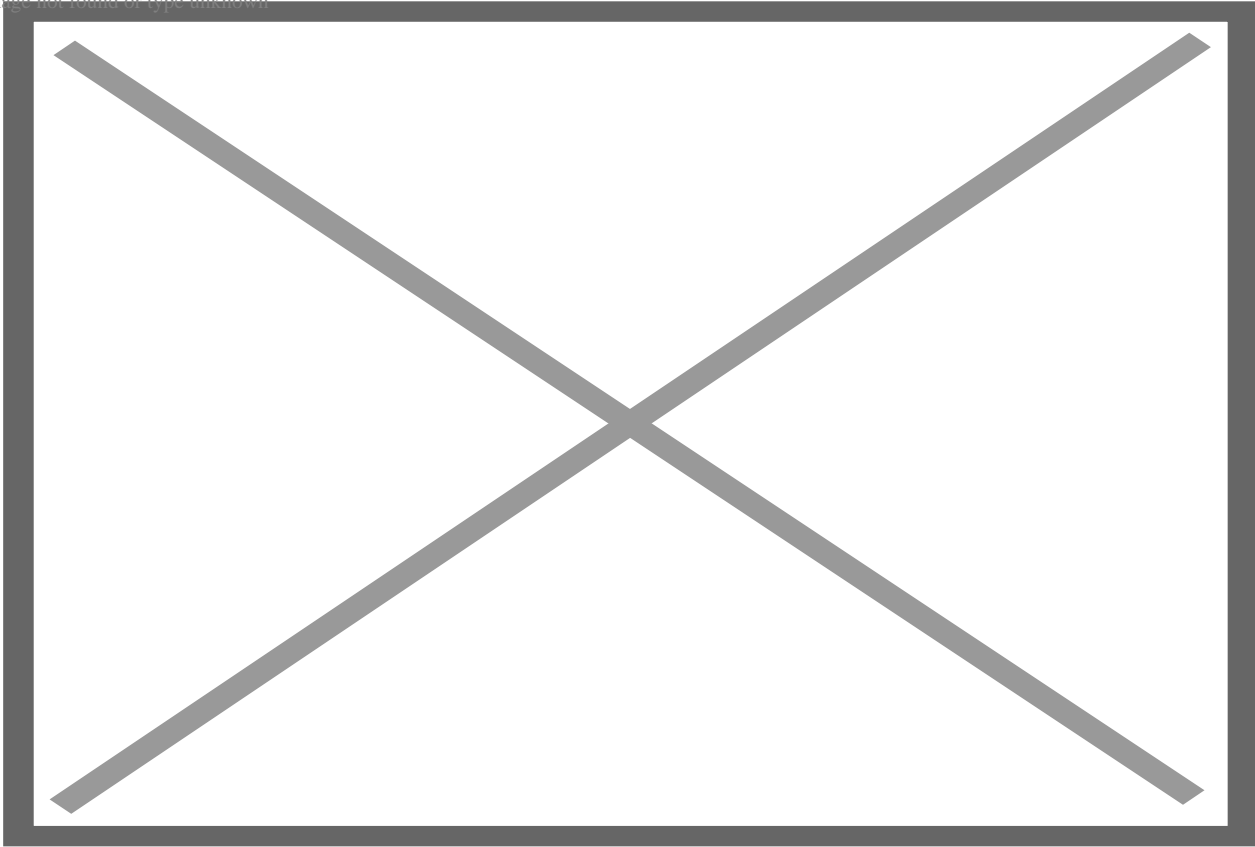

«Ξέσπασαν» οι 3 μεγάλοι των κατασκευαστών (Άκτωρ, ΤΕΡΝΑ, J&P Άβαξ), με ακροατή τον Χρ. Σπίρτζη

2017/05/25 23:27 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

«Ξέσπασαν» οι τρεις μεγάλοι των κατασκευαστών (Άκτωρ, ΤΕΡΝΑ, J&P Άβαξ), με ακροατή τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Χρ. Σπίρτζη, στο 1^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργάνωσαν οι ιστοσελίδες ypodomes.com και metaforespress.gr.

