
Η Ελλάδα «τεμάχισε» τον σιδηρόδρομο, η Ιταλία όχι: Τα αποτελέσματα

2020/02/22 15:27 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Με αφορμή την εξαγορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ από τον ιταλικό όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane, το metaforespress.gr παρουσιάζει το εντελώς διαφορετικό μοντέλο που ακολούθησαν Ελλάδα και Ιταλία στο σιδηρόδρομο και τα αποτελέσματά του.

Η Ιταλία διατήρησε στον σιδηρόδρομο το μοντέλο holding

Η Ιταλία, που μαζί με την Γερμανία, την Γαλλία και την Ισπανία, αποτελούν τις ισχυρότερες αγορές στον σιδηρόδρομο στην Ευρώπη, αποφάσισε να στηρίξει και μετατρέψει τον σιδηροδρομικό όμιλο της FSI σε έναν από τους σπουδαιότερους επενδυτικούς ομίλους της χώρας.

Ο όμιλος της FSI, ο οποίος ανήκει στο ιταλικό υπουργείο Οικονομικών, αποτελεί έναν όμιλο holding με δραστηριότητα στις μεταφορές, τα logistics, το real estate και τις υποδομές.

Είναι ενδεικτικό ότι ο όμιλος μετρά 14 θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες – με τη σειρά τους – έχουν άλλες θυγατρικές εταιρείες!

Για παράδειγμα, μπορεί η «ναυαρχίδα» του ομίλου να είναι η σιδηροδρομική TRENITALIA, αλλά ο όμιλος διαθέτει παρουσία στις υποδομές και τους αυτοκινητοδρόμους με την ANAS, στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες με την Busitalia και στα logistics με την Mercitalia.

Αυτό προσδίδει στον όμιλο της FSI ευελιξία, δεδομένου ότι οι πηγές εσόδων είναι διαφορετικές. Συγκεκριμένα, το 2018 τα έσοδα του ομίλου ανήλθαν στα **12,078 δις ευρώ** (έναντι 9,293 δις. το 2017, ήτοι αύξηση 30%), εκ των οποίων το 58% από τις μεταφορές, το 39% από τις υποδομές και το 1% από το real estate.

Μάλιστα, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 559 εκατ., έναντι 552 το 2017, ήτοι αύξηση 1,2%, με την FSI να υποστηρίζει ότι έχει **καλύτερο ποσοστό EBITDA από τις ανταγωνίστριες DB και SNCF.**

Επίσης, οι Ιταλοί της FSI διατείνονται ότι λειτουργούν έναν από τους μεγαλύτερους ομίλους mobility της Ευρώπης, εξαγγέλλοντας επενδύσεις 58 δις ευρώ έως το 2023.

Ελλάδα και Ιταλία με διαφορετικό μοντέλο στον σιδηρόδρομο

Copied

Η ΕΛΛΑΔΑ "ΤΕΜΑΧΙΣΕ" ΤΟΝ ΟΣΕ

Ο ΟΣΕ απώλεσε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ. Μοναδικό έσοδο, πέρα από την κρατική επιδότηση, τα τέλη χρήσης

2 Η ΙΤΑΛΙΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΕ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ HOLDING

Ο όμιλος της FSI έχει παρουσία στις μεταφορές, τα logistics, το real estate και τις υποδομές

Image not found or type unknown



Η ΕΛΛΑΔΑ "ΤΕΜΑΧΙΣΕ" ΤΟΝ ΟΣΕ

Copied

Η ΕΛΛΑΔΑ "ΤΕΜΑΧΙΣΕ" ΤΟΝ ΟΣΕ

Ο ΟΣΕ απώλεσε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ. Μοναδικό έσοδο, πέρα από την κρατική επιδότηση, τα τέλη χρήσης

Ο ΟΣΕ απώλεσε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ. Μοναδικό έσοδο, πέρα από την κρατική επιδότηση, τα τέλη χρήσης

Η Ελλάδα «έσπασε» τον όμιλο ΟΣΕ

Η Ελλάδα ακολούθησε το ακριβώς αντίθετο μοντέλο από την Ιταλία. Αποφάσισε για ποικίλους λόγους (ο σπουδαιότερος λόγος ήταν **οι «παράνομες κρατικές ενισχύσεις»**) να σπάσει τον όμιλο ΟΣΕ, θεωρώντας ίσως ότι το μοντέλο holding είχε αποτύχει ή ότι δεν μπορούσε να διαχωρίσει και λειτουργήσει αποτελεσματικά τις θυγατρικές εταιρείες του Οργανισμού.

Το αποτέλεσμα ήταν ο ΟΣΕ να απολέσει τις θυγατρικές εταιρείες ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ.

Σήμερα, ο ΟΣΕ αποτελεί μόνον το διαχειριστή υποδομής και έχει - ουσιαστικά - μοναδικό έσοδο τα έσοδα από τα τέλη χρήσης (δεν συμπεριλαμβάνεται η κρατική επιδότηση). Είναι ενδεικτικό ότι, το 2018, τα έσοδα του ΟΣΕ ήταν μόλις **25,2 εκατ.** (χωρίς την κρατική επιδότηση).

Τα επόμενα χρόνια εντάχθηκαν στις μνημονιακές υποχρεώσεις οι ιδιωτικοποιήσεις των ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, οι οποίες εξαγοράστηκαν από την ιταλική FSI, έναντι 45 εκατ. και 22 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.

Χαώδεις οι διαφορές Ελλάδας και Ιταλίας στο σιδηρόδρομο

Οι διαφορές Ελλάδας και Ιταλίας στο σιδηρόδρομο είναι χαώδεις. Μπορεί η εσωτερική αγορά της Ιταλίας, αλλά και διεθνής να είναι εμφανώς μεγαλύτερη της Ελλάδας (κάτι το οποίο - εξ ορισμού - ώθησε τους Ιταλούς στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, η Ελλάδα αποτελεί ουσιαστικά ένα «σιδηροδρομικό νησί», με τερματικά χαρακτηριστικά), ωστόσο είναι τεράστιες οι ευθύνες που βαραίνουν τις ελληνικές κυβερνήσεις και την σιδηροδρομική οικογένεια.

Το ελληνικό δημόσιο «φόρτωσε» με υπέρογκα χρέη τον ΟΣΕ, αναγκάζοντας τον να προχωρά **σε υπέρμετρο δανεισμό** για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, μη μπορώντας να ελέγξει τον... πλήρη εκτροχιασμό των χρονοδιαγραμμάτων των κυριότερων σιδηροδρομικών έργων.

Αποτέλεσμα: Μόλις το 2019 ολοκληρώθηκε η ηλεκτροκίνηση στο Αθήνα -

Θεσσαλονίκη, ενώ ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση.