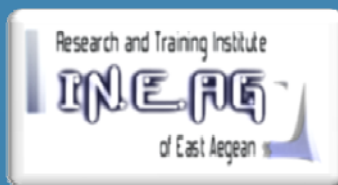




**ΕΘΝΙΚΟ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ**



**RESEARCH &
TRAINING INSTITUTE
OF EAST AEGEAN**



ΕΔΙΣΥ case study

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΣΕ

Ομότιμος Καθηγητής
Κυριάκος Ε. Κιουλάφας
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
Πανεπιστήμιο Αθηνών

Καθαρακης Γιώργος, PhD Candidate
Βαλάντης Πραχαλίας, PhD Candidate
Γεωργακάς Μιχάλης, PhD Candidate



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ (*ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου*)
2. Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων του ΟΣΕ - ΕΔΙΣΥ
3. Προσδιορισμός Νεκρού Σημείου (*θεωρητική Προσέγγιση*)
4. Ποιο το σημερινό νεκρό σημείο της ΕΔΙΣΥ
5. Τιμολογιακή Πολιτική Επιχειρήσεων και ΕΔΙΣΥ
6. Σταθερό Κόστος (*Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα*)
7. Μεταβλητό Κόστος (*Αναθεώρηση και Αναδιοργάνωση Σταθερού και Μεταβλητού Κόστους*)
8. Σενάρια Επίλυσης του Προβλήματος της Επιχείρησης



Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών
στοιχείων Ομίλου)

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΒΑΓΟΝΙΑ	3.569
ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	141.125
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΒΑΓΟΝΙΑ	781
ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	11.582
ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑ	409
ΘΕΣΕΙΣ	20.123
Lines	2.551
Double Track Lines	509
Electrified Lines	199



Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων

Ποσά σε € '000	σημ.	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		01/01 έως 31/12/2008	01/01 έως 31/12/2007	01/01 έως 31/12/2008	01/01 έως 31/12/2007
Συνεχιζόμενες δραστηριότητες					
Κύκλος εργασιών	4.22	195.618	116.178	162.556	87.613
Κόστος πωλήσεων	4.23	(581.670)	(565.643)	(396.657)	(343.174)
Μικτό κέρδος (ζημιά)		(386.052)	(449.465)	(234.101)	(255.561)
Έξοδα διοίκησης	4.23	(38.783)	(85.155)	(18.408)	(83.092)
Έξοδα διάθεσης	4.23	(14.283)	(24.031)	(3.273)	(11.864)
Έξοδα έρευνας & ανάπτυξης	4.23	(1.584)	(1.671)	0	0
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	4.24	(15.755)	(22.081)	(12.885)	(23.136)
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	4.25	60.292	130.324	48.227	117.103
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		(396.163)	(452.079)	(220.440)	(256.550)
Χρηματοοικονομικά έξοδα	4.26	(428.968)	(361.689)	(428.963)	(361.456)
Χρηματοοικονομικά έσοδα	4.27	26.002	22.572	23.712	18.387
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	4.28	(34.670)	6.096	(34.669)	6.087
Ζημιά από απομείωση συμμετοχής	4.3	0	0	0	(115.440)
Διαφορές (ζημιές) από πώληση συμμετοχών	4.3	0	0	(21.043)	
Έσοδα από μερίσματα	4.29	282	251	1.358	251
Αποτελέσματα προ φόρων		(833.519)	(784.849)	(680.045)	(708.721)
Φόροι Εισοδήματος	4.30	(261)	(10.359)	0	(10.000)
Αποτελέσματα χρήσης μετά από φόρους από συνεχιζόμενες δραστηριότητες		(833.780)	(795.208)	(680.045)	(718.721)
Αποτέλεσμα από διακοπείσες δραστηριότητες	4.32	39.210	(155.063)	0	0
Αποτελέσματα χρήσης μετά από φόρους		(794.570)	(950.271)	(680.045)	(718.721)
Δικαιώματα Μειοψηφίας		0	0		
Καθαρά ενοποιημένα αποτελέσματα μετά φόρων		(794.570)	(950.271)		

Κύκλος Εργασιών

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Η ανάλυση του Κύκλου Εργασιών της Εταιρείας και του Ομίλου, παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
Λοιπά έσοδα από σταθμούς	0	70	0	70
Έσοδα από ενοικίαση τροχαίου υλικού	43.138	15.639	43.138	15.639
Έσοδα συντήρησης τροχαίου υλικού	48.930	25.000	48.930	25.000
Έσοδα από τέλος χρήσεως υποδομής	31.063	28.469	0	0
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών	25.111	96	22.749	0
Έσοδα από πωλήσεις καυσίμων	46.522	46.465	47.560	46.465
Πωλήσεις άχρηστου υλικού	854	439	179	439
Γενικό Σύνολο	195.618	116.178	162.556	87.613

Ανάλυση Εξόδων ανά Κατηγορία

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Η ανάλυση και κατανομή των Εξόδων του Ομίλου για το 2008 ανά κατηγορία, έχει διαμορφωθεί ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ την 31/12/2008				
	Κόστος Πωλήσεων	Έξοδα διοίκησης	Έξοδα διάθεσης	Έξοδα R+D (E+A)	Σύνολο
Κόστος αποθεμάτων αναγνωρισμένο ως έξοδο	67.725	0	0	0	67.725
Κόστος Αποσβέσεων ενσώματων παγίων	255.830	4.393	6	5	260.234
Κόστος Αποσβέσεων άυλων παγίων	115	2	0	0	117
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	1.674	809	0	4	2.487
Ηλεκτρικό ρεύμα	4.445	2.099	0	0	6.544
Υδρευση	159	0	0	0	159
Τηλεπικοινωνίες	476	1.165	1	1	1.643
Ασφάλιστρα	424	400	0	0	824
Επισκευές και συντηρήσεις	19.420	675	0	2	20.097
Παροχές τρίτων	1.768	29	8	0	1.805
Φόροι-Τέλη	1.784	453	15	0	2.252
Αμοιβές & έξοδα προσωπικού	234.580	26.465	11.717	1.519	274.281
Αμοιβές & έξοδα τρίτων	12.029	4.668	1.671	35	19.203
Μελέτες	31.298	0	0	0	31.298
Προβλέψεις	0	(4.638)	0	0	(4.638)
Έξοδα διαφήμισης	124	62	124	0	310
Έξοδα ταξιδιών	17	9	17	0	43
Διάφορα έξοδα	7.105	2.192	724	18	10.039
Ιδιοπαραγωγή	(58.103)	0	0	0	(58.103)
Σύνολο	581.670	38.783	14.283	1.584	636.320

Χρηματοοικονομικά Έξοδα

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα του Ομίλου και της Εταιρίας, αναλύονται ως εξής:

<i>Ποσά σε € '000</i>	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
Τόκοι Ομολογιακών Δανείων	374.025	300.335	374.025	300.335
Τόκοι και Έξοδα Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων	51.521	56.063	51.521	56.063
Τόκοι και Έξοδα Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων	26	3.848	26	3.848
Ζημιές από αποτίμηση λοιπών χρεογράφων	3.391	2	3.391	0
Λοιπά έξοδα	5	1.441	0	1.210
Σύνολο	428.968	361.689	428.963	361.456

Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Οι συσσωρευμένες ζημιές έως 31-12-2008 ανήρχοντο στο ύψος των 7.147.470 χιλ. €. Λόγω προσαρμογής των οικονομικών καταστάσεων στα ΔΠΧΠ, έγινε αναπροσαρμογή της αξίας των ακινήτων που ανήλθε στο ύψος των 5.540.656 χιλ. € (αξίες 31-12-2004). Ως εκ τούτου τα αποτελέσματα εις νέον (αρνητικά) κατά την 31/12/2008 διαμορφώνονται στο ύψος των 1.606.814 χιλ. €.

Ποσά σε € '000	Μετοχικό Κεφάλαιο Εταιρίας	Ποσά προορισμένα για Α.Μ.Κ.	Αποθεματικά Κεφάλαια Εταιρίας	Αποτελέσματα Χρήσης εις Νέο	Ίδια Κεφάλ. αποδιδόμενα στους Μετόχ	Δικαιώματα Τρίτων	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων
Υπόλοιπο την 31/12/2006	2.608.642	2.358.298	5.227	138.323	5.110.490	3	5.110.493
Ζημιές Περιόδου				(950.271)	(950.271)		(950.271)
Μεταβολή Ιδίων Περιόδου 01/01 έως 31/12/2007							
Έκδοση μετοχικού κεφαλαίου	2.190.556	(1.684.451)	0	0	506.105	0	506.105
Μεταβολές αποθεματικών από διανομή	0	0	309	(309)	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2007	4.799.198	673.847	5.536	(812.257)	4.666.324	3	4.666.327
Ζημιές Περιόδου				(794.570)	(794.570)		(794.570)
Μεταβολή Ιδίων Περιόδου 01/01 έως 31/12/2008							
Καταθέσεις Μετόχων	0	462.858	0	0	462.858	0	462.858
Πώληση μετοχών θυγατρικής	0	0	(13)	13	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2008	4.799.198	1.136.705	5.523	(1.606.814)	4.334.612	3	4.334.615



Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)



Οι μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις του Ομίλου και της εταιρείας αναλύονται ως εξής:



Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
<i>Ποσά σε € '000</i>				
Τραπεζικός δανεισμός	15.963	19.255	15.942	19.224
Μ/Π Υποχρεώσεις προς Συμμετοχικού ενδιαφέροντος επιχ/σεις σε € (Eurofima)	969.140	921.760	969.140	921.760
Ομολογιακά δάνεια σε €	6.626.790	5.815.790	6.626.790	5.815.790
Ομολογιακά δάνεια σε Ξένο Νόμισμα	148.248	113.382	148.248	113.381
Σύνολο Μακροπρόθεσμων Δανείων	7.760.141	6.870.187	7.760.120	6.870.155

Δάνεια Εταιρείας

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(*ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου*)

Τα δάνεια που συνάφθηκαν από την εταιρεία, κατά τη διάρκεια της Χρήσης 2008 και βασικοί όροι αυτών, αναλύονται ως εξής:

31/12/2008			
Χρηματοπιστωτικό Ίδρυμα Τράπεζα	Ποσό δανείου (εκ. €)	Λήξη	Επιτόκιο
DEPFA	265,00	2016	12M EURIBOR+0,0785%
ETE-ATE - DEPFA	800,00	2016	6M EURIBOR+0,1850%
EUROFIMA*	50,32	2010	6M EURIBOR - 0,5000%
EUROFIMA*	7,20	2010	6M EURIBOR - 0,3000%
EUROFIMA*	11,87	2013	6M EURIBOR -0,02650%
EUROFIMA*	0,61	2009	6M EURIBOR - 0,0200%
Σύνολο	1.135,00		

Λοιπές Απαιτήσεις

Γενικά Στοιχεία Ομίλου ΟΣΕ

(ενδεικτικοί πίνακες οικονομικών στοιχείων Ομίλου)

Οι λοιπές απαιτήσεις του Ομίλου και της Εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

-	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007
<i>Ποσά σε € '000</i>				
Απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο	459.811	357.617	459.603	337.267
Απαιτήσεις από ασφαλιστικά ταμεία	32.552	34.388	32.552	32.252
Προκαταβολές για αγορές	21.876	25.694	6.341	3.167
Χρεώστες διάφοροι	21.442	34.502	4.474	4.895
Δεσμευμένοι Λογαριασμοί Καταθέσεων	7.238	9.420	172	285
Έξοδα επόμενων χρήσεων	1.269	1.097	629	578
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα	1.139	4.017	388	251
Προκαταβολές σε προσωπικό και λ/σμοι προς απόδοση	929	3.347	920	905
Απαιτήσεις από Ξένα Δίκτυα	298	8.044	298	298
Μερίσματα από θυγατρικές εισπρακτέα	0	0	1.075	0
Σύνολο Λοιπών Απαιτήσεων	546.554	478.126	506.452	379.898
Μείον: Πρόβλεψη υποτίμησης	(26.739)	(36.890)	(26.739)	(36.890)
Σύνολο Καθαρών Απαιτήσεων	519.815	441.236	479.713	343.008

**Πραγματική Εικόνα των
οικονομικών στοιχείων
του ΟΣΕ - ΕΔΙΣΥ**



Το μέγεθος του προβλήματος

Οικονομική κατάσταση (ενδεικτικά μεγέθη)

- Ετήσια ζημιά: € 1δισ
- Συσσωρευμένο χρέος: € 9 δισ
- Ημερήσια δέσμευση πόρων: € 22,5 εκ.
- Σχέση εσόδων – εξόδων : 1/8 (όταν στην Ε.Ε. είναι 8/10)
- Αυξημένο μοναδιαίο κόστος μεταφοράς σε ορισμένες γραμμές
(με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται η ακόλουθη ζημιά που περιγράφεται στο κατώτερο πίνακα)

	ΠΑΠΕΘ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΠΕΛΛΟΠΟΝΗΣΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδο ανά Επιβατοχλμ (€)	0.03	0.04	0.05	0.04	0.03	0.04
Κόστος ανά Επιβατοχλμ(€)	0.16	0.62	0,24	0,48	1.00	0.22
Ζημιά ανά Επιβατοχλμ(€)	-0.13	-0.58	-0,19	-0,44	-0.97	-0.19

Το μέγεθος του προβλήματος

Λειτουργική κατάσταση (ενδεικτικά μεγέθη)

• Έλλειμμα, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ολοκληρωμένου σχεδίου δικτύου και λάθη στην ιεράρχηση προτεραιοτήτων:

- Μη σύνδεση με ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ και Λιμένες
- Σιδηροδρομική απομόνωση κάποιων Περιφερειών
- Μη επαρκής σύνδεση με διεθνή δίκτυα

• Παρωχημένη κατάσταση Δικτύου

- Μόνο το 20% είναι διπλής γραμμής.
- Και μόνο το 9,6% με ηλεκτρονική έλξη



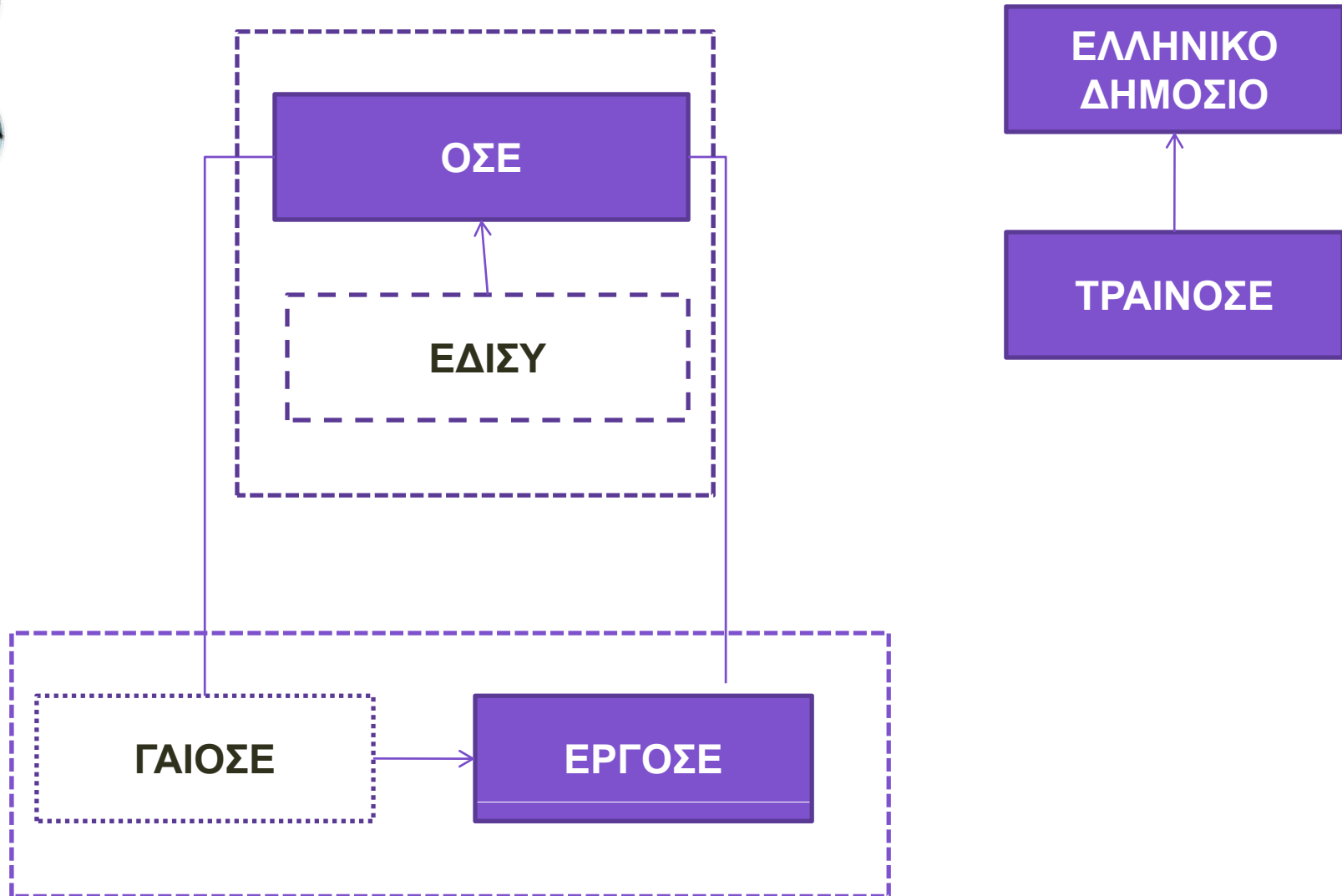


Το μέγεθος του προβλήματος

- Χαμηλή μεταφορική Διείσδυση
 - μόνο 1,5% για τις εμπορευματικές (6,2% το 1970)
 - και 3,5% για τις επιβατικές μεταφορές (9,5% το 1970)
- Υποβαθμισμένη ποιότητα υπηρεσιών

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων του ΟΣΕ

Ο μετασχηματισμός



Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων του ΟΣΕ

Το χρέος

- Η αναποτελεσματική διαχείριση του προβλήματος κατά τις προηγούμενες δεκαετίες δημιούργησε όχι μόνο ένα υπέρογκο χρέος αλλά και τις προϋποθέσεις ώστε αυτό να διογκώνεται με γεωμετρική πρόοδο, αγγίζοντας σήμερα τα 9 δις €...

