
Οι θέσεις των Άκτωρ, Τέρνα, ΑΒΑΞ, Intrakat και Μυτιληναίος για την επόμενη ημέρα του κατασκευαστικού κλάδου

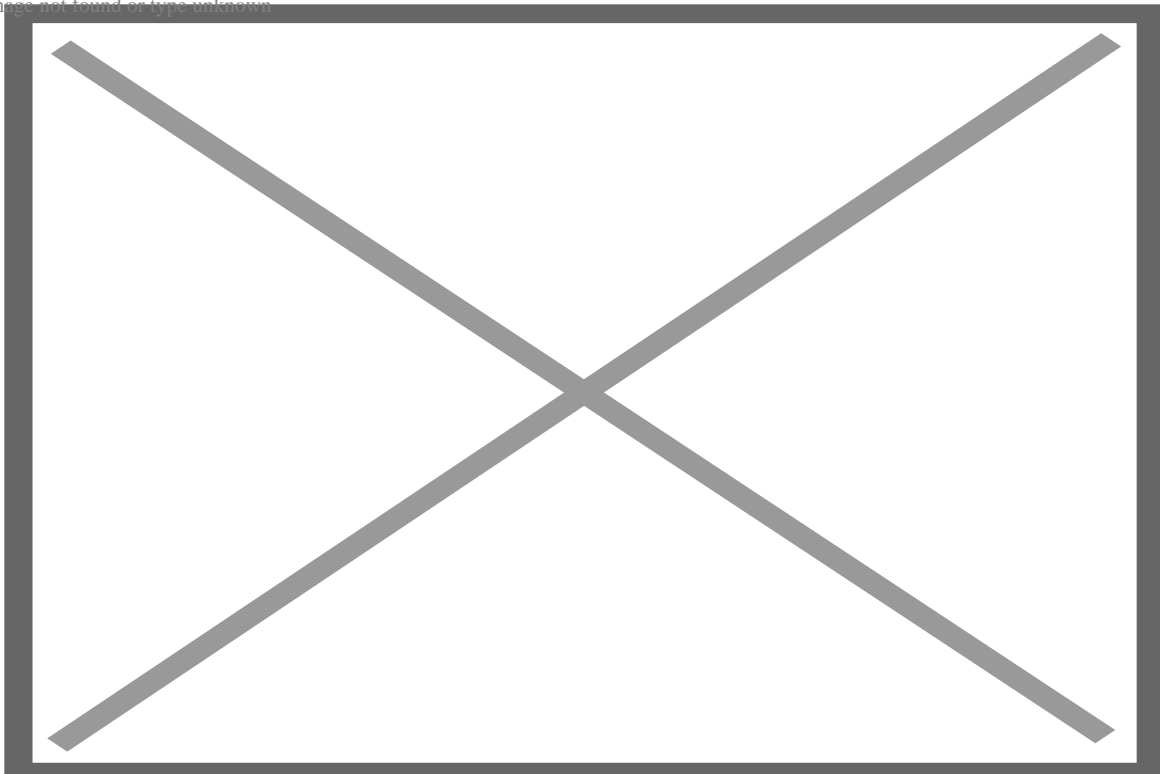
2019/06/19 15:53 στην κατηγορία 7ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Η υφιστάμενη κατάσταση και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος των κατασκευών στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό αναδείχθηκαν στη «Στρογγυλή Τράπεζα των Κατασκευών» του 3ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργανώνουν οι ιστοσελίδες yrodomes.com και metaforespress.gr στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Οι εκπρόσωποι των εταιρειών Άκτωρ, Τέρνα, ΑΒΑΧ, Intrakat και Μυτιληναίος, υπογράμμισαν την ανάγκη για την παραγωγή νέων έργων και την ενίσχυση της εξωστρέφειας του κλάδου.

Ανάμεσα στις προτεραιότητες για την ανάκαμψη του τομέα των κατασκευών συγκαταλέγεται η αξιοποίηση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, ο καλύτερος σχεδιασμός νέων έργων και η βέλτιστη ιεράρχησή τους, όπως υποστήριξαν.

Image not found on this website



Ο Αλέξανδρος Εξάρχου, διευθύνων σύμβουλος της ΑΚΤΩΡ

Αλέξανδρος Εξάρχου, Άκτωρ: Μονόδρομος η κερδοφόρος δραστηριότητα στο εξωτερικό

Το στίγμα του για το μέλλον του κατασκευαστικού κλάδου της χώρας έδωσε ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΚΤΩΡ, κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, κατά την τοποθέτησή του στο πλαίσιο της συζήτησης της Στρογγυλής Τράπεζας των Κατασκευών.

