορθώνει τις Οδηγίες 1991/440 και 2001/14, και στοχεύει στη σταδιακή απελευθέρωση της διεθνούς επιβατικής σιδηροδρομικής

μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου και του *cobatage*². Επιπλέον, στο 3^ο Σιδηροδρομικό πακέτο περιλαμβάνεται η **Οδηγία 2007/59** η οποία αφορά την πιστοποίηση των του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας. Τέλος, περιλαμβάνει τον **Κανονισμό 1371/2007** για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών, θέτοντας τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και εστιάζοντας σημαντικά στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ο τελευταίος κανονισμός σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, εκδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2010 και είναι ο **Κανονισμός 913/2010**.

Όσον αφορά την ασφάλεια, στις 16 Δεκεμβρίου 2008 εκδόθηκε η **Οδηγία 2008/110**, η οποία αφορά την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων και στην συνέχεια, τον Νοέμβριο του 2009, εκδόθηκε η **Οδηγία 2009/149** η οποία αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος. Οι δύο αυτές οδηγίες σκοπό έχουν την τροποποίηση της Οδηγίας 2004/49. Το 2008, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκδίδει την **Οδηγία 2008/68** σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ολοκληρώνοντας τα νομοθετικό πλαίσιο να γίνει αναφορά στον **Κανονισμό 352/2009** της Επιτροπής, ο οποίος αφορά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας. Ο κανονισμός αυτός αφορά τον καθορισμό της διαδικασίας πιστοποίησης ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της έγκρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και του συστήματος κυρώσεων για την εφαρμογή των απαιτήσεων ασφάλειας. Ο τελευταίος κανονισμός της Επιτροπής, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας είναι ο **Κανονισμός 1158/2010** (*«Ευρωπαϊκές Οδηγίες και η Εναρμόνισή τους στην Ελλάδα»*, Μιλτιάδης Προβατάς).

² Το δικαίωμα στην εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων σε μία χώρα.
Το δικαίωμα του κράτους να ελέγχει τις μεταφορές στο εσωτερικό του.

5.5 Εφαρμογή Οδηγιών & Προσφυγές στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Στο σημείο αυτό, θα παρουσιάσουμε κάποια παραδείγματα χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πώς αυτές εφάρμοσαν ή μη τις οδηγίες που αναφέρθηκαν στην ενότητα 6.3, περί αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρόμων. Θα περιορίσουμε την ανάλυση στις δύο χώρες οι οποίες αποτελούν τον σκληρό πυρήνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γαλλία – Γερμανία) και σε δύο χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου (Ελλάδα – Ισπανία).

Γαλλία

Η Resau Ferre de France (RFF), με έτος ίδρυσης το 1997, ήταν μία ενιαία κρατική επιχείρηση και οι αρμοδιότητές της αφορούσαν την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση της υποδομής του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου της Γαλλίας. Στη συνέχεια, η εταιρεία SCNF ανέλαβε τις λειτουργίες αυτές, πέραν της εργολαβίας της υποδομής όπου παρέμεινε στην ευθύνη της RFF. Οι δύο αυτές εταιρείες είναι χωριστοί φορείς και, σύμφωνα με την Οδηγία 1991/440, παρέχουν χωριστούς λογαριασμούς. Στο σημείο αυτό να γίνει αναφορά στην Απόφαση της Υπόθεσης C-625/20 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου διατυπώνει την παραβίαση των υποχρεώσεων της Γαλλίας, όσον αφορά τα δίκαιο της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών (*«Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηροδρόμου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης»*, Δ. Αθανασακόπουλος, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών).

Πιο συγκεκριμένα, στις 29 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή άσκησε, ενώπιον του Δικαστηρίου, προσφυγή κατά της Γαλλίας, ισχυριζόμενη ότι είχε παραβεί ορισμένες από τις υποχρεώσεις που επέβαλλε το δίκαιο της Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σε αντίστοιχες προσφυγές έχουν υποβληθεί και άλλα κράτη – μέλη της Κοινότητας από την Επιτροπή, λόγω της μη τήρησης των απαιτούμενων οδηγιών.

Όσον αφορά τη Γαλλία, η Επιτροπή της καταλογίζει το μη διαχωρισμό των φορέων που παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες, από τους φορείς τους οποίους έχει ανατεθεί η διαχείριση της υποδομής, δηλαδή μη διαχωρισμό της SCNF και RFF, ιδίως στην άσκηση των καθηκόντων που θεωρούνται «βασικά» και στα οποία περιλαμβάνονται στην Οδηγία 91/440. Σύμφωνα με την Οδηγία 91/440, όπως έχει

ήδη αναφερθεί, η κατανομή των διαδρομών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξακολουθεί να θεωρείται «βασική» λειτουργία, δηλαδή λειτουργία που θα πρέπει να πραγματοποιείται ανεξάρτητα, από ένα σώμα που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση. Στην Γαλλία η DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire) είναι η εταιρεία η οποία διαχειρίζεται τα προγράμματα σχεδιασμού και ελέγχου της κυκλοφορίας και είναι υπεύθυνη για την διεξαγωγή των προκαταρκτικών τεχνικών μελετών. Η DCF δεν αποτελεί από νομικής πλευράς ανεξάρτητο σώμα από την SNCF – εθνική σιδηροδρομική επιχείρηση - και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε κατά της Γαλλίας.

Επιπλέον, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι δεν έχουν μεταφερθεί πλήρως στην γαλλική νομοθεσία οι απαιτήσεις σχετικά με την καθιέρωση ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων ως προς τη χρέωση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς επίσης και ότι η γαλλική νομοθεσία δεν προβλέπει επαρκή μέτρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή (Οδηγία 2001/14).

Παρά το γεγονός ότι η Γαλλία, βάσει της νέας νομοθεσίας το 2011, θεωρεί ότι έχει καλύψει τα όσο αναφέρονται στην Οδηγία 91/440, το Δικαστήριο εκτιμά ότι η εν λόγω παραβάσεις βασίζονται στη νομοθεσία του κράτους που ίσχυε κατά τη λήξη της προθεσμίας (Δεκέμβριο 2009) και κατ' επέκταση, δεν θα ληφθούν υπόψη μεταβολές που επήλθαν στη νομοθεσία κατόπιν λήξης της προθεσμίας. Επιπρόσθετα, η Γαλλία ισχυρίζεται ότι από το 2011 είναι πλήρως ευθυγραμμισμένη με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά η Επιτροπή, αν και έχει αναγνωρίσει ότι υπάρχει βελτίωση, σε σχέση με την προηγούμενη κατάσταση, εξακολουθεί να θεωρεί ότι η νέα νομοθεσία δεν εγγυάται την ανεξαρτησία των υποδομών. (CVRIA, Απόφαση C-625/10)