«Τα χρέη γεννούν χρέη»

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων του ΟΣΕ

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ



- ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ ΟΣΕ
- ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΣΕ ΚΑΙ ΕΔΙΣΥ

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ



ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

- Ο ΕΔΙΣΥ ΑΕ, είναι η εταιρία που ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση της, μεριμνά για την βελτίωση και επέκταση της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων.
- Υπολογίζει, τιμολογεί, επιβάλλει και εισπράττει το τέλος χρήσης της οικείας υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που την χρησιμοποιούν. Αποφασίζει σχετικά για την κατανομή της χωρητικότητας της.
- Επίσης, είναι ο φορέας που προσφέρει το έργο της Συντήρησης του Τροχαίου Υλικού, με τις εγκαταστάσεις (εργοστάσια και μηχανοστάσια), που του έχουν διατεθεί για την εκπλήρωση της εν λόγω δραστηριότητας.

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ



ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ
ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΔΙΣΥ



	ΕΤΟΣ 2008	ΕΤΟΣ 2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	259.282.074	243.122.325
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	415.539.662	414.039.241
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ(ΖΗΜΙΑ)	156.257.588	170.916.916
ΤΕΛΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	176.570.239	194.214.517

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

ΕΔΙΣΥ



	ΕΤΟΣ 2008
ΕΣΟΔΑ	
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ Τ.Υ.	} \cong 100.000.000
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ Τ.Υ.	
ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ	26.810.000
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΜΗΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ(?)	132.472.074
ΣΥΝΟΛΟ	259.282.074

	ΕΤΟΣ 2008
ΣΤΑΘΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ	
ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	260.000.000
ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	30.000.000
ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	10.000.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ (ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ)	300.000.000
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΚΟΣΤΟΣ	165.600.000
ΣΥΝΟΛΟ	465.600.000



ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

- Τρόπος Κοστολόγησης και Τιμολόγησης των Υπηρεσιών που προσφέρει η ΥΠΟΔΟΜΗ
- Τρόποι Προσδιορισμού του Κόστους
- Συμβολή των Κρατικών Ενισχύσεων

ΔΗΛΑΔΗ ΣΤΟΧΟΙ – ΑΝΑΛΥΣΗ & ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ



ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

- Επιχειρείται η εισαγωγή υποθέσεων για τη δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων. Οι υποθέσεις αναφέρονται αφενός μεν στα στοιχεία κόστους και αφετέρου στα έσοδα με εξειδίκευση στον τρόπο και το ύψος τιμολόγησης.
- Σχετικά με την τιμολόγηση των Υπηρεσιών της Επιχείρησης ο επικρατέστερος κατά την Ε.Ε. τρόπος είναι ο ακόλουθος:

**ΟΡΙΑΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ + ΚΡΑΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ =
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ**

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ



1. Επιχειρείται η διερεύνηση της αύξησης της τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών με αύξηση των «προσαυξήσεων» δηλ. των επιβαρύνσεων των καταναλωτών, τήρηση σταθεράς της κρατικής χρηματοδότησης και επεμβάσεις για τη μείωση του οριακού κόστους.
2. Σχετικά με την πολιτική των κρατικών επιχορηγήσεων σημειώνονται τα εξής:

Σήμερα επιτρέπεται η άμεση κρατική βοήθεια (χρηματοδοτήσεις-ενισχύσεις, σύναψη δανείων με την κρατική εγγύηση) μόνο στο τομέα της υποδομής καλύπτοντας έτσι το αντίστοιχο κονδύλι για τις επενδύσεις και το λειτουργικό κόστος των εταιρειών της υποδομής. Με αυτόν τον τρόπο το σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών χρηματοδοτεί την υποδομή και την λειτουργία των σιδηροδρόμων προκειμένου να υποστηρίξει την περιφερειακή ανάπτυξη, να βελτιώσει την πρόσβαση στις αγορές προϊόντων, να διευκολύνει τις μετακινήσεις των εργαζομένων, να αποσυμφορήσει τους δρόμους ακόμα και για λόγους που συνδέονται με την υποστήριξη της εγχώριας βιομηχανίας τροχαίου υλικού. Ο μέσος όρος των χρηματοδοτήσεων στις ευρωπαϊκές χώρες εμπίπτει σε τρεις κατηγορίες:

 - 27% για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (διενέργεια δρομολογίων με κόστος μεγαλύτερο από τα έσοδα)
 - 23% για χρηματοδότηση επενδύσεων στον χώρο της υποδομής και ιδιαίτερα για την δημιουργία δικτύου υψηλών ταχυτήτων
 - 25% για την συντήρηση του δικτύου
 - 25% για την εξυπηρέτηση των τοκοχρεωολυσίων.

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ



Πρέπει να σημειωθεί ότι με παραπάνω πλαίσιο συμμορφώθηκαν όλες οι Χώρες της Ε.Ε. αλλά ακόμα και χώρες εκτός όπως η Τσεχία, η Πολωνία ακόμα και η Βουλγαρία. Η Ελλάδα και σ' αυτό τον τομέα ακολούθησε την πολιτική των παρεκκλίσεων παραμένοντας η τελευταία ευρωπαϊκή χώρα η οποία δεν έχει προσαρμοστεί στο προαναφερόμενο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Η παρέκκλιση στηρίχθηκε στο γεγονός ότι το ελληνικό δίκτυο δεν συνορεύει με οποιοδήποτε άλλο της Ε.Ε. και επομένως δεν μπορεί να έχει ανταγωνισμό. Αυτή η καθυστέρηση είχε σαν αποτέλεσμα να εκκρεμεί η παραπομπή της Χώρας μας στο ευρωπαϊκό δικαστήριο.

3. Επιχειρείται η διερεύνηση δυνατότητας της αύξησης του μεριδίου Αγοράς.

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ



- Στον τομέα του περιορισμού των στοιχείων του κόστους σημαντικό πρόβλημα είναι το κόστος προσωπικού, το οποίο ανέρχεται στο επίπεδο του 60% και πλέον του συνολικού κόστους, ενώ ακολουθεί το ύψος των τόκων και έπεται το κόστος των πρώτων υλών ή υλικών που χρησιμοποιούνται.
- Αναφερόμενοι στη δυνατότητα περιορισμού του κόστους μισθοδοσίας αναλύονται τα χαρακτηριστικά της ηλικιακής δομής των εργαζομένων σε σχέση με τα χρέη της υπηρεσίας τους και υιοθετούνται υποθέσεις δημιουργώντας έτσι αντίστοιχα σενάρια.
- Με κριτήριο την υφιστάμενη μέση σχέση αριθμών εργαζομένων ανά μονάδα δραστηριότητας των αδερφών επιχειρήσεων της Ε.Ε. προσδιορίζεται ο απαιτούμενος - αποδέκτης – αριθμός των εργαζομένων στην ΕΔΙΣΥ και κατά συνέπεια η δυνατότητα διερεύνησης τρόπων εξόδου περί συνταξιοδότησης εργαζομένων οι οποίοι έχουν προϋποθέσεις συνταξιοδότησης.



Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΔΙΣΥ

- Η προσπάθεια αρτιότερης αξιοποίησης των παραγωγικών συντελεστών της Υποδομής θα πρέπει να έχει τους εξής στόχους:
 1. Αύξηση εσόδων μέσα από αύξηση της τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών της συντήρησης Τ.Υ.
 2. Κόστος ενοικίασης Τ.Υ.
 3. Κόστος χρήσης υποδομής
 4. Αναθεώρηση του ποσοστού συμμετοχής της υποδομής στην ΥΔΥ
 5. Μείωση κόστους μέσω αναδιοργάνωσης των Υπηρεσιών
 6. Μείωση κόστους μέσω συνταξιοδότησης του προσωπικού.

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

Σχέση Σταθερού – Μεταβλητού Κόστους

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Q=X.Ε. + Χ.Τ.	2,113,040	2,196,711	2,328,152	2,457,293	2,628,886	2,276,576	2,260,109
VC: Μεταβλητό κόστος	313,693	301,149	309,097	301,757	298,657	323,984	302,781
FC: Σταθερό κόστος	155,847	158,847	161,695	155,530	174,315	205,721	246,719
TC: Συνολικό κόστος	469,541	459,837	470,792	457,287	472,972	529,705	549,500

Πηγή: Μουρμούρης Ιωάννης

Προσδιορισμός Νεκρού
Σημείου (θεωρητική
Προσέγγιση)



Ποιο το σημερινό νεκρό σημείο της ΕΔΙΣΥ



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΔΙΣΥ 2008

Ποιο το σημερινό νεκρό σημείο της ΕΔΙΣΥ?



Με τα
στοιχεία
ΕΔΙΣΥ 2008...

ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	415.539.662,00
ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	30.033.574,00
ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΘΕΣΗΣ	11.353.488,00
ΕΞΟΔΑ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	1.648.718,00
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	6.309.223,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	5.376,00
TC = TOTAL COST = ΕΞΟΔΑ	464.890.041,00

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	259.282.074,00
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	26.810.149,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	2.227.579,00

ΕΣΟΔΑ 288.319.802,00

ΖΗΜΙΑ 176.570.239,00

ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟ ΜΗΝΑ	18.541.918,06
(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ * 14)	259.586.852,84
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ	4.431,00
ΕΤΗΣΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΑΝΑ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	58.584,26

ΤΡΑΙΝ ΚΜ = Q 21.000.000,00

ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΔΙΣΥ 2010

TOTAL FIXED COST = TFC 291.269.144,84

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH TIMH=PRICE 13,73

VC=VARIABLE COST 8,27

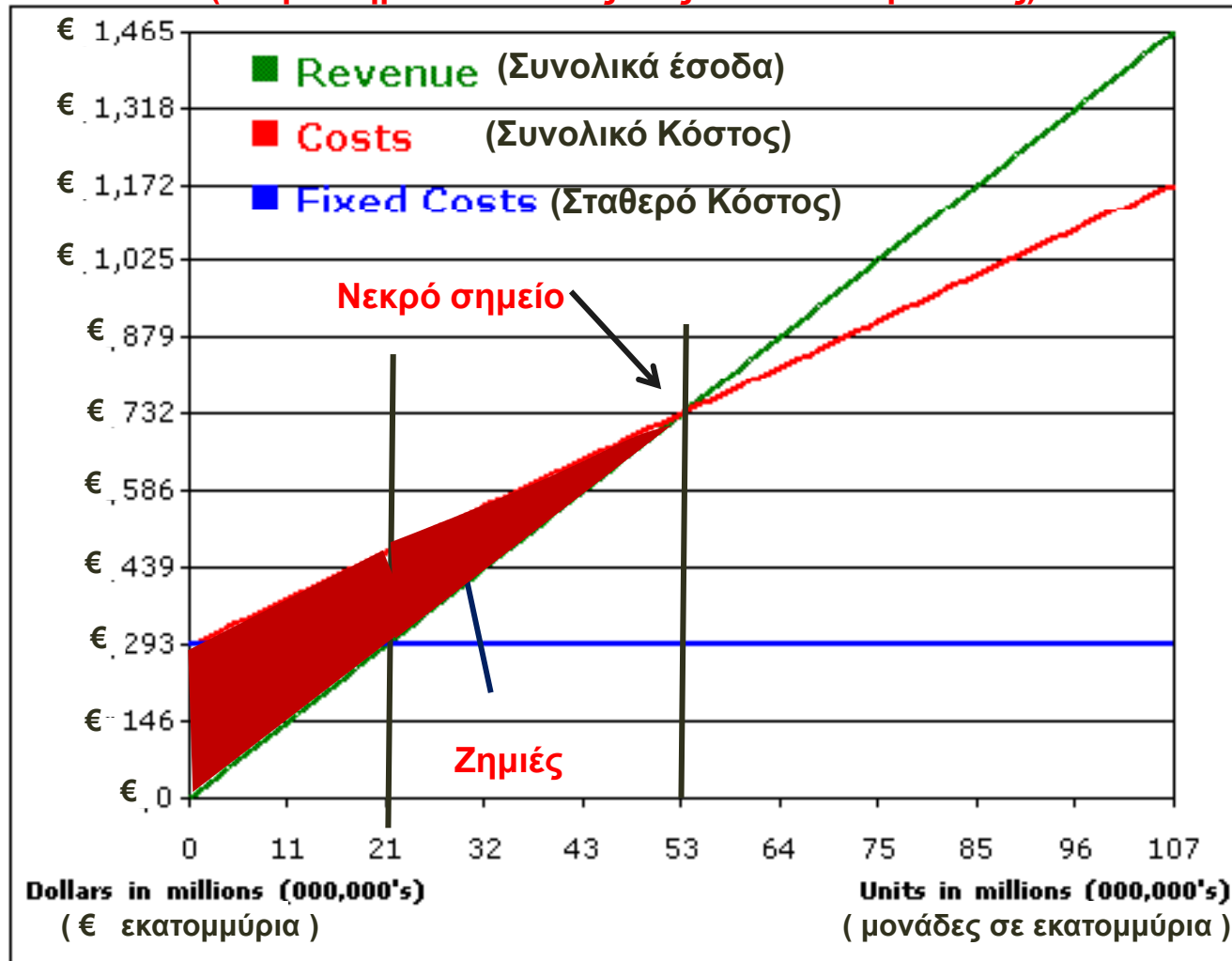
$Q^* = \text{BREAK EVEN} = \text{ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ}$ 53.327.902,27

...Το
νεκρό
σημείο
είναι :

Η γραφική παράσταση του σημερινού νεκρού σημείου



Yearly Break Even at 53,345,998 Units
(Νεκρό σημείο του έτους στις 53.345.998 μονάδες)



Η γραφική παράσταση του σημερινού νεκρού σημείου



Θα πρέπει να επιδιωχθεί η αύξηση του γωνιακού συντελεστή της γραμμής που εκφράζει τα έσοδα

Η μείωση του γωνιακού συντελεστή που εκφράζει τα μεταβλητά έξοδα

Η μείωση της οριζόντιας γραμμής που εκφράζει τα σταθερά έξοδα

Στόχος είναι το νεκρό σημείο να είναι περί τα 21.000 εκατ. Ευρώ



ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ



Ποιες μεταβολές μπορούν να γίνουν στα τρία μεγέθη για να επιτευχθεί βιώσιμη λύση με ρεαλιστικό επίπεδο δραστηριότητας;



- ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ (ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ)
- ΜΕΙΩΣΗ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ που αναμένεται από τις επενδύσεις
- ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΑΘΕΡΩΝ & ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ που αναμένονται από την αύξηση της παραγωγικότητας των εργαζομένων
- ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ που αναμένεται κυρίως από τα μέτρα αναδιοργάνωσης
- ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ σε συνδυασμό με προσέγγιση του πελάτη
- Αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας κλπ...

Τιμολογιακή Πολιτική Επιχειρήσεων και ΕΔΙΣΥ

Λόγω της διαμόρφωσης του γωνιακού συντελεστή που πρέπει να μειωθεί η να αυξηθεί βάσει της γραφικής παράστασης του νεκρού σημείου που δημιουργήθηκε, πρέπει να μελετηθεί η τιμολογιακή πολιτική της ΕΔΙΣΥ



Σταθερό Κόστος

(Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι –
Παραγωγικότητα)





Σταθερό Κόστος (*Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα*)

- Επειδή το σταθερό κόστος στην συντριπτική του πλειοψηφία αποτελείται από την μισθοδοσία των εργαζομένων γίνεται ευρεία ανάλυση των δυνατοτήτων που υπάρχουν στα πλαίσια της προσπάθειας οικονομικής εξυγίανσης του οργανισμού.

- Τα διαγράμματα που ακολουθούν προσδίδουν τη σχέση μεταξύ εργαζομένων – μισθοδοσίας και παραγωγικότητας.

Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

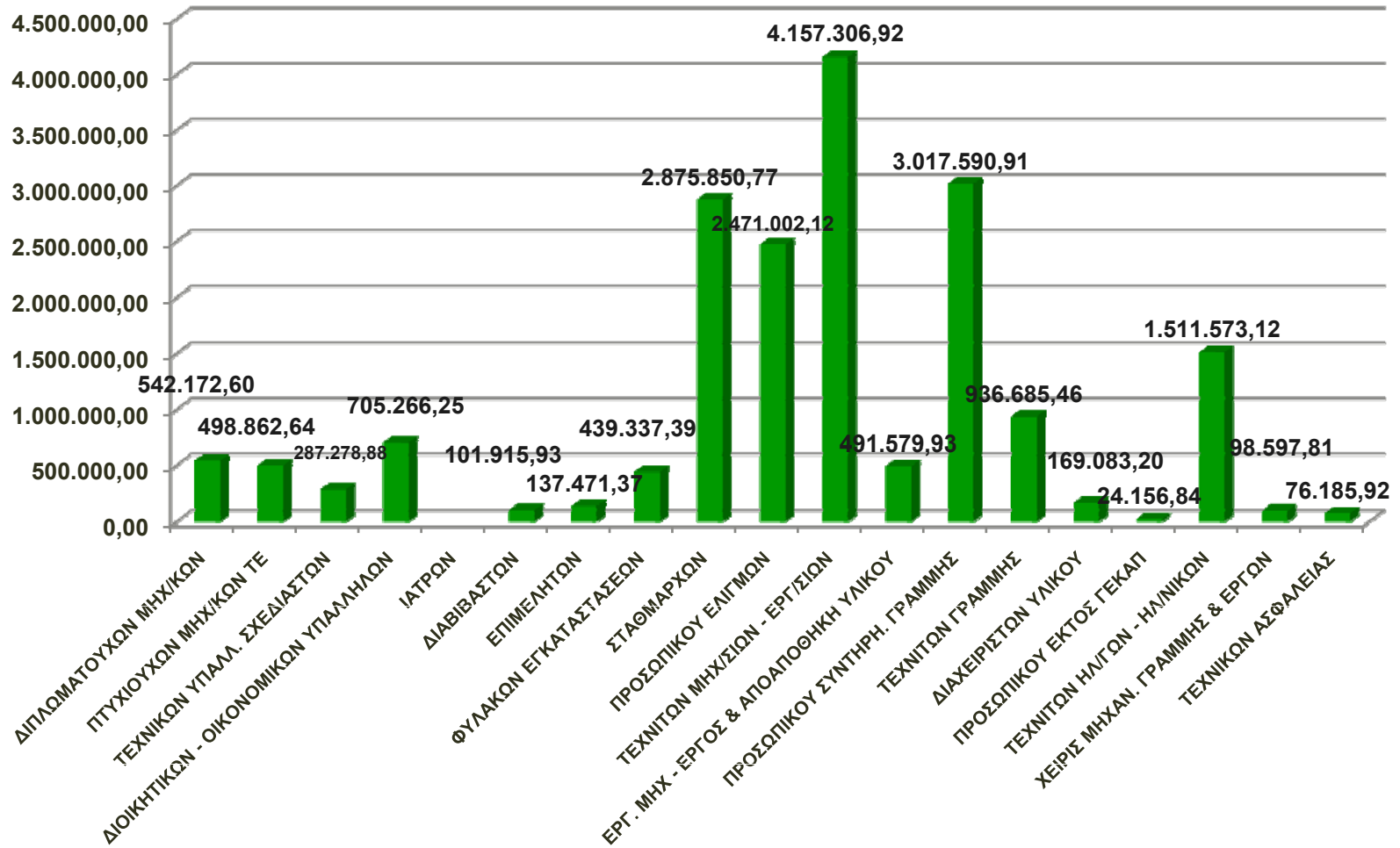
ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΚΛΑΔΟΙ	ΑΤΟΜΑ	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΟΙΠΕΣ	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ	ΑΣΦ.ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ	ΕΡΓ.ΕΙΣΦΟΡΕΣ	ΚΟΣΤΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΜΗΧ/ΚΩΝ	103	328.408,44	69.324,97	397.733,41	86.390,65	144.439,19	542.172,60
ΠΤΥΧΙΟΥΧΩΝ ΜΗΧ/ΚΩΝ ΤΕ	103	295.141,30	81.384,03	376.525,33	73.467,77	122.337,31	498.862,64
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛ. ΣΧΕΔΙΑΣΤΩΝ	70	166.624,46	49.543,67	216.168,13	42.747,18	71.110,75	287.278,88
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ	189	424.232,10	102.989,94	527.222,04	106.158,54	178.044,21	705.266,25
ΙΑΤΡΩΝ	8						
ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΩΝ	28	61.911,73	13.236,27	75.148,00	16.121,49	26.767,93	101.915,93
ΕΠΙΜΕΛΗΤΩΝ	46	91.683,19	9.365,80	101.048,99	22.186,36	36.422,38	137.471,37
ΦΥΛΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	107	237.705,04	97.043,97	334.749,01	63.163,92	104.588,38	439.337,39
ΣΤΑΘΜΑΡΧΩΝ	646	1.573.539,49	627.524,28	2.201.063,77	407.932,25	674.787,00	2.875.850,77
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΙΓΜΩΝ	545	1.290.837,48	621.721,02	1.912.558,50	338.561,03	558.443,62	2.471.002,12
ΤΕΧΝΙΤΩΝ ΜΗΧ/ΣΙΩΝ - ΕΡΓ/ΣΙΩΝ	1038	2.459.327,62	627.416,03	3.086.743,65	656.489,79	1.070.563,27	4.157.306,92
ΕΡΓ. ΜΗΧ - ΕΡΓΟΣ & ΑΠΟΑΠΟΘΗΚΗ ΥΛΙΚΟΥ	139	299.287,44	65.277,76	364.565,20	78.473,08	127.014,73	491.579,93
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗ. ΓΡΑΜΜΗΣ	754	1.756.244,50	495.937,53	2.252.182,03	468.529,59	765.408,88	3.017.590,91
ΤΕΧΝΙΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ	223	549.331,04	150.689,13	700.020,17	144.887,76	236.665,29	936.685,46
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΥΛΙΚΟΥ	48	111.907,45	10.803,37	122.710,82	28.191,71	46.372,38	169.083,20
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΚΤΟΣ ΓΕΚΑΠ	6	17.931,46	733,30	18.664,76	3.430,40	5.492,08	24.156,84
ΤΕΧΝΙΤΩΝ ΗΛ/ΓΩΝ - ΗΛ/ΝΙΚΩΝ ΧΕΙΡΙΣ ΜΗΧΑΝ. ΓΡΑΜΜΗΣ & ΕΡΓΩΝ	342	846.960,18	293.243,11	1.140.203,29	226.203,74	371.369,83	1.511.573,12
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	17	48.532,71	7.353,43	55.886,14	12.399,61	20.299,78	76.185,92
ΣΥΝΟΛΟ	4431	10.612.277,59	3.346.614,02	13.958.891,61	2.789.371,27	4.583.026,45	18.541.918,06

Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

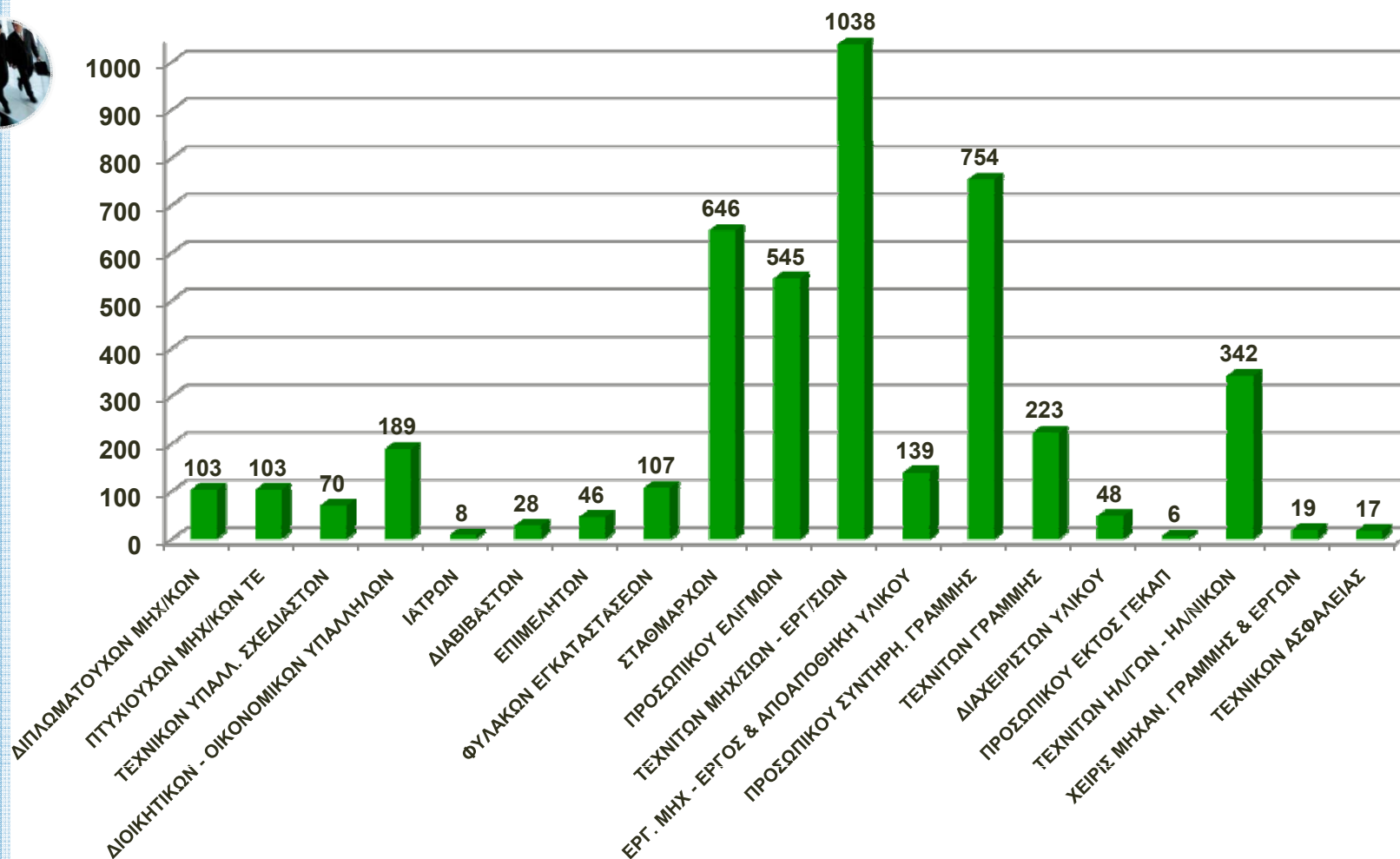
Διάγραμμα 1

απεικόνιση μηνιαίου κόστους ανά κλάδο εργαζομένου



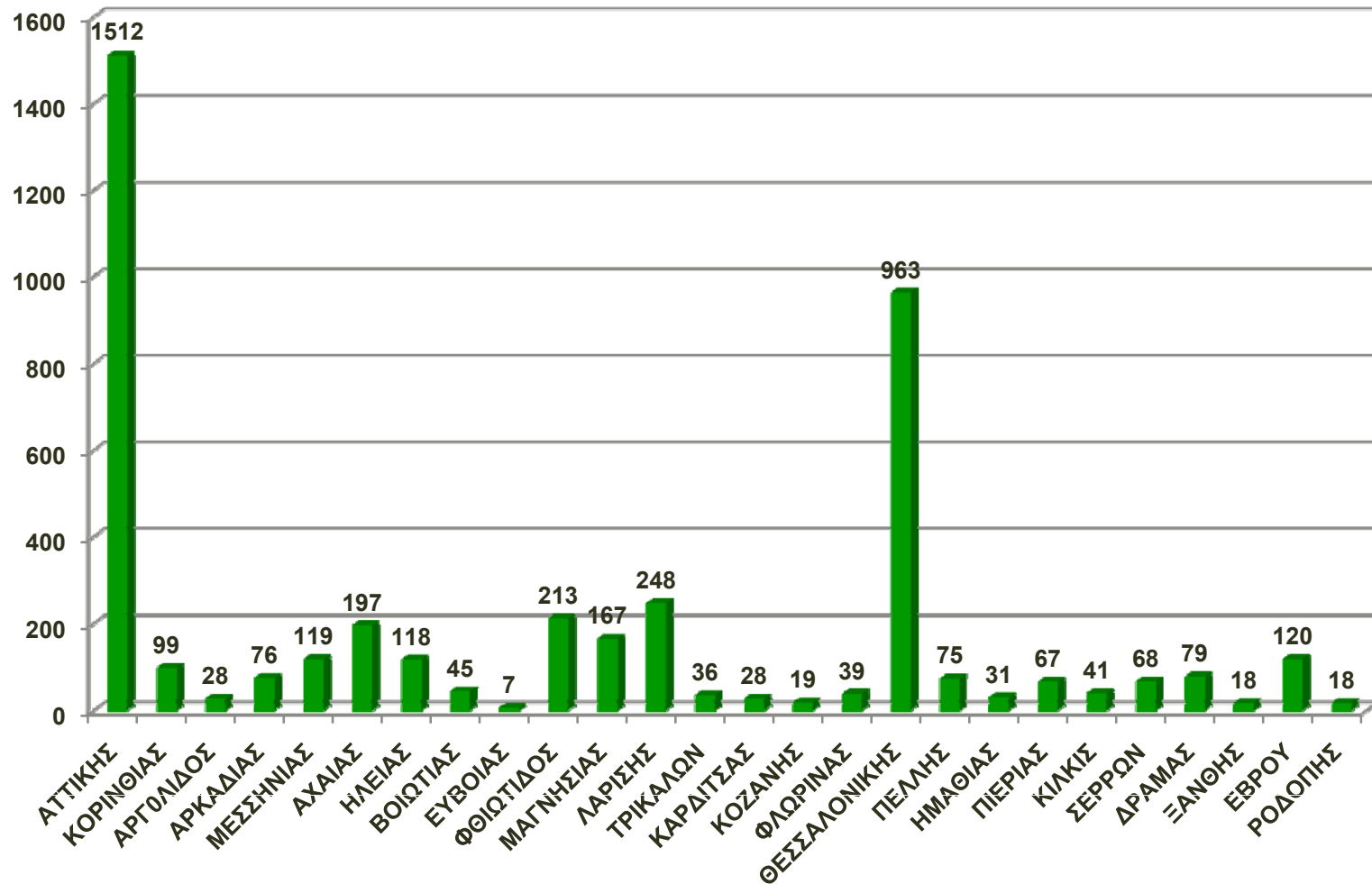
Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

Διάγραμμα 2
Κατανομή εργαζομένων ανά κλάδων



Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

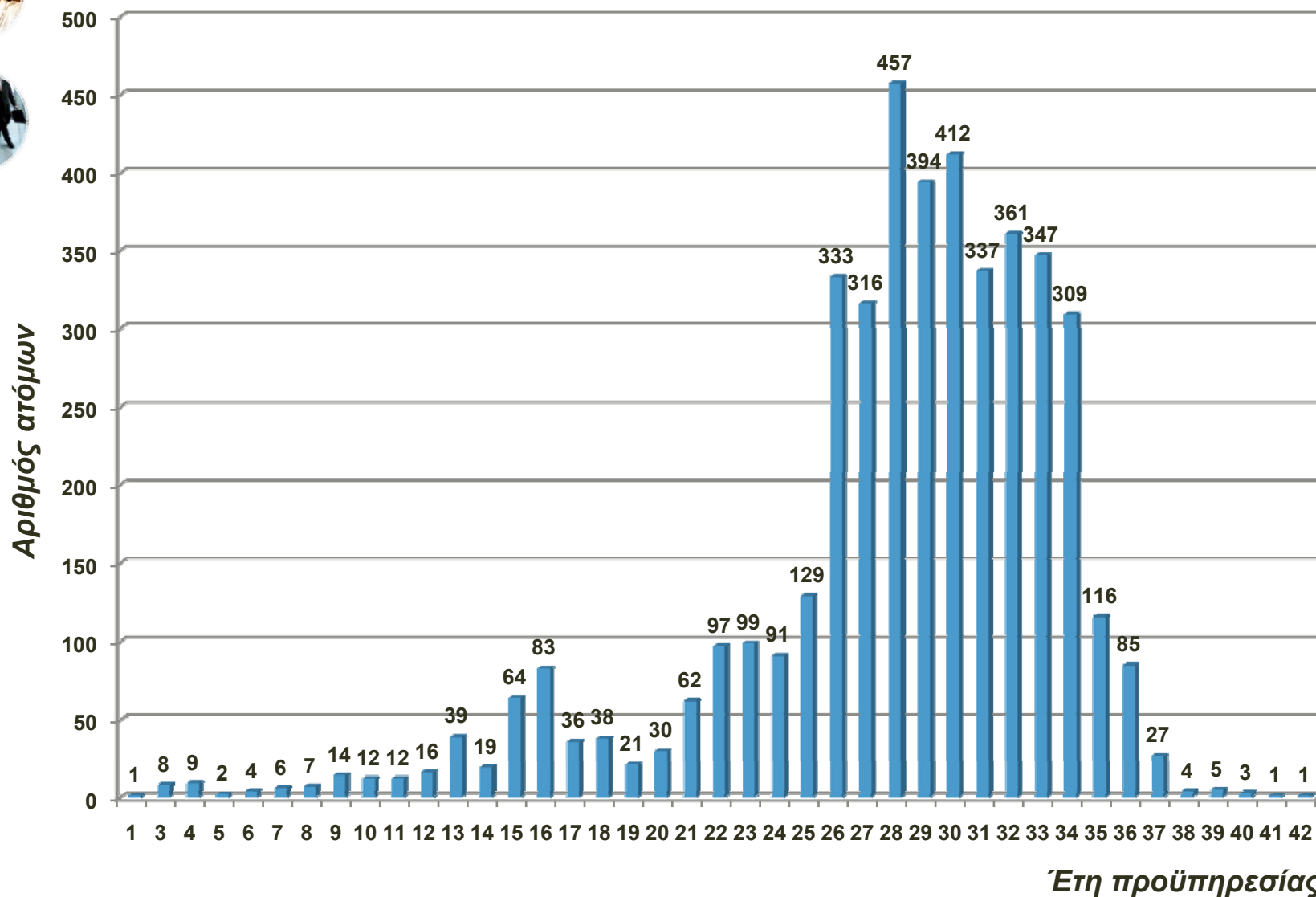
Διάγραμμα 3
Γεωγραφική κατανομή εργαζομένων





Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

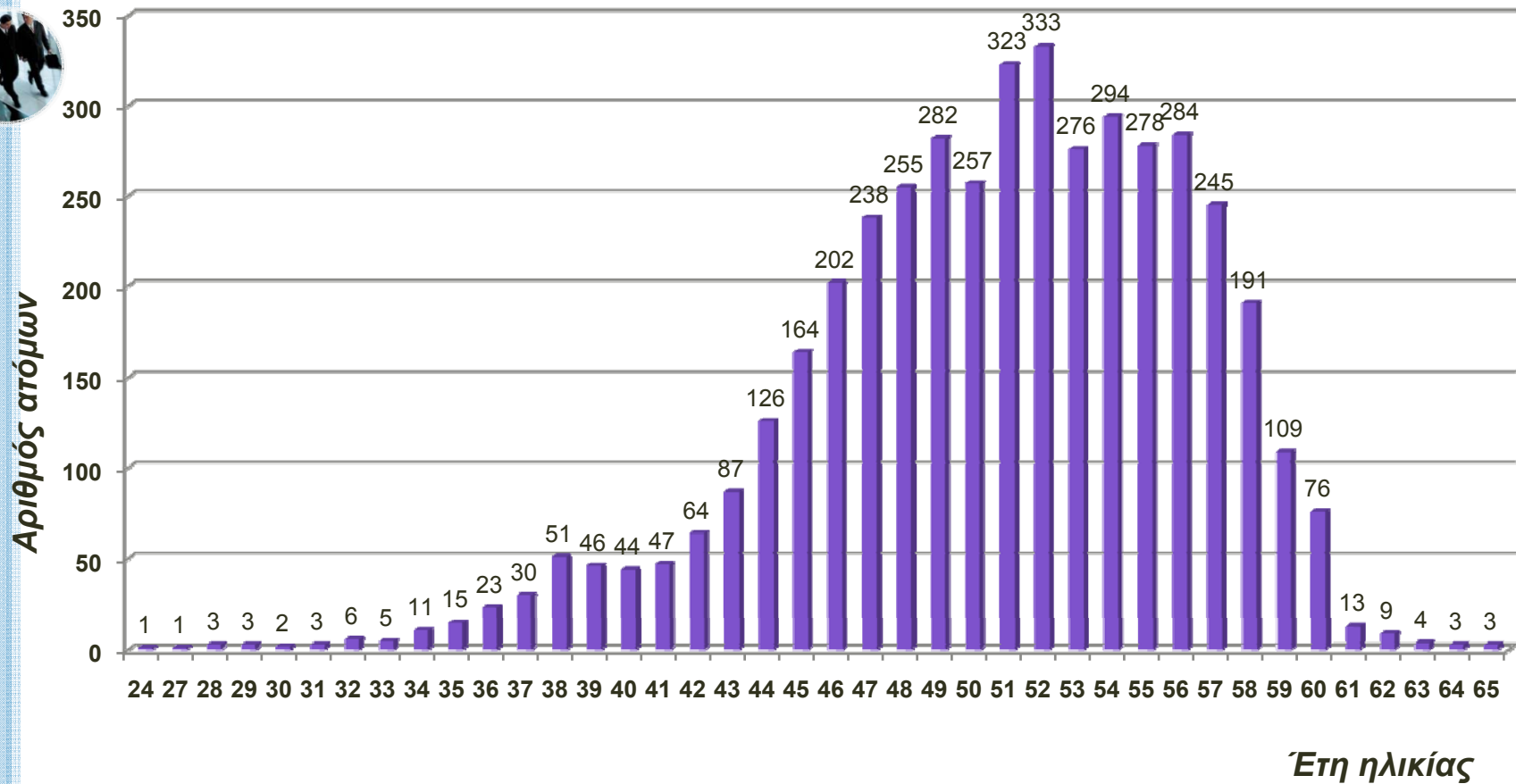
Διάγραμμα 4
κατανομή εργαζομένων ανά έτη προϋπηρεσίας



Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

Διάγραμμα 5

κατανομή εργαζομένων ανά έτη ηλικίας



Μέσος όρος ηλικίας : 50,61



Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

Σύμφωνα με τον πίνακα ημεροχρονολογίας υπαγωγής στην ασφάλιση

ΑΝΔΡΕΣ

ΗΜΕΡΟΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ						
ΜΕΧΡΙ 31-12-1982			ΑΠΟ 1-1-1983 ΜΕΧΡΙ 31-12-1992		ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1-1-1993	
ΕΤΟΣ ΣΥΜΠΛΗ- ΡΩΣΗΣ 25ετίας	ΣΥΝΤΑ- ΞΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΣΥΝΤΑΞΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΣΥΝΤΑΞΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ
			25	65	25	65
Μέχρι 31-12- 1997	25 32	55 ΧΟΗ	25	60 (2)	25	60 (2)
			35	58	35	55(2)
Μετά την 1-1-1998	25 32,5–35 (1)	60,5–65 (1) ΧΟΗ	37	ΧΟΗ	37	ΧΟΗ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: ΧΗΡΟΙ Ή ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΟΙ που έχουν τουλάχιστον 3 παιδιά κι έχουν με δικαστική απόφαση την επιμέλεια των ανηλίκων ή αναπήρων (αναπηρία 50% και άνω) παιδιών, απαιτείται 20ετής πραγματική υπηρεσία (ασφάλιση) χωρίς όριο ηλικίας.

(1). Αύξηση κατά ένα εξάμηνο για κάθε ημερολογιακό έτος.

(2). Μειωμένη σύνταξη.: Η μείωση ανέρχεται σε 1/200 για κάθε μήνα , που λείπει από το όριο ηλικίας, για χορηγούμενες συντάξεις μέχρι 31-12-2002 και 1/267 για κάθε μήνα ,που λείπει από το όριο ηλικίας, για χορηγούμενες συντάξεις μετά την 1-1-2003.

ΧΟΗ: Χωρίς Όριο Ηλικίας

Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

ΓΥΝΑΙΚΕΣ

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΗΜΕΡΟΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ			
	ΑΠΟ 1-1-1983 ΜΕΧΡΙ 31-12-1992		ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1-1-1993	
	ΣΥΝΤΑΞΙ-ΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΣΥΝΤΑΞΙ-ΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ
ΜΗΤΕΡΕΣ ΜΕ ΑΝΗΛΙΚΑ ΠΑΙΔΙΑ Ή ΑΝΙΚΑΝΑ ΠΑΙΔΙΑ [αναπηρία 50% και άνω] Ή ΑΝΙΚΑΝΟ ΣΥΖΥΓΟ [αναπηρία 67% και άνω]	25	50	25	55
			25	50 (2)
	35	58	35	55 (2)
	37	ΧΟΗ	37	ΧΟΗ
ΕΓΓΑΜΕΣ	25	58,5-60 (1)	25	65
	25	55 (2)	25	60 (2)
	35	58	35	55 (2)
	37	ΧΟΗ	37	ΧΟΗ
ΑΓΑΜΕΣ ΧΗΡΕΣ Ή ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΕΣ	25	58,5-60 (1)	25	65
	25	55 (2)	25	60 (2)
	35	58		
			35	55 (2)
	37	ΧΟΗ	37	ΧΟΗ
ΜΗΤΕΡΕΣ ΜΕ ΤΡΙΑ ΠΑΙΔΙΑ	20	ΧΟΗ	---	---

(1). Αύξηση κατά ένα εξάμηνο για κάθε ημερολογιακό έτος.
ΧΟΗ: Χωρίς Όριο Ηλικίας.

(1). Αύξηση κατά ένα εξάμηνο για κάθε ημερολογιακό έτος.

(2). Μειωμένη σύνταξη: Η μείωση ανέρχεται σε 1/200 για κάθε μήνα , που λείπει από το όριο ηλικίας, για χορηγούμενες συντάξεις μέχρι 31-12-2002 και 1/267 για κάθε μήνα , που λείπει από το όριο ηλικίας, για χορηγούμενες συντάξεις μετά την 1-1-2003.

ΧΟΗ: Χωρίς Όριο Ηλικίας.

Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

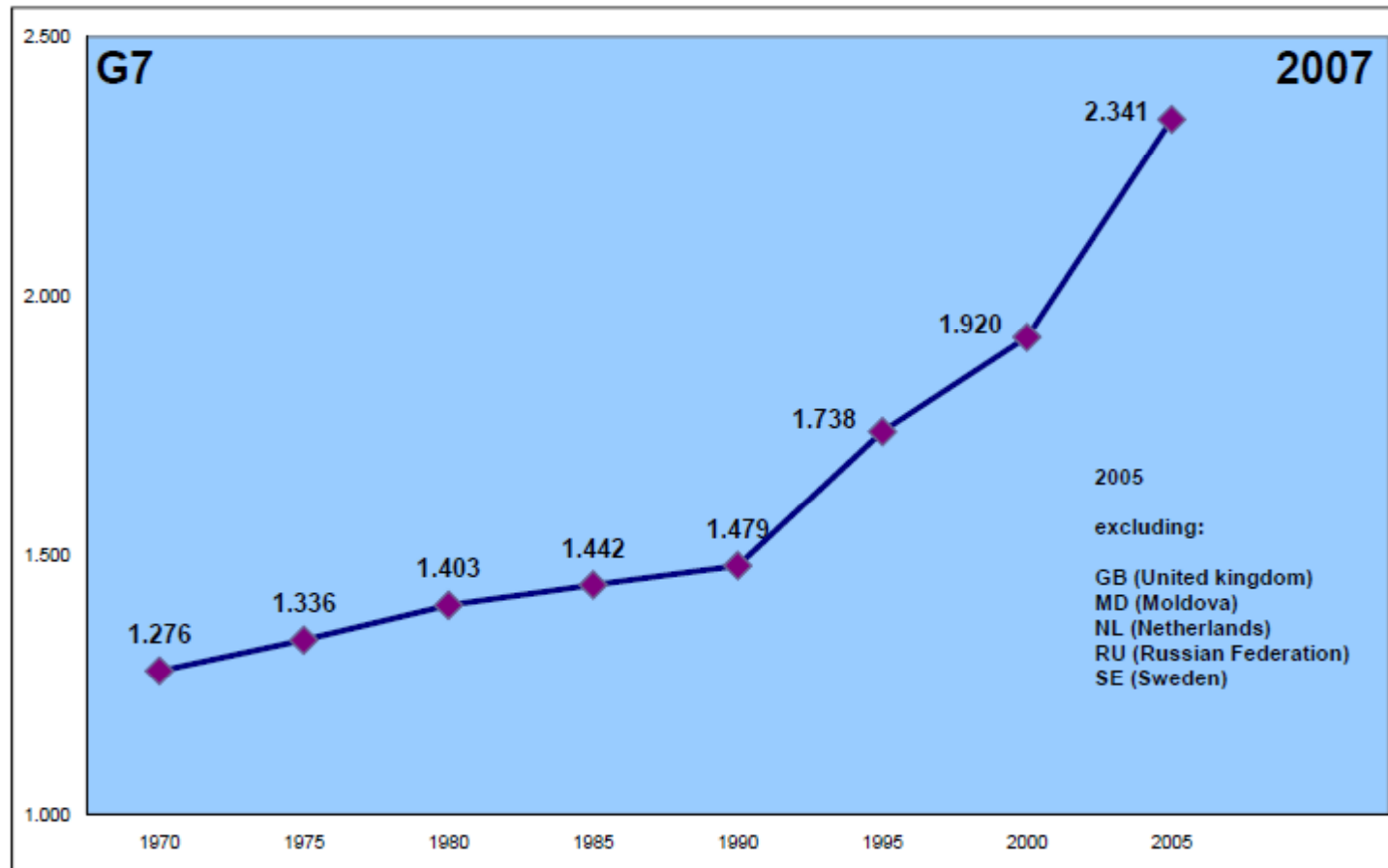
Στοιχεία Παραγωγικότητας

Country	Δ1	Δ2	Δ3	Δ4	Δ5	Δ6	Δ7
	Train Kilometers /Staff	Passenger - Kilometers/ Staff	Tonne - Kilometers/ Staff	Total lines/Staff	Railway's own wagons/Staff	double track/Total Lines	electrified Lines/Total Lines
Europe	2,067	231,211	1087,56	122,319	440,89	0,394	0,5
Europa							
EU UE	3,182	340,085	310,629	182,768	410,83	0,422	0,523
OSE	3,127	295,908	116,118	377,013	527,109	0,2	0,103
EFTA							
AELLE	5,95	589,908	454,271	213,124	278,268	0,271	0,795
CEEC							
MOEL	1,304	59,365	200,077	186,671	471,951	0,07	0,382
PECO							
CIS							
GUS	1,2	149,984	1709,939	71,024	463,098	0,4	0,468
CEI							
Turkey	1,428	170,167	337,328	290,422	571,262	0,051	0,222



Σταθερό Κόστος (Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα)

Διάγραμμα Παραγωγικότητας



Staff productivity
[train-km / employee]

Produktivität des Personals
[train-km / Bedienstete]

Productivité du personnel
[train-km / agent]



Σταθερό Κόστος (*Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα*)



ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΚΡΙΣΕΙΣ



ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Δ_1 : Με κριτήριο την τιμή της Δ_1 η παραγωγικότητα των εργαζομένων του ΟΣΕ είναι και αυτή όπως με την παραγωγικότητα των εργαζομένων στην ΕΥ, κατά συνέπεια δεν υπάρχει «πλεόνασμα» αδικαιολόγητο των εργαζομένων στον ΟΣΕ.

Δ_2 : Με κριτήριο τις τιμές της Δ_2 η παραγωγικότητα των εργαζομένων του ΟΣΕ υπολείπεται κατά 15% των εργαζομένων στην ΕΥ. Η διαφορά των τιμών μεταξύ των δεικτών Δ_1 και Δ_2 επισημαίνει την ύπαρξη προβλημάτων κυρίως στον τομέα της «εμπορίας» ή «διαχείρισης» των επιβατών.



Σταθερό Κόστος (*Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα*)



ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΚΡΙΣΕΙΣ



Δ_3 : Η διαφορά των τιμών του δείκτη Δ_3 μεταξύ ΟΣΕ και ΕΥ είναι σημαντική και αναφέρεται στην παραγωγικότητα των εργαζομένων σε αναφορά με τα εμπορεύματα. Η διαφορά αυτή είναι περίπου τριπλάσια με αυτήν της ΕΥ. Η δε διαφορά των τιμών του δείκτη Δ_2 και Δ_3 επισημαίνει την ύπαρξη προβλημάτων στις εμπορευματικές μεταφορές.

Δ_4, Δ_5 : Από την αναγωγή του αριθμού των εργαζομένων στο σύνολο των γραμμών προκύπτει ότι ο αριθμός των εργαζομένων στον ΟΣΕ υπολείπεται εκείνου της ΕΥ, που σημαίνει ότι με κριτήριο το μήκος των γραμμών ο ΟΣΕ διαθέτει συγκριτικά μικρότερο αριθμό εργαζομένων, ενώ κάτι ανάλογο παρατηρείται και για τις τιμές του δείκτη Δ_5



Σταθερό Κόστος (*Μισθοδοσία – Εργαζόμενοι - Παραγωγικότητα*)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΚΡΙΣΕΙΣ

Δ_6, Δ_7 : Οι τιμές των δεικτών Δ_6 και Δ_7 αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της συγκριτικά περιορισμένης αποτελεσματικότητας του ΟΣΕ που εξηγεί τις τιμές των δεικτών Δ_4 και Δ_5 .