Ο κ. Εξάρχου σχολίασε τα τέσσερα βασικά θέματα που απασχολούν τον κατασκευαστικό κλάδο: τη συρρίκνωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας, την έλλειψη στήριξης από την Ελληνική Πολιτεία για έργα στο εξωτερικό, την αδυναμία του εγχώριου τραπεζικού συστήματος να ανταποκριθεί επαρκώς στην κατασκευαστική εξωστρέφεια και τον κίνδυνο αφελληνισμού που διατρέχει ο Κλάδος.

Όπως επισήμανε, «η ελληνική πολιτεία δεν αντιλαμβάνεται πόσο άμεσα συνδεδεμένη είναι η ανάπτυξη με την κατασκευαστική δραστηριότητα». Σε αντίθεση με ό,τι συνέβη στις ΗΠΑ όταν βρέθηκαν αντιμέτωπες με την ύφεση, «στη χώρα μας κατά τη διάρκεια της δεκαετούς οικονομικής κρίσης, οι κυβερνήσεις περικόπτουν διαρκώς το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων».

Αποτυπώνοντας τη σημερινή κατάσταση, σχολίασε ότι ο ετήσιος τζίρος των μεγάλων ελληνικών κατασκευαστικών δεν ξεπερνά σήμερα τα 3 δισ. ευρώ, ενώ το μόνο πραγματικά ώριμο μεγάλο έργο στον ορίζοντα αυτή την περίοδο είναι η Γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας.

Όπως υπογράμμισε, «είναι λανθασμένη η αντίληψη που κυκλοφορεί και υποστηρίζει πως τα οικονομικά της χώρας δεν επιτρέπουν την υλοποίηση νέων έργων. Είναι φυσικά η μισή αλήθεια, αφού υποκρύπτεται τεχνηέντως ότι υπάρχουν λύσεις για χρηματοδότηση από ιδιωτικά κεφάλαια και διεθνείς αναπτυξιακούς οργανισμούς, που θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τη δύσκολη οικονομική κατάσταση του ελληνικού δημοσίου. Άρα δεν λείπουν οι δυνατότητες. Η πολιτική βούληση λείπει».

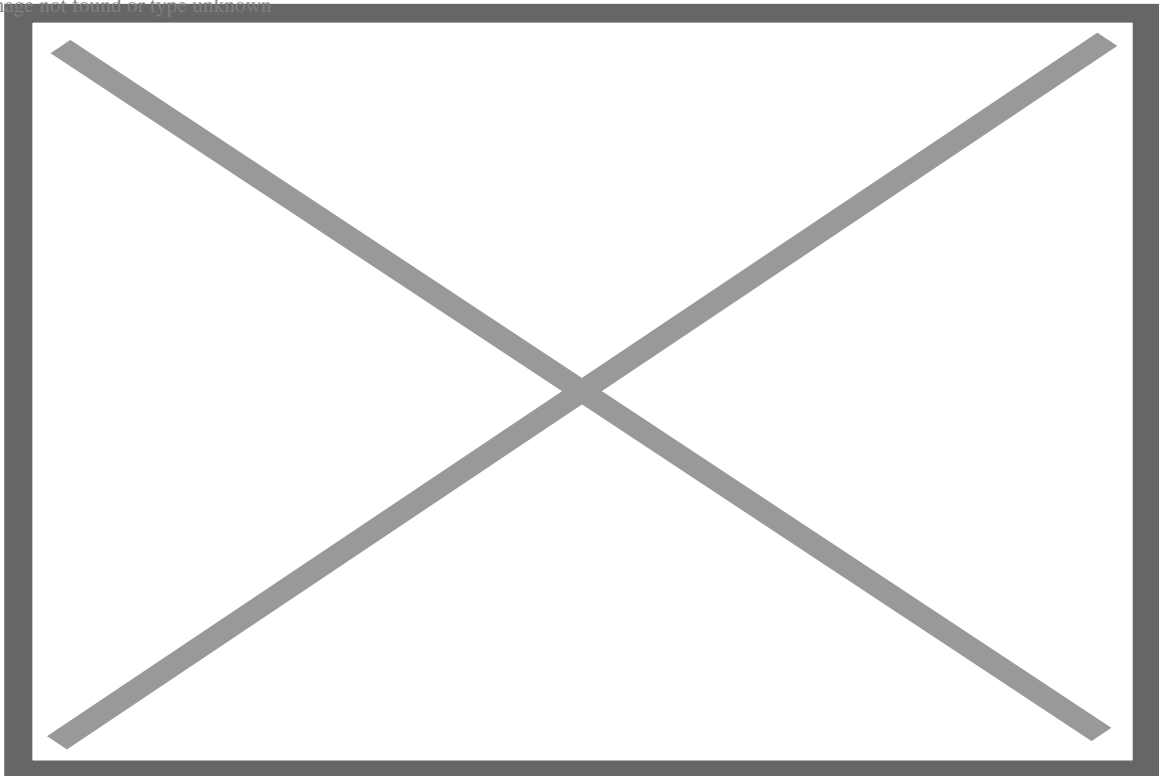
Συνεχίζοντας δεν παρέλειψε να τονίσει ότι έχουν και οι ελληνικές κατασκευαστικές μερίδιο ευθύνης για την εκτέλεση άρτιων μεν, αλλά ζημιογόνων έργων στο εξωτερικό. «Εκτελέσαμε τα έργα άρτια αλλά δεν τα εκτελέσαμε κερδοφόρα. Και για αυτό δεν φταίει μόνο ούτε η ελληνική πολιτεία, ούτε οι τράπεζες, ούτε οι ξένοι ανταγωνιστές μας και οι πρεσβείες τους. Φταίει το γεγονός ότι προσπαθούμε να μεταφέρουμε την Ελλάδα στο εξωτερικό. Οι ελληνικοί κατασκευαστικοί όμιλοι βγήκαν στο εξωτερικό νομίζοντας ότι τα στοιχεία που τους είχαν καταστήσει εθνικούς πρωταθλητές θα επαρκούσαν για να τους κάνουν και διεθνείς πρωταθλητές».

