



Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Οικονομική / Ημερήσια
Ημερομηνία: Δευτέρα, 30-05-2016
Σελίδα: 2,14 (1 από 2)
Μέγεθος: 141 cm²
Μέση κυκλοφορία: 650
Επικοινωνία εντύπου: (210) 3312.672

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



ΕΛΤΑ

Σύμβαση με το ΙΚΑ

Στα ΕΛΤΑ κατοχυρώθηκε ο διαγωνισμός για τη διακίνηση παραστατικών και αλληλογραφίας των υπηρεσιών του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ σε όλη την Ελλάδα, για τα επόμενα 2 χρόνια, με κριτήριο κατακύρωσης την πλέον συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, προσφορά. Αντίθετα, το ΙΚΑ ακύρωσε τις προσφορές των FIS Courier, Speedex και ELTA Courier για το έργο της ταχυμεταφοράς εγγράφων, δελτίων και συνταξιοδοτικών φακέλων. Για τον παραπάνω διαγωνισμό, στο σύνολό του, εγκρίθηκε πίστωση 7.852.000 ευρώ, πλέον ΦΠΑ (ΣΕΛ. 14)



Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Οικονομική / Ημερήσια
Ημερομηνία: Δευτέρα, 30-05-2016
Σελίδα: 2,14 (2 από 2)
Μέγεθος: 141 cm²
Μέση κυκλοφορία: 650
Επικοινωνία εντύπου: (210) 3312.672

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



[ΕΛΤΑ]

«Κέρδισε» συνεργασία με ΙΚΑ-ΕΤΑΜ

Αυξημένα τα έσοδα
της θυγατρικής
ταχυμεταφορών

Στα ΕΛΤΑ κατοχυρώθηκε ο διαγωνισμός για τη διακίνηση παραστατικών και αλληλογραφίας των υπηρεσιών του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, σε όλη την Ελλάδα, για τα επόμενα 2 χρόνια, με κριτήριο κατακύρωσης των πλέων συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, προσφορά.

Αντίθετα, το ΙΚΑ ακύρωσε τις προσφορές των FIS Courier, Speedex και ELTA Courier για το έργο της ταχυμεταφοράς εγγράφων, δεμάτων και συνταξοδοτικών φακέλων.

Για τον παραπάνω διαγωνισμό, στο σύνολό του, εγκρίθηκε πίστωση 7.852.000 ευρώ, πλέον ΦΠΑ.

ΕΛΤΑ Courier

Εν τω μεταξύ, αύξηση εσόδων σε ποσοστό 8,42% παρουσίασε για το οικονομικό έτος 2015 η ΕΛΤΑ Courier, θυγατρική εταιρεία του ομίλου ΕΛΤΑ ΑΕ.

Τα έσοδα ανήλθαν σε 29,61 εκατομμύρια ευρώ έναντι 27,31 εκατ. ευρώ την προηγούμενη χρήση.

Η αύξηση των εσόδων οφείλεται στον κατά 11,7% μεγαλύτερο όγκο διακινηθέντων δεμάτων.

Τα κέρδη προ φόρων την ίδια περίοδο αυξήθηκαν κατά 24,14% και πιο συγκεκριμένα ανήλθαν στο 1,44 εκατομμύριο ευρώ έναντι 1,16 εκατ. ευρώ το 2014, ενώ τα κέρδη προ φόρων τόκων και αποσβέσεων (ΕΒΓΓ-ΠΑ) ανήλθαν σε 2,32 εκατ. ευρώ έναντι 2,2 εκατ. ευρώ παρουσιάζοντας αύξηση 5,46% εκατ. ευρώ.

Ιδιαίτερα θετικό εμφανίζεται το 1ο τετράμηνο του 2016 το οποίο παρουσιάζει αύξηση στα έσοδα σε ποσοστό 12,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2015.

[SID:10258312]





Αιτήσεις έως 10 Ιουνίου

170 εποχικοί στα ΕΛΤΑ

Ο κτόμνες συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου θα χρόνου θα υπογράψουν συνολικά 170 άτομα για την κάλυψη των εποχικών αναγκών των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Τα ΕΛΤΑ εξέδωσαν τρεις προκηρύξεις για την πρόσληψη οδηγών, διανομέων και υπαλλήλων εσωτερικής εκμετάλλευσης, για τα καταστήματα που λειτουργούν στην Αττική.

Για όλες τις θέσεις οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να είναι ηλικίας από 18 έως 65 ετών. Και για τις τρεις προκηρύξεις η προθεσμία υποβολής των αιτήσεων λήγει στις 10 Ιουνίου.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να καταθέσουν τις αιτήσεις τους ταχυδρομικά είτε στην κεντρική υπηρεσία των ΕΛΤΑ, Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού, Τμήμα Προσλήψεων, Απελλού 1, ΤΚ 101 88 - Αθήνα, είτε αυτοπροσώπως στη Διεύθυνση: Ελληνικά Ταχυδρομεία ΑΕ, Περιφε-

ρειακή Διεύθυνση Δικτύου Λιανικής Αττικής, οδός Κοιμουνδούρου 29 (όπισθεν Εθνικού Θεάτρου), 3ος όροφος, Αθήνα.

Ειδικότερα, 19 υπάλληλοι εσωτερικής εκμετάλλευσης ΔΕ θα προσληφθούν στα Ταχυδρομικά Καταστήματα: Αερολιμένα Αθηνών, Αναβύσσου, Αρτέμιδας, Αυλώνα, Καλυμνίων Θορικού, Κορωπίου, Λαυρίου, Μαρκόπουλου, Νέας Μάκρας, Παιανίας, Ραφίνας, Σπάτων και Ωρωπού.

