
Οι κερδισμένοι και χαμένοι της γραμμής 4. Μια πρώτη ανάγνωση

2020/10/20 09:38 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Πρόκειται για το μεγαλύτερο δημόσιο έργο, οπότε - εκ των πραγμάτων - το ενδιαφέρον που συγκέντρωσε τεράστιο.

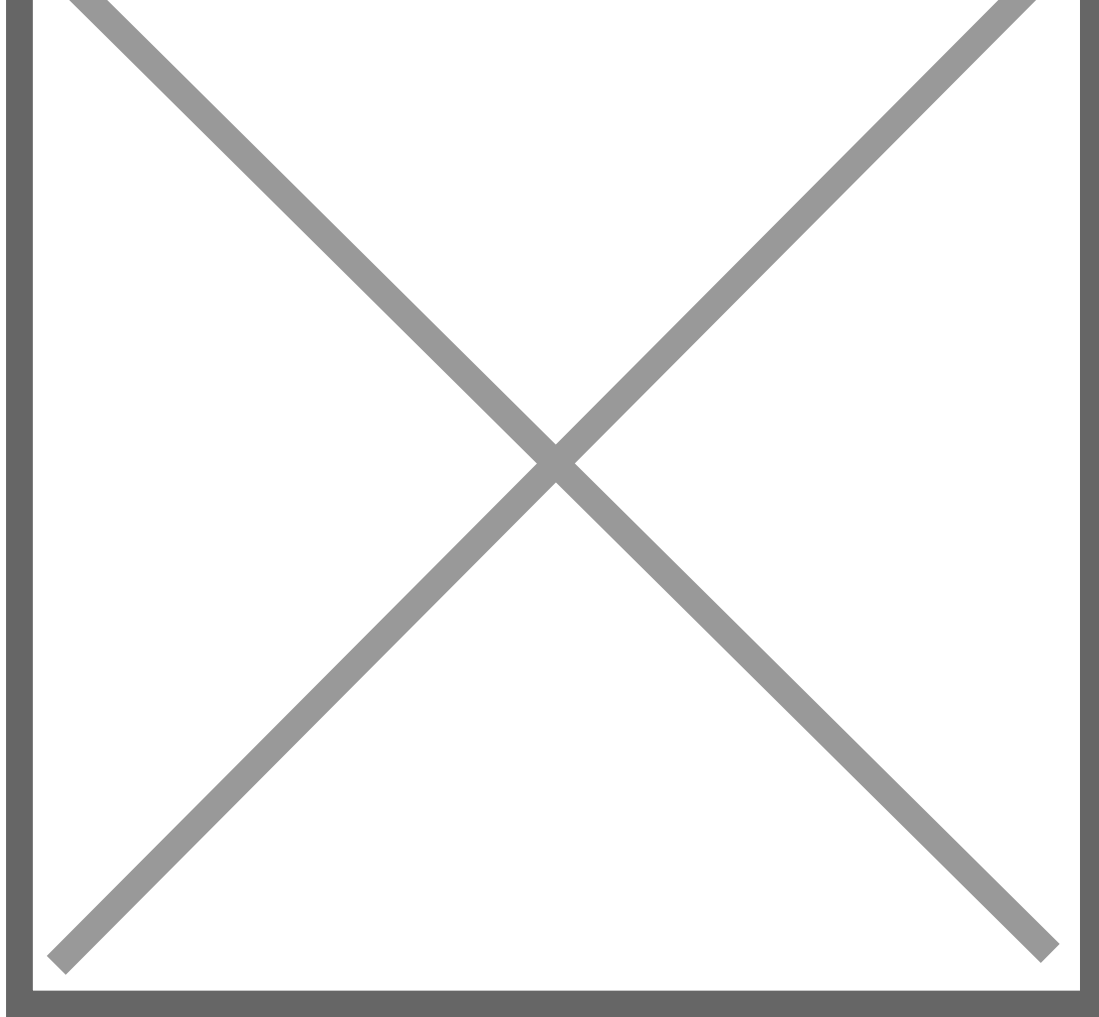
Οι σπουδαιότερες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον, [με την ΑΒΑΞ να ανακηρύσσεται τελικός νικητής](#).

Αναμφισβήτητα, η ΑΒΑΞ και τα λοιπά μέλη της κοινοπραξίας της, η ιταλική Ghella και η γαλλική Alstom είναι οι μεγάλοι κερδισμένοι.

Για την ΑΒΑΞ, η οποία προχώρησε πέρσι σε μεταβολές στη μετοχική σύνθεση και σε εσωτερικό μετασχηματισμό, πρόκειται για μια εξέλιξη «κομβική» για την συνέχεια.

Αυτό, διότι η **εταιρεία - ουσιαστικά - διπλασιάζει το ανεκτέλεστο της**, το οποίο στα τέλη του 2019 ανερχόταν στα 1,3 δις ευρώ.

