«Μετωπικές» στα εργοτάξια, στον αέρα διαγωνισμοί

www.sate.gr

Πηγή: ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ Σελ.: 35 Ημερομηνία έκδοσης: 29-03-2020

Αρκετές τεχνικές εταιρείες υποστηρίζουν πως τα εργοτάξια, πάντα με την τήρηση των μέτρων προστασίας, έπρεπε να συνεχίσουν να λειτουργούν, άποψη που συναντά αντιδράσεις από μικρότερους παίκτες του κλάδου.

Ο ΣΑΤΕ, σε επιστολή του προς το υπουργείο Υποδομών, ανέφερε πως η διοίκηση και επίβλεψη των έργων είναι προβληματική για μία σειρά λόγων, όπως αδυναμία στη συγκρότηση συνεργείων, καθώς και στην προμήθεια και την παράδοση απαραίτητων υλικών.

«Μετωπικές» στα εργοτάξια, στον αέρα διαγωνισμοί

Εταιρείες που διαχειρίζονται τους οδικούς άξονες έχουν θέσει θέμα αποζημιώσεων, καθώς η κυκλοφορία έχει μειωθεί έως και 70%.

ΤΟΥ **ΦΩΤΗ ΚΟΛΛΙΑ**
fkollias@ethnos.gr

ΜΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΛΕΟΝ δύσκολες εξισώσεις μεταξύ των επιχειρήσεων καλούνται να λύσουν οι διοικήσεις των κατασκευαστικών εταιρειών, αρκετές από τις οποίες διατηρούν πλήθος εργοταξίων σε Ελλάδα και εξωτερικό, ενώ πρέπει να διαχειριστούν, υπό πρωτόγνωρες συνθήκες, κρίσιμες υποδομές, όπως οι οδικοί άξονες κ.ά. Και ενώ σε πολλούς κλάδους της οικονομίας η κατάσταση ανταμετωπίζεται με κλείσιμο των επιχειρήσεων, στις κατασκευές υπήρξαν δύο διαφορετικές απόψεις, αν και στην πράξη η λειτουργία πολλών εργοταξίων έχει στις περισσότερες περιπτώσεις σταματήσει. Ταυτόχρονα, οι ελάχιστοι διαγωνισμοί δημοσίων έργων οδηγούνται προς τα πίσω, ενώ έχει τεθεί σοβαρό ζήτημα με τις δικαστικές εκκρεμότητες σε πλήθος διαγωνιστικών διαδικασιών.

Την ίδια στιγμή, οι διοικήσεις των κατασκευαστικών εταιρειών ζητούν να εντοχθούν στα μέτρα προστασίας που έχουν λάβει άλλοι κλάδοι, χωρίς μέχρι σήμερα να το πετύχουν. Παράλληλα, με βάση και τις σχετικές συμβάσεις παραχώρησης, οι εταιρείες που διαχειρίζονται τους οδικούς άξονες έχουν ήδη ζητήσει από την κυβέρνηση να λάβει μέτρα για την αποζημίωσή τους από τη μεγάλη κάμψη της κυκλοφορίας, που ενίοτε ξεπερνά και το 60%-70%.

Σύμφωνα με την πρώτη άποψη, που αποτυπώθηκε και στην Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) της προηγούμενης Παρασκευής (άρθρο 60), όσες τεχνικές εταιρείες ήθελαν και τηρούσαν τα μέτρα προστασίας για τον κοροναϊό, μπορούσαν να κρατήσουν ανοιχτά τα εργοτάξια. Αρκετές διοικήσεις υποστήριζαν πως τα εργοτάξια, πάντα με την τήρηση των μέτρων προστασίας, έπρεπε να συνεχίσουν να λειτουργούν. Έτσι θεωρούν πως «δεν θα επωφελούνταν από τη σημερινή κατάσταση και "αετονύχηδες" που ήδη δεν πληρώνουν το προσωπικό ή καθυστερούν τα έργα που έχουν αναλάβει». Η συγκεκριμένη άποψη συνάντησε αντιδράσεις όχι μόνο μεταξύ αρκετών μικρότερων τεχνικών εταιρειών, που υποστήριζαν πως αν σε ένα συνεργείο 10 εργαζομένων αποχωρήσουν οι δύο τεχνίτες, τότε στην ουσία σταματούν τα πάντα. Αντιδράσεις υπήρξαν και από εργαζόμενους σε μεγάλα εργοτάξια (όπως και στο μετρό Θεσσαλονίκης). Η δεύτερη άποψη, που εξέφραζαν κυρίως μικρότερες επιχειρήσεις, ζητούσε το κλείσιμο όλων των εργοταξίων με νομοθετική ρύθμιση.

Ακολούθησε προ πενθημέρου τηλεδιάσκεψη, στην οποία η ηγεσία του υπουργείου ξεκαθάρισε πως πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά η οριζόντια ένταξη όλων των τεχνικών εταιρειών στα μέτρα στήριξης. Είπε, όμως, πως σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης, «το υπουργείο παρακολουθεί τα στοιχεία κινήσεων που λαμβάνει από τις εταιρείες και ότι θα εξετάσουν οι συνέπειες της αναμενόμενης μεγάλης πτώσης, στο πλαίσιο και των προβλέψεων των σχετικών συμβάσεων».

