



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Ετήσια Οικονομική Έκθεση

για την χρήση 2024

(1η Ιανουαρίου 2024 - 31η Δεκεμβρίου 2024)

ΑΘΗΝΑ, 25 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2025

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΡ.Μ.Α.Ε.: 1967/98/Β/86/02/23.08.1991 Γ.Ε.Μ.Η : 000779701000

ΚΑΡΟΛΟΥ 1-3 – ΤΚ 10437 ΑΘΗΝΑ

Πίνακας περιεχομένων

A. ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	1
1. Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις περιόδου αναφοράς	1
2. Κυριότεροι Κίνδυνοι & Αβεβαιότητες	3
3. Στρατηγική & Προοπτικές για το 2025	5
4. Μη Χρηματοοικονομική Πληροφόρηση (βάσει ν.4403/2016)	8
B. ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ	42
Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	45
1. Κατάσταση Οικονομικής Θέσης	45
2. Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος	46
3. Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων - Ομίλου	47
4. Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων – Εταιρείας	47
5. Κατάσταση Ταμειακών Ροών	48
Δ. ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΠΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΛΗΞΕ ΤΗΝ 31Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024	49
1. Πληροφορίες για τον Όμιλο και την Εταιρεία	49
2. Βάση Παρουσίασης των Οικονομικών Καταστάσεων και Βασικές Λογιστικές Αρχές	51
3. Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις	58
4. Άυλα Στοιχεία Ενεργητικού	59
5. Επενδύσεις σε θυγατρικές	59
6. Επενδύσεις σε Λοιπές Εταιρείες	59
7. Επενδύσεις σε ακίνητα	60
8. Λοιπές Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις	60
9. Αποθέματα	60
10. Πελάτες και Λοιπές Εμπορικές Απαιτήσεις	60
11. Λοιπές Απαιτήσεις	61
12. Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα Ταμειακών Διαθεσίμων	61
13. Μετοχικό Κεφάλαιο	62
14. Ποσά προορισμένα για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου	62
15. Αποθεματικά κεφάλαια	62
16. Υποχρεώσεις Παροχών Προσωπικού λόγω Εξόδου από την Υπηρεσία	62
17. Μελλοντικά Έσοδα Κρατικών Επιχορηγήσεων	64
18. Λοιπές Προβλέψεις	64
19. Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	64
20. Προμηθευτές και Λοιπές Υποχρεώσεις	65
21. Τρέχουσες Φορολογικές Υποχρεώσεις	65
22. Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	65
23. Κύκλος Εργασιών	66
24. Ανάλυση Εξόδων ανά Κατηγορία	67
25. Αμοιβές & Έξοδα Προσωπικού	67
26. Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης	68
27. Λοιπά Έσοδα Εκμετάλλευσης	68
28. Χρηματοοικονομικά Έξοδα	68
29. Χρηματοοικονομικά Έσοδα - Λοιπά Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα	69
30. Έσοδα από Μερίσματα	69
31. Φόρος Εισοδήματος	69
32. Ταμειακές Ροές - Προσαρμογές στα Κέρδη	69
33. Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη	70
34. Απαιτήσεις - Υποχρεώσεις Συνδεδεμένων Μερών	70
35. Δεσμεύσεις, ενδεχόμενες υποχρεώσεις και απαιτήσεις	70
36. Σημαντικά γεγονότα	71
37. Μεταγενέστερα γεγονότα	73
38. Πολιτικές & Διαχείριση Κινδύνου	74
39. Έγκριση των Οικονομικών Καταστάσεων	75

Α. ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Ετήσια Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου

του Οργανισμού σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΑΠΟ 1/1/2024 ΕΩΣ 31/12/2024

Κύριοι Μέτοχοι,

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 4548/2018 άρθρο 150, και του Καταστατικού της Εταιρείας, σας υποβάλλουμε για την κλειόμενη εταιρική χρήση από 1/1/2024 έως 31/12/2024 την Ετήσια Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Στην παρούσα έκθεση περιγράφονται χρηματοοικονομικές πληροφορίες του Ομίλου και της Εταιρείας για τη χρήση του 2024, σημαντικά γεγονότα που διαδραματίστηκαν στην περίοδο και η επίδρασή τους στις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Επίσης, γίνεται περιγραφή των κυριότερων κινδύνων και αβεβαιοτήτων που η Εταιρεία ενδέχεται να αντιμετωπίσει κατά την οικονομική χρήση του 2025 και παρατίθενται οι σημαντικές συναλλαγές που καταρτίστηκαν μεταξύ της Εταιρείας και συνδεδεμένων με αυτήν προσώπων. Τέλος γίνεται ειδική αναφορά στις δράσεις που αναλήφθηκαν και αυτές που δρομολογούνται λόγω του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών στις 28/2/2023 με σκοπό τον μηδενισμό της πιθανότητας επανάληψης στο μέλλον.

1. Χρηματοοικονομικές εξελίξεις και επιδόσεις περιόδου αναφοράς

Η χρήση του 2024 δημιούργησε τα αποτελέσματα που εμφανίζονται στις επόμενες σελίδες.

Οι συνέπειες του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών και της κακοκαιρίας Daniel από το 2023 εξακολουθούν και επιδρούν στα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας, εντούτοις είναι βελτιωμένα σε σχέση με αυτά του προηγούμενου έτους.

Το EBITDA κινείται πλησίον του στόχου για ισοσκελισμένο αποτέλεσμα, διαμορφούμενο σε €3,9 εκ για την εταιρεία & € -5,1 εκ., για τον όμιλο, έναντι του εξαιρετικά ζημιογόνου αποτελέσματος της προηγούμενης χρήσης, το οποίο είχε επιβαρυνθεί από τις συνέπειες της κακοκαιρίας Daniel. Οι διαγωνιστικές διαδικασίες και το κόστος αποκατάστασης των ζημιών θα αναληφθούν από το Ελληνικό Δημόσιο.

Τα οργανικά έσοδα του ομίλου εμφανίζονται μειωμένα κατά €11,4 εκ. ή 8,3% καθώς οι Χρεώσεις Υποδομής, το βασικό έσοδο του Διαχειριστή Υποδομής, μειώθηκαν σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος κατά €13 εκ., ή ποσοστό 21,6%. Η μείωση αυτή οφείλεται σε ετεροχρονισμένη εγγραφή εσόδων προηγούμενων χρήσεων κατά την χρήση του 2023 κατόπιν απόφασης της ΡΑΣ (Αποφ. 56/1.7.2022).

Στην πραγματικότητα τα έσοδα χρήσης 2024 από το βασικό έσοδο του Διαχειριστή Υποδομής, Τέλη Υποδομής και συναφείς υπηρεσίες που αφορούν την καθαυτό χρήση ανήλθαν σε €30,5 εκ. έναντι €25,6 εκ. της προηγούμενης χρήσης, εμφανίζοντας ετήσια αύξηση €4,9 εκ. ή 19%.

Η Χρηματοδότηση μέσω της πενταετούς συμβατικής συμφωνίας από το Ελληνικό Δημόσιο, ανήλθε στο συμφωνημένο επίπεδο των €75 εκ. χωρίς διαφοροποίηση από την αντίστοιχη το προηγούμενο έτος.

Το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται μέσω της Συμβατικής Συμφωνίας στον ΟΣΕ δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των εβδομήντα πέντε εκατομμυρίων (75.000.000) ευρώ ετησίως. Ήδη για τα επόμενα έτη σχεδιάζεται σημαντική αύξηση του.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	εκτιμ.2025
Επιχορηγήσεις	45	45	45	45	45	45	45	45	75	75	120

Επιπλέον συνεχίζονται, οι παρεμβάσεις του Μετόχου μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, οι οποίες αφορούν κυρίως βελτιώσεις εν γένει της Σιδηροδρομικής Υποδομής, δεν επιδρούν στο λειτουργικό αποτέλεσμα, αλλά δρουν θετικά απευθείας στα Ίδια Κεφάλαια.

Παρότι μετά από πολυετή προσπάθεια έγινε αποδεκτή από την Πολιτεία και τον Μέτοχο η αύξηση της χρηματοδότησης λόγω των ιδιαιτερώσεων κεφαλαιουχικών απαιτήσεων της Σιδηροδρομικής Υποδομής, και όσον αφορά τον Τακτικό Προϋπολογισμό και το ΠΔΕ, εντούτοις η δυνατότητα του Διαχειριστή Υποδομής για αυξημένο επίπεδο παροχής υπηρεσιών μετριάζεται από την πολιτική του κύριου operator, και παρά την αύξηση, η ρευστότητα παραμένει χαμηλή και σε οριακό επίπεδο, εξαιτίας αυτής της άρνησης να αποδεχτεί την καθοριζόμενη από τον Διαχειριστή Υποδομής τιμολόγηση και επιπρόσθετα από δυστοκία στις πληρωμές του.

Τέλος, τα προαναφερθέντα τραγικά γεγονότα λειτούργησαν ως εφελκυστήρας για μια σειρά δράσεων, και όσον αφορά την οργανωτική δομή του ομίλου, και του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα ευρύτερα, αλλά και όσον αφορά την ανάληψη πρωτοβουλιών για εκτεταμένα τεχνικά έργα αποκατάστασης και την βελτίωση στην ποιότητα και στην ασφάλεια του Δικτύου.

Αναλυτικά το λειτουργικό αποτέλεσμα προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων τελευταίας τριετίας από συνεχιζόμενες δραστηριότητες (σε χιλιάδες ευρώ) :

Συγκριτικός Πίνακας Αποτελεσμάτων ΟΣΕ	2023	2024
Έσοδα		
Χρεώσεις Υποδομής	59.977	47.023
Λοιπά Έσοδα	2.886	2.325
Κρατική Επιχορήγηση	75.029	75.000
Σύνολο εσόδων	137.891	124.348
Έξοδα		
Κόστος μισθοδοσίας	29.718	31.574
Κόστος αποθεμάτων (Αναλώσεις)	1.014	946
Λοιπά έξοδα/Αμοιβές Τρίτων	38.248	48.556
Κόστος ιδιοπαραγωγής	(4.188)	(3.301)
Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης	166.649	42.662
Σύνολο εξόδων	231.440	120.438
Αποτελέσματα προ Φόρων , Τόκων & Αποσβέσεων (EBITDA)	(93.548)	3.910

Συγκριτικός Πίνακας Αποτελεσμάτων ΟΜΙΛΟΣ	2023	2024
Έσοδα		
Χρεώσεις Υποδομής	59.977	47.023
Λοιπά Έσοδα	2.967	4.617
Κρατική Επιχορήγηση	75.187	75.046
Σύνολο εσόδων	138.131	126.686
Έξοδα		
Κόστος μισθοδοσίας	35.210	37.200
Κόστος αποθεμάτων (Αναλώσεις)	1.014	946
Λοιπά έξοδα/Αμοιβές Τρίτων	38.765	49.024
Κόστος ιδιοπαραγωγής	(4.188)	(3.301)
Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης	169.942	47.961
Σύνολο εξόδων	240.743	131.830
Αποτελέσματα προ Φόρων , Τόκων & Αποσβέσεων (EBITDA)	(102.612)	(5.144)

Η εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών και αποτελεσμάτων της Εταιρείας παρατίθενται ειδικότερα ως ακολούθως :

Κύκλος Εργασιών :

Ο κύκλος εργασιών σε επίπεδο ομίλου & εταιρείας μειώθηκε σε σχέση με την προηγούμενη χρήση κατά €14,1 εκ. ή 22,5%. Σε καθαρή βάση, αν δεν συνυπολογισθεί η επιπρόσθετη τιμολόγηση του 2023 βάσει της απόφασης της ΡΑΣ, ο

κύκλος εργασιών εμφανίζει αύξηση 15,8% ή €6,5 εκ. Τα έσοδα από παροχή εκπαίδευσης και άλλων υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μειώθηκαν κατά €1,3 εκ. ή 53%. Παρέμειναν αυξημένα κατά €0,14 εκ. (133%) τα έσοδα από διάθεση ακινήτου υλικού.

Μικτό Αποτέλεσμα Εκμετάλλευσης :

Ως συνέπεια των παραπάνω το μικτό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης της εταιρείας έχει επιδεινωθεί σε σχέση με την προηγούμενη χρήση κατά €32,3 εκ. ή -17,1% και σε επίπεδο ομίλου κατά -32,4 εκ ή -16,71%.

Κέρδη προ Τόκων, Φόρων, Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων :

Το αποτέλεσμα προ τόκων, φόρων, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της εταιρείας ξαναπερνά σε θετικό πρόσημο €3,9 εκ. έναντι ζημιών €93,5 εκ. της προηγούμενης χρήσης (ζημιές από κακοκαιρία Daniel) ενώ του ομίλου παραμένει αρνητικό στα €-5,1 εκ.

Το περιθώριο EBITDA (EBITDA/Net Sales) της εταιρείας διαμορφώθηκε στο 8,07% και του ομίλου στο -10,62% (2023 : -149,58% και -164,06% αντίστοιχα).

Έξοδα Διοίκησης :

Τα έξοδα διοίκησης του ομίλου επηρεάστηκαν κυρίως από την αύξηση αμοιβών προς τρίτους και αμοιβές προσωπικού που σημείωσαν αύξηση κατά €6,2 εκ. ή 30% (6,1 εκ ή 34,46% η εταιρεία)

Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης :

Τα λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης είναι μειωμένα κάθετα κατά €137,4 εκ. ή 94,55% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση η οποία είχε επιβαρυνθεί με τις έκτακτες ζημιές. (139,1εκ ή 96,7% η εταιρεία)

Αποτελέσματα μετά από φόρο εισοδήματος :

Για την ίδια αιτία, η ζημιά χρήσης του ομίλου η οποία τροφοδοτείται κατά κανόνα από τις υψηλές αποσβέσεις, μειώθηκε στην χρήση στα €180,5 εκ., βελτιωμένα κατά €73,6 εκ. ή 28,96% σε σχέση με την αντίστοιχη της χρήσης 2023. (74 εκ. ή 30,10% η εταιρεία)

Η θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ ΕΡΓΟΣΕ, στην ίδια περίοδο αντίστοιχα είχε Κύκλο Εργασιών €90,5 εκ. έναντι €122,1 εκ. την προηγούμενη χρήση εμφανίζοντας μείωση της τάξης του 26%. Τα έσοδά της από πιστοποιήσεις έργων ανήλθαν σε € 81,4 εκ. έναντι € 113,5 εκ. χρήσης 2023, μειωμένα κατά 28,3%. Τέλος, τα Μετά Φόρων Κέρδη εμφανίζουν αύξηση της τάξης του 16%.

2. Κυριότεροι Κίνδυνοι & Αβεβαιότητες

Πολιτικές διαχείρισης χρηματοοικονομικών κινδύνων

Τα κυριότερα χρηματοπιστωτικά μέσα του Ομίλου, αποτελούν οι εμπορικές απαιτήσεις και εμπορικές υποχρεώσεις, τα οποία προκύπτουν άμεσα από τις εργασίες του. Το Διοικητικό Συμβούλιο εξετάζει και εγκρίνει αρχές, για τη διαχείριση κάθε ενός από αυτούς τους κινδύνους, οι οποίοι συνοψίζονται πιο κάτω:

Κίνδυνοι που σχετίζονται με τις Επιχειρηματικές Δραστηριότητες

Οι δραστηριότητες του Ομίλου εμφανίζουν κινδύνους, που μπορεί να προκύψουν από αρνητικά γεγονότα όπως, μεταξύ άλλων, ατυχήματα, τραυματισμούς και βλάβες σε πρόσωπα (εργαζόμενους ή/και τρίτους), βλάβες στο περιβάλλον, ζημιές σε εξοπλισμό και περιουσίες τρίτων. Όλα τα παραπάνω είναι πιθανόν, να προκαλέσουν καθυστερήσεις ή στην δυσμενέστερη περίπτωση, διακοπή εκτέλεσης εργασιών στα υπό εξέλιξη έργα. Λαμβάνονται βέβαια όλα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα, ώστε να αποφεύγονται τέτοιου είδους αρνητικά γεγονότα.

Κίνδυνος επιτοκίου και συναλλαγματικός κίνδυνος

Ο Οργανισμός δεν έχει πλέον δανειακές υποχρεώσεις. Ως εκ τούτου, κίνδυνος για την ονομαστική αξία του χρέους από μεταβολές σε επιτόκια ή συναλλαγματικές ισοτιμίες δεν υφίσταται. Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί διαρκώς τους συναλλαγματικούς κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν και αξιολογεί την ανάγκη λήψης σχετικών μέτρων.

Πιστωτικός κίνδυνος

Μετά την ανεξαρτητοποίηση της Hellenic Train, οι απαιτήσεις από πελάτες, έχουν λάβει σχεδόν «Μονοφωνιακό» χαρακτήρα, καθότι η πρώτη θυγατρική, αποτελεί σχεδόν τον μοναδικό αγοραστή αγαθών και υπηρεσιών του Ομίλου τουλάχιστον έως την είσοδο νέων operators. Το ύψος της συνολικής απαίτησης την 31/12/2024 ανέρχεται σε € 139 εκ. (2023: € 125,4 εκ). Οι απαιτήσεις του Οργανισμού από τη ΣΤΑ.ΣΥ ΑΕ ανέρχονται σε ποσό € 34 εκ. Τα διαθέσιμα του ομίλου είναι κατατεθειμένα σε ελληνικές εμπορικές τράπεζες και στην Τράπεζα της Ελλάδος. Οι απαιτήσεις κατηγοριοποιούνται ως βραχυπρόθεσμες (<1 έτους) καθώς βάσει δημοσίου κανονισμού εισπράττονται εντός ενός μήνα.

Κίνδυνος ρευστότητας

Ο κίνδυνος ρευστότητας διατηρείται πάντα σε χαμηλά επίπεδα, μέσω της διαθεσιμότητας επαρκών ταμειακών διαθεσίμων για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών του Ομίλου.

Η συνετή διαχείριση του κινδύνου ρευστότητας προϋποθέτει την επάρκεια χρηματικών διαθεσίμων και την ύπαρξη των αναγκαίων διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης. Η Εταιρεία διαχειρίζεται τις ανάγκες ρευστότητας σε καθημερινή βάση, μέσω της συστηματικής παρακολούθησης των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, καθώς επίσης και μέσω της καθημερινής παρακολούθησης των πραγματοποιούμενων πληρωμών.

Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου

Περιγραφή των κύριων χαρακτηριστικών των Συστημάτων Εσωτερικού Ελέγχου και Διαχείρισης Κινδύνων του Ομίλου σε σχέση με τη διαδικασία σύνταξης χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Βασικό μέλημα του Ομίλου ΟΣΕ αποτελεί η ανάπτυξη και συνεχής αναβάθμιση του Συστήματος Εσωτερικού Ελέγχου (ΣΕΕ) των εταιριών που τον απαρτίζουν. Ως Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου ορίζεται το σύνολο των εσωτερικών ελεγκτικών μηχανισμών και διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης κινδύνων, του εσωτερικού ελέγχου και της κανονιστικής συμμόρφωσης που καλύπτει σε συνεχή βάση κάθε δραστηριότητα της Εταιρίας και συντελεί στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την ευθύνη για τη διατήρηση του Συστήματος Εσωτερικού Ελέγχου, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της επάρκειας αυτού καθώς και της αποτελεσματικής λειτουργίας του. Στο εν λόγω έργο του το Δ.Σ. υποβοηθείται από την Επιτροπή Ελέγχου και την Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου, η οποία αναφέρεται στο Διοικητικό Συμβούλιο, και εσωτερικό ελεγκτή που ορίζει η Γενική Συνέλευση από το Μητρώο Εσωτερικών Ελεγκτών του Υπουργείου Οικονομικών σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 4 του Ν. 3429/2005.

Η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου:

- α) παρακολουθεί την εφαρμογή του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας και του καταστατικού των προαναφερόμενων φορέων, καθώς και της εν γένει νομοθεσίας που τους αφορά,
- β) παρακολουθεί και αναφέρει στο διοικητικό συμβούλιο ή στο όργανο διοίκησης, καθώς και στη γενική συνέλευση των μετόχων ή στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και την Γ.Δ.Ο.Υ. του εποπτεύοντος Υπουργείου, περιπτώσεις σύγκρουσης των ιδιωτικών συμφερόντων των μελών του διοικητικού συμβουλίου ή του οργάνου διοίκησης με τα συμφέροντα της επιχείρησης και οργανισμού ή του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου ή παράβασης των διατάξεων του νόμου αυτού από μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή του οργάνου διοίκησης, συμπεριλαμβανομένου του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου, του διοικητή ή του γενικού διευθυντή,
- γ) ενημερώνει εγγράφως μία φορά τουλάχιστον κάθε τρίμηνο το διοικητικό συμβούλιο ή το όργανο διοίκησης, καθώς και τη γενική συνέλευση των μετόχων ή την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και την Γ.Δ.Ο.Υ. του εποπτεύοντος Υπουργείου, για τους ελέγχους που διενεργεί,
- δ) είναι υπεύθυνη για την παροχή και την ακρίβεια οποιασδήποτε πληροφορίας ζητηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και του εποπτεύοντος Υπουργείου και διευκολύνει με κάθε πρόσφορο μέσο το έργο παρακολούθησης, ελέγχου και εποπτείας που αυτές ασκούν

Ειδικότερα, όσον αφορά τις Ατομικές και Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις, οι εταιρίες του Ομίλου έχουν καθιερώσει διαδικασίες που εξασφαλίζουν την ορθή κατάρτισή τους, οι οποίες μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία, ανάπτυξη και εφαρμογή ενιαίων λογιστικών εφαρμογών και διαδικασιών.
- Συμμόρφωση των λογιστηρίων των θυγατρικών εταιριών με τις οικονομικές πολιτικές και διαδικασίες του Ομίλου. Λογιστικοί χειρισμοί μη επαναλαμβανόμενων συναλλαγών που δεν καλύπτονται από τις διαδικασίες, λαμβάνουν ειδική έγκριση.
- Επάρκεια γνώσεων των στελεχών των οικονομικών υπηρεσιών, με σαφώς διαχωρισμένους ρόλους και αρμοδιότητες.
- Συνεχής εκπαίδευση και ανάπτυξη του προσωπικού.
- Διαδικασία παρακολούθησης και ελέγχου των ενδοομιλικών συναλλαγών και διενέργεια σχετικών εγγραφών απαλοιφής.
- Διαδικασία ελέγχου και έγκρισης όλων των παραστατικών πριν την καταχώρησή τους, ώστε να εξασφαλίζεται η ορθότητα και η εγκυρότητά τους, σύμφωνα με τις διαδικασίες του Ομίλου καθώς και με τα λογιστικά πρότυπα.
- Ετήσιες συμφωνίες υπολοίπων πελατών και προμηθευτών.
- Απογραφή αποθεμάτων τέλους χρήσης.
- Διαδικασίες κλεισίματος οικονομικής χρήσης, οι οποίες περιλαμβάνουν προθεσμίες υποβολής, κατανομή αρμοδιοτήτων, ταξινόμηση λογαριασμών και ενημέρωση για απαιτούμενες γνωστοποιήσεις.
- Κανονισμός επιπέδων έγκρισης (Chart of Authorities), μέσω του οποίου καθορίζονται οι εξουσίες που εκχωρούνται στα στελέχη των εταιριών του Ομίλου για τη διενέργεια σημαντικών συναλλαγών.
- Πρόσβαση στις εφαρμογές και τα αρχεία από τα οποία προκύπτουν οι Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις σε περιορισμένο αριθμό χρηστών.

3. Στρατηγική & Προοπτικές για το 2025

Η Διοίκηση ενός Οργανισμού θέτει στόχους, τους οποίους μετρά με βάση συγκεκριμένους όρους αποτελεσμάτων. Γενικά οι στρατηγικοί στόχοι (αύξηση της ασφάλειας, εμπορική ανάπτυξη, επιβατική εξυπηρέτηση, μείωση χρόνου διάδρομων, επέκταση προαστιακών γραμμών κλπ) πρέπει να αντανakλούν τη βασική πραγματικότητα της παρούσας κατάστασης, να αναφέρονται σε ξεκάθαρα και μετρήσιμα αποτελέσματα, ενώ θα πρέπει να είναι συμβατοί με δεδομένους τους διαθέσιμους πόρους και με τις εναλλακτικές στρατηγικές λαμβάνοντας υπόψη το όραμα και την αποστολή του ΟΣΕ. Η διατύπωση του οράματος και της αποστολής του, προσδιορίζει εν μέρει και τους μακροπρόθεσμους στρατηγικούς στόχους του. Οι στρατηγικοί στόχοι ορίζονται με τρόπο που να επιτρέπει την περαιτέρω αξιολόγησή τους, ώστε να καταδεικνύεται ο βαθμός επίτευξής τους.

Το όραμα και η αποστολή του Οργανισμού εκφράζονται και υλοποιούνται μέσω συγκεκριμένων στρατηγικών κατευθύνσεων, που αφορούν την ασφάλεια την ολοκλήρωση των έργων ανάπτυξης την αναβάθμιση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και στην εξασφάλιση συνθηκών Διαλειτουργικότητας με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους.

Κεντρική επιλογή και προτεραιότητα του ΟΣΕ είναι η πλήρης λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, μετά από τη συνολική ανάταξη, τη λειτουργική και ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, της ασφαλούς κυκλοφορίας και της εξυπηρέτησης των επιβατών.

Το αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο θα παρέχει αυξημένη χωρητικότητα και στάθμη εξυπηρέτησης σε επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες, ώστε αφενός να παγιωθεί η συνεργασία με τους υφιστάμενους πάροχους και αφετέρου να προσελκυσθούν νέοι πάροχοι, με έμφαση σε σύγχρονες επιχειρηματικές μορφές της οικονομίας και με αξιοποίηση του τουριστικού πλεονεκτήματος της χώρας.

Σε εθνικό επίπεδο οι βασικές προτεραιότητες του Τομέα των Σιδηροδρόμων για την περίοδο 2022 - 2025 είναι:

- Ολοκλήρωση του «κορμού» του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (Π.Α.Θ.Ε. / Π.), σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιόικηση (ETCS Level 1) τηλεπικοινωνίες GSMR ώστε να είναι εγκατεστημένο και πιστοποιημένο ERMS.
- Ολοκλήρωση αναδιοργάνωσης του ΟΣΕ Α.Ε., συμπεριλαμβανομένων δράσεων για τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, προσανατολισμό στην αγορά, βελτίωση σιδηροδρομικών σταθμών, εκπόνηση και εκτέλεση

μακροχρονίου Εθνικού Σχεδίου Συντήρησης των συστημάτων βασισμένου σε ποιοτικούς δείκτες για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου

- Ολοκλήρωση εκσυγχρονισμού υφιστάμενου αλλά και επέκταση του προαστιακού δικτύου μητροπολιτικών περιοχών, ιδιαίτερα της Αττικής, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας
- Ολοκλήρωση έργων και δράσεων εμπορευματικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανόμενης της σιδηροδρομικής σύνδεσης βασικών λιμένων, βιομηχανικών περιοχών και των διασυννοριακών κόμβων της χώρας
- Βελτίωση (με αναβάθμιση υποδομής, τοπικές παραλλαγές, λειτουργικές παρεμβάσεις, εγκατάσταση ERTMS, κατάργηση ΑΣΙΔ, κλπ.) λοιπών γραμμών του περιφερειακού δικτύου για αύξηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας αλλά και μείωσης του χρόνου διαδρομής
- Ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται και σύνδεση με αερολιμένες, βάσει κοινωνικοοικονομικών και ολιστικών κριτηρίων με στόχο την αύξηση της εμπορικής και επιβατικής ζήτησης.

Στόχος των αναπτυξιακών προγραμμάτων είναι:

- Η μείωση στο κόστος μετακίνησης επιβατών και μεταφοράς εμπορευμάτων
- Η αύξηση του επιβατικού και εμπορικού έργου
- Η μείωση της συμφόρησης στα μεταφορικά δίκτυα και στον χρόνο μετακίνησης
- Η βελτίωση της χωρητικότητας των μεταφορικών δικτύων
- Η βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Η αύξηση της ασφάλειας μεταφοράς
- Η άνετη διασύνδεση με τα συνοριακά και διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών με ανάπτυξη των Διεθνών εμπορικών και επιβατικών μεταφορών.

Ο σιδηρόδρομος τα επόμενα χρόνια αναμένεται να αποτελέσει το κύριο μέσο μετακίνησης μεταξύ Αθηνών - Θεσσαλονίκης και Αθηνών - Πατρών, μειώνοντας τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Με σύγχρονο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, ο χρόνος διαδρομής Αθηνών - Θεσσαλονίκης θα πραγματοποιείται εντός 3:20 ωρών και Αθηνών - Πάτρας, εντός 2 ωρών.

Επιπρόσθετα, με τον στρατηγικό ανασχεδιασμό του, το Σ.Σ.Ε. δίνει έμφαση στις συνδέσεις με τα λιμάνια (π.χ. γραμμή Ικονίου-Θριάσιου Πεδίου) τις βιομηχανικές συνδέσεις, τις συνδέσεις με logistics, με στόχο την αύξηση του εμπορευματικού έργου την μείωση των οδικών μεταφορών και την βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος λόγω μείωσης των εκπομπών άνθρακα.

Ήδη υλοποιούνται:

A. Σιδηροδρομικές συνδέσεις με Βιομηχανικές ζώνες και Λιμάνια

1. Η σύνδεση με τα διυλιστήρια ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ στους Αγ. Θεοδώρους στην Κόρινθο
2. Η σύνδεση ΒΙΠΕ1, ΒΙΠΕ2 ΒΙΠΕ Αλμυρού στην περιοχή Μαγνησίας, λιμένα Βόλου και του αεροδρομίου Ν. Αγχιάλου με το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ
3. Σύνδεση Βιομηχανικών Περιοχών ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης με το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ
4. Σύνδεση Βιομηχανικών Περιοχών ΒΙ.ΠΕ. Κιλκίς με το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ
5. Ολοκλήρωση κατασκευής νέας παραλλαγής της γραμμής Θεσσαλονίκη – Ειδομένη στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη Γ' Φάση)

B. Σιδηροδρομικές συνδέσεις με Λιμάνια

1. Σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6^ο προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης και κατασκευή προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης

2. Σχεδιάζεται η αναβάθμιση της γραμμής με τον Λιμένα του Ν. Ικονίου στον Πειραιά με ηλεκτροκίνηση
3. Σύνδεση με Λιμένα Πατρών (με την ολοκλήρωση της Νέας Σιδ/κης Γραμμής)
4. Σύνδεση με τον εμπορικό λιμένα της Καβάλας (Λιμένας Φίλιππος) με την υφιστάμενη σιδ. γραμμή Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη (Γ' φάση υλοποίησης από την ΕΡΓΟΣΕ)
5. Σύνδεση με το Λιμένα Ηγουμενίτσας (Μακροπρόθεσμα με την υλοποίηση του Δυτικού Άξονα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα)
6. Επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αθηνών προς Ραφήνα και σύνδεση με Λιμένα Ραφήνας
7. Επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αθηνών προς Λαύριο (σύνδεση «Ελ. Βενιζέλος» (Κορωπί)) και σύνδεση με Λιμένα Λαυρίου
8. Επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δυτικής Αττικής με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Λιόσια -Μέγαρα

Γ. Αναβαθμίσεις σιδηροδρομικών γραμμών

1. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο
2. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής ΣΚΑ- ΟΙΝΟΗ
3. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη Στρυμόνας Προμαχώνας και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης
4. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Μέστη - Αλεξανδρούπολη
5. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής κατω Αχαγία -Πυργος.

Δ. Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής (ΕΣΣΣΔΙ) του Θριάσιου Πεδίου

Περαιτέρω, μείζονος σπουδαιότητας για τον ΟΣΕ και την εθνική οικονομία είναι ο ΕΣΣΣΔΙ του Θριάσιου Πεδίου. Με τον Ν. 4574/2018 επανήλθε στον ΟΣΕ η εκμετάλλευση και διαχείριση του και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία εκμετάλλευσης του.

Είναι το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό εμπορευματικό συγκρότημα στη νότια Ευρώπη και το πιο σύγχρονο σε όλη την Ευρώπη.

Το συγκρότημα ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις και συγχρηματοδοτήθηκε από πόρους του Ταμείου Συνοχής. Συνολικά δαπανήθηκαν περί τα 250 εκ. ευρώ. Ο διαγωνισμός για το Θριάσιο ΙΙ συμφερόντων ΟΣΕ είναι σε εξέλιξη, έχει εγκριθεί με απόφαση του ΥΥΠΜΕ το 3^ο πρακτικό του διαγωνισμού, ενώ το σχήμα Hellenic Train – Danco έχει ανακηρυχθεί ως ανάδοχος.

Γ.1 Χώροι και εγκαταστάσεις

1. Σιδηροδρομικό Σύστημα
2. Χώρος Μεταφόρτωσης Συνδυασμένων Μεταφορών (ΧΜΣΜ)
3. Χώρος Εξυπηρέτησης Ε/Κ (ΧΕΕΚ)
4. Χώρος Μεταφόρτωσης Φορτίου Βαγονιών (ΧΜΦΒ)
5. Χώροι Μεταφόρτωσης Γενικού Φορτίου (ΧΜΓΦ)
6. Χώρος Μεταφόρτωσης Οχημάτων (ΧΜΟ)
7. Οδικό Σύστημα
8. Κέντρο Διοίκησης και Ελέγχου (ΚΔΕ)
9. Χώρος Μεταφόρτωσης Υγρών Φορτίων (ΧΜΥΦ)

Γ.2 Διαλειτουργικότητα

44 χιλιόμετρα γραμμών ηλεκτροκίνησης και τηλεδιοίκησης (ETCS κλπ)

Σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι του Ικονίου

Σύνδεση στην κύρια σιδηροδρομική γραμμή

Σύνδεση με την ανατολική οδό του Ασπροπύργου, την αττική οδό και τη Λεωφόρο NATO

Οι βασικές Υπηρεσίες που θα παρέχονται:

- Υπηρεσίες διαχείρισης των φορτίων και μεταφόρτωσης τους σε συρμούς ή φορτηγά και κατανομή βαγονιών και συρμών σε γραμμές φόρτωσης ή σε άλλες εγκαταστάσεις (π.χ. γερανογέφυρες)
- Λειτουργία πληροφοριακού προγράμματος για τη διαχείριση των φορτίων και την προετοιμασία αποστολών

Σχεδιασμός κατανομής των συρμών και των ομάδων βαγονιών σε γραμμές φόρτωσης (πρόγραμμα παραμονής στη γραμμή) και στις κυριότερες εγκαταστάσεις (πχ γερανογέφυρες)

- Συσκευασία, αποσυσκευασία και καταγραφή
- Λειτουργίες αποθήκευσης
- Υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμων
- Υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής

Οι παραπάνω προτεραιότητες ανάπτυξης του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το Όραμα του ΟΣΕ, να δημιουργήσει μια σύγχρονη υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, προωθώντας το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ως ένα ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Παράλληλα, να ικανοποιήσει την ανάγκη των πολιτών και των επιχειρήσεων για γρήγορη, ασφαλή, άνετη και οικονομικά αποδοτική μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

Ο Σχεδιασμός του ΟΣΕ Α.Ε. διαμορφώνεται εντός του πλαισίου που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων κατά υψηλή προτεραιότητα και σε μέσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Κεντρικό μέλημα, αποτελεί η διασφάλιση ενός εύκολα προσβάσιμου, ασφαλούς, ολοκληρωμένου και ποιοτικού συστήματος μεταφορών, με σεβασμό προς τον πελάτη και αποτελεσματική διαχείριση των διατιθέμενων για τον σκοπό αυτό πόρων. Ταυτόχρονα, επιδιώκει τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, όχι μόνο στην ελληνική αλλά και στη διεθνή αγορά.