Παράλληλα, το **έργο - «μαμούθ» των 1,5 δις ευρώ** (αρχικός προϋπολογισμός, χωρίς ΦΠΑ και προσφερόμενη έκπτωση) απαιτεί σωστή οικονομική και επιχειρησιακή διαχείριση, δεδομένου ότι η ΑΒΑΞ είναι ζημιογόνος (2019: κύκλος εργασιών 575,9 εκατ. και ζημιές μετά από φόρους 43,1 εκατ.).



Το σίγουρο

είναι ότι η ανάληψη ενός τέτοιου έργου δημιουργεί **μεγάλες προσδοκίες** (φάνηκε στην εκτίναξη της μετοχής) και εξασφαλίζει αντικείμενο για πολλά χρόνια (τουλάχιστον 8) και ρευστότητα (προκαταβολές και δόσεις από το ελληνικό δημόσιο).

«Από πλευράς ΑΒΑΞ είμαστε περήφανοι, καθώς αποδεικνύεται για άλλη μια φορά και η μεγάλη μας δυναμική με την αξιολόγηση της τεχνικής μας προσφοράς, αλλά και η ανταγωνιστικότητα μας όσον αφορά το οικονομικό σκέλος. Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους έχουν συμμετάσχει μέχρι στιγμής στο εγχείρημα, για την αφοσίωση και τις προσπάθειες τους», ανέφερε χθες ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΒΑΞ, Κωνσταντίνος Μιτζάλης.

Στους κερδισμένους και η **ιταλική Ghella**, η οποία συμμετέχει στην κοινοπραξία για την επέκταση του Μετρό στον Πειραιά και η **γαλλική Alstom**, η οποία μετέχει – εδώ και πολλά χρόνια – σε έργα μετρό και σιδηροδρόμου.

Τέλος, στους κερδισμένους και σε ένα πιο γενικό πλαίσιο, συγκαταλέγονται η ελληνική οικονομία, ο κλάδος των κατασκευών, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και οι επιβάτες του μετρό, αφού το πιο εμβληματικό έργο των

τελευταίων ετών της Αθήνας πρόκειται να ξεκινήσει.

Η ερμηνεία του αποτελέσματος για την ΑΚΤΩΡ

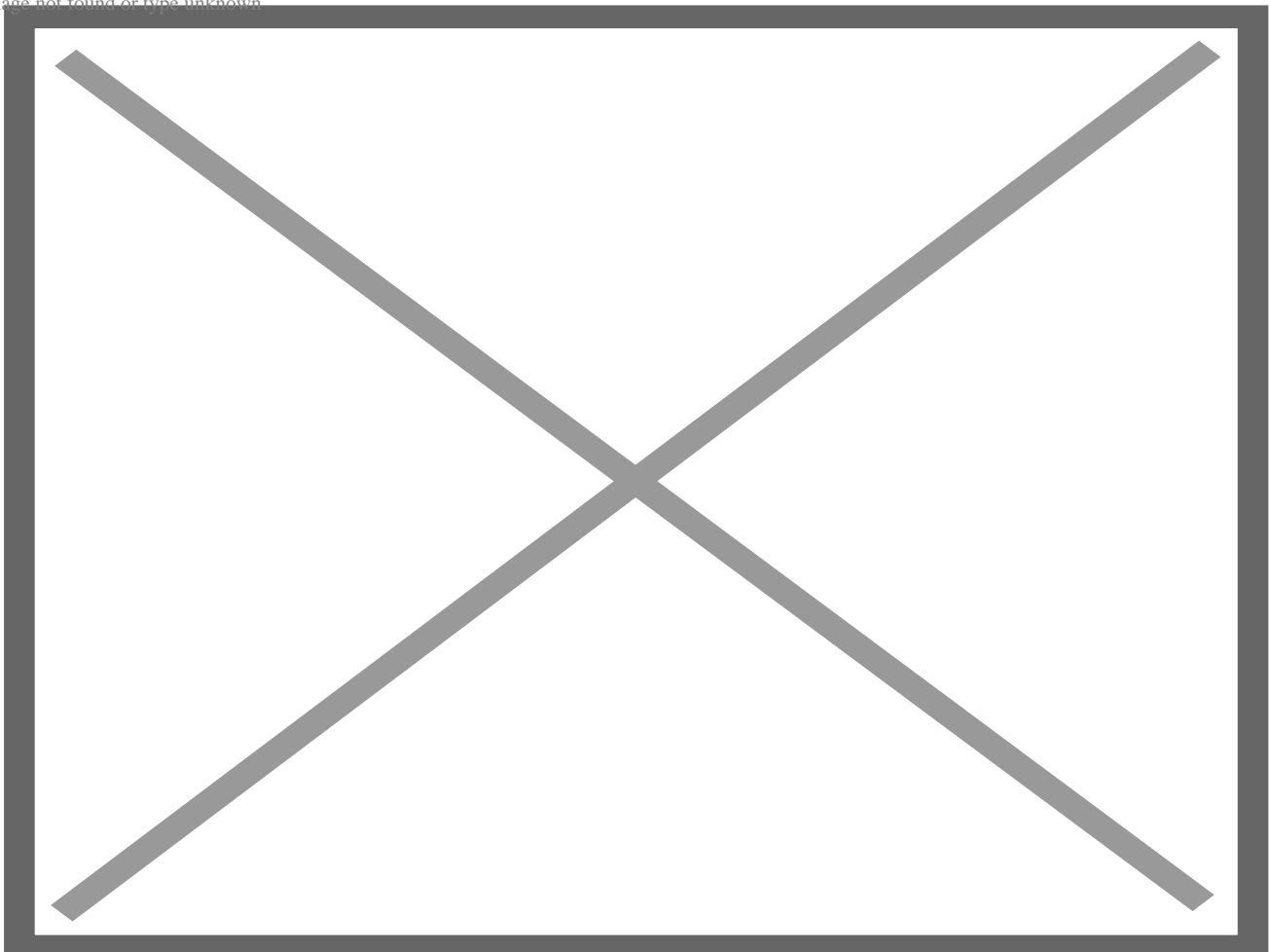
Από την άλλη πλευρά, ως χαμένοι λογίζονται όλοι οι υπόλοιποι διεκδικητές του έργου, με την κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ - ANSALDO - HITACHI RAIL ITALY να «φτάνει μια ανάσα» από την ανάληψή του. Χθες, η μετοχή της ΕΛΛΑΚΤΩΡ “δοκιμάστηκε”, αφού η απώλεια ενός τόσο μεγάλου έργου δημιούργησε προβληματισμό.