Τις επόμενες ημέρες διαπιστώθηκε πως μετά και την επιβολή των αυστηρών μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας η λειτουργία των εργοστασίων ήταν πολύ δύσκολη. Έτσι η διοίκηση του ΣΑΤΕ, του εργολητικού συνδέσμου που εκπροσωπεί κυρίως μεσαίες και μεγάλες τεχνικές εταιρείες, επανήλθε με νέα επιστολή προς το υπουργείο Υποδομών. Στην επιστολή ανέφερε πως «παρά τα μέτρα προστασίας που έχουν ήδη λάβει οι επιχειρήσεις, η λειτουργία των εργοταξίων, καθώς και η διοίκηση και επίβλεψη των έργων είναι προβληματική (αδυναμία συγκρότησης συνεργείων, προμήθειας και παράδοσης απαραίτητων υλικών, αδυναμία ή/και απροθυμία πρόσβασης/παρουσίας εργατοτεχνικού και υπαλληλικού προσωπικού, επιβλεπόντων και συμβούλων κ.λπ.)».

«ΠΟΛΥΠΛΟΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ»

Προς το παρόν το υπουργείο Υποδομών και η κυβέρνηση παραπέμπουν στην ΠΝΠ, η οποία επιτρέπει μεν την παράταση προθεσμιών ολοκλήρωσης έργων, χωρίς να κλείνει τα εργοτάξια, αλλά με επιβολή πρόσθετων κανόνων προστασίας. Όπως εξηγεί ανώτατο στέλεχος κατασκευαστικού ομίλου, «οι παρατάσεις φαίνονται εύκολες στα χαρτιά, αλλά στην πράξη μιλάμε ενίοτε για πολύπλοκες συμβάσεις, για εργασίες που επηρεάζουν τον σχεδιασμό ενός σύνθετου έργου κ.ά.».

Όσο για τις προκηρύξεις νέων διαγωνισμών, μέχρι τα μέσα της εβδομάδας οι κρατικοί φορείς δεν είχαν κοινή γραμμή. Για παράδειγμα, την προηγούμενη Παρασκευή πραγματοποιήθηκαν κανονικά δύο διαγωνισμοί της ΕΥΔΑΠ για έργα δικτύων αποχέτευσης στην Ανατολική Αττική, συνολικού ύψους περί τα 165 εκατ. ευρώ. Αντίθετα, αναβλήθηκε για δεύτερη φορά ο διαγωνισμός του Ειδικού Διαβαθμιδικού Συνδέσμου Νομού Αττικής (ΕΔΣΝΑ), προϋπολογισμού 130 εκατ. ευρώ, για την αναβάθμιση του εργοστασίου μηχανικής ανακύκλωσης στη χωματερή των Ανω Λιοσίων.

Ρωγμές στις κατασκευαστικές από την πανδημία
Πηγή: ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Σελ.: 60 Ημερομηνία έκδοσης: 29-03-2020
www.sate.gr

Ρωγμές στις κατασκευαστικές από την πανδημία

Το πλήγμα στους ήδη ευάλωτους ομίλους ανοίγει τον δρόμο νέας συγκέντρωσης στον κλάδο, με καταλύτη τις τράπεζες

Του **ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ**

Περιβάλλον εύθραυστων ισορροπιών διαμορφώνεται στον κατασκευαστικό κλάδο από το ξέσπασμα της πανδημίας του κορωνοϊού και την οικονομική ύφεση που θα επιφέρει τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια οικονομία. Οπως επισημαίνουν στελέχη του κλάδου και αναλυτές, οι εξελίξεις αυτές θα επιτείνουν τα εσωτερικά προβλήματα στους ομίλους που ήδη εμφανίζονταν ευάλωτοι ακόμα και πριν από τη νέα επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό να δημιουργηθούν επενδυτικές ευκαιρίες είτε για θεσμικά χαρτοφυλάκια που παρακολουθούν με ενδιαφέρον τον εγχώριο κατασκευαστικό κλάδο, είτε ακόμα και για έναν νέο και πιθανώς τελευταίο κύκλο συγκέντρωσης.

