



ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

■ Ποιες κατηγορίες έργων εκτιμάτε, λοιπόν, ότι μπορούν να τροφοδοτήσουν την ανάπτυξη του κλάδου των εργοληπτικών Δημοσίων Έργων;

«Όπως επισημαίνεται και στις αποφάσεις του 62ου Συνεδρίου της ΠΕΣΕΔΕ στην Καστοριά, οι μικρομεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις θεωρούν ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων θα πρέπει να συνεχίσει να τροφοδοτεί την ελληνική κοινωνία με σχολεία, με Κέντρα Υγείας, με πλατείες, να εκσυγχρονίζει το κακοσυντηρημένο επαρχιακό οδικό δίκτυο, το οποίο είναι και το πιο επικίνδυνο, σύμφωνα με μελέτες του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ και τους συγκοινωνιολόγους. Αυτά όλα που αποτελούν στοιχεία αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των πολιτών, αποτελούν κατάκτηση της κοινωνίας και υποχρέωση του κράτους. Φυσικά μας βρίσκει σύμφωνους η κοινή πρόταση της ΕΝΑΕ και του ΤΕΕ (2398-3/7/06) για την ασφάλεια του οδικού δικτύου. Μέσα από αυτά τα έργα, λοιπόν, μέσα από την ανάπτυξη αυτών των πιστώσεων, που είναι προς το συμφέρον όλων, πιστεύουμε ότι θα έρθει η ανάκαμψη και ανάπτυξη και του κλάδου. Η αγωνία του Νομού Θεσσαλονίκης για τα έργα είναι αγωνία όλων των Νομών της Ελλάδος.»

■ Ποια είναι τα κρισιμότερα επαγγελματικά προβλήματα που θα προσπαθήσει να αναδείξει η νέα Διοίκηση της ΠΕΣΕΔΕ;
«Υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα αυτή τη στιγμή για τους εργολήπτες είναι η μη έγκαιρη πληρωμή εκτελεσμένων έργων. Πρόκειται για ένα από τα πλέον παράδοξα και άδικα – για να μεταχειριστώ μια ήπια λέξη – φαινόμενα της σημερινής πραγματικότητας του δημοσίου βίου: Οι εργολήπτες καλούνται να χρηματοδοτήσουν για ένα αόριστο χρονικό διάστημα τα έργα. Αυτό το φαινόμενο πρέπει να σταματήσει. Το χρονοδιάγραμμα δεν πρέπει να δεσμεύει μόνο τον εργολήπτη ως προς το ρυθμό εκτέλεσης των εργασιών, αλλά και τον εργοδότη ως προς την έγκαιρη πληρωμή τους.

Ένα ακόμη κρίσιμο ζήτημα είναι αυτό της τιμολόγησης των έργων. Πρέπει κατεπείγόντως να προσαρμοστούν τα τιμολόγια, ιδιαίτερα αυτά της οδοποιίας, στις τρέχουσες τιμές της αγοράς, αφού πλέον με αυτές που υπάρχουν έχουμε καταλήξει να μην επιδέχονται καν την οποιαδήποτε έκπτωση στις δημοπρασίες. Απαιτείται, λοιπόν, η ανασύνταξη των τιμολογίων με βάση τη σχετική δουλειά που έχει κάνει το ΙΟΚ και

σε συνδυασμό με το γερμανικό DIN, όπως εξάλλου είχε προτείνει πρόσφατα ο ΣΑΤΕ. Δεν μπορεί ο σίδηρος μπετού για οικοδομικά έργα να τιμολογείται στη Γερμανία 1,71 ευρώ το κιλό, στη Γαλλία 1,73 ευρώ το κιλό και στην Ελλάδα 0,80 ευρώ το κιλό. Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα είναι αυτό των παροχών του ΤΣΜΕΔΕ. Είναι γνωστό ότι οι παροχές του είναι κατά πολύ δυσανάλογες – άδικες θα έλεγα – και σε σχέση με αυτά που εισφέρουν οι εργολήπτες και μηχανικοί με τη δουλειά τους σ' αυτό, αλλά και σε σχέση με τα τεράστια αποθεματικά του. Για παράδειγμα, είναι απαράδεκτο ένας μηχανικός ελεύθερος επαγγελματίας μετά από 35 ολόκληρα δουλειές να παίρνει εφάπαξ μόνο το ποσό των 10.000 ευρώ!»