Γερμανία

Η Deutsch Bahn (DB) είναι η κύρια σιδηροδρομική επιχείρηση στη Γερμανία με συμμετοχή 90% στην αγορά των δημόσιων περιφερειακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η DB ανήκει 100% στην Κυβέρνηση και είναι χωρισμένη σε 5 εταιρείες, ανεξάρτητες μεταξύ τους, με διαφορετικά καθήκοντα και αρμοδιότητες η καθεμία. Πέραν αυτής, στη Γερμανία λειτουργούν επιχειρήσεις οι οποίες εκτελούν υπηρεσίες ελεύθερης πρόσβασης παρέχοντας τοπικές και περιφερειακές υπηρεσίες, καθώς και

διεθνείς εταιρείες οι οποίες σε συνεργασία με την DB παρέχουν υπηρεσίες εντός της χώρας. Επιπρόσθετα, λειτουργούν αρκετές μικρές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν εμπορευματικές υπηρεσίες. (*«Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηροδρόμου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης», Δ. Αθανασακόπουλος, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών*)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υπόθεση C-556/10, κατά της Γερμανίας, ισχυρίστηκε ότι η Γερμανία δεν θέσπισε τα απαιτούμενα μέτρα ως προς την ένταξη ανεξάρτητου διαχειριστή υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής της Γερμανίας είναι η εταιρεία DB Netz, η οποία είναι μία εταιρεία χαρτοφυλακίου και δεν επιτρέπεται στα κράτη – μέλη να εντάξουν μία εταιρεία χαρτοφυλακίου ως διαχειριστή υποδομής εκτός και αν έχουν θεσπιστεί πρόσθετα μέτρα που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της διαχείρισης. Το Δικαστήριο απέρριψε τις προσφυγές της Επιτροπής βασιζόμενο στο γεγονός ότι η εταιρεία DB Netz είναι ανεξάρτητη ως προς τη νομική μορφή, την οργάνωση και την λήψη των αποφάσεων από την εταιρεία χαρτοφυλακίου στην οποία ανήκει, έχει δηλαδή αυτοτελή νομική προσωπικότητα. Επιπρόσθετα, έχει δικά της όργανα και δικούς της πόρους που δεν συμπίπτουν με τα όργανα και τους πόρους της εταιρείας χαρτοφυλακίου. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημα της Επιτροπής, ότι δηλαδή η Γερμανία, έχει παραβεί τις υποχρεώσεις της ως προς τη χρέωση και τη θέσπιση μηχανισμού που να αποσκοπεί στη μείωση του κόστους της υπηρεσίας υποδομής και του ύψους των τελών πρόσβασης. (*CVRIA, Απόφαση C-555/10*)

Ισπανία

Στην Ισπανία η διαχείριση της υποδομής και οι λειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών ανήκουν στην ίδια εταιρεία, τη δημόσια επιχείρηση Renfe. Βάσει της Οδηγίας 1991/440 όμως, η οποία έχει ενσωματωθεί στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας, η διαχείριση της υποδομής και της λειτουργίας έχουν διαχωριστεί σε μονάδες που λειτουργούν ως εμπορικές επιχειρήσεις, με σκοπό τη βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας (*«Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηροδρόμου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης», Δ. Αθανασακόπουλος, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών*).

Στη χώρα δεν υπάρχουν νέες εισοδοι επιχειρήσεων στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει καμία εξέλιξη στον

καθορισμό και στην κατανομή της χωρητικότητας στην υποδομή. Υπεύθυνη για τις κατασκευές και τις λειτουργίες νέων σιδηροδρομικών υποδομών και νέων γραμμών υψηλών ταχυτήτων είναι η εταιρεία GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), η οποία ιδρύθηκε το 1977 ως δημόσια υπηρεσία με διαχειριστική αυτονομία. Τόσο η Renfe, όσο και η GIF χρηματοδοτούνται από την Κυβέρνηση.

Ο νόμος για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ισπανία παρέχει σχέδιο με το οποίο δημιουργείται ένας νέος οργανισμός διαχείρισης υποδομής, η ADIF, στο οποίο μεταφέρονται όλες οι αρμοδιότητες και τα κεφάλαια της GIF και είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της υποδομής, για την επέκταση και αναβάθμισή της καθώς και για την κατανομή της χωρητικότητας και τα δικαιώματα πρόσβασης. Κατόπιν εφαρμογής των οδηγιών 2001/12, 2001/13 και 2001/14 το 2003, η ADIF είναι αρμόδια για την κατανομή της χωρητικότητας στην υποδομή, τις προδιαγραφές ασφάλειας, τις άδειες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις χρεώσεις για τη χρήση υποδομής.

Στην Ισπανία, όμως, μόνο η Renfe λειτουργεί στο ισπανικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατ' επέκταση, η σκοπιμότητα εφαρμογής των μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί όταν η αγορά είναι κλειστή στον ανταγωνισμό. Με την Απόφαση C-483/10 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επισημαίνεται η παραβίαση των υποχρεώσεων της Ισπανίας σε σχέση με το δίκαιο της Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Με την προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου, τονίζεται το γεγονός ότι η Ισπανία, προβλέποντας ότι μόνο το Δημόσιο έχει την εξουσία καθορισμού του τέλους χρήσης, δηλαδή του τέλους που καταβάλλεται για τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου, δεν συμμορφώθηκε με την Οδηγία 2001/14.

Επιπλέον, το Δικαστήριο θεωρεί ότι η ισπανική νομοθεσία, παρότι προβλέπει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη λόγοι σχετικοί με τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου και με την ανάπτυξή του, δεν επαρκεί για να γίνει δεκτό ότι ικανοποιείται η απαίτηση καθιέρωσης ενός συστήματος βελτίωσης των επιδόσεων. Η ισπανική νομοθεσία έρχεται σε αντίθεση με την Οδηγία 2001/14, η οποία προβλέπει ρητά ότι τα κράτη – μέλη έχουν την υποχρέωση να ορίζουν τους εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας και ότι μόνο ο διαχειριστής της υποδομής έχει δικαίωμα να δίνει προτεραιότητα σε ορισμένες υπηρεσίες, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Η ισπανική νομοθεσία παρέχει το δικαίωμα στις δημόσιες αρχές να καθορίζουν προτεραιότητες

για την κατανομή της χωρητικότητας για τους διάφορους τύπους υπηρεσιών σε κάθε γραμμή, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.