Δεν αποκλείεται μάλιστα, τις εξελίξεις αυτές να οδηγήσουν οι ελληνικές τράπεζες, οι οποίες εμφανίζουν σημαντικά ανοίγματα στις εταιρείες του κλάδου, με αποτέλεσμα να επιδιώξουν να περιορίσουν το ρίσκο τους μέσω της καλλιέργειας συμμαχιών. Υπενθυμίζεται ότι ο τομέας των δημοσίων έργων δεν είχε προλάβει να επωφεληθεί ιδιαίτερα της βελτίωσης του οικονομικού κλίματος στην Ελλάδα, καθώς η παραγωγή νέων έργων έχει παραμείνει ένα πεδίο άσκησης μικροπολιτικών συμφερόντων, εριδών, προσφυγών από εταιρείες, στρεβλώσεων και απουσίας υγιούς ανταγωνισμού. Ετσι, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει συγκεντρώσει ο ΣΑΤΕ (Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών) κατά τη διάρκεια του 2019, ο αριθμός των διαγωνισμών έργων αξίας άνω των 2 εκατ. ευρώ ανήλθε σε 345, έναντι 351 το 2018 και μόλις 195 το 2017. Ωστόσο, μόλις 15 έργα ήταν προϋπολογισμού υψηλότερου των 20 εκατ. ευρώ και μόλις δύο διαγωνισμοί ήταν αξίας άνω των 100 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων μάλιστα ο ένας εκτιμάται ότι θα χρειαστεί τουλάχιστον δύο τρία χρόνια ωρίμανσης έως ότου υπάρξει ανάδοχος. Ο λόγος για το έργο ΣΔΙΤ για τον οδικό άξονα Καλαμάτας - Μεθώνης, το κόστος του οποίου εκτιμάται ότι θα κυμανθεί πέριξ των 200 εκατ. ευρώ.

Ετσι, οι περιστάσεις κρίνονται ιδιαίτερα κρίσιμες, δεδομένου ότι το πρώτο εξάμηνο θα πρέπει να θεωρείται ήδη χαμένο για τον κλάδο, καθώς θα προκύψουν νέες καθυστερήσεις στην ανάθεση νέων έργων, ή στην υπογραφή νέων συμβάσεων για διαγωνισμούς που «έτρεξαν» το προηγούμενο διάστημα και δεν έχει ακόμα προκύψει ανάδοχος, ή τελούν υπό δικαστική διαμάχη, όπως για παράδειγμα η νέα γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας.

«Παγώνει» την έκδοση ομολόγου 500 εκατ. η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ

Σε αναστολή της έκδοσης ομολόγου ύψους 500 εκατ. ευρώ προχωρεί εκ των πραγμάτων η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, μεταθέτοντας τον σχετικό σχεδιασμό σε μεταγενέστερο χρόνο. Πρόκειται για μια χαρακτηριστική εξέλιξη, η οποία καταδεικνύει την αναπροσαρμογή του επιχειρηματικού πλάνου και ασφαλώς και του χρόνου υλοποίησης αυτού λόγω της δυσμενούς τροπής που έχει λάβει πλέον η οικονομία, αλλά και οι συνθήκες στις διεθνείς αγορές.

Ο όμιλος εξακολουθεί να διεκδικεί όλα τα σημαντικά έργα παραχώρησης για τα οποία οι διαδικασίες «τρέχουν» αυτή την περίοδο.

Στόχος της διοίκησης ήταν η χρηματοδότηση μέρους του επενδυτικού προγράμματος, συνολικού ύψους 3 δισ. ευρώ, που έχει σχεδιάσει για τα επόμενα χρόνια ο όμιλος. Ασφαλώς, δεν σημαίνει ότι θα υπάρξει ανάσχεση των επενδύσεων, πλην όμως απαιτείται μια διαφοροποίηση στον τρόπο σχεδιασμού και υλοποίησής τους, με βάση και τα νέα οικονομικά δεδομένα που θα διαμορφωθούν τους επόμενους μήνες.

Σε κάθε περίπτωση, εντός της εβδομάδας κατέστη σαφές ότι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ θα κληθεί να αντιπαρέλθει την παρούσα κρίση, έχοντας ως πολύτιμο σύμμαχο το ολλανδικό επενδυτικό fund Reggeborgh Invest. Οπως έγινε γνωστό, το fund που διαχειρίζεται την προσωπική περιουσία της οικογένειας Γουέσελς, εκ των πλουσιότερων της Ολλανδίας, προχώρησε στην εξαγορά επιπλέον 5,32 εκατ. μετοχών της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, αντί ποσού 25,56 εκατ. ευρώ, ανεβάζοντας το ποσοστό του σε 32,15%. Επιπλέον 16% διαθέτει πλέον και ο κ. Γιώργος Περιστέρης.

Η σταθερότητα της διοίκησης και η στοχοπροσήλωση σε έναν συγκεκριμένο στόχο έχει βοηθήσει τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ στο να χαράξει μια σταθερή πορεία τα τελευταία χρόνια, με άξονα τη μείωση της εξάρτησης από την κυκλικότητα των κατασκευών και το χτίσιμο ενός σημαντικού και κερδοφόρου χαρτοφυλακίου έργων παραχώρησης, αλλά και μιας δεσπόζουσας θέσης στην αγορά της παραγωγής ενέργειας, τόσο από ανανεώσιμες πηγές όσο και από συμβατικές πηγές θερμικής ενέργειας, κυρίως δε φυσικού αερίου. Επιπλέον, έχει αποφύγει και τις κακοτοπιές εκτός Ελλάδας, διατηρώντας μια μετρημένη παρουσία στις αγορές του εξωτερικού, οι οποίες έπληξαν επανειλημμένως τις περισσότερες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες.