Οι υποψήφιοι για τις θέσεις θα πρέπει να έχουν δίπλωμα ΓΕΚ οποιασδήποτε ειδικότητας του Τομέα Χρηματοπιστωτικών και Διοικητικών Υπηρεσιών ή Πτυχίο Β' κύκλου ΤΕΕ, ανεξάρτητα από ειδικότητα, ή Πτυχίο Α' κύκλου ΤΕΕ οποιασδήποτε ειδικότητας του Τομέα Οικονομίας και Διοίκησης, ή Απολυτήριο τίτλο Ενιαίου Λυκείου, ή Ενιαίου Πολυκλαδικού Λυκείου ανεξάρτητα από κλάδο ή ειδικότητα, ή Τεχνικού Επαγγελματικού Λυκείου ανεξάρτητα από ειδικότητα, ή Λυκείου Γενικής Κατεύθυνσης, ή άλλο ισότιμο και αντίστοιχο τίτλο σχολικής μονάδας της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Επιπλέον θα πρέπει να έχουν γνώση χειρισμού Η/Υ στα αντικείμενα επεξεργασίας κειμένων, υπολογιστικών φύλλων και υπηρεσιών Διαδικτύου.

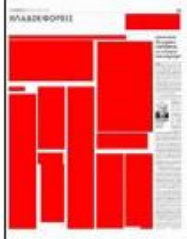
Αιτήσεις θα γίνονται δεκτές, με την ένδειξη ανακοίνωση ΣΟΧ 1/2016.

ΟΔΗΓΟΙ. Συνολικά 30 οδηγοί ΔΕ θα προσληφθούν για τις υπηρεσιακές λειτουργίες των ΕΛΤΑ Αττικής. Οι υποψήφιοι πρέπει να διαθέτουν ισχύουσα, επαγγελματική άδεια οδήγησης Γ' κατηγορίας, κάρτα ψηφιακού ταχογράφου οδηγού καθώς και Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ) για όσους αυτό απαιτείται.

Αιτήσεις θα γίνονται δεκτές με την ένδειξη ανακοίνωση ΣΟΧ 2/2016 έως 10 Ιουνίου.

ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ. Στα υποκαταστήματα των ΕΛΤΑ στην Αττική θα απασχοληθούν οι 121 διανομείς ΔΕ. Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν οποιοδήποτε πτυχίο ή δίπλωμα ή απολυτήριο τίτλο Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης ή Μεταδευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της ημεδαπής, ή άλλο ισότιμο τίτλο σχολικής μονάδας της αλλοδαπής ανεξαρτήτως ειδικότητας. Επιπλέον θα πρέπει να έχουν άδεια οδήγησης μοτοσυκλέτας κατηγορίας Α' (σταδιακής πρόσβασης), εκτός του μοτοποδηλάτου, η οποία να είναι σε ισχύ.

Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να συμπληρώσουν την αίτηση, με την ένδειξη για την ανακοίνωση ΣΟΧ 3/2016, έως και τις 10 Ιουνίου.



» Οι τιμές που χρεώνονται από φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών για τη διανομή ενός μικρού δέματος σε άλλο κράτος-μέλος συχνά είναι έως και 5 φορές υψηλότερες σε σχέση με τις εγχώριες τιμές, χωρίς σαφή συσχέτιση με το πραγματικό κόστος.

[πρόταση νόμου] Αντιμετώπιση των διακρίσεων, διαφάνεια στις τιμές, προστασία καταναλωτών

Άρση φραγμών στο διασυνοριακό ηλεκτρονικό εμπόριο από την Κομισιόν

Του Νίκου Μπέλλου
nikos@naftemporiki.gr

Δέσμη μέτρων με στόχο την αντιμετώπιση του γεωγραφικού αποκλεισμού στο διασυνοριακό ηλεκτρονικό εμπόριο, τη διασυνοριακή παράδοση δερμάτων σε ανταγωνιστικές τιμές και την καλύτερη προστασία των καταναλωτών δρομολογεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ θετικά ήταν η πρώτη αντίδραση της Ευρωβουλής.

Ειδικότερα, το πακέτο που ενέκρινε η Κομισιόν αποτελείται από τις ακόλουθες προτάσεις:

- νομοθετικά μέτρα για την αντιμετώπιση του αδικαιολόγητου γεωγραφικού αποκλεισμού και άλλων μορφών διακρίσεων λόγω ιδιότητας, κατοικίας ή εργασιότητας,

- νομοθετικά μέτρα σχετικά με τις διασυνοριακές υπηρεσίες παράδοσης δερμάτων για να αυξηθεί η διαφάνεια των τιμών και να βελτιωθεί η κανονιστική εποπτεία,

- νομοθετικά μέτρα για την ενίσχυση της επιβολής των δικαιωμάτων των καταναλωτών και κατευθυντήριες γραμμές που θα διευκρινίζουν, μεταξύ άλλων, το τι μπορεί να χαρακτηριστεί ως αθέμιτη εμπορική πρακτική στον ψηφιακό κόσμο.

Γεωγραφικός αποκλεισμός

Σε σχέση με την πρόκληση του γεωγραφικού αποκλεισμού, η Επιτροπή προτείνει νομοθεσία ώστε να διασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές που επιθυμούν να αγοράσουν προϊόντα και υπηρεσίες σε άλλα κράτη της Ε.Ε., είτε διαδικτυακά είτε αυτοπροσώπως, δεν υφίστανται διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβαση σε τιμές, τις πωλήσεις ή τους όρους πωλησιμότητας, εκτός εάν αυτό δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους όπως ο ΦΠΑ ή ορισμένες νομικές διατάξεις για την κοινή ωφέλεια.

