

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

«Οι κατασκευές αποτελούν την ατμομηχανή της οικονομίας»

Προκειμένου να κατανοήσουμε τις πολύ σημαντικές εξελίξεις στον κλάδο των κατασκευών, ζητήσαμε τη γνώμη του κ. Μάνου Βράιλα, ως γνώστη του αντικείμενου, καθώς είναι αντιπρόεδρος τόσο στο Σύνδεσμο Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων όσο και στο Σύνδεσμο Ανωτύμων Τεχνικών Εταιρειών.

Συνέντευξη:
ΓΙΑΝΟΣ ΚΑΤΣΑΧΝΙΑΣ

Ο κ. Μάνος Βράιλας, αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ) και του Συνδέσμου Ανωτύμων Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ), πιστεύει ότι η επανένταξη των μεγάλων έργων υποδομής (σε συνδυασμό με την εκκίνηση, όπως έχει ανακοινωθεί, μέσα στο επόμενο έτος και πολλών άλλων μικρότερων αλλά εξίσου σημαντικών έργων, που θα χρηματοδοτηθούν από το νέο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης της «Νέας Προγραμματικής Περιόδου 2014 - 2020» μέσω της Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης, δηλαδή του νέου ΕΣΠΑ της αντίστοιχης περιόδου) σηματοδοτεί και την αρχή της αναθέρμανσης της εθνικής οικονομίας γενικότερα.

Επιπλέον, η επανένταξη των μεγάλων έργων θα έχει θετικές συνέπειες και για τον κατασκευαστικό κλάδο, ο οποίος παραμένει «η ατμομηχανή της οικονομίας» και πάντα προηγείται στην ανοδική περίοδο του οικονομικού κύκλου.

► **Την Πέμπτη 28 Νοεμβρίου υπεγράφησαν οι τροποποιήσεις των τεσσάρων συμβάσεων παραχώρησης που είχαν υπογραφεί το 2007 ύστερα από το σταμάτημα των έργων το 2010. Τι μηνύματα λαμβάνετε εσείς για το συγκεκριμένο θέμα;**

Πράγματι, μετά από πολυετείς διαπραγματεύσεις μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου, των δανειστριών τραπεζών (ελληνικών και ξένων) και των εταιρειών παραχώρησης, συμφωνήθηκε τελικά η τροποποίηση των συμβάσεων παραχώρησης για τα τέσσερα σημαντικότερα για την ανάπτυξη της χώρας έργα.

Τα έργα αυτά είχαν σταματήσει από το 2010, λόγω της μη τήρησης σημαντικών όρων από την πλευρά του ελληνικού Δημοσίου όσον αφορά τις προβλεπόμενες από τις συμβάσεις υποχρεώσεις του σε σχέση με τις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, καθώς και λόγω σημαντικών καθυστερήσεων εξαιτίας αρχαιοποικικών ερευνών, με αποτέλεσμα την παύση της χρηματοδότησης από τις δανειστριες τράπεζες.

Στη συνέχεια, λόγω της δημοσιονομικής κρίσης στην οποία περιήλθε η χώρα, με αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση του ΑΕΠ και τη σημαντικότερη αύξηση στην τιμή των καυσίμων λόγω υπερφλοήγησης, μία από τις τέσσερις πηγές χρηματοδότησης των έργων, που ήταν οι εισπράξεις από τα διόδια, μειώθηκε δραματικά. Το αποτέλεσμα του χρηματοδοτικού κενού που δημιουργήθηκε λόγω των ανωτέρω συγκυριών έκανε ακόμα πιο δύσκολο το αντικείμενο της διαπραγμάτευσης για την επίτευξη συμφωνίας για την επανένταξη των έργων.