Εργα παραχώρησης, ΣΔΙΤ και ενέργεια παραμένουν στον πυρήνα των δραστηριοτήτων της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Ο όμιλος εξακολουθεί να διεκδικεί όλα τα σημαντικά έργα παραχώρησης (π.χ. ΒΟΑΚ, ΣΔΙΤ Φοιτητικών Εστιών στην Κρήτη κ.τ.λ.), ενώ το επόμενο διάστημα θα επιταχυνθούν οι εργασίες και για την ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου στο Ηράκλειο Κρήτης (Καστέλλι), ένα έργο 480 εκατ. ευρώ. Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ συμμετέχει με 32,46% και στην εταιρεία παραχώρησης. Εξίσου σημαντική κρίνεται και η συμμετοχή με ποσοστό της τάξεως του 30% και στο έργο του Καζίνο του Ελληνικού, σε συνεργασία με την Mohegan Gaming & Entertainment, το κόστος του οποίου είναι πιθανόν να προσεγγίσει το 1 δισ. ευρώ.

Μεγάλο μέρος του επενδυτικού προγράμματος αφορά και την ανάπτυξη ενεργειακών υποδομών, τόσο στον τομέα των ΑΠΕ που καταλαμβάνει τη μερίδα του λέοντος (1,5 δισ. ευρώ), όσο και στον κλάδο της παραγωγής ενέργειας από άλλες πηγές, όπως φυσικό αέριο, έχοντας εξαγγείλει την πρόθεσή του για την κατασκευή μονάδας συνδυασμένου κύκλου φυσικού αερίου (CCGT), ισχύος 660 MW, στην Κομοτηνή, με το ύψος της επένδυσης να ανέρχεται στα 300 εκατ. ευρώ. Μόλις πριν από λίγες ημέρες, η ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή προχώρησε στην εξαγορά της R.F. Energy Ομαλιές, θυγατρική της R.F. Energy.

Το νέο πλήγμα που επιφέρει στην οικονομία ο κορωνοϊός θα εντείνει τα προβλήματα των κατασκευαστικών ομίλων, που ήδη εμφανίζονταν ευάλωτοι ακόμα και πριν από τη νέα επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών. Δεν αποκλείεται, μάλιστα, τις εξελίξεις να οδηγήσουν οι ελληνικές τράπεζες, οι οποίες εμφανίζουν σημαντικά ανοίγματα στις εταιρείες του κλάδου, με αποτέλεσμα να επιδιώξουν να περιορίσουν το ρίσκο τους μέσω της καλλιέργειας συμμαχιών.

Η μείωση των ζημιών, προτεραιότητα της «Ελλάκτωρ»

Το 2020 έμοιαζε να σηματοδοτεί ένα ελπιδοφόρο έτος για τον όμιλο Ελλάκτωρ, με τη διοίκηση να προσδοκά ότι θα κατόρθωνε να εμφανίσει κέρδη και να εξυγιάνει πλήρως τον τομέα της κατασκευής, έχοντας εξασφαλίσει και την έκδοση ομολόγων συνολικού ύψους 670 εκατ. ευρώ. Εντούτοις, πλέον έχει καταστεί σαφές ότι το 2019 θα εγγραφούν και νέες σημαντικές ζημίες στην «Ακτωρ», τον κατασκευαστικό βραχίονα του ομίλου, εξαιτίας των έργων των φωτοβολταϊκών πάρκων που είχαν αναληφθεί τα προηγούμενα χρόνια τόσο στην Αυστραλία όσο και σε άλλες χώρες και που, όπως αποδείχθηκε, αποτέλεσαν μια ακόμα άστοχη κίνηση.

Παρότι, όπως όλα δείχνουν, η διοίκηση των αδελφών Καλλιτσάντση και ασφαλώς του κ. Εξάρχου, διευθύνοντος συμβούλου της «Ακτωρ», έχουν αναδιαρθρώσει τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας, ώστε τα νέα έργα που αναλαμβάνονται, είτε εντός είτε εκτός Ελλάδος, να μη γεννούν νέες ζημίες, οι σημαντικές καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην υπογραφή νέων συμβάσεων έργων, χωρίς ευθύνη της εταιρείας, δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες στον συγκεκριμένο τομέα, με την εμφάνιση κερδών να αποτελεί δυσπρόσιτο στόχο και το 2020, ιδίως μετά τις πρόσφατες εξελίξεις στο μέτωπο της οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνονται και νέα, σκληρότερα μέτρα, όπως η μείωση των εργαζομένων, προκειμένου να αντανακλά τον μειωμένο κύκλο εργασιών του τομέα.

Η πανδημία ανατρέπει τα σχέδια της διοίκησης για την επιστροφή του ομίλου στην κερδοφορία στη διάρκεια του 2020.