Σύμφωνα με την Κομισιόν,

στον κόσμο του διαδικτύου, πολύ συχνά οι καταναλωτές αποκλείονται από την πρόσβαση σε προσφορές σε άλλες χώρες, αφού, για παράδειγμα, ανακατευθύνονται σε δικτυακό τόπο σε συγκεκριμένη χώρα ή πρέπει να πληρώσουν με κρεστίκι ή πιστωτική κάρτα συγκεκριμένης χώρας. Τέτοιες διακρίσεις δεν έχουν θέση στην ενιαία αγορά, η μεταχείριση του πελάτη μέσω διαδικτύου πρέπει να είναι η ίδια με εκείνη όταν πηγαίνει ο ίδιος να ψωνίσει σε ένα κατάστημα.

Η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων έχει μεν καθιερωθεί ήδη, σύμφωνα με την οδηγία για τις υπηρεσίες, και η Επιτροπή την έχει εφαρμόσει σε ορισμένες υπηρεσίες, όπως οι εταιρείες εντοίσιμης αυτοκινήτων ή τα πάρκα αναψυχής, ωστόσο τόσο οι εταιρείες όσο και οι κα-

ταναλωτές θα ωφεληθούν από τη μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου σχετικά με ποιες πρακτικές επιτρέπονται και ποιες όχι. Ο κανονισμός θα παρόσκει αυτή την ασφάλεια δικαίου και την εκτελεστότητα για προϊόντα και υπηρεσίες που πωλούνται είτε μέσω διαδικτύου είτε εκτός διαδικτύου.

Για να μη θεσπίζονται δυσανάλογες επιβαρύνσεις για τις επιχειρήσεις, ο κανονισμός δεν επιβάλλει υποχρέωση παράδοσης σε ολόκληρη την Ε.Ε. και εξαιρεί τις μικρές επιχειρήσεις, που εμπίπτουν στο κατώτατο όριο ΦΠΑ σε εθνικό επίπεδο, από ορισμένες διατάξεις.

Διασυνοριακή παράδοση δερμάτων

Οι καταναλωτές και οι μικρές επιχειρήσεις διαμαρτυρούνται ότι τα προβλήματα που αφορούν την παράδοση δερμάτων, ιδίως τα υψηλά έξοδα αποστολής σε διασυνοριακές αποστολές, τους εμποδίζουν να πραγματοποιούν περισσότερες πωλήσεις ή αγορές σε ολόκληρη την Ε.Ε.

Οι τιμές που χρεώνονται από φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών για τη διανομή ενός μικρού δέματος σε άλλο κράτος-μέλος, συχνά είναι έως και 5 φορές υψηλότερες σε σχέση με τις εγχώριες τιμές, χωρίς σαφή συσχέτιση με το πραγματικό κόστος.

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα ενθαρρύνει τον ανταγωνισμό, εισάγοντας μεγαλύτερη διαφάνεια τιμών. Η Επιτροπή δεν προτείνει ανάδοτο όριο στις τιμές παράδοσης, θα το κάνει εάν ο ανταγωνισμός δεν φέρνει ικανοποιητικά αποτελέσματα. Το 2019 η Επιτροπή θα προβεί σε απολογισμό της πρόβλεψης που σημειώθηκε και θα εκτιμήσει εάν απαιτούνται περαιτέρω μέτρα.

Ο κανονισμός θα παρέχει στις εθνικές ταχυδρομικές ρυθμιστικές αρχές τα δεδομένα που χρειάζονται για την παρακο-



Σύμφωνα με την Κομισιόν, στον κόσμο του διαδικτύου πολύ συχνά οι καταναλωτές αποκλείονται από την πρόσβαση σε προσφορές σε άλλες χώρες, αφού, για παράδειγμα, ανακατευθύνονται σε δικτυακό τόπο σε συγκεκριμένη χώρα ή πρέπει να πληρώσουν με κρεστίκι ή πιστωτική κάρτα συγκεκριμένης χώρας. Τέτοιες διακρίσεις δεν έχουν θέση στην ενιαία αγορά.

λοήθηση των διασυνοριακών αγορών και τον έλεγχο της οικονομικής προσιτότητας και του προσανατολισμού των τιμών στο κόστος, θα ενθαρρύνει επίσης τον ανταγωνισμό απατώντας τη διαφάνη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση τρίτων μερών στις διασυνοριακές υπηρεσίες παράδοσης δερμάτων και στις υποδομές. Η Επιτροπή θα δημοσιεύει τις τιμές του τιμολογίου υπηρεσιών των φορέων παροχής καθολικής υπηρεσίας με σκοπό να αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ ομολόγων φορέων και τη διαφάνεια των τιμών.

Η πρόταση συμπληρώνει πρωτοβουλίες αυτορρυθμίσεως από φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών για τη βελτίωση της ποιότητας και για τη διευκόλυνση των υπηρεσιών παράδοσης δερμάτων διασυνοριακά.