Συνοψίζοντας η συγκριτική αξιολόγηση των εργαζομένων είναι «αναξιόπιστη» και οφείλεται στα ποιοτικά χαρακτηριστικά της υποδομής μεταξύ των διαφόρων χωρών , και στο βαθμό εμπορικής εκμετάλλευσης της υπάρχουσας σιδηροδρομικής υποδομής. Με βάση αυτή την επισήμανση προκύπτει ότι η παραγωγικότητα των εργαζομένων του ΟΣΕ βρίσκεται στα αντίστοιχα επίπεδα με αυτήν της Ε.Υ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μεταβλητό Κόστος

*(Αναθεώρηση και Αναδιοργάνωση
Σταθερού και Μεταβλητού
Κόστους)*



Μεταβλητό Κόστος (Αναθεώρηση και Αναδιοργάνωση Σταθερού και Μεταβλητού Κόστους)

Πίνακας στοιχείων εκμετάλλευσης γραμμών

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ	ΔΙΑΒΟΛΙΤΣΙ/ ΚΑΛΑΜΑΤΑ 1466	ΔΙΚΑΙΑ/ ΑΘΗΝΑ 75	ΛΑΡΙΣΑ/ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ 1561/1880	ΠΑΛ/ΣΑΛΟ / ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ 1888	ΑΡΜΕΝΙΟ ΔΙΚΑΙΑ
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ Τ.Υ.	-99.799,00	1.274.640,00	19.913,00	13.031,00	7.642,00
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	31.226,00	1.175.313,00	21.783,00	14.255,00	4.416,00
ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	19.852,00	586.671,00	63.943,00	41.845,00	3.761,00
ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	85.023,00	2.719.081,00	204.060,00	122.682,00	52.039,00
ΣΥΝ. ΚΟΣΤΟΣ	235.900,00	5.755.705,00	309.699,00	191.813,00	67.858,00
ΣΥΝ. ΕΣΟΔΩΝ	1509 (4%)	2612285 (53%)	7899 (4%)	1738 (1%)	0,00
ΥΔΥ	234.391,00	3.143.420,00	301.800,00	190.075,00	67.858,00

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σενάρια Επίλυσης του
Προβλήματος της
Επιχείρησης



Σενάρια Επίλυσης του Προβλήματος της Επιχείρησης



ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2007-2008

ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	415.539.662,00
ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	30.033.574,00
ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΘΕΣΗΣ	11.353.488,00
ΕΞΟΔΑ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	1.648.718,00
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	6.309.223,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	5.376,00
TC = TOTAL COST = ΕΞΟΔΑ	464.890.041,00
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	259.282.074,00
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	26.810.149,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	2.227.579,00
ΕΣΟΔΑ	288.319.802,00
ΖΗΜΙΑ	176.570.239,00
ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟ ΜΗΝΑ (ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14)	18.541.918,06 259.586.852,84
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ	4.431,00
ΕΤΗΣΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΑΝΑ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	58.584,26
TRAIN KM = Q	21.000.000,00

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΔΙΣΥ 2010

TOTAL FIXED COST = TFC 291.269.144,84

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH TIMH=PRICE 13,73

VC=VARIABLE COST 8,27

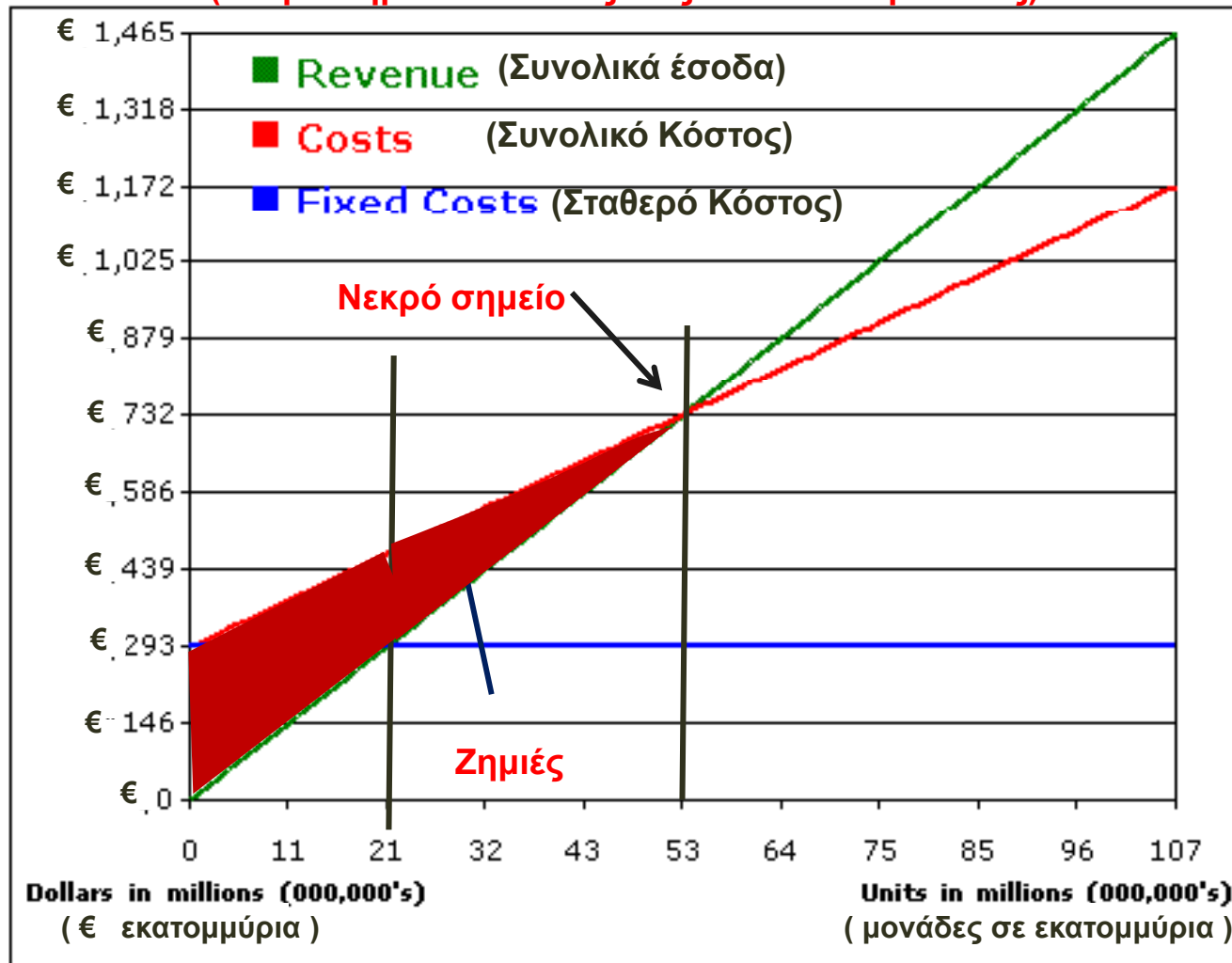
$Q^* = \text{BREAK EVEN} = \text{ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ}$ 53.327.902,27

...Το
νεκρό
σημείο
είναι :

Η γραφική παράσταση του σημερινού νεκρού σημείου



Yearly Break Even at 53,345,998 Units
(Νεκρό σημείο του έτους στις 53.345.998 μονάδες)





ΑΚΡΑΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1



Πιο συγκεκριμένα:



Το ερώτημα του σεναρίου προέκυψε ως εξής: **Ποιος ο αριθμός εργαζομένων που πρέπει να υπάρχει ώστε το νεκρό σημείο της επιχείρησης να εκτιμηθεί περί στα 21.000 εκατ. ευρώ?**

$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Rightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος

ΣΚ = το σταθερό κόστος

ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος

P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

Η παραπάνω εξίσωση θεωρώντας ότι το νεκρό σημείο είναι P_n = 21.000 εκατ. Ευρώ, λύνεται ως προς ΣΚ (σταθερό κόστος) και αφαιρώντας τα έξοδα Διοίκησης και τα έξοδα ανάπτυξης και έρευνας βρίσκουμε το ετήσιο κόστος μισθοδοσίας. Στη συνέχεια διαιρούμε με το μέσο ετήσιο εργαζομένου τα άτομα που χρειάζονται είναι $\cong 1.416$ από το σύνολο των 4.431 ατόμων. Ποσοστό μείωσης προσωπικού: 69%

ΑΚΡΑΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1



ΑΚΡΑΙΟ 1 ΣΕΝΑΡΙΟ

ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΛΥΣΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

$$Q = \text{TFC} / (\text{PRICE} - \text{VC})$$

ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ ΕΤΗΣΙΟ 82.977.708,00

ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΜΕΝΟΥΝ 1.416,38

ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ 4.431,00

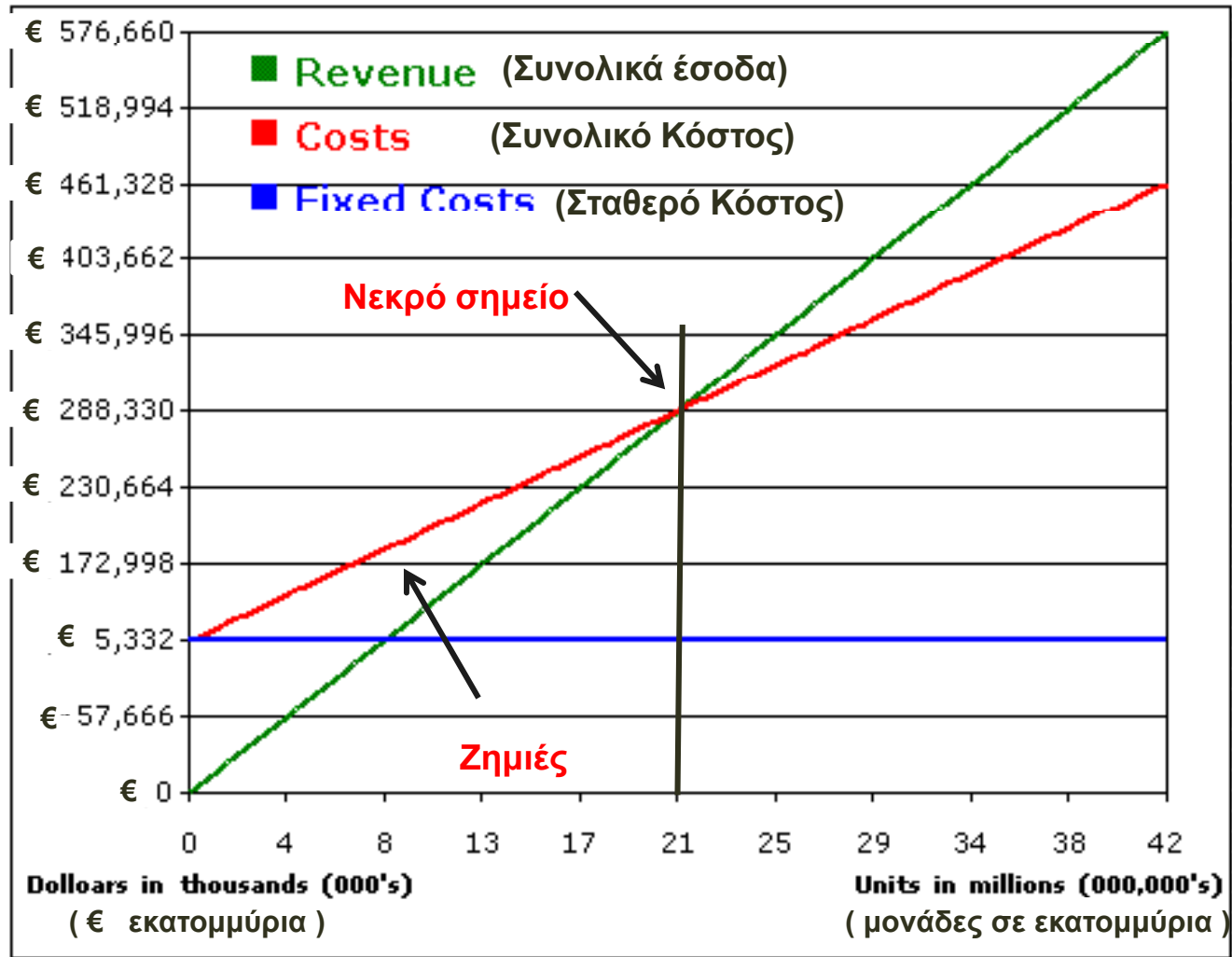
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΑΠΟΛΥΟΝΤΑΙ 3.014,62

$Q^* = \text{BREAK EVEN} = \text{ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ}$

21.000.000

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου ακραίο σενάριο 1

Yearly Break Even at 21,000,000 Units





ΑΚΡΑΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2



Πιο συγκεκριμένα:



Το ερώτημα του σεναρίου προέκυψε ως εξής: **Ποιο το ποσοστό αύξησης συνολικών εσόδων που πρέπει να επιτευχθεί ώστε το νεκρό σημείο της επιχείρησης να εκτιμηθεί περί στα 21.000 εκατ. ευρώ?**

Η παραπάνω εξίσωση θεωρώντας ότι το νεκρό σημείο είναι $P_n = 21.000$ εκατ. Ευρώ, λύνεται ως προς ΣK (σταθερό κόστος)

Ποσοστό αύξησης εσόδων: 61%

Με διαφορά 8,37 της τιμής πώλησης από 13,73 σε 22,10 μετά την αύξηση του ποσοστού

$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Rightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος

ΣK = το σταθερό κόστος

MMK = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος

P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΚΡΑΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2

ΑΚΡΑΙΟ 2 ΣΕΝΑΡΙΟ

ΑΥΞΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ

ΑΥΞΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΠΟΣΟΣΤΟ	0,61	(61%)
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ PRICE	13,73	
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ PRICE ΜΕ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ	22,10	
ΔΙΑΦΟΡΑ	8,37	

TOTAL FIXED COST = TFC 291.269.144,84

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 22,10
ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 61% 464.194.881,22

VC=VARIABLE COST 8,27
(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 259.586.852,84
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 20% 4.431,00

TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 21.000.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 21.050.239,72

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ

21.050.239,72

Πραγματική Εικόνα των οικονομικών στοιχείων της ΕΔΙΣΥ

ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

ΕΔΙΣΥ

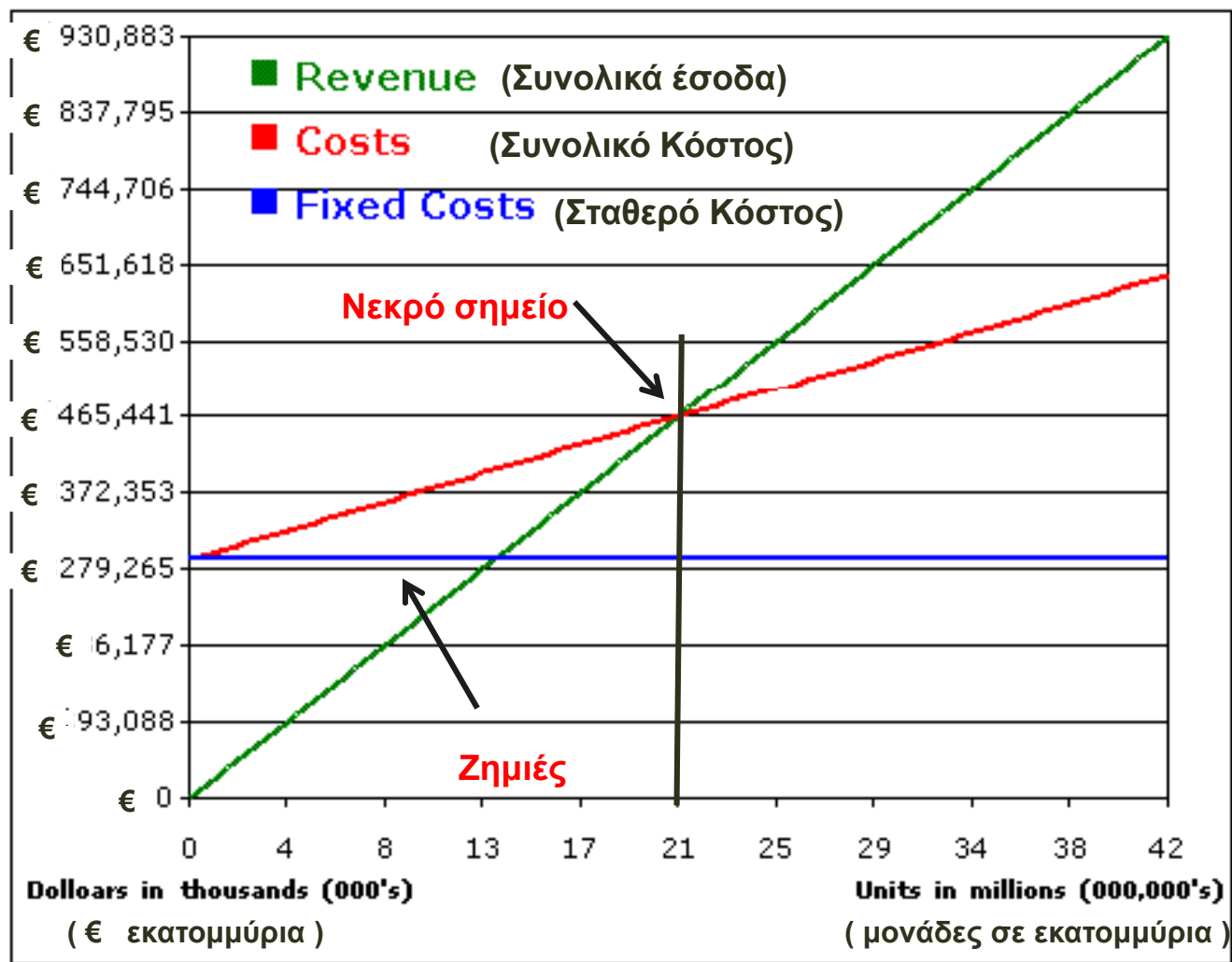


	ΕΤΟΣ 2008
ΕΣΟΔΑ	
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ Τ.Υ.	} \cong 100.000.000
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ Τ.Υ.	
ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ	26.810.000
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΜΗΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ(?)	132.472.074
ΣΥΝΟΛΟ	259.282.074

