

## Καμπανάκι...

...κινδύνου από το Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις της χώρας. Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία τους, σύμφωνα με την ανάλυση του ΙΟΚ, παρουσιάζουν την τελευταία διετία έντονη επιδείνωση. Χαρακτηριστικό είναι ότι ο κύκλος εργασιών όλου του κλάδου βαίνει μειούμενος κατά 215%, ενώ την ίδια στιγμή αυξάνεται θεαματικά ο τραπεζικός δανεισμός. Παράλληλα, καταγράφεται, με αυξητικές τάσεις, έντονη μείωση της απασχόλησης, που μέσα στο 2005 ξεπέρασε το 21%.

Για πρόβλημα επιβίωσης της συντριπτικής πλειοψηφίας του κλάδου κάνει λόγο το ΙΟΚ και προτείνει ως αντίδοτο στην κρίση, νέο γύρο συγχωνεύσεων, εξωστρέφεια και αλλαγή της νοοτροπίας



που θέλει τις εταιρείες να συντηρούνται από τα δημόσια έργα.

Η μελέτη του ΙΟΚ που εξέτασε τα χρηματοοικονομικά στοιχεία των 209 τεχνικών εταιρειών που είναι εγγεγραμμένες στα μητρώα, διαπιστώνει ότι οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις είναι υπερχρεωμένες στις τράπεζες, με την πλειοψηφία τους να έχουν βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις, οι οποίες αυξάνονται ταχύτερα σε

σχέση με την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων τους, ενώ παρουσιάζουν μείωση του κύκλου εργασιών, σημαντικές απώλειες των καθαρών τους κερδών και διπλασιασμό της μέσης ζημιάς ανά εταιρεία. Επίσης, ο κατασκευαστικός κλάδος χαρακτηρίζεται σήμερα από αυξημένα λειτουργικά κόστη, ανυπαρξία επενδυτικών δράσεων και σχετική ανεπάρκεια των ιδίων κεφαλαίων. Όπως επισημαίνει, μάλιστα,

τίθεται πλέον σοβαρό θέμα επιβίωσης της συντριπτικής πλειοψηφίας των επιχειρήσεων, οι οποίες φαίνεται να υστερούν και να μπαίνουν στην εποχή των ΣΔΙΤ αδύναμες να αντιμετωπίσουν τον (κατά κανόνα ξένο) ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με το ΙΟΚ, όλα αυτά τα δεδομένα, συνθέτουν ένα «εγκρητικό μείγμα» οι επιπτώσεις του οποίου, ως σήμερα, αντανakλώνται στον μειωμένο ρυθμό αύξησης του εγχώριου προϊόντος, στη σημαντική μείωση της απασχόλησης στον κλάδο, στην ενδυνάμωση της τάσης μείωσης των κερδών αλλά και στην αναστολή διαπραγμάτευσης των μετοχών 4 εκ των 25 εισηγμένων.

Επί της ουσίας, το ΙΟΚ, με τη μελέτη του επιβεβαιώνει την κοινή αίσθηση και τα βιώματα του τεχνικού κόσμου τον τελευταίο χρόνο, που επανειλημμένως έχουμε επισημάνει από αυτή τη στήλη.

## Ιονίας...

...οδού το ανάγνωση, καθώς πριν δεκαπέντε ημέρες κατατέθηκαν οι τελικές τεχνικές και οικονομικές προσφορές των υποψηφίων ομιλών που διεκδικούν την κατασκευή αυτού του οδικού άξονα, με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης. Κατά τον υπουργό ΓΕΧΩΔΕ προσωρινός ανάδοχος του έργου αναμένεται να υπάρχει σε δύο μήνες.

Οι όμιλοι που κατέθεσαν προσφορά είναι:

- «Hellenic Autopistas», στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες «Cintra SA», «ΓΕΚ ΑΕ Συμμετοχών, Ακινήτων, Κατασκευών», «Dragados Concesiones De Infraestructuras SA», «ACS Servicios Y Concesiones SL», «Dragados SA», «Ferrovia Agroman SA», «Τέρνα ΑΕ»

- «Αίας», στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες «Vinci SA», «Vinci Construction Grands Projets SA», «J&P - Άβαξ ΑΕ», «ΕΤΕΘ ΑΕ», «Κ. Μιχαλόπουλος & Συν/τες ΕΕ - ΣΥ-

ΣΤΑΣ ΕΜΕ», «Νικόλαος Ιωνάς και Συνεργάτες - Καμή ΕΤΕ», «Δρόμος Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ», «ΕΤΜΕ: Πέππας & Συνεργάτες ΕΕ», «Cofiroute» (Σύμβουλος Λειτουργίας).

Ως προς το έργο θυμίζουμε ότι αφορά αυτοκινητόδρομο μήκους περίπου 196 χλμ. από Αντίρριο έως Ιω-

άννινα (Ανισόπεδος Κόμβος με Εγνατία Οδό), αλλά και τμήμα του ΠΑΘΕ, μήκους περίπου 175 χλμ. (από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια) και τον συνδεδημένο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρη - Χαλκίδα (μήκους 11 χλμ.).