Τελικά, μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης των μελλοντικών εσόδων του ελληνικού Δημοσίου από τα διόδια και μέσω χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, οι διαπραγματεύσεις ολοκληρώθηκαν με επιτυχία, με τα εξής προφανή για τη χώρα και τον κατασκευαστικό κλάδο αποτελέσματα:

- Η επανένταξη των έργων αναμένεται να επηρεάσει κατά 1,15% θετικά το ΑΕΠ έως το 2015.
- Θα δημιουργηθούν περισσότερες από 20.000 θέσεις εργασίας, σε μια χρονική στιγμή που η ανεργία στη χώρα μας έχει ξεπεράσει το 27% (και σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ στο χώρο των κατασκευών έχουν αποθεωθεί 218.000 θέσεις εργασίας από τις περίπου 400.000 που υπήρχαν το 2008).
- Διεθνή και ελληνικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα θα επενδύσουν 1,6 δισ. ευρώ στη χώρα μας, ενώ θα επενδυθούν και επιπλέον 650 εκατ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
- Θα υπάρξουν θετικές αμειψωτικές επιδράσεις στους κλάδους των μεταφορών, του τουρισμού και της γεωργίας, ενώ μέγιστες σημασίας είναι και η ενίσχυση περιοχών που πλήττονται πληθυσμιακά από την κρίση, όπως είναι για παράδειγμα η Ήπειρος, που διαθέτει το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το σημαντικότερο όμως είναι ότι με τη δημιουργία σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, η ουσιαστική αναβάθμιση των οδικών υποδομών της χώρας θα οδηγήσει σε ασφαλείς και ταχύτερες μετακινήσεις. Μιλάμε για μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά 4,4 φορές και μείωση των θυμάτων κατά 5,1 φορές!

Οι τροποποιημένες συμβάσεις που υπεγράφησαν μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και των τεσσάρων εταιρειών παραχώρησης, μετά την κύρωσή τους από τη Βουλή στις 10-12-2013 και την τελική έγκρισή τους τόσο από το Ελεγκτικό Συνέδριο όσο και από τις τρεις αρμόδιες διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εισέρχονται πλέον στη φάση του χρηματοοικονομικού κλεισίματος με τους δανειστές. Η φάση αυτή αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του έτους, ώστε αμέσως μετά να γίνει η επανένταξη των έργων με στόχο την ολοκλήρωσή τους έως το τέλος του 2015 και τις αρχές του 2016.

► **Ποιες είναι οι διαφορές της σημερινής «επανεκκίνησης» των έργων σε σχέση με την πρόσφατη «επανεκκίνηση» τους;**

Η επανεκκίνηση που αναφέρετε ξεκίνησε λίγο πριν το καλοκαίρι, και ήταν το πρώτο βήμα για την επανένταξη των έργων ύστερα από την πλήρη παύση τους για πάνω από μία διετία.

Στο διάστημα που μεσολάβησε μέχρι την τελική συμφωνία εκτελέστηκαν σημαντικές εργασίες, οι οποίες ήταν απαραίτητες για την αποφυγή της πλήρους απαξίωσης των έργων. Έγινε εκ νέου κινητοποίηση πολλών εργοταξίων, προετοιμάζοντας το έδαφος, ώστε μετά την επανένταξη να μπορέσει να επιτευχθεί ο πολύ δύσκολος και φιλόδοξος στόχος της παράδοσης των έργων στο τέλος του 2015.

Στην ουσία οι εργασίες επανεκκίνησης ήταν ένας τρόπος να καλυφθεί το χαμένο έδαφος (λόγω των χρονοβόρων



Ο κ. Μάνος Βράϊλας,
αντιπρόεδρος του
Συνδέσμου Τεχνικών
Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων
(ΣΤΕΑΤ) και του Συνδέσμου
Ανωνύμων Τεχνικών
Εταιρειών (ΣΑΤΕ).

διαπραγματεύσεων) έως ότου ολοκληρωθούν οι διαδικασίες κύρωσης και έγκρισης των συμβάσεων. Η επανέναρξη των έργων σε συνδυασμό με το στόχο παράδοσής τους στα τέλη του 2015 δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί εάν δεν είχε προηγηθεί η επανεκκίνησή τους.

Υπενθυμίζω ότι το ελληνικό Δημόσιο συνεισφέρει σημαντικά κονδύλια για αυτά τα εθνικής σημασίας έργα, κονδύλια που διατίθενται από το ΕΣΠΑ και κινδύνευαν να χαθούν τελείως σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης των έργων ως το τέλος του 2015. Και είναι γνωστό ότι δυστυχώς αυτή τη στιγμή το ελληνικό Δημόσιο δεν έχει περίσσεια χρημάτων για να χρηματοδοτήσει τα απαραίτητα έργα ανάπτυξης για τη χώρα.