	ΕΤΟΣ 2008
ΣΤΑΘΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ	
ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	260.000.000
ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	30.000.000
ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	10.000.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ (ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ)	300.000.000
ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΚΟΣΤΟΣ	165.600.000
ΣΥΝΟΛΟ	465.600.000

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου ακραίο σενάριο 2

Yearly Break Even at 21,060,676 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \Rightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 MMK = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(25%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(30%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 20%

ΣΕΝΑΡΙΟ 3

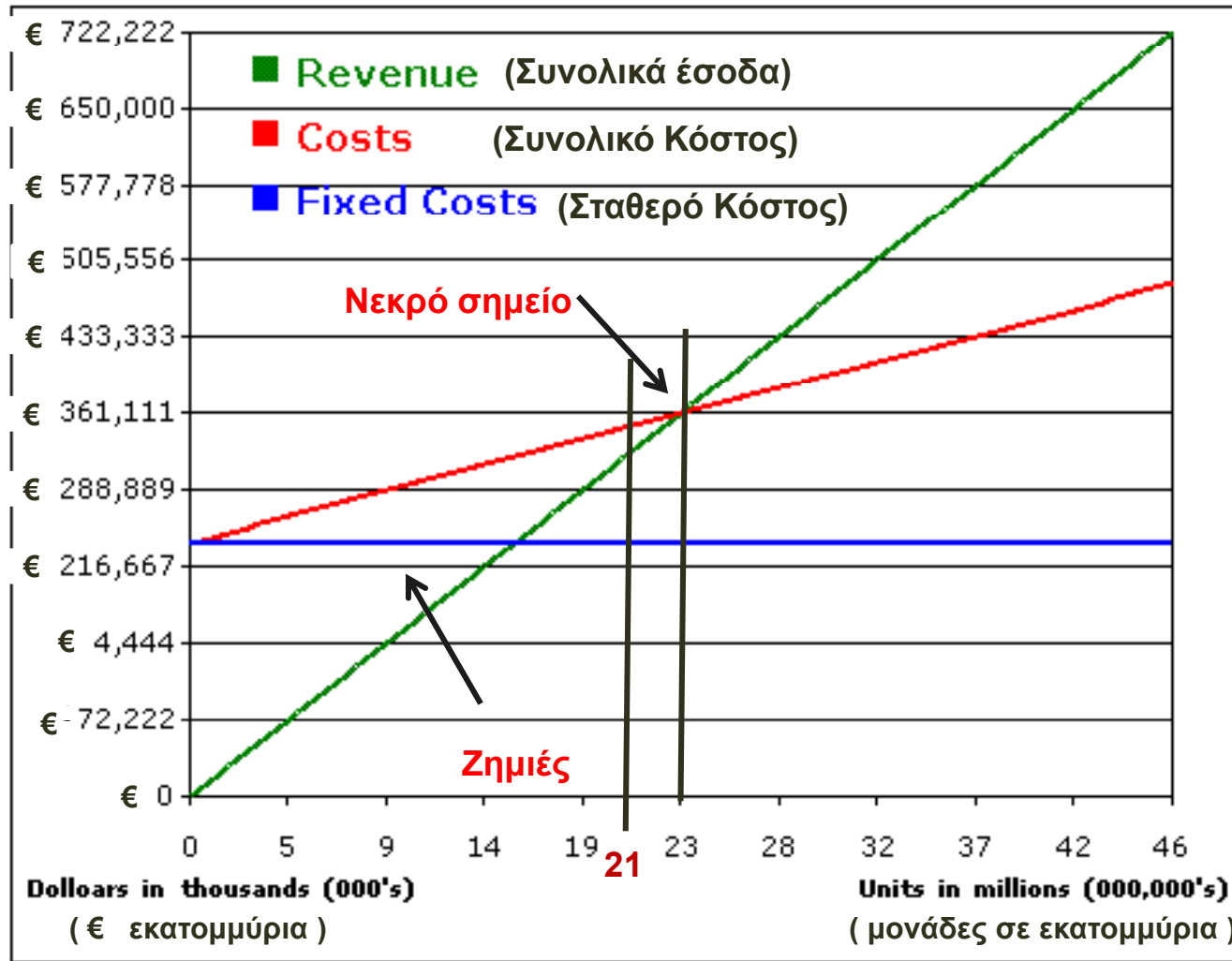
ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(25%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(30%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 20%

TOTAL FIXED COST = TFC	239.351.774,27
TOTAL VARIABLE COST =TVC	121.534.627,31
MESH ΤΙΜΗ=PRICE	15,60
ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 25%	360.399.752,50
VC=VARIABLE COST	5,26
(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14)	207.669.482,27
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 20%	3.544,80
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10%	23.100.000,00
Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ	23.147.062,52

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 3



Yearly Break Even at 23,148,141 Units



ΣΕΝΑΡΙΟ 4

$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 MMK = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(25%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 13%

TOTAL FIXED COST = TFC 257.522.853,97

TOTAL VARIABLE COST =TVC 104.172.537,70

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 15,60
 ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 25% 360.399.752,50

VC=VARIABLE COST 4,51

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 225.840.561,97
 ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 13% 3.854,97

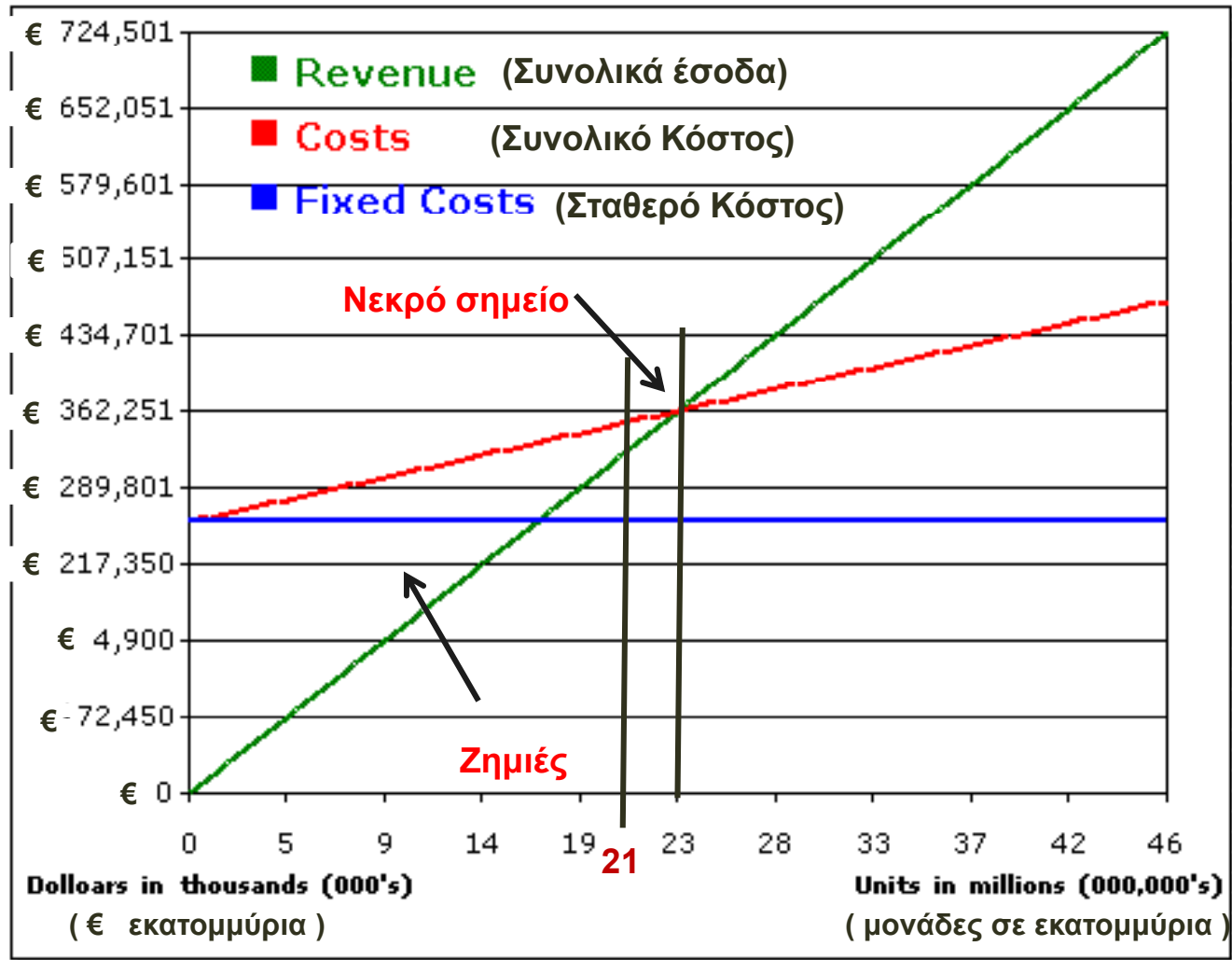
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 23.100.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 23.216.807,52

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(25%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 13%

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 4

Yearly Break Even at 23,221,178 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΣΕΝΑΡΙΟ 5

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 25%

TOTAL FIXED COST = TFC 226.372.431,63

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 17,47
 ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 40% 403.647.722,80

VC=VARIABLE COST 7,52

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ * 14) 194.690.139,63
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 25% 3.323,25

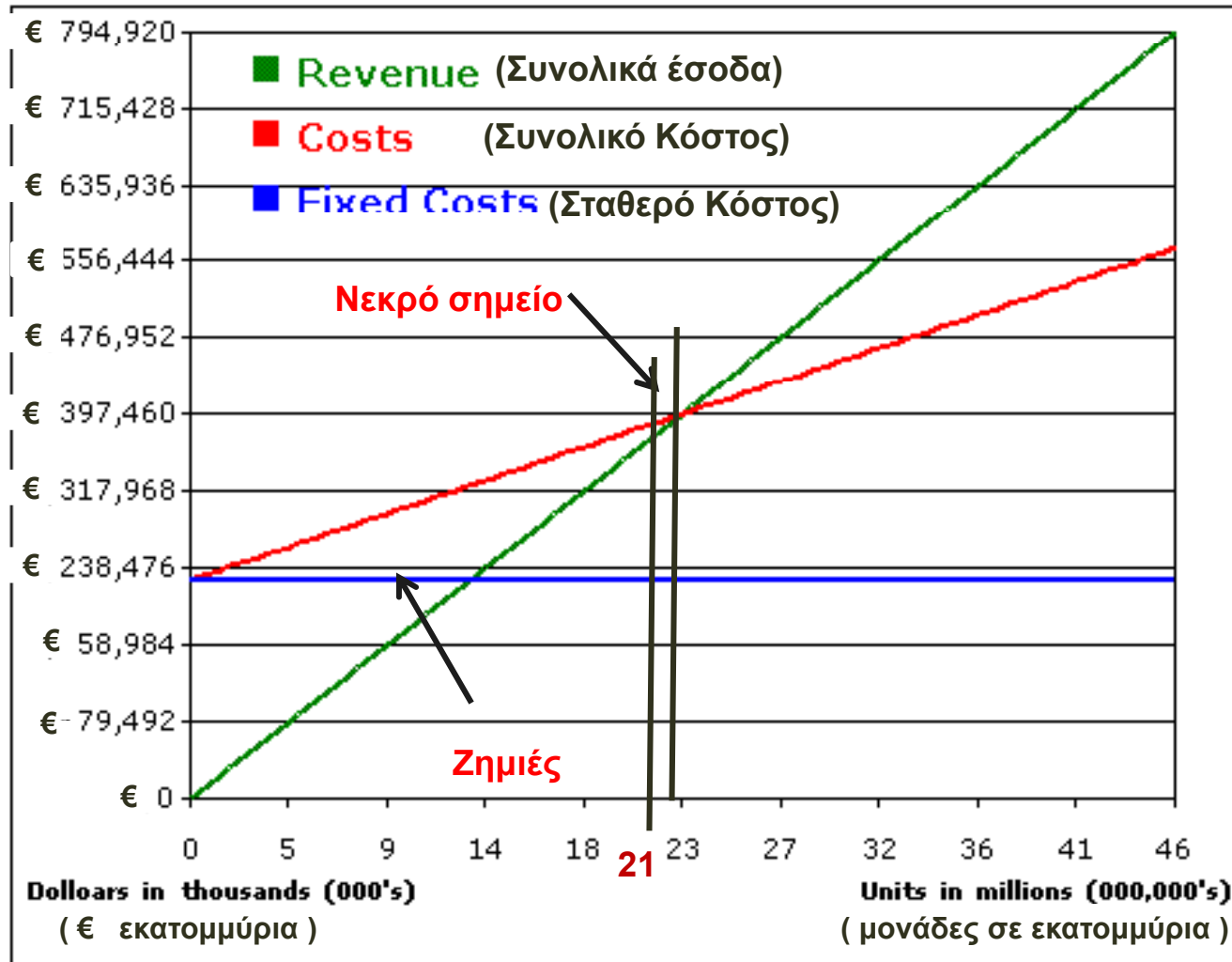
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 23.100.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 22.733.014,44

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 25%

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 5

Yearly Break Even at 22,750,999 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Rightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 23%

ΣΕΝΑΡΙΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 23%

TOTAL FIXED COST = TFC 231.564.168,69

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 17,47
 ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 40% 403.647.722,80

VC=VARIABLE COST 7,52

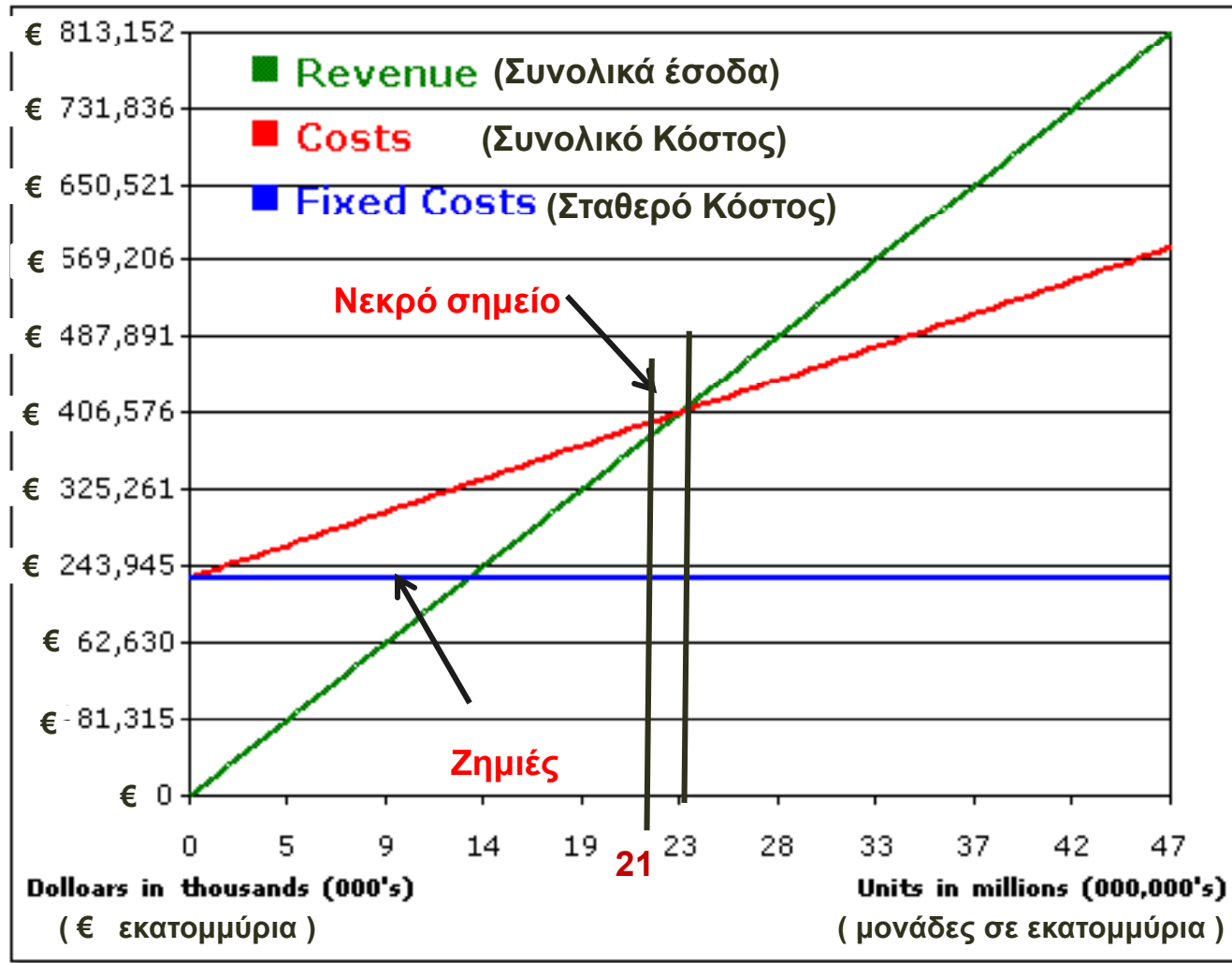
(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 199.881.876,69
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 23% 3.411,87

TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 23.100.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 23.254.384,61

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 6

Yearly Break Even at 23,272,781 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΣΕΝΑΡΙΟ 7

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(50%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 10%

TOTAL FIXED COST = TFC 265.310.459,56

TOTAL VARIABLE COST =TVC 86.810.448,08

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 17,47
ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 40% 403.647.722,80

VC=VARIABLE COST 3,76

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 233.628.167,56
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 10% 3.987,90

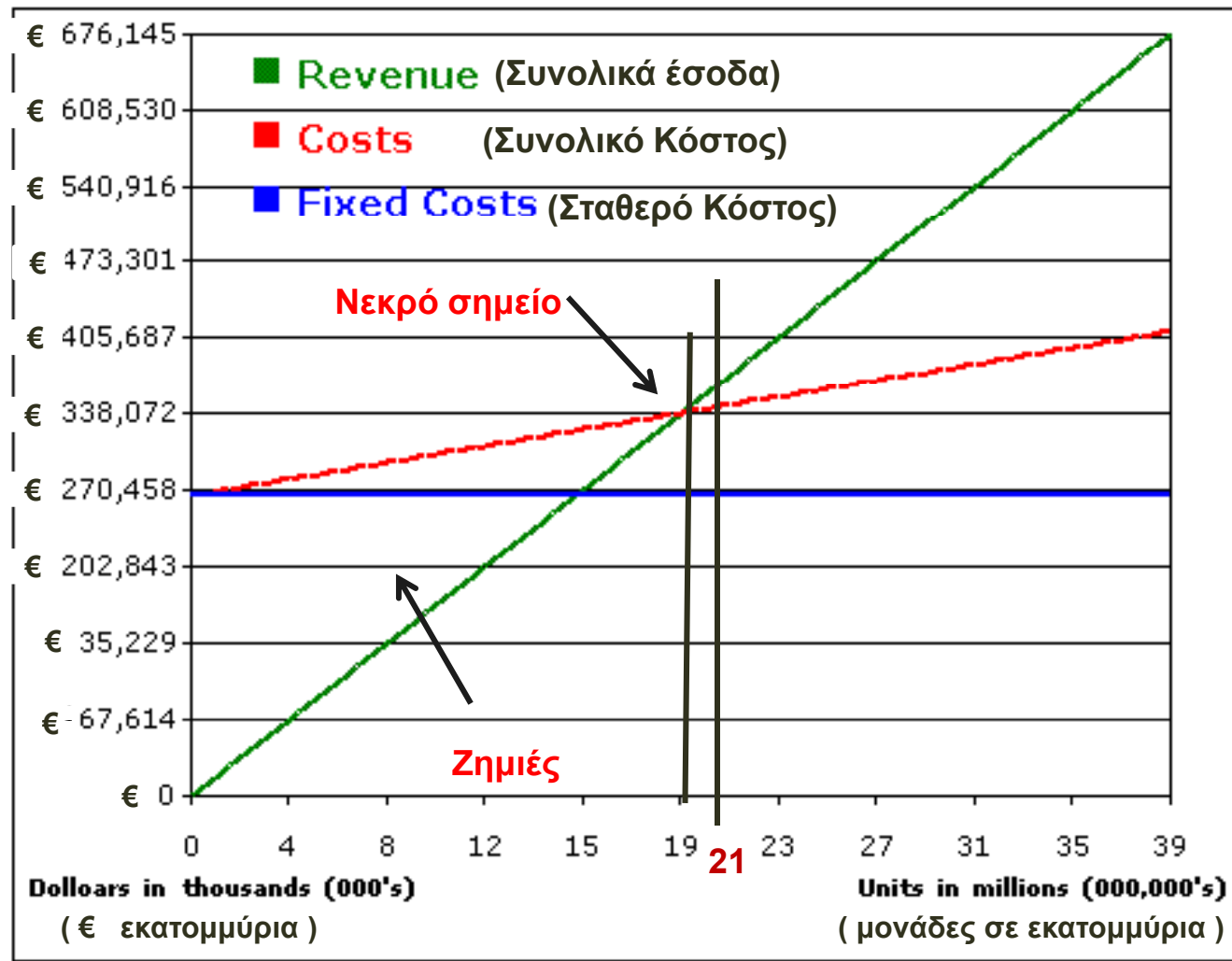
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 23.100.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 19.343.278,41

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(50%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 10%

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 7

Yearly Break Even at 19,351,602 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος

ΣΚ = το σταθερό κόστος

ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος

P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΣΕΝΑΡΙΟ 8

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%)

TOTAL FIXED COST = TFC 291.269.144,84

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH TIMH=PRICE 19,22
ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 40% 403.647.722,80

VC=VARIABLE COST 8,27

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%)

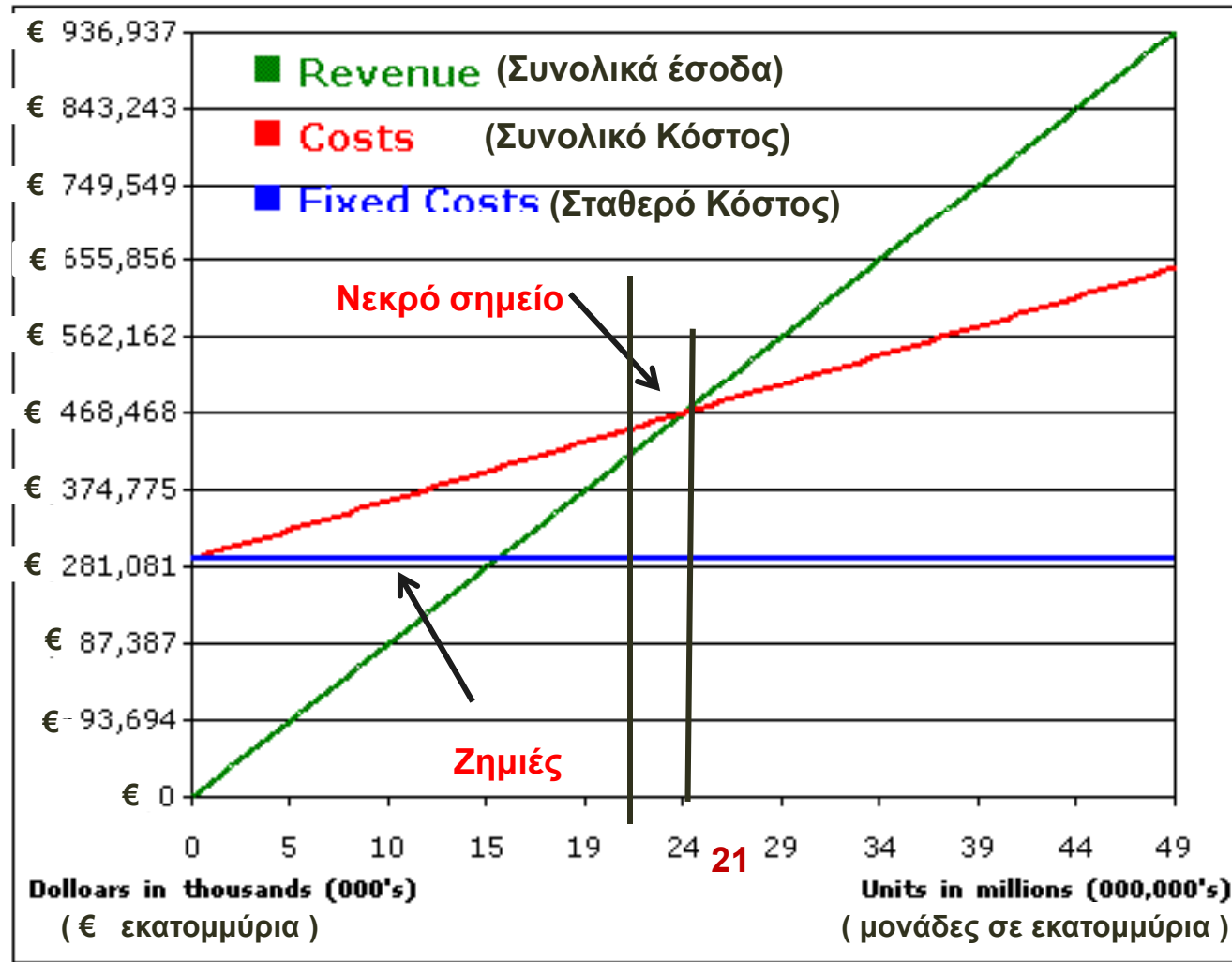
(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 259.586.852,84
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ 4.431,00

TRAIN KM = Q 21.000.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 26.591.037,80

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 8

Yearly Break Even at 24,373,988 Units



ΣΕΝΑΡΙΟ 9

$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 1000 ΑΤΟΜΑ

TOTAL FIXED COST = TFC 232.684.885,57

TOTAL VARIABLE COST =TVC 173.620.896,16

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 19,22
 ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 40% 403.647.722,80

VC=VARIABLE COST 8,27

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 201.002.593,57
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 1000 3.431,00

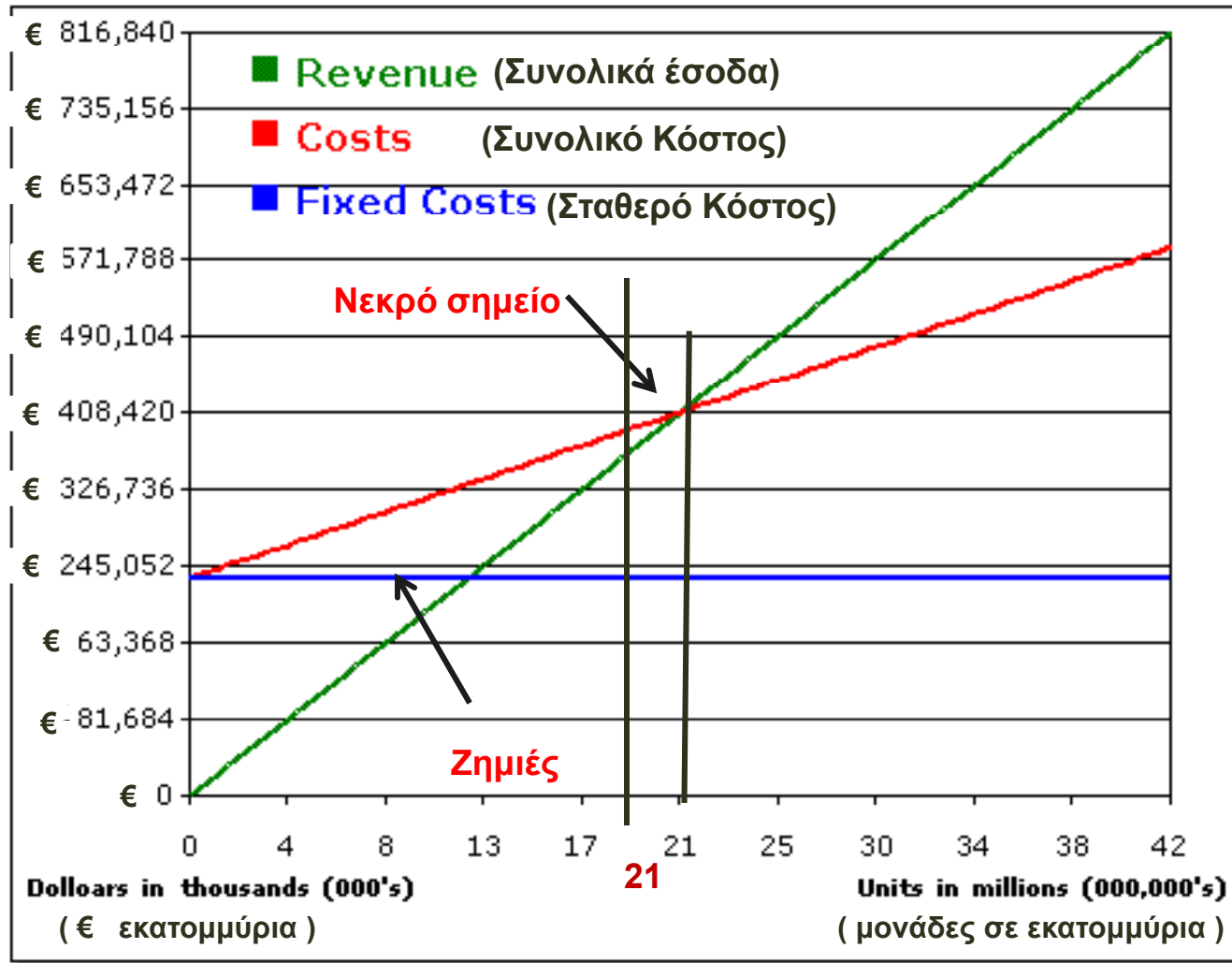
TRAIN KM = Q 21.000.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 21.242.664,03

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(40%), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 1000 ΑΤΟΜΑ

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 9

Yearly Break Even at 21,249,762 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΣΕΝΑΡΙΟ 10

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 10%

TOTAL FIXED COST = TFC 239.351.774,27

TOTAL VARIABLE COST =TVC 121.534.627,31

MESH ΤΙΜΗ=PRICE 15,60
 ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 25% 360.399.752,50

VC=VARIABLE COST 5,26

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) 244.011.641,67
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 6% 4.165,14

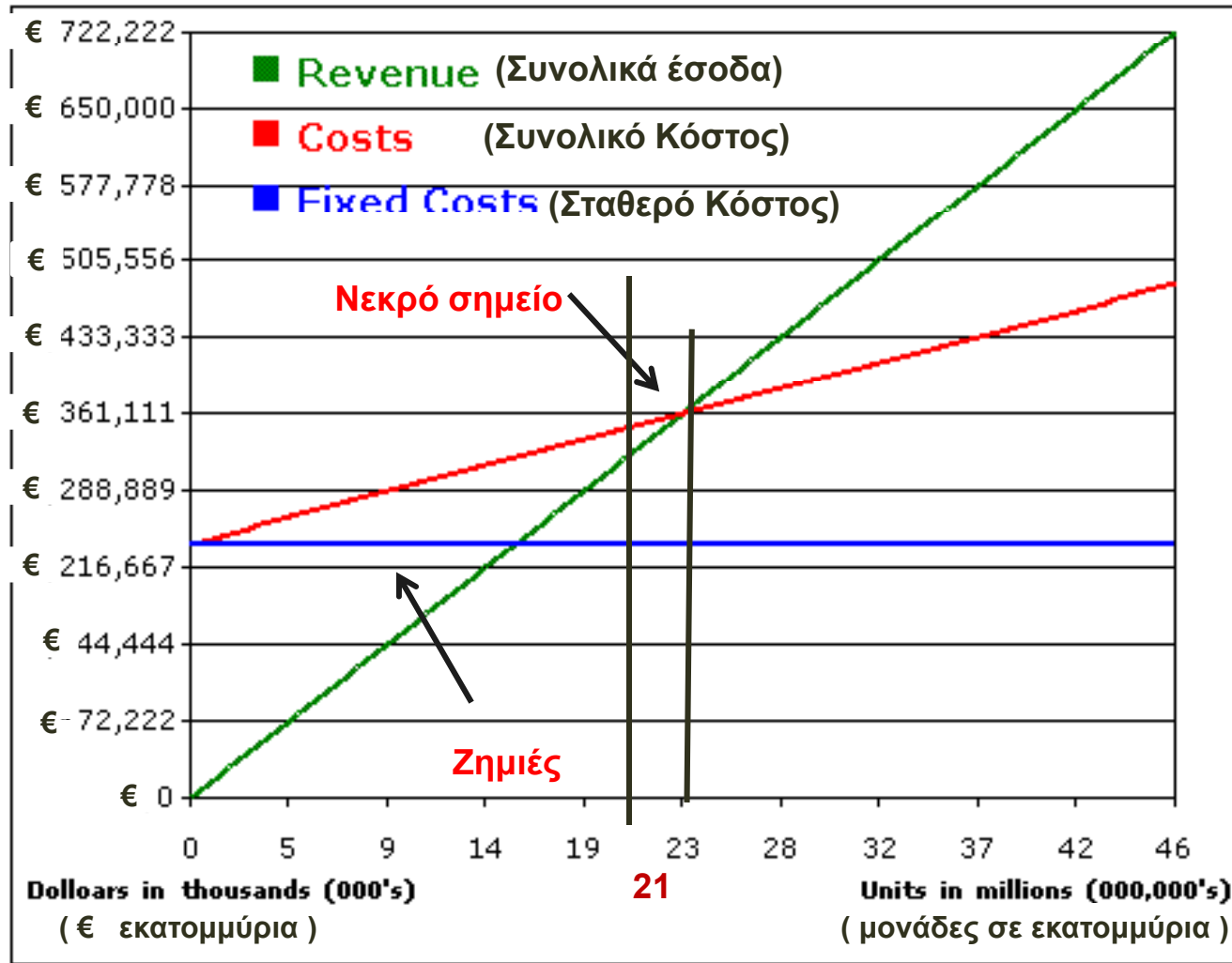
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10% 23.100.000,00

Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ 23.147.062,52

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 10%

Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 10

Yearly Break Even at 23,148,141 Units





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$



T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 MMK = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

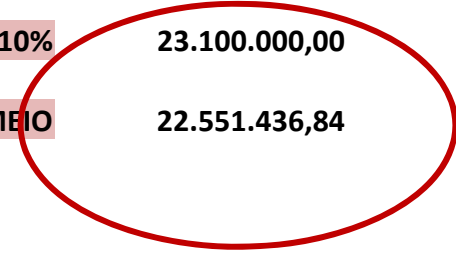
ΣΕΝΑΡΙΟ 11

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(35%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 5%

TOTAL FIXED COST = TFC	278.289.802,20
TOTAL VARIABLE COST =TVC	104.172.537,70
MESH TIMH=PRICE ΕΣΟΔΑ = ΑΥΞΗΣΗ 25%	16,85 389.231.732,70
VC=VARIABLE COST	4,51

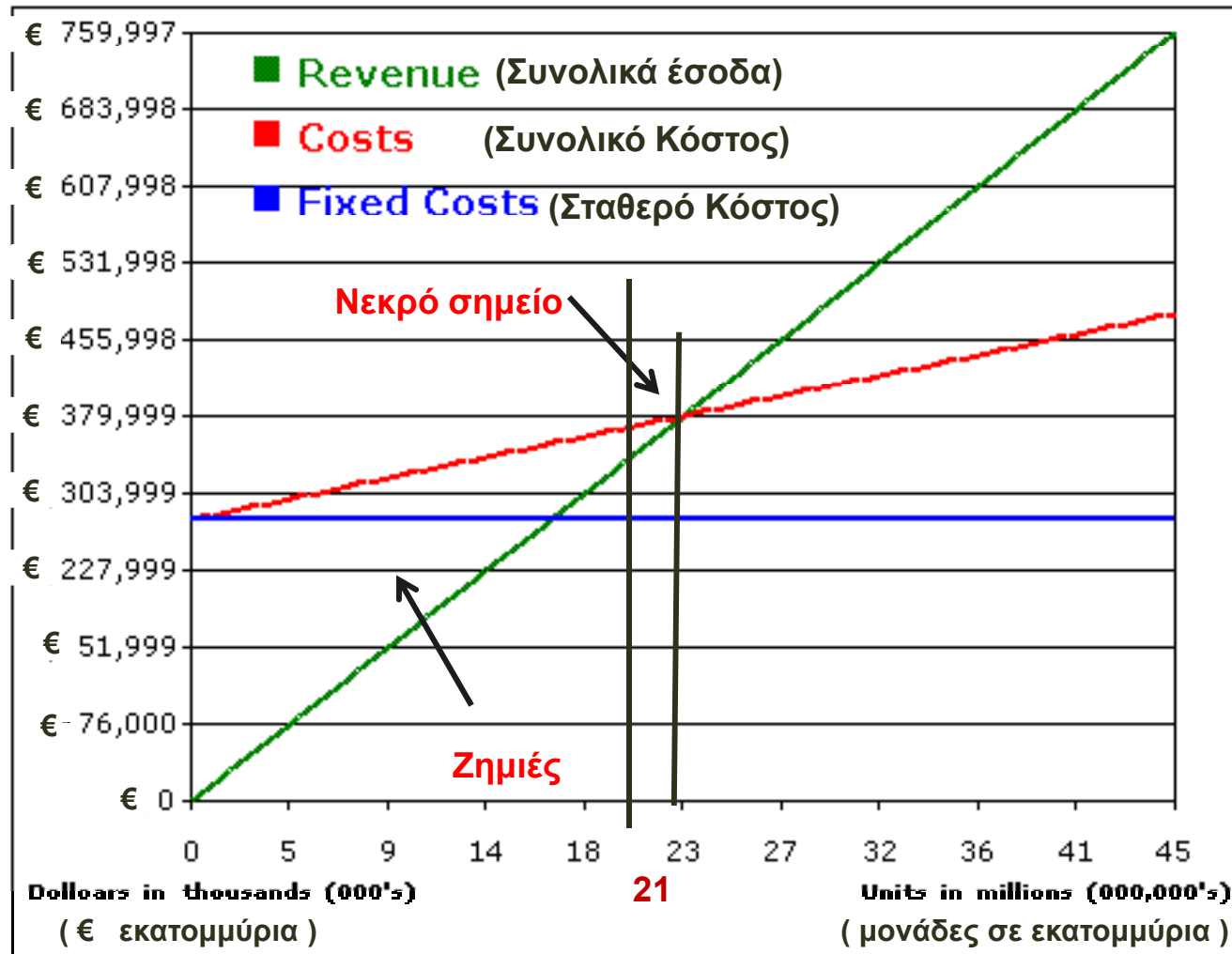
ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(35%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 5%

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14) ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 5%	246.607.510,20 4.209,45
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10%	23.100.000,00
Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ	22.551.436,84



Η γραφική παράσταση του νεκρού σημείου σενάριο 11

Monthly Break Even at 22,551,848 Units



ΣΕΝΑΡΙΟ 12

$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

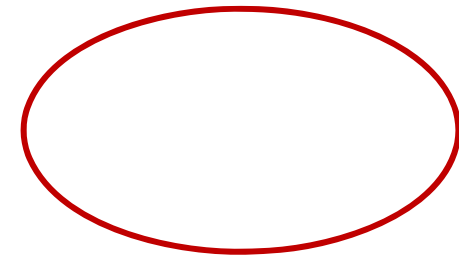
T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος

ΣΚ = το σταθερό κόστος

ΜΜΚ = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος

P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ (35%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ (40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (10% - TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 5%





$$T * P_n = \Sigma K + P_n * MMK \quad \Leftrightarrow$$

$$P_n = \frac{\Sigma K}{T - MMK}$$

T = την τιμή πώλησης μιας μονάδας προϊόντος
 ΣΚ = το σταθερό κόστος
 MMK = το μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος
 P_n = η ποσότητα νεκρού σημείου

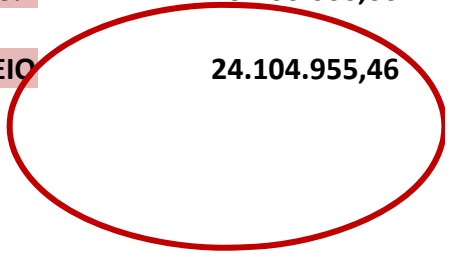
ΣΕΝΑΡΙΟ 12

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(20%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 15%

TOTAL FIXED COST = TFC	252.331.116,91
TOTAL VARIABLE COST =TVC	104.172.537,70
MESH ΤΙΜΗ=PRICE	14,98
ΕΣΟΔΑ ΑΥΞΗΣΗ 20%	345.983.762,40
VC=VARIABLE COST	4,51

ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ(20%), ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ VC ΜΕ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ(40%), ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ(10%- TRAIN KM), ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ 15%

(ΕΤΟΣ = ΜΗΝΑ*14)	220.648.824,91
ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΙΩΣΗ 15%	3.766,35
TRAIN KM = Q ΑΥΞΗΣΗ 10%	23.100.000,00
Q* = BREAK EVEN=ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ	24.104.955,46



ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΧΡΕΟΥΣ

σε εκ. €	ΟΦΕΙΛΕΣ ΠΑΡΕΛ. ΕΤΩΝ	ΝΕΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	ΠΛΗΡΩΜΗ ΧΡΕΩΛΥΣΙΩΝ	ΝΕΕΣ ΟΦΕΙΛΕΣ	ΤΟΚΟΙ ΠΕΡΙΟΥΔΟΥ
2002	2.057	611	137	2.531	135
2003	2.531	630	96	3.065	163
2004	3.065	950	420	3.595	181
2005	3.595	1.427	39	4.983	239
2006	4.983	968	20	5.931	291
2007	5.931	1.115	176	6.870	361
2008	6.870	1.135	245	7.760	428

Εργασιακές Σχέσεις

Κ.Ε. Κιουλάφας
Επιχειρησιακός Ερευνητής
Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

Αθήνα, 2010





ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Με δεδομένο το γεγονός ότι βασικό στοιχείο του σταθερού κόστους λειτουργίας της επιχείρησης είναι το κόστος προσωπικού, θεωρείται απαραίτητα η προσέγγιση της σύνθεσης, των χαρακτηριστικών και το εύρος των εργαζομένων στην επιχείρηση. Βασική επιδίωξη είναι η διερεύνηση της δυνατότητας του προσδιορισμού μιας εφικτής και αποδεκτής λύσης στα πλαίσια της πραγματικότητας της ΕΔΙΣΥ



ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ



Χαρακτηριστικά των εργαζομένων



A.

1. Ηλικιακή κατανομή
2. Κατανομή με κριτήριο τα έτη προϋπηρεσίας
3. Κατανομή ανά ειδικότητα
4. Κατανομή ανά γεωγραφική περιοχή

Οικονομικά στοιχεία

B.

1. % σύνθεση των μηνιαίων αποδοχών ανά κατηγορία συνθετικού στοιχείου
2. % σύνθεση των μηνιαίων αναδόχων ανά ειδικότητα
3. Μέσος μηνιαίος μισθός στο σύνολο των εργαζομένων και ανά ειδικότητα.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ I



Σε παγκόσμιο επίπεδο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα επιβίωσης, κυρίως λόγω των μεταβολών στην τεχνολογία και της ταχείας ανάπτυξης των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς και της οικονομικής ανάπτυξης πολλών χωρών.



- ❖ Σε ευρωπαϊκό επίπεδο (χώρες E.E.) οι «επιδόσεις» των σιδηροδρόμων χαρακτηρίζονται από βαθμιαία μείωση του μεριδίου αγοράς, το οποίο περιορίζεται στο 8% σε ό,τι αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων και στο 6% σε ό,τι αφορά τη μεταφορά επιβατών.
- ❖ Στην Ελλάδα παρατηρείται μια μεγαλύτερη μείωση του μεταφορικού έργου με ιδιαίτερη έμφαση στη μεταφορά εμπορευμάτων, ενώ τα μερίδια αγοράς μειούμενα διαχρονικά, περιορίζονται σε επίπεδα που τείνουν προς μηδενισμό (0,6% για το εμπορευματικό έργο και 1,66% για το επιβατηγό έργο το 1999).



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ II



Οι «οδικές μεταφορές» καλύπτουν το 88% περίπου του όλου έργου και αποτελούν τον κύριο ανταγωνιστή του Σιδηροδρόμου.



Τα τελευταία χρόνια έχουν διατεθεί από την πολιτεία τεράστια χρηματικά ποσά για την βελτίωση της οδοποιίας στη χώρα.

❖ Το βιοτικό επίπεδο των Ελλήνων τους επιτρέπει την αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων κατά 6% ετησίως.

❖ Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, σε συνδυασμό με την εδαφολογική της δομή και τα χαρακτηριστικά της οικονομίας της δεν παρέχουν δυνατότητα θεαματικής ανάπτυξης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ III



Βέβαια, παρουσιάζεται κάποια σχετική σταθερότητα στη διαχρονική εξέλιξη του επιβατηγού έργου, σε ότι αφορά τον αριθμό των εισιτηρίων, παρατηρείται όμως σαφής μείωση της «μέσης διάνυσης επιβάτη».



- ❖ Γεγονός είναι ότι η χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών «επιδοτείται» και μάλιστα σε επίπεδα πολλαπλάσια της τιμής χρήσης των υπηρεσιών αυτών.
- ❖ Είναι γεγονός ότι η πτωτική πορεία χρήσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών παρουσιάζεται όταν η τιμή της χρήσης τους είναι περίπου το 1/8 του πραγματικού της κόστους.
- ❖ Η οικονομική ανάπτυξη της χώρας, είτε με «ταχείς» είτε με «λιγότερο ταχείς» ρυθμούς θα συνεχιστεί.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ IV

Παραγωγικότητα δραστηριοτήτων των σιδηροδρόμων:
εκφράζεται ως το πηλίκο του συνόλου των χιλιομετρικών επιβατών και των χιλιομετρικών τόνων δια του συνόλου των εργαζομένων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Παραγωγικότητα Χωρών Ευρώπης

ΧΩΡΕΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ
Ευρωπαϊκής Ένωσης	660
Ε.Ε. - Νορβηγία - Ελβετία	620
Βαλκανικές	310
Βαλτικής	557
Μ.Ο. Χωρών Ευρώπης	537

Πηγή : UIC

Σημείωση : Μ.Ο.= Μέσος Όρος



ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ Ι



Είναι Προβληματικές για τους λόγους:



1. Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας: ο ΟΣΕ δεν μπορεί να αναπτύξει διαμετακομιστικό εμπόριο, που να συμβάλλει στην ανταγωνιστική αύξηση του κύκλου εργασιών του.
2. Η γειτνίαση της χώρας μας με χώρες που έχουν ασταθείς πολιτικές ισορροπίες, όπως ήταν αυτές της τελευταίας δεκαετίας.
3. Η μορφολογία και η έκταση της Ελλάδας: Νησιωτική, ορεινή, μικρής, σχετικά, έκτασης και μικρού πληθυσμού, υπερσυγκεντρωμένου σε ολιγάριθμα αστικά κέντρα. Στοιχεία που δρουν ανασταλτικά στην ανάπτυξη ενός σημαντικού σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου.



ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ II



4. Σημαντικά εμπορευματικά φορτία (νερό, αέριο) μεταφέρονται, αποκλειστικά, από μη συμβατικά μεταφορικά μέσα: τους αγωγούς της ΕΥΔΑΠ και της ΔΕΠΑ.



5. Ο μεγάλος αριθμός των ΙΧ επιβατικών αυτοκινήτων υψηλών επιδόσεων, σε συνδυασμό, με το συνεχώς, βελτιούμενο οδικό δίκτυο καθίστανται ισχυροί και διαχρονικοί ανταγωνιστές των σιδηροδρόμων.

Τα παραπάνω εγγενή («αρνητικά») σημεία της Ελλάδας, που εξ' αντικειμένου δεν μπορούν να βελτιωθούν, έχουν ως συνέπεια οι δείκτες του ΟΣΕ να είναι χαμηλοί.



ΣΥΝΟΨΗ I



Η μορφολογία της Ελλάδος, νησιωτική και ορεινή, με μικρό, σχετικά, πληθυσμό περιορίζουν, σημαντικά, τον κύκλο εργασιών των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, με αποτέλεσμα την δημιουργία των τεράστιων ελλειμμάτων, επί σειρά ετών.



Η Χώρα μας, ως χερσόνησος και ευρισκόμενη στη άκρη της Ευρώπης, μειονεκτεί στην ανάπτυξη διαμετακομιστικών σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων (επιβατικών και εμπορευματικών).

Οι ελληνικές σιδηροδρομικές δραστηριότητες επηρεάζονται, αισθητά, από τις συχνές πολιτικές εξελίξεις στις γειτονικές Βαλκανικές χώρες.

Τα μη συμβατικά μέσα μεταφοράς υλικών (όπως αγωγοί ΕΥΔΑΠ και ΔΕΠΑ) είναι ισχυροί ανταγωνιστές του σιδηροδρόμου σε ένα πολύ μεγάλο μερίδιο μεταφορικού έργου, στο οποίο ο σιδηρόδρομος, εξ' αντικειμένου, αποκλείεται

Ο μεγάλος αριθμός των ΙΧ οχημάτων, περίπου 4.700.000 ένα και πλέον, περίπου για κάθε ελληνικό νοικοκυριό είναι ένας σημαντικός ανταγωνιστής του ΟΣΕ στις επιβατικές μεταφορές.



ΣΥΝΟΨΗ II



Οι αλλοδαποί τουρίστες μετακινούνται κατά 80% αεροπορικώς, με αυξητικές τάσεις (7% μέση ετήσια την περίοδο 1991- 1999) ενώ σιδηροδρομικώς μόλις το 0,5% με πτωτικές τάσεις (15% μέση ετήσια την ίδια ως άνω περίοδο).



Το εισαγόμενο και εξαγόμενο πετρέλαιο, προς και από την χώρα μας, με αντίστοιχα ποσοστά 70% και 30% στο σύνολο του διακινούμενου, στη χώρα μας, πετρελαίου, μεταφέρεται σε ποσοστό 83% επί του συνόλου θαλασσίως και 3% σιδηροδρομικώς.

Τα πλοία διακινούν άνω του 90% του συνόλου του διακινούμενου, στη χώρα μας, εμπορευματικού έργου από όλα τα μεταφορικά μέσα ενώ ο σιδηρόδρομος το 5% μόνο.