## Και διαπλάτυνση...

...αντί καινούριας χάραξης για το τμήμα του ΠΑΘΕ, Κορίνθου - Πατρών, επιλέγει το ΥΠΕΧΩΔΕ. Η λύση αυτή απέχει πολύ από τα αρχικά σχέδια που διατυπώθηκαν το 2002, όταν γινόταν λόγος για κλειστού τύπου αυτοκινητόδρομο με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες μήκους πολλών χιλιομέτρων που θα μείωναν στο μισό το χρόνο που απαιτείται για να διανυθεί η απόσταση μεταξύ Κορίνθου-Πατρών, αλλά, κυρίως, αποσκοπούσαν στην αύξηση

της οδικής ασφάλειας σε ένα οδικό τμήμα όπου, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του υπουργείου Δημοσίας Τάξης, το 2005 κατά μέσο όρο ένας άνθρωπος κάθε ημέρα έχανε τη ζωή του σε τροχαίο.

Τα έργα, εφόσον ξεκινήσουν το 2007, αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2012, αλλά λόγω της φύσης τους (διαπλάτυνση) είναι εκ των πραγμάτων βέβαιο ότι για μια πενταετία θα καταστήσουν το οδικό αυτό τμήμα εξαιρετικά επικίνδυνο.

## Μετρό...

...Περιστερι - Ανθούπολη, με δύο νέους σταθμούς, είναι το δεύτερο μεγάλο έργο που κινήθηκε αυτή την περίοδο, με τις τεχνικές και οικονομικές προσφορές κατατεθειμένες, επίσης, πριν δύο εβδομάδες, από τέσσερις κοινοπραξίες οι οποίες είναι:

1. «Alpine Mayreder Bau» - «Terna AE» - «Παντεχνική ΑΕ» «Powell Electrical Systems Inc»
2. «Ακτωρ ΑΤΕ» - «Siemens AG» - «Vinci Construction Grand Projects»
3. «Impregilo - aegек - alstom»
4. «J&P - Avax - F.C.C. Construction»

Προοπτική και σ' αυτή την περίπτωση είναι να υπάρξει ανάδοχος τον Μάιο, με σκοπό στα τέλη του 2008 να λειτουργεί και αυτό το τμήμα. Όσο για τον προϋπολογισμό του εκτιμάται στα 97,6 εκατ. ευρώ.

## Αισιόδοξη...

...η τελευταία έκθεση του IOBE, καθώς διαπιστώνει (για τρίτο συνεχή μήνα) τον Ιανουάριο βελτίωση του δείκτη οικονομικού κλίματος στην Ελλάδα. Η άνοδος οφείλεται κατά κύριο λόγο, στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών και στη βελτίωση των προβλέψεων για την απασχόληση στις κατασκευές.

Ειδικότερα σε ότι αφορά τον τομέα των κατασκευών, στην έκθεση επισημαίνεται ότι στις αρχές του 2006 ο Δείκτης Επιχειρηματικών Προσδοκιών στις Κατασκευές βελτιώνεται σημαντικά και διαμορφώνεται στις 87,9 μονάδες έναντι 78,8 μονάδων το Δεκέμβριο. Η άνοδος οφείλεται κυρίως στις θετικότερες προβλέψεις των επιχειρήσεων για την εξέλιξη της απασχόλησης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ερώτημα για τους λόγους που παρεμποδίζουν την ομαλή διεξαγωγή της κατασκευαστικής δραστηριότητας (όπως επισημαίνεται στην έκθεση) αυξάνεται το ποσοστό εκείνων που εντοπίζουν εμπόδια που σχετίζονται κυρίως με τη γραφειοκρατία και το θεσμικό πλαίσιο, με την ανεπάρκεια χρηματοδότησης και την ανεπάρκεια ζήτησης.

## Βασική...

...πυχή της οικονομικής διπλωματίας είναι η ενέργεια, τόνισε κατά την ορκωμοσία των νέων οικονομικών διπλωματών στο υπουργείο Εξωτερικών ο υφυπουργός **Ευριπίδης Στυλιανίδης**.

Αποστολή των Οικονομικών και Εμπορικών Υπαλλήλων (OEY), όπως είπε, είναι η ενίσχυση των ελληνικών εξαγωγών και το άνοιγμα νέων αγορών, η προσέλκυση νέων επενδύσεων στη χώρα και η ενδυνάμωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας εκτός των συνόρων.

Ένας στόχος που (οφείλουμε να δεχθούμε) μετά από πολλά χρόνια αποκτά τα κατάλληλα πρόσωπα.