Πάντως, ο όμιλος κατόρθωσε στο τέλος του 2019 και τον φετινό Ιανουάριο να αναχρηματοδοτήσει το μεγαλύτερο μέρος του τραπεζικού δανεισμού του μέσω της έκδοσης δύο ομολόγων συνολικού ύψους 670 εκατ. ευρώ (600 και 70 εκατ. ευρώ αντιστοίχως). Στο πλαίσιο αυτό, τα τραπεζικά δάνεια του ομίλου μειώθηκαν κατά 582 εκατ. ευρώ, ενώ εξασφαλίστηκαν και κεφάλαια περίπου 90 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος του ομίλου, κυρίως δηλαδή για την ολοκλήρωση των αιολικών πάρκων και την ανάπλαση της μαρίνας του Αλίμου.

Σε πρόσφατη ανάλυσή της η S&P Global Ratings επισημαίνει ότι οι καθυστερήσεις στις αναθέσεις δημοσίων έργων και οι υπερβάσεις του κατασκευαστικού κόστους πιθανόν να πλήξουν τα κέρδη του ομίλου για διάστημα μεγαλύτερο του αναμενόμενου. Επιπλέον, «πονοκέφαλος» για τη διοίκηση αποτελεί και η μείωση της απόδοσης των έργων παραχώρησης οδικών αξόνων, όπως π.χ. η Αττική Οδός, λόγω της κατακόρυφης πτώσης των διελεύσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι προφανής η ανάγκη θωράκισης του ομίλου μέσω «ενέσεων» ρευστότητας. Μια τέτοια ήταν η έκδοση του πρόσφατου ομολόγου των 70 εκατ. ευρώ και μια δεύτερη ήταν η λήψη προμερίσματος από την Αττική Οδό, όπου η θυγατρική «Ακτωρ Παραχωρήσεις» ελέγχει ποσοστό 65,74%. Διανεμήθηκε προμέρισμα ύψους 40 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 26,3 εκατ. ευρώ αναλογούν στον όμιλο Ελλάκτωρ και τα υπόλοιπα στην «Αβαξ», που είναι ο έτερος μέτοχος της Αττικής Οδού.

Επιπλέον, σε έναν από τους τελευταίους διαγωνισμούς στους οποίους προέκυψε προσωρινός ανάδοχος η «Ακτωρ» μειοδότησε για την ανάληψη δύο συμβάσεων αποχέτευσης και λυμάτων στην Αν. Αττική. Πρόκειται για έργα προϋπολογισμού 165 εκατ.

Η στρατηγική των Αβαξ και Intrakat για την αντιμετώπιση της νέας κρίσης

Με «όπλο» την επιτυχημένη ολοκλήρωση της αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου, κατά το ποσό των 20 εκατ. ευρώ, εισέρχεται στη νέα περίοδο ύφεσης η Αβαξ, ενώ η Intrakat έχει σπεύσει να αναλάβει μια σειρά από νέα έργα κατά τη διάρκεια του τελευταίου εξαμήνου, ενισχύοντας το ανεκτέλεστο υπόλοιπό της.

Αμφότερες πάντως θα κληθούν να διαχειριστούν μια νέα, δύσκολη περίοδο για τον κλάδο.

Η Αβαξ αντιμετώπισε ήδη την κρίση που δημιουργήθηκε με την πτώχευση της μέχρι προ διετίας μητρικής, της J&P Overseas, αναλαμβάνοντας και την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων στο εξωτερικό, που είχαν αναλάβει από κοινού. Ωστόσο, όπως προειδοποίησε η διοίκηση στο πρόσφατο ενημερωτικό δελτίο για την αύξηση κεφαλαίου, πλέον είναι πιθανή η εμφάνιση νέων ζημιών από τα έργα στο εξωτερικό και συγκεκριμένα, από δύο έργα στο Κατάρ.

Οπως τονίζεται, το τελευταίο διάστημα παρατηρούνται καθυστερήσεις και παύσεις πληρωμών από δύο έργα συνολικού ύψους περίπου 127 εκατ. ευρώ (140 εκατ. δολάρια), που επηρεάζουν τη θυγατρική της Αβαξ Conspel Qatar WLL.

Σε ό,τι αφορά το μεγαλύτερο εκ των δύο έργων με την επωνυμία «Doha Oasis», η οφειλή ανέρχεται σε 100 εκατ. ευρώ, η εταιρεία βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τον πελάτη και τον κύριο εργολάβο (του οποίου η Conspel Qatar είναι υπεργολάβος) για τη διευθέτηση της σχετικής απαίτησης. Εως ότου όμως εισπραχθεί το ποσό, η εταιρεία καλείται να αντιμετωπίσει συνθήκες προσωρινής ταμειακής στενότητας.

Από το έργο Doha Oasis, η Αβαξ αναμένει έσοδα 100 εκατ. δολαρίων, αλλά προς το παρόν πελάτης και κύριος εργολάβος έχουν «παγώσει» τις πληρωμές.