Στο ανωτέρω πλαίσιο οι βασικές προτεραιότητες δράσης και ανάπτυξης του ΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνουν:

- Τον οικονομικό εξορθολογισμό και την αναβάθμιση της βιωσιμότητας του Οργανισμού
- Την αναβάθμιση και βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής και της κυκλοφορίας
- Την εισαγωγή καινοτομιών και νέας τεχνολογίας (ICT, Σιδηροδρομικές τεχνολογίες) και τη χρήση σύγχρονων Πληροφοριακών Συστημάτων
- Την ανάγκη εκπλήρωσης των κανονιστικών απαιτήσεων για τη σιδηροδρομική αγορά
- Τη βελτιστοποίηση της εσωτερικής αποτελεσματικότητας και των επιχειρησιακών διαδικασιών
- Τον οργανωτικό εκσυγχρονισμό και την Αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού
- Την υλοποίηση του σχεδίου για την ανάπτυξη σιδηροδρομικής ακαδημίας

Το προσεχές διάστημα 2024-2025 θα συνεχιστούν οι ανωτέρω δράσεις με στόχο την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ σε οικονομικό, θεσμικό και λειτουργικό επίπεδο. Πεποίθηση της εταιρείας είναι, και ήδη συμβαίνει, ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα ακολουθήσουν ανοδική πορεία με θετική επίδραση στον κύκλο εργασιών της εταιρείας, αφενός εξ αιτίας την οικονομικής ανάπτυξης και κυρίως από την ολοκλήρωση των έργων του επενδυτικού προγράμματος του Οργανισμού και την παράλληλη ολοκλήρωση των υπολοίπων έργων ανάταξης τα οποία σταδιακά θα παραδίδονται σε εκμετάλλευση, αυξάνοντας την προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας προς τις εταιρείες operators.

4. Μη Χρηματοοικονομική Πληροφόρηση (βάσει ν.4403/2016)

Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων, συμβαδίζει με την ιστορία του νεότερου ελληνικού κράτους. Η ιστορία των σιδηροδρόμων τα τελευταία 50 χρόνια στην Ελλάδα, ταυτίζεται με τον ΟΣΕ.

Ο ΟΣΕ είναι ένας Οργανισμός παροχής υπηρεσιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, εκτέλεσης των αναπτυξιακών έργων υποδομής μέσω της θυγατρικής της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ. Ο ΟΣΕ έχει την ενεργή συμμετοχή στον Εθνικό Σχεδιασμό των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την ευθύνη ανάπτυξης του δικτύου, της κατασκευής νέας υποδομής, της διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας καθώς και όσες επιπλέον αρμοδιότητες προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

Όραμα του είναι ο εκσυγχρονισμός και η διαλειτουργικότητα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων, καθώς και η ανάπτυξή του, ώστε να εξασφαλίζει τη γρήγορη, ασφαλή, άνετη και αξιόπιστη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, με σεβασμό στο περιβάλλον και συμβολή στην περιφερειακή, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

Ο ΟΣΕ ιδρύθηκε το 1970 και ανήκει εξ ολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο. Είναι Δημόσια Επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας με έδρα την Αθήνα. Λειτουργεί με πλήρη διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του Ν.3891/10 (Α'188) και στην παράγραφο 2 του άρθρου 7 του Ν.4408/2016, Ο ΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως Διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.

Ο Όμιλος ΟΣΕ Α.Ε., αποτελείται:

- Από την Μητρική Εταιρεία (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), στην οποία ενσωματώθηκε στα τέλη του 2010, σύμφωνα με το νέο νομικό πλαίσιο, η πρώην θυγατρική Ε.ΔΙ.Σ.Υ. Α.Ε. (πρώην Διαχειριστής της Υποδομής). Η μητρική εταιρεία καθορίζει τη συνολική στρατηγική και διαχειρίζεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή.
- Την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που διαχειρίζεται το μεγαλύτερο μέρος των σε εξέλιξη ή προς ανάθεση έργων εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής υποδομής που συγχρηματοδοτούνται από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή αμιγώς από εθνικούς πόρους.

Σκοπός του Ομίλου ΟΣΕ είναι:

- Η διαχείριση και η εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 3 του άρθρου 3 του Ν.4408/2016.
- Η κατασκευή νέας Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και η συντήρηση και η λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής.
- Η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας,
- Η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο.
- Η άσκηση κάθε αρμοδιότητας που προβλέπεται από την εθνική και από την κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και κάθε άλλης, συναφούς προς τα παραπάνω, δραστηριότητας, έστω και μη ρητώς προβλεπόμενη από το παρόν καταστατικό, πλην όμως πρόσφορη για την επίτευξη των σκοπών του.

Σημαντικά σημεία – σταθμοί στην ιστορία του ΟΣΕ:

Η εξέλιξη του σιδηροδρόμου στη χώρα μας είναι παράλληλη με την εξέλιξη του Ελληνικού Κράτους. Τα κυριότερα γεγονότα – σταθμοί που συνθέτουν την ιστορική πορεία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι:

1 8 6 9

Κατασκευάζεται η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα, ο «Απ' Αθηνών εις Πειραιάν Σιδηρόδρομος» (Σ.Α.Π.) που ενώνει το Θησείο με τον Πειραιά.

1 8 8 2

Συστήνεται η ανώνυμη μετοχική εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς – Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ), με έδρα την Αθήνα.

1 8 8 3

Εγκαινιάζεται ο Σιδηρόδρομος Πύργου Κατακόλου (Σ.Π.Κ.).

1 8 8 4

Παραδίδεται στην εκμετάλλευση το πρώτο τμήμα των Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.), Πειραιάς-Ελευσίνα. Η κατασκευή του δικτύου μετρικού εύρους της Πελοποννήσου θα ολοκληρωθεί το 1902.

1890

Έναρξη λειτουργίας της γραμμής Μεσολόγγι-Αγρίνιο των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος(Σ.ΒΔ.Ε.).

1896

Ολοκληρώνεται η κατασκευή της γραμμής 22km του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού-Καλαβρύτων (ΔΚ).

1904 - 1909

Παραδίδεται στην εκμετάλλευση η γραμμή κανονικού εύρους του «Λαρισσαϊκού», Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Δεμερλή (Παλαιοφαρσάλου) – Συνόρων (Παπαπούλι) (Π.Δ.Σ.), της Εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.). Σύνδεση Αθηνών και Πειραιά με την κεντρική Ελλάδα και τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα. Από τον «Λαρισσαϊκό» έμεινε να αποκαλείται μέχρι σήμερα ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός της πρωτεύουσας «Σταθμός Λαρίσης».

1916

Ολοκληρώνεται το ενωτικό τμήμα Παπαπούλι-Πλατύ, που ενώνει τη γραμμή του Π.Δ.Σ. με τα πρώην Οθωμανικά δίκτυα Μακεδονίας και Θράκης των Εταιρειών: Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι (Α.Σ.), Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (Θ.Μ.) και Ενωτικός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως (Ε.Θ.Κ.).

1918

Επιτάσσεται το δίκτυο της Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ).

1920

Ιδρύονται οι Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους ως ενιαία διοίκηση των δύο ανεξάρτητων μεταξύ τους κρατικών σιδηροδρομικών εταιρειών, ΠΔΣ και ΣΠΑΠ. Ξεκινά και η σταδιακή εξαγορά των οθωμανικών εταιρειών Μακεδονίας και Θράκης (Α.Σ., Θ.Μ. και Ε.Θ.Κ.).

1922

Οι ΣΠΑΠ αποσπώνται από τους ΣΕΚ και αποτελούν εταιρεία υπό ιδιωτική εκμετάλλευση.

1929

Η Γαλλοελληνική Εταιρεία Σιδηροδρόμων (Γ.Ε.Σ.) αναλαμβάνει το τμήμα Αλεξανδρούπολη-Σβίλενγκραντ των πρώην Ανατολικών Σιδηροδρόμων.

1932

Περιέρχονται στους ΣΕΚ οι Τοπικοί Σιδηρόδρομοι Μακεδονίας (Τ.Σ.Μ.) που το 1923 είχαν αναλάβει την εκμετάλλευση της γραμμής Σκύδρα-Αριδαία.

1936 - 1937

Άφιξη των πρώτων αυτοκινηταμαξών (automotrice) των ΣΕΚ (κατασκευής Flöridsdorf Αυστρίας), των ΣΠΑΠ (κατασκευής DWF-Uerdingen-MAN και Linke Hofmann-MAN Γερμανίας) και των ΓΕΣ (DWF-Uerdingen-MAN).

1940 - 1944

Σημαντικό μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων στην πολεμική κινητοποίηση 1940. Απώλειες σιδηροδρομικών και πολλαπλά σαμποτάζ αντίστασης στην γερμανική κατοχή. Τεράστιες καταστροφές τροχαίου υλικού, τεχνικών έργων και εγκαταστάσεων από τα στρατεύματα κατοχής κλιμακούμενες κατά την αποχώρησή τους.

1949

Μετά από μία πενταετία έργων για την αποκατάσταση από τις πολεμικές καταστροφές, κατορθώνεται η σιδηροδρομική επανασύνδεση της Αθήνας με τη Θεσσαλονίκη.

1951 - 1955

Περίοδος συγχωνεύσεων των μικρότερων εταιρειών στις δύο μεγαλύτερες, ΣΕΚ και ΣΠΑΠ. Οι ΣΠΚ και ΣΒΔΕ υπάγονται στους ΣΠΑΠ (1951, 1952), ενώ η Γαλλοελληνική Εταιρεία Σιδηροδρόμων και οι ΣΘ υπάγονται στους ΣΕΚ (1954, 1955).

1961

Έναρξη εφαρμογής του προγράμματος δηζελοκίνησης των ΣΕΚ με την προμήθεια 10 δηζελοκίνητων μηχανών έλξης ALCO (ΗΠΑ). Αρχίζει η σταδιακή απόσυρση των ατμαμαξών. Οι ΣΠΑΠ, παράλληλα, κατασκευάζουν στο Κεντρικό Εργοστάσιό τους, την πρώτη τους δηζελάμαξα, βάσει σχεδιασμού του μηχανικού Βύρωνα Παπαγεωργίου.

1962

Εξαγορά των ΣΠΑΠ από τους ΣΕΚ. Δημιουργία Διεύθυνσης Περιφέρειας Πελοποννήσου (Δ.Π.Π.) των ΣΕΚ.

1970

Ίδρυση νέου Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Έναρξη λειτουργίας του νέου Οργανισμού από 1-1-1971.

1971

Αρχίζει να ισχύει ο νέος Υπηρεσιακός Οργανισμός του ΟΣΕ.

1976

Με νέα σύμβαση, η Γαλλική Εταιρεία Μελετών και Κατασκευών Σιδηροδρομικών Έργων «SOFRERAIL» συνεχίζει από το 1966 την εκπόνηση μελετών και την έκδοση «Τεχνικών Οδηγιών», στις οποίες βασίστηκε η οργάνωση και η λειτουργία των Κλάδων Εκμετάλλευσης, Γραμμής και Έλξης του ΟΣΕ.

1979

Ιδρύεται από τον ΟΣΕ -για πρώτη φορά στην Ελλάδα- το Σιδηροδρομικό Μουσείο. Αρχικά φιλοξενεί 6 ιστορικές ατμάμαξες, 2 βαγόνια, 8 δραινζίνες, καθώς και άλλο μουσειακό υλικό

1983

Αρχίζουν να παραδίδονται μία σειρά αναπτυξιακών έργων στα τμήματα Οινόη - Τιθορέα και Δομοκός - Λάρισα, που περιλαμβάνουν το διπλασιασμό της γραμμής και την εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης.

1990

Ολοκληρώνεται η κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων του Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης του ΟΣΕ, στην περιοχή του Αγ. Ιωάννη Ρέντη.

1996

Ιδρύεται θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ με την επωνυμία ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.. Αντικείμενό της η μελέτη και κατασκευή νέων χαράξεων και γραμμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

1999

Εγκαίνια του πρώτου τμήματος ηλεκτροκίνησης στο δίκτυο του ΟΣΕ, στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Η ρευματοληψία γίνεται μέσω Εναέριας Γραμμής Επαφής με εναλλασσόμενο ρεύμα 25kV στα 50Hz.

2006

Σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Π.Δ. 41/2005 έγιναν οι βασικές ενέργειες ώστε από 1/1/2007 να συντελεστεί η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ Α.Ε. με ανεξάρτητη τη λειτουργία της Υποδομής από την Εκμετάλλευση, ήτοι με τη δημιουργία των εταιρειών ΕΔΙΣΥ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

2008

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ανεξαρτητοποιήθηκε από τον Όμιλο και υπήχθη απευθείας στο Ελληνικό Δημόσιο.

2010

Ολοκληρώνεται η συγχώνευση με απορρόφηση της ΕΔΙΣΥ Α.Ε. από τον Ο.Σ.Ε.

Ο ΟΣΕ γίνεται ο μοναδικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (ν.3891/2010) και αρχίζει η υλοποίηση ενός μεγάλου προγράμματος αναδιοργάνωσής του με στόχο τον εξορθολογισμό των δαπανών του, τη βελτιστοποίηση του Ανθρώπινου Δυναμικού του και την επικαιροποίηση των Κανονισμών Λειτουργίας και Προσωπικού.

2013 – 2016

Ανάπτυξη Ενιαίου Διαχειριστικού Συστήματος Ποιότητας, Περιβάλλοντος, Σιδηροδρομικής Ασφάλειας και Ασφάλειας Πληροφορίας.

2019

Ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Αθήνα – Θεσσαλονίκη η οποία διαμόρφωσε τον δρομολογιακό χρόνο στις 4 ώρες. Επιπλέον αναμένεται η ολοκλήρωση της σηματοδότησης της γραμμής που θα δώσει μεγαλύτερη χωρητικότητα, ασφάλεια και αξιοπιστία.

2021

Μεταφέρθηκε στον ΟΣΕ το έργο των εγκαταστάσεων του Θριασίου Πεδίου, του μεγαλύτερου διαμετακομιστικού κέντρου στη Νότια Ευρώπη.

2023

Συμβασιοποίηση του έργου «Αναβάθμιση υφιστάμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής στο τμήμα : Άνω Λιόσια - Νέος Σ.Σ. Μεγάρων - Π.Σ. Μεγάρων»

2024

- Δημοσίευση του Νόμου 5167 περί αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών
- Έγκριση χρηματοδότησης του ΟΣΕ από τον μηχανισμό συνδέοντας την Ευρώπη, CEF 2 - Τομέας Μεταφορών για το Πολυετές Πρόγραμμα Εργασιών περιόδου 2021-2027, για τα έργα:
 - ο Αναβάθμιση της υφιστάμενης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα **ΣΚΑ - Οινόη** και **Σιδηροδρομικού Σταθμού Αλιάρτου**
 - ο Αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής **Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας** (τμήμα Μουριές - Προμαχώνας) για την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης
 - ο Νέο σύστημα σηματοδότησης στη σιδηροδρομική γραμμή **ΣΚΑ-ΚΙΑΤΟ** με ETCS L1 και τηλεδιοίκηση

Συνολικού προϋπολογισμού: 455.720.000 €

Το Δίκτυο του ΟΣΕ

Πληροφοριακά Στοιχεία

Το σημερινό δίκτυο ανέρχεται σε 2.210 km (ενεργό δίκτυο και ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας), εκ των οποίων το 83 % αφορά γραμμή κανονικού εύρους (1435 mm), όπως είναι καθιερωμένο την Ευρώπη, αλλά και διεθνώς. Το δίκτυο διαχωρίζεται στις εξής τέσσερις κατηγορίες (σύμφωνα με το Ν. 3891/2010):

- Ενεργό
- Υπό κατασκευή
- Σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας
- Καταργημένο

Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο γεωγραφικά είναι διαχωρισμένο σε τρεις περιφέρειες:

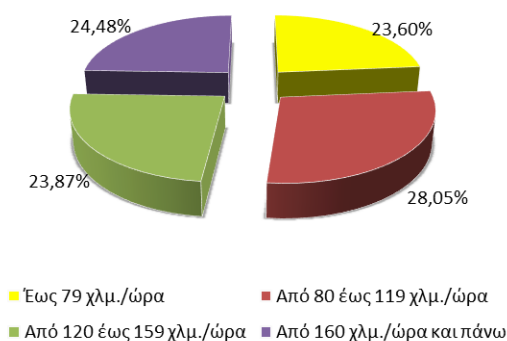
- Αθηνών

- Πελοποννήσου
- Μακεδονίας – Θράκης

Η ηλεκτροκίνηση στο δίκτυο του ΟΣΕ ξεκίνησε με το τμήμα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη τον Μάιο του 1999. Σήμερα σύμφωνα με τα στοιχεία της Δήλωσης Δικτύου, ηλεκτροδοτούνται τα τμήματα:

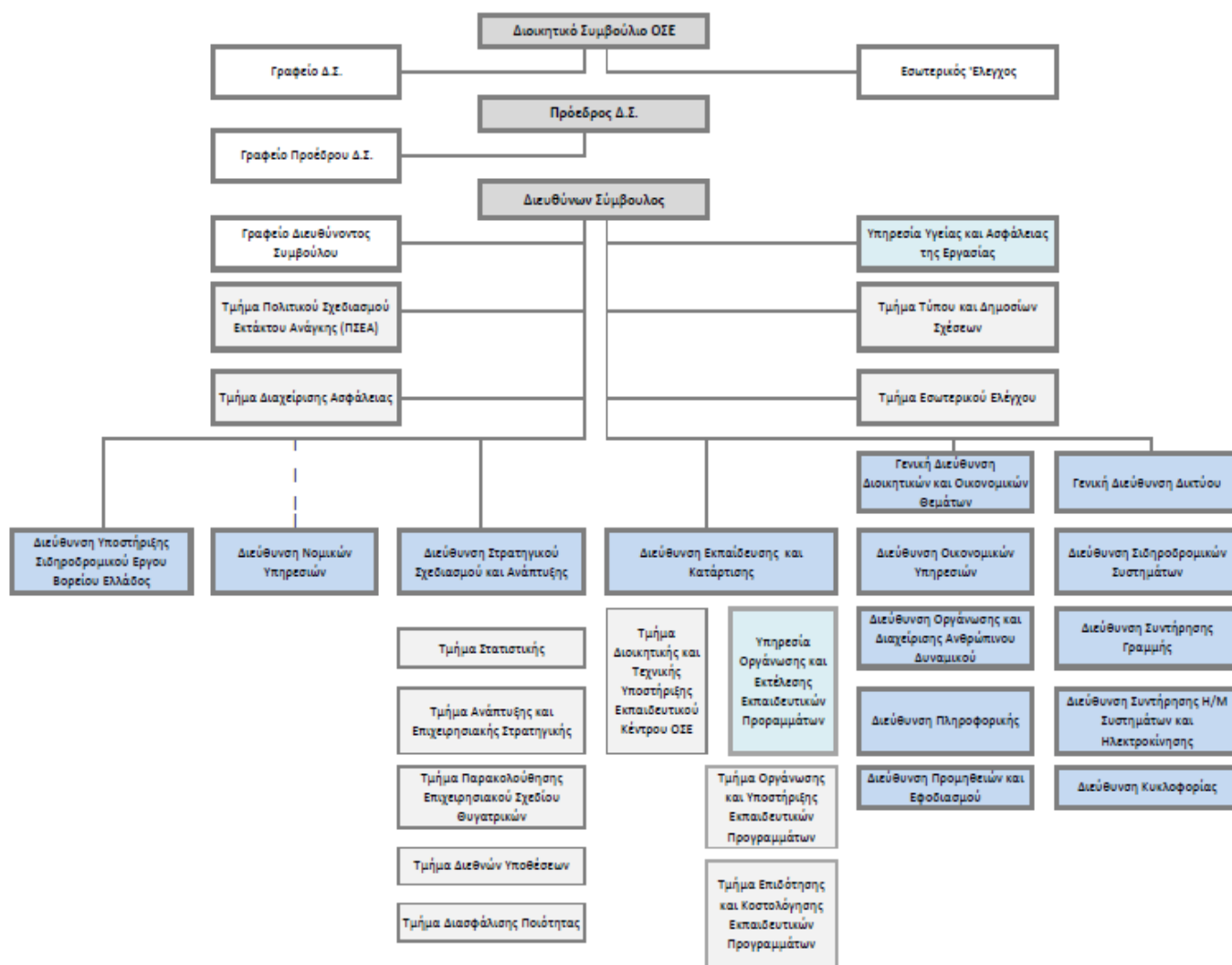
- Αθήνα – Θεσσαλονίκη
- Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, καθώς και
- τμήματα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου (Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο και Πειραιάς – Αθήνα)

Ταξινόμηση γραμμών με βάση την ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα



Η Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή του ΟΣΕ κατά την 31/12/2024 απεικονίζεται ως ακολούθως:



Διαχείριση Συστημάτων

Η Διοίκηση του ΟΣΕ, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεχιζόμενη καταλληλότητα, επάρκεια και αποτελεσματικότητα του Ενιαίου Διαχειριστικού Συστήματος (ΕΔΣ) του Οργανισμού ώστε να εφαρμόζονται οι Πολιτικές του Οργανισμού και να επιτυγχάνονται οι καθορισμένοι αντικειμενικοί σκοποί, έχει αναθέσει αρμοδιότητες και ευθύνες για να:

- διασφαλίζεται ότι το σύστημα διαχείρισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων,
- διασφαλίζεται ότι οι διεργασίες παράγουν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα,
- γίνονται οι αναφορές, ειδικότερα προς τη Διοίκηση, για τις επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης και τις ευκαιρίες βελτίωσης,
- διασφαλίζεται ότι διατηρείται η ακεραιότητα του συστήματος διαχείρισης όταν σχεδιάζονται και υλοποιούνται αλλαγές

Παράλληλα έχει συσταθεί ομάδα Ποιότητας & Περιβάλλοντος για την ανασκόπηση του ΕΔΣ, η οποία αποτελείται από τους:

- Διευθύνοντα Σύμβουλο
- Επικεφαλής ΔΙΣΣΑ
- Υπεύθυνο Διαχείρισης Ποιότητας
- Υπεύθυνο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης
- Εκπροσώπους των Διευθύνσεων της Γενικής Δ/σης Δικτύου (ΔΙΣΣΥ, ΔΙΣΥΓ, ΔΙΣΗΣΗΚ, ΔΚ)

- Εκπροσώπους των Διευθύνσεων της Γενικής Δ/σης Διοικητικών και Οικονομικών θεμάτων (ΔΟΥ, ΔΟΔΑΔ, ΔΙΠΕΦ, ΔΙΠΛ)
- Εξωτερικούς συνεργάτες που ανέπτυξαν και υποστηρίζουν την εφαρμογή του ΕΔΣ

Επίσης, εφόσον κριθεί από τη διοίκηση του Οργανισμού, ότι μπορεί οποιοσδήποτε άλλος να συνεισφέρει εποικοδομητικά στο έργο της ομάδας, συμπεριλαμβάνεται στην Ομάδα.

Η Ομάδα Ποιότητας & Περιβάλλοντος εξετάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα την πρόοδο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και τυχόν προβλήματα που άπτονται του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώνονται. Επίσης, προβαίνει στην αξιολόγηση των ευκαιριών για βελτίωση και της τυχόν ανάγκης για αλλαγές στο ΕΔΣ καθώς επίσης στην εφαρμοζόμενη Πολιτική για την Ποιότητα & το Περιβάλλον.

Τα Πιστοποιητικά που διαθέτει ο Οργανισμός είναι τα εξής:

- ΕΛΟΤ **1429:2008** (Σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας)
- ΕΛΟΤ EN ISO **9001:2015** (Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας)
- ΕΛΟΤ EN ISO **14001:2015** (Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης)
- ΕΛΟΤ ISO/IEC **27001:2013** (Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας Πληροφοριών)

Συμμετοχές σε συνέδρια και διεθνή forum

- Διοργάνωση συνάντησης των Διοικητικών Συμβουλίων των ευρωπαϊκών εμπορευματικών διαδρόμων RFC7-OEM και RHD στις 7 και 8 Μαρτίου 2024 στο κτίριο του ΟΣΕ
- Συμμετοχή στην συνάντηση των Διοικητικών Συμβουλίων των ευρωπαϊκών εμπορευματικών διαδρόμων RFC7-OEM και RHD στις 14 Μαΐου 2024 στην Σόφια
- Συμμετοχή στην συνάντηση των Διοικητικών Συμβουλίων των ευρωπαϊκών εμπορευματικών διαδρόμων RFC7-OEM και RHD στις 21 Νοεμβρίου 2024 στην Πράγα
- Συμμετοχή στην συνεδρίαση του Φόρουμ των Ευρωπαϊκών Διαδρόμων Μεταφορών «Δυτικά Βαλκάνια – Ανατολική Μεσόγειος» (WBEM) στις 20 Νοεμβρίου 2024 στις Βρυξέλλες.
- Παρακολούθηση των εργασιών των φορέων CER (Community of European Railways and Infrastructure Managers), UIC (International Union of Railways), RNE (RailNetEurope).
- Συγκέντρωση και αποστολή στοιχείων κυκλοφοριακών ροών, παραμέτρων υποδομής, προγραμματιζόμενων έργων κλπ, που ζητήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πλαίσια υλοποίησης των νέων (Δι)ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών (ETC) ήτοι: α) Διάδρομος Βαλτικής – Μαύρης Θάλασσας – Αιγαίου Πελάγους και β) Διάδρομος Δυτικών Βαλκανίων – Ανατολικής Μεσογείου.
- Συμμετοχή του Προέδρου του ΟΣΕ κ. Γιάννου Γραμματίδη καθώς και αντιπροσωπεία στελεχών στη Διεθνή Έκθεση Σιδηροδρομικών Οχημάτων, Συγκοινωνιών, Νέων Τεχνολογιών Οχημάτων και Συστημάτων, InnoTrans 2024, με σκοπό την εξωστρέφεια, αλλά και την ενημέρωση για όλες τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των σιδηροδρόμων. Τα στελέχη του ΟΣΕ είχαν συναντήσεις με φορείς χάραξης πολιτικής, εμπειρογνώμονες του κλάδου, εκπροσώπους τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα και από σιδηροδρομικές εταιρείες και ενημερώθηκαν για τεχνολογικές καινοτομίες στους τομείς των σιδηροδρόμων και των μεταφορών.

Συμμετοχή στο 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών στην Ελλάδα.

Πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του ΥΜΕ, το 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών στην Ελλάδα, στο οποίο συμμετείχε ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Χ. Παληός και συγκεκριμένα στο πάνελ με τίτλο “Οι ενέργειες για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου”.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ εστίασε στην πρόοδο του έργου του νέου Προαστιακού Δυτικής Αττικής, που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης, και στα έργα που συντελούνται σε όλο το μήκος του βασικού σιδηροδρομικού άξονα.

Παρέθεσε τα οφέλη του έργου, σημειώνοντας πως «όχι μόνο θα διευκολύνει περιοχές με πληθυσμό που απασχολείται σε βιομηχανίες της ευρύτερης περιοχής, αλλά κατά μήκος του οργανώνεται αυτή τη στιγμή ένας

μεγάλος αριθμός logistics centers τα οποία θα εξυπηρετηθούν από το τρένο, ενώ παράλληλα θα μειωθεί ο φόρτος των βαρέων οχημάτων που κυκλοφορούν στον άξονα ΠΑΘΕ», πιο συγκεκριμένα ένα τρένο του Προαστιακού Δυτικής Αττικής ισούται με την κυκλοφορία 15 – 20 βαρέων οχημάτων στον οδικό άξονα.

Επίσης ανέδειξε και την ανάγκη ίδρυσης σιδηροδρομικής αστυνομίας, η οποία υπήρχε αλλά σταδιακά καταργήθηκε, εξαιτίας της αύξησης της παραβατικότητας. «Η χρήση της τεχνολογίας καμερών και drones έχει μειώσει τις δολιοφθορές, αλλά εξακολουθούν να συμβαίνουν σε μικρότερη κλίμακα.

Η Εταιρική Υπευθυνότητα στον Όμιλο ΟΣΕ

Οι προτεραιότητες ανάπτυξης του Τομέα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το Όραμα του Ομίλου ΟΣΕ, που είναι να αναπτύξει μια σύγχρονη υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, προωθώντας το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ως ένα ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Παράλληλα, ο Όμιλος επιδιώκει να ικανοποιεί την ανάγκη των πολιτών και των επιχειρήσεων για γρήγορη, ασφαλή, άνετη και οικονομικά αποδοτική μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Παράλληλα, επιδιώκει την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, όχι μόνο στην ελληνική αλλά και στη διεθνή αγορά.

Η υπευθυνότητα αποτελεί συστατικό στοιχείο του τρόπου ανάπτυξης και λειτουργίας του Οργανισμού. Οι αρχές της Βιώσιμης ανάπτυξης ενσωματώνονται στον στρατηγικό σχεδιασμό του ΟΣΕ, ο οποίος διαμορφώνεται εντός του πλαισίου που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων κατά υψηλή προτεραιότητα και σε μεσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Οι βασικές στρατηγικές κατευθύνσεις του ΟΣΕ περιλαμβάνουν:

- Οικονομική Βιωσιμότητα
- Βελτίωση Ποιότητας Υπηρεσιών, Διαχείρισης Υποδομής και Κυκλοφορίας
- Βελτιστοποίηση της Εσωτερικής Αποτελεσματικότητας και των Επιχειρησιακών Διαδικασιών
- Εκπλήρωση των Κανονιστικών Απαιτήσεων για την Απελευθέρωση της Σιδηροδρομικής Αγοράς
- Βελτίωση της στρατηγικής τοποθέτησης στην αγορά των μεταφορών
- Επίτευξη ικανοποιητικού βαθμού επίδοσης των σιδηροδρομικών συστημάτων
- Διασφάλιση οικονομικών πόρων για υποδομές και τεχνολογικό εξοπλισμό
- Χρήση σύγχρονων Πληροφοριακών Συστημάτων (εφαρμογή ERP κ.λ.π.)
- Σχεδιασμό και υλοποίηση επενδύσεων, χωρίς καθυστερήσεις, σε λογικό κόστος και ποιότητα
- Ανάπτυξη ανταγωνιστικής επιχειρηματικής πολιτικής
- Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού
- Αναβάθμιση και προστασία του περιβάλλοντος
- Ενίσχυση της διασυννοριακής συνεργασίας και ανάπτυξης.

Με βάση το στρατηγικό πλάνο του Οργανισμού, οι δράσεις και τα προγράμματα που αναπτύσσονται και υλοποιούνται αφορούν τις ακόλουθες περιοχές ή άξονες εταιρικής υπευθυνότητας:

- ✓ Ποιοτικές υπηρεσίες και ασφαλές σύστημα μεταφορών
- ✓ Υπευθυνότητα για τους εργαζόμενους
- ✓ Φροντίδα για το περιβάλλον
- ✓ Συμβολή στον πολιτισμό και στην κοινωνία.

Συμμέτοχοι / Ενδιαφερόμενα μέρη

Ως Συμμέτοχοι ή Ενδιαφερόμενα Μέρη προσδιορίζονται τα φυσικά πρόσωπα ή οργανισμοί που μπορεί να επηρεάζουν, να επηρεάζονται ή να θεωρούν ότι επηρεάζονται από μια απόφαση ή μια δραστηριότητα και γενικά από την επιχειρηματική λειτουργία του ΟΣΕ. Η επικοινωνία και συνεργασία με τους συμμετόχους έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Οργανισμό. Ειδικότερα, οι συμμετόχοι ή ενδιαφερόμενα μέρη του ΟΣΕ είναι οι εξής:

- Διοικητικό Συμβούλιο
- Μέτοχοι
- Κράτος – Αρχές
 - ΡΑΣ
 - ΥΠΟΜΕ
 - ΥΠΕΝ
 - Διαχειριστικές Αρχές (Συγχρηματοδοτούμενων Έργων)
- Πελάτες
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις
 - Επιβάτες κατά την παραμονή τους στους σταθμούς
 - Φορείς Ιδιωτικών Παρακαμπτηρίων
- Ανάδοχοι – εργολάβοι κατασκευαστές / συντηρητές υποδομής
- Εργαζόμενοι
- ΕΡΓΟΣΕ
- ΓΑΙΑΟΣΕ
- ΥΣΦ - Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (Hellenic Train)
- Εξωτερικοί Πάροχοι υλικών - υπηρεσιών
- Γειτονικές εγκαταστάσεις – κάτοικοι - τοπικές κοινωνίες
- ΟΤΑ
- UIC
- ERA
- ΕΛΣΤΑΤ
- Κάτοχοι απαλλοτριώσιμης/μένης γης έργων ΟΣΕ
- Χρήστες ΙΔ
- Καταστήματα εντός σταθμών
- ΔΕΚΟ των οποίων οι υποδομές εμπλέκονται με την Σιδηροδρ. Υποδομή
- ΜΜΕ
- PRIME
- RNE
- CER
- Άλλοι Διαχειριστές Υποδομής (όμορων χωρών)



Οι προβληματισμοί, οι προσδοκίες και τα θέματα που απασχολούν τα Ενδιαφερόμενα Μέρη σε σχέση με τις δραστηριότητες του ΟΣΕ, απασχολούν και τον ίδιο τον Οργανισμό, λόγω της επίδρασης ή της πιθανής επίδρασής τους στην ικανότητα του Οργανισμού να παρέχει με συνέπεια προϊόντα και υπηρεσίες που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του πελάτη και τις εφαρμοστέες νομοθετικές και κανονιστικές απαιτήσεις. Για το λόγο αυτό επιδιώκει με την αμφίδρομη επικοινωνία και τον διάλογο μαζί τους να βελτιώνεται στα σημεία που διαπιστώνει αδυναμία ικανοποίησής τους. Η επικοινωνία είναι συστηματική και πραγματοποιείται μέσω τω αρμόδιων διευθύνσεων.

Οι απόψεις και οι ανάγκες των συμμετόχων του Οργανισμού λαμβάνονται υπόψη κατά το στρατηγικό σχεδιασμό δράσεων ανά άξονα Εταιρικής Υπευθυνότητας του ΟΣΕ.

Υποχρεώσεις του ΟΣΕ ως προς τους Πελάτες του

Ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, είναι υπεύθυνος για την απρόσκοπτη λειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών του δικτύου και των Σιδηροδρομικών Σταθμών. Ουσιαστικά, οι πελάτες του ΟΣΕ είναι οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που παρέχουν επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορικές υπηρεσίες.

Η σχέση του ΟΣΕ με αυτές διέπεται από συμβάσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να προβλέπονται και αποζημιώσεις σε περίπτωση αθέτησης όρων.

Επιπλέον, σύμφωνα με το ΠΔ 41/2005, Άρθρο 19 και το Ν. 4408/2016, Άρθρο 35, έχει θεσπιστεί Σύστημα Επιδόσεων όπου προβλέπονται εκατέρωθεν αποζημιώσεις για καθυστερήσεις που οφείλονται στον ΟΣΕ ή στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις αντίστοιχα.

Άξονας 1ος : Ποιοτικές υπηρεσίες και ασφαλές σύστημα μεταφορών

Στρατηγική προτεραιότητα του ΟΣΕ αποτελεί η ανάπτυξη και η διαχείριση μιας σύγχρονης σιδηροδρομικής υποδομής, με στόχο την ασφαλή μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Ο Οργανισμός έχει αναπτύξει και εφαρμόζει Πολιτική Ποιότητας, σύμφωνα με την οποία δεσμεύεται για τα ακόλουθα:

Δέσμευση ΟΣΕ:

- Να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίσει την προστασία των επιβατών, των εργαζομένων και του κοινού κατά τη μετακίνησή τους με τροχαίο υλικό ή όταν βρίσκονται στους χώρους ευθύνης του.
- Να συμμορφώνεται πλήρως με τις σχετικές ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια.
- Να βελτιώνει συνεχώς το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας.

Βασικοί στόχοι του ΟΣΕ είναι:

- Να βελτιώνει την επίδοσή του σχετικά με την ασφάλεια.
- Να ελαχιστοποιεί, ή όπου είναι εφικτό να εξαλείφει, όλους τους κινδύνους που ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια ανθρώπινης ζωής, τραυματισμούς, φωτιές και εκτεταμένες καταστροφές στη σιδηροδρομική υποδομή, το τροχαίο υλικό ή το περιβάλλον.

Όλοι οι εργαζόμενοι έχουν την ασφάλεια ως πρώτη προτεραιότητα για την επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων τους. Τα στελέχη του Οργανισμού σε όλα τα επίπεδα διοίκησης και επίβλεψης είναι υπεύθυνα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, να πληρούν τις απαιτήσεις για ασφάλεια, καθώς και να εφαρμόζουν την πολιτική αυτή.

Ειδικότερα, ο ΟΣΕ:

- Παρέχει και κατανέμει κατάλληλους πόρους και μέσα ασφαλείας για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.
- Φροντίζει για την διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφαλείας και τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, δίνοντας παράλληλα προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων.
- Φροντίζει για την ενίσχυση της παιδείας στα θέματα ασφαλείας και την ενσωμάτωσή τους στην λήψη αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα, παρέχοντας καθοδήγηση προκειμένου να εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση.
- Εκπαιδεύει τους εργαζόμενους και τους παροτρύνει να εργάζονται με υπεύθυνο τρόπο.
- Ενθαρρύνει τη συμμετοχή όλων των εργαζόμενων, ώστε να εξασφαλιστεί η εφαρμογή της πολιτικής ασφαλείας.
- Προάγει τη συνεργασία με τοπικές αρχές και οργανισμούς που ασχολούνται με τα θέματα ασφαλείας
- Αναπτύσσει διαδικασίες για την πρόληψη των κινδύνων στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Καταρτίζει σχέδια ετοιμότητας για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ώστε να ελαχιστοποιεί ενδεχόμενους κινδύνους ασφαλείας μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών.
- Εφαρμόζει διαδικασία αναφοράς και έρευνας σε βάθος των συμβάντων προκειμένου να λαμβάνονται τα μέτρα εκείνα που θα εξαλείψουν την επανεμφάνισή τους στο μέλλον.
- Ανασκοπεί ετησίως την πολιτική του σε θέματα ασφαλείας και την επανεκδίδει σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο.
- Η συμμόρφωση με την πολιτική ασφαλείας είναι υποχρεωτική για όλους τους εργαζόμενους, συνεργάτες και εργολάβους του Οργανισμού.

Σύστημα Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ)

Ο ΟΣΕ έχει τεκμηριώσει, αναπτύξει και εφαρμόσει ένα αποτελεσματικό Σύστημα Διαχείρισης της Ασφαλείας (ΣΔΑ), για όλες τις δραστηριότητές του.

Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφαλείας καλύπτει όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του Οργανισμού, οι οποίες αφορούν στη διαχείριση της υποδομής, στη ρύθμιση της κυκλοφορίας καθώς και στην αλληλεπίδραση όλων των σιδηροδρομικών οργανισμών και του ΟΣΕ. Επίσης ενσωματώνει τους απαραίτητους κανονισμούς και τις συμφωνίες του Οργανισμού, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του Σιδηροδρόμου με τον καλύτερο τρόπο.

Ο γενικός στόχος του ΣΔΑ, είναι να εξασφαλίσει ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους Κοινούς Στόχους Ασφαλείας, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφαλείας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των Κοινών Μεθόδων Ασφαλείας καθώς και οι κοινοποιούμενοι εθνικοί κανόνες. Με την υιοθέτηση μιας δομημένης προσέγγισης στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του ΣΔΑ, επιτυγχάνεται ενδελεχής ανάλυση και διαχείριση των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες του Οργανισμού, υπό όλες τις συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη και τις διασυνδέσεις με άλλους Σιδηροδρομικούς Φορείς (Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, ΥΣΦ, ΕΡΓΟΣΕ, εργολάβοι που συντηρούν την υποδομή και τα συστήματα) στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Οι Κοινοί Στόχοι Ασφαλείας (ΚΣΑ), των οποίων η 2^η δέσμη καθιερώθηκε με την Απόφαση 2012/226/ΕΕ της Επιτροπής της 23^{ης} Απριλίου 2012, έχουν δημιουργήσει τα εργαλεία με τα οποία μπορεί να εκτιμάται το επίπεδο ασφάλειας και οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη.

Το ΣΔΑ συμβάλλει στο:

- Να βελτιωθεί η συνολική απόδοση.
- Να υπάρξει επιχειρησιακή και λειτουργική αποτελεσματικότητα.
- Να ενισχυθούν οι σχέσεις με τους πελάτες του Οργανισμού και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
- Να οικοδομηθεί στο προσωπικό μια σαφής κουλτούρα ασφάλειας.

Μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, ο διαχειριστής υποδομής προωθεί μια νοοτροπία αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα.

Ο αποτελεσματικός έλεγχος της επικινδυνότητας για το Σιδηροδρομικό Σύστημα επιτυγχάνεται μόνο με τη συνέργεια τριών κρίσιμων παραγόντων:

1. Της τεχνικής διάστασης που αφορά τα σύγχρονα εργαλεία και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται,
2. Της ανθρώπινης διάστασης που αφορά τους ανθρώπους της «πρώτης γραμμής», με κατάλληλες δεξιότητες, συνεχή κατάρτιση και επαγρύπνηση
3. Της οργανωτικής διάστασης που αποτελείται από τις διαδικασίες και τις μεθόδους που συνδέουν το πολύπλοκο πλέγμα των απαιτούμενων ενεργειών.

Η ορθή εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας από τον ΟΣΕ είναι το βασικό στοιχείο επιτυχίας για ολόκληρο το κανονιστικό πλαίσιο της ασφάλειας, όπως προβλέπεται από την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δεδομένου δε ότι αποτελεί την βάση επί της οποίας η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χορηγεί την έγκριση ασφάλειας.

Πολλά από τα στοιχεία του ΣΔΑ είναι κοινά με αντίστοιχα Διαχειριστικά Συστήματα για την Ποιότητα (ISO 9001) και το Περιβάλλον (ISO 14001) και ως εκ τούτου ο ΟΣΕ το έχει ενσωματώσει σε ένα Ενιαίο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης που καλύπτει όλες τις απαιτήσεις των επιμέρους συστημάτων. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στη Διοίκηση να παρακολουθεί εποπτικά όλα τα συστήματα και να θέτει κοινούς και ουσιαστικούς στόχους βελτίωσης.

Κατά τη διάρκεια του έτους αναφοράς, ο Οργανισμός ολοκλήρωσε εργασίες αποκατάστασης τμημάτων της υποδομής που είχαν υποστεί μεγάλες καταστροφές εξαιτίας των θεομηνιών DANIEL & ELIAS (ηχ Άγιος Στέφανος Ξ. –Δομοκός – Παλαιοφάρσαλος – Μεζούρλος) και κατόπιν αίτησής του, η ΡΑΣ επικαιροποίησε την Έγκριση Ασφάλειας του Οργανισμού επανεντάσσοντας το τμήμα αυτό. Παράλληλα ξεκίνησε τις εργασίες αποκατάστασης και άλλων προβληματικών τμημάτων, με σκοπό την επανένταξή τους στην έγκριση ασφάλειας (ηχ Έδεσσα – Φλώρινα).

Νοοτροπία Ασφάλειας

Η ασφάλεια είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη. Σε πολλούς τομείς υψηλού κινδύνου, η αντιμετώπιση οργανωτικών και πολιτιστικών πτυχών έχει καταστεί υψίστης σημασίας για την

ενίσχυση της ασφάλειας. Η επιτυχία της νοοτροπίας ασφάλειας σε αυτούς τους κλάδους έχει πείσει τους ηγέτες των σιδηροδρόμων και τους νομοθέτες να αγκαλιάσουν αυτή τη φιλοσοφία σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η κουλτούρα ασφάλειας αναφέρεται στην αλληλεπίδραση μεταξύ των απαιτήσεων του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), του τρόπου με τον οποίο οι άνθρωποι τις κατανοούν, με βάση τις αξίες και τις πεποιθήσεις τους, και του τι πραγματικά κάνουν, όπως φαίνεται στις αποφάσεις και τις συμπεριφορές.

Η επίτευξη διατηρήσιμων επιδόσεων ασφάλειας απαιτεί την ευθυγράμμιση στο εσωτερικό του οργανισμού των διαρθρωτικών πτυχών (ΣΔΑ) και των πτυχών που αφορούν την κουλτούρα. Η θετική κουλτούρα ασφάλειας χαρακτηρίζεται από τη συλλογική δέσμευση τόσο των επιτελικών στελεχών όσο και όλων των άλλων εργαζομένων να ενεργούν πάντα με ασφάλεια, ιδίως όταν έρχονται αντιμέτωποι με αντικρουόμενους στόχους. Εφόσον ενσωματωθεί στον σχεδιασμό των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, η ασφάλεια διευκολύνει την επιχειρησιακή λειτουργία.

Διακήρυξη για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρόμους

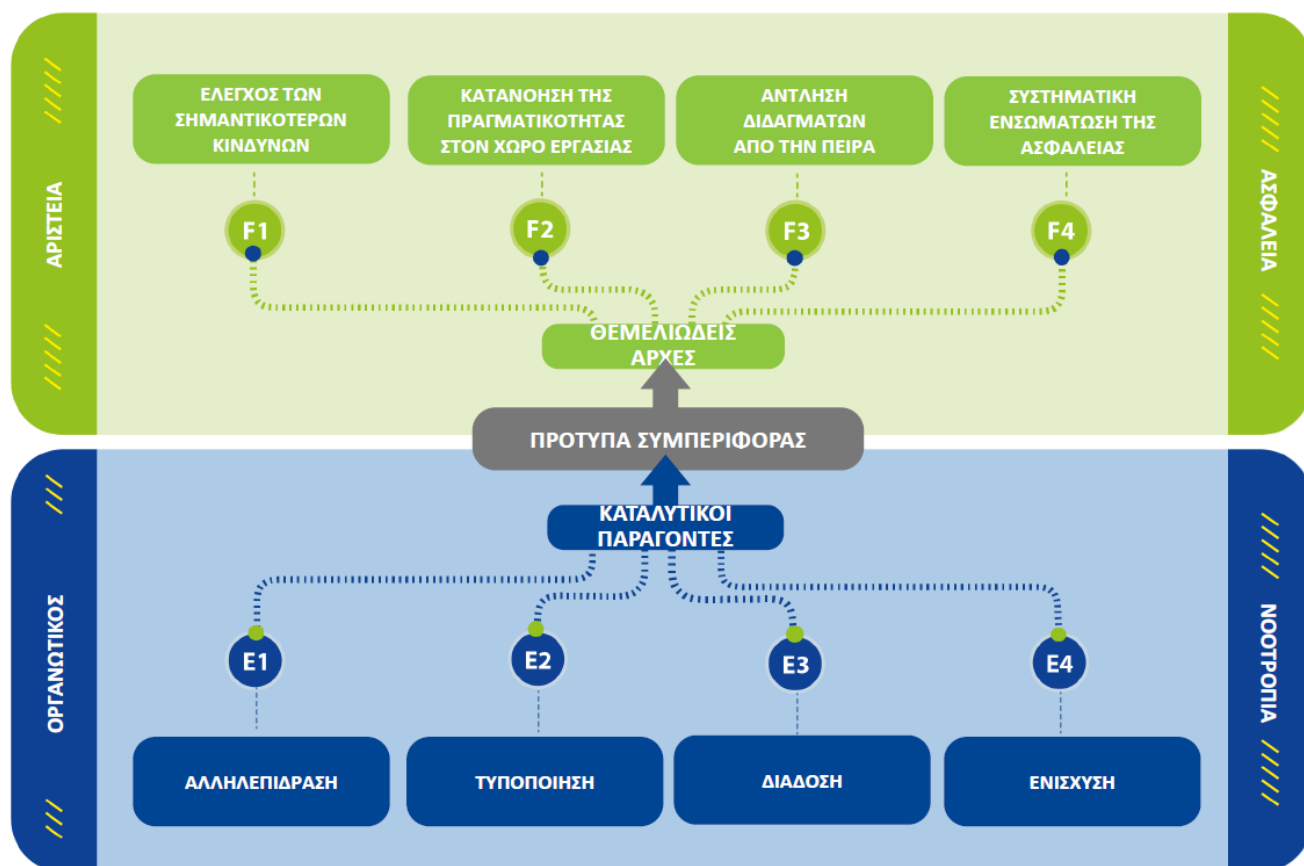
Η ακόλουθη διακήρυξη, η οποία έχει υπογραφεί και από τον Οργανισμό, επιδεικνύει τη δέσμευση των επικεφαλής των Ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων και των ρυθμιστικών αρχών, να ευαισθητοποιηθούν και να προάγουν την Κουλτούρα της Ασφάλειας, καθ' όλη την έκταση της βιομηχανίας σιδηροδρόμων.

Ως ηγέτες της βιομηχανίας σιδηροδρόμων, υπογράφοντας την παρούσα διακήρυξη, συμφωνούμε στα παρακάτω:

- 1. Η ασφάλεια είναι κύριος παράγοντας της αποδοτικότητας και της αξιοπιστίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η ασφάλεια δε θα πρέπει να υπονομεύεται από συγκρουόμενα επιχειρηματικά συμφέροντα. Το όραμα μας, οι στόχοι, οι δείκτες, η κατανομή των πόρων και οι κάθε λογής καθημερινές λειτουργίες μας, θα το υποστηρίζουν αυτό. **Η καλή διαχείριση της ασφάλειας βασίζεται πάντα σε αξιολόγηση του κινδύνου***
- 2. Οι οργανισμοί μας θα προάγουν την ασφάλεια, την υποβολή αναφορών και τις αρχές του «πνεύματος δικαιοσύνης» μεταξύ της διοίκησης και των εργαζομένων όσο και με τρίτα πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων των ανάδοχων έργου, των προμηθευτών και των πάροχων υπηρεσιών. Από κοινού, θα καλλιεργήσουμε ενεργά αμοιβαίο σεβασμό, αλληλοϋποστήριξη και συνεργασία, για να χτίσουμε την εμπιστοσύνη ανάμεσα στους οργανισμούς μας και να δημιουργήσουμε μια κοινή αντίληψη της πραγματικότητας στο εργασιακό περιβάλλον*
- 3. Η ασφάλεια είναι ατομική ευθύνη κατ' αναλογία της εκπαίδευσης, εμπειρίας και επαγγελματικών προτύπων που αντιστοιχούν στον εκάστοτε ρόλο ή λειτουργία. Οι οργανισμοί μας είναι υπεύθυνοι να ενθαρρύνουν την θετική «ασφαλή συμπεριφορά» και να παρέχουν το κατάλληλο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού της εργασίας, των εργαλείων, της εκπαίδευσης και των διαδικασιών, ώστε να επιτυγχάνεται η εργασία με ασφάλεια*
- 4. Μέσα στο περιβάλλον εργασίας των σιδηροδρόμων, κάθε άτομο, ανεξάρτητα από το επίπεδο εκπαίδευσης, εξειδίκευσης, εμπειρίας, ικανότητας και καλής θέλησης, είναι πιθανό να βρεθεί αντιμέτωπο με καταστάσεις, στις οποίες τα όρια της ανθρώπινης απόδοσης σε συνδυασμό με αθέμιτες ή και απρόβλεπτες συστημικές επιρροές, μπορούν να οδηγήσουν σε ανεπιθύμητα αποτελέσματα*
- 5. Η διερεύνηση και η ανάλυση συμβάντων θα πρέπει να επικεντρώνονται πρωτίστως στην απόδοση του συστήματος, τις συνθήκες και τους παράγοντες που επηρεάζουν την εργασιακή πρακτική και όχι στην επίρριψη κατηγοριών και ατομικής ευθύνης. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να ακολουθείται πάντοτε, με εξαίρεση περιπτώσεις βαρείας αμέλειας, συνειδητών παραβάσεων και καταστροφικών πράξεων, οι οποίες υπονομεύουν σοβαρά το επίπεδο της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο*
- 6. Η θετική συμπεριφορά και πρωτοβουλίες ασφάλειας θα συγκεντρώνονται και θα διαμοιράζονται στην βιομηχανία σιδηροδρόμων, ώστε να επιδεικνύεται πως οι οργανισμοί μας δίνουν αξία στη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας*

7. Η διαρκής ανάπτυξη, προώθηση και αξιολόγηση των επιχειρησιακών θεμελίων και πρακτικών, με στόχο την καλλιέργεια θετικής κουλτούρας ασφαλείας, θα καθορίζεται από το σύνολο του ανθρώπινου δυναμικού των οργανισμών μας

Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό μοντέλο νοοτροπίας ασφαλείας 2.0: Συστατικά στοιχεία



Θεμελιώδεις αρχές

F1: Έλεγχος των σημαντικότερων κινδύνων

F1.1 Ευαισθητοποίηση σχετικά με τους κινδύνους

- Τα άτομα, σε όλα τα επίπεδα, έχουν επίγνωση των σημαντικότερων κινδύνων και κατανοούν την προσωπική τους συμβολή στην ασφάλεια
- Ο οργανισμός έχει εντοπίσει όλες τις δραστηριότητες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σοβαρούς τραυματισμούς και θανάτους, άμεσα ή έμμεσα. Το προσωπικό συνειδητοποιεί ότι μπορεί πράγματι να συμβούν ατυχήματα. Έχουν επίγνωση των κινδύνων στους οποίους εκτίθενται, καθώς και των κινδύνων που εισάγουν οι δραστηριότητές τους στο σιδηροδρομικό σύστημα. Το προσωπικό κατανοεί τη συμβολή του στην ανάλυση και τον μετριασμό του κινδύνου

F1.2 Προσαρμοστικότητα

- Ανάπτυξη της ικανότητας ασφαλούς λειτουργίας σε απρόβλεπτες καταστάσεις
- Ο οργανισμός προβλέπει και σχεδιάζει τις δραστηριότητές του σε κανονικές και υποβαθμισμένες λειτουργίες και προετοιμάζεται αποτελεσματικά για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Αναγνωρίζει ότι υπάρχουν όρια στις στρατηγικές πρόβλεψης. Ως εκ τούτου, παρέχονται στο προσωπικό οι απαραίτητοι πόροι, εκπαίδευση και εξουσία λήψης αποφάσεων για τον εντοπισμό απροσδόκητων καταστάσεων και την αντίδραση με ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο. Ο οργανισμός επανεξετάζει και αμφισβητεί τα σχέδιά του, προκειμένου να παραμείνει σε εγρήγορση και να αποφύγει τον εφησυχασμό

F1.3 Στάση αμφισβήτησης

- Τα άτομα σε όλα τα επίπεδα αποφεύγουν τον εφησυχασμό, αμφισβητούν τις παραδοχές, ενθαρρύνουν και εξετάζουν αντικρουόμενες αντίθετες απόψεις
- Ο οργανισμός δημιουργεί ένα περιβάλλον στο οποίο το προσωπικό σε όλα τα επίπεδα αισθάνεται άνετα να αμφισβητεί υποθέσεις και κατανοεί τη σημασία της αποφυγής εφησυχασμού. Ο οργανισμός ενθαρρύνει ενεργά τους ανθρώπους να εκφράσουν τις απόψεις τους, ακόμη και αν δεν ευθυγραμμίζονται με τις κύριες θέσεις του οργανισμού. Εξετάζονται οι γνώμες και παρέχεται ανατροφοδότηση

F2: Κατανόηση της πραγματικότητάς στο χώρο εργασίας

F2.1 Συνθήκες εργασίας

- Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι οι συνθήκες εργασίας, όπως η πίεση χρόνου, ο φόρτος εργασίας και η κόπωση επηρεάζουν τις ασφαλείς συμπεριφορές.
- Η παραγωγικότητα και η πίεση χρόνου μπορούν να δημιουργήσουν συνθήκες εργασίας που μπορεί να οδηγήσουν σε ανθρώπινα λάθη και αποκλίσεις. Οι άνθρωποι μπορεί να συμπεριφέρονται με ανασφάλεια και να εφαρμόζουν συμβιβασμούς προκειμένου να επιλύσουν τις συγκρούσεις στόχων και να αντιμετωπίσουν τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις του συστήματος. Ο οργανισμός προσπαθεί να κατανοήσει πώς οι συνθήκες εργασίας επηρεάζουν την απόδοση. Αυτό χρησιμοποιείται ως εισροή για το σχεδιασμό του χώρου εργασίας, του εξοπλισμού και των διαδικασιών

F2.2 Πολυπλοκότητα συστήματος

- Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι οι τεχνολογίες και τα συστήματά του είναι πολύπλοκα και μπορούν να αποτύχουν με απρόβλεπτους τρόπους.
- Η ασφάλεια εξετάζεται υπό το πρίσμα του συνολικού συστήματος. Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι άνθρωποι, οργανωτικοί, τεχνικοί και εξωτερικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια σε επίπεδο συστήματος και αναλύει τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των στοιχείων του συστήματος. Η διαχείριση της ασφάλειας γίνεται προληπτικά. Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι η πραγματικότητα στο χώρο εργασίας είναι δυναμική και συνεχώς σαρώνει και ερμηνεύει τις απειλές για την ασφάλεια

F2.3 Υποβολή αναφορών

- Κάθε συνηθισμένη ή μη φυσιολογική παρέκκλιση από τις αναμενόμενες επιδόσεις αναγνωρίζεται και αναφέρεται. Εφαρμόζονται μέτρα για τον εντοπισμό και τον μετριασμό του φαινομένου της οργανωσιακής σιωπής.
- Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι υπάρχουν πάντα κενά μεταξύ της εργασίας (εργασία όπως σχεδιάζεται) και της δραστηριότητας (εργασία όπως εκτελείται). Ως εκ τούτου, προσπαθεί να εντοπίσει, να παρακολουθήσει, να αναλύσει και να δράσει σε όλα τα σχετικά κενά, χρησιμοποιώντας όλες τις διαθέσιμες γνώσεις, συμπεριλαμβανομένης της εμπειρίας πρώτης γραμμής. Ο οργανισμός διαθέτει διαδικασίες και εργαλεία με τα οποία το προσωπικό σε όλα τα επίπεδα αναφέρει παρ' ολίγον ατυχήματα, συμβάντα και ατυχήματα. Η οργανωτική σιωπή αναφέρεται στο συλλογικό φαινόμενο του να λέμε ή να κάνουμε πολύ λίγα ως απάντηση σε προβλήματα (ασφάλειας). Ο οργανισμός καταβάλλει προσπάθειες για να εντοπίσει εκείνες τις διαδικασίες, ρυθμίσεις, στυλ ηγεσίας και συνήθειες που μπορούν να συμβάλουν στην οργανωτική σιωπή και ενεργεί πάνω σε αυτά.

F3.1 Ανάλυση

- Οι αναφορές που υποβάλλονται αναλύονται συστηματικά προκειμένου να εντοπιστούν οι παράγοντες εκείνοι που θα καταστήσουν εφικτή την άντληση διδαγμάτων και την πραγματοποίηση βελτιώσεων σε επίπεδο οργανισμού.
- Ο οργανισμός διαθέτει σύστημα συστηματικού εντοπισμού, καταγραφής και ανάλυσης των αποκλίσεων. Η ανάλυση λαμβάνει υπόψη τους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες και προσανατολίζεται στην εύρεση των υποκείμενων παραγόντων που επηρεάζουν την απόδοση

F3.2 Βελτίωση

- Η πληροφόρηση που σχετίζεται με την ασφάλεια θεωρείται ως μια ευκαιρία για βελτίωση των επιδόσεων και λαμβάνεται υπόψη
- Ο οργανισμός λαμβάνει συστηματικά μέτρα για τη διαχείριση της κρίσιμης μεταβλητότητας των επιδόσεων και την αποφυγή επαναλαμβανόμενων αποκλίσεων. Η ανατροφοδότηση σχετικά με την ασφάλεια αναλύεται και, όπου είναι απαραίτητο, ενεργείται για την υποστήριξη της συνεχούς βελτίωσης. Τα διδάγματα που αντλούνται μοιράζονται σε ολόκληρο τον οργανισμό.

F3.3 Άντληση διδαγμάτων από τρίτους

- Ο οργανισμός αναζητά ενεργά ευκαιρίες μάθησης
- Ο οργανισμός προσπαθεί να εντοπίσει πού μπορεί να μάθει από άλλους, τόσο από τη σιδηροδρομική βιομηχανία όσο και ευρύτερα. Αυτό περιλαμβάνει ευκαιρίες όπως η συγκριτική αξιολόγηση, οι αξιολογήσεις από ομοτίμους και η ανάλυση εξωτερικών συμβάντων. Παρέχει επίσης υποστήριξη στο προσωπικό για να συμμετάσχει στη μάθηση και την ανάπτυξη εκτός του οργανισμού

F4: Συστηματική ενσωμάτωση της ασφάλειας

F4.1 Όραμα για την ασφάλεια

- Ο οργανισμός αναπτύσσει και εφαρμόζει ένα όραμα για την ασφάλεια προκειμένου να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του.
- Ο οργανισμός έχει καθορίσει ένα όραμα ασφάλειας σύμφωνο με το περιβάλλον του, την επιχειρηματική στρατηγική και τους στόχους του. Αυτό το όραμα επικοινωνείται σε όλο το προσωπικό με διαφορετικά μέσα και σε διαφορετικές στιγμές. Οι διευθυντές και το προσωπικό κατανοούν και μοιράζονται το όραμα ασφάλειας. Το όραμα της ασφάλειας ενσωματώνεται συστηματικά στις διαδικασίες και τις διαδικασίες του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

F4.2 Κατανομή πόρων

- Η ασφάλεια αποτελεί πρωταρχικό μέλημα κατά την κατανομή των πόρων
- Ο οργανισμός προσδιορίζει και κατανέμει τους επαρκείς πόρους που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του. Οι απαιτήσεις σε προσωπικό και οι πόροι για ασφαλείς λειτουργίες αναγνωρίζονται από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε ολόκληρο τον οργανισμό

F4.3 Λήψη αποφάσεων

- Τα άτομα σε όλα τα επίπεδα είναι πεπεισμένα ότι η ασφάλεια και οι επιχειρησιακές δραστηριότητες συμβαδίζουν
- Όλοι στον οργανισμό θεωρούν την ασφάλεια ως μέρος των καθημερινών δραστηριοτήτων και προσπαθούν για ασφαλή απόδοση. Αυτό αντικατοπτρίζεται στη λήψη αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα σε ολόκληρο τον οργανισμό

Καταλυτικοί παράγοντες

E1: Αλληλεπίδραση

E1.1 Ομαδική εργασία και συνεργασία

- Ενθαρρύνεται η συνεργασία τόσο εντός όσο και μεταξύ των οργανισμών ούτως ώστε ο οργανισμός να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια
- Ο οργανισμός αναγνωρίζει ότι είναι ένα συστατικό ενός ευρύτερου κοινωνικο-τεχνικού συστήματος και εφαρμόζει ρυθμίσεις για να διευκολύνει την κοινή χρήση εντός και πέρα από τα οργανωτικά όρια. Το προσωπικό

αλληλεπιδρά και ανταλλάσσει ανοιχτά σχετικές πληροφορίες, επίσημα και ανεπίσημα, εντός της ομάδας του, του τμήματός του, με άλλα τμήματα και με άλλους οργανισμούς (π.χ. προμηθευτές, εργολάβους, ενδιαφερόμενους).

E1.2 Διαπροσωπικές αξίες

- Η εμπιστοσύνη, ο σεβασμός και η ειλικρίνεια διέπουν τον οργανισμό και αποτελούν χαρακτηριστικό των σχέσεων που υπάρχουν εντός του οργανισμού σε όλα τα επίπεδα.
- Ο οργανισμός και η διοίκησή του βλέπουν πραγματικά αξία σε μια ανοιχτή κουλτούρα όπου οι ιδέες και οι απόψεις μπορούν να αρθρωθούν και να συζητηθούν, ακόμη και αν δημιουργούν ασάφεια και τριβές. Η εμπιστοσύνη και ο σεβασμός σε ολόκληρο τον οργανισμό επιτρέπουν την αναφορά και την κοινή χρήση. Οι διευθυντές γνωρίζουν ότι η εμπιστοσύνη είναι δύσκολο να οικοδομηθεί και είναι εύκολο να χαθεί και συμπεριφέρονται ανάλογα. Το προσωπικό πρώτης γραμμής αισθάνεται άνετα να αναφέρεται στη διοίκηση

E1.3 Ρυθμιστικές σχέσεις

- Υπάρχουν υγιείς ρυθμιστικές σχέσεις που διασφαλίζουν ότι ο υπεύθυνος οργανισμός λογοδοτεί σε θέματα ασφάλειας.
- Υγιείς ρυθμιστικές σχέσεις είναι οι σχέσεις μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων και των σιδηροδρομικών οργανισμών που υποστηρίζουν την επίτευξη βιώσιμων και ασφαλών επιδόσεων του σιδηροδρομικού συστήματος μέσω ρυθμιστικών δραστηριοτήτων. Βασίζονται στη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη, στην κοινή κατανόηση των ζητημάτων και των ευθυνών ασφάλειας και στη χρήση αναλογικής εξουσίας.

E2: Τυποποίηση

E2.1 Ρόλοι και αρμοδιότητες

- Οι ρόλοι, οι αρμοδιότητες και οι εξουσίες είναι κατανοητές και αποδεκτές
- Οι ρόλοι, οι αρμοδιότητες και οι εξουσίες εντός του οργανισμού καθορίζονται, κοινοποιούνται αποτελεσματικά και επανεξετάζονται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη τους σημαντικούς κινδύνους και την πραγματικότητα στον χώρο εργασίας. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στο προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων, ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι γνωρίζουν, κατανοούν και αποδέχονται τον ρόλο και τη συμβολή του στην ασφάλεια.

E2.2 Οργανωτικός σχεδιασμός

- Οι οργανωτικές δομές στηρίζουν τις βιώσιμες και ασφαλείς επιδόσεις
- Ο οργανισμός έχει δημιουργήσει τις δομές του (οργανόγραμμα, διεργασίες, διαδικασίες, επίσημοι κανόνες) ώστε να είναι συνεπείς με το όραμα ασφάλειας. Οι οργανωτικές δομές λαμβάνουν υπόψη τον έλεγχο των μεγάλων κινδύνων, την πραγματικότητα στον χώρο εργασίας και τη συνεχή βελτίωση.

E2.3 Οργανωτικά συστήματα

- Οι διεργασίες, τα εργαλεία και η τεκμηρίωση συμβάλλουν στην επίτευξη βιώσιμων και ασφαλών επιδόσεων.
- Ο οργανισμός έχει εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας ζωής, το οποίο οδηγεί στην επίτευξη του οράματος ασφάλειας. Η τεκμηρίωση, οι διαδικασίες, οι κανόνες και οι τεχνικές λύσεις υποστηρίζουν τις βασικές αρχές ασφάλειας των σιδηροδρόμων και χρησιμοποιούνται ενεργά από το προσωπικό

E3: Διάδοση

E3.1 Επικοινωνία

- Οι πληροφορίες που αφορούν την ασφάλεια γνωστοποιούνται ανοιχτά τόσο στο εσωτερικό του οργανισμού όσο και μεταξύ των οργανισμών.
- Ο οργανισμός έχει καθορίσει τις πληροφορίες ασφαλείας και τα μέσα διάδοσής τους εντός και εκτός του οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων, άλλων σιδηροδρομικών οργανισμών, ρυθμιστικών και ερευνητικών φορέων. Το προσωπικό γνωρίζει τη σημασία της ανταλλαγής πληροφοριών ασφαλείας με στόχο την επίτευξη βιώσιμων και ασφαλών επιδόσεων

E3.2 Διαχείριση επάρκειας

- Η διαχείριση ικανοτήτων εγγυάται ένα καταρτισμένο εργατικό δυναμικό.

- Ο οργανισμός διαθέτει ένα σύστημα διαχείρισης ικανοτήτων, το οποίο απευθύνεται σε όλο το προσωπικό, το οποίο αντικατοπτρίζει τις απαιτήσεις των λειτουργιών και συμβάλλει στις βασικές αρχές ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

E3.3 Προσωπικές και κοινωνικές δεξιότητες

- Οι ηγετικές ικανότητες στον τομέα της ασφάλειας και οι μη τεχνικές δεξιότητες αναπτύσσονται συστηματικά.
- Ο οργανισμός έχει αναγνωρίσει ότι η ανάπτυξη προσωπικών και κοινωνικών δεξιοτήτων είναι απαραίτητη και την έχει ενσωματώσει στο σύστημα διαχείρισης ικανοτήτων για όλο το προσωπικό. Οι διευθυντές και το προσωπικό ασχολούνται με την ανάπτυξη και εφαρμογή προσωπικών και κοινωνικών δεξιοτήτων δεξιοτήτων.

E4: Ενίσχυση

E4.1 Δίνοντας το σωστό παράδειγμα

- Η διοίκηση επιδεικνύει υποδειγματικές συμπεριφορές σχετικά με την ασφάλεια.
- Οι διευθυντές διαμορφώνουν την οργανωτική κουλτούρα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο αναμένεται να είναι ηγέτες στον τομέα της ασφάλειας, ιδίως συμμεριζόμενοι το όραμα ασφάλειας του οργανισμού και δίνοντας το παράδειγμα. Η παρουσία τους είναι αποτελεσματική μέσω της παρατήρησης, της καθοδήγησης και της ενίσχυσης των προτύπων και των προσδοκιών

E4.2 Παρέμβαση της διοίκησης

- Τα μέλη της διοίκησης διασφαλίζουν ότι τα κίνητρα, οι κυρώσεις και οι ανταμοιβές ενισχύουν συμπεριφορές και τα αποτελέσματα που συμβάλλουν στην επίτευξη του οράματος για την ασφάλεια
- Ο οργανισμός δημιουργεί μια διαφανή, συνεπή και κοινή κατανόηση του τι είναι αποδεκτό και τι μη αποδεκτό. Αυτό υποστηρίζεται και αποδεικνύεται προληπτικά από τα διευθυντικά στελέχη σε ολόκληρο τον οργανισμό, για παράδειγμα με την παροχή έγκαιρης ανατροφοδότησης τόσο για ασφαλείς όσο και για μη ασφαλείς συμπεριφορές.

E4.3 Εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα των ΑΟΠ

- Κατά τον σχεδιασμό ή την τροποποίηση λαμβάνονται συστηματικά υπόψη οι άνθρωποι και οι οργανωτικοί παράγοντες (ΑΟΠ), συμπεριλαμβανομένης της εμπειρίας πρώτης γραμμής
- Ο οργανισμός καταβάλλει προσπάθειες για να κατανοήσει τους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες (ΑΟΠ) που συμβάλλουν στη βιώσιμη και ασφαλή απόδοση και να τους ενσωματώσει στο σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την παρακολούθηση, την ανάλυση, τη βελτίωση και την αλλαγή. Ομάδες και κοινότητες τελικών χρηστών συμμετέχουν σε διάλογο για τον καθορισμό τόσο των προβλημάτων όσο και των λύσεων, με την υποστήριξη εμπειρογνομόνων του ΑΟΠ, κατά περίπτωση. Ο οργανισμός αμφισβητεί ενεργά το εργασιακό περιβάλλον και πλαίσιο και αναζητά καινοτομίες προκειμένου να προωθήσει ασφαλείς συμπεριφορές και να αποθαρρύνει μη ασφαλείς συμπεριφορές.

Συμπέρασμα

- Το ευρωπαϊκό μοντέλο νοοτροπίας ασφάλειας των σιδηροδρόμων έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο για την καλύτερη κατανόηση της σύνθετης έννοιας της νοοτροπίας ασφάλειας στον σιδηροδρομικό τομέα. Το μοντέλο σε επίπεδο συνιστώσων αποσαφηνίζει τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να διαρθρωθούν τα δύο κύρια χαρακτηριστικά κάθε σιδηροδρομικού οργανισμού, η οργανωτική του νοοτροπία και το όραμά του για την ασφάλεια, προκειμένου να επιτευχθούν ασφαλείς και βιώσιμες επιδόσεις
- Το μοντέλο αποτέλεσε επίσης εξαιρετικό μέσο για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας. Η διακήρυξη για την ευρωπαϊκή νοοτροπία ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι αρχές της οποίας ευθυγραμμίζονται με τις θεμελιώδεις αρχές της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, έχει υπογραφεί από μεγάλο αριθμό ευρωπαίων ηγετών στους σιδηροδρόμους. Οι τέσσερις βασικές αρχές ασφάλειας των σιδηροδρόμων έχουν επίσης χρησιμοποιηθεί για τη διευκόλυνση εργαστηρίων κατά τη διάρκεια των οποίων οι συμμετέχοντες συμβάλλουν στη σύλληψη του οράματός τους για την ασφάλεια
- Το σύνολο των είκοσι τεσσάρων χαρακτηριστικών μιας θετικής νοοτροπίας ασφάλειας αποτελεί κατάλληλη βάση για την αξιολόγηση της νοοτροπίας ασφάλειας οποιουδήποτε σιδηροδρομικού οργανισμού. Έχει δοκιμαστεί με επιτυχία για να σχηματίσει την εικόνα της νοοτροπίας ασφάλειας μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης, η οποία αποτελείται από πολιτιστικά πλεονεκτήματα και τομείς που χρήζουν βελτίωσης σε μια δεδομένη στιγμή.
- Η εικόνα μπορεί στη συνέχεια να οδηγήσει στον σχεδιασμό και την εφαρμογή μιας στρατηγικής για τη βελτίωση της νοοτροπίας ασφάλειας, εστιάζοντας σε ένα ή περισσότερα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν εκείνα τα πρότυπα συμπεριφοράς που υποστηρίζουν την επίτευξη των θεμελιωδών αρχών ασφάλειας των σιδηροδρόμων

και, ως εκ τούτου, τον στόχο των βιώσιμων και ασφαλών επιδόσεων. Το μοντέλο εφαρμόστηκε επίσης επικοινωνητικά από τις εθνικές αρχές ασφάλειας για την ενσωμάτωση της νοοτροπίας ασφάλειας στις δραστηριότητές τους

Ο Οργανισμός έχει ήδη υλοποιήσει εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με την νοοτροπία ασφάλειας και τη διαλειτουργικότητα στα τμήματα επιθεώρησης της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας. Κατά το έτος αναφοράς, η Διεύθυνση Εκπαίδευσης κατάρτισε πρόγραμμα επανεκπαίδευσης σταθμαρχών πάνω στη νοοτροπία ασφάλειας και τη διαλειτουργικότητα με σκοπό να υλοποιηθεί σταδιακά κατά το τρέχον έτος.

Σκοπός του Οργανισμού είναι να αξιοποιήσει το μοντέλο 2.0 της νοοτροπίας ασφάλειας, ώστε να ενσωματώσει αποτελεσματικά και τις τέσσερις θεμελιώδεις αρχές της νοοτροπίας ασφάλειας στις εργασίες του.

Εστίαση στον Πελάτη

Ο ΟΣΕ στηρίζεται στους πελάτες του και για το λόγο αυτό πρέπει να κατανοεί τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες τους, να ικανοποιεί τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες τους. Εφαρμόζοντας την αρχή επικέντρωσης στον πελάτη, ο Οργανισμός διασφαλίζει ότι:

1. Προσδιορίζονται, είναι κατανοητές και ικανοποιούνται με συνέπεια οι απαιτήσεις του πελάτη και οι εφαρμοστέες νομοθετικές και κανονιστικές απαιτήσεις,
2. Οι ανάγκες και οι προσδοκίες αυτές κοινοποιούνται στο προσωπικό
3. Εντοπίζονται και αντιμετωπίζονται ή αξιοποιούνται οι απειλές και οι ευκαιρίες που μπορεί να επηρεάζουν την συμμόρφωση των υπηρεσιών καθώς και την ικανότητα του ΟΣΕ για την ενίσχυση της ικανοποίησης των πελατών
4. Εξασφαλίζεται μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ των αναγκών και των προσδοκιών των πελατών και των άλλων ενδιαφερομένων μερών (στελέχη, ανθρώπινο δυναμικό, εξωτερικοί συνεργάτες).
5. Διατηρείται η εστίαση στην ενίσχυση της ικανοποίησης των πελατών
6. Αξιολογείται η ικανοποίηση του πελάτη και αξιοποιούνται τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Φιλοσοφία συνεχούς βελτίωσης

Η συνεχής βελτίωση του ΕΔΣ και της επίδοσης του Οργανισμού αποτελεί δέσμευση και σταθερό αντικειμενικό σκοπό. Η εφαρμογή της αρχής της συνεχούς βελτίωσης οδηγεί στις παρακάτω ενέργειες:

- Η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών, των διεργασιών και των συστημάτων που εφαρμόζει ο Οργανισμός αποτελεί κοινό στόχο για όλο τους εργαζόμενους
- Χρήση μεθοδολογίας αξιολόγησης συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από μελέτες εξωτερικού ανταγωνισμού και εσωτερικού “συναγωνισμού” για την αναγνώριση περιοχών πιθανής βελτίωσης,
- Εφαρμογή προληπτικών ενεργειών.
- Παροχή κατάλληλης επιμόρφωσης και εκπαίδευσης προσωπικού, σε μεθόδους και εργαλεία συνεχούς βελτίωσης.
- Καθιέρωση μετρήσιμων στόχων για την παρακολούθηση και καθοδήγηση βελτιώσεων.

Σχέσεις αμοιβαίου οφέλους με προμηθευτές και συνεργάτες

Υπάρχει αλληλεξάρτηση ανάμεσα στον Οργανισμό και στους προμηθευτές-εξωτερικούς συνεργάτες της. Η καλλιέργεια σχέσεων αμοιβαίου οφέλους βοηθά και τα δύο μέρη να προσφέρουν το μέγιστο των ικανοτήτων τους, ώστε να αυξάνεται

η αξία της επιχείρησης. Η εφαρμογή της αρχής των σχέσεων αμοιβαίου οφέλους με τους προμηθευτές-εξωτερικούς συνεργάτες οδηγεί στις παρακάτω ενέργειες:

- Αναγνώριση και επιλογή των σημαντικών προμηθευτών-εξωτερικών συνεργατών
- Επίτευξη ξεκάθαρης σχέσης συνεργασίας.
- Καθορισμός (συμφωνία) από κοινού ανάπτυξης και βελτίωσης προϊόντων και παρεχομένων υπηρεσιών.
- Δημιουργία σχέσεων οι οποίες εξισορροπούν τις βραχυπρόθεσμες απολαβές με τη μακροπρόθεσμη θεώρηση.
- Καθορισμός από κοινού ξεκάθαρης εικόνας των απαιτήσεων των πελατών.
- Ανταλλαγή πληροφοριών και μελλοντικών σχεδίων.
- Αναγνώριση των βελτιώσεων και επιτευγμάτων των προμηθευτών- εξωτερικών συνεργατών.

Άξονας 2ος: Υπευθυνότητα για τους εργαζόμενους

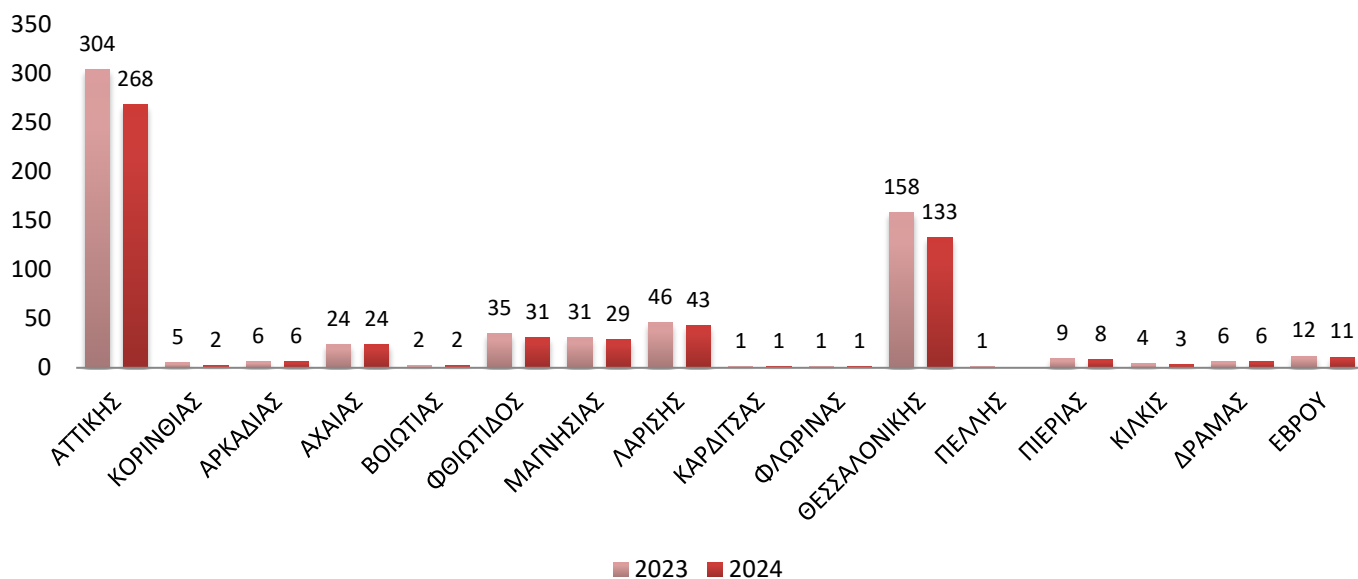
Το ανθρώπινο Δυναμικό αποτελεί τη βασικότερη παράμετρο επιτυχίας των αντικειμενικών σκοπών και στόχων του Οργανισμού. Η Διοίκηση αξιοποιεί τις δεξιότητες του ανθρώπινου δυναμικού μέσα από την ενεργό συμμετοχή του. Η ενεργός συμμετοχή του ανθρώπινου δυναμικού προϋποθέτει:

- Ανάληψη αρμοδιότητας και υπευθυνότητας στην επίλυση προβλημάτων.
- Συμμετοχή στην αναζήτηση και αξιοποίηση δυνατοτήτων για βελτίωση των επιδόσεων.
- Καινοτομία και δημιουργικότητα στην πορεία επίτευξης των αντικειμενικών σκοπών και στόχων.
- Άντληση ικανοποίησης από την εργασία του.

Ο ΟΣΕ απασχολεί ελάχιστο αριθμό μονίμων εργαζομένων σε πολλούς νομούς της χώρας. Ειδικότερα στοιχεία αναφορικά με την απασχόληση στον ΟΣΕ παρουσιάζονται ως ακολούθως:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Μόνιμο Προσωπικό ανά φύλο						
	2023			2024		
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο
Συνολικό Προσωπικό ανά φύλο	508	137	645	441	127	568
Ποσοστά ανά φύλο	79%	21%	100%	78%	22%	100%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ



ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Ηλικιακή κατανομή ανθρώπινου δυναμικού 2024

	<30	30-50	51+
Άνδρες	2	55	384
Γυναίκες	1	40	86
Σύνολο	3	95	470

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Προσλήψεις / Αποχωρήσεις

	2023	2024
Προσλήψεις	0	0
Αποχωρήσεις (σύνταξη, ανικανότητα, παραίτηση)	89	77

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Ποσοστά κινητικότητας εργαζομένων

	2023	2024
Εισερχόμενοι (Συνολικός αριθμός εισερχομένων / σύνολο εργαζομένων 31.12)	0%	0%
Εξερχόμενοι (Συνολικός αριθμός εξερχομένων / σύνολο εργαζομένων 31.12)	13,8%	13,6%

Ασφάλεια της Εργασίας

Ο Οργανισμός έχει πρωταρχικό στόχο τη δημιουργία και διαφύλαξη εργασιακού περιβάλλοντος με υψηλού επιπέδου συνθήκες υγείας και ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό εφαρμόζει καταγεγραμμένες πολιτικές και διαδικασίες, με συνεχή και αδιάκοπη προσπάθεια βελτίωσης αυτών μέσω της εκπαίδευσης και της υιοθέτησης νέων πρακτικών και τεχνολογιών.

Κατ' εφαρμογή του Ν.3850/2010 απασχολεί Τεχνικούς Ασφαλείας και Ιατρούς Εργασίας.

- Ο Τεχνικός Ασφαλείας παρέχει στον εργοδότη υποδείξεις και συμβουλές, γραπτά ή προφορικά, σε θέματα σχετικά με την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων και την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων καταχωρώντας τις γραπτές υποδείξεις σε ειδικό βιβλίο, το οποίο σελιδομετρείται και θεωρείται από την Επιθεώρηση της Εργασίας.
- Ο Ιατρός Εργασίας παρέχει υποδείξεις και συμβουλές, στους εργαζομένους και στους εκπροσώπους τους, γραπτά ή προφορικά, σχετικό με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για τη σωματική και ψυχική υγεία των εργαζομένων καταχωρώντας τις γραπτές υποδείξεις στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 14.

Ο εργοδότης λαμβάνει γνώση ενυπογράφως των υποδείξεων που καταχωρούνται σε αυτά τα βιβλία.

Οι Ιατροί εργασίας, επίσης, προέβησαν στην απαραίτητη αξιολόγηση του νεοπροσληφθέντος προσωπικού, σύμφωνα με τις απαιτούμενες από τον Εσωτερικό Κανονισμό του ΟΣΕ ΑΕ Ιατρικές Γνωματεύσεις και Εξετάσεις.

Λόγω έλλειψης προσωπικού, η για την κάλυψη των αναγκών σε Τεχνικό Ασφαλείας και Ιατρό Εργασίας σε διάφορα συγκροτήματα συνεργάστηκε με εξωτερικές υπηρεσίες προστασίας και πρόληψης (ΕΞ.Υ.Π.Π.). Η εξωτερική υπηρεσία προστασίας και πρόληψης παρείχε υπηρεσίες Τεχνικού Ασφαλείας και Ιατρού Εργασίας σε συγκροτήματα του Οργανισμού στην Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα.

Το έτος 2024, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΔΟΔΑΔ, καταγράφηκαν έξι (6) εργατικά ατυχήματα και χάθηκαν 6195 ανθρωπομήρες. Ακολουθούν οι Δείκτες Συχνότητας και βαρύτητας για τα έτη 2022,2023,2024 (υπολογισμένοι βάσει του ΕΛΙΝΥΑΕ)

Δείκτες υγείας και Ασφάλειας εργαζομένων ΟΣΕ			
	2022	2023	2024
Δείκτης συχνότητας	1,08	1,17	3,79
Δείκτης βαρύτητας	0,038	0,041	3,915

$$\text{Δείκτης συχνότητας} = \frac{\text{Αριθμός ατυχημάτων} \times 10^6}{\text{Αριθμός ανθρωποωρών εργασίας}}$$

$$\text{Δείκτης βαρύτητας} = \frac{\text{Αριθμός ανθρωποημερών εκτός εργασίας} \times 10^3}{\text{Αριθμός ανθρωποωρών εργασίας}}$$

Εκπαίδευση Εργαζομένων

Στρατηγικής σημασίας προτεραιότητα για τον ΟΣΕ αποτελεί η βελτίωση και η ανάπτυξη των ικανοτήτων των εργαζομένων του. Σε αυτό το πλαίσιο η εκπαίδευση που παρέχεται είναι συστηματική και αφορά όλα τα επίπεδα. Σύμφωνα με σχετική διαδικασία ο Οργανισμός αναγνωρίζει συστηματικά τις εκπαιδευτικές ανάγκες των εργαζομένων και στη συνέχεια αποφασίζει για:

την υλοποίηση προγραμμάτων εκπαίδευσης, και τον τρόπο τεκμηρίωσης της εκπαίδευσης κάθε εργαζόμενου έτσι, ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλοι οι εργαζόμενοι επικαιροποιούν ή/και πιστοποιούν τις γνώσεις και τις ικανότητές τους προς αντιμετώπιση των διαχρονικά αυξανόμενων απαιτήσεων.

Ο καθορισμός των εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε ετήσια βάση αποτελεί σημαντικό παράγοντα της διαχείρισης των θεμάτων ανθρωπίνου δυναμικού:



Οι ανάγκες για εκπαίδευση του προσωπικού προκύπτουν κατά βάση από:

- Ανακατανομή προσωπικού - ανάληψη νέων καθηκόντων
- Αλλαγή κανονιστικού πλαισίου (π.χ. ΤΠΔ)
- Προμήθεια νέου εξοπλισμού
- Νέα πληροφοριακά συστήματα
- Εξειδίξεις που αφορούν τις τεχνολογίες για την υλοποίηση των εργασιών
- Θέματα υγείας & ασφάλειας στην εργασία
- Θέματα Διαχείρισης Ποιότητας (πχ εσωτερικές επιθεωρήσεις, ανασκόπηση από την Διοίκηση, αντικειμενικοί σκοποί και στόχοι) και γενικότερα οργάνωσης του Οργανισμού
- Ανάγκες βελτίωσης του προσωπικού σύμφωνα, με αποτελέσματα αξιολογήσεων από τη Διοίκηση και ανασκοπήσεων του ΕΔΣ
- Επισκόπηση ικανοποίησης των πελατών
- Προτάσεις των ιδίων των εργαζομένων ή των Διευθυντών.
- Ανάγκες βελτίωσης του προσωπικού σύμφωνα, με αποτελέσματα αξιολογήσεων από τη Διοίκηση και ανασκοπήσεων του ΕΔΣ
- Επισκόπηση ικανοποίησης των πελατών
- Προτάσεις των ιδίων των εργαζομένων ή των Διευθυντών.

Με βάση τις προδιαγεγραμμένες ανάγκες των εργαζομένων του Οργανισμού σε εκπαίδευση-επιμόρφωση καταρτίζεται ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης από την Δ/νση Εκπαίδευσης. Παράλληλα, το προσωπικό συμμετέχει σε διαδικασία αξιολόγησης, με σκοπό την επιβεβαίωση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης.

Τα εκπαιδευτικά προγράμματα του ΟΣΕ αφορούν τρεις βασικές κατηγορίες:

A. Εκπαιδευτικά προγράμματα (ενδοεπιχειρησιακά)

Τα ενδοεπιχειρησιακά προγράμματα αφορούν εκπαιδεύσεις εργαζομένων του ΟΣΕ, οι οποίοι απαιτείται είτε να διαθέτουν άδεια εργασίας στο ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο, είτε για να εργάζονται σε σιδηροδρομικές σήραγγες και πρέπει να εκπαιδεύονται για τα σχετικά μέτρα ασφαλείας.

A1. Προγράμματα Βασικής εκπαίδευσης Κλάδων προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, προκειμένου να αναλάβουν καθήκοντα, στο προσωπικό του ΟΣΕ και των αναδόχων.

B. Επιμορφωτικά σεμινάρια από εξωτερικούς φορείς

Τα σεμινάρια αυτά υλοποιούνται από εξωτερικούς φορείς και οι εργαζόμενοι λαμβάνουν μέρος μετά από αίτησή τους ή με πρωτοβουλία του Οργανισμού. Τα σεμινάρια αυτά συνήθως αφορούν τα ακόλουθα θέματα:

- Οργάνωση
- Χρηματοοικονομικά
- Λογιστικά
- Διοικητικά / Νομικά
- Εφαρμογές Πληροφορικής κλπ

Γ. Παροχή εξειδικευμένης εκπαίδευσης σε Τρίτους

Ο ΟΣΕ παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό Τρίτων (Εργολήπτες έργων, Εταιρείες Security, Εργολήπτες Καθαρισμού, Αστυνομία, Πυροσβεστική, Προσωπικό ΣΤΑΣΥ, Σιδηροδρομικές Εταιρίες, ΕΡΓΟΣΕ κ.α.), οι οποίοι για τις ανάγκες της εργασίας τους έρχονται σε επαφή με το ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Επίσης, παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό έλξης και συνοδείας αμαξοστοιχιών στα μέτρα ασφαλείας στις σιδηροδρομικές σήραγγες.

Αναλυτικότερα κατά το 2024 υλοποιήθηκαν τα ακόλουθα:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΟΣΕ 2024	Αριθμός Τμημάτων	Αριθμός Συμμετεχόντων	Ώρες εκπαίδευσης
A. Εκπαιδευτικά προγράμματα (ενδοεπιχειρησιακά)	27	177	898
Κανονισμοί και Κανονιστικές Οδηγίες για την έκδοση / ανανέωση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο	25	167	834
Μέτρα Ασφάλειας κατά την εργασία σε σιδηροδρομικές Σήραγγες	2	10	64
A1. Εκπαίδευση Κλάδων κρίσιμων καθηκόντων (ΟΣΕ & ανάδοχοι)	17	186	1394
Βασική Εκπαίδευση Φυλάκων Ισόπεδων Διαβάσεων	11	68	14
Βασική Εκπαίδευση Σταθμαρχών	2	62	712
Βασική Εκπαίδευση Κλειδούχων	2	54	428
Επανεκπαίδευση Σταθμαρχών (μετά από εμπλοκή σε συμβάν)	2	2	240

Β. Επιμορφωτικά σεμινάρια σε εξωτερικούς φορείς	25	337	496
Γ. Εκπαίδευση προσωπικού Τρίτων	62	722	1636
Κανονισμοί και Κανονιστικές Οδηγίες για την έκδοση / ανανέωση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο	30	375	540
Μέτρα Ασφάλειας κατά την εργασία σε σιδηροδρομικές Σήραγγες	32	347	1096
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	131	1422	4424

Ο ΟΣΕ στο πλαίσιο της αναβάθμισης των προσόντων και της αποδοτικότερης λειτουργίας του ανθρώπινου δυναμικού του, συμβάλλει στην μετεκπαίδευση του προσωπικού του καταβάλλοντας εξ ολοκλήρου την δαπάνη Μεταπτυχιακών Προγραμμάτων Σπουδών σε τομείς που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του.

Κατά το ακαδημαϊκό έτος 2023-2024 χρηματοδοτήθηκαν **6** προγράμματα ημεδαπών μεταπτυχιακών σπουδών για εργαζόμενους του ΟΣΕ και καταβλήθηκαν **8.506 ευρώ** για κάλυψη διδάκτρων Μ.Π.Σ.

Επίσης χρηματοδοτήθηκε **1** μεταπτυχιακό πρόγραμμα φοίτησης σε ΑΕΙ της αλλοδαπής με αντικείμενο «Ασφάλεια και έλεγχος σιδηροδρομικών συστημάτων» και καταβλήθηκαν διδάκτρα και έξοδα μετάβασης στο πανεπιστήμιο **4.223,79 ευρώ**.

Δ. Σιδηροδρομική Ακαδημία

Το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ παρέχει εκπαιδευτικά προγράμματα σε Κλάδους των Σιδηροδρομικών εταιριών που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Επιπλέον, το 2018 αναγνωρίστηκε ως Κέντρο Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης Μηχανοδηγών και υποψηφίων Μηχανοδηγών από την ΡΑΣ.

Κατά το 2024 υλοποιήθηκαν στη Σιδηροδρομική Ακαδημία τα παρακάτω προγράμματα εκπαίδευσης :

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	Αριθμός Τμημάτων	Αριθμός Συμμετε-χόντων	Ώρες εκπαι-δευσης ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ RID ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ (ΟΣΕ)	4	45	6
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ GFR, HELLENIC TRAIN, PEARL, ΟΣΕ, ΤΕΡΝΑ	3	38	12
ΣΤΑΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΟΣΕ, GFR, HELLENIC TRAIN, PEARL, ΤΕΡΝΑ	3	11	90

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΟΣΕ, GFR, HELLENIC TRAIN, PEARL, ΤΕΡΝΑ	(*)	46	(**)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ (ΟΛΘ)	1	12	160
ΕΠΑΝΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ ΣΤΟ GSM-R (ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΤΑΣΥ)	4	18	32
ΣΥΝΟΛΟ	15	170	300

(*) η εκπαίδευση σε πορεία δεν υλοποιείται σε τμήματα, αλλά παρέχεται εξατομικευμένα σε κάθε εκπαιδευόμενο

(**) Η εκπαίδευση στην πορεία περιλαμβάνει ζεύγη δρομολογίων στο εθνικό δίκτυο, σύμφωνα με τα αιτήματα των σιδηροδρομικών εταιριών

Τα έσοδα από παροχή εκπαίδευσης τόσο σε Τρίτους όσο και τις Σιδηροδρομικές Εταιρείες ανήλθαν για το 2024 στο ποσό των **596.030 ευρώ**.

Εθελοντική αιμοδοσία

Ο ΟΣΕ υποστηρίζει και ενισχύει την εθελοντική αιμοδοσία των εργαζομένων. Για το λόγο αυτό, έχει προβλέψει έτσι ώστε στους εργαζόμενους εθελοντές αιμοδότες να χορηγείται άδεια με αποδοχές δύο (2) ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας της αιμοδοσίας. Επίσης για τους εθελοντές δότες αιμοπεταλίων, χορηγείται άδεια με αποδοχές τεσσάρων (4) ημερών. Οι ανωτέρω άδειες χορηγούνται εντός του έτους, χωρίς να παρέχεται η δυνατότητα μεταφοράς τους στο επόμενο έτος.

Κώδικας Δεοντολογίας – ενίσχυση διαφάνειας και καταπολέμηση της διαφθοράς

Στον ΟΣΕ έχει αναπτυχθεί και ισχύει για όλους τους εργαζομένους ο Κώδικας Δεοντολογίας και Επιχειρηματικής Συμπεριφοράς. Ο κώδικας αυτός θέτει το ελάχιστο πλαίσιο κανόνων εντός του οποίου οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ ασκούν τα νόμιμα καθήκοντά τους ανεπηρέαστα από κάθε είδους εξωθεσμικές παρεμβάσεις. Μέσω και του Κώδικα Δεοντολογίας επικοινωνείται σε όλο το προσωπικό πως σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπονται η δωροδοκία, οι παράνομες πληρωμές και οι αθέμιτες πρακτικές. Παράλληλα έχουν αναπτυχθεί ποικίλες εταιρικές οδηγίες και κανονισμοί που καθορίζουν το πλαίσιο λειτουργίας του οργανισμού και διασφαλίζουν την ενίσχυση της διαφάνειας και την καταπολέμηση της διαφθοράς. Επίσης ο ΟΣΕ εφαρμόζει διαδικασίες προμηθειών που δεν αποκλείουν κανέναν προμηθευτή που πληροί τις προϋποθέσεις καθώς και διασφαλίζουν την αντικειμενικότητα στην αξιολόγηση των προσφορών και προμηθευτών. Ειδικότερα οι διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης δημοσίων συμβάσεων και διαγωνισμών μελετών από τον ΟΣΕ πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο 4412/2016 (Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)).

Άξονας 3ος : Φροντίδα για το Περιβάλλον

Ο ΟΣΕ αναγνωρίζοντας τις περιβαλλοντικές πλευρές που συνδέονται με τις δραστηριότητές του, θεωρεί την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος ως μια από τις κυριότερες προκλήσεις που καλείται σήμερα να αντιμετωπίσει. Για το λόγο αυτό, διαθέτει όλους τους απαιτούμενους πόρους, ώστε να εφαρμόζεται ένα Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης σύμφωνα με τον διεθνές πρότυπο ISO 14001.

Ειδικότερα στο πλαίσιο της Περιβαλλοντικής Πολιτικής, που έχει αναπτύξει και εφαρμόζει, ο ΟΣΕ δεσμεύεται να:

- παρέχει όλα τα μέσα για την πλήρη συμμόρφωση με τις νομικές και λοιπές απαιτήσεις που διέπουν τη λειτουργία του,
- αναγνωρίζει και να αξιολογεί συνεχώς τις Περιβαλλοντικές Πλευρές των δραστηριοτήτων του
- παρέχει κατάλληλη περιβαλλοντική εκπαίδευση στους εργαζόμενους,
- προστατεύει το Περιβάλλον, δίνοντας έμφαση στη μείωση της ρύπανσης στην πηγή και στη διατήρηση των φυσικών πόρων,
- χρησιμοποιεί ορθολογικά την ενέργεια στο σύνολο των λειτουργιών του,
- επανεξετάζει και να αναθεωρεί περιοδικά τους σκοπούς και στόχους για το Περιβάλλον,
- βελτιώνει συνεχώς την περιβαλλοντική του επίδοση όσο και το ίδιο το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης,
- γνωστοποιεί την Περιβαλλοντική Πολιτική στους εργαζόμενους, τους προμηθευτές, τους πελάτες, τις δημόσιες υπηρεσίες και το κοινωνικό σύνολο εντός του οποίου λειτουργεί.

Ο ΟΣΕ προκειμένου να πετύχει την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του προτύπου:

- Αναγνωρίζει το πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη
- Αναγνωρίζει τις περιβαλλοντικές πλευρές των δραστηριοτήτων του και το σχετικό θεσμικό πλαίσιο
- Εντοπίζει απειλές ή ευκαιρίες που συνδέονται με το πλαίσιο λειτουργίας, τις σημαντικές πλευρές και τα ενδιαφερόμενα μέρη
- Σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει τις διεργασίες του ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος και η βελτίωση της περιβαλλοντικής του επίδοσης
- Καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί ενήμερες τις διεργασίες που απαιτούνται για την προετοιμασία και την ανταπόκριση σε ενδεχόμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Μετρά και παρακολουθεί καταναλώσεις πόρων
- Υλοποιεί σε τακτική βάση εσωτερικές ώστε να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το κατά πόσον το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ίδιου του Οργανισμού για το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισής του και τις απαιτήσεις του Προτύπου καθώς κατά πόσο εφαρμόζεται αποτελεσματικά και διατηρείται ενήμερο

Η αναγνώριση περιβαλλοντικών πλευρών υλοποιείται για όλες τις λειτουργίες του Οργανισμού, σύμφωνα με τη διεργασία:



Απώτερος στόχος του Οργανισμού αποτελεί η πρόληψη στα θέματα που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και για το λόγο αυτό έχει θέσει ως συνεχείς σκοπούς του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης που εφαρμόζει, τα ακόλουθα:

- Μείωση του Ενεργειακού Περιβαλλοντικού Αποτυπώματος του Οργανισμού και της συνεισφοράς του στην κλιματική αλλαγή
- Ελαχιστοποίηση της ρύπανσης καθώς και των περιβαλλοντικών οχλήσεων, που συνδέονται με την ποιότητα της υποδομής, όπως θόρυβος, δονήσεις κλπ.
- Αύξηση του ποσοστού κάλυψης του σιδηροδρομικού δικτύου με ηλεκτροκίνηση, η οποία είναι φιλικότερη στο περιβάλλον έναντι της κίνησης με ορυκτά καύσιμα.
- Βέλτιστη και ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων, που προκύπτουν από τις δραστηριότητες του Οργανισμού.
- Ορθή διαχείριση και εξοικονόμηση των φυσικών πόρων

Αντίστοιχα, η παρακολούθηση των περιβαλλοντικών δεικτών του ΟΣΕ περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	2021	2022	2023	2024
Κεντρικά Γραφεία Αθήνας	895.214 kWh	851.236 kWh	845.685 kWh	875.523 kWh
Κεντρικές Αποθήκες Αθήνας	10.339 kWh	11.060 kWh	5.970 kWh	12.708 kWh
Σ.Σ. Αθήνας	103.932 kWh	144.983 kWh	129.116 kWh	128.622 kWh
Σ.Σ. Θεσσαλονίκης	632.291 kWh	612.211 kWh	541.217 kWh	564.607 kWh
ΣΥΝΟΛΟ	1.641.776 kWh	1.619.490 kWh	1.521.988 kWh	1.581.460 kWh

ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	2021	2022	2023	2024
Κεντρικά Γραφεία Αθήνας	489.470 kWh	567.597 kWh	501.892 kWh	480.594 kWh

Τύπος Αποβλήτου	Ποσότητες 2022	Ποσότητες 2023	Ποσότητες 2024
Χαρτί (Κεντρικά Γραφεία) (kg)	7.630	1.270	5.990
Μπαταρίες (οικιακού τύπου) (Κεντρικά Γραφεία) (kg)	26	26	0
Δοχεία Μελανιών (τμχ)	170	0	0
Λαμπτήρες (kg)	0	0	0
Απόβλητα Ηλεκτρικού και Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού (kg)	0	0	0
Πυροσβεστήρες των 50 kg	1	0	0
Πυροσβεστήρες των 12 kg	80	0	0

Τύπος Αποβλήτου	Ποσότητες 2022	Ποσότητες 2023	Ποσότητες 2024
Πυροσβεστήρες των 6 kg	79	76	0
Πυροσβεστήρες των 5 kg	1	0	0
Πυροσβεστήρες των 2 kg	1	0	0

Κλιματική αλλαγή

Η κλιματική αλλαγή είναι η μεταβολή του παγκοσμίου κλίματος και ειδικότερα οι μεταβολές των μετεωρολογικών συνθηκών που εκτείνονται σε μεγάλη χρονική κλίμακα. Τέτοιου τύπου μεταβολές περιλαμβάνουν στατιστικά σημαντικές διακυμάνσεις ως προς τη μέση κατάσταση του κλίματος ή τη μεταβλητότητά του, που εκτείνονται σε βάθος χρόνου δεκαετιών ή και περισσότερων ετών. Οι κλιματικές αλλαγές οφείλονται σε φυσικές διαδικασίες, καθώς και σε ανθρώπινες δραστηριότητες με επιπτώσεις στο κλίμα, όπως η τροποποίηση της σύνθεσης της ατμόσφαιρας. Στη Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις Κλιματικές Μεταβολές (UNFCCC), η κλιματική αλλαγή ορίζεται ειδικότερα ως η μεταβολή στο κλίμα που οφείλεται άμεσα ή έμμεσα σε ανθρώπινες δραστηριότητες, διακρίνοντας τον όρο από την κλιματική μεταβλητότητα που έχει φυσικά αίτια.

Κατά το 2023 έλαβε χώρα στη χώρα μας η κακοκαιρία «Ντάνιελ». Η κακοκαιρία Ντάνιελ ήταν ακραίο καιρικό φαινόμενο που αρκετοί επιστήμονες αποδίδουν στην κλιματική αλλαγή, με ισχυρές βροχές και καταιγίδες που έπληξε αρχικά την Ελλάδα, την Βουλγαρία και την Τουρκία και στη συνέχεια κατευθύνθηκε προς την Λιβύη, προκαλώντας επίσης ισχυρές βροχοπτώσεις, με αποτέλεσμα τεράστιες υλικές καταστροφές και τον θάνατο πολλών ανθρώπων. Η κακοκαιρία Ντάνιελ ξεκίνησε στις 4 Σεπτεμβρίου 2023 από το Ιόνιο πέλαγος, με επίκεντρο την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας, προκαλώντας τεράστιες καταστροφές και απώλειες σε ζωές. Τέτοια φαινόμενα σύμφωνα με επιστήμονες, θα είναι όλο και πιο συχνά εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής.

Ο ΟΣΕ έχει αναγνωρίσει την κλιματική αλλαγή ως μια εξωτερική παράμετρο που τον επηρεάζει και θα τον επηρεάζει στο μέλλον. Παράλληλα, έχει αναγνωρίσει τις ανάγκες, απαιτήσεις και τις προσδοκίες που έχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη από τον ΟΣΕ, σε σχέση με την κλιματική απειλή ενώ στα πλαίσια της εφαρμογής των Συστημάτων Διαχείρισης, τεκμηριώνει συνεχώς τις ενέργειες και πρωτοβουλίες που λαμβάνει για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και τη μείωση της συνεισφορά του σε αυτή.

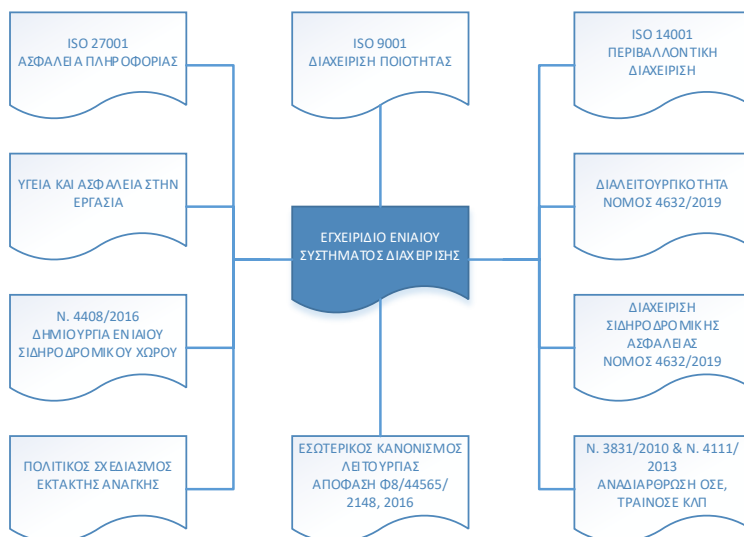
Σύμφωνα με τις αποφάσεις της ΕΕ η λήψη μέτρων προσαρμογής προϋποθέτει την εκτίμηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής σε διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο καθώς επίσης και τον προσδιορισμό του οικονομικού μεγέθους των εν λόγω επιπτώσεων.

Ενιαίο Σύστημα Διαχείρισης

Κατά το 2013, ο ΟΣΕ ενοποίησε τα Συστήματα (Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Σύστημα Διαχειριστικής Επάρκειας) σε ένα Ενιαίο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης. Σε αυτό προσαρτήθηκε και το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας το 2014. Σήμερα στον Οργανισμό λειτουργεί ένα Ενιαίο-Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης που περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις των επιμέρους συστημάτων. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στη Διοίκηση να παρακολουθεί εποπτικά όλα τα συστήματα και να θέτει κοινούς και ουσιαστικούς στόχους βελτίωσης. Παράλληλα ο Οργανισμός έχει προχωρήσει στην ανάπτυξη, εφαρμογή και πιστοποίηση Συστήματος Διαχειριστικής Επάρκειας σύμφωνα

με το πρότυπο ΕΛΟΤ 1429, το οποίο επιβεβαιώνει την ικανότητα του Οργανισμού να διαχειρίζεται και να υλοποιεί συγχρηματοδοτούμενα έργα.

Εκπρόσωπος της Διοίκησης για το Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημα είναι ο Δ/ντης της Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης. Το διαχειριστικό πλαίσιο του ενιαίου συστήματος που εφαρμόζει ο Οργανισμός, περιγράφεται σχηματικά ως ακολούθως:



Άξονας 4ος : Συμβολή του ΟΣΕ στον πολιτισμό και στην κοινωνία

1. Ιστορικό Αρχείο

A. Νέες εισαγωγές στο Ιστορικό Αρχείο ΟΣΕ (Αθήνα):

Το 2024, συνεχίζοντας το έργο της διάσωσης, αποτέλεσε τομή για την συγκρότηση του Ιστορικού Αρχείου, γιατί ανακαλύφθηκε τεράστιος όγκος των παλαιότερων αρχείων των κεντρικών υπηρεσιών Γραμμής που είχαν αποσυρθεί στο παρελθόν σε μεγάλη αποθήκη:

- Εκεί εντοπίστηκαν τα αρχεία της κατασκευής των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών της χώρας (ΣΠΚ, ΣΑ, ΗΕΜ, ΣΠΑΠ, ΣΒΔΕ, ΠΔΣ) καθώς και αρχεία που τεκμηριώνουν τη λειτουργία και το έργο τους, από το 1883 και μετά.

Το υλικό αυτό ανασύρεται σταδιακά από σωρούς μετά από οργανωμένες αποστολές, και αφού προηγείται επί τόπου αξιολόγηση, διαλογή και πρώτος καθαρισμός, μεταφέρεται στο χώρο ΙΑ.

Από τα Συγκροτήματα Συντήρησης τροχαίου υλικού:

- Εργοστάσιο Πειραιώς (ΣΠΑΠ): Σχέδια τροχαίου υλικού (1891-1970), αλληλογραφία, τεχνικά εγχειρίδια και τεκμηρίωση τροχαίου υλικού (1960-1990) κ.ά.
- Εργοστάσιο Πειραιώς (ΣΕΚ): Σχέδια τροχαίου υλικού, παλαιών εργαλειομηχανών (1920-1960) κ.ά.
- Μηχανοστάσιο Πατρών: Αλληλογραφία, εγχειρίδια κ.ά. 1980-2000
- Μηχανοστάσιο Καλαμάτας: Κατασκευαστικά σχέδια φορταμαξών 1960-1980.

Από τον Κλάδο της Εκμετάλλευσης:

- Εγκαταλειμμένα αρχεία του Σταθμού Αθηνών (Πελοποννήσου), αξιολογήθηκαν και μετά από διαλογή και εκκαθάριση, συγκεντρώθηκαν για εισαγωγή στο ΙΑ ΟΣΕ.
- Ανενεργά αρχεία ΣΣ Κατερίνης, ΣΣ Σίνδου και Αγχιάλου αξιολογήθηκαν, και μετά από διαλογή και εκκαθάριση, μεταφέρθηκαν στο ΙΑ ΟΣΕ.

Από το Εργοστάσιο Εμποτισμού Κατερίνης (ανενεργό):

- Κατάλοιπα των αρχείων του κλειστού Εργοστασίου (παραγωγής, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, προσωπικού κ.ά.) αξιολογήθηκαν, και μετά από διαλογή και εκκαθάριση, μεταφέρθηκαν στο ΙΑ ΟΣΕ.

Από το Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης ΟΣΕ (Κ.Ε.Κ.)

- Τεκμηρίωση, αλληλογραφία και τεχνικά εγχειρίδια τροχαίου υλικού (1930-1980).

Συνέχιση της οργάνωσης του Ιστορικού Αρχείου ΟΣΕ στη Θεσσαλονίκη (Χώρος εντός συγκροτήματος ΑΥΘ)

Μεταφορά από υπόγειο χώρο του ΝΕΣΘ στο ΙΑ και αρχειοθέτηση:

- Μεγάλου αρχείου Προσωπικού της Εκμετάλλευσης (1942-1980)
- Φακέλων και μητρώων προσωπικού της Εκμετάλλευσης των παλαιότερων σιδηροδρομικών εταιρειών της Μακεδονίας-Θράκης (CO, SM, JSC) από το 1890 και εξής.

Β. Εργασίες οργάνωσης και λειτουργίας του Ιστορικού Αρχείου

- **Καταγραφή και πρώτη επεξεργασία 1.000 σχεδίων περίπου του αρχείου της Γραμμής**, σύγκριση με τα ευρετήρια όπου υπάρχουν και δημιουργία νέων όπου απαιτείτο, αφενός για την ευχερέστερη αναζήτηση και τεκμηρίωση των υπηρεσιακών αναγκών του Οργανισμού και αφετέρου για την εξυπηρέτηση των ερευνητών.
- **Εξειδικευμένη ψηφιοποίηση 500 περίπου σχεδίων.**
- **Υπηρεσία προς ερευνητές (φυσικά και νομικά πρόσωπα) για την πρόσβαση και χρήση των ιστορικών αρχείων: Έρευνα, συγκέντρωση και επιμέλεια υλικού.**

Το 2024 αιτήθηκαν πρόσβαση και χρησιμοποίησαν υλικό του ΙΑ ΟΣΕ οι παρακάτω κατηγορίες ερευνητών:

α) Πανεπιστημιακοί ερευνητές (ΕΜΠ, ΑΠΘ, Παν/μιο Ιωαννίνων, Πολυτεχνείο Πατρών, Πολυτεχνείο Κρήτης, Πολυτεχνική Σχολή Δημοκρ. Παν/μίου Θράκης) β) Εφορείες Αρχαιοτήτων γ) Τοπικοί σύλλογοι (πολιτιστικοί και άλλοι), δημοσιογράφοι, κινηματογραφιστές κ.ά. δ) Ερευνητές διάφοροι (προσωπική έρευνα).

Γ. Δωρεές 2024

- Προσωπικό αρχείο **Ιωάννη Σαχινίδη** (συνταξιούχος Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΟΣΕ), έντυπα, βιβλία, εγχειρίδια, σχέδια κ.ά.
- Προσωπικό αρχείο **Γεωργίου Άννη** (πρώην σταθμάρχης ΣΕΚ-ΟΣΕ), μεγάλο φωτογραφικό αρχείο με λήψεις του ιδίου από Σταθμούς και άλλες εγκαταστάσεις, έργα, συμβάντα και τροχαίο υλικό (δεκαετίες 1980-1990) και άλλο παλαιότερο φωτογραφικό υλικό (1924-1971).
- Προσωπικό αρχείο και μουσειακά αντικείμενα **Παναγιώτη Καραμάνη** (Φίλου του Σιδηροδρόμου), περιλαμβάνει φωτογραφικό αρχείο και βιβλιογραφικό υλικό.

2. Σιδηροδρομικό Μουσείο

Α. Αποκατάσταση Μουσειακού Τροχαίου Υλικού

Κατά το 2024, ξεκίνησαν, με τη βοήθεια εξωτερικών συνεργειών, εργασίες αποκατάστασης τριών σιδηροδρομικών οχημάτων από αυτά που έχουν συγκεντρωθεί και στεγαστεί στα τρία βασικά σιδηροδρομικά μουσεία της χώρας:

- **Της πρώτης στην Ελλάδα Δραιζίνας Ελέγχου και Καταγραφής Σφαλμάτων Γραμμής (Δ 281)** που προμηθεύτηκαν οι ΣΠΑΠ το 1960 και βρίσκεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο (ΜΠΡ). Οι εργασίες αφορούν και τη λειτουργική της αποκατάσταση.
- **Της παλαιότερης στην Ελλάδα διασωζόμενης μηχανοκίνητης δραιζίνας στην αρχική της μορφή.** Η Δ 115, Γερμανικής κατασκευής περίπου το 1936 στεγάστηκε το 2021 σε χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου Θεσσαλονίκης που λειτουργεί ο Σύλλογος «Φίλοι του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης».
- **Της ατμάμαξας Κγ 877, μοναδικής σωζόμενης του τύπου της, κατασκευής Βελγίου 1929.** Στεγάζεται στο Μηχανοστάσιο Δράμας από το 2021 και αποτελεί μέρος του Σιδηροδρομικού Μουσείου της Δράμας που λειτουργεί από τον σύλλογο ΜΕΑΣ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ».

Επιπλέον, ξεκίνησε η αποκατάσταση:

- Τεσσάρων μουσειακών εργαλειομηχανών στο χώρο του ΜΠΡ
- Ενός ηλεκτραμαξιδίου μεταφοράς αποσκευών Αγγλικής κατασκευής HARBILT ELECTRIC TRUCKS που εμφανίζεται να το οδηγεί ο Θ. Βέγγος στην ταινία «Διακοπές στο Βιετνάμ» (1971). Οι εργασίες προσφέρονται από εθελοντή φίλο του Σιδηροδρομικού Μουσείου.

Οι σχετικές εργασίες ολοκληρώνονται σταδιακά κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025.

Κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2024 ξεκίνησε στο χώρο του ΜΠΡ:

(α) εκτεταμένος καθαρισμός και διαλογή των παλιών υλικών στους διάφορους χώρους του Μηχανοστασίου με συγκέντρωση των αχρήστων εν αναμονή της εκποίησής τους και αποθήκευση όσων κρίνονται χρήσιμα από μουσειακής ή χρηστικής άποψης. Ήδη παρατηρείται σημαντική βελτίωση της εικόνας του Μουσειακού χώρου.

(β) αποκάλυψη της γραμμολογίας του συγκροτήματος και συντήρηση-επισκευή των αλλαγών ώστε να είναι δυνατή υποτυπώδης σιδηροδρομική κυκλοφορία για λόγους επίδειξης, εκπαιδευτικούς κλπ.

Β. Συλλογή Σιδηροδρομικού Μουσείου

Το 2024 συνεχίστηκε και το έργο του εντοπισμού υλικών μουσειακής αξίας και της διάσωσης-μεταφοράς του στους μουσειακούς χώρους.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Δύο (2) γερανοί ύδρευσης του ΣΣ Αθηνών (Λαρίσης), ένας εκ των οποίων κατασκευής ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ τυπολογίας του Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Δεμερλή-Συνόρων (ΠΔΣ), 1918.
- Διάφορα υλικά και εργαλεία του Χυτηρίου Ορειχάλκου του Κεντρικού Εργοστασίου Πειραιώς (ΚΕΠ)
- Ένα πιάνο κατασκευής AUGUST DASSEL των αρχών του 20ού αιώνα και ένας Προβολέας Κινηματογραφικών φιλμ 35mm, από την Κατασκήνωση του ΟΣΕ στη Σφενδάλη.
- Διάφορα εργαλεία χειρός, φανοί κ.ά. χαρακτηριστικά υλικά και μέσα φύλαξης και συντήρησης της γραμμής του περασμένου αιώνα
- Εξοπλισμός εκμεταλλεύσεως-σταθμών, π.χ. χρηματοκιβώτια, ζυγαριές αποσκευών/εμπορευμάτων κλπ. Αξίζει να σημειωθεί η παλαιότερη της συλλογής του Μουσείου, κατασκευής ΠΛΑΣΤΙΓΟΠΟΙΕΙΟΥ ΕΛΕΥΘ. ΠΑΓΚΑΛΟΥ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, το 1903.
- Ένας Αγγλικός λαστιχοφόρος γερανός K&L JONES KL44MB (1962) που χρησιμοποιήθηκε στο Συνεργείο Μηχανημάτων του Τμήματος Μεταλλικών Κατασκευών (ΣΜ/ΤΜΚ) των ΣΕΚ-ΟΣΕ στην Αμαλία.

- Ένας φορητός Αεροσυμπιεστής SULLIVAN του ΤΜΚ που προμηθεύτηκαν οι ΣΕΚ μέσω της Αμερικάνικης Βοήθειας (1947) και χρησιμοποιήθηκε για εργασίες ηλώσεων και συντήρησης γεφυρών, εκβραχισμούς, κατασκευή παραλλαγών κ.ά. έργα γραμμής.

Γ. Ξεναγήσεις-Εκδηλώσεις

Αν και το Σιδηροδρομικό Μουσείο (ΜΠΡ) δεν έχει ανοίξει στο κοινό, κατά το παρελθόν έτος πραγματοποιήθηκαν:

(α) Εκδήλωση κοπής Πρωτοχρονιάτικης πίτας του επιστημονικού φορέα ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ (ΒΙ.Δ.Α.) στο χώρο του Μουσείου.

(β) Επίσκεψη και ξενάγηση του ισπανικού **Industria Cultura Naturaleza (INCUNA) – Asociación de Arqueología Industrial** - Ισπανικού φορέα που δραστηριοποιείται στο πεδίο της βιομηχανικής αρχαιολογίας.

Χρήστος Παληός

Διευθύνων Σύμβουλος

Β. ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ

Προς τους Μετόχους της Εταιρείας «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε»

Έκθεση Ελέγχου επί των Εταιρικών και Ενοποιημένων Οικονομικών Καταστάσεων

Γνώμη με επιφύλαξη

Έχουμε ελέγξει τις συνημμένες εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε (η Εταιρεία), οι οποίες αποτελούνται από την εταιρική και ενοποιημένη κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης της 31ης Δεκεμβρίου 2024, τις εταιρικές και ενοποιημένες καταστάσεις συνολικού εισοδήματος, μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και ταμειακών ροών της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τις σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων που περιλαμβάνουν ουσιώδεις πληροφορίες λογιστικών πολιτικών.

Κατά τη γνώμη μας, εκτός από τις επιπτώσεις των θεμάτων που μνημονεύονται στην παράγραφο της έκθεσής μας “Βάση για γνώμη με επιφύλαξη”, οι συνημμένες εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, την οικονομική θέση της εταιρείας και της θυγατρικής αυτής (ο Όμιλος) κατά την 31η Δεκεμβρίου 2024, τη χρηματοοικονομική τους επίδοση και τις ταμειακές τους ροές για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Βάση για γνώμη με επιφύλαξη

Από τον έλεγχό μας προέκυψαν τα εξής:

Κατά παρέκκλιση των λογιστικών αρχών που προβλέπονται από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς η Εταιρεία και ο Όμιλος δεν διενήργησαν στην τρέχουσα και σε προηγούμενες χρήσεις έλεγχο απομείωσης της αξίας των οικοπέδων, τεχνικών έργων, μεταφορικών μέσων και ακινητοποιήσεων υπό εκτέλεση. Εξαιτίας του γεγονότος αυτού, διατηρούμε επιφύλαξη για το ύψος της ενδεχόμενης απομείωσης της αξίας των οικοπέδων, τεχνικών έργων, των μεταφορικών μέσων και των ακινητοποιήσεων υπό εκτέλεση που εμφανίζονται στις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις, καθώς και για τις ενδεχόμενες επιπτώσεις στα Ίδια Κεφάλαια και Αποτελέσματα της Εταιρείας και του Ομίλου, για την κλειόμενη και τις προηγούμενες χρήσεις.

Όπως αναφέρεται στη σημείωση 7 των ετήσιων χρηματοοικονομικών καταστάσεων, κατά παρέκκλιση των λογιστικών αρχών που προβλέπονται από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, δεν διενεργήθηκε αποτίμηση στην εύλογη αξία, των επενδύσεων της Εταιρείας και του Ομίλου σε ακίνητα κατά την 31η Δεκεμβρίου 2024. Εξαιτίας του γεγονότος αυτού, είναι πιθανό η αξία με την οποία εμφανίζονται τα ακίνητα αυτά στις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις να έχει μεταβληθεί, λόγω της μεταβολής των συνθηκών, σε σχέση με την περίοδο που έγινε η τελευταία αποτίμησή τους. Λόγω των ανωτέρω διατηρούμε επιφύλαξη για την εύλογη αξία με την οποία θα έπρεπε να εμφανίζονται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας και του Ομίλου τα επενδυτικά ακίνητα, καθώς και για τις ενδεχόμενες επιπτώσεις στα Ίδια Κεφάλαια και στα Αποτελέσματα, για την κλειόμενη και τις προηγούμενες χρήσεις.

Δεν τέθηκαν υπόψη μας στοιχεία από την Εταιρεία και τον Όμιλο σχετικά με την πρόοδο των υπό εκτέλεση έργων μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2024 έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η επαλήθευση αυτών αφ’ ενός ως προς το κόστος του έργου και αφ’ ετέρου ως προς την έναρξη λειτουργίας αυτών. Έτσι, στην κλειόμενη χρήση για έργα υπό εκτέλεση συνολικού κόστους για την Εταιρεία και τον Όμιλο € 3.151 εκατ. περίπου διατηρούμε επιφύλαξη ως προς την ολοκλήρωση αυτών, την μεταφορά σε οικείους λογαριασμούς τους και τη διενέργεια σχετικών αποσβέσεων.

Έμφαση Θέματος

1. Επιστούμε την προσοχή σας στη σημείωση 36 επί των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων, όπου περιγράφεται το γεγονός ότι στα κονδύλια «Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις» και «Κύκλος Εργασιών» περιλαμβάνονται ποσά 139 εκ περίπου και 38 εκ αντίστοιχα που αφορούν την Hellenic Train και μέρος αυτών είτε αμφισβητούνται είτε δεν έχουν εξοφληθεί και είναι σε καθυστέρηση. Όπως αναλυτικά αναφέρεται στην παραπάνω σημείωση η Εταιρεία και ο Όμιλος υπολογίζουν τις χρεώσεις για την πρόσβαση στην Σιδηροδρομική υποδομή σύμφωνα με την ετήσια Δήλωση Δικτύου η οποία καθορίζεται από την Ευρωπαϊκή οδηγία (91/440/ΕΟΚ, 2012/34/ΕΕ) και τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2015/909/ΕΚ. Η Εταιρεία και ο Όμιλος μέχρι και την ημερομηνία της έκθεσης ελέγχου έχουν

ασκήσει αγωγή προκειμένου να εισπραχθούν οι σχετικές οικονομικές απαιτήσεις για το έτος 2020 και 2021, έτη κατά τα οποία η Hellenic Train δεν κατέβαλε το σύνολο των τελών υποδομής. Στη γνώμη μας δεν διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με το θέμα αυτό.

2. Εφιστούμε την προσοχή σας στη Σημείωση 36 των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων, όπου αναφέρεται ότι, σε σχέση με το δυστύχημα των Τεμπών, έχουν ασκηθεί έως σήμερα δώδεκα αγωγές κατά της Εταιρείας. Για μία εξ αυτών έχει εκδοθεί δικαστική απόφαση καταβολής αποζημίωσης, κατά της οποίας η Εταιρεία έχει ασκήσει έφεση, ενώ για την υπόθεση αυτή έχει σχηματίσει επαρκή πρόβλεψη. Για τις υπόλοιπες αγωγές δεν είναι δυνατό να προβλεφθούν με ασφάλεια ούτε ο αριθμός ούτε ο χρόνος άσκησης νέων αγωγών κατά της Εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν έχει σχηματίσει σχετική πρόβλεψη. Στη γνώμη μας δεν διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με το θέμα αυτό.

Διενεργήσαμε τον έλεγχο μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ΔΠΕ) όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Οι ευθύνες μας, σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά περιγράφονται περαιτέρω στην ενότητα της έκθεσής μας "Ευθύνες ελεγκτή για τον έλεγχο των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων". Είμαστε ανεξάρτητοι από την Εταιρεία και τις ενοποιούμενες θυγατρικές της, καθ' όλη τη διάρκεια του διορισμού μας, σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Ελεγκτές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Ελεγκτών, όπως αυτός έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία και τις απαιτήσεις δεοντολογίας που σχετίζονται με τον έλεγχο των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα και έχουμε εκπληρώσει τις δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας και του προαναφερόμενου Κώδικα Δεοντολογίας. Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα να παρέχουν βάση για γνώμη με επιφύλαξη.

Ευθύνες της διοίκησης επί των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων

Η διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως και για εκείνες τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες, ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων απαλλαγμένων από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος.

Κατά την κατάρτιση των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων, η διοίκηση είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της ικανότητας της Εταιρείας και του Ομίλου να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους, γνωστοποιώντας όπου συντρέχει τέτοια περίπτωση, τα θέματα που σχετίζονται με τη συνεχιζόμενη δραστηριότητα και τη χρήση της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας, εκτός και εάν η διοίκηση είτε προτίθεται να ρευστοποιήσει την Εταιρεία και τον Όμιλο ή να διακόψει τη δραστηριότητά τους ή δεν έχει άλλη ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή από το να προβεί σ' αυτές τις ενέργειες.

Ευθύνες ελεγκτή για τον έλεγχο των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων

Οι στόχοι μας είναι να αποκτήσουμε εύλογη διασφάλιση για το κατά πόσο οι εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, στο σύνολο τους, είναι απαλλαγμένες από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος και να εκδώσουμε έκθεση ελεγκτή, η οποία περιλαμβάνει τη γνώμη μας. Η εύλογη διασφάλιση συνιστά διασφάλιση υψηλού επιπέδου, αλλά δεν είναι εγγύηση ότι ο έλεγχος που διενεργείται σύμφωνα με τα ΔΠΕ, όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, θα εντοπίζει πάντα ένα ουσιώδες σφάλμα, όταν αυτό υπάρχει. Σφάλματα δύναται να προκύψουν από απάτη ή από λάθος και θεωρούνται ουσιώδη όταν, μεμονωμένα ή αθροιστικά, θα μπορούσε εύλογα να αναμένεται ότι θα επηρέαζαν τις οικονομικές αποφάσεις των χρηστών, που λαμβάνονται με βάση αυτές τις εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις.

Ως καθήκον του ελέγχου, σύμφωνα με τα ΔΠΕ όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, ασκούμε επαγγελματική κρίση και διατηρούμε επαγγελματικό σκεπτικισμό καθ' όλη τη διάρκεια του ελέγχου. Επίσης:

- Εντοπίζουμε και αξιολογούμε τους κινδύνους ουσιώδους σφάλματος στις εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος, σχεδιάζοντας και διενεργώντας ελεγκτικές διαδικασίες που ανταποκρίνονται στους κινδύνους αυτούς και αποκτούμε ελεγκτικά τεκμήρια που είναι επαρκή και κατάλληλα για να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας. Ο κίνδυνος μη εντοπισμού ουσιώδους σφάλματος που οφείλεται σε απάτη είναι υψηλότερος από αυτόν που οφείλεται σε λάθος, καθώς η απάτη μπορεί να εμπεριέχει συμπαιγνία, πλαστογραφία, εσκεμμένες παραλείψεις, ψευδείς διαβεβαιώσεις ή παράκαμψη των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου.
- Κατανοούμε τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που σχετίζονται με τον έλεγχο, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών

διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό τη διατύπωση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου της Εταιρείας και του Ομίλου.

- Αξιολογούμε την καταλληλότητα των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και το εύλογο των λογιστικών εκτιμήσεων και των σχετικών γνωστοποιήσεων που έγιναν από τη Διοίκηση.
- Αποφαινόμαστε για την καταλληλότητα της χρήσης από τη διοίκηση της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας και με βάση τα ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτήθηκαν για το εάν υπάρχει ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με γεγονότα ή συνθήκες που μπορεί να υποδηλώνουν ουσιώδη αβεβαιότητα ως προς την ικανότητα της Εταιρείας και του Ομίλου να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους. Εάν συμπεράνουμε ότι υφίσταται ουσιώδης αβεβαιότητα, είμαστε υποχρεωμένοι στην έκθεση ελεγκτή να επιστήσουμε την προσοχή στις σχετικές γνωστοποιήσεις των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων ή εάν αυτές οι γνωστοποιήσεις είναι ανεπαρκείς να διαφοροποιήσουμε τη γνώμη μας. Τα συμπεράσματά μας βασίζονται σε ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτώνται μέχρι την ημερομηνία της έκθεσης ελεγκτή. Ωστόσο, μελλοντικά γεγονότα ή συνθήκες ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα η Εταιρεία και ο Όμιλος να παύσουν να λειτουργούν ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα.
- Αξιολογούμε τη συνολική παρουσίαση, τη δομή και το περιεχόμενο των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των γνωστοποιήσεων, καθώς και το κατά πόσο οι εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις απεικονίζουν τις υποκείμενες συναλλαγές και τα γεγονότα με τρόπο που επιτυγχάνεται η εύλογη παρουσίαση.
- Αποκτούμε επαρκή και κατάλληλα ελεγκτικά τεκμήρια αναφορικά με την χρηματοοικονομική πληροφόρηση των οντοτήτων ή των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εντός του Ομίλου για την έκφραση γνώμης επί των εταιρικών και ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων. Είμαστε υπεύθυνοι για την καθοδήγηση, την επίβλεψη και την εκτέλεση του ελέγχου της Εταιρείας και των θυγατρικών της. Παραμένουμε αποκλειστικά υπεύθυνοι για την ελεγκτική μας γνώμη.

Μεταξύ άλλων θεμάτων, κοινοποιούμε στη διοίκηση, το σχεδιαζόμενο εύρος και το χρονοδιάγραμμα του ελέγχου, καθώς και σημαντικά ευρήματα του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων όποιων σημαντικών ελλείψεων στις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου εντοπίζουμε κατά τη διάρκεια του ελέγχου μας.

Έκθεση επί άλλων Νομικών και Κανονιστικών Απαιτήσεων

1. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση της Έκθεσης Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 5 του άρθρου 2 (μέρος Β) του Ν.4336/2015, σημειώνουμε ότι:

α) Κατά τη γνώμη μας η Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου έχει καταρτισθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις των άρθρων 150 και 153 του ν. 4548/2018 και το περιεχόμενο αυτής αντιστοιχεί με τις συνημμένες εταιρικές και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της χρήσης που έληξε την 31/12/2024.

β) Με βάση τη γνώση που αποκτήσαμε κατά το έλεγχό μας, για την Εταιρεία «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε» και το περιβάλλον της, δεν έχουμε εντοπίσει ουσιώδεις ανακρίβειες στην Έκθεση Διαχείρισης του Διοικητικού της Συμβουλίου, εκτός από τις επιπτώσεις των θεμάτων που περιγράφονται στην παράγραφο "Βάση για γνώμη με επιφύλαξη" της έκθεσης ελέγχου.