Του Φώτη Φωτεινού

Η σχετική ανομβρία νέων μεγάλων έργων, οι γενικευμένες προκλήσεις στη χρηματοδότηση, η ανάγκη ενίσχυσης της εξωστρέφειας και πιθανότατα, η αλλαγή του μοντέλου των δημοπρατήσεων κυριάρχησαν στην ανοιχτή συζήτηση, που είχαν στο πάνελ **“Η επόμενη μέρα στις Υποδομές, τα μεγάλα έργα και τα νέα εργαλεία χρηματοδότησης”**, ο πρόεδρος του Άκτωρ Δημήτρης Κούτρας, ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Γιώργος Περιστέρης, ο διευθύνων σύμβουλος της J&P Άβαξ Κωνσταντίνος Μιτζάλης και ο πρόεδρος του ΣΤΕΑΤ Γιώργος Συριανός.



Δ. Κούτρας: Τα δημόσια έργα, με την κλασσική μορφή, φτάνουν στο τέλος τους

Ειδικότερα, ο πρόεδρος του Άκτωρ Δ. Κούτρας, αφού υπογράμμισε τα πλεονεκτήματα των κατασκευών στην εγχώρια οικονομία καυτηρίασε, μεταξύ άλλων, την έλλειψη μεγάλων έργων και τη λανθασμένη ποινικοποίηση του κλάδου, σημειώνοντας τα ακόλουθα:

«Οι κατασκευές είναι αλληλένδετες με το ελληνικό στοιχείο, ήδη από τα αρχαία χρόνια. Κι αυτό, γιατί οι κατασκευαστές είναι χρήσιμοι στην κοινωνία, μιας και δημιουργούμε υλικοτεχνικό πολιτισμό και στη σημερινή εποχή.

Τα δημόσια έργα με την κλασσική μορφή φτάνουν πια στο τέλος τους. Έτσι δεν μπορούμε να περιμένουμε πολλά. Το είπαν οι (Γενικοί) Γραμματείς, το λέμε κι εμείς οι... Φαρισαίοι.

Η μεγάλη συνεισφορά μας έγκειται στο να ολοκληρώσουμε τα έργα, σε μια ιδιαίτερα κακή, για την χώρα, οικονομική συγκυρία. Στο άμεσο μέλλον το περιβάλλον θα είναι για μας το επόμενο κατασκευαστικό αντικείμενο.

Είμαστε απαραίτητοι, γιατί εμείς είμαστε (οι τεχνικές εταιρείες) που θα δώσουμε την προοπτική σε κάθε έργο, ώστε αυτό να γίνει παραγωγικό.

Γιατί σε ό,τι μας αφορά, οι προοπτικές είναι στο να βοηθήσουμε τα αναπτυξιακά

έργα, στο κομμάτι του ρόλου μας που είναι οι κατασκευές, ενώ φυσικά δεν είμαστε απλοί κατασκευαστές, είμαστε και επενδυτές.

Στον ευρωπαϊκό χώρο δικαιούμαστε μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας των κατασκευών. Στεκόμαστε λοιπόν και στο εξωτερικό. Στην Ελλάδα βάζαμε εμπόδια μόνοι μας για να μην είμαστε ανταγωνιστικοί.

Παραδείγματα: το ανεκτέλεστο και ο βασικός μέτοχος. Παρόλα αυτά μεγαλώσαμε. Ζητούμενο να μη χάσουμε τις ρίζες μας από την Ελλάδα και να μπορέσουμε να αναπτυχθούμε και έξω.

Σήμερα, ο κύκλος εργασιών μας στο εξωτερικό είναι πάνω από 1,1 δισ. ευρώ. Παράδειγμα για εμάς αποτελεί η Σουηδία με 15 δισ. έργα (3 δισ. εκ των οποίων αφορούν έργα που εκτελούνται από εγχώριες εταιρείες και 12 δισ. από το εξωτερικό).

Τέλος, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι στη χώρα μας ο εργολάβος έχει ταυτιστεί με τον «απατεώνα». Οπότε λογίζεται ως πρόοδος που πλέον αποκαλούμαστε κατασκευαστές. Ας μην απαξιώνουμε, λοιπόν, το επάγγελμά μας και τις δυνατότητές μας και ας διεκδικήσουμε αυτό που μας αξίζει».

