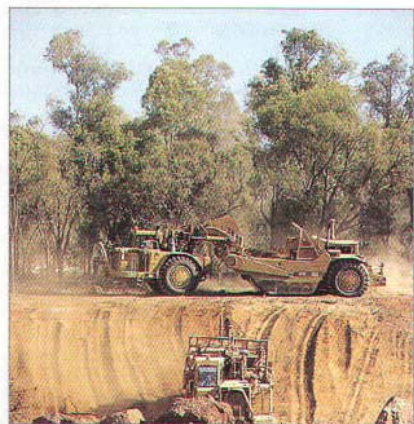


# Αυτές είναι οι προοπτικές για τον κατασκευαστικό κλάδο!

της Αντιόπης Σκοινά

**Κ**αι τώρα τι; Παρότι ο κατασκευαστικός κλάδος αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους της ελληνικής οικονομίας με μεγάλη συμμετοχή στο ΑΕΠ, τα τελευταία χρόνια έχει ταλανιστεί και αντί να οδηγείται, όπως θα έπρεπε, σε απόρροια ανάπτυξη, βρίσκεται συνεχώς απογοητευμένος για ευθύνες που δεν θα έπρεπε να τον βαρύνουν ή να του καταλογίζονται. Το 2006 είναι μια χρονιά στην οποία πολλοί έχουν εναποθέσει τις ελπίδες τους για την έξοδο από το τούνελ. Το ερώτημα στο οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν εννέα εταιρείες του κλάδου διά των εκπροσώπων τους είναι το εξής: «Προσοδοκίες και προοπτικές του κατασκευαστικού κλάδου με την έλευση της νέας χρονιάς και κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν». Απάντηση δεν έδωσαν οι εταιρείες Μηχανική, Αθηνά και ΓΕΚ, ενώ στην πρόσκλησή μας ανταποκρίθηκαν έξι εταιρείες από τις μεγαλύτερες στον κλάδο. Τα συμπεράσματά για το «αύριο» του κλάδου προκύπτουν διά στόματος κατασκευαστών πλέον και όχι αναλυτών ή άλλων εμπλεκόμενων και είναι ξεκάθαρα. Το καρέ της επικυρίας (ή της σωτηρίας, για τους περισσότερο απαισιόδοξους...) είναι τα έργα ΣΔΙΤ, η επτάκλιση των δημοπρατήσεων, η μείωση των εκπτώσεων και η αρωγή της πολιτείας στην έξοδο των ελληνικών εταιρειών στην αγορά του εξωτερικού.



## «ΠΑΡΟΔΙΚΕΣ ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ»

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΒΑΡΑΣ**  
Αναπληρωτής πρόεδρος του ομίλου J&P Άρβαξ



Ο κατασκευαστικός κλάδος αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους στην ελληνική οικονομία με σημαντική συμμετοχή στο ΑΕΠ, ο οποίος τα τελευταία χρόνια διέγραψε μια πορεία φθίνουσα, οδηγούμενος, από τις ισχυρές επιδόσεις του 2003 στη στασιμότητα του 2004 και στη μεγάλη πτώση του 2005. Η δυναμική εξέλιξη στον κατασκευαστικό κλάδο για το 2005 δεν είχε προβλεφθεί πλήρως από όλους τους εμπλεκόμενους, μιας και τα μεγέθη των συγχρηματοδοτούμενων από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους κατασκευαστικού σκέλους του Γ' ΚΠΣ, αλλά και τα διάφορα συγχρηματοδοτούμενα έργα, έδιναν ορατές ελπίδες για ομαλή συνέχεια στη λεγόμενη μετα-ολυμπιακή περίοδο.

Τα αίτια που οδήγησαν στη διαμορφούμενη κατάσταση είναι:

- ▶ η καθυστέρηση εξόφλησης των υποχρεώσεων του Δημοσίου προς τις εταιρείες,
- ▶ ο περιορισμός των διαθέσιμων κονδυλίων για δημοσίες επενδύσεις,
- ▶ η καθυστέρηση στην προώθηση νέων δημοπρατήσεων έργων λόγω της μεταβολής του θεσμικού πλαισίου των δημοσίων έργων,
- ▶ το ίδιο το νέο θεσμικό πλαίσιο με τις επιμέρους διατάξεις του.