Αθήνα, 25 Σεπτεμβρίου 2025

Ο Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής

Παναγιώτης Χριστόπουλος

A.M. Σ.Ο.Ε.Λ. 28481

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Κατάσταση Οικονομικής Θέσης

		Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
Ποσά σε € '000	σημ.	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη κυκλοφορούντα Στοιχεία Ενεργητικό					
Ενσώματα πάγια	3	10.359.835	10.417.448	10.503.664	10.552.236
Άυλα περιουσιακά στοιχεία		768	547	698	453
Επενδύσεις σε θυγατρικές επιχειρήσεις	4	0	0	303	303
Επενδύσεις σε λοιπές εταιρείες	6	32.412	31.829	32.412	31.829
Επενδύσεις σε ακίνητα	7	142.268	142.268	142.268	142.268
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	8	17.089	19.418	4.052	3.997
Σύνολο		10.552.372	10.611.510	10.683.397	10.731.086
Κυκλοφορούν ενεργητικό					
Αποθέματα	9	5.052	4.883	5.052	4.883
Απαιτήσεις από πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	10	155.391	164.588	231.304	252.485
Λοιπές Απαιτήσεις	11	70.724	76.741	56.246	64.018
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	12	268.235	197.655	114.561	32.948
Σύνολο		499.402	443.867	407.163	354.334
Σύνολο ενεργητικού		11.051.774	11.055.377	11.090.560	11.085.420
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Ίδια κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	13	4.820.874	4.799.198	4.820.874	4.799.198
Ποσά προορισμένα για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου	14	4.403.793	4.266.858	4.403.793	4.266.858
Αποθεματικά κεφάλαια	15	10.421.584	10.421.584	10.417.140	10.417.140
Αποτελέσματα εις νέο		(9.383.121)	(9.203.025)	(9.279.707)	(9.108.289)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		10.263.130	10.284.615	10.362.100	10.374.907
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	16	5.980	6.506	4.972	5.570
Μελλοντικά έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	17	176.684	169.527	176.684	169.527
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις		0	0	0	0
Λοιπές προβλέψεις	18	202.956	201.839	201.839	201.839
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	19	246	242	18	18
Σύνολο		385.866	378.114	383.513	376.954
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις	20	71.906	68.496	44.032	34.755
Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις	21	591	526	390	229
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	22	330.281	323.626	300.525	298.575
Σύνολο		402.778	392.648	344.947	333.559
Σύνολο Υποχρεώσεων		788.644	770.762	728.460	710.513
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων		11.051.774	11.055.377	11.090.560	11.085.420

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

2. Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

Ποσά σε € '000	σημ.	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
Συνεχιζόμενες δραστηριότητες					
Κύκλος εργασιών	23	48.451	62.544	48.437	62.541
Κόστος πωλήσεων	24	(274.656)	(256.368)	(269.329)	(251.144)
Μικτό κέρδος (ζημιά)		(226.205)	(193.824)	(220.892)	(188.603)
Έξοδα διοίκησης	24	(26.624)	(20.473)	(23.706)	(17.631)
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	26	(7.916)	(145.328)	(4.661)	(143.981)
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	27	78.235	103.858	75.911	103.622
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		(182.510)	(255.767)	(173.348)	(246.593)
Χρηματοοικονομικά έξοδα	28	(116)	(141)	(82)	(105)
Χρηματοοικονομικά έσοδα		2.394	2.268	1.478	928
Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	29	17	(9)	17	(9)
Έσοδα από μερίσματα	30	252	0	423	70
Αποτελέσματα προ φόρων		(179.963)	(253.649)	(171.512)	(245.709)
Φόροι Εισοδήματος	31	(591)	(526)	(390)	(229)
Αποτελέσματα χρήσης μετά από φόρους		(180.554)	(254.175)	(171.902)	(245.938)
Λοιπά Συνολικά έσοδα					
Αποτίμηση στοιχείων ενεργητικού αποτιμώμενων στην εύλογη αξία μέσω των λοιπών συνολικών εσόδων		583	771	583	771
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημιά)		(125)	26	(100)	41
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		458	797	483	812
Συνολικά αποτελέσματα μετά από φόρους		(180.096)	(253.378)	(171.419)	(245.126)
Αποτελέσματα προ Φόρων , Τόκων & Αποσβέσεων (EBITDA)		(5.144)	(102.612)	3.910	(93.548)

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

3. Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων - Ομίλου

Ποσά σε € '000 Αναμορφωμένο	σημ.	Μετοχικό κεφάλαιο	Ποσά προορισμένα για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέο	Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής
Υπόλοιπο την 01/01/2023		4.799.198	4.199.050	10.421.584	(8.949.646)	10.470.186
Καταθέσεις Μετόχων	14		67.808			67.808
Ζημιές περιόδου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες					(254.175)	(254.175)
Αποτίμηση στοιχείων Ενεργητικού μέσω λοιπών συνολικών εισοδημάτων					771	771
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημιά)					26	26
Υπόλοιπο την 31/12/2023		4.799.198	4.266.858	10.421.584	(9.203.024)	10.284.616
Υπόλοιπο την 01/01/2024		4.799.198	4.266.858	10.421.584	(9.203.024)	10.284.616
Καταθέσεις Μετόχων	14	21.676	136.935			158.611
Ζημιές περιόδου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες					(180.554)	(180.554)
Αποτίμηση στοιχείων Ενεργητικού μέσω λοιπών συνολικών εισοδημάτων					583	583
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημιά)					(125)	(125)
Υπόλοιπο την 31/12/2024		4.820.874	4.403.793	10.421.584	(9.383.120)	10.263.131

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

4. Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων – Εταιρείας

Ποσά σε € '000	σημ.	Μετοχικό κεφάλαιο	Ποσά προορισμένα για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου	Αποθεματικά κεφάλαια	Αποτελέσματα εις νέο	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο την 01/01/2023		4.799.198	4.199.050	10.417.140	(8.863.162)	10.552.226
Καταθέσεις Μετόχων	14		67.808			67.808
Ζημιές περιόδου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες					(245.939)	(245.939)
Αποτίμηση στοιχείων Ενεργητικού μέσω λοιπών συνολικών εισοδημάτων					771	771
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημιά)					41	41
Υπόλοιπο την 31/12/2023		4.799.198	4.266.858	10.417.140	(9.108.289)	10.374.907
Υπόλοιπο την 01/01/2024		4.799.198	4.266.858	10.417.140	(9.108.289)	10.374.907
Καταθέσεις μετόχων	14	21.676	136.935			158.611
Ζημιές περιόδου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες					(171.901)	(171.901)
Αποτίμηση στοιχείων Ενεργητικού μέσω λοιπών συνολικών εισοδημάτων					583	583
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημιά)					(100)	(100)
Υπόλοιπο την 31/12/2024		4.820.874	4.403.793	10.417.140	(9.279.707)	10.362.100

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

5. Κατάσταση Ταμειακών Ροών

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

Ποσά σε € '000	σημ.	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες					
Ζημιές Περιόδου (Προ φόρου) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες		(179.963)	(253.649)	(171.512)	(245.709)
Προσαρμογές στα Κέρδη από συνεχιζόμενες δραστηριότητες	33	174.674	286.667	174.752	287.776
		(5.289)	33.018	3.240	42.067
Μεταβολές Κεφαλαίου κίνησης					
(Αύξηση) / μείωση αποθεμάτων		(169)	2.628	(169)	2.628
(Αύξηση) / μείωση απαιτήσεων		(2.912)	(68.096)	(3.246)	(70.305)
Αύξηση/ (μείωση) υποχρεώσεων		11.817	15.490	7.590	10.026
		8.736	(49.978)	4.176	(57.651)
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες		3.447	(16.961)	7.416	(15.584)
μείον: Καταβολές φόρου εισοδήματος		161	121	161	121
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες		3.608	(16.839)	7.577	(15.463)
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες					
Αγορές ενσώματων παγίων		(116.251)	(123.671)	(125.227)	(132.255)
Αγορές άυλων περιουσιακών στοιχείων		(454)	(203)	(423)	(178)
Ιδιοπαραγωγή ενσώματων παγίων		(3.301)	(4.188)	(3.301)	(4.188)
(Αύξηση) / μείωση απαιτήσεων		21.225	(24.429)	20.247	(25.595)
Αύξηση/ (μείωση) υποχρεώσεων		13.712	(166.167)	31.409	(114.647)
Εισροές από Ελληνικό Δημόσιο		136.935	67.809	136.935	67.809
Μερίσματα εισπραχθέντα		252	0	422	69
Πληρωμές εγγυήσεων Ενοικίων		(35)	0	(35)	(0)
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες		52.082	(250.849)	60.027	(208.985)
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες					
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου		21.675	0	21.675	0
Εισροές από κρατικές επιχορηγήσεις		7.157	(39)	7.157	(39)
Αποπληρωμή δανεισμού		17	(10)	17	(10)
Τόκοι που εισπράχθηκαν		2.394	2.268	1.478	928
Τόκοι πληρωθέντες		(61)	(64)	(27)	(28)
Μεταβολή λοιπών υποχρεώσεων (Ελληνικό Δημόσιο)		(16.292)	(1.141)	(16.292)	(1.141)
Καθαρές Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες		14.890	1.014	14.008	(290)
Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα		70.580	(266.674)	81.612	(224.737)
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στην αρχή της περιόδου		197.655	464.332	32.946	257.686
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στο τέλος της περιόδου		268.235	197.658	114.558	32.949

Δ. ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΝΟΠΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΛΗΞΕ ΤΗΝ 31η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024

1. Πληροφορίες για τον Όμιλο και την Εταιρεία

1.1. Γενικές πληροφορίες

Ο "Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε." (ΝΠΙΔ), ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου του 1970 (με το ΝΔ 674/1970) με σκοπό την ενιαία οργάνωση, του Δικτύου και των Σιδηροδρομικών Υποδομών, καθώς και την εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών που είχαν δημιουργηθεί μέχρι εκείνη την περίοδο στη χώρα.

Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στην Αθήνα (Καρόλου 1-3).

ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2021 – 2027 : Ο ΟΣΕ έχει αναλάβει τον εκσυγχρονισμό του Σιδηροδρομικού Δικτύου της χώρας. Για την περίοδο 2021 – 2027 προβλέπονται έργα ανάταξης – αναβάθμισης με συνολικό προϋπολογισμό άνω του 1.5 δις ΕΥΡΩ, για την ολοκλήρωση των έργων σε εξέλιξη σε υφιστάμενες γραμμές αλλά και κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γραμμών και υποδομών.

ΕΡΓΟΣΕ		
Αναβάθμιση της υφιστάμενης με διπλασιασμό και εγκατάσταση σηματοδότησης ETCS και ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Πύθιο - Ορμένιο	CEF	700.000.000
Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα ΣΣ Αθηνών (ΣΚΑ)- Τρεις Γέφυρες , με υπογειοποίηση στην περιοχή των Σεπολίων	CEF	90.446.000
Εργασίες επιδομής, υποδομής και ηλεκτροκίνησης στον Σ.Σ. Αθηνών - Β' Φάση και σύνδεση με Μετρό (Σ. 2513/22)	ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020	30.611.000
Κατασκευή σιδηροδρομικής στάσης στο Κρυονέρι Αττικής (Α.Δ. 2512)	ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020	5.804.255
Κατασκευή υποδομής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ψαθόπυργος (ΧΘ 113) – Ρίο - Μποζαίτικα (ΧΘ 123+500) της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Πάτρα	CEF	131.121.622
Ηλεκτροκίνηση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη	ΕΣΠΑ	83.415.000
Κανονικοποίηση της υφιστάμενης μετρικής μονής σιδηροδρομικής γραμμής Ισθμού - Λουτρακίου με ηλεκτροκίνηση	ΕΣΠΑ	7.200.000
ΟΣΕ		
Αναβάθμιση υφιστάμενης ΣΓ Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής, τμήμα : Άνω Λιόσια – Νέος Σ.Σ. Μεγάρων – Π.Σ. Μεγάρων	ΤΑΑ	95.742.101
Αναβάθμιση και πιστοποίηση στην ΤΠΔ 1299/2014 της υφιστάμενης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ σιδηροδρομικού συγκροτήματος Αχαρνών και εξόδου σιδηροδρομικού σταθμού Οινόη, ανακατασκευή της σήραγγας Αγ. Στεφάνου και κατασκευή της κάτω διάβασης οδού στον υπάρχοντα Σιδηροδρομικό Σταθμό Αλιάρτου.	CEF	240.000.000
Εγκατάσταση σηματοδότησης με τηλεδιοίκηση, ETCS L1 και πιστοποίηση στην ΤΠΔ 2016/919, κατασκευή Η/Μ εγκαταστάσεων και πιστοποίηση στην ΤΠΔ 1303/2014 των υπαρχόντων σηράγγων της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Λιόσια -Κόρινθος	CEF	73.000.000
Επαναλειτουργία της μετρικής γραμμής Κάτω Αχαγιά - Πύργος και Α' φάση κανονικοποίησης	ΕΣΠΑ	. 95.000.000
Αναβάθμιση υποδομής της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (τμήμα απο Μουριές έως Προμαχώνα) για την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης	CEF	163.000.000
Τοποθέτηση ηχοπετασμάτων κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών εντός της πόλης της Λάρισας	ΕΣΠΑ	5.978.691
Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού επιχώματος της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά – Πλατέως μεταξύ Παλαιοφαρσάλου & Λάρισας	ΠΔΕ	4.381.867

1.630.700.536

Μέτοχος και Εποπτεύουσα Αρχή

Μέτοχος: Ελληνικό Δημόσιο/Υπουργείο Οικονομικών

Εποπτεύουσα Αρχή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου

Το Διοικητικό Συμβούλιο, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου, του Αντιπροέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων και του εκπροσώπου των εργαζομένων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 7 του παρ. 1 εδ. β' του ν.4972/2022., αποτελείται από επτά (7) έως έντεκα (11) μέλη. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου όπως διορίστηκαν με την Αυτόκλητη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της 29ης Αυγούστου 2025 (Ανακοίνωση Γ.Ε.Μ.Η. με Αρ. Πρωτ. 5484160/5-9-2025) και τα οποία εγκρίνουν τις Οικονομικές Καταστάσεις είναι τα παρακάτω:

Διοικητικό Συμβούλιο

Πρόεδρος	Γεώργιος Ιωάννου
Αντιπρόεδρος	Χρύσα Αγαπητού
Διευθύνων Σύμβουλος	Χρήστος Παληός
Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος	Ευάγγελος Χριστογιάννης
Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος	Αθανάσιος Σταβέρης
Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος	Μάριος Μπόμπουλος
Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος	Αικατερίνη Δεμερούτη

Δ/ντης Νομικών Υπηρεσιών	Χρήστος Λαζαρόπουλος
Υποδ/ντης Νομικών Υπηρεσιών	Αθανάσιος Μιχαλής
Υποδ/ντης Νομικών Υπηρεσιών	Αγγελική Παπαδοπούλου

Ορκωτοί Ελεγκτές	Grant Thornton
------------------	----------------

Φορολογία Εισοδήματος

Η Εταιρεία από 1.1.2014 απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος, με εξαίρεση το εισόδημα που αποκτά από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου, σύμφωνα το αρ. 46 του ν. 4172/2013.

Συνοπτικά οι βασικές φορολογικές πληροφορίες για την εταιρεία έχουν ως εξής:

Γ.Ε.Μ.Η	000779701000
Αριθμός Μητρώου Α.Ε.	1967/98/Β/86/02/23.8.91
Αριθμός Φορολογικού Μητρώου	094 038 689, ΔΟΥ ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
Διεύθυνση Έδρας Εταιρείας	Καρόλου 1 – 3, Τ.Κ. 104 37, Αθήνα

1.2. Αντικείμενο Εργασιών της Εταιρείας

Ο Οργανισμός με βάση το ΠΔ 41/2005, υποχρεώθηκε σε διαχωρισμό δραστηριοτήτων, σε διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και της εκμετάλλευσης. Για το λόγο αυτό, προέβη στην ίδρυση δύο θυγατρικών εταιρειών της ΕΔΙΣΥ Α.Ε. και της Hellenic Train Α.Ε., εισφέροντας τους παραπάνω κλάδους στις νέες εταιρείες. Στις 26/11/2010 με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών & Δικτύων εγκρίθηκε η συγχώνευση των εταιρειών ΟΣΕ ΑΕ και ΕΔΙΣΥ ΑΕ. Παράλληλα με τον Ν 3891/2010 τροποποιήθηκε το ΠΔ 41/2005 και ορίστηκε ότι ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Με το Ν.4408/2016(Α'135) ορίστηκε η ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής, τα οποία ασκεί ο ΟΣΕ, ο οποίος δεν παρέχει καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι δραστηριότητες του Ομίλου ανά εταιρεία είναι οι ακόλουθες:

ΟΣΕ ΑΕ

Η ΟΣΕ ΑΕ, είναι η εταιρεία που ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Είναι υπεύθυνη για την κατασκευή νέας υποδομής, την συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, την διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας καθώς και όσων αρμοδιοτήτων

προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή της υποδομής. Έχει την ευθύνη για την διαχείριση 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.

ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ

Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνονται:

1. η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων,
2. η παροχή υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ σχετιζόμενων με το σχεδιασμό, ανάπτυξη και εφαρμογή των προγραμμάτων του,
3. η διενέργεια με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται,
4. η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Ο ΟΣΕ δύναται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του να αναθέτει στην ΕΡΓΟΣΕ, εφόσον είναι συνδεδεμένη επιχείρηση, την παροχή προς αυτόν υπηρεσιών, πάσης φύσεως, που σχετίζονται με το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εφαρμογή των προγραμμάτων του, καθώς και να παραχωρεί και να μεταβιβάζει, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΕΡΓΟΣΕ όλα τα κύρια και παρεπόμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων.

2. Βάση Παρουσίασης των Οικονομικών Καταστάσεων και Βασικές Λογιστικές Αρχές

2.1. Βάση Παρουσίασης

Δήλωση Συμμόρφωσης

Οι οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς («ΔΠΧΑ»), όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Βάση Σύνταξης των Οικονομικών Καταστάσεων

Οι οικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί σύμφωνα με την αρχή του ιστορικού κόστους (εκτός από τα επενδυτικά πάγια περιουσιακά στοιχεία τα οποία αποτιμήθηκαν σε εύλογες αξίες) και την αρχή της συνέχισης της λειτουργίας του Οργανισμού. Οι οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζονται σε χιλιάδες Ευρώ και όλα τα κονδύλια στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη χιλιάδα, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά.

Έγκριση των Οικονομικών Καταστάσεων

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Μητρικής Εταιρείας ενέκρινε τις οικονομικές καταστάσεις της ετήσιας περιόδου 2024, την 25^η Σεπτεμβρίου 2025

Βάση Ενοποίησης

Οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις περιλαμβάνουν τις οικονομικές καταστάσεις της Μητρικής Εταιρείας και της θυγατρικής της, ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ την οποία ελέγχει την 31^η Δεκεμβρίου. Όλα τα διεταιρικά υπόλοιπα και συναλλαγές καθώς και τα μη πραγματοποιηθέντα ενδοομιλικά κέρδη και ζημίες έχουν απαλειφθεί πλήρως. Όπου απαιτείται, οι λογιστικές αρχές της θυγατρικής έχουν αναθεωρηθεί έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συνέπεια με τις λογιστικές αρχές που έχει υιοθετήσει ο Όμιλος.

2.2. Αλλαγές σε Λογιστικές Πολιτικές

Οι λογιστικές πολιτικές που υιοθετήθηκαν συνάδουν με εκείνες που είχαν υιοθετηθεί κατά την προηγούμενη οικονομική χρήση εκτός από τα παρακάτω τροποποιημένα πρότυπα τα οποία ο Όμιλος έχει υιοθετήσει κατά την 1 Ιανουαρίου 2024:

2.2.1 Νέα Πρότυπα, Διερμηνείες, Αναθεωρήσεις και Τροποποιήσεις υφιστάμενων Προτύπων τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ και έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Τα ακόλουθα νέα Πρότυπα, Διερμηνείες και τροποποιήσεις Προτύπων έχουν εκδοθεί από το Συμβούλιο Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB), έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η εφαρμογή τους είναι υποχρεωτική από την 01/01/2025 ή μεταγενέστερα.

Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 21 «Οι επιδράσεις μεταβολών των τιμών συναλλάγματος»: Έλλειψη Ανταλλαξιμότητας (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2025)

Τον Αύγουστο του 2023, το IASB εξέδωσε τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 21 «Οι επιδράσεις μεταβολών των τιμών συναλλάγματος» με τις οποίες απαιτείται από τις οικονομικές οντότητες να παρέχουν πιο χρήσιμες πληροφορίες στις οικονομικές τους καταστάσεις όταν ένα νόμισμα δεν μπορεί να ανταλλαχθεί σε ένα άλλο νόμισμα. Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν την εισαγωγή του ορισμού της ανταλλαξιμότητας ενός νομίσματος, καθώς και τη διαδικασία με την οποία η οικονομική οντότητα θα πρέπει να αξιολογεί αυτήν την ανταλλαξιμότητα. Επιπρόσθετα, οι τροποποιήσεις παρέχουν καθοδήγηση αναφορικά με το πώς πρέπει η οικονομική οντότητα να υπολογίζει την συναλλαγματική ισοτιμία (spot rate) στις περιπτώσεις όπου το νόμισμα δεν είναι ανταλλάξιμο και απαιτούν πρόσθετες γνωστοποιήσεις σε περιπτώσεις όπου μια οικονομική οντότητα έχει υπολογίσει μια συναλλαγματική ισοτιμία λόγω έλλειψης ανταλλαξιμότητας. Τα ανωτέρω έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 01/01/2025.

Οι τροποποιήσεις δεν έχουν επίδραση στις ενοποιημένες / εταιρικές Οικονομικές Καταστάσεις.

2.2.2 Νέα Πρότυπα, Διερμηνείες, Αναθεωρήσεις και Τροποποιήσεις υφιστάμενων Προτύπων τα οποία δεν έχουν ακόμα τεθεί σε ισχύ ή δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Τα ακόλουθα νέα Πρότυπα, Διερμηνείες και τροποποιήσεις Προτύπων έχουν εκδοθεί από το Συμβούλιο Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB), αλλά είτε δεν έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ είτε δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΔΠΧΑ 9 & ΔΠΧΑ 7 «Τροποποιήσεις στην ταξινόμηση και επιμέτρηση των Χρηματοοικονομικών μέσων» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2026)

Το Μάιο του 2024, το IASB εξέδωσε τροποποιήσεις για τις απαιτήσεις ταξινόμησης και επιμέτρησης του ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά Μέσα» και αντίστοιχες γνωστοποιήσεις του ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά Μέσα: Γνωστοποιήσεις». Ειδικότερα, με τις νέες τροποποιήσεις διευκρινίζεται πότε πρέπει να αποαναγνωρίζεται μια χρηματοοικονομική υποχρέωση όταν η εξόφλησή της γίνεται μέσω ηλεκτρονικής πληρωμής. Επίσης, παρέχεται επιπλέον καθοδήγηση για την αξιολόγηση των χαρακτηριστικών συμβατικών ταμειακών ροών για χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία συνδεδεμένα με κριτήρια ESG (περιβαλλοντικά, κοινωνικά και εταιρικής διακυβέρνησης). Επιπλέον, τροποποιήθηκαν οι απαιτήσεις γνωστοποιήσεων σχετικά με τις επενδύσεις σε συμμετοχικούς τίτλους που προσδιορίζονται στην εύλογη αξία μέσω των λοιπών συνολικών εισοδημάτων και προστέθηκαν απαιτήσεις γνωστοποιήσεων για χρηματοοικονομικά μέσα με ενδεχόμενα χαρακτηριστικά μη σχετιζόμενα άμεσα με βασικούς κινδύνους και κόστη δανεισμού. Οι τροποποιήσεις ισχύουν για λογιστικές περιόδους με ημερομηνία έναρξης την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026.

Ο Όμιλος / Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές του / της Καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ετήσιες Βελτιώσεις των ΔΠΧΑ-Τόμος 11 (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2026)

Τον Ιούλιο του 2024, το IASB προέβη στην έκδοση «Ετήσιες Βελτιώσεις των ΔΠΧΑ, στις οποίες περιλαμβάνονται ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις στα εξής λογιστικά Πρότυπα: ΔΠΧΑ 1 «Πρώτη εφαρμογή των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς», ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά μέσα: Γνωστοποιήσεις», ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά μέσα», ΔΠΧΑ 10 «Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις» και ΔΛΠ 7 «Κατάσταση των Ταμειακών Ροών». Οι τροποποιήσεις ισχύουν για λογιστικές περιόδους την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2026.

Ο Όμιλος / Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές του / της Καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τροποποιήσεις σε ΔΠΧΑ 9 και ΔΠΧΑ 7 – «Συμβάσεις Αναφοράς σε Ηλεκτρική Ενέργεια εξαρτώμενης από τη Φύση (Nature-dependent Electricity)» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2026)

Στις 18 Δεκεμβρίου 2024, το Συμβούλιο Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB) εξέδωσε τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά Μέσα» και ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά μέσα: Γνωστοποιήσεις», με σκοπό να βοηθηθούν οι εταιρείες να αναφέρουν καλύτερα τις χρηματοοικονομικές επιπτώσεις των συμβάσεων αναφοράς σε ηλεκτρική ενέργεια εξαρτώμενων από τη φύση, γνωστές και ως Συμφωνίες Αγοράς Ενέργειας (Power Purchase Agreements - PPAs). Οι συμβάσεις αυτές χρησιμοποιούνται από τις εταιρείες για την εξασφάλιση της προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια. Ωστόσο, η ποσότητα ενέργειας που παράγεται μπορεί να μεταβάλλεται λόγω εξωγενών παραγόντων, όπως οι καιρικές συνθήκες. Οι τροποποιήσεις στοχεύουν στη βέλτιστη αποτύπωση αυτών των συμβάσεων στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις: α) διευκρινίζοντας τις απαιτήσεις εφαρμογής της έννοιας της «διοχρησιμοποίησης» (own-use), β) επιτρέποντας τη λογιστική αντιστάθμισης (hedge accounting) στις περιπτώσεις που οι συμβάσεις αυτές χρησιμοποιούνται ως μέσα αντιστάθμισης κινδύνου και γ) προσθέτοντας νέες απαιτήσεις γνωστοποιήσεων, προκειμένου οι επενδυτές να κατανοούν καλύτερα την επίδραση αυτών των συμβάσεων στα οικονομικά αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές των εταιρειών. Οι τροποποιήσεις ισχύουν για λογιστικές περιόδους που ξεκινούν από την 1η Ιανουαρίου 2026, με την πρόωρη υιοθέτησή τους να επιτρέπεται.

Ο Όμιλος / Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές του / της Καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΔΠΧΑ 18 «Παρουσίαση και Γνωστοποίηση στις Οικονομικές Καταστάσεις» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2027)

Τον Απρίλιο του 2024, το IASB προέβη στην έκδοση ενός νέου Προτύπου, του ΔΠΧΑ 18 το οποίο αντικαθιστά το ΔΛΠ 1 «Παρουσίαση των Οικονομικών Καταστάσεων». Σκοπός του Προτύπου είναι να βελτιώσει τον τρόπο που παρέχονται οι πληροφορίες στις οικονομικές καταστάσεις μιας οικονομικής οντότητας, ιδιαίτερα στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης και των γνωστοποιήσεων επί των οικονομικών καταστάσεων. Συγκεκριμένα, το Πρότυπο θα βελτιώσει την ποιότητα της χρηματοοικονομικής πληροφόρησης λόγω: α) της απαίτησης καθορισμένων υποσυνόλων στην κατάσταση αποτελεσμάτων, β) της απαίτησης να γνωστοποιούνται σε ξεχωριστή σημείωση των οικονομικών καταστάσεων οι δείκτες απόδοσης που έχουν καθοριστεί από τη διοίκηση της επιχείρησης (Management-defined Performance Measures) γ) των νέων αρχών για ομαδοποίηση/διαχωρισμό της πληροφορίας (aggregation – disaggregation).

Ο Όμιλος / Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές του / της Καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΔΠΧΑ 19 «Θυγατρικές χωρίς Δημόσια Ευθύνη: Γνωστοποιήσεις» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2027)

Το Μάιο του 2024, το IASB προέβη στην έκδοση ενός νέου Προτύπου, του ΔΠΧΑ 19 «Θυγατρικές χωρίς Δημόσια Ευθύνη: Γνωστοποιήσεις». Το νέο πρότυπο επιτρέπει στις επιλέξιμες οικονομικές οντότητες που πληρούν τις προϋποθέσεις του, να επιλέξουν να εφαρμόσουν τις μειωμένες απαιτήσεις γνωστοποιήσεων του ΔΠΧΑ 19 αντί των απαιτήσεων γνωστοποίησης που ορίζονται στα άλλα ΔΠΧΑ. Το ΔΠΧΑ 19 λειτουργεί παράλληλα με τα άλλα ΔΠΧΑ, καθώς οι θυγατρικές θα πρέπει να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις επιμέτρησης, αναγνώρισης και παρουσίασης που ορίζονται στα άλλα ΔΠΧΑ και τις μειωμένες απαιτήσεις γνωστοποιήσεων που περιγράφονται στο ΔΠΧΑ 19. Απλοποιείται έτσι η προετοιμασία των οικονομικών καταστάσεων για τις θυγατρικές που πληρούν τις προϋποθέσεις εφαρμογής αυτού του προτύπου ενώ ταυτόχρονα διατηρείται η χρησιμότητά τους για τους χρήστες. Το ΔΠΧΑ 19 ισχύει για λογιστικές περιόδους με ημερομηνία έναρξης την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2027, με την πρόωρη υιοθέτησή τους να επιτρέπεται.

Ο Όμιλος / Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές του / της Καταστάσεις, αν και δεν αναμένεται να έχουν καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.3. Σημαντικές Λογιστικές Εκτιμήσεις και Κρίσεις της Διοίκησης

Η σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων απαιτεί από τη Διοίκηση να προβαίνει σε εκτιμήσεις και παραδοχές που επηρεάζουν τα υπόλοιπα των λογαριασμών ενεργητικού και παθητικού, τη γνωστοποίηση ενδεχόμενων απαιτήσεων και υποχρεώσεων κατά την ημερομηνία των οικονομικών καταστάσεων καθώς και τα έσοδα και έξοδα που παρουσιάζονται κατά τις χρήσεις αναφοράς. Τα πραγματικά αποτελέσματα ενδέχεται να διαφέρουν από τις εκτιμήσεις αυτές. Οι σημαντικότερες κρίσεις και εκτιμήσεις αναφορικά με γεγονότα των οποίων η εξέλιξη θα μπορούσε να μεταβάλει ουσιωδώς τα κονδύλια των οικονομικών καταστάσεων κατά την επόμενη δωδεκάμηνη περίοδο είναι τα εξής:

Τρέχουσα Αξία Παγίων Περιουσιακών Στοιχείων

Λόγω των προβλέψεων του Ν 3891/2010, σχετικά με την, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, εκχώρηση των παγίων περιουσιακών στοιχείων και την ανάληψη των υποχρεώσεων της μητρικής Εταιρείας από το Δημόσιο, δεν διενεργήθηκε έλεγχος απομείωσης της αξίας των οικοπέδων και κτιρίων, των τεχνικών έργων, των ακινητοποιήσεων υπό εκτέλεση κα των μεταφορικών μέσων του Ομίλου.

Προβλέψεις για κινδύνους

Ο Όμιλος σχηματίζει προβλέψεις για κινδύνους που αφορούν σε αγωγές τρίτων κατά των εταιρειών του Ομίλου και για των οποίων η έκβαση ενδέχεται να οδηγήσει σε εκροή πόρων για το διακανονισμό τους. Η πρόβλεψη σχηματίζεται με βάση το αγωγίμο ποσό και την πιθανότητα έκβασης της δικαστικής διαμάχης.

Πρόβλεψη για Αποζημίωση Προσωπικού

Το ύψος της πρόβλεψης για αποζημίωση προσωπικού βασίζεται σε αναλογιστική μελέτη. Η αναλογιστική μελέτη περιλαμβάνει την στοιχειοθέτηση παραδοχών σχετικών με το προεξοφλητικό επιτόκιο, το ποσοστό αύξησης των αμοιβών των εργαζομένων, την αύξηση του δείκτη τιμών καταναλωτή και την αναμενόμενη εναπομένονσα εργασιακή ζωή. Οι παραδοχές που χρησιμοποιούνται εμπεριέχουν σημαντική αβεβαιότητα και η Διοίκηση του Ομίλου προβαίνει σε συνεχή επανεκτίμησή τους.

Φόροι Εισοδήματος

Η Εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 46 του ν.4172/2013, από 1 Ιανουαρίου 2014 απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος διότι ανήκει στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης όπου το κράτος συμμετέχει με ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%). Εξαιρέση αποτελεί το εισόδημα που αποκτούν από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου.

Σημαντικές εκτιμήσεις απαιτούνται για τον καθορισμό της πρόβλεψης για φόρους όσον αφορά τις ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις της εταιρείας και της θυγατρικής της. Οι εκτιμήσεις, για αναμενόμενα θέματα φορολογικού ελέγχου, βασίζονται σε ιστορικά στοιχεία και προηγούμενους ελέγχους. Ως εκ τούτου, η τελική εκκαθάριση των φόρων εισοδήματος πιθανόν να αποκλίνει από τα σχετικά ποσά τα οποία έχουν καταχωρηθεί στις οικονομικές καταστάσεις.

Για τις χρήσεις 2019, 2020, 2021, 2022 και 2023 η εταιρία και η θυγατρική της είχαν υπαχθεί στο φορολογικό έλεγχο των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 65 Α του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (Ν. 4174/2013).

Ο φορολογικός έλεγχος για τη χρήση 2024 βρίσκεται σε εξέλιξη και η σχετική Έκθεση Φορολογικής Συμμόρφωσης προβλέπεται να χορηγηθεί μετά τη δημοσίευση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσεως. Αν μέχρι την ολοκλήρωση του φορολογικού ελέγχου προκύψουν πρόσθετες φορολογικές υποχρεώσεις εκτιμούμε ότι αυτές δε θα έχουν ουσιώδη επίδραση στις οικονομικές καταστάσεις.

Την 31/12/2024 παραγράφηκαν οι χρήσεις έως την 31/12/2018 βάσει των διατάξεων της παρ. 1 άρθρου 36 Ν.4174/2013 όπως κοινοποιήθηκε με την ΠΟΛ.1208/2017.

Για τις χρήσεις 2018 και μετέπειτα, η περαίωση πραγματοποιείται βάσει της ΠΟΛ.1124/2015. Ο εν λόγω έλεγχος δύναται να πραγματοποιηθεί εντός του χρόνου που ισχύει το δικαίωμα της Φορολογικής Διοίκησης για έκδοση πράξεων προσδιορισμού φόρου.

2.4. Βασικές Λογιστικές Αρχές

Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις

Τα οικόπεδα, τα κτίρια και τα τεχνικά έργα του ομίλου, απεικονίζονται στις οικονομικές καταστάσεις στις αξίες τεκμαιρόμενου κόστους, όπως αυτό προσδιορίστηκε βάσει εύλογων αξιών κατά την ημερομηνία μετάβασης, μείον τις συσσωρευμένες αποσβέσεις και πιθανές απαξιώσεις της αξίας των παγίων. Τα υπόλοιπα πάγια απεικονίζονται στις οικονομικές καταστάσεις στο κόστος κτήσης τους.

Το κόστος κτήσης των ενσώματων παγίων, περιλαμβάνει όλες τις άμεσα επιρριπτές δαπάνες για την απόκτηση των στοιχείων. Όλες οι μεταγενέστερες δαπάνες καταχωρούνται σε επαύξηση της λογιστικής αξίας των ενσώματων παγίων ή ως ξεχωριστό πάγιο, μόνον κατά την έκταση που οι δαπάνες αυτές αυξάνουν τα μελλοντικά οικονομικά οφέλη, που αναμένεται να εισρεύσουν από την χρήση του παγίου στοιχείου και το κόστος τους μπορεί να επιμετρηθεί αξιόπιστα. Το κόστος επισκευών και συντηρήσεων, καταχωρείται στα αποτελέσματα των χρήσεων που πραγματοποιούνται.

Οι ιδιοπαραγόμενες ενσώματες ακίνητοποιήσεις, στοιχειοθετούν προσθήκη στο κόστος κτήσεως των ενσώματων ακίνητοποιήσεων σε αξίες, που περιλαμβάνουν το άμεσο κόστος μισθοδοσίας του προσωπικού, που συμμετέχει στη κατασκευή, το κόστος αναλωθέντων υλικών, καθώς και τη συμμετοχή άλλων γενικών δαπανών (κόστη).

Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων λογίζονται με τη μέθοδο της σταθερής απόσβεσης βάσει της εκτιμώμενης υπολειπόμενης ωφέλιμης ζωής των παγίων. Η συνολική ωφέλιμη ζωή (σε έτη) που εφαρμόζεται για τον υπολογισμό των αποσβέσεων έχει ως εξής:

Ιδιότητα Κτίσματα και Κτίρια	από 5 έως 50 έτη
Τεχνικά Έργα Εξυπηρέτησης Μεταφορών	από 10 έως 80 έτη
Πάσης Φύσεως Μηχανολογικός Εξοπλισμός	από 5 έως 15 έτη
Τροχαίο Υλικό & Άλλα Μέσα Μεταφοράς	από 5 έως 50 έτη
Λοιπός Εξοπλισμός	από 1 έως 7 έτη

Επενδύσεις σε Ακίνητα

Οι επενδύσεις σε ακίνητα κατέχονται για αποκόμιση προσόδων (ενοικίων), για κεφαλαιακή ενίσχυση ή και για τα δύο.

Επενδύσεις σε ακίνητα είναι οι επενδύσεις που αφορούν όλα εκείνα τα ακίνητα (στα οποία περιλαμβάνονται η γη, τα κτίρια ή τα μέρη κτιρίων ή και τα δύο) τα οποία κατέχονται από τον Όμιλο, είτε για να αποκομίζει μισθώματα από την εκμίσθωσή τους, είτε για την αύξηση της αξίας τους (ενίσχυση κεφαλαίου) ή και για τα δύο.

Οι επενδύσεις σε ακίνητα αναγνωρίζονται αρχικά στο κόστος κτήσης τους, το οποίο είναι προσαυξημένο με όλα εκείνα τα έξοδα που σχετίζονται με τη συναλλαγή για την απόκτησή τους (π.χ. συμβολαιογραφικά, μεσιτικά, φόροι μεταβίβασης).