Γ. Περιστερής: Πρωταγωνιστές στις νέες επενδύσεις σε υποδομές θα είναι οι ελληνικές επιχειρήσεις. Το μόνο που ζητούν είναι ισότιμη αντιμετώπιση

Αντίστοιχα, ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ σχολίασε ότι οι επενδύσεις στις υποδομές είναι ο μόνος τρόπος για να μπει άμεσα «φρέσκο χρήμα» στην ελληνική οικονομία, υποστηρίζοντας ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις θα είναι πρωταγωνιστές στον κλάδο των υποδομών, εφόσον έχουν ισότιμη αντιμετώπιση.

Όπως υποστήριξε ο κ. Περιστερής, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της PWC (Μάρτιος 2017), τα 69 έργα υποδομών, που βρίσκονται σε εξέλιξη ή σχεδιασμό αφορούν επενδυτική δαπάνη €21 δισ. Ευρώ.

Οι επενδύσεις αυτές προβλέπεται να προχωρήσουν κυρίως με ιδιωτική χρηματοδότηση, μιας που το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, είναι σε απaráδεκτα χαμηλά επίπεδα για μια χώρα σε ύφεση και δυστυχώς, δεν προβλέπεται να αυξηθεί.

Οι υποδομές αυτές είναι καθοριστικές για την οικονομική ανάκαμψη:

1. Γιατί οι επενδύσεις σε υποδομές έχουν πολύ μεγάλο πολλαπλασιαστή. Η PWC μιλά για 1,8 που πάει να πει ότι θα μας προσφέρουν 20 μονάδες στο ΑΕΠ στην επόμενη

πενταετία, ενώ για κάθε ευρώ που επενδύεται στις υποδομές, σχεδόν το μισό επιστρέφει άμεσα - από την πρώτη μέρα - στα κρατικά ταμεία.

2. Γιατί προσελκύουν ακόμα και σήμερα-παρά τις τεράστιες δυσκολίες της ελληνικής οικονομίας- σοβαρό επιχειρηματικό ενδιαφέρον, αλλά και ενδιαφέρον μεγάλων επενδυτικών τραπεζών. Αυτό συμβαίνει γιατί η απόδοσή τους εκτείνεται σε διάστημα δεκαετιών και δεν επηρεάζονται τόσο από την τρέχουσα συγκυρία.

Συνεπώς, με δεδομένη την κατάσταση της ελληνικής αγοράς, την κατάσταση των ελληνικών τραπεζών και την δυσκολία ανάκαμψης του καταναλωτικού τομέα της οικονομίας, οι επενδύσεις στις υποδομές είναι ρεαλιστικά μιλώντας ο μόνος τρόπος για να μπει άμεσα φρέσκο χρήμα στην ελληνική οικονομία.

Πρωταγωνιστές στις νέες επενδύσεις σε υποδομές θα είναι οι ελληνικές επιχειρήσεις. Το μόνο που ζητούν είναι ισότιμη αντιμετώπιση

Όπως έμπρακτα αποδείξαμε στην περίπτωση της μεγάλης επένδυσης στο Καστέλι, πρωταγωνιστές στις νέες μεγάλες επενδύσεις υποδομών είναι οι μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις. Όσες είναι σήμερα ζωντανές έχουν άλλωστε επιδείξει απίστευτη αντοχή.

Άντεξαν στην μακρότερη και πιο βίαιη ύφεση σε οικονομία της Δύσης μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Άντεξαν capital controls, ραγδαία αύξηση της φορολογίας, πανάκριβα επιτόκια. Έχουν βαθιά γνώση των συγκεκριμένων επενδύσεων σε υποδομές και γνωρίζουν πώς να πλοηγήσουν τις επενδύσεις τους στους μαιάνδρους της δύσκολης και βαλτωμένης ελληνικής γραφειοκρατίας.

Τι ζητούν; Κάτι πολύ απλό. Ισότιμη μεταχείριση. **Ισότιμη μεταχείριση τουλάχιστον σε ό,τι αφορά την φορολογία και την πληρωμή των υποχρεώσεων του κράτους, όπως π.χ. επιστροφές ΦΠΑ.**

Το ελληνικό κράτος ίσως δεν μπορεί να κάνει πολλά για το ύψος των επιτοκίων και την ευκολία πρόσβασης των εταιρειών σε κεφάλαια, αλλά ας κάνει τουλάχιστον αυτά που μπορεί. Θέλουμε να είμαστε πρωταγωνιστές στην επενδυτική ανάκαμψη της Ελλάδας.

