

---

# Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες εκπέμπουν «SOS». Ανομβρία έργων και “πληγές” από Κατάρ

---

2017/06/21 17:17 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Αντιμέτωπος με ποικίλες προκλήσεις είναι ο εγχώριος κατασκευαστικός κλάδος. Ανομβρία έργων, δυσκολίες στην τραπεζική χρηματοδότηση και κρίση στο Κατάρ αποτελούν μερικά από τα πιο σημαντικά εμπόδια.

Σύμφωνα με στελέχη του κλάδου, η νέα κρίση στη Μέση Ανατολή, με την διπλωματική και εμπορική απομόνωση του Κατάρ, από τις γειτονικές αραβικές χώρες, έρχεται να προσθέσει ένα ακόμα “σύννεφο” στον ελληνικό κατασκευαστικό κλάδο.

Συγκεκριμένα, ο εγχώριος κλάδος βρίσκεται αντιμέτωπος με:

## 1. Κρίση στο Κατάρ

Οι μεγάλες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, αλλά και πλήθος μεσαίων και μικρότερων εταιρειών του ευρύτερου τεχνικού κλάδου είχαν στραφεί έντονα τα τελευταία χρόνια στην ευρύτερη αγορά της Μέσης Ανατολής, όπου συγκεντρώνεται σημαντικό μέρος της εξωστρεφούς δραστηριότητάς τους.

Ειδικά, στο Κατάρ ενδεικτικά αυτή την περίοδο:

-Η εταιρεία ΑΚΤΩΡ έχει το 32% της κοινοπραξίας που υλοποιεί την γραμμή GoldLine του μετρό στην Ντόχα.

-Η J&P Αβαξ συμμετέχει με 25% στην κοινοπραξία που έχει αναλάβει την μελέτη και κατασκευή του μήκους 45 χιλ. New Orbital Highway and Truck Route, ενώ μαζί με την μητρική της υλοποιεί τον West Corridor- P010 προϋπολογισμού περίπου 350 εκατομμυρίων ευρώ και σύμφωνα με δημοσιευμένες πληροφορίες έχει συνάψει συμφωνία για την κατασκευή του νέου σταδίου QatarFoundation για το Παγκόσμιο Κύπελλο του 2022.

-Η ΤΕΡΝΑ έχει ένα ακόμα χρόνο (από τα 3 της αρχικής της σύμβασης), για να ολοκληρώσει έργο οδοποιίας και δικτύων που ανέλαβε το 2015, σε κοινοπραξία με τοπική εταιρεία.

Οι Έλληνες που εργάζονται στο Κατάρ ξεπερνούν τις 3000 εκ των οποίων πολλές εκατοντάδες είναι μηχανικοί.

## **2. Πάνω από 1 δις συσσωρευμένες ζημίες και δραματική συρρίκνωση**

Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε, πριν μερικές μέρες, ο μεγάλος Ινδο-Καναδός επενδυτής PremWatsa στην Γενική Συνέλευση του ΣΕΒ, ο ελληνικός κατασκευαστικός κλάδος στα χρόνια της κρίσης έχασε το 87% της δραστηριότητάς του.

Ποσοστό εφιαλτικό, που είναι μεγαλύτερο από κάθε άλλο μεγάλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας, οδήγησε στο κλείσιμο χιλιάδων επιχειρήσεων και σε συσσωρευμένες ζημίες άνω του 1 δις για τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου.

Παρόλα αυτά ο κλάδος συνεχίζει να είναι από τους μεγαλύτερους εργοδότες (με περίπου 150 χιλ. εργαζόμενους), ενώ επισημαίνεται ότι για κάθε δική του θέση εργασίας δημιουργεί στην οικονομία άλλες 3 και για κάθε ένα ευρώ δικής του δραστηριότητας δίνει άμεσα το μισό και πλέον πίσω στο Δημόσιο σε φόρους και εισφορές.

## **3. Τέλος των έργων, κενό που χάσκει, επόμενη μέρα που αργεί να ξεκινήσει**

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες τελείωσαν (με ελάχιστες ουρές). Επόμενη φάση έργων και υποδομών για να τους διαδεχθεί και να υποκαταστήσει άμεσα την απασχόληση και τον τζίρο που χάνεται για την οικονομία και τον κατασκευαστικό κλάδο δεν υπάρχει. Συνολικά, υπολογίζεται ότι χάνονται 13.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή και 39.000 σε ολόκληρη την οικονομία (μελέτη IOBE 2015), ενώ μειώνονται οι άμεσες επενδύσεις κατά 1 δις ευρώ σε ετήσια βάση.

Ταυτόχρονα, τα έργα της επόμενης ημέρας καθυστερούν. Πύργος-Πάτρα, Ελληνικό, ΣΔΙΤ απορριμμάτων για διάφορους λόγους δεν προχωρούν σε υλοποίηση, ενώ τα άλλα μεγάλα έργα (πλην του ΤΑΡ), δηλαδή η ηλεκτρική διασύνδεση Αττικής με Δωδεκάνησα και Κρήτη, οι σταθμοί υδροποίησης φυσικού αερίου στην Αλεξανδρούπολη και την Καβάλα, μετρό Θεσσαλονίκης και Αθήνας έργα ΕΡΓΟΣΕ, Καστέλι, κ.λπ. απέχουν ακόμα από την φάση της υλοποίησης. Το κενό χάσκει και η επόμενη μέρα αργεί.