Πηγές προσκείμενες στην ΑΚΤΩΡ σημείωναν ότι “η οικονομική προσφορά της ΑΚΤΩΡ υποβλήθηκε το 2019, ένα έτος κατά το οποίο δεν υπήρχαν προοπτικές μεγάλων έργων στην Ελλάδα, κι ενώ η εταιρεία αποσκοπούσε στην ενίσχυση του ανεκτέλεστου της.

Τη στιγμή εκείνη, το να αναλάβει κανείς το συγκεκριμένο έργο ήταν εξαιρετικά κρίσιμο.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΑΚΤΩΡ κατέθεσε ανταγωνιστική προσφορά, έχοντας πραγματοποιήσει ενδελεχή τεχνική μελέτη, βάσει της οποίας το οικονομικό σκέλος διαμορφώθηκε στα όρια του κόστους, διασφαλίζοντας οριακή κερδοφορία”.

Image not found or type unknown



Παράλληλα, συμπλήρωναν ότι “πέραν των συγκεκριμένων οικονομικών προκλήσεων,

η απουσία δυνατότητας αναθεώρησης του προϋπολογισμού του έργου καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης (τουλάχιστον 8 έτη), σε συνδυασμό με την καθυστέρηση της έναρξης των πρόδρομων εργασιών που παραπέμπει σε μεγαλύτερη διάρκεια υλοποίησής του έργου, **καθιστούν οικονομικές προσφορές χαμηλότερες από αυτήν της ΑΚΤΩΡ πιθανότατα προβληματικές.**

Ως αποτέλεσμα, η ανάληψη του έργου με οικονομικούς όρους δυσμενέστερους της προσφοράς της ΑΚΤΩΡ, δε θα συνιστούσε ικανοποιητικό αποτέλεσμα για την εταιρεία”.

Οι ίδιες πηγές σχολίασαν ότι το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, δεν επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων της ΑΚΤΩΡ και τις προοπτικές της εταιρείας, δεδομένου του ότι:

-Ο προβλεπόμενος με βάση την προσφορά της ΑΚΤΩΡ τζίρος των 750 εκατ. ευρώ, θα κατανεμόταν σε διάστημα πέραν της 8ετίας, **δηλαδή περίπου 80 εκατ. το χρόνο, μέγεθος όχι σημαντικό σε σχέση με το συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών της ΑΚΤΩΡ.**

-Δεδομένων των καθυστερήσεων που αναμένονται στην έναρξη του έργου, οποιαδήποτε ενίσχυση σε επίπεδο ρευστότητας, δε θα ήταν εφικτή σε διάστημα λιγότερο του ενός έτους.

-Από την υποβολή της οικονομικής προσφοράς μέχρι σήμερα, η ΑΚΤΩΡ κατάφερε να χτίσει ένα σημαντικό και υγιές ανεκτέλεστο έργο ύψους 1,2 δις ευρώ στη Ρουμανία.