Ο όμιλος επέλεξε να αποτιμά τις επενδύσεις σε ακίνητα με βάση την εύλογη αξία. Σύμφωνα με την πολιτική αυτή, η εύλογη αξία μιας επένδυσης σε ακίνητα, είναι η τιμή στην οποία το ακίνητο μπορεί να ανταλλαχθεί, μεταξύ ενήμερων και πρόθυμων μερών, σε μια συνήθη εμπορική συναλλαγή.

Κάθε κέρδος (ή ζημιά) που προκύπτει από μεταβολή στην εύλογη αξία της επένδυσης, συνιστά αποτέλεσμα και αναγνωρίζεται στα αποτελέσματα της χρήσης κατά την οποία προκύπτει.

Προσδιοριστικός παράγοντας της εύλογης αξίας είναι η τρέχουσα τιμή σε μια ενεργό αγορά για όμοια ακίνητα, στην ίδια τοποθεσία και στην ίδια κατάσταση.

Άυλα Στοιχεία Ενεργητικού

Στα άυλα στοιχεία του ενεργητικού περιλαμβάνονται άδειες λογισμικού, οι οποίες αποτιμώνται στο κόστος κτήσεως μείον τις συσσωρευμένες αποσβέσεις. Οι αποσβέσεις διενεργούνται με την μέθοδο της σταθερής απόσβεσης κατά την διάρκεια της ωφέλιμης ζωής των στοιχείων αυτών η οποία κυμαίνεται από 3 έως 5 χρόνια. Οι αποσβέσεις του λογισμικού περιλαμβάνονται στα κονδύλια «Κόστος Πωληθέντων» και «Έξοδα Διοίκησης» της κατάστασης αποτελεσμάτων.

Λοιπές επενδύσεις

Πρόκειται για εταιρείες τις οποίες ίδρυσαν και συμμετέχουν διάφοροι σιδηροδρομικοί οργανισμοί διεθνώς με σκοπό την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ τους. Η εταιρεία με ονομασία Eurofima European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock, στην οποία ο ΟΣΕ διαθέτει ποσοστό συμμετοχής 2% στην κλειόμενη χρήση, αποτελεί χρηματοοικονομικό οργανισμό ο οποίος διαθέτει χρηματοδότηση για εξαγορά σιδηροδρομικών βαγονιών. Οι συμμετοχές αυτές δεν κατέχονται για εμπορικούς σκοπούς και κατά την αρχική αναγνώριση τους ορίστηκαν από τον όμιλο ως στοιχεία που αποτιμώνται στην εύλογη αξία με αναγνώριση των μεταβολών στα λοιπά συνολικά εισοδήματα. Σύμφωνα με την έκθεση των ελεγκτών της εταιρείας οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύθηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (IFRS). Τα πρότυπα αυτά ορίζουν ότι οι αξίες στα περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις των οικονομικών καταστάσεων είναι εκφρασμένες σε εύλογη αξία (fair value) κατά την ημερομηνία αναφοράς. Με αυτό το δεδομένο η αξία της εταιρείας Eurofima είναι δυνατόν να καθοριστεί με βάση την μέθοδο της καθαρής θέσης.

Απαιτήσεις από Πελάτες και Λοιπές Απαιτήσεις

Περιλαμβάνουν μη παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού με σταθερές ή προσδιορισμένες πληρωμές, τα οποία δεν διαπραγματεύονται σε ενεργές αγορές και έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία «Δάνεια και Απαιτήσεις» και αποτιμώνται στο αναπόσβεστο κόστος βάσει της μεθόδου του πραγματικού επιτοκίου.

Στην κατηγορία αυτή δεν περιλαμβάνονται:

- Απαιτήσεις από προκαταβολές για αγορά αγαθών ή υπηρεσιών,
- Απαιτήσεις που έχουν να κάνουν με δοσοληψίες φόρων, οι οποίες έχουν επιβληθεί νομοθετικά από το κράτος,
- Οτιδήποτε δεν καλύπτεται από σύμβαση ώστε να δίνει δικαίωμα στην επιχείρηση για λήψη μετρητών ή άλλων χρηματοοικονομικών παγίων στοιχείων.

Οι απαιτήσεις από πελάτες και οι λοιπές απαιτήσεις που έχουν ταξινομηθεί στην κατηγορία «Δάνεια και Απαιτήσεις» περιλαμβάνονται στο κυκλοφορούν ενεργητικό, εκτός από εκείνες με λήξη μεγαλύτερη των 12 μηνών από την ημερομηνία ισολογισμού, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στα μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού.

Όταν υπάρχει απομείωση των απαιτήσεων, η λογιστική αξία αυτών μειώνεται στο ανακτήσιμο ποσό τους, το οποίο είναι η παρούσα αξία των αναμενόμενων μελλοντικών ταμειακών ροών, προεξοφλουμένων με το αρχικό πραγματικό επιτόκιο. Στην συνέχεια, λογίζονται τόκοι με το ίδιο επιτόκιο επί της απομειωμένης (νέας λογιστικής) αξίας.

Χρηματικά Διαθέσιμα

Οι προθεσμιακές καταθέσεις και άλλες υψηλής ρευστότητας επενδύσεις με αρχική λήξη μικρότερη των τριών μηνών θεωρούνται ως χρηματικά διαθέσιμα.

Δανεισμός

Τα δάνεια και οι πιστώσεις αρχικά αναγνωρίζονται στο κόστος, το οποίο αντανακλά την εύλογη αξία του ληφθέντος ποσού μειωμένη κατά τα έξοδα σύναψης των σχετικών δανειακών συμβάσεων. Μεταγενέστερα αποτιμώνται στο αναπόσβεστο κόστος βάσει της μεθόδου των πραγματικών επιτοκίων. Για τον υπολογισμό του αναπόσβεστου κόστους λαμβάνονται υπόψη κάθε είδους έξοδα έκδοσης δανείων και πιστώσεων.

Λοιπές χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις

Οι εμπορικές υποχρεώσεις αναγνωρίζονται αρχικώς στην ονομαστική τους αξία και ακολούθως αποτιμώνται στο αναπόσβεστο κόστος και απεικονίζονται στο κονδύλι «Προμηθευτές και συναφείς υποχρεώσεις». Τα κέρδη και οι ζημιές αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων όταν οι υποχρεώσεις διαγράφονται καθώς και κατά την εφαρμογή της μεθόδου του πραγματικού επιτοκίου.

Αποθέματα

Την ημερομηνία του ισολογισμού, τα αποθέματα αποτιμώνται στη χαμηλότερη αξία μεταξύ του κόστους και της καθαρής ρευστοποιήσιμης αξίας. Το κόστος κτήσης προσδιορίζεται με την μέθοδο του μέσου ετήσιου σταθμικού όρου. Το κόστος των αποθεμάτων, δεν περιλαμβάνει χρηματοοικονομικά έξοδα.

Επιχορηγήσεις

Ο Όμιλος αναγνωρίζει τις κρατικές επιχορηγήσεις οι οποίες ικανοποιούν αθροιστικά τα εξής κριτήρια:

α) Υπάρχει τεκμαιρόμενη βεβαιότητα ότι η επιχείρηση έχει συμμορφωθεί ή πρόκειται να συμμορφωθεί με τους όρους της επιχορήγησης και

β) Πιθανολογείται ότι το ποσό της επιχορήγησης θα εισπραχθεί.

Οι επιχορηγήσεις καταχωρούνται στην εύλογη αξία και αναγνωρίζονται με τρόπο συστηματικό στα έσοδα, με βάση την αρχή του συσχετισμού των επιχορηγήσεων, με τα αντίστοιχα κόστη τα οποία και επιχορηγούν.

Οι επιχορηγήσεις που αφορούν επενδυτικά πάγια στοιχεία του ενεργητικού, περιλαμβάνονται στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Βραχυπρόθεσμες παροχές

Οι βραχυπρόθεσμες παροχές προς το προσωπικό σε χρήμα και σε είδος καταχωρούνται ως έξοδο όταν καθίστανται δουλευμένες.

Παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία

Οι παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία περιλαμβάνουν προγράμματα καθορισμένων παροχών.

Η υποχρέωση που καταχωρείται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης για τα προγράμματα καθορισμένων παροχών είναι η παρούσα αξία της δέσμευσης για την καθορισμένη παροχή. Η δέσμευση της καθορισμένης παροχής υπολογίζεται ετησίως από ανεξάρτητο αναλογιστή με τη χρήση της μεθόδου της προβλεπόμενης πιστωτικής μονάδας (projected unit credit method).

Οι μεταβολές στις υποχρεώσεις του προγράμματος καθορισμένων παροχών που σχετίζονται με το κόστος τρέχουσας απασχόλησης και το χρηματοοικονομικό κόστος από τόκους αναγνωρίζονται στην Κατάσταση Συνολικών Εσόδων, ενώ τα αναλογιστικά κέρδη ή ζημιές που προκύπτουν από επανεκτιμήσεις λόγω μεταβολών των παραδοχών, καταχωρούνται στην Κατάσταση Λοιπών Συνολικών Εσόδων.

Το επιτόκιο προεξόφλησης των καθορισμένων υποχρεώσεων μετά την έξοδο από την υπηρεσία προσδιορίζεται με αναφορά σε αποδόσεις της αγοράς, υψηλής ποιότητας εταιρικών ομολόγων κατά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

Αναγνώριση Εσόδων

Τα έσοδα αναγνωρίζονται στο βαθμό που είναι πιθανό ότι τα οικονομικά οφέλη, θα εισρεύσουν στον Όμιλο και τα σχετικά ποσά μπορούν να μετρηθούν αξιόπιστα. Τα διεταιρικά έσοδα μέσα στον όμιλο, απαλείφονται πλήρως.

Η αναγνώριση των εσόδων γίνεται ως εξής:

Παροχή υπηρεσιών

Τα έσοδα από παροχή υπηρεσιών λογίζονται την περίοδο που αφορούν οι υπηρεσίες.

Πωλήσεις Αγαθών

Τα έσοδα καταχωρούνται, όταν οι ουσιαστικοί κίνδυνοι και ωφέλειες που απορρέουν από την κυριότητα των αγαθών, έχουν μεταβιβαστεί στον αγοραστή.

Έσοδα από Τόκους

Τα έσοδα από τόκους, αναγνωρίζονται βάσει της χρονικής αναλογίας και με την χρήση του πραγματικού επιτοκίου.

Μεταγενέστερα Γεγονότα

Μεταγενέστερα γεγονότα που παρέχουν πρόσθετες πληροφορίες για την κατά την ημερομηνία του ισολογισμού περιουσιακή κατάσταση και θέση του Ομίλου και πληρούν τα κριτήρια αναγνώρισής τους, αναγνωρίζονται στις οικονομικές καταστάσεις. Στην αντίθετη περίπτωση γνωστοποιούνται στις σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων.

3. Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις

Υπάρχει πλήθος συμβατικών δεσμεύσεων, για απόκτηση παγίων στοιχείων (νέες επενδύσεις) σημαντικού ύψους και αφορούν κυρίως επέκταση, εκσυγχρονισμό και βελτίωση του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Τα ενσώματα πάγια στοιχεία του ενεργητικού του ομίλου και της εταιρίας αναλύονται ως εξής:

Όμιλος - Ποσά σε € '000	Οικόπεδα	Κτίρια και Τεχνικά έργα	Μηχ/τα	Σιδηροδρομικά Οχήματα & Μεταφ. μέσα	Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση	Σύνολο
Κόστος Κτήσης την 1/1/2023	3.330.869	8.147.344	112.853	100.370	32.772	2.796.130	14.520.338
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.718.435)	(98.421)	(74.863)	(30.267)	0	(3.921.987)
Καθαρή λογιστική αξία την 1/1/2023	3.330.869	4.428.909	14.432	25.507	2.505	2.796.130	10.598.352
Προσθήκες	2.620	4.803	192	0	251	115.628	123.493
Ιδιοπαραγωγή	0	4.188	0	0	0	0	4.188
Αποσβέσεις χρήσης	0	(175.183)	(3.061)	(1.717)	(1.088)	0	(181.049)
μείον: Ζημιά από Κακοκαιρία Daniel	0	(127.535)	0	0	0	0	(127.535)
Κόστος κτήσης την 31/12/2023	3.333.489	7.956.077	113.045	100.370	33.023	2.911.758	14.447.762
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.820.897)	(101.482)	(76.580)	(31.355)	0	(4.030.315)
Καθαρή λογιστική αξία την 31/12/2023	3.333.489	4.135.180	11.564	23.790	1.667	2.911.758	10.417.448
Προσθήκες	377	964	153	(13)	1.358	113.337	116.176
Ιδιοπαραγωγή	0	3.301	0	0	0	0	3.301
Αποσβέσεις χρήσης	0	(171.898)	(2.468)	(1.526)	(1.197)	0	(177.089)
Κόστος κτήσης την 31/12/2024	3.333.866	7.960.342	113.198	100.357	34.380	3.025.095	14.567.239
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.992.795)	(103.950)	(78.106)	(32.552)	0	(4.207.404)
Καθαρή λογιστική αξία την 31/12/2024	3.333.866	3.967.547	9.248	22.250	1.828	3.025.095	10.359.835

Εταιρεία - Ποσά σε € '000	Οικόπεδα	Κτίρια και Τεχνικά έργα	Μηχ/τα	Σιδηροδρομικά Οχήματα & Μεταφ. μέσα	Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση	Σύνολο
Κόστος Κτήσης την 1/1/2023	3.345.333	8.146.362	115.186	100.266	30.923	2.905.184	14.643.255
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.717.126)	(98.254)	(74.759)	(28.615)	0	(3.918.754)
Καθαρή λογιστική αξία την 1/1/2023	3.345.333	4.429.236	16.932	25.507	2.308	2.905.184	10.724.501
Προσθήκες	2.777	4.955	192	0	359	123.971	132.255
Ιδιοπαραγωγή	0	4.188	0	0	0	0	4.188
Αποσβέσεις χρήσης	0	(175.182)	(3.060)	(1.717)	(1.213)	0	(181.172)
μείον: Ζημιά από Κακοκαιρία Daniel	0	(127.535)	0	0	0	0	(127.535)
Κόστος κτήσης την 31/12/2023	3.348.111	7.955.248	115.379	100.266	31.282	3.029.155	14.579.441
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.819.587)	(101.313)	(76.476)	(29.829)	0	(4.027.205)
Καθαρή λογιστική αξία την 31/12/2023	3.348.111	4.135.661	14.065	23.790	1.453	3.029.155	10.552.236
Προσθήκες	419	1.056	153	0	1.320	122.260	125.208
Ιδιοπαραγωγή	0	3.301	0	0	0	0	3.301
Αποσβέσεις χρήσης	0	(171.897)	(2.467)	(1.540)	(1.177)	0	(177.080)
Κόστος κτήσης την 31/12/2024	3.348.530	7.959.605	115.531	100.266	32.602	3.151.416	14.707.950
μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0	(3.991.484)	(103.780)	(78.016)	(31.006)	0	(4.204.286)
Καθαρή λογιστική αξία την 31/12/2024	3.348.530	3.968.121	11.751	22.250	1.596	3.151.416	10.503.664

4. Άυλα Στοιχεία Ενεργητικού

Τα άυλα στοιχεία του ενεργητικού, αφορούν λογισμικά προγράμματα και η ανάλυσή τους είναι η εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Κόστος Κτήσης την 31/12/2023	3.922	2.531
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(3.375)	(2.078)
Λογιστική αξία την 31/12/2023	547	453
Αγορές	471	423
Αποσβέσεις χρήσης	(250)	(178)
Κόστος Κτήσης την 31/12/2024	4.393	2.954
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(3.625)	(2.256)
Λογιστική αξία την 31/12/2024	768	698

5. Επενδύσεις σε θυγατρικές

Στις ατομικές καταστάσεις της εταιρείας, οι επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρείες, παρουσιάζονται ως το αποτέλεσμα του κόστους εξαγοράς αυτών, μείον τυχόν απομειώσεις.

Η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ αποτελεί τη μόνη θυγατρική του Ομίλου και η ενοποίησή της πραγματοποιείται με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης.

Ποσά σε € '000		31/12/2024		
Επωνυμία Θυγατρικής	% συμμετοχής	Χώρα	Ίδια κεφάλαια	
ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	100%	ΕΛΛΑΔΑ	48.331	
		31/12/2023		
Επωνυμία Θυγατρικής	% συμμετοχής	Χώρα	Ίδια κεφάλαια	
ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	100%	ΕΛΛΑΔΑ	48.581	
31/12/2024				
Επωνυμία Θυγατρικής	Αξία Κτήσης	Απομείωση	Λογιστική Αξία	Οφειλόμενες Δόσεις
ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	303	0	303	0
ΣΥΝΟΛΟ	303	0	303	0

6. Επενδύσεις σε Λοιπές Εταιρείες

Ποσά σε € '000	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Αρχή περιόδου	31.829	31.057	31.829	31.057
Αναπροσαρμογή στην Εύλογη Αξία	583	772	583	772
Λήξη περιόδου	32.412	31.829	32.412	31.829

Επωνυμία	% συμμετοχής	Χώρα	Αξία Κτήσης	Οφειλόμενες Δόσεις	Τελική Αξία
EUROFIMA	2,00%	ΕΛΒΕΤΙΑ	56.999	24.588	32.411
SCRL LTD (BCC)	1 Εταιρικό Μεριδίο	ΒΕΛΓΙΟ	1	0	1
ΣΥΝΟΛΟ			57.000	24.588	32.412

Πρόκειται για εταιρείες τις οποίες ίδρυσαν και συμμετέχουν διάφοροι σιδηροδρομικοί οργανισμοί διεθνώς με σκοπό την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ τους. Όσον αφορά τη EUROFIMA έχει ιδρυθεί από ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα με σκοπό τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε τροχαίο υλικό. Το BCC αποτελεί διεθνές γραφείο συμψηφισμού διεθνών χρεώσεων τελών χρήσεως δικτύου. Η EUROFIMA αποτιμάται στην εύλογη αξία μέσω της καθαρής θέσης.

7. Επενδύσεις σε ακίνητα

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Λογιστική αξία Οικόπεδα	63.431	63.431	63.431	63.431
Λογιστική αξία Κτίρια	78.837	78.837	78.837	78.837
Εύλογη αξία	142.268	142.268	142.268	142.268
Κέρδος / Ζημιά	0	0	0	0

8. Λοιπές Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Δοσμένες Εγγυήσεις	396	361	243	208
Προκαταβολές κτήσεως παγίων	16.693	19.057	3.809	3.789
Σύνολο	17.089	19.418	4.052	3.997

Οι απαιτήσεις αφορούν κυρίως προκαταβολές που δόθηκαν στους αναδόχους των έργων από τη θυγατρική ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Η εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 150 του ν. 4412/2016 περί κατασκευής δημοσίων έργων, χορηγεί προκαταβολές στους αναδόχους των έργων μέχρι και ποσοστό 15% του ολικού ποσού της σύμβασης. Για το σκοπό αυτό ο ανάδοχος επιβαρύνεται με τόκο.

9. Αποθέματα

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Αναλώσιμα Υλικά	1.186	943	1.186	943
Ανταλλακτικά Παγίων	3.866	3.940	3.866	3.940
Συνολική ρευστοποιήσιμη αξία	5.052	4.883	5.052	4.883

Δεν υπάρχουν δεσμεύσεις επί των αποθεμάτων της εταιρείας, έναντι δανεισμού ή άλλης φύσεως υποχρεώσεων.

10. Πελάτες και Λοιπές Εμπορικές Απαιτήσεις

Η ανάλυση των απαιτήσεων από πελάτες και λοιπών εμπορικών απαιτήσεων για τον όμιλο και την εταιρεία, παρατίθεται ως ακολούθως:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Πελάτες Ιδιωτικού Τομέα	140.965	125.750	140.850	125.668
Ελληνικό Δημόσιο - Δημόσιες Επιχειρήσεις	34.426	58.838	34.426	58.838
Απαιτήσεις από συνδεδεμένες επιχ/σεις	0	0	76.028	87.979
Σύνολο απαιτήσεων	175.391	184.588	251.304	272.485
Μείον: Πρόβλεψη υποτίμησης	(20.000)	(20.000)	(20.000)	(20.000)
Σύνολο καθαρών απαιτήσεων	155.391	164.588	231.304	252.485

Το υπόλοιπο των πελατών ιδιωτικού τομέα αφορά κυρίως απαιτήσεις από την Hellenic Train. Για τις απαιτήσεις αυτές γίνεται αναφορά στην παράγραφο 36.

Οι απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο – Δημόσιες Επιχειρήσεις αφορούν κυρίως:

- Απαίτηση από την καταβολή υπολοίπου ποσού επιχορήγησης χρήσης 2023, βάσει της νέας σύμβασης που έχει υπογραφεί με το Ελληνικό Δημόσιο το 2023, ύψους € 20 εκ περίπου. Το ποσό αυτό καταβλήθηκε το 2024.

- Απαιτήση από την ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ύψους € 34 εκ για την οποία έχει σχηματιστεί πρόβλεψη ύψους € 20 εκ περίπου.

11. Λοιπές Απαιτήσεις

Οι λοιπές απαιτήσεις του ομίλου και της εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο	37.612	57.714	35.358	55.581
Απαιτήσεις από ασφαλιστικά ταμεία	48.706	48.706	48.706	48.706
Προκαταβολές σε προμηθευτές	11.927	7.715	6.645	1.457
Χρεώστες διάφοροι	19.119	19.929	16.900	17.758
Δεσμευμένοι λογαριασμοί καταθέσεων	839	841	839	841
Έξοδα επόμενων χρήσεων	2.696	1.081	0	0
Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα	13.232	7.956	10.775	5.003
Προκαταβολές σε προσωπικό και λ/σμοι προς απόδοση	3.286	1.317	3.150	803
Απαιτήσεις από ξένα δίκτυα	15	13	15	13
Σύνολο λοιπών απαιτήσεων	137.433	145.271	122.389	130.161
Μείον: Πρόβλεψη υποτίμησης	(66.709)	(68.530)	(66.143)	(66.143)
Σύνολο καθαρών απαιτήσεων	70.724	76.741	56.246	64.018

Οι απαιτήσεις από το Ελληνικό Δημόσιο αφορούν κυρίως απαίτηση που έχει ο Οργανισμός από επιστροφή ΦΠΑ. Η σωρευμένη πρόβλεψη για επισφαλείς απαιτήσεις από ασφαλιστικά ταμεία ανέρχεται στο ποσό των € 48.590 χιλ. (2023: € 48.590 χιλ.). Το υπόλοιπο ποσό της πρόβλεψης αφορά λοιπούς εισπρακτέους λογαριασμούς.

Τα έσοδα χρήσεως εισπρακτέα αφορούν Τέλη υποδομής που τιμολογήθηκαν στην χρήση του 2025.

12. Ταμειακά Διαθέσιμα και Ισοδύναμα Ταμειακών Διαθεσίμων

Τα διαθέσιμα αντιπροσωπεύουν μετρητά, είτε στα ταμεία της εταιρείας, είτε σε τραπεζικές καταθέσεις (όψεως ή βραχυπρόθεσμης προθεσμίας), διαθέσιμες σε πρώτη ζήτηση.

Η Διοίκηση της Εταιρείας με το υπ' αριθμό 5316/2.4.2015 πρακτικό του Διοικητικού Συμβουλίου, εναρμονιζόμενη με την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων του ΟΣΕ ημερομηνίας 26 Μαρτίου 2015, εγκρίνει να ανοιχτεί λογαριασμός ή λογαριασμοί ταμειακής διαχείρισης του ΟΣΕ στην Τράπεζα της Ελλάδος. Ακολούθησε η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΦΕΚ Α' 41/20.4.2015) όπου προβλέπει την υποχρεωτική μεταφορά των ταμειακών διαθεσίμων και των προθεσμιακών καταθέσεων των Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης στην Τράπεζα της Ελλάδος κάνοντας χρήση των διατάξεων της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 11 του άρθρου 15 του ν.2469/1997 (Α' 38), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 36 του ν.4320/2015 (Α' 29). Το άρθρο αυτό προβλέπει τη δυνατότητα επένδυσης του συνόλου των κεφαλαίων αυτών σε συμβάσεις αγοράς ή πώλησης τίτλων του Ελληνικού Δημοσίου με σύμφωνα επαναπώλησης/επαναγοράς με αντισυμβαλλόμενο το Ελληνικό Δημόσιο. Σε περίπτωση κεφαλαιακών ζημιών ο Φορέας έχει απευθείας αξίωση αποζημίωσης κατά του Ελληνικού Δημοσίου. Κατόπιν των ανωτέρω, έχουν τοποθετηθεί τα μη άμεσα απαιτητά διαθέσιμα κεφάλαια για τις ανάγκες της ταμειακής διαχείρισης στον υπόψη λογαριασμό. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που απορρέει κυρίως από τις διατάξεις του Ν.4270/2014 ΦΕΚ Α'181 και Ν. 4564/2020 ΦΕΚ Α'256μόνο μικρό ποσοστό των διαθεσίμων είναι δυνατόν να τοποθετούνται αναλόγως των αναγκών εκτός ΣΛΘ.

Τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα ταμειακών διαθεσίμων του ομίλου και της εταιρείας, έχουν ως ακολούθως:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Διαθέσιμα στο ταμείο	88	40	82	34
Διαθέσιμα στις τράπεζες σε €	244.756	175.202	91.088	10.501
ΤτΕ Λογαριασμοί Κατηγορία 231	9.668	6.753	9.668	6.753
ΤτΕ Λογαριασμοί Συλλογικών Αποφάσεων	13.445	15.399	13.445	15.399
Διαθέσιμα στις τράπεζες σε Ξένο Νόμισμα	278	261	278	261
Σύνολο ταμειακών διαθεσίμων & ισοδύναμων	268.235	197.655	114.561	32.948

13. Μετοχικό Κεφάλαιο

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αποτελείται από 48.208.742 κοινές, πλήρως εξοφλημένες μετοχές (2023: 47.991.984), ονομαστικής αξίας € 100 η κάθε μία. Το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανέρχεται σε € 4.820.874.200,00.

Σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, δεν υπάρχουν ειδικοί περιορισμοί, πέραν των όσων υπαγορεύει η ισχύουσα νομοθεσία.

Με απόφαση της 111ης αυτόκλητης έκτακτης Γενικής Συνέλευσης Μετόχων της 15.01.2024 αποφασίστηκε η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της ΟΣΕ Α.Ε. κατά € 21.675.800 (Είκοσι ένα εκατομμύρια εξακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες 890 ευρώ) με καταβολή μετρητών και σχετική τροποποίηση του καταστατικού.

Η ολοκλήρωση της αύξησης πραγματοποιήθηκε εντός του Αυγούστου του 2024.

14. Ποσά προορισμένα για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου

Τα ποσά που προορίζονται για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του ομίλου και της εταιρείας αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Υπόλοιπο την 1/1/2023	4.199.050	4.199.050
Καταθέσεις μετόχων	67.808	67.808
Υπόλοιπο την 31/12/2023	4.266.858	4.266.858
Καταθέσεις μετόχων	136.935	136.935
Υπόλοιπο την 31/12/2024	4.403.793	4.403.793

Τα ποσά αυτά αναμένεται να κεφαλαιοποιηθούν από τη στιγμή που ληφθούν οι σχετικές υπουργικές αποφάσεις.

15. Αποθεματικά κεφάλαια

Τα αποθεματικά του ομίλου, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ			
	Τακτικό αποθεματικό	Ειδικά αποθεματικά	Αναπροσαρμοσμένες αξίες	Σύνολο
Υπόλοιπο την 1/1/2023	100	10.417.050	4.434	10.421.584
Κίνηση Χρήσης	0	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2023	100	10.417.050	4.434	10.421.584
Κίνηση Χρήσης	0	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2024	100	10.417.050	4.434	10.421.584

Ποσά σε € '000	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ			
	Τακτικό αποθεματικό	Ειδικά αποθεματικά	Αναπροσαρμοσμένες αξίες	Σύνολο
Υπόλοιπο την 1/1/2023	0	10.412.706	4.434	10.417.140
Κίνηση Χρήσης	0	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2023	0	10.412.706	4.434	10.417.140
Κίνηση Χρήσης	0	0	0	0
Υπόλοιπο την 31/12/2024	0	10.412.706	4.434	10.417.140

Με την υπ' αριθμ. 185930/19.12.2022 (ΦΕΚ 6715Β' 27.12.2022) ΚΥΑ για τη διαγραφή του συνόλου των ανείσπρακτων βεβαιωμένων οφειλών από καταπτώσεις δανείων του ΟΣΕ Α.Ε. με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, διαγράφηκαν οφειλές συνολικού ύψους €10.412.706.417,39 και δημιουργήθηκε αντίστοιχο αποθεματικό.

16. Υποχρεώσεις Παροχών Προσωπικού λόγω Εξόδου από την Υπηρεσία

Ο Όμιλος και η Εταιρεία αναγνωρίζουν ως υποχρέωση παροχών προσωπικού, λόγω εξόδου από την υπηρεσία, την παρούσα αξία της νομικής δέσμευσης, που έχει αναλάβει για την καταβολή εφάπαξ αποζημίωσης στο προσωπικό, που αποχωρεί

λόγω συνταξιοδότησης. Η σχετική υποχρέωση υπολογίστηκε κατόπιν αναλογιστικής μελέτης, που έγινε από ανεξάρτητο αναλογιστή. Συγκεκριμένα, η σχετική μελέτη αφορούσε στην διερεύνηση και υπολογισμό των αναλογιστικών μεγεθών, που απαιτούνται από τις προδιαγραφές που θέτουν τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα (Δ.Λ.Π. 19) και είναι υποχρεωτικό να καταχωρηθούν στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης και την Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος κάθε επιχείρησης.

Ως μέθοδος αποθεματοποίησης, χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της προβεβλημένης πιστωτικής μονάδας.

Ο όμιλος και η εταιρεία, δεν έχουν επίσημα ή ανεπίσημα ενεργοποιήσει κανένα ειδικό πρόγραμμα παροχών προς τους εργαζόμενους, το οποίο να δεσμεύεται για παροχές σε περιπτώσεις αποχωρήσεων εργαζόμενων. Το μόνο πρόγραμμα που ισχύει και έχει ενεργοποιηθεί στο παρελθόν είναι η συμβατική υποχρέωση (με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, ν.993/1979, 3891/2010 , 4093/12 κτλ.) για παροχή ενός εφάπαξ ποσού σε περίπτωση συνταξιοδότησης του προσωπικού.

Με βάση απόφαση της Επιτροπής Διερμηνειών των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς σχετικά με το Δ.Λ.Π. 19, οι εταιρίες, υλοποιώντας το πρόγραμμα καθορισμένων παροχών, κατανέμουν τις παροχές εξόδου του προσωπικού από την υπηρεσία, κατά την περίοδο των 16 τελευταίων ετών προ της εξόδου αυτών από την υπηρεσία, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις θεμελίωσης για λήψη πλήρους σύνταξης. Η Απόφαση της Επιτροπής αξιολογείται ως Μεταβολή Λογιστικής Πολιτικής σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 19-22 του Δ.Λ.Π. 8.

Η σχετική υποχρέωση του ομίλου και της εταιρείας, καθώς και τα ποσά που έχουν καταχωρηθεί στην κατάσταση συνολικών εσόδων, έχουν ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Υποχρεώσεις Ισολογισμού αρχής	6.507	7.298	5.570	6.459
<i>Χρεώσεις στα αποτελέσματα</i>				
Κόστος τρέχουσας απασχόλησης	306	339	242	271
Χρηματοοικονομικό κόστος	109	133	81	104
Κόστος τερματικών παροχών	131	106	130	91
<i>Χρεώσεις στα λοιπά συνολικά έσοδα</i>				
Αναλογιστικό κέρδος/(ζημία)	125	(26)	100	(41)
Χρησιμοποίηση προβλέψεων (καταβολές)	(1.198)	(1.343)	(1.151)	(1.314)
Σύνολο	5.980	6.507	4.972	5.570

Κύριες αναλογιστικές παραδοχές

Παραδοχές	31/12/2024	31/12/2023
Προεξοφλητικό επιτόκιο	2,78%	2,98%
Μελλοντικές αυξήσεις μισθών	2,20%	2,70%
Πληθωρισμός	2,20%	2,70%
Πίνακας Θνησιμότητας	100% of EAE2012	100% of EAE2012
Πίνακας Ανικανότητας	70% of EAE2012	70% of EAE2012

Ανάλυση Ευαισθησίας Αποτελεσμάτων

	Μεταβολές σε σχέση με τις βασικές υποθέσεις	Αναλογιστική Υποχρέωση για τον ΟΣΕ την 31/12/2024	επίδραση (%)
Τεχνικό επιτόκιο	0,10%	4.962.182	-0,20%
Τεχνικό επιτόκιο	-0,10%	4.982.185	0,20%
Αύξηση μισθών	0,10%	4.982.621	0,21%
Αύξηση μισθών	-0,10%	4.961.726	-0,21%

17. Μελλοντικά Έσοδα Κρατικών Επιχορηγήσεων

Στο κονδύλι αυτό, περιλαμβάνονται οι υφιστάμενες επιχορηγήσεις του παγίου ενεργητικού.

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Αξία Κτήσης	714.207	707.050	714.207	707.050
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(537.523)	(537.523)	(537.523)	(537.523)
Αναπόσβεστη αξία την 31/12/2024	176.684	169.527	176.684	169.527

Οι ως άνω κρατικές επιχορηγήσεις αφορούν σε:

1. Επιχορηγήσεις δημοσίων επενδύσεων
2. Επιχορηγήσεις από την ευρωπαϊκή ένωση
3. Επιχορηγήσεις επαναλειτουργίας γραμμής Βόλου – Μηλέων
4. Επιχορηγήσεις από τη γενική γραμματεία έρευνας και τεχνολογίας (MITRO – SRM LIFE- INTELLECT)

Το μελλοντικά έσοδα από επιχορηγήσεις που περιλαμβάνονται στο κονδύλι αυτό είναι οριστικά.

18. Λοιπές Προβλέψεις

Οι προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο κονδύλι αυτό, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ			Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ		
	Ενδεχόμενες υποχρεώσεις	Διαφορές φορολογικού ελέγχου	Σύνολο	Ενδεχόμενες υποχρεώσεις	Διαφορές φορολογικού ελέγχου	Σύνολο
Λογιστική αξία την 1/1/2023	201.907	458	202.365	201.907	458	202.365
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	0	0	0	0	0	0
Χρησιμοποίηση προβλέψεων	(526)	0	(526)	(526)	0	(526)
Λογιστική αξία την 31/12/2023	201.381	458	201.839	201.381	458	201.839
Διενέργεια επιπλέον προβλέψεων	0	0	0	0	0	0
Χρησιμοποίηση προβλέψεων	0	1.117	1.117	0	0	0
Λογιστική αξία την 31/12/2024	201.381	1.575	202.956	201.381	458	201.839

19. Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Οι λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις του ομίλου και της εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Ληφθείσες Εγγυήσεις Ενοικίων	18	18	18	18
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	228	224	0	0
Σύνολο λοιπών μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	246	242	18	18

20. Προμηθευτές και Λοιπές Υποχρεώσεις

Τα υπόλοιπα προμηθευτών και λοιπών συναφών υποχρεώσεων του ομίλου και της εταιρείας αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Προμηθευτές Εσωτερικού	70.555	68.352	42.681	34.611
Προμηθευτές Εξωτερικού	153	144	153	144
Επιταγές πληρωτέες	0	0	0	0
Σύνολο υποχρεώσεων	71.906	68.496	44.032	34.755
Μείον: Πρόβλεψη υποτίμησης	0	0	0	0
Σύνολο καθαρών υποχρεώσεων	71.906	68.496	44.032	34.755

Η αύξηση των υποχρεώσεων προς προμηθευτές εσωτερικού σε επίπεδο Ομίλου οφείλεται κυρίως στην αύξηση των υποχρεώσεων της θυγατρικής ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ προς τους αναδόχους έργων.