► **Συρρίκνωση του ιδιωτικού τομέα στις κατασκευές, μείωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων στο μισό, πτώση της χρηματοδότησης μέσω ΕΣΠΑ το 2015. Πώς διαμορφώνεται η κατάσταση στον κλάδο των κατασκευών στο άμεσο μέλλον. δεδομένων των παραπάνω καταστάσεων;**

Όπως είναι ευρέως γνωστό, ο ελληνικός κατασκευαστικός κλάδος έ-

«Θα προκληθούν
αθυσιδωτές θετικές
επιδράσεις στους
κλάδους των
μεταφορών, του
τουρισμού και της
γεωργίας».

ΣΤΕΑΤ

Ο Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων ιδρύθηκε το 2003 και μέλη του αποτελούν οι 36 μεγαλύτερες τεχνικές επιχειρήσεις της Ελλάδας, κάτοχοι πτυχίων 7ης και 8ης τάξης. Ο ελληνικός τεχνικός κλάδος, ιστορικά, είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση των ελληνικών τεχνικών έργων, αλλά έχει αποδείξει και το υψηλό επίπεδό του επιτυγχάνοντας διεξόδους και στις αγορές του εξωτερικού (Βαλκάνια, Νοτιοανατολική Ευρώπη, Μέση Ανατολή).

χει δεχθεί το μεγαλύτερο πλήγμα από οποιοδήποτε άλλο κλάδο. Από πρόσφατα στατιστικά κλαδικά στοιχεία προκύπτει ότι συνεχίζουν να διαγράφουν πτωτική πορεία οι δείκτες παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, καθώς επίσης η συμβολή του κλάδου στη δημιουργία ΑΕΠ και η συνολική απασχόληση. Ταυτόχρονα, σημαντικές αυξήσεις παρατηρούνται στο ποσοστό των επιχειρήσεων που εμφανίζουν ζημιές ή συνεχή μείωση του κύκλου εργασιών τους.

Με αυτά τα δεδομένα, το μέλλον των κατασκευών σίγουρα δεν είναι στρωμένο με ροδοπέταλα. Η συνεχής συρρίκνωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), σε συνδυασμό με τις συνθήκες περιοριστικής χρηματοδότησης, πλήττει και θα συνεχίσει να πλήττει τον ελληνικό κατασκευαστικό τομέα. Ωστόσο, με βάση στοιχεία πρόσφατων ερευνών του ΙΟΒΕ στις Κατασκευές, ο δείκτης επιχειρηματικών προσδοκιών βελτιώθηκε το Νοέμβριο του 2013 στις 74,4 μονάδες, επίπεδο που είναι σημαντικό ανώτερο του περυσινού.

Η ενίσχυση του δείκτη οφείλεται κυρίως στην άνοδο του δείκτη επιχειρηματικών προσδοκιών όσον αφορά τα δημόσια έργα (λόγω της επανεκκίνησης της κατασκευής των τεσσάρων

μεγάλων έργων βασικής υποδομής), αλλά και στη μικρή αύξηση των επιχειρηματικών προσδοκιών στις ιδιωτικές κατασκευές.

Θέλω να πιστεύω ότι οι ευεργετικές αθυσιδωτές αντιδράσεις της επανέναρξης των αυτοκινητόδρομων, στην απασχόληση και στους λοιπούς κλάδους της οικονομίας, μπορούν να αποτελέσουν επενδυτικό μοχλό ανάκαμψης όχι μόνο του κλάδου των κατασκευών αλλά και της ίδιας της εθνικής οικονομίας γενικότερα.

► **Εθνική οικονομία – Ανάπτυξη – Σύστημα παραγωγής δημοσίων έργων. Πόσο επιτακτική κρίνετε τη χάραξη και τη διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής για τα έργα υποδομής της χώρας;**

Είναι νομίζω κοινώς παραδεκτό ότι στο πλαίσιο των δράσεων της εθνικής οικονομίας, τα δημόσια έργα διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην αναπτυξιακή προοπτική της ελληνικής οικονομίας, ως βασική στρατηγική για τη μακροπρόθεσμη μείωση του χρέους. Σε μια τέτοια προοπτική η ελληνική οικονομία έχει ανάγκη να στηριχθεί στις ελληνικές τεχνικές εταιρείες κάθε μεγέθους και δυναμικότητας, με την προϋπόθεση αυτές να δραστηριοποι-

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



► ούνται σε ένα θεσμικά θωρακισμένο, χωρίς αδιαφάνεια, περιβάλλον.