Η περικοπή των εθνικών πόρων για δημοσίες επενδύσεις και έργα χρησιμοποείται για τον περιορισμό του δημοσιονομικού ελλείμματος, αλλά έχει σοβαρές παρενέργειες:

- 1 επιβράδυνση αντί επιτάχυνσης (που χρειάζεται) της απορρόφησης των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων,
- 2 φαύλο κύκλο της μακροπρόθεσμης αναπτυξιακής δυναμικής της οικονομίας,
- 3 άμεση επίπτωση στην ανάπτυξη της κατασκευαστικής βιομηχανίας.

Ωστόσο πρέπει να σημειώσω ως θετικό γεγονός την πρόσφατη δήλωση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουφλιά, ότι «ακόμη και σε περιόδους με δύσκολες δημοσιονομικές συνθήκες δεν πρέπει να μειώνονται οι δημοσίες επενδύσεις».

Η καθυστέρηση στις δημοπρατήσεις, η μη εξόφληση των υποχρεώσεων του Δημοσίου προς τις επιχειρήσεις και η περιοριστική πολιτική μπορεί να θεωρηθούν ως προσωρινό παρεόνομα που επηρεάζει τις εξελίξεις στον κλάδο. Οι δυσμενείς όμως επιδράσεις στον κλάδο θα γίνουν μόνιμες εάν συνεχιστούν οι μεγάλες εκπτώσεις. Ως μονόδρομος για την ομαλή πορεία του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων απομένει, λοιπόν, η μείωση των εκπτώσεων.

Με βάση αυτές τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες κατασκευαστές, αρκετές τεχνικές εταιρείες έχουν αυξήσει τον διεθνή προσανατολισμό τους την τελευταία διετία, διεκδικώντας δημόσια έργα ή αναπτύσσοντας επενδύσεις στο real estate σε χώρες κυρίως της Βαλκανικής Χερσονήσου και της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες

βρίσκονται σε ευνοϊκή τροχιά και παρουσιάζουν ζήτηση για δημιουργία υποδομών, σε μερικές περιπτώσεις μάλιστα με αυτοχρηματοδότηση.

Το κίριο όμως ενδιαφέρον των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων είναι φυσικό να αφορά στη χώρα μας. Τα δημόσια έργα δεν είναι μόνο αυτά που εκτελούνται με τον παραδοσιακό τρόπο. Έχουν προστεθεί τα γνωστά νέα αυτοχρηματοδοτούμενα μεγάλα έργα. Πρόσφατα δε ψηφίστηκε το θεσμικό πλαίσιο για τις Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), που στοχεύει στην ανάπτυξη μιας νέας αγοράς αυτοχρηματοδοτούμενων έργων μικρομεσαίου προϋπολογισμού, προκειμένου να προσέλθουν έργα μικρότερης εμβέλειας, που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα τις τοπικές κοινωνίες.

Η κοινωνική αποδοχή για την εκτέλεση έργων από ιδιώτες επενδυτές είναι πλέον υψηλή στην Ελλάδα λόγω της άρσιστης εκπόνησης των πρώτων μεγάλων αυτοχρηματοδοτούμενων έργων υποδομής που λειτουργήσαν τα τελευταία χρόνια, όπως το Αεροδρόμιο των Σπάρτων, η Αττική Οδός, η Γέφυρα του Ρίου, αλλά και έργα τοπικής εμβέλειας όπως οι υπόγειοι σταθμοί αυτοανώντων.

Όλο αυτό το πλέγμα των έργων θαλασσοκράτησης, μεγάλα συγχρηματοδοτούμενα και έργα ΣΔΙΤ δημιουργεί ένα πρόγραμμα άνω των 14 δισ. ευρώ για τα επόμενα χρόνια.

Οι δυσκολίες του κλάδου θα πρέπει να θεωρηθούν παροδικές και η κατασκευαστική βιομηχανία θα πρέπει να είναι περισσότερο αισιόδοξη, προσαρμόζοντας ανάλογα και τη δράση της.

## «ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ»

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ**  
Διευθύνων σύμβουλος του ομίλου ΑΕΓΕΚ



Είναι σε όλους γνωστό ότι μετά την ολυμπιακή περίοδο υπήρξε μια σοβαρή κάμψη στην παραγωγή δημοσίων έργων. Η έξαρση που σημειώθηκε την τελευταία τετραετία δεν είχε ανάλογη συνέχεια, και αυτό φάνηκε στη χρονιά που πέρασε. Ο κύκλος εργασιών των τεχνικών εταιρειών παρουσίασε σημαντική πτώση, όπως φάνηκε από τους εσολογισμούς των εταιρειών. Τα έργα υποδομής και τα αναπτυξιακά στη χώρα μας έχουν ακόμη πολύ μέλλον. Όπως φάνηκε, η πολιτεία δεν είχε καταρτίσει μακροπρόθεσμα η μεσοπρόθεσμα το αναπτυξιακό πρόγραμμα.