Αναφερόμενος στην ευθύνη των κατασκευαστικών εταιρειών, υπογράμμισε το εξής: «Ευθύνη δική μας είναι να λάβουμε υπόψη τα δεδομένα που ισχύουν και να

προσαρμοστούμε σε αυτά, αντί να περιμένουμε από το ελληνικό δημόσιο να μας μοιράσει τα ελάχιστα ώριμα έργα που έχουν απομείνει σε αυτή τη χώρα με σκοτωμένες εκπτώσεις εν είδει συσσιτίου».

Καταλήγοντας, ο κ. Εξάρχου τόνισε το εξής: «Αν επιμένουμε να κλεινόμαστε στο γνώριμο περιβάλλον της Ελλάδας, λόγω της κατάστασης της χώρας, είναι βέβαιο πως επιλέγουμε τη συρρίκνωση και μοιραία όχι τον αφελληνισμό αλλά τον αφανισμό. Αν δεν θέλουμε να το ζήσουμε αυτό, πρέπει αναγκαστικά να μεγαλώσουμε και ο μόνος τρόπος για να γίνει αυτό είναι μέσω της κερδοφόρας δραστηριοποίησης στο εξωτερικό».

Image not found or type unknown



Ο Γιώργος Περδικάρης, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ,

Γιώργος Περδικάρης, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ: Απαιτείται ισχυρό, εμπροσθοβαρές πρόγραμμα υποδομών

Τις ανησυχίες του για το μέλλον του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου εξέφρασε το μέλος του διοικητικού συμβουλίου της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, Γιώργος Περδικάρης.

Ενδεικτικά, όπως ανέφερε, στην Ελλάδα προ κρίσης οι επενδύσεις σε υποδομές αντιπροσώπευαν το 3% του ΑΕΠ, ποσοστό που υπέστη μείωση της τάξης του 1,6% κατά τη δεκαετία που μας πέρασε λόγω της παρατεταμένης ύφεσης, δημιουργώντας ένα χρηματοδοτικό έλλειμμα 12,6 δισ. ευρώ την περίοδο 2009 - 2018.

Παράλληλα, οι χρόνοι προετοιμασίας των νέων έργων διολίσθησαν στους 23 μήνες κατά μέσο όρο, με την κατασκευαστική φάση να υπερβαίνει τη διετία (28 μήνες) με

αρνητικό αντίκτυπο στο ΑΕΠ κατά 0,8% ετησίως.

Σύμφωνα με τον κ. Περδικάρη, προκειμένου να ισοσκελιστούν οι παραπάνω αρνητικές επιπτώσεις και να καλυφθεί το «χαμένο» έδαφος απαιτείται ένα ισχυρό, εμπροσθοβαρές πρόγραμμα υποδομών, κατά την προσεχή πενταετία, συνολικού ύψους 4,1 δισ. ευρώ.