Απαραίτητο εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί μια εθνική στρατηγική για τα έργα υποδομής που να προβλέπει:

- Περιορισμό της χρηματοπιστωτικής αβεβαιότητας και σταθεροποίηση του χρηματοπιστωτικού τομέα.
- Αναμόρφωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου με στόχο την απλοποίηση, τη διαφάνεια και την εξάλειψη των αλληλοεμπλεκόμενων αρμοδιοτήτων.
- Αξιοποίηση της τεχνολογίας.
- Εκσυγχρονισμό του συστήματος παραγωγής δημόσιων έργων.
- Επιστημονικά τεκμηριωμένο και αδιάβλητο σύστημα διαπίστωσης των τιμών συντελεστών παραγωγής δημόσιων έργων.
- Πλήρη ηλεκτρονική διασύνδεση των αναθετουσών αρχών με το Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ).
- Αναμόρφωση της λειτουργίας του ΜΕΕΠ.

► **Τι έχετε να πείτε όσον αφορά τις ενιαίες προδιαγραφές και τους ενιαίους κανονισμούς για δημόσια και ιδιωτικά έργα;**

Η τήρηση ενιαίων προδιαγραφών τόσο στα δημόσια όσο και στα ιδιωτικά έργα είναι προφανής για τους μηχανικούς που ασχολούμαστε με αυτά, και αποτελεί –πολλά χρόνια τώρα– στόχο των εργοληπτικών οργανώσεων ΣΤΕΑΤ και ΣΑΤΕ.

Δυστυχώς και παρά τις συνεχείς οχλήσεις του κλάδου, η πολιτεία δεν έχει ανταποκριθεί ακόμα στην αυτο-

νόνη υποχρέωσή της για θεσμοθέτηση και υποχρεωτική εφαρμογή ενιαίων προδιαγραφών από όλους τους εμπλεκόμενους στην παραγωγή των έργων, δημοσίων και ιδιωτικών. Ούτε και έχει συστήσει μηχανισμό για τη συνεχή ανανέωση και παρακολούθησή τους. Όλοι γνωρίζουμε ότι κάθε μέρα σχεδόν, λόγω ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και απόκτησης εμπειρίας από παλαιότερες κατασκευές, οι προδιαγραφές αλληλάζουν, εξελίσσονται και βελτιώνονται.

Προς την ίδια κατεύθυνση είναι απολύτως απαραίτητο να θεσμοθετηθεί άμεσα ως ένα αξιόπιστο και δυναμικό σύστημα αποτίμησης των συντελεστών παραγωγής, τιμολόγησης των τεχνικών έργων και τεκμηρίωσης της δαπάνης κατασκευής. Για το θέμα αυτό έχουν συνταχθεί –με έξοδο των εργοληπτικών οργανώσεων– ολοκληρωμένες μελέτες και έχουν υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών εδώ και τρία χρόνια, αλλά δυστυχώς έχουν μείνει –όπως συνήθως– στα συρτάρια των αρμοδίων.

Είναι ευκαιρία –τόρα που πολλά επιτέλους αλληλάζουν σ' αυτή τη χώρα– να εκσυγχρονιστούμε θεσπίζοντας τις αναγκαίες ρυθμίσεις και να εναρμονιστούμε με τα τεκταινόμενα στις λοιπές χώρες της Ε.Ε. στην οποία ανήκουμε.

Επιτελικός στόχος είναι να μην κοστίζουν τα δημόσια έργα παραπάνω από ό,τι πραγματικά πρέπει, αλλά ούτε να κοστίζουν και λιγότερο καταστρέφοντας το υγιές τεχνικό δυναμικό της χώρας. Τα έργα δεν πρέπει να προϋπολογίζονται και να τιμολογούνται αυθαίρετα, όπως δυστυχώς γίνεται για πάρα πολλά χρόνια στη χώρα μας.