21. Τρέχουσες Φορολογικές Υποχρεώσεις

Η Εταιρεία και η θυγατρική της, σύμφωνα με το άρθρο 46 του ν.4172/2013, από 1 Ιανουαρίου 2014 απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος διότι ανήκει στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης όπου το κράτος συμμετέχει με ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%). Εξαιρέση αποτελεί το εισόδημα που αποκτούν από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου.

22. Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Οι λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του ομίλου και της εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Ελληνικό Δημόσιο	172.606	188.897	172.606	188.897
Δεδουλευμένα έξοδα	31.998	25.327	3.531	1.681
Λοιποί φόροι (πλην φόρου εισοδήματος)	1.533	1.711	406	443
Ασφαλιστικοί οργανισμοί	534	350	532	347
Προκαταβολές πελατών	1.345	1.266	1.345	1.266
Μισθοί και ημερομίσθια πληρωτέα	4.697	2.029	4.697	2.027
Έσοδα επόμενων χρήσεων	96	96	0	0
Υποχρεώσεις ΠΔΕ	75.355	55.898	75.355	55.898
Πιστωτές Διάφοροι	9.285	10.984	9.221	10.958
Δικαιούχοι αμοιβών	21	21	21	21
Λοιπές βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	32.810	37.046	32.810	37.036
Σύνολο υποχρεώσεων	330.281	323.626	300.525	298.575

Με την υπ' αριθμ. 185930 ΕΞ 2022 ΚΥΑ (ΦΕΚ Β' 6715/27.12.2022) διεγράφησαν οι βεβαιωμένες οφειλές έναντι του Ελληνικού Δημοσίου από καταπτώσεις δανείων εγγυημένων από το Ελληνικό Δημόσιο. Παραμένουν οφειλές από άλλες αιτίες.

Οι υποχρεώσεις προς το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) αφορούν χρηματοδότηση του ΦΠΑ των έργων. Όταν η εταιρεία εισπράτει το εν λόγω ποσό από την ΑΑΔΕ το αποδίδει στην ΤτΕ σύμφωνα με την υπ' Αριθμ. 50244/ΕΥΘΥ 1125 απόφαση της Ειδικής Υπηρεσίας Θεσμικής Υποστήριξης (ΕΥΘΥ).

Τα δεδουλευμένα έξοδα αφορούν δεδουλευμένους τόκους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Στις λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις περιλαμβάνεται ποσό ευρώ 21 εκ από δικαστική διαμάχη με άλλο φορέα του Δημοσίου.

23. Κύκλος Εργασιών

Η ανάλυση του κύκλου εργασιών της εταιρείας και του ομίλου, παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα:

-	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
<i>Ποσά σε € '000</i>				
Έσοδα από τέλος χρήσεως υποδομής	36.730	53.328	36.730	53.328
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών	1.175	2.459	1.161	2.456
Έσοδα από τέλος χρήσεως υποδομής (Ηλεκτροκίνηση)	10.294	6.649	10.294	6.649
Πωλήσεις άχρηστου υλικού	252	108	252	108
Σύνολο	48.451	62.544	48.437	62.541

Τα έσοδα από τέλη χρήσεως υποδομής αφορούν το τέλος χρήσης της οικείας υποδομής από τις εταιρείες Hellenic Train AE, GFR, Rail Cargo και ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΕ. Ο υπολογισμός των τελών χρήσης υποδομής, ένα από τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβάνεται στη Δήλωση Δικτύου η οποία ανανεώνεται κάθε χρόνο και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Οργανισμού. Από τις αναρτημένες Δηλώσεις Δικτύου προέκυψαν επιπλέον έσοδα από Τέλη Υποδομής ύψους 21,5 εκ € τα οποία περιλαμβάνονται στα έσοδα του 2023. Οι διαδικασίες και ο χειρισμός των σχετικών ποσών περιγράφεται στην σημείωση 36.

Τα έσοδα από παροχή υπηρεσιών αφορούν κυρίως έσοδα από παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προς τρίτους, παροχή υπηρεσιών πληροφορικής καθώς και ενοίκια κτιρίων και μεταφορικών μέσων.

Τα έσοδα από τέλη χρήσεως υποδομής (Ηλεκτροκίνηση) αφορούν έσοδα που τιμολογεί ο ΟΣΕ στους πάροχους κατά τη μετακίνηση του κόστους ηλεκτροκίνησης.

Το έσοδο από πωλήσεις άχρηστου υλικού αφορά πωλήσεις παλαιών και απαξιωμένων αποθεμάτων.

24. Ανάλυση Εξόδων ανά Κατηγορία

Η ανάλυση και κατανομή των εξόδων του ομίλου για την κλειόμενη περίοδο ανά κατηγορία, καθώς και τα μεγέθη της αντίστοιχης περιόδου για την προηγούμενη χρήση έχει διαμορφωθεί ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ 1/1/-31/12/2024			Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ 1/1/-31/12/2024		
	Κόστος πωλήσεων	Έξοδα διοίκησης	Σύνολο	Κόστος πωλήσεων	Έξοδα διοίκησης	Σύνολο
Κόστος αποθεμάτων αναγνωρισμένο ως έξοδο	963	(16)	947	963	(16)	947
Κόστος Αποσβέσεων ενσώματων παγίων	172.876	4.270	177.146	172.833	4.248	177.081
Κόστος Αποσβέσεων άυλων παγίων	35	186	221	5	173	178
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	664	373	1.037	272	73	345
Ηλεκτρικό ρεύμα	15.925	930	16.855	15.925	930	16.855
Έξοδα διακίνησης	39	0	39	3	0	3
Τηλεπικοινωνίες	2.658	255	2.913	2.636	238	2.874
Ασφάλιστρα	83	225	308	0	162	162
Επισκευές και συντηρήσεις	22.351	646	22.997	22.277	589	22.866
Παροχές τρίτων	4.475	87	4.562	4.424	48	4.472
Φόροι-Τέλη	2.208	1.012	3.220	2.169	983	3.152
Αμοιβές & έξοδα προσωπικού	28.291	11.848	40.139	23.993	10.188	34.181
Αμοιβές& έξοδα τρίτων	26.501	5.642	32.143	26.475	5.199	31.674
Έξοδα διαφήμισης	49	243	292	19	212	231
Έξοδα ταξιδίων	0	74	74	0	37	37
Διάφορα έξοδα	839	851	1.690	635	642	1.277
Ιδιοπαραγωγή	(3.301)	0	(3.301)	(3.301)	0	(3.301)
Σύνολο	274.656	26.626	301.282	269.328	23.706	293.034

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ 1/1/-31/12/2023			Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ 1/1/-31/12/2023		
	Κόστος πωλήσεων	Έξοδα διοίκησης	Σύνολο	Κόστος πωλήσεων	Έξοδα διοίκησης	Σύνολο
Κόστος αποθεμάτων αναγνωρισμένο ως έξοδο	997	17	1.014	997	17	1.014
Κόστος Αποσβέσεων ενσώματων παγίων	176.792	4.436	181.228	176.755	4.419	181.174
Κόστος Αποσβέσεων άυλων παγίων	42	155	197	5	138	143
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	631	317	948	269	58	327
Ηλεκτρικό ρεύμα	12.760	912	13.672	12.760	912	13.672
Έξοδα διακίνησης	38	0	38	1	0	1
Τηλεπικοινωνίες	2.923	163	3.086	2.903	149	3.052
Ασφάλιστρα	67	206	273	0	158	158
Επισκευές και συντηρήσεις	8.837	172	9.009	8.754	112	8.866
Παροχές τρίτων	3.844	86	3.930	3.785	44	3.829
Φόροι-Τέλη	2.570	601	3.171	2.532	572	3.104
Αμοιβές & έξοδα προσωπικού	29.451	8.010	37.461	25.331	6.352	31.683
Αμοιβές& έξοδα τρίτων	20.513	4.551	25.064	20.488	4.059	24.547
Έξοδα διαφήμισης	24	87	111	1	66	67
Έξοδα ταξιδίων	0	44	44	0	10	10
Κόστος πιστοποιηθέντων έργων	150	0	150	0	0	0
Διάφορα έξοδα	917	716	1.633	751	565	1.316
Ιδιοπαραγωγή	(4.188)	0	(4.188)	(4.188)	0	(4.188)
Σύνολο	256.368	20.473	276.841	251.144	17.631	268.775

25. Αμοιβές & Έξοδα Προσωπικού

Οι αμοιβές και έξοδα προσωπικού, για τον όμιλο και την εταιρεία, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
Μισθοί, ημερομίσθια & επιδόματα	29.727	28.567	24.990	23.938
Έξοδα κοινωνικής ασφάλισης	7.472	6.643	6.583	5.779
Λοιπά έξοδα προσωπικού	2.501	1.806	2.235	1.602
Αποζημίωση εξόδου από την Υπηρεσία	130	92	130	92
Κόστος Τρέχουσας Απασχόλησης	308	354	242	271
Σύνολο	40.139	37.461	34.181	31.683

Αριθμός προσωπικού	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
Αορίστου χρόνου	729	818	568	646
Έκτακτοι	3	3	3	3
Ορισμένου Χρόνου	123	125	123	125
Σύνολο	855	946	694	774

26. Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης

Τα λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης, για τον όμιλο και την εταιρεία, αναλύονται ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
Πρόστιμα & προσυζητήσεις	687	1.016	687	1.016
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	1.330	3.138	1.291	3.135
Αξία ελλειμματικών διαφορών αποθεμάτων	0	0	0	0
Τόκοι Υπερμερίας	1.850	1.966	1.850	1.966
Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	2.832	903	834	903
Λοιπές έκτακτες προβλέψεις	1.217	10.771	0	9.426
Απομείωση Σιδ. Δικτύου	0	127.536	0	127.536
Σύνολο	7.916	145.328	4.661	143.981

Οι λοιπές έκτακτες προβλέψεις αφορούν επισφαλείς απαιτήσεις ύψους €7,1 εκ. και απομείωση αποθεμάτων ύψους €2,3 εκ.

27. Λοιπά Έσοδα Εκμετάλλευσης

Τα λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης, για τον όμιλο και την εταιρεία, αναλύονται ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
Επιδότησεις από ΟΑΕΔ	46	187	0	29
Έσοδα από παροχή υπηρεσιών	814	81	814	81
Έσοδα από διάθεση προσωπικού	16	98	16	98
Ενοίκια από λειτουργικές μισθώσεις	65	73	65	73
Λοιπά έσοδα	49	23	6	4
Ποινικές ρήτρες - Καταπτώσεις ΕΕ	10	66	10	66
Αναλογούσες στη χρήση επιχορηγήσεις	0	28.271	0	28.271
Επιχορηγήσεις	75.000	75.000	75.000	75.000
Έσοδα από προβλέψεις	2.236	59	0	0
Σύνολο	78.235	103.858	75.911	103.622

28. Χρηματοοικονομικά Έξοδα

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα του ομίλου και της εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Τόκοι Ομολογιακών Δανείων	0	0	0	0
Τόκος υποχρέωσης αποζημίωσης προσωπικού	82	105	82	105
Λοιπά συναφή έξοδα	34	36	0	0
Σύνολο	116	141	82	105

29. Χρηματοοικονομικά Έσοδα - Λοιπά Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα

Τα χρηματοοικονομικά έσοδα του ομίλου (€2,4εκ) και της εταιρείας (€0,9εκ.) προέρχονται τόσο από τόκους τραπεζικών καταθέσεων όψεως όσο και από λοιπούς πιστωτικούς τόκους τρεχούμενων λογαριασμών πελατών – προμηθευτών.

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Τόκοι τραπεζικών καταθέσεων	1.733	1.463	1.478	928
Λοιπά	661	805	0	0
Σύνολο	2.394	2.268	1.478	928

Τα λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του ομίλου και της εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Συναλλαγματικές διαφορές (πιστωτικές)	17	0	17	0
Συναλλαγματικές διαφορές (χρεωστικές)	(0)	(10)	(0)	(10)
Διαφορές αποτίμησης χρεογράφων	0	1	0	1
Σύνολο	17	(9)	17	(9)

30. Έσοδα από Μερίσματα

Τα έσοδα από μερίσματα προέρχονται από την συμμετοχή στην Eurofima και η ανάλυσή τους είναι η εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Μερίσματα θυγατρικών	0	0	171	70
Μερίσματα μετοχών μη εισηγμένων εταιρειών	252	0	252	0
Σύνολο	252	0	423	70

31. Φόρος Εισοδήματος

Σύμφωνα με το νέο φορολογικό νόμο, ν.4172/2013, άρθρο 46 ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος και η ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος ως φορέας γενικής κυβέρνησης με εξαίρεση το εισόδημα που αποκτά από κεφάλαιο και υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου.

Η ανάλυση για τις χρήσεις που έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2024 και 2023 αντίστοιχα, είναι η εξής:

- Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Τρέχων Φόρος	591	526	390	229
Σύνολο	591	526	390	229

32. Ταμειακές Ροές - Προσαρμογές στα Κέρδη

Οι προσαρμογές στα αποτελέσματα χρήσεως, για τον προσδιορισμό των ταμειακών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	σημ.	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023	1/1/- 31/12/2024	1/1/- 31/12/2023
<u>Προσαρμογές στα Αποτελέσματα για:</u>					
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων στοιχείων		177.145	181.228	177.080	181.173
Αποσβέσεις άυλων περιουσιακών στοιχείων		221	198	178	143
Αναλογιστικό Κερδος/Ζημία		(125)	26	(100)	40
Προβλέψεις-Αναστροφές προβλέψεων		(47)	8.040	(598)	8.010
Έκτακτη ζημιά Τεχνικών έργων		0	127.535	0	127.535
Έσοδα από μερίσματα εξωτερικού		(252)	0	(252)	0
Έσοδα από μερίσματα εσωτερικού		0	0	(170)	(69)
Έσοδα από κρατικές επιχορηγήσεις		0	(28.271)	0	(28.271)
Έσοδα τόκων		(2.394)	(2.268)	(1.478)	(928)
Έξοδα τόκων		143	169	109	133
Συναλλαγματικές διαφορές		(17)	10	(17)	10
Σύνολο		174.674	286.667	174.752	287.776

33. Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη

Οι διεταιρικές συναλλαγές (πωλήσεις/αγορές), του ομίλου και της εταιρείας, για την περίοδο που έκλεισε ,σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη περίοδο, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023
<u>Αγορά παγίων</u>		
Θυγατρικές	90.944	121.149
<u>Έσοδα</u>		
Θυγατρικές	170	69
<u>Έξοδα</u>		
Θυγατρικές	480	1.469
Σύνολο	91.594	122.687

Οι παροχές της εταιρείας προς τα μέλη της διοίκησης, για τις αντίστοιχες περιόδους, έχουν ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Αμοιβές Δ.Σ. & Διευθυνόντων Συμβούλων	123	102	69	56

34. Απαιτήσεις - Υποχρεώσεις Συνδεδεμένων Μερών

Η ανάλυση των διεταιρικών απαιτήσεων/υποχρεώσεων του ομίλου και της εταιρείας, για τη τρέχουσα περίοδο, σε σχέση με τη την αντίστοιχη προηγούμενη περίοδο, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023
<u>Απαιτήσεις</u>		
Θυγατρικές	76.032	87.979
Σύνολο	76.032	87.979

Δεν έχουν χορηγηθεί δάνεια σε μέλη του Δ.Σ. ή σε λοιπά διευθυντικά στελέχη της εταιρείας (και τις οικογένειες τους).

35. Δεσμεύσεις, ενδεχόμενες υποχρεώσεις και απαιτήσεις

Επίδικες Υποθέσεις

Αγωγές τρίτων κατά ΟΣΕ

Εις βάρος της Εταιρείας και του Ομίλου εκκρεμούν, από μακρού χρονικού διαστήματος, σημαντικός αριθμός δικαστικών υποθέσεων, οι οποίες αφορούν:

- Αγωγές για αποζημιώσεις τρίτων από ατυχήματα
- Αγωγές για εργατικά ατυχήματα
- Αγωγές για εργατικές αξιώσεις
- Αγωγές Δήμων
- Αγωγές που αφορούν συμβατικές υποχρεώσεις
- Απαλλοτριώσεις

Το συνολικό ύψος των σχετικών αγωγικών αξιώσεων ανέρχεται σε €303,4 εκατ., ενώ η Διοίκηση, κατόπιν εκτιμήσεων έχει σχηματίσει πρόβλεψη ύψους €196,1 εκατ., η οποία θεωρείται επαρκής για την κάλυψη των σχετικών ενδεχόμενων υποχρεώσεων.

Μέχρι την ημερομηνία της σύνταξης των οικονομικών καταστάσεων δεν έχουν κοινοποιηθεί στην εταιρεία σημαντικός αριθμός αγωγών που να αφορούν το δυστύχημα των Τεμπών. Η διοίκηση παρακολουθεί τις εξελίξεις στο θέμα αυτό και θα προβεί στις απαραίτητες προσαρμογές στις οικονομικές καταστάσεις. Σχετική αναφορά γίνεται στην παρ. 35.

Εις βάρος της εταιρείας και του ομίλου, εκκρεμούν από μακρόν, σημαντικός αριθμός δικαστικών υποθέσεων, οι οποίες αφορούν:

Ποσά σε € '000	31/12/2024		31/12/2023	
Δικαστικές αγωγές από:	Ποσό αγωγής	Πρόβλεψη	Ποσό αγωγής	Πρόβλεψη
Αγωγές για αποζημιώσεις τρίτων από ατυχήματα	38.211	22.146	34.421	26.861
Αγωγές για εργατικά ατυχήματα	838	270	540	540
Αγωγές για εργατικές αξιώσεις	15.330	5.282	16.339	16.339
Αγωγές για το επίδομα γάλατος	84.988	84.988	84.988	84.988
Αγωγές Δήμων	39.831	37.016	39.831	39.831
Αγωγές Συμβάσεων	124.133	46.446	121.990	32.221
Απαλλοτριώσεις	132	0	132	0
Σύνολο	303.464	196.148	298.242	200.781

Αγωγές ΟΣΕ κατά τρίτων

Έχουν ασκηθεί αγωγές από τον ΟΣΕ κατά τρίτων προμηθευτών, αναδόχων κλπ οι οποίες έχουν ως βάση συμβατικές αξιώσεις ή αξιώσεις που συνδέονται εμμέσως με συμβατικές υποχρεώσεις των παραπάνω αντισυμβαλλομένων του Ομίλου (πχ από ηθική βλάβη) και ανέρχονται συνολικά στο ποσό των € 370 εκατ. Επισημαίνεται ότι η πλειοψηφία των αξιώσεων προέρχεται από τις προγραμματικές συμφωνίες που είχε συνάψει ο Όμιλος.

Ανέλεγκτες Φορολογικά Χρήσεις

Ο Όμιλος διενεργεί σχετική πρόβλεψη, για τις ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις. Το συνολικό ύψος της εν λόγω πρόβλεψης, ανέρχεται σε € 458 χιλ. (σημ. 18).

Για τις χρήσεις 2019, 2020, 2021, 2022 και 2023 η μητρική εταιρεία και η θυγατρική ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ ελέγχτηκαν φορολογικά από Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές. Εκκρεμεί η οριστικοποίηση του ελέγχου από το Υπουργείο Οικονομικών. Για την χρήση του 2024, ο φορολογικός έλεγχος βρίσκεται σε εξέλιξη και δεν αναμένεται κατά την ολοκλήρωσή του να προκύψουν διαφορές με ουσιώδη διαφοροποίηση στις φορολογικές υποχρεώσεις που αποτυπώνονται στις οικονομικές καταστάσεις.

36. Σημαντικά γεγονότα

Hellenic Train

Ο σχεδιασμός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (91/440/ΕΟΚ, 2012/34/ΕΕ) όρισε τέλος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εξειδικεύοντάς το ως εξής: «το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών». Με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2015/909/ΕΚ, με οριζόντια και κάθετη ισχύ που δεσμεύει όλα τα κράτη μέλη και υπερισχύει έναντι άλλων διατάξεων του εθνικού δικαίου, ορίστηκαν με σαφήνεια τα κέντρα κόστους που ορίζουν το ως άνω κόστος και τα οποία εφάρμοσε ο ΟΣΕ.

Σύμφωνα με τον Ν.4408/2016^η εταιρεία συντάσσει και δημοσιεύει ετήσια Δήλωση Δικτύου η οποία περιλαμβάνει, εκτός των άλλων, τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια για την πρόσβαση στην Σιδηροδρομική Υποδομή.

Με την Απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων 56/2022 και την αναλυτικότερη μετέπειτα Απόφαση 30/2023 της ίδιας αρχής επιβεβαιώθηκε πλήρως η θέση του ΟΣΕ, όπως υποστηρίχθηκε ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής με λεπτομερείς και αναλυτικές οικονομικές μελέτες, ότι το ύψος των χρεώσεων του ΟΣΕ δεν υπερβαίνει το άμεσο κόστος. Συνεπώς απορρίφθηκαν πλήρως οι σχετικοί ισχυρισμοί της μοναδικής σιδηροδρομικής επιχείρησης που είχε ασκήσει την προσφυγή, και ο ΟΣΕ έχει ασκήσει αγωγή (Δεκέμβριος 2023) προκειμένου να εισπραχθούν οι σχετικές εκκρεμούσες οικονομικές απαιτήσεις για τα έτη 2020, πρώτο έτος κατά το οποίο η εναγόμενη Hellenic Train δεν κατέβαλε το σύνολο των τελών υποδομής, και 2021. Το ύψος των τελών αποτελεί μείζον ζήτημα για την ομαλή καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης. Η αναπλήρωση του άμεσου κόστους από τα τέλη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εκτός του ότι αποτελεί βασικό πόρο του ΟΣΕ, παρέχει και άμεση ταμειακή ρευστότητα, όπως ακριβώς προβλέπεται από το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, και όπως απαιτείται για την κάλυψη των καθημερινών λειτουργικών αναγκών του διαχειριστή υποδομής. Αντιθέτως, οι κρατικές ενισχύσεις αυξάνουν δυσανάλογα τους χρόνους οικονομικής απόκρισης στις πραγματικές λειτουργικές ανάγκες του διαχειριστή υποδομής καθώς προσθέτουν πληθώρα διοικητικών διαδικασιών που αφορούν την διαχείρισή τους (εύρεση χρηματοδοτικής πηγής, συνεργασίες με πλήθος αρμόδιων φορέων σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, διαχείριση και παρακολούθηση φακέλου, έλεγχος). Το σύνολο της απαίτησης του ΟΣΕ κατά της Hellenic Train στις 31.12.2024 ανήρχετο σε €139,9 εκατομμύρια, από τα οποία ποσοστό 88,8%, ήτοι ποσό €112,7 εκ., προέρχεται από μη καταβληθέντα Τέλη Υποδομής για τα έτη 2020 ως και σήμερα.

Υπάρχουν εκατέρωθεν αμφισβητήσεις συναλλαγών συνολικού συμφηφισμένου ποσού €6,6 εκ. Εκκρεμούν δικαστικές αποφάσεις για το μεγαλύτερο μέρος του παραπάνω ποσού.

Δυστύχημα Τεμπών

Σχετικά με το δυστύχημα των Τεμπών της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023, έχουν ήδη επιδοθεί 12 αγωγές αποζημίωσης εκ των οποίων μόνο σε μία έχει εκδοθεί πρωτόδικη απόφαση για την οποία έχει ασκηθεί Έφεση, διαδικασία που είθισται να ακολουθείται ως β' βαθμός εκδίκησης, ενώ για την υπόθεση αυτή έχει σχηματιστεί επαρκής πρόβλεψη. Για τις υπόλοιπες αγωγές δεν είναι δυνατό να προβλεφθούν με ασφάλεια ούτε ο αριθμός ούτε ο χρόνος άσκησης νέων αγωγών κατά της Εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν έχει σχηματιστεί σχετική πρόβλεψη. Παράλληλα επισημαίνουμε ότι το ποσοστό υπαιτιότητας του ΟΣΕ και της Hellenic Train δεν έχει αποσαφηνιστεί ώστε να μας επιτρέπει να έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα για το ύψος των επιδικασθέντων ποσών ή άλλων τρίτων.

Ο Οργανισμός, η Διοίκηση, οι Αρμόδιες Υπηρεσίες και οι χειριστές Δικηγόροι είναι σε συνεργασία με σκοπό την μεγιστοποίηση των ισχυρισμών και θέσεων του ΟΣΕ.

Απόφαση Συγχώνευσης ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ

Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα, ψηφίστηκε ο Νόμος 5167 (ΦΕΚ Α 207/20.12.2024), με τον οποίο η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. συγχωνεύεται με τον ΟΣΕ Α.Ε. Η ενοποίηση αυτή αποσκοπεί στην αναδιάρθρωση και ενίσχυση του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας. Κύριοι στόχοι του νομοθετήματος είναι η αναβάθμιση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου, η ενίσχυση της εποπτείας και η παροχή πιο ποιοτικών και οικονομικά αποδοτικών υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Παράλληλα, ενισχύεται ο ρόλος των ρυθμιστικών αρχών στον τομέα των μεταφορών. Περισσότερες πληροφορίες στην σημείωση 37.

Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου

Με απόφαση της 111ης αυτόκλητης έκτακτης Γενικής Συνέλευσης Μετόχων της 15.01.2024 αποφασίστηκε η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της ΟΣΕ Α.Ε. κατά € 21.675.800 (Είκοσι ένα εκατομμύρια εξακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες 890 ευρώ) με καταβολή μετρητών και σχετική τροποποίηση του καταστατικού.

Η ολοκλήρωση της αύξησης πραγματοποιήθηκε εντός του Αυγούστου του 2024.

37. Μεταγενέστερα γεγονότα

Συγχώνευση ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 5167/2024 (ΦΕΚ Α' 207/20.12.2024) με τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών και άλλες διατάξεις», αποφασίστηκε:

- η απορρόφηση της θυγατρικής ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τη μητρική της εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., καθώς και
- η μεταβίβαση της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, που είχε ανατεθεί στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 8 του Ν. 3891/2010 (Α' 188).

Με βάση τα πρακτικά των Αυτόκλητων Γενικών Συνελεύσεων:

- της ΟΣΕ Α.Ε. (29/08/2025) και
- της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. (28/08/2025),

υπεγράφη η Σύμβαση Συγχώνευσης με ημερομηνία 29/08/2025. Η πράξη καταχωρίστηκε στο Γ.Ε.ΜΗ. την ίδια ημέρα, ημερομηνία η οποία θεωρείται και η επίσημη ολοκλήρωση της συγχώνευσης.

Με τις αποφάσεις 6449 κα 6450 τον Σεπτέμβριο 2025 εγκρίθηκαν το μεταβατικό Οργανόγραμμα και ο μεταβατικός Εσωτερικός Κανονισμός.

Η Διοίκηση, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, έκρινε ότι οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις της 31/12/2024 πρέπει να συνταχθούν με βάση τις ίδιες λογιστικές αρχές που εφαρμόστηκαν στην προηγούμενη χρήση αφού με τον τρόπο αυτό, οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι πιο συναφείς και παράλληλα πιο αξιόπιστες, ώστε οι καταστάσεις να παρουσιάζουν πιστά την οικονομική θέση, την απόδοση και τις ταμειακές ροές της εταιρείας, αποτυπώνοντας την οικονομική ουσία των συναλλαγών.

Νόμος για την Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων

Στις 21 Ιουλίου 2025 ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων ο Νόμος υπ' αριθμ. 5220/2025, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 131/Α/21-7-2025. Ο νόμος αυτός αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα ρυθμίσεων που αφορούν την εποπτεία, την αξιολόγηση προσωπικού, την οργανωτική ενίσχυση αρμόδιων φορέων και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του νέου εθνικού σιδηροδρομικού φορέα.

Ο νόμος στοχεύει:

- Στην ενίσχυση της ασφάλειας και της εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου.
- Στην ουσιαστική αξιολόγηση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας.
- Στην επιχειρησιακή ευελιξία της νέας εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε.», ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματική λειτουργία και υλοποίηση έργων ασφαλείας.

Ο νόμος προβλέπει:

- Ίδρυση νέων δομών ασφαλείας, όπως το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας και η ψηφιακή πλατφόρμα Railway.gov.gr, με εφαρμογές για γεωεντοπισμό, καταγραφή εντολών και παραβάσεων.
- Αξιολόγηση και εκπαίδευση προσωπικού, με δοκιμασίες πριν και μετά την πρόσληψη, συνεργασία με τις Ένοπλες Δυνάμεις, και ίδρυση Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών.
- Ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Ατυχημάτων (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), με στόχο την πρόληψη και διερεύνηση ατυχημάτων.
- Θεσμική κατοχύρωση της ανεξαρτησίας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στη διαχείριση των πόρων του.
- Εκσυγχρονισμό της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», με έμφαση στην αποτελεσματικότητα και την ευελιξία προσλήψεων και έργων.

38. Πολιτικές & Διαχείριση Κινδύνου

Συναλλαγματικός Κίνδυνος

Το σύνολο των συναλλαγών και των υπολοίπων της Εταιρείας είναι σε Ευρώ, δεν υπάρχουν δανειακές υποχρεώσεις και ως εκ τούτου η έκθεση σε συναλλαγματικούς κινδύνους αξιολογείται ως χαμηλή. Η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί διαρκώς τους συναλλαγματικούς κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν και αξιολογεί την ανάγκη λήψης σχετικών μέτρων.

Κίνδυνος επιτοκίου

Η Εταιρεία ουσιαστικά δεν αντιμετωπίζει κίνδυνο επιτοκίου καθώς δεν έχει δανειακές υποχρεώσεις.

Πιστωτικός κίνδυνος

Η έκθεση της εταιρείας όσον αφορά τον πιστωτικό κίνδυνο περιορίζεται στις καταθέσεις όψεως σε συστημικές τράπεζες του εσωτερικού και σε απαιτήσεις και τους αναδόχους που έχουν λάβει προκαταβολές για την εκτέλεση των έργων. Στη λήξη της χρήσης 2024, η Διοίκηση θεωρεί ότι δεν υπάρχει κανένας ουσιαστικός πιστωτικός κίνδυνος που να μην καλύπτεται ήδη από προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις.

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Κατηγορίες χρημ/κών στοιχείων				
Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	268.235	197.655	114.561	32.948
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	226.115	241.329	287.550	316.503
Σύνολο	494.350	438.984	402.111	349.451

Στις εμπορικές απαιτήσεις περιλαμβάνεται απαίτηση ύψους €125εκ. από την Hellenic Train. Σχετική αναφορά γίνεται στην παρ. 36.

Κίνδυνος ρευστότητας

Η συνετή διαχείριση του κινδύνου ρευστότητας προϋποθέτει την επάρκεια χρηματικών διαθεσίμων και την ύπαρξη των αναγκαίων διαθεσίμων πηγών χρηματοδότησης. Η Εταιρεία διαχειρίζεται τις ανάγκες ρευστότητας σε καθημερινή βάση, μέσω της συστηματικής παρακολούθησης των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, καθώς επίσης και μέσω της καθημερινής παρακολούθησης των πραγματοποιούμενων πληρωμών. Παράλληλα, η Εταιρεία παρακολουθεί συνεχώς την ωρίμανση τόσο των απαιτήσεων όσο και των υποχρεώσεων, με αντικειμενικό σκοπό τη διατήρηση μιας ισορροπίας μεταξύ της συνέχειας των κεφαλαίων που διαχειρίζεται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Η Εταιρεία δεν έχει κάποια ειδική πολιτική για την εξόφληση των υποχρεώσεών της και η ληκτότητα των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων την 31/12/2024 και 31/12/2023 προσδιορίζεται από τα ισχύοντα στο Μητρώο Δεσμεύσεων, ήτοι σε 60 ημέρες από την «Ημερομηνία δημιουργίας υποχρέωσης». Για τις εμπορικές συναλλαγές αυτή είναι η τελευταία χρονικά ημερομηνία μεταξύ των «Ημερομηνία παραλαβής τιμολογίου ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου», «Ημερομηνία παραλαβής αγαθών, υπηρεσιών, εργασιών» και «Ημερομηνία έγκρισης παραλαβής αγαθών, υπηρεσιών, εργασιών».

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις εντός 12 μηνών				
Εμπορικές Υποχρεώσεις	71.906	68.496	44.032	34.755
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	330.281	323.626	300.525	298.575
Σύνολο	402.187	392.122	344.557	333.330

Πολιτικές και διαδικασίες διαχείρισης κεφαλαίου

Οι στόχοι της Εταιρείας και του Ομίλου όσον αφορά στη διαχείριση του κεφαλαίου είναι οι εξής:

- να εξασφαλίσει τη διατήρηση της υψηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης και των υγιών δεικτών κεφαλαίου,
- να εξασφαλίσει την ικανότητα του Ομίλου να συνεχίσει τη δραστηριότητά του (going concern) και

Η Εταιρεία και ο Όμιλος παρακολουθούν το κεφάλαιο στη βάση του ποσού των ιδίων κεφαλαίων, μείον τα διαθέσιμα και τα ταμειακά ισοδύναμα όπως αυτά απεικονίζονται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης. Το κεφάλαιο για τις χρήσεις 2024 και 2023 αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Διαχείριση κεφαλαίου				
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	10.263.130	10.284.615	10.362.100	10.374.907
Πλέον: Δάνεια μειωμένης εξασφάλισης	0	0	0	0
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	268.235	197.655	114.561	32.948
Κεφάλαιο	9.994.895	10.086.960	10.247.539	10.341.959

Ποσά σε € '000	Ο ΟΜΙΛΟΣ		Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Σύνολο Ιδίων κεφαλαίων	10.263.130	10.284.615	10.362.100	10.374.907
Πλέον: Δάνεια	0	0	0	0
Σύνολο κεφαλαίων	10.263.130	10.284.615	10.362.100	10.374.907

39. Έγκριση των Οικονομικών Καταστάσεων

Οι εταιρικές και ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις της χρήσης εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος στις 25επτεμβρίου 2025.

Αθήνα, 25 Σεπτεμβρίου 2025

Ο Υποδιευθυντής Λογιστηρίου
& Διαχείρισης Συναλλαγών

Ο Διευθυντής Οικονομικού
Σχεδιασμού & Διαχείρισης

Ιωάννης Σερδάρης

Πέτρος Αβούρης

Ο Διευθύνων Σύμβουλος

Ο Πρόεδρος
Διοικητικού Συμβουλίου

Χρήστος Παληός

Γεώργιος Ιωάννου