Χρειαζόμαστε ακόμη πολλά έργα και πολλούς πόρους ώστε να φθάσουμε στο επίπεδο των άλλων χωρών της Κεντρικής Ευρώπης. Τα χρήματα που διαθέτει το κράτος είναι γνωστά και περιορισμένα. Υπάρχουν όμως και άλλοι πόροι που μπορούν να συμβάλουν στην αναπτυξιακή πορεία. Καθίρον της πολιτείας είναι να συνδυάσει τους πόρους.

Η καινούργια χρονιά δείχνει να έρχεται με αρκετή αισιόδοξία στον τομέα των κατασκευών. Έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο της παραγωγής των δημοσίων έργων και φαίνεται ότι θα ξεπερα-

στεί η αδράνεια των τελευταίων ετών.

Οι τεχνικές εταιρείες που ανατιγθήσαν με άμματα τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτύξει επιστημονικό και στελεχιακό δυναμικό, το οποίο με μεγάλες δαπάνες και θυσίες έχουν κρατήσει ενεργό. Οι κατασκευαστικές εταιρείες είναι σημαντικοί παράγοντες που συμβάλλουν καθοριστικά στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη σταθερή αναπτυξιακή πορεία του κατασκευών και της χώρας είναι στην πλευρά της πολιτείας. Απαιτείται ένα αποτελεσματικό και φερέγγυο κράτος που να προγραμματίζει και να εκτελεί με ταχύτερες και διάφανες διαδικασίες. Να έχει εξασφαλίσει την ομαλή χρηματοδότηση των έργων. Να εξισορροπεί το νομοθετικό πλαίσιο του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων.

Είναι καιρός, πιστεύουμε, να σταχθεί ένας νέος νόμος για την παραγωγή των δημοσίων έργων από την ανάθεση έως την κατασκευή τους. Ο εξισορρονημένος της νομοθεσίας με την ενσωμάτωση των υποχρεωτικών οδών της Ε.Ε. και τη νομιολογία που έχει αναπτυχθεί από ελληνικά δικαστήρια και το ΔΕΚ πιστεύουμε ότι θα απλοποιήσει τη διαδικασία πράγματι κατάσταση που υπάγει σημαία και θα συμπληρώσει το υπάρχοντα κανό.

Είναι φανερό πλέον ότι το κράτος έχει στραφεί στη συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή των έργων υποδομής και κυρίως των μεγάλων οδικών έργων. Έχουν ήδη προγραμματιστεί και αναμένεται φέτος να ξεκινήσει η εκτέλεση έργων με συμμετοχή ιδιωτικού κεφαλαίου και πιστεύουμε ότι πάνω σε αυτό τον μοχλό θα κινηθεί η ανάπτυξη των κατασκευών. Το μέγεθος των έργων αυτών που απαιτεί μεγάλες οικονομικές και τεχνικές απαιτήσεις μας βρίσκει έτοιμους και οι τεχνικές εταιρείες είναι σε θέση να ανταποκριθούν στην πρόκληση αυτή. Τέτοια έργα είναι τα επτά (7) έργα παραχώρησης και συγχρημάνια ο αυτοκινητόδρομος Μολαϊκος - Κλειδί του ΠΑΘΕ, η Ιόνια Οδός, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος από Σκάφρα μέχρι Παναγιά (στην Εγνατία Οδό), ο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα με τη διακλάδωση προς Σπάρτη, ο αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Πάτρα - Τσακώνα, οι υπόλοιποι αυτοκινητόδρομοι Αττικής και η Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης.

Η χρηματοδότηση των συγχρημάνιων έργων θα είναι κατά ένα μέρος από εθνικούς πόρους, ένα άλλο μέρος θα καλυφθεί από ίδια κεφάλαια του αναδόχου και το υπόλοιπο από τραπεζικά κεφάλαια.