■ Επειδή ακούγεται πολύ τελευταία ο όρος «εξωστρέφεια» των εργοληπτικών επιχειρήσεων, τι θα λέγατε για αυτόν; Γιατί ως τώρα οι ελληνικές επιχειρήσεις δεν αξιοποίησαν σε μεγαλύτερο βαθμό την αγορά των Βαλκανίων;

«Η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων σηματοδοτεί και την ανάπτυξή τους από ένα μέγεθος και πάνω. Αν δεν γίνει αυτό δεν πρόκειται κάποια εταιρεία να μεγαλώσει και ιδιαίτερα κάτω από την πίεση των δυσκολιών που υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα, όπως η έλλειψη πιστώσεων και τα χαμηλά τιμολόγια. Τώρα, το ότι δεν αξιοποιήθηκε ακόμη η αγορά των Βαλκανίων, είναι κατά τη γνώμη μου θέμα συγκυρίας και ανωριμότητας των έργων στις χώρες αυτές. Παρόμοια άλλωστε προβλήματα προσαρμογής αντιμετώπισε και η χώρα μας κατά την προετοιμασία υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων από τα «πακέτα» του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Πιστεύω ότι το πρόβλημα αυτό θα περιοριστεί από το 2007, όταν θα αρχίσει η ροή των χρηματοδοτήσεων της Ε.Ε. προς τις χώρες αυτές, αλλά χρειάζεται προσοχή γιατί κάθε καινούρια αγορά κρύβει πάντα παγίδες. Η ΠΕΣΕΔΕ παρακολουθεί τα σεμινάρια του ΤΕΕ για τα έργα στις χώρες αυτές και σύντομα θα διαθέσει στα μέλη της ενημερωτικό υλικό.»

Κυκλοφορεί από το βρετανικό εκδοτικό οίκο Ashgate (ashgate@bookpoint.co.uk) το βιβλίο του Βασίλη Προφυλλίδη με τίτλο Railway Management and Engineering. Στο βιβλίο αναλύονται όλα τα ζητήματα που αφορούν την οργάνωση, τη ζήτηση, το σχεδιασμό, το management, την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των σιδηροδρόμων.

Ο συγγραφέας επισημαίνει την ανάγκη για μια νέα προσέγγιση των προβλημάτων των σιδηροδρόμων, σε μια αγορά μεταφορών που χαρακτηρίζεται από τον ανταγωνισμό, την απελευθέρωση και την ανάγκη για βελτίωση της ποιότητας υπηρεσίας και περιστολή του κόστους. Ταυτόχρονα, νέες υπολογιστικές μέθοδοι, νέα υλικά και νέες τεχνολογίες αλλάζουν άρδην τους γνωστούς μέχρι σήμερα τρόπους κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας μιας νέας ή υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής.

Το βιβλίο περιλαμβάνει τις εξής ενότητες: Ο Σιδηρόδρομος και η αγορά των μεταφορών, Ανταγωνισμός και Απελευθέρωση, Μεταφορικό έργο και παραγωγικότητα, Οι μεγάλες ταχύτητες, Νομοθεσία και Πολιτική, Κοινωνικές Διατάξεις, Διαχωρισμός Υποδομής – Εκμετάλλευσης, Πρόβλεψη και Μοντέλα Ζήτησης, Κόστος κατασκευής και λειτουργίας γραμμής και τροχαίου υλικού, Τιμολόγηση Υποδομής, Τιμολόγηση Επιβατικών και Εμπορευματικών Μεταφορών, Management, Σχεδιασμός και Οργάνωση Σιδηροδρόμων, Μηχανική Συμπεριφορά Επιδομής, Γεωτεχνική και Υδραυλική Ανάλυση Υποδομής, Σεισμικός Κίνδυνος, Σιδηροτροχιά, Στρωτήρες, Σύνδεσμοι, Έρμα, Διατομές γραμμής, Εγκάρσια Φαινόμενα – Εκτροχιασμός, Χάραξη, Αλλαγές Γραμμής, Στρώση και Συντήρηση Γραμμής, Σφάλματα Γραμμής, Σταθερή Επιδομή – Γραμμή επί πλάκας σκυροδέματος, Δυναμική της Κίνησης του Συρμού, Σήραγγες, Έλξη, Τροχαίο Υλικό, Ανακλινόμενοι Συρμοί, Μαγνητικά Τρένα, Διζελκίνηση και Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση, Ασφάλεια, Διαλειτουργικότητα, Κραδασμοί και Ηχορρύπανση, Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις.

Στις 500 σελίδες του βιβλίου αναλύονται όλες οι πτυχές, η οργάνωση και η τεχνολογία των σιδηροδρόμων όπως έχουν αναπτυχθεί σε παγκόσμιο επίπεδο.