Όπως επεσήμανε το στέλεχος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, αυτό που επιτάσσουν οι συνθήκες είναι ένα ισχυρό επενδυτικό πρόγραμμα, δεδομένου ότι το σύνολο των χρηματοδοτικών αναγκών δεν μπορεί να καλυφθεί αμιγώς από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Πρόσθεσε δε ότι χρειάζεται αύξηση της χρηματοδότησης του προγράμματος υποδομών στο 2,4% του ΑΕΠ με την αξιοποίηση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων πέραν των ευρωπαϊκών κονδυλίων, με την αξιοποίηση των μοντέλων ΣΔΙΤ και παραχωρήσεων, ομολόγων έργων με απαραίτητη προϋπόθεση την τόνωση των ιδιωτικών επενδύσεων.

Από τις ΑΠΕ, την αποθήκευση ενέργειας και τις διασυνδέσεις, δύνανται να «απελευθερωθούν» την προσεχή 5ετία επενδύσεις 8,5 δισ. ευρώ, που θα προέλθουν κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5%.

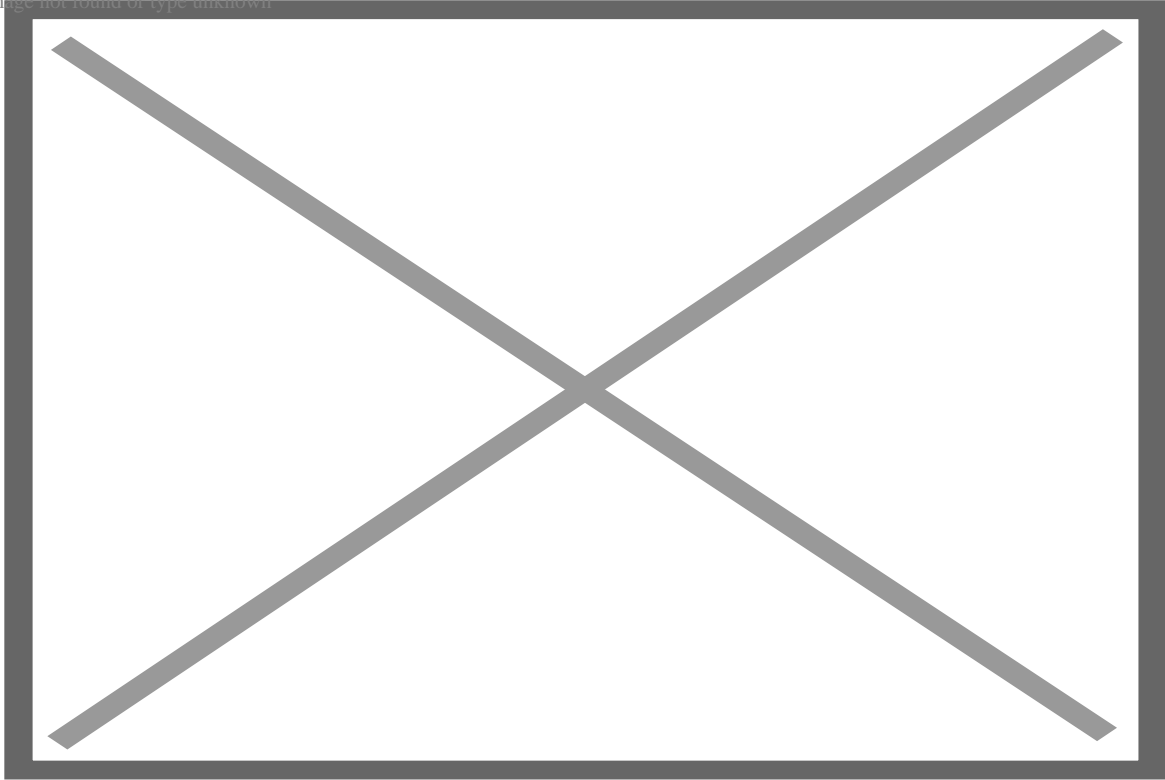
Υπογράμμισε ακόμη ότι τα έσοδα από την υπεραξία που δημιουργούν τα έργα υποδομής στις περιοχές που υλοποιούνται είναι σημαντικά, υπενθυμίζοντας τον ισχυρό αναπτυξιακό τους πολλαπλασιαστή, ο οποίος φτάνει το 1,8, δηλ. για κάθε 1 ευρώ που επενδύεται στις υποδομές, το ΑΕΠ αυξάνεται επιπλέον κατά 0,8 ευρώ.