Πριν αναφερθώ στις δικές μας πρωτοβουλίες, θα ήθελα να αναφέρω δύο παραδείγματα για το πώς αντιδρούν αλλοδαπές εταιρείες σε περιόδους κρίσης, σε αντίθεση με αρκετές ελληνικές.

Την διετία 2009 - 2010 που τα έργα στους αυτοκινητοδρόμους βρέθηκαν

λόγω της κρίσης στον «αέρα», οι ξένες εταιρείες που συμμετείχαν στα έργα ζητούσαν επίμονα να βγουν τα λεφτά των συμβάσεων στο εξωτερικό και να σταματήσουν τα έργα με την καταγγελία των συμβάσεων.

Εμείς δεν το δεχθήκαμε ποτέ, δεν βγάλαμε ούτε ένα ευρώ εκτός Ελλάδας κι ολοκληρώσαμε μόνοι μας τα έργα.

Δεύτερο παράδειγμα, οι ξένες εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην αγορά της ενέργειας στη χώρα μας, σταμάτησαν με το ξέσπασμα της κρίσης κάθε επενδυτική δραστηριότητα στην Ελλάδα.

Με ορθολογικά κριτήρια, και στα δύο παραδείγματα οι ξένες εταιρείες φαίνεται να λειτούργησαν για την διασφάλιση των συμφερόντων τους.

Ωστόσο, εμείς κι άλλες ελληνικές εταιρείες δεν πράξαμε ανάλογα, αλλά υπερασπιστήκαμε την εγχώρια οικονομία και τους χιλιάδες εργαζόμενούς μας, τους οποίους θέλαμε να συνεχίσουμε να τους κοιτάμε κάθε μέρα στα μάτια.

Ακόμα και με όρους οικονομικούς, όμως, διεθνείς μελέτες, όπως π.χ. της World Bank έχουν δείξει ότι σε περιόδους κρίσης, οι πρώτοι που εμπιστεύονται τη χώρα είναι οι ντόπιοι επενδυτές και μετά ακολουθούν οι ξένοι.

Στο πλαίσιο αυτό, οι ελληνικές εταιρείες οφείλουν να επιδείξουν έναν νέο επενδυτικό πατριωτισμό, όπως έχω ξαναπεί, με κυρίαρχο στόχο την καταπολέμηση της μαστίγας της ανεργίας. Εμείς, στα χρόνια της κρίσης ήμασταν πράγματι από τους ελάχιστους στην Ελλάδα που αποδείξαμε έμπρακτα την εμπιστοσύνη μας στη χώρα, επενδύοντας πάνω από 1,5 δις ευρώ. Ο επενδυτικός πατριωτισμός που δείξαμε είχε και στέρεη οικονομική λογική.

Με τον τρόπο αυτό θεωρούμε ότι βρισκόμαστε στην κατάλληλη θέση για να είμαστε πρωταγωνιστές στην επενδυτική ανάκαμψη που πιστεύουμε ότι θα έρθει στα επόμενα χρόνια.

Διαθέτουμε το αναγκαίο μέγεθος, εξαιρετική αποτελεσματικότητα στις δραστηριότητές μας και μια μεγάλη βεντάλια δραστηριοτήτων και συμμαχιών, που μας επιτρέπουν να επενδύσουμε ταυτόχρονα σε πολλούς διαφορετικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Είμαστε ο μεγαλύτερος ελληνικός όμιλος στις ανανεώσιμες πηγές, όπου μέχρι τα τέλη του 2017 θα φτάσουμε τα 1000 MW εγκατεστημένης ισχύος, έχουμε αναλάβει ή πρόκειται να αναλάβουμε πολύ μεγάλα έργα και παραχωρήσεις στην ενέργεια (Πτολεμαΐδα), στους αυτοκινητοδρόμους, στα αεροδρόμια (Καστέλι), στα έργα

διαχείρισης απορριμμάτων, ενώ διαθέτουμε αυξημένη εξωστρέφεια με παρουσία σε 15 χώρες στο εξωτερικό.

Το σημαντικότερο είναι ότι έχουμε οικοδομήσει σημαντικές συμμαχίες, **τόσο στη μετοχική μας σύνθεση (York Capital Management), όσο κι από πλευράς στρατηγικών εταίρων** (ENGIE και Qatar Petroleum στα θερμοηλεκτρικά, αλλά και η ινδική GMR, στο αεροδρόμιο του Καστελίου).