Προστασία καταναλωτών

Η προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τη συνεργασία για την προστασία των καταναλωτών θα δώσει πε-

ρισσότερες αρμοδιότητες στις εθνικές αρχές με σκοπό την καλύτερη επιβολή των δικαιωμάτων των καταναλωτών. Οι καταναλωτές θα είναι σε θέση:

- να ελέγχουν εάν οι ιστότοποι εφαρμόζουν γεωγραφικό αποκλεισμό ή προσφέρουν όρους μετά την πώληση οι οποίοι δεν συμβαδίζουν με τους κανόνες της Ε.Ε. (π.χ. δικαιώματα υπαναχώρησης),

- να ζητούν πληροφορίες από υπηρεσίες καταχώρισης τομέων και από τράπεζες για τον εντοπισμό της ταυτότητας του υπεψήφου επιχειρηματία.

Σε περίπτωση παραβιάσεων των δικαιωμάτων των καταναλωτών σε επίπεδο Ε.Ε., η Επιτροπή θα είναι σε θέση να συντονίζει κοινές δράσεις με τις εθνικές αρχές επιβολής του νόμου για τη διακοπή αυτών των πρακτικών, θα εξασφαλίζει ταχύτερη προστασία των καταναλωτών, ενώ θα εξοικονομούνται χρόνος και πόροι για τα κράτη-μέλη και τις επιχειρήσεις.

[SID:10255421]



Coral A.E., Shell Με νέες υπηρεσίες

Πιστή στο όραμά της για παροχή κορυφαίων προϊόντων και υπηρεσιών στους πελάτες της, η Coral A.E. ανακοινώνει μια νέα, πρωτοποριακή συνεργασία με τις κορυφαίες εταιρίες ταχυμεταφορών και logistics ACS και DHL Express. Μέσω αυτής της συνεργασίας δίνεται μοναδική ευκαιρία στους πελάτες των πρατηρίων Shell, όπου μπορούν πλέον να παραλαμβάνουν οποιαδήποτε αποστολή τους από ειδικά δια-



μορφωμένα lockers την ώρα που επιθυμούν, προσφέροντας λύση στο πρόβλημα μη παράδοσης δεμάτων αν ο παραλήτης δεν βρίσκεται στη διεύθυνση που έχει δηλώσει. Σε αυτό το πλαίσιο, η Coral κάνει ένα ακόμη βήμα προς την επίτευξη του στόχου της να μετατρέψει τα πρατήριά της σε ολοκληρωμένα σημεία κάλυψης πολλαπλών αναγκών των πελατών.

ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ
ΘΑ ΕΧΕΙ ΜΠΕΙ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ



**ΠΩΣ ΘΑ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ
ΤΟ ΝΕΟ
ΥΠΕΡ-
ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕ ΤΟΥΣ ΔΥΟ
'ΚΟΥΜΠΑΡΑΔΕΣ'**

Η Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών, το ΤΑΙΠΕΔ, το ΤΧΣ και η Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου θα αποτελούν τους τέσσερις «κυλίνδρους» της Ελληνικής Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών και Περιουσίας, που στόχο θα έχει την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Το 50% των εσόδων θα πηγαίνει για την εξόφληση του χρέους και το άλλο μισό για επενδύσεις

βρέθηκε η διάρκεια ζωής της εταιρείας, η σύνθεση του εποπτικού συμβουλίου αλλά και το κατά πόσο ο όρος «αξιοποίηση της περιουσίας» συνεπάγεται ιδιωτικοποιήσεις. Κυβερνητικά στελέχη τόνισαν με διαδοχικές τοποθετήσεις τους πως δεν σημαίνει πως όσες επιχειρήσεις μισούν στο νέο Ταμείο θα πάνε προς ιδιωτικοποίηση. Σε κάποιες περιπτώσεις θα υπάρξουν ιδιωτικοποιήσεις (υπάρχουν οι σχετικές διαδικασίες στο ΤΑΙΠΕΔ), σε άλλες θα αναζητηθεί στρατηγικός επενδυτής, σε κάποιες θα παληθεί μειωθηφόρο ποσοστό (με το Δημόσιο να διατηρεί την πλειοψηφία) και σε άλλες θα αναζητηθούν τρόποι αναβάθμισής τους.

»
Η δόλωση Σταθόκη ότι δεν πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν νερά, Ενέργεια και συγκοινωνίες, δίνει το στίγμα των κυβερνητικών προθέσεων

ΤΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΟΙΚΚΑΛΙΑΡΗ
koko@kathimerini.gr

ΕΝΑ ΝΕΟ υπερταμείο με τέσσερις κυλίνδρους δημιουργείται για την περιουσία του Δημοσίου, με τα έσοδα που θα προκύψουν να πηγαίνουν σε δύο κατευθύνσεις: στο χρέος και σε νέες επενδύσεις. Με βάση το κυβερνητικό χρονοδιάγραμμα μέσα στον Ιούνιο θα ανακοινωθεί το συμβόλαιο που θα το εποπτεύει, και μέχρι τον Σεπτέμβριο η νέα εταιρεία θα έχει μπει σε λειτουργία.