Όπως επισήμανε στη συνέχεια της παρουσιάσής του ο κ. Περδικάρης, ο όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ανέδειξε τη σημασία του «Επενδυτικού Πατριωτισμού», καθώς την τελευταία δεκαετία της κρίσης έγιναν επενδύσεις ύψους 2,5 δισ. ευρώ στους κλάδους των υποδομών και της ενέργειας. Οι ελληνικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με τον κ. Περδικάρη, πρέπει να δείξουν τον δρόμο, ώστε να ακολούθησαν κατόπιν και οι ξένες.

«Σε περίοδο κρίσης ο ξένος επενδυτής δεν θα έρθει να επενδύσει στη χώρα, αφού πρώτα πρέπει να δείξουν εμπιστοσύνη στη χώρα τους οι εγχώριες επιχειρήσεις» συμπλήρωσε.

Τέλος, κ. Περδικάρης επισήμανε ότι αυτό που δεν επιθυμούν οι άνθρωποι του κλάδου για το «μέλλον» είναι η δυσανάλογη φορολογία και οι εισφορές που εκτοξεύουν το κόστος και μηδενίζουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Image not found or type unknown



Κωνσταντίνος Μιτζάλης, διευθύνων σύμβουλος της ΑΒΑΞ

Κωνσταντίνος Μιτζάλης, ΑΒΑΞ: Ανάγκη διαμόρφωσης ενός εθνικού σχεδίου για τις υποδομές

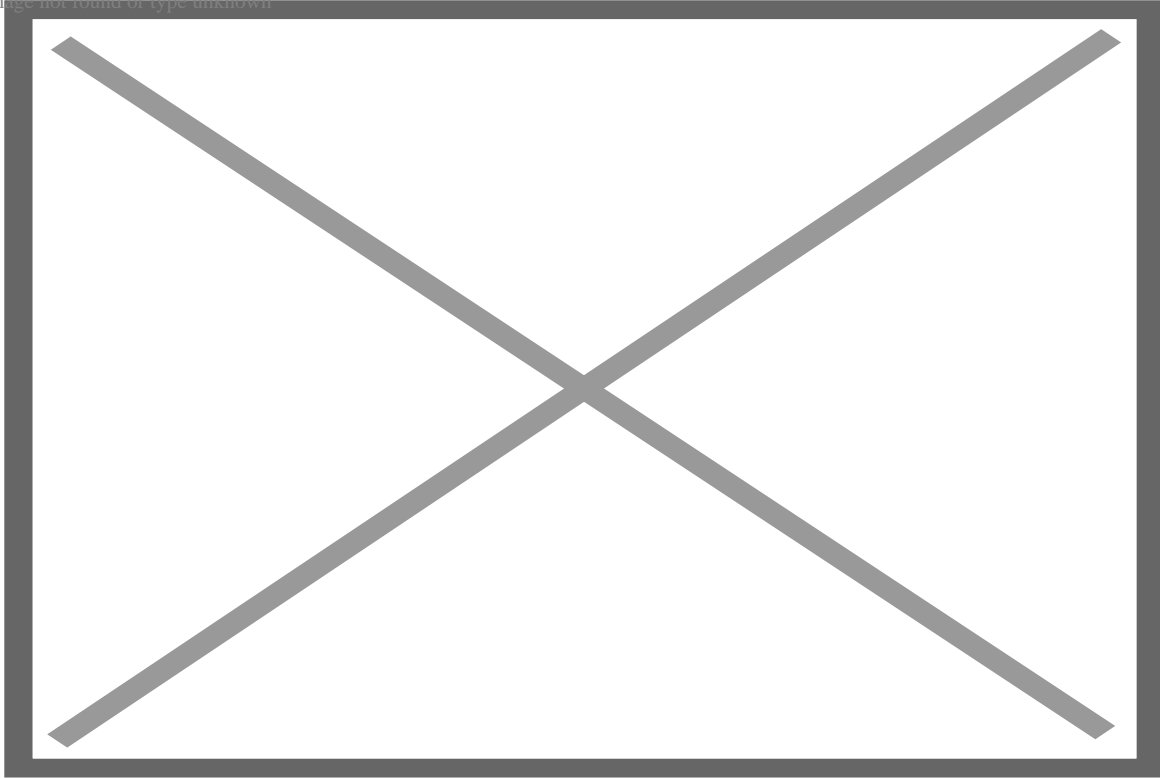
Για τις σημαντικές προκλήσεις του κατασκευαστικού κλάδου αλλά και για τα προβλήματα που αυτός αντιμετωπίζει, μίλησε ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΒΑΞ, κ. Κωνσταντίνος Μιτζάλης.