Είμαστε λοιπόν αισιόδοξοι για το μέλλον, με την αναγκαία προϋπόθεση που είπα στην αρχή. Να έχουν οι ελληνικές επιχειρήσεις ισότιμη μεταχείριση με τις ξένες.

Ο επενδυτικός πατριωτισμός, για τον οποίο μίλησα έχει δύο όψεις. Η μια είναι να δείχνουν οι ελληνικές επιχειρήσεις εμπιστοσύνη στην ελληνική οικονομία, ακόμα και στις πιο δύσκολες στιγμές της. Η άλλη, εξ ίσου σημαντική, είναι να δείχνει και το ελληνικό κράτος εμπιστοσύνη στις ελληνικές επιχειρήσεις.

Κ. Μιτζάλης: Σε δύο χρόνια, σε αυτό το πάνελ, αντί να είμαστε εγώ, ο Κούτρας και ο Περιστέρης θα είναι ο... Χανς, ο Πέδρο και ο Χόρχε

Από την πλευρά του, ο διευθύνων σύμβουλος της J&P Άβαξ Κωνσταντίνος Μιτζάλης τάχθηκε υπέρ της αλλαγής του μοντέλου των δημοπρατήσεων, σημειώνοντας ότι η έλλειψη νέων μεγάλων έργων αποτελεί κίνδυνο για τον κλάδο.

Ειδικότερα, ο κ. Μιτζάλης ανέφερε τα ακόλουθα: «Μετά τα Ολυμπιακά έργα, περάσαμε σε περίοδο περιορισμένου κατασκευαστικού αντικειμένου. Η χώρα προετοιμαζόταν για το ΕΣΠΑ 2007-2013. Ξεκίνησαν οι ασυνήθιστα χαμηλές προσφορές, εν τω μεταξύ ξέσπασε και η οικονομική κρίση, με αποτέλεσμα να έχουμε τη συρρίκνωση του κλάδου.

Ελλείψεις νέων έργων, αδυναμία του τραπεζικού συστήματος να στηρίξει τα έργα, εξαφάνιση των ιδιωτικών έργων (πτώση της οικοδομής), αδυναμία του κράτους να ανταποκριθεί έγκαιρα στις πληρωμές. Δεν είμαστε μοιρολάτρες. Έχουμε προτάσεις. Δε λύνουν το πρόβλημα έργα που θα ξεκινήσουν το 2019.

Χρειαζόμαστε τη στήριξη του τραπεζικού συστήματος, την πραγματική στήριξη της πολιτείας στην εξωστρέφεια και την άμεση αποπληρωμή οφειλών από εκτελεσθέντα έργα.

Όσον αφορά τις υπερβολικές εκπτώσεις, αυτό είναι διαχρονικό φαινόμενο. Ωστόσο, τα έργα τελείωναν στην ώρα τους, ήταν ποιοτικά καλύτερα και η αγορά κινούνταν

ικανοποιητικά. Στο παρελθόν διαλύονταν οι συμβάσεις με τραγικές συνέπειες για τον εργολάβο (σε έργα με μεγάλες εκπτώσεις).

Μέχρι όμως να βρούμε την λύση, ας υιοθετήσουμε κάτι που γίνεται παγκοσμίως: Συμπλήρωση τιμολογίου που θα γίνεται γνωστό μόνο κατά το άνοιγμα των προσφορών, αντί για έκπτωση επί του προϋπολογισμού, και μάλιστα χωρίς ανακοινώσιμο προϋπολογισμό (μόνον όταν αποσφραγιστούν οι οικονομικές προσφορές).

Έχω την αίσθηση ότι, σε δύο χρόνια, σε αυτό το πάνελ αντί να είμαστε εγώ (ο Κ. Μιτζάλης), ο Δημήτρης (σ.σ ο κ.Κούτρας) και ο Γιώργος (σ.σ. ο κ. Περιστεύρης) θα είναι ο Χανς, ο Πέδρο και ο Χόρχε. Η Ελλάδα έχει την τύχη να έχει ανταγωνιστικές και αξιόπιστες τεχνικές εταιρείες. Οφείλουμε όλοι μας να προστατεύσουμε αυτόν τον τεχνικό πλούτο.