## «ΚΑΛΕΣ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ 2006»

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΡΑΣ**  
Πρόεδρος και γενικός διευθυντής της Άκτωρ



Πιστεύω ότι οι προοπτικές για τον κατασκευαστικό κλάδο για το έτος 2006 θα είναι πολύ καλύτερες σε σχέση με το 2005, καθώς υπάρχουν σημαντικές προϋποθέσεις που συντείνουν σε αυτό. Ειδικότερα, αναμένεται να ξεκινήσουν τα έργα ΣΔΙΤ, που αφορούν στις συμπράξεις δημοσίου & ιδιωτικού τομέα, ενώ υπάρχουν και τα παλιά συγχρηματοδοτούμενα. Από την άλλη πλευρά, ο μειοδοτικός νόμος αρχίζει να βρῖσκει τη φόρμουλα λειτουργίας του. Επίσης τα έργα του εξωτερικού παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον για τους ελληνικούς τεχνικούς ομίλους, οι οποίοι πλέον ασχολούνται με μεγαλύτερη σοβαρότητα με τα έργα αυτά αναγνωρίζοντας τις ευκαιρίες που τους προσφέρουν.

Μεγάλες ευκαιρίες παρουσιάζει η αγορά της Μέσης Ανατολής, καθώς στις χώρες αυτές παρατηρείται μια ιδιαίτερη γοργή ανάπτυξη, ενώ δευτερευόντως ενδιαφέρον παρουσιάζει και η αγορά των Βαλκανίων.

Όσον αφορά στον όμιλο της ΕΛΤΕΒ, ολοκληρώσαμε τη δομή μας και με καλύτερες συντεταγμένες δυνάμεις προχωράμε στην ανάπτυξη των εργασιών μας.

## «ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ Η ΛΥΣΗ»

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΑΡΤΖΟΠΟΥΛΟΣ**  
Πρόεδρος Δ.Σ. της ΔΙΕΚΑΤ



Οι προοπτικές είναι δυναμικές, αφενός λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης της χώρας και αφετέρου διότι με τον νέο νόμο περί δημοσίων έργων εννοούνται 3-4 μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και ασφικτινούν οι μικρότερες, χωρίς να έχει επιτευχθεί και η διαφάνεια στην ανάθεση των έργων. Γι' αυτό και η εταιρεία μας έχει δώσει το βάρος της στις αγορές του εξωτερικού με επιτυχία.

## «ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ»

**ΠΕΤΡΟΣ ΣΟΥΡΕΤΗΣ**  
Διευθύνων σύμβουλος της Intrakat



Το επιχειρηματικό περιβάλλον, το οποίο καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε, χαρακτηρίζεται από τους εχθρούς βαιουκούς όρους:

- ▶ Το νέο νομοθετικό πλαίσιο των μειοδοτικών διαγωνισμών.
- ▶ Τη μείωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα μετά την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων.

Αυτοχρηματοδοτούμενα και συγχρηματοδοτούμενα έργα.

- ▶ Μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης βαλκανικών χωρών - ανασυγκρότηση Βαλκανίων - είσοδος Ρουμανίας και Βουλγαρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- ▶ Έμφαση στην ανάπτυξη της περιφέρειας μέσω του νέου νόμου για τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Η νομοθετική αναπροσαρμογή στη δημοπράτηση των έργων επέφερε αρχικά κάποια καθυστέρηση, η οποία όμως έχει εξομαλυνθεί ήδη από το 2005. Αν εξαιρέσουμε το μεγάλο ύψος των εκπτώσεων που δημιουργεί σημαντικούς προβληματισμούς στον κλάδο, ενδιαφέρον παρουσιάζει ο νέος νόμος για τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, όπου προβλέπεται η επέκταση της αυτοχρηματοδοτικής μεθόδου τόσο σε έργα περιφέρειας όσο και σε νέα αντικείμενα. Η εμπειρία του εξωτερικού, καθώς και των μεγάλων έργων που προσβλήθηκαν με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης καθιστά ώριμες τις συνθήκες για την επέκταση της μεθόδου στην ταπεινή αγορά. Μια τέτοια διαδικασία μπορεί να ενισχύσει την περιφερειακή ανάπτυξη και αποέντρωση και να συμβάλει στην παραγωγή ενός αριστερου και πιο ποιοτικού τεχνικού έργου.

Από την άλλη, στο εξωτερικό παρουσιάζεται ένα ιδιαίτερα ελπιδοφόρο περιβάλλον για τις ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες. Πέρα από τον κατασκευαστικό οργασμό στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου, όπου ο ανταγωνισμός είναι και ιδιαίτερα έντονος, υπάρχει η δυνατότητα δυναμικής παρουσίας των ελληνικών εταιρειών στους βαιουκούς γεωγραφικούς πόλους των Βαλκανίων και των αφρικανικών χωρών. Η αξιοποίηση των ευκαιριών του εξωτερικού δεν εξαρτάται μόνο από την επιχειρηματικότητα που αναπτύσσουν μεμονωμένα οι εταιρείες, αλλά και από τη δυνατότητα διαμόρφωσης μιας ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής με αιχμή την οικονομική διπλωματία για την επέκταση των ελληνικών εταιρειών στο εξωτερικό.