Τέλος, το Δικαστήριο υποστηρίζει ότι η πολιτική που ακολουθείται από τη χώρα, όσον αφορά το κριτήριο κατανομής της χωρητικότητας της υποδομής, οδηγεί σε διατήρηση των πλεονεκτημάτων που έχουν οι συνήθεις χρήστες και εμποδίζει την πρόσβαση νεοεισερχόμενων στην αγορά επιχειρήσεων. (*CVRIA, Απόφαση C-482/10*)

Ελλάδα

Στην Ελλάδα, όπως έχουμε αναφέρει και στο Κεφάλαιο 2, η εταιρεία η οποία έχει τη πλήρη διαχείριση της κυκλοφορίας και της συντήρησης του δικτύου υποδομής, έως και σήμερα είναι ΟΣΕ Α.Ε., μητρική της εταιρείας του Ομίλου ΟΣΕ.

Το Νοεμβρίου 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας ισχυριζόμενη τη μη λήψη, εντός προθεσμίας, των απαραίτητων μέτρων σχετικά με τη χρέωση τελών υποδομής και τον ρυθμιστικό φορέα του τομέα των σιδηροδρόμων (Οδηγίας 2001/14). Επιπλέον, κατήγγειλε την Ελλάδα όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και των χρεώσεων για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και σχετικά με την πιστοποίηση ασφαλείας (Οδηγία 2001/14).

Η Ελληνική Δημοκρατία αντέκρουσε τον ισχυρισμό της επιτροπής, επικαλούμενη νέες νομικές διατάξεις για τις οποίες η Επιτροπή δεν είχε λάβει γνώση κατά τη σύνταξη της προσφυγής και συγκεκριμένα υποστήριξε ότι με τον νόμο 3891/2010, ο οποίος αφορά την αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ληφθεί όλα τα απαιτούμενα μέτρα και κυρίως αυτά τα οποία αφορούν το σύστημα χρεώσεως τελών υποδομής και τον ρυθμιστικό φορέα στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Η Επιτροπή κατόπιν ελέγχου νέου νόμου 3891/2010, βάσει του οποίου η Ελληνική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι έχει συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2001/14, εκτίμησε ότι δεν έχουν ληφθεί ακόμη τα εκτελεστικά μέτρα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ουσιαστική εφαρμογή του εν λόγω νόμου και κατ' επέκταση, η οδηγία αυτή δεν μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας.

Το Δικαστήριο εκτίμησε ότι τα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης μεταφορά της οδηγίας 2001/14 στο εσωτερικό δίκαιο δεν είχαν ληφθεί κατά τη λήξη της προθεσμίας και έκρινε υπέρ της επιτροπής (*CVRIA, Απόφαση C-528/10*).

5.6 Ανακεφαλαίωση

Οι μεταφορές χωρίζονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριας. Η λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων, με κάθε τρόπο και μέσο – σιδηρόδρομος, αεροπλάνο, αυτοκίνητο – επηρεάζει έμμεσα αλλά σημαντικά την οικονομική δραστηριότητα. Η καλή και υγιή λειτουργία αυτών, δημιουργεί πρότυπες συνθήκες για ανάπτυξη, με αποτέλεσμα κάθε χώρα να επιδιώκει στη διατήρηση ενός καλού επιπέδου του κλάδο των μεταφορών της. Παρόλα αυτά, αυτό δεν συμβαίνει πάντα και διαφέρει τόσο σε περίπτωση χωρών, όσο και σε περίπτωση μεταφορικού μέσου.

Στο πλαίσιο αυτού, στο εν λόγω κεφάλαιο, αναλύθηκε ο όρος της αναδιάρθρωσης, δηλαδή η ριζική αναδιοργάνωση των λειτουργιών μιας εταιρείας, καθώς και ο όρος της ιδιωτικοποίησης, δηλαδή, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο σκοπός ή το αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης. Η ανάλυση περιορίστηκε στο τομέα των σιδηροδρόμων και, συγκεκριμένα στις βασικές ευρωπαϊκές πολιτικές και το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το σιδηροδρομικό τομέα, στο οποίο αποτυπώνονται οι παράμετροι σχετικά με τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, τα πλαίσια του ανταγωνισμού, ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση, καθώς και τα μέτρα για την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβίωση των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη.

Τέλος το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τα παραδείγματα τεσσάρων (4) χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου και της Ελλάδας, όσον αφορά την εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συμπεραίνουμε ότι οι περισσότερες χώρες αδυνατούν να εγγυηθούν την ανεξαρτησία των υποδομών ή εμποδίζουν την πρόσβαση νεοεισερχόμενων στην αγορά επιχειρήσεων και για το λόγο αυτό η Επιτροπή έχει προβεί σε προσφυγές, εναντίον των περισσότερων από τα κράτη – μέλη της Κοινότητας, ισχυριζόμενη τη μη τήρηση των απαιτούμενων οδηγιών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην εν λόγω εργασία, κρίνοντας άλλωστε και από το ίδιο το θέμα της, πραγματοποιήθηκε έρευνα βιωσιμότητας του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με σκοπό τη διεξαγωγή συμπερασμάτων, σε σχέση με την μελλοντική οικονομική θέση των δύο εταιρειών. Θεωρήθηκε απαραίτητη η ανάλυση και των δύο εταιρειών, εφόσον οι εταιρείες λειτουργούν συμπληρωματικά η μία της άλλης και συνεπώς, η βιωσιμότητα της μίας εταιρείας κρίνεται, σε ένα βαθμό, από την ύπαρξη της άλλης. Το προαναφερθέν, θα γίνει πιο κατανοητό, αν αναλογιστούμε τη διάρθρωση του Ομίλου ΟΣΕ (βλ. Κεφάλαιο 1), ο οποίος έως το 2005 είχε έξι (6) θυγατρικές εταιρείες, μία εξ' αυτών και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ το 2012, έχει μόλις δύο (2), στις οποίες δεν συμπεριλαμβάνεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο κύριος λόγος που η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το 2008 λειτουργεί ως ανεξάρτητη εταιρεία, είναι εξαιτίας της ανάγκης συμμόρφωσης της χώρας με του Κανόνες και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά το διαχωρισμό υποδομής από εκμετάλλευση. Καταλήγουμε, λοιπόν, στο γεγονός του ότι για να είμαστε σε θέση να διεξάγουμε ορθά συμπεράσματα, ήταν απαραίτητη η ανάλυση τόσο της εταιρείας ΟΣΕ (βλ. Κεφάλαιο 2), υπό την ιδιότητα του Διαχειριστή Υποδομής του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, όσο και της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βλ. Κεφάλαιο 3) ως η εταιρεία η οποία παρέχει επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες, δηλαδή την εκμετάλλευση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Παράλληλα, έγινε αναφορά σε θέματα αναδιάρθρωσης και κατ' επέκταση, στο θέμα της ιδιωτικοποίησης, δίδοντας σχετική έμφαση στις πρόσφατες εξελίξεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικά με την ιδιωτικοποίησή της.