Όπως σημείωσε, ο κατασκευαστικός κλάδος δεν διάγει καλές μέρες στην Ελλάδα, καθότι εταιρείες κλείνουν ελλείψει διαθέσιμων έργων, με την στροφή στο εξωτερικό να αποτελεί πλέον μία από τις λύσεις. Επισήμανε επίσης τη δυσκολία της διεκδίκησης από μια ελληνική εταιρεία μεγάλων έργων στο εξωτερικό, λόγω του υψηλού κόστους χρηματοδότησης, καθώς και του δυσβάσταχτου, όπως το χαρακτήρισε, κόστους των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης.

Μεταξύ άλλων, ο κ. Μιτζάλης τόνισε ότι απουσιάζει η απαιτούμενη κυβερνητική στήριξη, ενώ σχολίασε ότι ακόμα και σήμερα στα λίγα δημοπρατούμενα έργα, οι ανάδοχοι αναδεικνύονται με εκπτώσεις που αγγίζουν το 60%, με συχνά καταστροφικά αποτελέσματα για τη βιωσιμότητά τους.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΒΑΞ κατέδειξε ως προτεραιότητα τη δημιουργία ενός μακρόπνοου εθνικού στρατηγικού σχεδίου με προτεραιότητες τη σωστή διαχείριση πόρων και χρηματοδότησης. Ο προγραμματισμός των έργων να γίνεται, όπως είπε, «μακριά από την πολιτική, ειδάλλως θα υπάρχει ανασφάλεια στον κλάδο».

Image not found or type unknown



Πέτρος Σουρέτης, διευθύνων σύμβουλος της Intrakat

Πέτρος Σουρέτης, Intrakat: Απογοητευτική η μετάθεση της «άνοιξης» του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου

Την απογοητευτική μετάθεση της «άνοιξης» του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου σε μεταγενέστερο χρόνο, καυτηρίασε ο διευθύνων σύμβουλος της Intrakat Πέτρος Σουρέτης.

Όπως είπε, «κάθε χρόνο ο κλάδος ζητά επανειλημμένα την επίλυση των ίδιων προβλημάτων, χωρίς αυτά να επιλύονται», σημειώνοντας παράλληλα ότι ο κατασκευαστικός κλάδος αποτελεί έναν εκ των βασικών πυλώνων της ελληνικής οικονομίας.

Σύμφωνα με τον κ. Σουρέτη, αυτή τη στιγμή η συμβολή των κατασκευών στο ελληνικό ΑΕΠ ανέρχεται στο 8,3%, ενώ μόνον κατά τη διάρκεια της κρίσης χάθηκαν συνολικά 190.000 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα.