Ποια νέα γενιά έργων; Τελειώνουν τα μεγάλα έργα και μετά έχουμε πολύ λίγα πράγματα. Θέλουμε άμεση λύση. Δεν είναι μόνο θέμα της κυβέρνησης, είναι θέμα εθνικό. Είναι κρίμα να χαθεί ένας τέτοιος κλάδος, που αποτελεί πηγή εθνικού πλούτου.

Γ. Συριανός: Οι μερικές αποζημιώσεις στα έργα δεν είναι υπερκέρδος, αλλά μερική αποπληρωμή των «σπασμένων»

Τέλος, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Τεχνικών Εταιριών Ανωτέρων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ) στάθηκε στην ανάγκη αναδιάρθρωσης του ευρύτερου κατασκευαστικού κλάδου, αλλά και της αντιμετώπισης που τυγχάνει από την πολιτεία, παραθέτοντας σειρά παθογενειών. Ενδεικτικά τόνισε τα ακόλουθα:

«Πρέπει να δούμε τα έργα με άλλο μάτι, να είναι βιώσιμα, να είναι λειτουργικά και να υπάρχει δυνατότητα μόχλευσης με άλλα έργα ίσως, μέσα σε ένα πλαίσιο Εθνικού Στρατηγικού Σχεδιασμού.

Το κρίσιμο είναι η πολλαπλασιαστικότητα των πόρων, μέσω μόχλευσης, δεν αρκεί απλά η απορρόφηση πόρων, που ούτως ή άλλως είναι πολύ περιορισμένοι.

Ο Εθνικός Στρατηγικός Σχεδιασμός δεν μπορεί να είναι μόνο δομές. Πρέπει να δούμε και την υλοποίησή του, με συγκεκριμένα, απτά αποτελέσματα.

Χρειάζονται πράξεις για να δημιουργηθεί ένας κοινός τόπος, πέρα από κόμματα και

άλλου είδους συμφέροντα, ώστε να υπηρετήσουμε έναν εθνικό πια σκοπό.

Για να μπορούμε να έχουμε μέτρο για το μέγεθος των εκπτώσεων, χρειάζονται τιμολόγια, αναλύσεις τιμών και παρατηρητήριο τιμών, τα οποία και έχουμε χρηματοδοτήσει.

Επιπρόσθετα, δεν είναι δυνατόν να αφηνόμαστε απροστάτευτοι σε πρακτικές που ξεπερνούν τα όρια του αποδεκτού, όσον αφορά την συμμετοχή εταιρειών από το εξωτερικό με πτυχία-«μαϊμού» σε διαγωνισμούς.

Υπάρχει έντονη η ανάγκη για εξωστρέφεια και αगाστή συνεργασία κυβέρνησης-εταιρειών, ώστε να διεκδικούνται έργα σε περιοχές του εξωτερικού με κατασκευαστικό αντικείμενο.

Ο κατασκευαστικός κλάδος είναι αιμοδότης της Οικονομίας και της Ανάπτυξης. Ως εκ τούτου, η προστιθέμενη αξία του κατασκευαστικού τομέα στην οικονομία της χώρας είναι τεράστια».

Τέλος, ερωτηθείς, αν τα κόστη των έργων στην Ελλάδα είναι πράγματι υπέρογκα, ο κ. Συριανός απάντησε, σε έντονο ύφος, πως επί χρόνια πλανάται μια παραφιλολογία, επικαλούμενη «μελέτες-φαντάσματα» που τάχα καταδεικνύουν πως τα έργα σε άλλες χώρες της Ευρώπης είναι κατά πολλές φορές φθηνότερα.

Απαντήθηκαν, ωστόσο, με τη συνδρομή έγκριτων ιδρυμάτων και οργανισμών, όπως του Irish Academy of Engineering και του HM Treasury του Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά και του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, με συγκεκριμένα στοιχεία με τα δημοσιεύματα ωστόσο κάθε τόσο επανέρχονται.

Υπογράμμισε πως τα έργα στην Ελλάδα γίνονται σε πολύ χαμηλές τιμές και σχολίασε πως οι μερικές αποζημιώσεις στα έργα δεν είναι υπερκέρδος, αλλά μερική αποπληρωμή των «σπασμένων».