Η σύσταση της Ελληνικής Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών και Περιουσίας -όπως είναι η επίσημη ονομασία του νέου υπερταμείου- προβλέπεται στον νόμο που ψηφίστηκε την προηγούμενη Κυριακή. Θα αποτελείται από τέσσερις «εταιρείες», που θα έχουν την ευθύνη για την αξιοποίηση της περιουσίας του Δημοσίου. Συγκεκριμένα δημι-

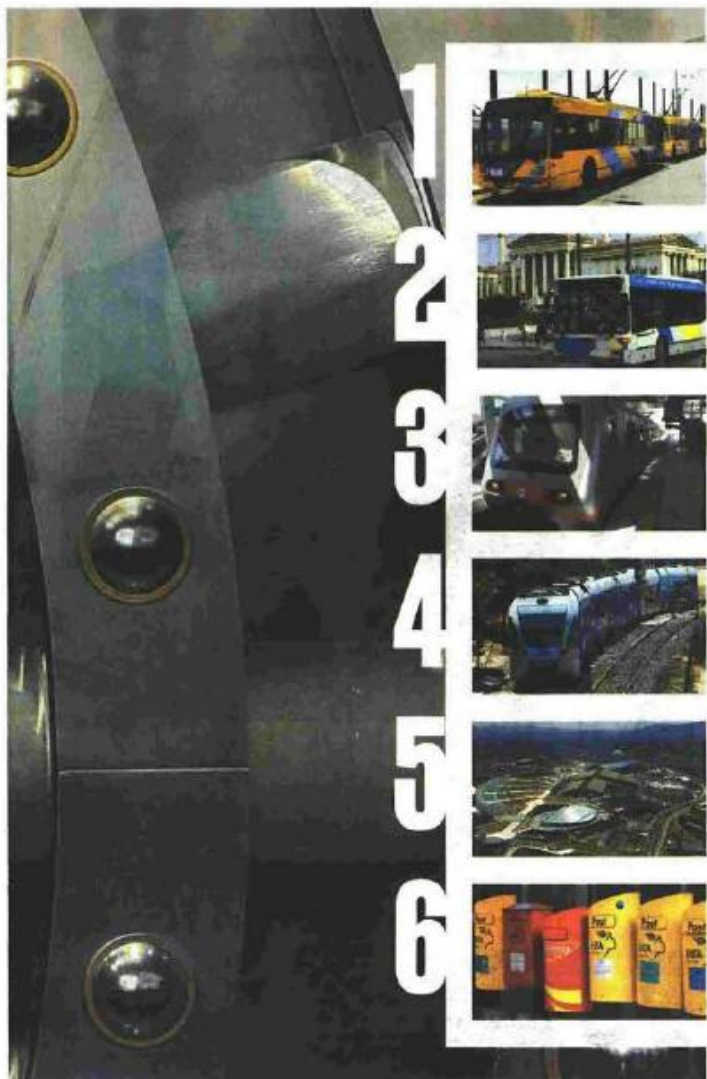
ουργείται η Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών, όπου σε αυτήν τη φάση εντάσσονται εξ επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα όσα ανακοινώθηκαν στη Βουλή πρόκειται για τις: ΟΑΣΑ, ΟΣΥ ΑΕ, ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ΟΣΕ ΑΕ, ΟΛΚΑ και ΣΕΤΣ ΑΕ. Σταδιακά μπορεί να υπαχθούν και άλλες επιχειρήσεις, κάτι που θα συζητηθεί εκ νέου το φθινόπωρο. Επίσης στην ομπρέλα του νέου Ταμείου θα υπαχθούν το ΤΑΙΠΕΔ (μέχρι να ολοκληρωθούν οι υποχρεώσεις που έχει αναλάβει), το Ταμείο Χρηματοοικονομικής Σταθερότητας καθώς και η ΕΤΑΔ (Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου).

Το νέο σχέδιο πυροδότησε αμορφή σύγκρουση στη Βουλή, καθώς κυβέρνηση και αντιπολίτευση διασαύρισαν τα ξίφη τους σχεδόν για το σύνολο των προτεινόμενων διατάξεων. Στο επίκεντρο της πολιτικής αντιπαράθεσης

Σε δημόσιο έλεγχο. Ενδεικτική του κλίματος στο κυβερνητικό στρατόπεδο είναι η τοποθέτηση του υπουργού Οικονομίας Γιάννου Σταθάκη, ο οποίος δήλωσε πως «καμία ιδιωτικοποίηση σε νερά, ούτε σε Ενέργεια, συγκοινωνίες και τα σχετικά. Αρα δεν τίθεται θέμα ιδιωτικοποιήσεων όλου αυτού του φάσματος των πραγμάτων. Είναι δεδομένο πως θα παραμείνουν σε δημόσιο έλεγχο».

Τα έσοδα που θα προκύψουν από την περιουσία του Δημοσίου θα κατευθύνονται σε δύο «κουμπάρδες» με διαφορετικό σκοπό. Συγκεκριμένα στον νόμο προβλέπεται πως θα πηγαίνουν:

- Σε ποσοστό 50% για το χρέος. Η μείωση του



ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ, ΟΑΚΑ και ΕΔΣΑ είναι οι έξι επιχειρήσεις που σε πρώτη φάση εντάσσονται στον νέο «πυλώνα» του υπερταμείου, την Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών. Σταδιακά μπορεί να υπαχθούν και άλλες επιχειρήσεις, κάτι που θα συζητηθεί εκ νέου το φθινόπωρο.

Η ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΥΡΑΜΙΔΑ

Ο υπουργός Οικονομικών θα έχει τον τελευταίο λόγο

Ο ΣΧΟΝ ΑΦΟΡΑ στη διοίκηση της Ελληνικής Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών και Περιουσίας από τον νόμο προβλέπεται η σύσταση εποπτικού αλλά και διοικητικού συμβουλίου. Τον τελευταίο λόγο θα έχει ο υπουργός Οικονομικών.

Το εποπτικό συμβούλιο του νέου Ταμείου αποτελείται από πέντε μέλη. Τα τρία μέλη θα ορίζονται από την ελληνική πλευρά (κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας που ενεργούν από κοινού). Τα άλλα δύο μέλη θα ορισθούν από τους θεσμούς, με τη σύμφωνη γνώμη του υπουργού Οικονομικών (με δικαίωμα βέτο).