Θα ήταν ιδιαίτερος επιφανειακό και βιαστικό το συμπέρασμα ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα δεν έχουν μέλλον. Αναμφίβολα, αυτή θα ήταν μία άποψη που θα μπορούσε κάποιος να ενστερνιστεί κρίνοντας, αποκλειστικά και μόνο, από τα οικονομικά μεγέθη και αποτελέσματα των εταιρειών. Στα Κεφάλαια 2 και 3, όπου πραγματοποιείται η χρηματοοικονομική μελέτη του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντίστοιχα, τα συμπεράσματα, δεν μπορεί παρά, να καταλήγουν στο γεγονός ότι, καμία από τις δύο εταιρείες δεν είναι βιώσιμη. Στην περίπτωση του ΟΣΕ, βασική παρατήρηση είναι το γεγονός ότι το 2012, προκύπτει ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις του αρ. 47 του ν. 2190/1920, περί λύσης της εταιρείας ή υιοθέτησης κάποιου εναλλακτικού μέτρου. Αντίστοιχη περίπτωση ισχύει και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ,

της οποίας συντρέχουν και οι προϋποθέσεις του άρθρου 48 του ίδιου νόμου, μιας και από το 2008 τα ίδια κεφάλαια είναι κατώτερα του 1/10 του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Σημαντική παρατήρηση σε σχέση με τα οικονομικά μεγέθη του ΟΣΕ είναι ότι η εταιρεία, το 2011 και το 2012, εδραιώνει θετικό πρόσημο στο δείκτη EBITDA, δηλαδή καταγράφει λειτουργική κερδοφορία. Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας, παρόλα αυτά, εμμένουν αρνητικά. Η άποψη μας, πάντως είναι ότι δεν πρέπει να βγάλει κανείς συμπεράσματα από το θετικό EBITDA, γιατί αναφερόμαστε σε μεταφορική εταιρεία στην οποία, αναμφίβολα, οι αποσβέσεις κατέχουν το μεγαλύτερο ποσοστό των εξόδων της και, κατ' επέκταση, δεν έχει ιδιαίτερο νόημα το αποτέλεσμα της εταιρείας, μη συμπεριλαμβανομένου του κόστους απόσβεσης. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αντίθετα, το 2012, για πρώτη φορά, σημειώνει θετικό πρόσημο στον αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους, κάτι το οποίο οφείλεται, σε μεγάλο ποσοστό, στην υλοποίηση του σχεδίου εξυγίανσης του ν. 3810/2010, σε συνδυασμό με τις μετατάξεις υπαλλήλων, την αναδιάρθρωση των δρομολογίων η οποία οδήγησε σε σημαντική μείωση του κόστους, αλλά και την αναβάθμιση των υπηρεσιών της. Από τις χρηματοοικονομικές αναλύσεις, λοιπόν, το συμπέρασμα είναι ότι ο ΟΣΕ, με ζημιές που ξεπερνούν τα 600 εκατομμύρια ευρώ δεν είναι εύκολο να βγει από τη δυσχερή κατάσταση, στην οποία όμως οδηγήθηκε εξαιτίας λάθους αντιμετώπιση που είχε το κράτος προς αυτόν. Συγκεκριμένα, ο ΟΣΕ δεν έλαβε από το ελληνικό Δημόσιο τις επιδοτήσεις που δικαιούται, με αποτέλεσμα να στρέφεται στον δανεισμό, για την κάλυψη των υποχρεώσεών του, καταλήγοντας έτσι, σε μία λογιστική εικόνα της εταιρείας, αρκετά διαφορετική από αυτήν που θα μπορούσε να έχει.

Τα σενάρια στην Ανάλυση Ευαισθησίας (Κεφάλαιο 4), αφορούν μελλοντικές προβλέψεις των καθαρών αποτελεσμάτων της εταιρείας έως το 2017. Τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται, μέσω των σεναρίων που πραγματοποιήσαμε, εξακολουθούν να είναι απογοητευτικά για τον ΟΣΕ, είναι όμως, στην περίπτωση του αισιόδοξου σεναρίου, ιδιαίτερος θετικά για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δίνοντας έτσι ελπίδες για ένα βιώσιμο και κερδοφόρο μέλλον. Αναμφισβήτητα, αυτό παίζει σημαντικό ρόλο και στην προοπτική ιδιωτικοποίησης της εταιρείας η οποία επισφραγίστηκε το Ιούλιο του 2013 μέσω της δημοσιοποίησης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στο σημείο αυτό και, κατόπιν μελέτης των προϋποθέσεων για την υλοποίηση αυτού, σημειώνεται η

αναγκαιότητα ύπαρξης συμβάσεων μεταξύ αυτής και του ΟΣΕ, κάτι το οποίο πιθανολογείται να μην υπήρχε, αλλά και, αν υπήρχε, τίθεται θέμα αμφισβήτησης, στο κατά πόσον, τηρούνταν ή μη, επακριβώς οι όροι.

Πέραν των οικονομικών αποτελεσμάτων που, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στην περίπτωση του ΟΣΕ δεν δείχνουν σημάδια βελτίωσης, σε σημείο τέτοιο που δεν χρειάστηκε καν να προβούμε σε αναφορά απαισιόδοξου σεναρίου, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που τον ξεχωρίζουν από όλα τα άλλα μεταφορικά μέσα και τον κάνουν μοναδικό στον κλάδο του. Ο σιδηρόδρομος έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει, με ασφάλεια και οικονομία, μεγάλο αριθμό επιβατών και μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων, σε αντίθεση με άλλα μεταφορικά μέσα, ενώ παράλληλα, είναι ένα από τα πιο οικολογικά μέσα. Επιπλέον, η αποκλειστική, συστηματική και προγραμματισμένη χρήση της οδού, του δίνει τη δυνατότητα να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες, παρέχοντας ένα ταξίδι άνετο και ασφαλές στον επιβάτη (*«Συνδυασμένες Μεταφορές» Ε. Σαμπράκος*). Πέραν όμως αυτών των τυπικών χαρακτηριστικών του σιδηροδρόμου, στο πλαίσιο της ελληνικής περίπτωσης, ο σιδηρόδρομος έχει τη δυνατότητα να πλεονεκτεί σε ακόμα περισσότερους τομείς. Συγκεκριμένα, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας και οι εξελίξεις σχετικά με την ολοκλήρωση σημαντικών έργων και πιθανών συμφωνιών που αναμένεται να υπογραφούν, θα μπορέσουν να επαυξήσουν τον μελλοντικό ρόλο του ελληνικού σιδηροδρόμου δίνοντάς του, ίσως ένα ρόλο διαφορετικό από αυτόν που έχει σήμερα αλλά, παράλληλα ένα ισχυρό ρόλο στις μεταφορές και στο εμπόριο. Η Ελλάδα είναι το ανατολικότερο και νοτιότερο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η οικονομία της αντλεί σημαντικά πλεονεκτήματα από την εγγύτητά της προς τις βαλκανικές χώρες. Θα μπορούσε, λοιπόν, να παίξει καταλυτικό ρόλο ως διάδρομος διαμετακόμισης εμπορευμάτων που έχουν ως προορισμό τις γειτονικές χώρες, υπό την προϋπόθεση, βέβαια, της εξομάλυνσης ή επίλυσης των προβλημάτων διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Σε σύνδεση με το ανωτέρω είναι το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει το σιδηρόδρομο ως τον πλέον στρατηγικό τομέα στην ανάπτυξη των μεταφορών, στοχεύοντας στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, με έμφαση, κυρίως, στις εμπορευματικές μεταφορές. Οι τρεις πυλώνες, με τους οποίους η Ευρωπαϊκή πολιτική στοχεύει να ενισχύσει το σιδηρόδρομο, είναι ο ανταγωνισμός, οι υποδομές και η χρηματοδότηση. Επιπλέον, η απελευθέρωση των επιβατικών και