Επιπλέον, η εταιρεία αναμένεται να ακολουθήσει τη δικαστική οδό για την απαίτηση ύψους 27 εκατ. ευρώ που έχει για έτερο έργο («Msheireb Downtown Doha»). Ως εκ τούτου, όπως καταλήγει, «ενδεχόμενη διαταραχή της ροής των έργων στον Περσικό Κόλπο ενδέχεται να δημιουργήσει ανάγκη αναγνώρισης έκτακτης ζημίας και να μειώσει την κερδοφορία της θυγατρικής και κατ' επέκταση του ομίλου».

Στον αντίποδα, θετική για την Αβαξ ενδέχεται να είναι η πρόθεση της κυβέρνησης να επιταχύνει την αποπληρωμή των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων της προς τον ιδιωτικό τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, η Αβαξ θα μπορούσε να εισπράξει ένα σημαντικό ποσό.

Με βάση τις τελευταίες δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις, τον Ιούνιο του 2019, οι ληξιπρόθεσμες απαιτήσεις της ανέρχονταν σε σχεδόν 26 εκατ. ευρώ.

Με τη σειρά της, η Intrakat επιχειρεί να τοποθετηθεί σε περισσότερα δημόσια έργα το τελευταίο διάστημα. Στο πλαίσιο αυτό, έχει υπογράψει νέες συμβάσεις συνολικού ύψους που προσεγγίζει τα 100 εκατ. ευρώ, επιλέγοντας και έργα μικρότερου προϋπολογισμού. Η πιο πρόσφατη σύμβαση αφορά στον άξονα Θεσσαλονίκης - Πολύγυρου, προϋπολογισμού 29 εκατ. ευρώ. Πρόκειται για εργολαβία με την οποία ολοκληρώνεται πλήρως και το τελευταίο τμήμα του δρόμου, από τη Θέρμη μέχρι τη Γαλάτιστα. Η Intrakat προσέφερε έκπτωση 51,64%.

Αντίστοιχα, τον προηγούμενο Νοέμβριο, η Intrakat υπέγραψε σύμβαση για τις πρόδρομες εργασίες της επέκτασης του μετρό της Θεσσαλονίκης προς τα δυτικά, έργο ύψους 18,6 εκατ. ευρώ. Στην προκειμένη περίπτωση, η έκπτωση ήταν 27%.

Στην Αττική, η εταιρεία έχει αναλάβει αντιπλημμυρικό έργο στο Θριάσιο, ύψους 10,2 εκατ. ευρώ, ενώ ξεκινάει πλέον και τις εργασίες για την υπογειοποίηση τμήματος της οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου, στη Νέα Φιλαδέλφεια, έργο που συνδέεται με το υπό κατασκευήν νέο γήπεδο της ΠΑΕ ΑΕΚ.

Το κόστος του έργου ανέρχεται σε 17,7 εκατ. ευρώ, με την έκπτωση της εταιρείας να διαμορφώνεται σε 45%. Τέλος, στην Κρήτη, και συγκεκριμένα στο Λασίθι, η Intrakat μειοδότησε για την κατασκευή του αρδευτικού δικτύου της λιμνοδεξαμενής Αγίου Γεωργίου. Το αρχικό κόστος του έργου ήταν 11,55 εκατ. ευρώ.

Δυσανάλογο φορτίο

ΣΧΟΛΙΟ

της Τέτης Ηγουμενίδη
tigoum@naftemporiki.gr

Η κατάσταση που διαμορφώνεται, λόγω της πανδημίας του κορονοϊού, είναι πρωτόγνωρη και αυτό δημιουργεί μεγάλη ανησυχία σε κλάδους που δεν έχουν τη δυνατότητα να εργαστούν από το σπίτι περιορίζοντας έτσι τους κινδύνους. Ένας από αυτούς είναι ο κατασκευαστικός κλάδος. Σύμφωνα με τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ), τα προβλήματα είναι πολλά και σε ορισμένες περιπτώσεις ανυπέρβλητα λόγω των περιορισμών που έχουν επιβληθεί. Π.χ. στα νησιά απαγορεύεται πλήρως η προσέγγιση μη μόνιμων κατοίκων, άρα είναι αδύνατη η μεταφορά εκεί προσωπικού, αλλά ακόμα και αν αυτό θα μπορούσε να ξεπεραστεί, δεν υπάρχουν ανοιχτά καταλύματα για τους εργαζόμενους εκτός έδρας. Δυσκολίες έως πλήρη αδυναμία προμήθειας έχουν παρουσιαστεί στις πρώτες ύλες, σε εργαλεία ανταλλακτικών υλικών και μηχανημάτων εισαγωγής (ακόμα και σε σωλήνες και τσιμέντα) και επιπλέον ειδών εξοπλισμού υγιεινής και ασφάλειας (μάσκες, φόρμες, αντισηπτικά) που δεν είναι σε επάρκεια στην αγορά. Όπως επισημαίνει ο ΣΑΤΕ σε επιστολή του προς τον υπουργό Υποδομών, «ο κατασκευαστικός κόσμος αισθάνεται εντελώς απροστάτευτος από την πολιτική ηγεσία, παρότι αναλαμβάνει δυσανάλογα βάρη, σε σχέση με άλλους κλάδους, και ρίσκα, που φθάνουν έως το όριο της επιβίωσης». Πρόκειται για εκφράσεις που χρησιμοποιούν και άλλοι κλάδοι που δεν έχει αναστελεί πλήρως η λειτουργία τους και βεβαίως υπό τις παρούσες συνθήκες κανείς δεν μπορεί να τους κατηγορήσει για υπερβολή. Ωσιόσο, πόσο εύκολο είναι άραγε να αποφασιστεί το σταμάτημα όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων; Ήδη με ό,τι έχει κλείσει η οικονομική καταστροφή δεν μπορεί καν να υπολογιστεί.