Όσον αφορά στην Intrakat, η νέα χρονιά σηματοδοτείται από τη συγχώνευσή της με την Intramet και τη δημιουργία ενός ενισχυμένου εταιρικού σχήματος σε οικονομικό, επιχειρηματικό και διοικητικό επίπεδο. Η νέα εταιρεία έχει τη δυνατότητα να παρουσιάζει ολοκληρωμένες λύσεις σε σύνθετα κατασκευαστικά έργα, εκμεταλλευόμενη τις συνέργειες και τις οικονομίες κλίμακας των δύο εταιρειών.

Παράλληλα η νέα εταιρεία έχει τη δυνατότητα διεκδίκησης έργων σε απόλυτα ανταγωνιστικό πλαίσιο, λόγω της ευελιξίας διαχείρισης πόρων σε διεθνές επίπεδο. Οι πόροι αυτοί, πέραν της τεχνογνωσίας και της εξειδίκευσης, βασίζονται κυρίως στη δυνατότητα παροχής ανταγωνιστικού κόστους.

Η υλοποίηση των εταιρικών στόχων επιτυγχάνεται λοιπόν με τη διαμόρφωση μιας στρατηγικής που περιλαμβάνει: την εντατικοποίηση της διεθνούς δραστηριότητας, την ενδραύση και διεύρυνση της παρουσίας μας στα αυτοχρηματοδοτούμενα δημόσια έργα, την είσοδο σε καινοτόμα πεδία σε συμπληρωματική σχέση με την παραδοσιακή κατασκευαστική δραστηριότητα και τη στήριξη στρατηγικών συνεργασιών με μεγάλες εταιρείες του ευρύτερου κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

## «ΠΡΟ ΤΩΝ ΠΥΛΩΝ Η ΑΝΑΚΑΜΨΗ»

**ΕΛΟΥΑΡΔΟΣ ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ**  
Γενικός διευθυντής της Παντεχνική Α.Ε.



Έπειτα από μια δύσκολη περίοδο, ο κατασκευαστικός κλάδος δείχνει να εισέρχεται σταδιακά σε μια νέα αναπτυξιακή πορεία. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει «ανεβάσει τις ταχύτητες» όσον αφορά στη δημοπράτηση δημοσίων έργων και όσα από αυτά καθυστερήσαν κατά τη διάρκεια του 2005 εξαιτίας προσφύγων και ενστάσεων αναμένεται να υπογραφούν το τρέχον έτος. Σημαντικό είναι, επίσης, το γεγονός πως αρχίζει ο προγραμματισμός των έργων που θα χρηματοδοτηθούν από το Δ' ΚΠΣ, καθώς και το ότι εντός του 2006 θα υπάρξουν οι ανάδοχοι και για τα μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα που έχουν δημοπρατηθεί. Επιπλέον, φέτος θα έχουμε τα πρώτα αποτελέσματα από την εφαρμογή του νόμου για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μάλιστα, όλα αυτά θα συμβούν σε ένα πολύ πιο ξεκάθαρο απ' ό,τι στο πρόσφατο παρελθόν τοπίο στον κλάδο, όπου πλέον δραστηριοποιούνται υγιείς και ικανές επιχειρήσεις. Εδώ θα ήθελα να σημειώσω πως το κόστος των έργων έχει αυξηθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα λόγω των υψηλών εγγυητικών επιστολών που απαιτούνται πλέον και των μεγάλων εκπτώσεων που δίδονται μέσω των μειοδοτικών διαγωνισμών. Πάντως, τα προβλήματα που προκύπτουν για τις τεχνικές εταιρείες από αυτή την εξέλιξη μοιραία να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά από το Δημόσιο είναι συνεπείς στις πληρωμές του.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά τα στοιχεία, εκτιμώ πως το 2006 θα αρχίσει η ανάκαμψη του κατασκευαστικού κλάδου, τόσο για τις μεγάλες εταιρείες όσο και για αυτές των μικρότερων εγγολητικών κατηγοριών. Στη θετική αυτή εξέλιξη θα συμβάλει και η δραστηριοποίηση των ελληνικών τεχνικών εταιρειών στο εξωτερικό, που το τελευταίο διάστημα δεν είναι μόνο έντονη αλλά και ιδιαίτερα επιτυχημένη. ❑