ΠΑΝΩ: Ο κ. Μάνος Βράϊλας ενώ συνομιλεί με τον αρχισυντάκτη του «Ε.Θ.» Πάνο Κατσαχνιά.

«Θα ενισχυθούν περιοχές της χώρας που πλήττονται πολλαπλήσια από την κρίση, ενώ θα εξομαλυνθούν οι περιφερειακές ανισότητες».

ΣΑΤΕ

Ο Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών δημιουργήθηκε το 1965, όταν η ελληνική εργοληπτική επιχείρηση άρχισε να μεγιστοποιεί την προσφορά της προς την οικονομία και την κοινωνία, με την κατασκευή πάσης φύσεως δημοσίων και ιδιωτικών έργων.

Συντονίζει τις κοινές προσπάθειες πολιτείας και κλάδου στην ανάπτυξη της χώρας, αναβαθμίζοντας το διάλογο και τη συνεργασία που άρχισε να αναπτύσσεται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.

► **Η κατάθεση ενός πλήρους και κωδικοποιημένου νομοσχεδίου θα ήταν ένα βήμα προς αυτή την κατεύθυνση;**

Θα έλεγα πως ναι, αλλά θα διαφωνούσα με την έννοια «κωδικοποιημένο», αν αυτό σημαίνει να συρράψουμε όλα τα νομοθετήματα που έχουν ψηφισθεί τα τελευταία 20 χρόνια. Πιστεύω με, είναι πάρα πολλά αυτά τα νομοθετήματα, και τα περισσότερα είναι αντικρουόμενα, χωρίς να εκσυγχρονίζονται ώστε να ανταποκρίνονται στη σημερινή τεχνική πραγματικότητα.

Απαιτείται σίγουρα ένας νέος νόμος που να καλύπτει όλο το πλήγμα παραγωγής των έργων στη χώρα μας, αλλά θα πρέπει να έχει προκύψει ύστερα από διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του τεχνικού και κατασκευαστικού δυναμικού της χώρας, δηλαδή τις εργοληπτικές οργανώσεις και το ΤΕΕ.

Πρέπει να τεθεί ένα σαφές χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση αυτού του απαραίτητου έργου και πιστεύω ότι είναι δυνατό να ολοκληρωθεί μέσα στο 2014, διότι έχει γίνει σημαντική προεργασία από τις εργοληπτικές οργανώσεις για όλα τα ζητήματα που απαιτούν σύγχρονη και διαφανή θεώρηση.

Αρκεί να το επιζητήσει και να το επιδιώξει με συστηματικό τρόπο η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, που είναι και η αρμόδια για τη λήψη της στρατηγικής στον κρίσιμο τομέα των κατασκευών, ο οποίος –όπως γνωρίζουμε– επηρεάζει την ομαλή και σταθερή ανάπτυξη της χώρας.

► **Η πρακτική με τα μεγάλα ποσοστά έκπτωσης στους διαγωντισμούς τι αποτελέσματα έχει φέρει μέχρι στιγμής; Επιτυγχάνεται έγκαιρη παράδοση ποιοτικών έργων, ώστε να σημειώνεται και γρήγορη απορρόφηση ευρωπαϊκών κονδυλίων;**

Είναι προφανές ότι τα ασυνήθιστα μεγάλα ποσοστά εκπτώσεων δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές συνθήκες κόστους, με συνέπεια η τακτική αυτή να αποβαίνει εις βάρος της ποιότητας του έργου.

Η πρακτική αυτή εννοείται ότι είναι ζημιολογική και για την ταχύτητα εκτέλεσης του έργου, ενώ δημιουργεί και σοβαρό πρόβλημα στην απορρόφηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων, δεδομένου ότι ο Ανάδοχος που έχει δώσει τη μεγάλη έκπτωση, εντέλει δεν καταφέρνει να ανταπεξέλθει στις οι-

κοινωνικές υποχρεώσεις του. Τελικά το έργο σταματά και επαναδημοπρατείται—με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε κόστος και σε χρόνο—ή απλά απεντάσσεται, με συνέπεια την επιστροφή των κονδυλίων που έχουν δοθεί για το έργο αυτό από την Ε.Ε.