Η θητεία των μελών -όπως αναφέρεται στο άρθρο 191- πρόκειται να είναι πενταετής. Για να υπάρξει απόφαση θα πρέπει να υπάρχει θετική ψήφος τουλάχιστον τρισάρων από τα πέντε μέλη. Να σημειωθεί πως ο πρόεδρος του εποπτικού συμβουλίου δεν έχει επιπλέον αρμοδιότητες από τα άλλα μέλη (για παράδειγμα δεν έχει διπλή ψήφο).

Στόχος των πέντε μελών είναι η εποπτεία της λειτουργίας της εταιρείας και όχι η άσκηση διοίκησης. Για αυτό τον λόγο προβλέπεται διοικητικό συμβούλιο, τα μέλη του οποίου (που θα είναι από πέντε έως επτά) επιλέγονται από το εποπτικό συμβούλιο.

Με βάση τον νόμο που πέρασε από τη Βουλή, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συζητήσει στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής την ετήσια έκθεση που καταρτίζεται.

Ταυτόχρονα ελέγχεται από τον υπουργό Οικονομικών, ο οποίος είναι αυτός που εγκρίνει το στρατηγικό σχέδιο της εταιρείας.

Η... μάχη των ονομάτων έχει ήδη ξεκινήσει, καθώς είναι σε εξέλιξη η αναζήτηση των προσώπων που θα αναλάβουν να «τρέξουν» το εγχείρημα του υπερταμείου. Πάντως κυβερνητικές πηγές εμφανίζονται φειδωλές στις δηλώσεις τους και απέφυγαν να απεικονίσουν τα ονόματα που κυκλοφορούσαν στους διαδρόμους του Κοινοβουλίου.

Να επιστημονηθεί πως το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο θα είναι 40 εκατομμύρια ευρώ και καλύπτεται στο σύνολό του από το Ελληνικό Δημόσιο. Η έδρα της εταιρείας (άρθρο 186 του νέου νόμου) θα είναι στην Αττική.

Το επιχειρησιακό σχέδιο του ΤΑΙΠΕΔ. Όσον αφορά στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), αυτό θα παραμείνει σε λειτουργία μέχρι να ολοκληρωθεί τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει (ύψους περίπου 6 δισεκατομμυρίων ευρώ έως το 2018).

Στο αναθεωρημένο επιχειρησιακό σχέδιο που δημοσιεύτηκε σε ΦΕΚ περιλαμβάνονται τα εξής: περιφερειακό αεροδρόμιο, Ελληνικό, Ασπρά Βοτλιαγμένος, Αφάντισο Ρόδου, ΔΕΣΦΑ, ΟΑΠ, ΟΛΘ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΕΣΣΤΥ, Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, Ηλεκτρονικές δημοπρασίες ακινήτων, Μαρίνες, Εγνατία Οδός, ΕΛΠΕ, ΟΤΕ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΦ, ΕΥΑΘ, ΔΕΠΑ, ΕΛΤΑ.

Παράλληλα, όπως ήδη αναφέρθηκε, στην «μπρέλα» του νέου Ταμείου πρόκειται να μπουν η ΕΤΑΔ (δηλαδή η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου) και το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας.

»»
Το διοικητικό συμβούλιο υποχρεούται να συζητήσει στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής την ετήσια έκθεση που καταρτίζεται, ενώ ο υπουργός Οικονομικών είναι αυτός που εγκρίνει το στρατηγικό σχέδιο

χρεώσεις αφορά μόνο στις υποχρεώσεις του ν. 4336/2015 (δηλαδή της τρίτης δανειακής σύμβασης). Μετά την κλήση τους -και για το υπόλοιπο της ζωής της εταιρείας- η λειτουργία θα αφορά αναπτυξιακούς στόχους.

• Σε ποσοστό 50% για επενδύσεις (που αποτελεί και την κυριότερη τροποποίηση σε σχέση με το παρελθόν που τα χρήματα από τις ιδιωτικοποιήσεις πήγαιναν αποκλειστικά στο κράτος). Με τις νέες διατάξεις από το ποσοστό αυτό ένα μεγάλο τμήμα θα πηγαίνει σε νέες επενδύσεις, με στόχο να υπάρξει ανάπτυξη. Οι τομείς που θα γίνονται οι επενδύσεις καθορίζονται στο πλαίσιο της κυβερνητικής πολιτικής και μεταξύ άλλων θα δοθεί έμφαση στην έρευνα και στην καινοτομία αλλά και σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Ταυτόχρονα -με βάση το άρθρο 200 του νέου- τμήμα αυτών των χρημάτων μπορεί να πηγαίνει για

ΓΑΛΛΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ

Στην αποτελεσματική έκθεση αναφέρεται πως ο νέος θεσμός δεν είναι διαιρεμένος να ιδιωτικοποιεί, αλλά έχει ως στόχο την αξιοποίηση της περιουσίας (κάνει αντίστοιχο με το γαλλικό μοντέλο). Να σημειωθεί πως στον νόμο επισημαίνεται (στο άρθρο 197) πως δεν θα υπάρξουν απολύσεις ούτε αλλαγές στο εργασιακό καθεστώς στις ΔΕΚΟ που θα μπει στην Εταιρεία.