[SID:13419120]

Πηγή: www.capital.gr **Ημερομηνία έκδοσης:** 30-03-2020 08:19:18 www.sate.gr

www.capital.gr - **2020-03-30 08:19:18**

Αλαλούμ με τα εργοτάξια και τους διαγωνισμούς εν μέσω κορονοϊού

Του Κώστα Κετσιετζή

Χωρίς ξεκάθαρη εικόνα για το αν μπορούν και κατά πόσο επιτρέπεται να λειτουργούν παραμένουν οι κατασκευαστικές εταιρείες και οι μηχανικοί, ενώ σύγχυση επικρατεί ειδικά για τα δημόσια έργα και τους διαγωνισμούς που "τρέχουν". Μέχρι στιγμής δεν έχει υιοθετηθεί μια ενιαία στάση και σε ότι αφορά τουλάχιστον τα δημόσια έργα οι αποφάσεις πρέπει να ληφθούν από τον κάθε φορέα υλοποίησης ή κύριο του έργου ξεχωριστά.

Ενδεικτική της κατάστασης είναι η σύγχυση που επικράτησε την προηγούμενη εβδομάδα όπου δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης απόφαση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή η οποία "παγώνει" μέχρι τέλος Απριλίου όλους τους διαγωνισμούς για νέα δημόσια έργα και αναστέλλει για το ίδιο διάστημα τις προθεσμίες και τα χρονοδιαγράμματα των διαγωνισμών και των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, συμπεριλαμβανομένων και των Συμβάσεων Παραχώρησης.

Η αρχική αίσθηση ήταν ότι παγώνουν οι διαγωνισμοί και αναστέλλονται οι σχετικές προθεσμίες για το σύνολο των δημοσίων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ωστόσο, όπως διευκρινίστηκε από νομικούς οι ρυθμίσεις της σχετικής απόφασης ισχύουν μόνο στους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις έργων των οποίων αναθέτουσα αρχή ή κύριος του έργου είναι το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ για τα έργα που υλοποιούν άλλοι φορείς -όπως για παράδειγμα ΟΤΑ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κλπ- τυχόν αναβολή διαγωνισμών αλλά και αναστολή εργασιών πρέπει να γίνει με δικές τους ξεχωριστές αποφάσεις.

Ανοιχτά εργοτάξια αλλά με προβλήματα

Μέχρι τώρα πρόθεση της κυβέρνησης είναι τα εργοτάξια να παραμείνουν ανοιχτά. Αυτό φάνηκε και από τις δηλώσεις του υπουργού Υποδομών την Παρασκευή. "Τα εργοτάξια ακόμη λειτουργούν, διότι δεν μπορούν να παγώσουν όλες οι οικονομικές δραστηριότητες στη χώρα", σημείωσε ο κ. Καραμανλής στην τηλεόραση του ΣΚΑΙ.

Πηγή: www.capital.gr **Ημερομηνία έκδοσης:** 30-03-2020 08:19:18 www.sate.gr

Τη δυνατότητα αυτή δίνει και η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) με τα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορονοϊού, βάσει της οποίας οι τεχνικές εταιρείες μπορούν να διατηρήσουν ανοιχτά τα εργοτάξια τους, αρκεί να λάβουν πρόσθετα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων.

Όμως όπως σημειώνουν οι ενώσεις κατασκευαστών και εργοληπτών, στην πράξη η συνέχιση των έργων είναι πολύ δύσκολή και τα εργοτάξια στην καλύτερη περίπτωση υπολειτουργούν. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ) με επιστολή που έστειλε την Παρασκευή στον υπουργό Υποδομών αναφέρει πολλά προβλήματα στη λειτουργιά των εργοταξίων. Μεταξύ αυτών: Οι δυσκολίες έως πλήρη αδυναμία προμήθειας πρώτων υλών και επιπλέον ειδών υγιεινής και ασφάλειας αλλά και οι ειδικές δυσκολίες τήρησης αποστάσεων ασφαλείας ή τήρησης του μέγιστου αριθμού εργαζομένων ανά χώρο.

Για αυτό τον λόγο ο ΣΑΤΕ ζητά την ένταξη των ΚΑΔ των εργοληπτικών – κατασκευαστικών επιχειρήσεων στον πίνακα των πληττομένων επιχειρήσεων από την κρίση του κορονοϊού.