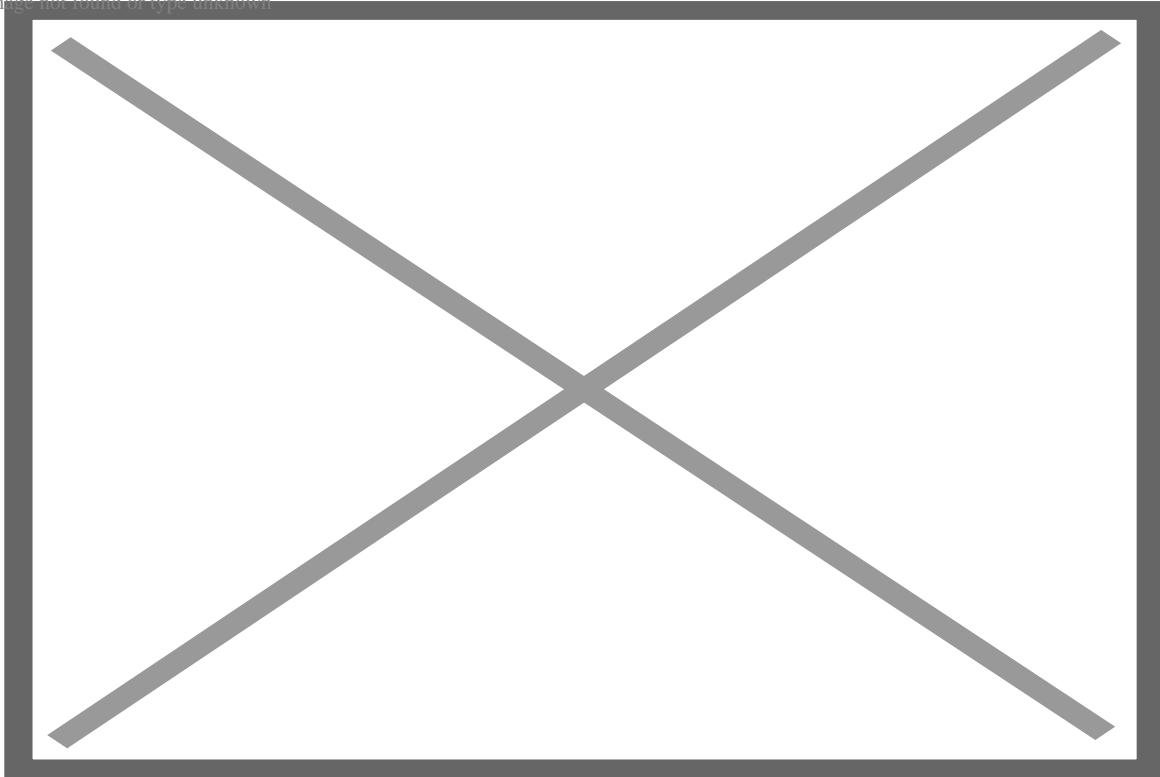
Παραθέτοντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, ο κ. Σουρέτης κατέδειξε, όπως υποστήριξε, «την αναίτια επίθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού στις κατασκευαστικές εταιρείες, τον «χαμένο» ΒΟΑΚ, το νομικό τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει η γραμμή 4 του Μετρό, τον σαλαμοποιημένο αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος και την έλλειψη εκσυγχρονισμού του κλάδου με καινοτόμες πρακτικές».

Επίσης, επεσήμανε ότι οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες «αγωνίζονται» για την εξασφάλιση της αναγκαίας χρηματοδότησης, ενώ ζήτησε βελτιωτικές

παρεμβάσεις σε νομικό, θεσμικό και χρηματο-οικονομικό επίπεδο.

Καταλήγοντας, ο διευθύνων σύμβουλος της Intrakat ζήτησε συνέπεια λόγων και έργων, καθώς όπως υποστήριξε, «το ελληνικό κράτος υλοποιεί ελάχιστα έχοντας υποσχεθεί τα μέγιστα».

Image not found or type unknown



Παναγιώτης Γαρδελίνος, γενικός διευθυντής Έργων της Μυτιληναίος

Παναγιώτης Γαρδελίνος, Μυτιληναίος: Αναγκαία η εξωστρέφεια του κατασκευαστικού κλάδου

Στην εξωστρέφεια ως απάντηση μεν, αλλά όχι ως πανάκεια για τα μεγάλα προβλήματα που επέφερε η οικονομική κρίση στις ελληνικές εταιρείες του κλάδου των κατασκευών αναφέρθηκε ο Παναγιώτης Γαρδελίνος, γενικός διευθυντής Έργων της ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ.