σιδηροδρομικών υπηρεσιών, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του ανταγωνισμού, από την είσοδο νέων σιδηροδρομικών παρόχων στην αγορά, αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ από τα τέλη χρήσης. Στο πλαίσιο αυτού, έχει διαμορφωθεί το δεύτερο σενάριο της ανάλυσής μας, το οποίο, κατά κύριο λόγο, αφορά την είσοδο νέου παρόχου στη σιδηροδρομική αγορά και συνεπώς, επηρεάζει θετικά τα αποτελέσματα του ΟΣΕ, αλλά αρνητικά τα αποτελέσματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Θα ήταν μεγάλη παράληψη, η μη αναφορά στη τρέχουσα οικονομική κατάσταση της χώρας, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά και τις δύο εταιρείες όπως επίσης, και οι καθυστερήσεις των διάφορων σιδηροδρομικών έργων.

Να αναφέρουμε, τέλος, ότι τόσο ο Όμιλος ΟΣΕ, όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρίσκονται κάτω από το Ελληνικό Δημόσιο και λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης και των δύο εταιρειών, ένα Επιχειρησιακό Σχέδιο κρίνεται απαραίτητο για τη λειτουργική και οικονομική ανασυγκρότηση της εταιρείας. Το Μνημόνιο Συνεννόησης μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, το Μάιο του 2010, επέβαλε την αναδιάρθρωση όλου του σιδηροδρομικού τομέα ως προαπαιτούμενο για τη χρηματοδοτική βοήθεια που ζητήθηκε από την Ελλάδα. Από το 1991, λοιπόν, με τη έκδοση σειράς Οδηγιών και Κανονισμών για την εξυγίανση των σιδηροδρόμων, φτάνουμε στο νόμο 3891/2010, ο οποίος αφορά αποκλειστικά την αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και κάποιες, επιπλέον, διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα. Τέλος, μείζονος σημασίας θεωρείται η συμμόρφωση των ελληνικών σιδηροδρόμων με το Νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την Ευρωπαϊκή Ένωση έτσι ώστε, να αποφευχθούν μελλοντικές προσφυγές της Επιτροπής προς το Δικαστήριο της Κοινότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ισολογισμός ΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)			
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2009		31/12/2008
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ			
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Ασώματες ακινητοποιήσεις	-		65,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	12.885.570,00		12.458.897,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)	12.885.570,00		12.458.962,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	169.163,00		170.898,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	13.054.733,00		12.629.860,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Αποθέματα	9.103,00		9.268,00
Απαιτήσεις	1.502.746,00		997.548,00
Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων	16,00		36,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	253.737,00		430.363,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	1.765.602,00		1.437.215,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	14.820.335,00		14.067.075,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2009		31/12/2008
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχικό κεφάλαιο	4.799.198,00		4.799.198,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	-		-
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-		-
Αποθεματικά κεφάλαια	770,00		770,00
Αποτελέσματα εις νέον	(2.275.031,00)		(1.528.068,00)
Ποσά προορισμένα για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	1.685.018,00		1.136.705,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	4.209.955,00		4.408.605,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	8.663.310,00		8.572.013,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.947.090,00		1.086.457,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	10.610.400,00		9.658.470,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-		-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	14.820.355,00		14.067.075,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	31/12/2009	31/12/2008
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	143.663,00	162.556,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(372.610,00)	(396.657,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(228.947,00)	(234.101,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	42.985,00	48.227,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης - διάθεσης	(153.300,00)	(34.566,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(339.262,00)	(220.440,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	(404.342,00)	(459.605,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(743.604,00)	(680.045,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(743.604,00)	(680.045,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	(3.359,00)	-
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(746.963,00)	(680.045,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	31/12/2009		31/12/2008	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>1.765.602,00</u>	16,64%	<u>1.437.215,00</u>	14,88%
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10.610.400,00		9.658.470,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	<u>1.756.499,00</u>	16,55%	<u>1.427.947,00</u>	14,78%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10.610.400,00		9.658.470,00	
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	<u>143.663,00</u>	1,10%	<u>162.556,00</u>	1,29%
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	13.054.733,00		12.629.860,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	<u>4.209.955,00</u>	39,68%	<u>4.408.605,00</u>	45,64%
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	10.610.400,00		9.658.470,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>1.765.602,00</u>	11,91%	<u>1.437.215,00</u>	10,22%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.820.335,00		14.067.075,00	
<u>ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>13.054.733,00</u>	88,09%	<u>12.629.860,00</u>	89,78%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.820.335,00		14.067.075,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	<u>10.610.400,00</u>	71,59%	<u>9.658.470,00</u>	68,66%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	14.820.355,00		14.067.075,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-746.963,00</u>	519,94%	<u>-680.045,00</u>	418,35%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	143.663,00		162.556,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-746.963,00</u>	-5,04%	<u>-680.045,00</u>	-4,83%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.820.335,00		14.067.075,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-746.963,00</u>	-17,74%	<u>-680.045,00</u>	-15,43%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	4.209.955,00		4.408.605,00	

Ισολογισμός ΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2010	31/12/2009
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	1,00	-
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	13.053.512,00	12.885.570,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)	13.053.513,00	12.885.570,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	166.872,00	169.163,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	13.220.385,00	13.054.733,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	77.135,00	9.103,00
Απαιτήσεις	1.332.455,00	1.502.746,00
Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων	15,00	16,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	61.717,00	253.737,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	1.471.322,00	1.765.602,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	14.691.707,00	14.820.335,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2010	31/12/2009
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	4.799.198,00	4.799.198,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	-	-
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	1.066,00	770,00
Αποτελέσματα εις νέον	(3.391.007,00)	(2.275.031,00)
Ποσά προορισμένα για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	3.414.056,00	1.685.018,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	4.823.313,00	4.209.955,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	8.836.378,00	8.663.310,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.032.016,00	1.947.090,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	9.868.394,00	10.610.400,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	14.691.707,00	14.820.355,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
	31/12/2010	31/12/2009
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ		
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	154.050,00	143.663,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(373.689,00)	(372.610,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(219.639,00)	(228.947,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	49.814,00	42.985,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης – διάθεσης	(111.892,00)	(153.300,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(281.717,00)	(339.262,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα – έξοδα	(448.771,00)	(404.342,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(730.488,00)	(743.604,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(730.488,00)	(743.604,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	-	(3.359,00)
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(730.488,00)	(746.963,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

