

Η Hellenic Train, η Goldair, η ΕΑ, η τεχνική βάση και τα (μη) εφικτά σενάρια

2025/04/15 13:38 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού ανακοίνωσε ότι διενήργησε την Πέμπτη 10/4 αιφνίδιο επιτόπιο έλεγχο σε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον κλάδο μεταφορών, αναφορικά με ενδεχόμενη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, βάσει των άρθρων 2 ν. 3959/2011 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Όπως ανέφερε η Αρχή, ο εν λόγω αιφνιδιαστικός έλεγχος διενεργήθηκε στο πλαίσιο έρευνας της ΕΑ, **κατόπιν καταγγελίας για τον εντοπισμό αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών βάσει των διατάξεων του ν. 3959/2011.**

Σύμφωνα με πληροφορίες, ο έλεγχος έγινε στη Hellenic Train και προερχόταν **από (παλαιότερη;) καταγγελία της Goldair** (σε αυτήν ανήκει η Rail Cargo Logistics Goldair) σχετικά με την τεχνική βάση της Hellenic Train (πρώην ΕΕΣΣΤΥ) και το γενικότερο περιβάλλον λειτουργίας της εγχώριας αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το επόμενο διάστημα αναμένεται να σημειωθεί μια σημαντική εξέλιξη στον εγχώριο σιδηροδρομικό κλάδο, καθώς ο ΟΣΕ (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος) **πρόκειται να απορροφήσει το τμήμα τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ.**

Με άλλα λόγια, ο ΟΣΕ θα γίνει ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού υλικού, κυριότητας ελληνικού δημοσίου.

Με εξαίρεση τα ETR 470, **το υπόλοιπο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιεί η Hellenic Train, το μισθώνει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, άρα από τον ΟΣΕ.**

Ποιος όμως κάνει τη συντήρηση, όχι μόνο του τροχαίου υλικού του ελληνικού δημοσίου, αλλά και άλλων εταιρειών;

Η Hellenic Train, η οποία, κατόπιν πλειοδοτικού διεθνούς διαγωνισμού, απέκτησε την πρώην ΕΕΣΣΤΥ.

Στο σημείο αυτό, γεννάται το κρίσιμο ερώτημα:

□□ Στο πλαίσιο των νέων διαπραγματεύσεων μεταξύ ΟΣΕ – Hellenic Train, αλλά και της πρόσφατης εμπλοκής της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τι θα γίνει με την πρώην ΕΕΣΣΤΥ,

δηλαδή την επισκευαστική βάση της Hellenic Train;

→ Θα τη «ζητήσει πίσω» ο ΟΣΕ; Γίνεται αυτό;

→ Θα φτιάξει νέα ο ΟΣΕ;

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, στην τεχνική βάση της Θεσσαλονίκης, **η Hellenic Train έχει «ρίξει» αρκετά εκατομμύρια**, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δαπάνησε 22 εκατ. ευρώ για την πρώην ΕΕΣΣΤΥ.

Από την άλλη πλευρά, ανταγωνιστές της ΗΤ σημειώνουν ότι «δεν γίνεται η ΗΤ να έχει μονοπώλιο και στους επιβάτες και στην τεχνική συντήρηση», υποστηρίζοντας ότι παραμένει ασαφές, εάν η ετήσια κρατική επιδότηση της ΗΤ για τις άγονες γραμμές διοχετεύεται, από την εταιρεία, μονάχα στο επιβατικό έργο της.

Το θέμα **απασχόλησε στο παρελθόν και την ΡΑΣ**, η οποία έδωσε και σχετικές κατευθύνσεις προς τη ΗΤ.