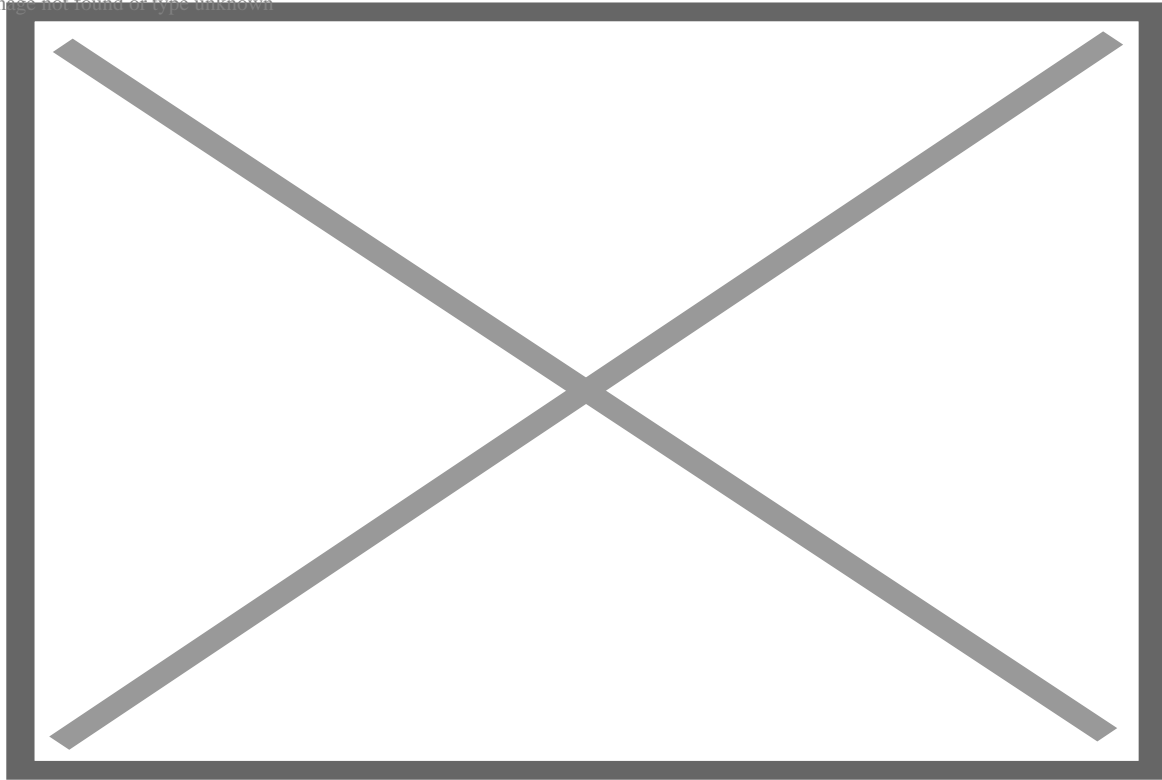
Όπως επισήμανε, από τα βασικότερα προβλήματα για τα έργα υποδομών είναι η μεγάλη καθυστέρηση στην τεχνική και χρηματοδοτική ωρίμανσή τους.

Αναφερόμενος στο θέμα των μεγάλων εκπτώσεων, έκανε λόγο για «εκπτώσεις αυτοκτονίας για τους εργολάβους», σημειώνοντας παράλληλα ότι «λείπει ένα κράτος που μπορεί να στηρίξει χρηματοδοτικά τις επιχειρήσεις. Και έχει όφελος να το κάνει, προκειμένου να στηρίξει τις επιχειρήσεις που είναι ανταποδοτικές».

Επιπλέον, ο εκπρόσωπος της ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ έκανε εκτενή αναφορά στους Έλληνες μηχανικούς, «οι οποίοι φεύγουν κατά κύματα από τη χώρα, ενώ είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι στο εσωτερικό», δεδομένου ότι επιδεικνύουν σεβασμό στην ποιότητα,

διαθέτουν τεχνογνωσία και διακρίνονται για την παραγωγικότητά τους.

Image not found or type unknown



Κωνσταντίνος Καλλέργης, πρόεδρος του ΣΕΓΜ

Κων/νος Καλλέργης, ΣΕΓΜ: Στους 12 - 13 μήνες ο χρόνος υλοποίησης ενός απλού μειοδοτικού διαγωνιστικού έργου

Στους 12 με 13 μήνες κυμαίνεται κατά μέσο όρο ο χρόνος που απαιτείται για την υλοποίηση ενός απλού μειοδοτικού διαγωνιστικού έργου, από την προκήρυξη έως την υπογραφή του, σημείωσε ο Κωνσταντίνος Καλλέργης, πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Εταιρειών-Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ).

Ο κ. Καλλέργης διαφώνησε ευθέως με την διαπίστωση ότι οι καθυστερήσεις στους διαγωνισμούς οφείλονται αμιγώς στους ιδιωτικούς φορείς.

Ζήτησε να δοθεί η δυνατότητα στον κατασκευαστικό κλάδο να μπορεί να έχει ενιαία εκπροσώπηση σε θεσμικό επίπεδο και παράλληλα να μπορεί να συνδιαμορφώνει τις εξελίξεις στον κλάδο των υποδομών και των μεταφορών.

Ιδιαίτερη μνεία έκανε στη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Βιομηχανίας Υποδομών και Κατασκευών, στην οποία προχώρησαν ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ), ο Σύνδεσμος Ελληνικών Εταιρειών - Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ) και ο Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ).

Σύμφωνα με τον κ. Καλλέργη, η ίδρυσή του βασίζεται στα πρότυπα των προηγμένων κατασκευαστικά χωρών, ενώ επιθυμία του είναι να ενταχθούν σε αυτό οι φορείς που εκπροσωπούν τον ελληνικό κατασκευαστικό κλάδο.