Εδώ θα πρέπει να αναφέρω ότι έχει παρατηρηθεί ραγδαία αύξηση των εκπτώσεων στους διαγωνισμούς δημόσιων έργων, μετά από τις πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις, σύμφωνα με τις οποίες:

- Μειώνονται στο μισό τα ποσά των εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης που απαιτείται να προσκομίζει ο εργολάβος με την ανάληψη του έργου.
- Μειώνεται το ποσό της εγγυητικής καλής εκτέλεσης σε περίπτωση που δίδεται προκαταβολή (που πλέον προβλέπεται σε όλα τα δημόσια έργα), δεδομένου ότι συμπληφίζεται με το ποσό της προκαταβολής που τυχόν λαμβάνει ο Ανάδοχος.

► Τα έργα πρέπει να γίνουν επειδή είναι ώριμα ή επειδή τα έχει ανάγκη ο τόπος;

Τα έργα πρέπει να αποφασίζονται, να σχεδιάζονται και να υλοποιούνται μόνο μέσα από ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας. Οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, γιατί μόνο έτσι μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος της αειφόρου ανάπτυξης. Έργα ώριμα αλλά όχι απαραίτητα, που δεν εντάσσονται σε μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, δεν ωφελούν τον τόπο.

► Από την έως τώρα εμπειρία, υπάρχει σήμερα ανάγκη δημιουργίας κατάλληλου πλαισίου για συμβάσεις παραχώρησης;

Χωρίς αμφιβολία, τα τελευταία έτη έχει αποκτηθεί σημαντικότητα εμπειρία στην Ελλάδα μέσα από την υλοποίηση συμβάσεων παραχώρησης για σοβαρά έργα υποδομής, όπως εί-



ΠΑΝΩ: «Διακρίνονται προοπτικές για την κατασκευή ή επέκταση άλλων σημαντικών έργων υποδομής όπως είναι τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, που θα συμβάλουν και αυτά στην περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας» δηλώνει ο κ. Βράϊτας.

ναι το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, η Αττική Οδός και οι αυτοκινητόδρομοι.

Άρα η «τεχνονομία» υπάρχει, και συνεπώς είναι πλέον ώριμες οι συνθήκες για καθορισμό ενός πλαισίου για τις συμβάσεις παραχώρησης. Κάτι ανάλογο συμβαίνει εξάλλου και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτή την εποχή, και σύντομα πρόκειται να καθοριστούν πανευρωπαϊκοί κανόνες και ρυθμίσεις που θα εφαρμόζονται στις συμβάσεις παραχώρησης.

► Ποια εικόνα παρουσιάζουν ως προς την εξωστρέφειά τους οι τεχνικές εταιρείες, σε μια εποχή δύσκολη για την εσωτερική αγορά, και τι προβλήματα αντιμετωπίζουν στην προσπάθεια αυτή;

Είναι γεγονός ότι η συρρίκνωση της εγχώριας ζήτησης—σε συνδυασμό με την ελληνική οικονομική κατάσταση, με τα αυξημένα επενδυτικά κονδύλια στις νεοεισαχθείσες χώρες της Ε.Ε.

και με το πρόσφορο έδαφος σε αραβικές χώρες λόγω πλεονεκτημάτων π.χ. σε φθινό εργατικό δυναμικό και ανταγωνιστικές τιμές—έχει από το 2000 οδηγήσει τις τεχνικές εταιρείες σε επανασχεδιασμό της επενδυτικής τους στρατηγικής. Αρκετές ελληνικές τεχνικές εταιρείες έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους σε χώρες πρόσφορες σε επενδύσεις, τόσο στη νοτιοανατολική Ευρώπη (σε Βουλγαρία, Ρουμανία, Σερβία και ΠΓΔΜ), όσο και στις αραβικές χώρες (Μπαχρέιν, Κατάρ, ΗΑΕ).

Ωστόσο, ο δρόμος δεν είναι ούτε εδώ στρωμένος με ροδοπέταλα, δεδομένου ότι η στήριξη από πλευράς πολιτείας απουσιάζει παντελώς.