επενδύσεις σε περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας και των άρσεων θυγατρικών της. Δηλαδή το Ταμείο θα έχει τη δυνατότητα να επενδύει στα ίδια τα περιουσιακά του στοιχεία προκειμένου να αντισταθμίσει τα έξοδα τους και μετά να τα αξιοποιεί.

Τα 99 έτη. Πεδίο αφορδής πολιτικής αντιπαράθεσης -τις ημέρες που συζητούνται η διαταγή στις επιτροπές αλλά και στην Ολομέλεια της Βουλής- ήταν η διάρκεια ζωής της εταιρείας, που είναι 99 έτη. Υπουργοί της κυβέρνησης, απαντώντας στα πυρά της αντιπολίτευσης, τόνισαν πως αυτό αποτελεί συνήθη πρακτική για μεγάλους οργανισμούς με μακροπρόθεσμοι στόχους.

Βασικό επιχειρήμα ήταν πως όσο πιο μικρή είναι η διάρκεια ζωής τόσο περισσότερα έξοδα θα έπρεπε να αποδοθούν για την εξυπηρέτηση της δανειακής σύμβασης, κάτι που θα είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθούν οι πιέσεις για ιδιωτικοποιήσεις. Όπως τονίζει πρόσωπο που έχει παρακολουθήσει από πολύ κοντά τη διαπραγματεύση με τους δανειστές, «ο λόγος για τον οποίο η διάρκεια της εταιρείας είναι μεγαλύτερη από τη διάρκεια του δανείου είναι γιατί ο στόχος είναι ευρύτερος από τον κοντόφθαλμο τρόπο με τον οποίο κατά καιρούς είχαν αντιμετωπιστεί οι ιδιωτικοποιήσεις».

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ

Το πρώτο βήμα

Αστικές συγκοινωνίες με ιδιωτικά κριτήρια

Μεταφέρονται στο νέο υπερταμείο ΟΑΣΑ, ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, με στόχο να αλλάξουν τρόπο λειτουργίας, να περιορίσουν τις ζημιές και να φέρουν κέρδη

Της ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
g.daskalopoulos@realnews.gr

Στον κλάδο των αστικών συγκοινωνιών πέφτει ο κλήρος για τη... γενική δοκιμή της λειτουργίας του νέου υπερταμείου, της Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών (ΕΔΗΣ), στην οποία θα υπαχθούν διάφορες κρατικές συμμετοχές και ΔΕΚΟ προς αφοσίωση. Από την πορεία της «δοκιμής» αυτής θα εξαρτηθεί και το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, με τις πρώτες ενδείξεις να «μιλούν» για ανεξαρτητοποίηση από το αρμόδιο υπουργείο Μεταφορών, μεγάλες αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και το μεταφορικό έργο με στόχο την κερδοφορία και πιθανότατα την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων. Το τελευταίο θα είναι και η λύση ΝΒος για όσους «βλέπουν» το ενδεχόμενο ιδιωτικοποίησης, η οποία ωστόσο βρίσκεται ακόμη εκτός σχεδίου.

Η ΕΔΗΣ είναι ο κλάδος του υπερταμείου στον οποίο μεταφέρονται οι κρατικές συμμετοχές σε ΔΕΚΟ προς αφοσίωση. Προς το παρόν έχει ληφθεί απόφαση να ενταχθούν σύντομα - με τη λειτουργία του Ταμείου - οι ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΑΚΑ και το ΕΔΣΔ. Μεταγενέστερα εκτι-

Στόχος η ενίσχυση των δρομολογίων στις προσδοκώμενες ζώνες, ώστε να καλύπτονται οι ζημιές σε μη κερδοφόρες διαδρομές

μάται ότι στην «περιοχή» της ΕΔΗΣ θα εισέλθουν κι άλλες επιχειρήσεις. Σε πρώτη φάση, όμως, η μεταφορά της ομάδας των επιχειρήσεων των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας διαμορφώνει συνθήκες για δυναμικές εξελίξεις στον τομέα.

Όπως είναι γνωστό, σκοπός της ΕΔΗΣ δεν είναι οι ιδιωτικοποιήσεις, αλλά η αφοσίωση της κρατικής περιουσίας την οποία αναλαμβάνει, ώστε να καταστεί κερδοφόρος και να συνεισφέρει στην πραγματοποίηση του σκοπού του νέου Ταμείου, που δεν είναι άλλος από την απομείωση των υποχρεώσεων της Ελλάδας προς τους δανειστές.

Από την άλλη, όπως αναφέρουν παράγοντες της αγοράς, ο στόχος της λειτουργίας με καθαρά ιδιωτικά κριτήρια και επίσηρη στην κερδοφορία για το σύστημα δημοσίων μεταφορών της Αθήνας είναι από μόνος του ένα ιδιαίτερα περίπλοκο σπείσμα, καθώς οι αστικές συγκοινωνίες:

- Τα τελευταία χρόνια απορροφούν 80-90 εκατ. ευρώ ετησίως από τον Προϋπολογισμό.
- Το 2015 αναμένεται να εμφανίσουν ζημιές 100 εκατ. ευρώ, ενώ οι συνακόλουθες υποχρεώσεις είναι πολύπλοκες.
- Ο στόχος των λειτουργιών της ΟΣΥ βρίσκεται σε κακή κατάσταση και θα χρειαστεί άμεσα εκσυγχρονισμός, ο οποίος υπολογίζεται πως θα απαιτήσει 90-100 εκατ. ευρώ.
- Το ευρύτερο δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών ταλαιπωρείται στη σημερινή του μορφή από την έλλειψη προσωπικού (λόγω του «παγώματος» των προσλήψεων) και την έλλειψη ανταλλακτικών (λόγω των οικονομικών δυσχερειών).