## Οι μαζικές...

...σε όλη την Ευρώπη (φυσικά και στην Ελλάδα) αντιδράσεις στην Οδηγία Μπολκεστάιν και στην απελευθέρωση των υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά της ΕΕ, έχουν αποτελέσματα. Και αν οι μαζικοί φορείς, αλλά και οι μεμονωμένοι πολίτες, εμμένουν, τότε θα υπάρξουν ακόμη καλύτερα αποτελέσματα σε πολλούς τομείς.

Αυτό κατέδειξε η ιστορία της Οδηγίας Μπολκεστάιν, που ψηφίστηκε μεν, πλην, όμως, με βασικές αλλαγές (κυρίως την κατάργηση του περιβόητου άρθρου 16), καθώς σοσιαλιστές και χριστιανοδημοκράτες ευρωβουλευτές, υποχρεώθηκαν να συμφωνήσουν υπό το κράτος των διαδηλώσεων που έγιναν τόσο στο Στρασβούργο, όσο και στις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

Θυμίζουμε ότι το άρθρο 16 προέβλεπε ότι οι εργαζόμενοι από μια χώρα που μεταναστεύουν για να δουλέψουν σε μια άλλη, υπόκεινται στη νομοθεσία της χώρας προέλευσής τους. Σε μια τέτοια προοπτική, οι ουσνέπειες θα είναι δυσμενείς για το σύνολο του εργατικού δυναμικού της χώρας υποδοχής. Η

ανατροπή του, κατά τον πρόεδρο της σοσιαλιστικής ομάδας **Μάρτιν Σουλτς**, έχει διευθετηθεί και έχει απορριφθεί η περίπτωση να υπερισχύσουν στον κοινωνικό τομέα οι κατώτερες προδιαγραφές.

Αλλά εκείνο που πρέπει να κρατήσουμε από τις εκτενείς δηλώσεις του είναι η ακόλουθη: «Αυτή η Οδηγία είναι το πλέον επίμαχο και αμφιλεγόμενο αντικείμενο αντιπαραθέσεων των τελευταίων ετών. Στην ουσία πρόκειται για το απλό ερώτημα τι κοινωνικό μοντέλο θέλουμε στην Ευρώπη και το ερώτημα αυτό κρίνεται αυτές τις ημέρες».

Από την πλευρά του επικεφαλής των Χριστιανοδημοκρατών **Χανς Πέτερνικκ**, τονίστηκε (πριν από την ψήφιση) ότι η Οδηγία αποτελεί τη «λυδία λίθο» για την Κομισιόν, τα κράτη-μέλη και το Κοινοβούλιο, αλλά (εμμέσως πλην, όμως σαφώς) πρόσθεσε ότι «θέλουμε μία ευρύτερη ενότητα πάνω σ' αυτήν την Οδηγία, όχι όμως έναν συμβιβασμό με κάθε τίμημα».

Κατά συνέπεια, οφείλουμε να μην εφησυχάζουμε...

## Εμμένουν...

...οι μέτοχοι (κατά βάση οι μεγάλες ελληνικές τράπεζες) στο «λουκέτο» της Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων στη Θεσσαλονίκη, προκαλώντας τις εύλογες έντονες αντιδράσεις των εργαζομένων (συλλαλητήριο στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα) που έφτασαν ως το Μέγαρο Μαξίμου (και τον διευθυντή του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού Ιωάννη Αγγέλου) για να επισημάνουν την ασυνέπεια λόγων και έργων και την προσπάθεια αποφυγής της πολιτικής ευθύνης για το κλείσιμο του εργοστασίου και τις απολύσεις, δηλώνοντας ότι είναι αποφασισμένοι να συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις. Έλαβαν, απλώς, υπόσχεση για σύσκεψη με τους συναρμόδιους υπουργούς.

Το ΤΕΕ, διά του Προέδρου του **Γιάννη Αλαβάνου**, συμπαραστάθηκε και σ' αυτές τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στη ΒΦΛ.

## «Η Αττική;

...Ψιλοπράγματα. Ανήκει στο Ταχυδρομικό Ταμειευτήριο και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Μάλλον θα προχωρήσουμε (σ.σ. στην πώληση) αλλά δεν πρόκειται να σώσει το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων. **Το ερώτημα είναι αν το ΤΣΜΕΔΕ έχει τα χρήματα για να την αγοράσει ή όχι;**

Αν δεν έχει, ίσως τα έχει κάποιος άλλος».

Το απόσπασμα από συνέντευξη του υπουργού Οικονομίας **Γιώργου Αλογοσκούφη** στην Οικονομική Επιθεώρηση (Δεκέμβριος 2005), χαρακτηριστικό και εξόχως ανησυχητικό, αν λάβει κανείς υπόψη ότι ο Πρόεδρος της Τράπεζας Αττικής εμφανίστηκε στα ΙΜΜΕ (άνευ διάψευσης) να έχει συμφωνήσει για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων των εργαζομένων, δηλαδή σε κάτι που το ΤΕΕ, κατά δήλωση του Προέδρου του **Γιάννη Αλαβάνου**, αντιτίθεται απολύτως.