## **4. Επάνοδο του εφιάλτη των καταστροφικών εκπτώσεων**

Καθώς τα μεγάλα έργα τελειώνουν και με τα ιδιωτικά έργα να βρίσκονται κοντά στο απόλυτο μηδέν, ο κατασκευαστικός κλάδος μπήκε και πάλι στον αυτοκαταστροφικό φαύλο κύκλο των υπερβολικών εκπτώσεων.

Η τάση αυτή δυστυχώς παρατηρείται τόσο σε μεγάλα όσο και μεσαία και μικρά έργα.

Ενδεικτικά, στο σύνολο των διαγωνισμών για τα τμήματα του άξονα Πάτρα – Πύργος οι προσφερόμενους από τους προσωρινούς μειοδότες εκπτώσεις ξεπερνούν το 50%, ενώ αντίστοιχα υψηλές εκπτώσεις καταγράφονται και σε άλλα μεγάλα έργα..

Όσο για τα μικρότερα έργα έχουν υπάρξει φέτος ακόμα και εκπτώσεις πάνω από 70% (κατασκευή αγωγών ομβρίων στο Χαλάνδρι με 70,1%, υδραυλικά έργα-οδοποιία στα Άνω Λιόσια με 72,89%, αποκατάσταση οδοστρωμάτων σε Π.Ράλλη-Γ.Λαμπράκη με 74,13%).

Ο κύκλος είναι γνωστός. Η ανάγκη και αγωνία για να καλυφθεί η έλλειψη τζίρου οδηγούν σε υψηλές εκπτώσεις, αυτές με την σειρά τους οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια στην μη εκτέλεση των έργων, στην αύξηση του κόστους και κάποιες φορές ακόμα και στην χρεοκοπία των αναδόχων.

## **5. Αφελληνισμό των ελληνικών τραπεζών στα Βαλκάνια που υπονομεύει τη διεθνή θέση των ελληνικών κατασκευαστικών**

Με δεδομένη την (κακή) διεθνή εικόνα της χώρας, η παρουσία των ελληνικών τραπεζών στα Βαλκάνια αποτελεί πολύ σημαντική βοήθεια για τις ελληνικές κατασκευαστικές.

Οι ελληνικές τράπεζες έχουν ήδη μακροχρόνιους δεσμούς και κοινά συμφέροντα με τις ελληνικές εταιρείες, ενώ οι ξένες τράπεζες βλέπουν με αποστροφή τον «κίνδυνο Ελλάδα» και το δανεισμό σε ελληνικές εταιρείες.

Όμως ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη ο αφελληνισμός του τραπεζικού συστήματος στις χώρες των Βαλκανίων, καθώς και οι τέσσερις συστημικές τράπεζες έχουν αναγκαστεί να πουλήσουν σημαντικό μέρος των διεθνών τους δραστηριοτήτων, κυρίως στα Βαλκάνια, όπου είχαν αναπτύξει κυρίαρχη παρουσία.

Μάλιστα, στο επόμενο διάστημα -μέχρι και τα μέσα του 2018-οι ελληνικές τράπεζες θα πρέπει να περιορίσουν, ακόμα περισσότερο την παρουσία τους στο εξωτερικό, εγκαταλείποντας (μετά από την Πολωνία [Eurobank], Τουρκία [Εθνική & Eurobank], Ουκρανία [Alpha&Eurobank], Βουλγαρία [Alpha, Εθνική], FYROM[Alpha]και Αίγυπτο [Πειραιώς]), οι τρεις από αυτές σχεδόν ολοσχερώς τις γειτονικές αγορές των Βαλκανίων, με βάση τα πλάνα αναδιάρθρωσης, που υπέγραψαν το 2015.

Μια ακόμα δυσάρεστη είδηση για τις ελληνικές κατασκευαστικές που έχουν μακροχρόνια παρουσία στις αγορές αυτές και παραμένουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές, χάρις ακριβώς την στήριξη που είχαν ως τώρα από τις ελληνικές τράπεζες.

## **6. Μαζική ανεργία των μηχανικών και φορολογική και ασφαλιστική εξαθλίωση του τεχνικού κόσμου**

Στο εφιαλτικά δύσκολο αυτό περιβάλλον προστίθεται η μαζική ανεργία των μηχανικών, που σύμφωνα με τον Πρόεδρο του ΤΕΕ κ. Στασινό, «το ΤΕΕ υπολογίζει σε 60-70%».

Ταυτόχρονα, κατά τον κ. Στασινό πάντα, από τους περίπου 70 χιλιάδες ελεύθερους επαγγελματίες-μηχανικούς, οι 68 χιλιάδες χρωστάνε εισφορές. Ποσοστό πάνω από το 95%. Χρωστούν περίπου 880 εκατ. ευρώ και εξ αυτών οι 55 χιλιάδες (αρρυθμιστες οφειλές), δεν μπορούν να ασκήσουν το επάγγελμά τους, αφού λόγω έλλειψης ασφαλιστικής ενημερότητας δεν μπορούν καν να εκδώσουν ούτε μία οικοδομική άδεια.

Αν προστεθεί στην κατάσταση αυτή η μαζική έξοδος των μηχανικών εκτός Ελλάδος και η ασφυκτική (φορολογική και ασφαλιστική) πολιτορκία των εισοδημάτων τους, μιλάμε για μια κατάσταση πραγματικής εξαθλίωσης του τεχνικού κόσμου, με τελευταία αναχώματα προσφοράς εργασίας και προοπτικής τις μεγάλες και μεσαίες κατασκευαστικές, που παρά το αδιέξοδο περιβάλλον που προαναφέραμε, συνεχίζουν να δίνουν τη μάχη στην ελληνική και διεθνή αγορά.