<u>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</u>				
	<u>31/12/2010</u>		<u>31/12/2009</u>	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	1.471.322,00	14,91%	1.765.602,00	
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	9.868.394,00		10.610.400,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	1.394.187,00	14,13%	1.756.499,00	
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	9.868.394,00		10.610.400,00	
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	154.050,00	1,17%	143.663,00	
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	13.220.385,00		13.054.733,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	4.823.313,00	48,88%	4.209.955,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	9.868.394,00		10.610.400,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	1.471.322,00	10,01%	1.765.602,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.691.707,00		14.820.335,00	
<u>ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	13.220.385,00	89,99%	13.054.733,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.691.707,00		14.820.335,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	9.868.394,00	67,17%	10.610.400,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	14.691.707,00		14.820.355,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-730.488,00	-	-746.963,00	
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	154.050,00		143.663,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-730.488,00	-4,97%	-746.963,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	14.691.707,00		14.820.335,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-730.488,00	-15,14%	-746.963,00	
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	4.823.313,00		4.209.955,00	

Ισολογισμός ΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2011	31/12/2010
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	6,00	1,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	11.900.987,00	13.053.512,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	11.900.993,00	13.053.513,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	211.140,00	166.872,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	12.112.133,00	13.220.385,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	51.365,00	77.135,00
Απαιτήσεις	1.031.737,00	1.332.455,00
Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων	7,00	15,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	16.529,00	61.717,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	1.099.638,00	1.471.322,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	13.211.771,00	14.691.707,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2011	31/12/2010
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	4.799.198,00	4.799.198,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	-	-
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	4.728,00	1.066,00
Αποτελέσματα εις νέον	(5.143.331,00)	(3.391.007,00)
Ποσά προορισμένα για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	3.311.316,00	3.414.056,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΙΥ)	2.971.911,00	4.823.313,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	8.281.946,00	8.836.378,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.957.914,00	1.032.016,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	10.239.860,00	9.868.394,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	13.211.771,00	14.691.707,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
	31/12/2011	31/12/2010
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ		
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	84.276,00	154.050,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(420.976,00)	(373.689,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(336.700,00)	(219.639,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	179.374,00	49.814,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης - διάθεσης	(1.122.341,00)	(111.892,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(1.279.667,00)	(281.717,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	(468.052,00)	(448.771,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(1.747.719,00)	(730.488,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(1.747.719,00)	(730.488,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	(4.605,00)	-
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(1.752.324,00)	(730.488,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ				
	<u>31/12/2011</u>		<u>31/12/2010</u>	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>1.099.638,00</u>	10,74%	<u>1.471.322,00</u>	14,88%
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10.239.860,00		9.868.394,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	<u>1.048.273,00</u>	10,24%	<u>1.394.187,00</u>	14,78%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10.239.860,00		9.868.394,00	
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	<u>84.276,00</u>	0,70%	<u>154.050,00</u>	1,29%
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	12.112.133,00		13.220.385,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	<u>2.971.911,00</u>	29,02%	<u>4.823.313,00</u>	45,64%
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	10.239.860,00		9.868.394,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>1.099.638,00</u>	8,32%	<u>1.471.322,00</u>	10,22%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.771,00		14.691.707,00	
<u>ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>12.112.133,00</u>	91,68%	<u>13.220.385,00</u>	89,78%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.771,00		14.691.707,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	<u>10.239.860,00</u>	77,51%	<u>9.868.394,00</u>	68,66%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	13.211.771,00		14.691.707,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-1.752.324,00</u>	2079,27%	<u>-730.488,00</u>	418,35%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	84.276,00		154.050,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-1.752.324,00</u>	-13,26%	<u>-730.488,00</u>	-4,83%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.771,00		14.691.707,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>-1.752.324,00</u>	-58,96%	<u>-730.488,00</u>	-15,43%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2.971.911,00		4.823.313,00	

Ισολογισμός ΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2012	31/12/2011
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	75,00	6,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	11.846.954,00	11.900.987,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)	11.847.029,00	11.900.993,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	207.417,00	211.140,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	12.054.446,00	12.112.133,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	46.808,00	51.365,00
Απαιτήσεις	1.083.290,00	1.031.737,00
Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων	7,00	7,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	27.433,00	16.529,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	1.157.538,00	1.099.638,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	13.211.984,00	13.211.771,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2012	31/12/2011
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	4.799.198,00	4.799.198,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	-	-
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	4.728,00	4.728,00
Αποτελέσματα εις νέον	(5.751.874,00)	(5.143.331,00)
Ποσά προορισμένα για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	2.382.754,00	3.311.316,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	1.434.806,00	2.971.911,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	7.154.234,00	8.281.946,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.622.944,00	1.957.914,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	11.777.178,00	10.239.860,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	13.211.984,00	13.211.771,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ			
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	31/12/2012		31/12/2011
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	66.263,00		84.276,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(378.117,00)		(420.976,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(311.854,00)		(336.700,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	138.386,00		179.374,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης – διάθεσης	(56.631,00)		(1.122.341,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(230.099,00)		(1.279.667,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα – έξοδα	(378.444,00)		(468.052,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(608.543,00)		(1.747.719,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-		-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(608.543,00)		(1.747.719,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	-		(4.605,00)
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(608.543,00)		(1.752.324,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ				
	<u>31/12/2012</u>		<u>31/12/2011</u>	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	1.157.538,00	9,83%	1.099.638,00	14,88%
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	11.777.178,00		10.239.860,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	1.110.730,00	9,43%	1.048.273,00	14,78%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	11.777.178,00		10.239.860,00	
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	66.263,00	0,55%	84.276,00	1,29%
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	12.054.446,00		12.112.133,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	1.434.806,00	12,18%	2.971.911,00	45,64%
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	11.777.178,00		10.239.860,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	1.157.538,00	8,76%	1.099.638,00	10,22%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.984,00		13.211.771,00	
<u>ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	12.054.446,00	91,24%	12.112.133,00	89,78%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.984,00		13.211.771,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	11.777.178,00	89,14%	10.239.860,00	68,66%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	13.211.984,00		13.211.771,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-608.543,00	918,38%	-1.752.324,00	418,35%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	66.263,00		84.276,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-608.543,00	-4,61%	-1.752.324,00	-4,83%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.211.984,00		13.211.771,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-608.543,00	-42,41%	-1.752.324,00	-15,43%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1.434.806,00		2.971.911,00	

Ισολογισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)			
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		31/12/2009	31/12/2008
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ			
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Ασώματες ακινητοποιήσεις		96,00	1,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις		792,00	1.079,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)		888,00	1.080,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις		113,00	112,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)		1.001,00	1.192,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Αποθέματα		746,00	711,00
Απαιτήσεις		9.655,00	146.633,00
Λοιπά Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία		80.082,00	
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα		32.557,00	20.989,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)		123.040,00	168.333,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)		124.041,00	169.525,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ		31/12/2009	31/12/2008
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχικό κεφάλαιο		213.043,00	153.043,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο		13,00	-
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων		-	-
Αποθεματικά κεφάλαια		-	13,00
Αποτελέσματα εις νέον		(655.619,00)	(424.509,00)
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)		(442.563,00)	(271.466,00)
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις		2.517,00	2.319,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		564.087,00	438.660,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)		566.604,00	440.979,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ		-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)		124.041,00	169.513,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
	<u>31/12/2009</u>	<u>31/12/2008</u>
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ		
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	98.710,00	108.046,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(290.192,00)	(203.782,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(191.482,00)	(95.736,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	6.863,00	
Μείον: Έξοδα διοίκησης - διάθεσης	(46.904,00)	
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(231.523,00)	(95.736,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	416,00	
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(231.107,00)	(95.736,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(231.107,00)	(95.736,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	(1,00)	-
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(231.108,00)	(95.736,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2008 – 2009

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ				
	31/12/2009		31/12/2008	
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	123.040,00	21,72%	168.333,00	38,17%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	566.604,00		440.979,00	
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	122.294,00	21,58%	167.622,00	38,01%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	566.604,00		440.979,00	
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	-442.563,00	-78,11%	-271.466,00	-61,56%
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	566.604,00		440.979,00	
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	123.040,00	99,19%	168.333,00	99,30%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	124.041,00		169.525,00	
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	566.604,00	456,79%	440.979,00	260,14%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	124.041,00		169.513,00	
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-231.107,00	234,13%	-95.736,00	-88,61%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	98.710,00		108.046,00	
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-231.108,00	186,32%	-95.736,00	-56,47%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	124.041,00		169.525,00	
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-231.108,00	52,22%	-95.736,00	35,27%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	-442.563,00		-271.466,00	
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ/ΖΗΜΙΑ	-191.482,00	-194%	-95.736,00	-89%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	98.710,00		108.046,00	

Ισολογισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2010	31/12/2009
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	77,00	96,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	392,00	792,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)	469,00	888,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	112,00	113,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	581,00	1.001,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	660,00	746,00
Απαιτήσεις	13.663,00	9.655,00
Λοιπά Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	115.369,00	80.082,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	19.779,00	32.557,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	149.471,00	123.040,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	150.052,00	124.041,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2010	31/12/2009
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	213.043,00	213.043,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	13,00	13,00
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	-	-
Αποτελέσματα εις νέον	(842.922,00)	(655.619,00)
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	(629.866,00)	(442.563,00)
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	4.283,00	2.517,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	775.635,00	564.087,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	779.918,00	566.604,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	150.052,00	124.041,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	31/12/2010	31/12/2009
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	102.692,00	98.710,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(264.303,00)	(290.192,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(161.611,00)	(191.482,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	5.531,00	6.863,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης – διάθεσης	(31.429,00)	(46.904,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(187.509,00)	(231.523,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	206,00	416,00
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(187.303,00)	(231.107,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(187.303,00)	(231.107,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	-	(1,00)
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(187.303,00)	(231.108,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2009 – 2010

<u>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</u>				
	<u>31/12/2010</u>		<u>31/12/2009</u>	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	149.471,00	19,16%	123.040,00	38,17%
<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	779.918,00		566.604,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	148.811,00	19,08%	122.294,00	38,01%
<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	779.918,00		566.604,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	-629.866,00	-80,76%	-442.563,00	-61,56%
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	779.918,00		566.604,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	149.471,00	99,61%	123.040,00	99,30%
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u>	150.052,00		124.041,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	779.918,00	519,77%	566.604,00	260,14%
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</u>	150.052,00		124.041,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-187.303,00	-182,39%	-231.107,00	-88,61%
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	102.692,00		98.710,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-187.303,00	-124,83%	-231.108,00	-56,47%
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u>	150.052,00		124.041,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-187.303,00	29,74%	-231.108,00	35,27%
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	-629.866,00		-442.563,00	
<u>ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ/ΖΗΜΙΑ</u>	-161.611,00	-157%	-191.482,00	-89%
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	102.692,00		98.710,00	

Ισολογισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2011	31/12/2010
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	47,00	77,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	203,00	392,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ +ΓΙΙ)	250,00	469,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	112,00	112,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	362,00	581,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	1.957,00	660,00
Απαιτήσεις	13.497,00	13.663,00
Λοιπά Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	123.401,00	115.369,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	26.071,00	19.779,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	164.926,00	149.471,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	165.288,00	150.052,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2011	31/12/2010
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	213.043,00	213.043,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	13,00	13,00
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	-	-
Αποτελέσματα εις νέον	(876.493,00)	(842.922,00)
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	(663.437,00)	(629.866,00)
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	5.572,00	4.283,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	823.152,00	775.635,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	828.724,00	779.918,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	165.287,00	150.052,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	31/12/2011	31/12/2010
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	84.636,00	102.692,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(155.911,00)	(264.303,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(71.275,00)	(161.611,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	55.628,00	5.531,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης - διάθεσης	(17.884,00)	(31.429,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(33.531,00)	(187.509,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	(39,00)	206,00
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	(33.570,00)	(187.303,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	(33.570,00)	(187.303,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος		-
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	(33.570,00)	(187.303,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2010 – 2011

<u>ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ</u>	<u>31/12/2011</u>		<u>31/12/2010</u>
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	164.926,00	19,90%	149.471,00
<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	828.724,00		779.918,00
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	162.969,00	19,67%	148.811,00
<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	828.724,00		779.918,00
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	-663.437,00	-80,06%	-629.866,00
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	828.724,00		779.918,00
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	164.926,00	99,78%	149.471,00
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u>	165.288,00		150.052,00
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	828.724,00	501,38%	779.918,00
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</u>	165.287,00		150.052,00
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-33.570,00	-39,66%	-187.303,00
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	84.636,00		102.692,00
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-33.570,00	-20,31%	-187.303,00
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u>	165.288,00		150.052,00
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	-33.570,00	5,06%	-187.303,00
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	-663.437,00		-629.866,00
<u>ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ/ΖΗΜΙΑ</u>	-71.275,00	-84%	-161.611,00
<u>ΠΩΛΗΣΕΙΣ</u>	84.636,00		102.692,00

Ισολογισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ποσά σε '000 €)		
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2012	31/12/2011
ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ		
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Ασώματες ακινητοποιήσεις	64,00	47,00
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	221,00	203,00
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	285,00	250,00
Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	140,00	112,00
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)	425,00	362,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
Αποθέματα	2.223,00	1.957,00
Απαιτήσεις	8.156,00	13.497,00
Λοιπά Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	137.181,00	123.401,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	50.234,00	26.071,00
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΥ)	197.794,00	164.926,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)	198.219,00	165.288,00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ	31/12/2012	31/12/2011
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Μετοχικό κεφάλαιο	213.043,00	213.043,00
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	13,00	13,00
Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων	-	-
Αποθεματικά κεφάλαια	-	-
Αποτελέσματα εις νέον	(876.220,00)	(876.493,00)
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ+ΑΙΥ+ΑΥ)	(663.164,00)	(663.437,00)
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ		
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	6.158,00	5.572,00
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	855.225,00	823.152,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)	861.383,00	828.724,00
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	-	-
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	198.219,00	165.287,00

Αποτελέσματα Χρήσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	31/12/2012	31/12/2011
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	82.998,00	84.636,00
Μείον: Κόστος πωλήσεων	(133.361,00)	(155.911,00)
Μικτό κέρδος (ζημία)	(50.363,00)	(71.275,00)
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	65.194,00	55.628,00
Μείον: Έξοδα διοίκησης - διάθεσης	(15.082,00)	(17.884,00)
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(251,00)	(33.531,00)
Πλέον ή μείον: Λοιπά οργανικά έσοδα - έξοδα	523,00	(39,00)
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως	272,00	(33.570,00)
Πλέον ή μείον: έκτακτα αποτελέσματα	-	-
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	272,00	(33.570,00)
Μείον: Φόρος Εισοδήματος	-	
Συνολικά αποτελέσματα χρήσεως μετά από φόρων	272,00	(33.570,00)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Υπολογισμός Αριθμοδεικτών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. 2011 – 2012

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ				
	<u>31/12/2012</u>		<u>31/12/2011</u>	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>197.794,00</u>	22,96%	<u>164.926,00</u>	38,17%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	861.383,00		828.724,00	
<u>ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u>	<u>195.571,00</u>	22,70%	<u>162.969,00</u>	38,01%
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	861.383,00		828.724,00	
<u>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	<u>-663.164,00</u>	-76,99%	<u>-663.437,00</u>	-61,56%
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	861.383,00		828.724,00	
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	<u>197.794,00</u>	99,79%	<u>164.926,00</u>	99,30%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	198.219,00		165.288,00	
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u>	<u>861.383,00</u>	434,56%	<u>828.724,00</u>	260,14%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	198.219,00		165.287,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>272,00</u>	0,33%	<u>-33.570,00</u>	-88,61%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	82.998,00		84.636,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>272,00</u>	0,14%	<u>-33.570,00</u>	-56,47%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	198.219,00		165.288,00	
<u>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ</u>	<u>272,00</u>	-0,04%	<u>-33.570,00</u>	35,27%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	-663.164,00		-663.437,00	
<u>ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ/ΖΗΜΙΑ</u>	<u>-50.363,00</u>	-61%	<u>-71.275,00</u>	-89%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	82.998,00		84.636,00	

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Ελληνική Βιβλιογραφία & Αρθρογραφία

Αθανασακόπουλος, Δ. (2006), *Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηροδρόμου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης*, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

Αντωνίου, Θ., Μελίδου, Θ. και Νικόπουλος Χ. (2013), Τα τρένα των Ελλήνων, *Το Έθνος*

Βασιλάτου – Θανοπούλου, Ε. (2001), *Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική – Θεμελιώδεις Λογιστικές Έννοιες*, Τεύχος Β', Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα

Βασιλάτου – Θανοπούλου, Ε. (1998), *Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική – Το Λογιστικό Κύκλωμα και η Χρησιμοποίηση των Λογιστικών Στοιχείων για τη Λήψη Αποφάσεων*, Τεύχος Γ', Δεύτερη Έκδοση, Εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα

Βασιλείου, Δ. και Ηρειώτης, Ν. (2008), *Χρηματοοικονομική Διοίκηση: Θεωρία & Πρακτική*, Εκδόσεις Rosili, Αθήνα

Βενιέρης, Γ., Κοέν, Σάνδρα και Κωλέτση, Μ. (2005), *Λογιστική Κόστους: Αρχές και Εφαρμογές*, Εκδόσεις P.I. Publishing, Αθήνα

Βήτου, Α., *Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Πρόσφατες Εξελίξεις και Προοπτικές*, Σημειώσεις Παρουσίαση, *Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος*

Κασσίμη, Α., (2012), Η Ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων, *Περιοδικό GK*

Κασσίμη, Α., (2013), Σιδηρόδρομοι: Η κυριαρχία των κρατικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, *Η Καθημερινή*

Λαζαρίδης, Θ. (2005), *Αποτίμηση Επιχειρήσεων: Θεωρία – Μεθοδολογία – Πρακτική*, Εκδόσεις Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Αθήνα

Μουρμούρης, Ι. (2006), *Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Μουρμούρης, Ι. (2012), Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα διαχρονικά προβλήματα του ΟΣΕ, *Η Καθημερινή*

Μπασαγιάννης, Ν. και Θεωδοροπούλου – Δένδια, Β. (2003), *Δίκαιο των Εμπορικών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Παπαστάθης, Α., Χεκίμογλου, Α. και Πουλιόπουλος Γ. (2013), Το Μνημόνιο για τιμές, αγορές, εισιτήρια και κλειστά επαγγέλματα, *Βήμα Οικονομία*

Προβατάς, Μ., Ευρωπαϊκής Οδηγίες και η Εναρμόνιση τους στην Ελλάδα, Σημειώσεις Παρουσίασης, *Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων*

Προφυλλίδης, Β. (2006) *Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδόσεις Γιαχούδη, Αθήνα

Σαμπράκος, Ε. (2005) *Συνδυασμένες Μεταφορές*, Διδακτικές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Τσέκερης, Θ. και Τσούμα, Α. (2010), *Μεταφορές και Οικονομία: Συμβολή, τάσεις και προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση στις χερσαίες μεταφορές*, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

Β. Διαδικτυακοί Τόποι

<http://www.ose.gr/el/ΑρχικήΣελίδα.aspx>

<http://www.sfsth.gr/>

<http://www.trainose.gr/>

<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=el&num=C-555/10>

<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=el&num=C-625/10>

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=117183&mode=req&pageIndex=27&dir=&occ=first&part=1&text=Charter&doclang=EL&cid=1441281>

<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=el&num=C-528/10>