Οι παρενέργειες της κρίσης της ελληνικής οικονομίας δυστυχώς πλήττουν και την εξωστρέφεια των ελληνικών τεχνικών εταιρειών, αφού αφενός μεν ο ελληνικός τραπεζικός τομέας είναι απολύτως απών από τις αγορές της Μέσης Ανατολής, και αφετέρου οι ελληνικές επιχειρήσεις αντιμε-

τωπίζονται αρνητικά από τους ξένους πελάτες μόνο και μόνο από το γεγονός ότι είναι ελληνικές.

Δυσκολίες συναντώνται επίσης και στην ανεύρεση των απαραίτητων συνεργασιών, λόγω της επιφυλακτικής στάσης των τοπικών τραπεζών, των αρχών και των προμηθευτών προς τις ελληνικές επιχειρήσεις, ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης στη χώρα μας.

Πιστεύω ότι με την αρχή της εξόδου της χώρας από την κρίση θα μπορούσαν αξιόλογες ελληνικές επιχειρήσεις που διαθέτουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα να επανέλθουν ή να επεκταθούν στις αγορές αυτές. Γιατί—όπως σωστά παρατηρήσατε—οι ευκαιρίες της εσωτερικής αγοράς για τα αμέσως επόμενα χρόνια φαίνεται ότι είναι περιορισμένες, και δεν μπορούν να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες ούτε και τις δυνατότητες των ελληνικών τεχνικών εταιρειών.

► Κατά καιρούς έχουν χρησιμοποιηθεί από «έπισημα χείλη» χαρακτηρισμοί για τον κατασκευαστικό κλάδο όπως «μοχλός ανάπτυξης», «πυλώνας ανάπτυξης» «εθνικό κεφάλαιο» και πρόσφατα «κλάδος δημιουργίας ζωτικού περιβάλλοντος». Ανταποκρίνονται οι όροι αυτοί στη σημερινή πραγματικότητα;

Η «βιομηχανία των κατασκευών» αποτελεί το μεγαλύτερο βιομηχανικό κλάδο στην Ευρώπη. Σε εθνικό επίπεδο, μέχρι πρόσφατα, ο κατασκευαστικός κλάδος ήταν ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος της ελληνικής οικονομίας. Ακόμη και σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, η αξία του ευρύτερου κατασκευαστικού κλάδου—που είναι καθοριστικός όχι μόνο για τη μεγέθυνση αλλά και για την ανάπτυξη της οικονομίας—είναι σημαντική.

Η προσφορά του στην εθνική οικονομία είναι πολλαπλάσια, αφού συμβάλλει στην παραγωγή πολλών θέσεων απασχόλησης, εισοδημάτων, και κατά συνέπεια φορολογικών εσόδων. Επίσης διασυνδέεται με βασικούς δομικούς βιομηχανικούς τομείς, σχετίζεται με περισσότερα από 150 επαγγέλματα και συνεισφέρει στον εκσυγχρονισμό των υποδομών της χώρας μας και στην ενδυνάμωση της επενδυτικής ελκυστικότητας, ενώ συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην αναβάθμιση—σε όρους αειφόρου ανάπτυξης—της εγχώριας παραγωγικής και οικονομικής διαδικασίας. **ΕΘ**

Ο «ΔΕΚΑΔΟΛΟΣ» ΓΙΑ ΤΟ ΞΕΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η έξοδος από την κρίση, κατά την προσωπική μου άποψη, δεν μπορεί να γίνει χωρίς ευελιξία και σωστό προγραμματισμό, από πλευράς πολιτείας. Σήμερα πιστεύω ότι μας δίδεται αυτή η ευκαιρία αν τα παθήματα έχουν γίνει βέβαια μαθήματα. Κατά συνέπεια λέμε «ναι» σε:

1. Δημοσιότητα, διαφάνεια και απλοποίηση θεσμικού περιβάλλοντος.
2. Αύξηση παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας.
3. Βελτίωση μηχανισμών - εργαλείων για την υποστήρι-

ξη της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων.

4. Ποιότητα παραδοτέου έργου.

5. Τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων.

6. Εξορθολογισμό δαπανών.

7. Εξοικονόμηση ενέργειας.

8. Έρευνα, τεχνολογία και καινοτομία.

9. Χρηματοοικονομικά εργαλεία για βελτίωση πρόσβασης σε χρηματοδότηση και ενίσχυση ρευστότητας.

10. Ενέργειες προσέληξης ξένων επενδύσεων