Την ίδια στιγμή, οι προϋποθέσεις που θέτει η λειτουργία της ΕΔΗΣ για λειτουργία με ιδιωτικά κριτήρια ανεβαίνει ακόμη ψηλότερα τον πήχυ. Σύμφωνα με τον νόμο που πέρασε την περασμένη Κυριακή από τη Βουλή, σκοπός της είναι η διαχείριση των περιουσιακών της στοιχείων με στόχο τη μακροπρόθεσμη παύση



της αξίας τους, «με εγγυητές πλήρους διαφάνειας σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας».

Για το κρατικό σύστημα των αστικών συγκοινωνιών εξίσου σημαντική είναι και η παράμετρος της «αναγκαστικής ανεξαρτησίας» από τις δομές του εποπτευόμενου υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όπως είχε επιστήσει από την περασμένη εβδομάδα η «Real money», ο ιδιωτικός νόμος της ΕΔΗΣ αναφέρει πως «όλα τα μέλη του Δ.Σ. των ως άνω εταιρειών επιλέγονται από Εταιρησιολογία επί τη βάση επαγγελματικών κριτηρίων, κατάλληλων για την εκπαίδευση των σκοπών καθήκοντος εξ αυτών...». Κάτι που κατά την αγορά ερμηνεύεται ότι στο εξής οι διοικήσεις των αστικών συγκοινωνιών θα επιλέγονται αλλά και (προσφύγες) θα λογοδοτούν στο υπερταμείο, από το οποίο θα λαμβάνουν και τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές.

Η επόμενη ημέρα

Η πραγματικότητα για την επόμενη ημέρα στις εταιρείες των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας (την ΟΣΥ που ελέγχει λεωφορεία και τράλεϊ, τη ΣΤΑΣΥ που ελέγχει το μετρό, τον ηλεκτρικό, το τραμ, καθώς και τον εσπαστικό ΟΑΣΑ) είναι πως πολύ σύντομα θα κληθούν να λειτουργήσουν με πλήρως ιδιωτικά κριτήρια, περιορίζοντας τις ζημιές και παράγοντας κέρδη, ώστε να συνεισφέρουν στα αποθεματικά του Ταμείου.

Σύμφωνα με γνώστες της αγοράς των μεταφορών και συγκοινωνιών, ένα πρώτο βήμα για το πέρασμα σε λειτουργία του συστήματος με ιδιωτικά κριτήρια θα είναι η οριστική ενός master plan (ανάλογο με αυτό που είχε εκπονήσει τα προηγούμενα χρόνια οδηγώντας τις εταιρείες σε λειτουργικά κέρδη για το 2013-2014). Στόχος η ενίσχυση των δρομολογίων στις προσδοκώμενες ζώνες, ώστε να καλύπτονται οι ζημιές σε μη κερδοφόρες διαδρομές, οι οποίες όμως είναι απαραίτητες στο πλαίσιο του κοινωνικού ρόλου που θα πρέπει να συνεχίσει να έχει το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών.

Οι ίδιοι πάντως δεν αποκλείουν περαιτέρω περικοπές σε δρομολόγια και προσωπικό για να επεκταθούν οι στόχοι κερδοφορίας. Συμπληρώνουν, δε, πως το πρόγραμμα εξηλιγόνσης του ΟΑΣΑ που είχε ολοκληρωθεί «και ψηφιστεί» τον περασμένο Οκτώβριο προβλέπει οξεία τέτοιων μέτρων, που, αν και δεν εφαρμόστηκαν την περίοδο εκείνη, περιλαμβάνονται ήδη στα κείμενα της τελευταίας συμφωνίας. Σημειώσαν ότι οι δανειστές πιέζουν για απολύσεις και περιορισμό του μεταφορικού έργου, με πρώτη στόχευση τη μείωση του λειτουργικού κόστους (μισθολογικού και μη) και των ελλειμμάτων.

Την ίδια στιγμή, η εφαρμογή σύγχρονων προγραμμάτων διαχείρισης, όπως το ηλεκτρονικό εισιτήριο (α.ο.: η ζημία από τη λαθρεπιβίβαση μόνο υπολογίστηκε για το 2015 σε 37 εκατ. ευρώ), αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τον πελάτη των εσόδων, διαμορφώνοντας αισιόδοξες προοπτικές ως προς τη δυνατότητα των οργανισμών μεταφορών να γυρίσουν σύντομα σε λειτουργικά κέρδη. Αλλά, σπε, όπως απέδειξε και το «νεκρούμενο» των αρχών της δεκαετίας, ο στόχος αυτός δεν είναι εκτός δυνατοτήτων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

«Τι να πουλήσουμε; Τα χρέη που βρήκαμε;»

«ΠΟΙΟΣ είναι ότι θα ιδιωτικοποιηθούν οι αστικές μεταφορές», ασάλευσε ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Χρήστος Σπirtzης, μέλος στην Real Fm. Ο Χρήστος Σπirtzης, αναφερόμενος στις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στα μέσα μεταφορών, είπε: «Τι να πουλήσουμε από αυτές τις εταιρείες; Εκεί ο ΟΑΣΑ περιουσιακό στοιχείο; Τι να πουλήσουμε; Τα χρέη που βρήκαμε; Τα δεκάδες εκατομμύρια χρέη; Τα χαλασμένα λεωφορεία που βρήκαμε;».