Αντίστοιχη θέση εκφράζει και το Εθνικό Συμβούλιο Βιομηχανίας Υποδομών και κατασκευών (ΕΣΒΥΚ). "Η λειτουργία των εργοταξίων καθώς και η διοίκηση και επίβλεψη των έργων είναι προβληματική... στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται να αναγνωριστεί η de fato υπολειτουργία ή/και μερική/ολική αναστολή της λειτουργίας των εργοταξίων", αναφέρει το ΕΣΒΥΚ σε επιστολή του προς τον υπουργό.

Να αποφασίσει αν πρέπει και είναι ασφαλές να εργάζεται ο τεχνικός κόσμος της χώρας καλεί την κυβέρνηση το ΤΕΕ αναφέροντας ότι "σήμερα, που τα εργοτάξια σε έργα και οικοδομές, αλλά και τα γραφεία μελετών και μηχανικών, οι βιομηχανίες και τα εργαστήρια, εργάζονται κανονικά, όσο είναι εφικτό και με πρωτοφανή μέτρα ασφαλείας, βλέπουμε τα όργανα επιτήρησης των μέτρων να επιβάλλουν πρόστιμα σε αυταπασχολούμενους και μισθωτούς – κατά παράβαση των ανακοινωθέντων".

Σύμφωνα με το ΤΕΕ, υπάρχουν επαναλαμβανόμενα κρούσματα επιβολής προστίμων, τόσο στην Αττική όσο και στην Περιφέρεια, όπου σε επιβλέποντες έργων μηχανικούς, στο δρόμο προς εργοτάξια ή οικοδομές, τα οποία επιβλέπουν (και δεν μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς τη δική τους ευθύνη και για λόγους ασφαλείας), επιβάλλονται πρόστιμα κατά την κίνησή τους, ενώ διαθέτουν τόσο τη φόρμα μετακίνησης εργαζόμενου, όπως προβλέπεται (σφραγισμένη κλπ) όσο ακόμη και αποδεικτικά των έργων στα οποία κατευθύνονται. Επίσης σημειώνεται ότι συνεργεία έργων και οικοδομών, με ποικίλες ειδικότητες μηχανικών και άλλων επαγγελματιών,

δυσκολεύονται στις μετακινήσεις τους από Περιφέρεια σε Περιφέρεια και ειδικά στη μετακίνηση από και προς τη νησιωτική χώρα.

kostaskets@capital.gr

Αλαλούμ με τα εργοτάξια και τους διαγωνισμούς έργων εν μέσω κορονοϊού

Χωρίς ξεκάθαρη εικόνα για το αν μπορούν και κατά πόσο επιτρέπεται να λειτουργούν παραμένουν οι κατασκευαστικές εταιρείες και οι μηχανικοί, ενώ σύγχυση επικρατεί ειδικά για τα δημόσια έργα και τους διαγωνισμούς που "τρέχουν". Μέχρι στιγμής δεν έχει υιοθετηθεί μια ενιαία στάση και σε ότι αφορά τουλάχιστον τα δημόσια έργα οι αποφάσεις πρέπει να ληφθούν από τον κάθε φορέα υλοποίησης ή κύριο του έργου ξεχωριστά.

Ενδεικτική της κατάστασης είναι η σύγχυση που επικράτησε την προηγούμενη εβδομάδα όπου δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης απόφαση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή η οποία "παγώνει" μέχρι τέλος Απριλίου όλους τους διαγωνισμούς για νέα δημόσια έργα και αναστέλλει για το ίδιο διάστημα τις προθεσμίες και τα χρονοδιαγράμματα των διαγωνισμών και των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, συμπεριλαμβανομένων και των Συμβάσεων Παραχώρησης.

Η αρχική αίσθηση ήταν ότι παγώνουν οι διαγωνισμοί και αναστέλλονται οι σχετικές προθεσμίες για το σύνολο των δημοσίων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ωστόσο, όπως διευκρινίστηκε από νομικούς οι ρυθμίσεις της σχετικής απόφασης ισχύουν μόνο στους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις έργων των οποίων αναθέτουσα αρχή ή κύριος του έργου είναι το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ για τα έργα που υλοποιούν άλλοι φορείς - όπως για παράδειγμα ΟΤΑ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κλπ- τυχόν αναβολή διαγωνισμών αλλά και αναστολή εργασιών πρέπει να γίνει με δικές τους ξεχωριστές αποφάσεις.

Ανοιχτά εργοτάξια αλλά με προβλήματα

Μέχρι τώρα πρόθεση της κυβέρνησης είναι τα εργοτάξια να παραμείνουν ανοιχτά. Αυτό φάνηκε και από τις δηλώσεις του υπουργού Υποδομών την Παρασκευή. "Τα εργοτάξια ακόμη λειτουργούν, διότι δεν μπορούν να παγώσουν όλες οι οικονομικές δραστηριότητες στη χώρα", σημείωσε ο κ. Καραμανλής στην τηλεόραση του ΣΚΑΙ.

Τη δυνατότητα αυτή δίνει και η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) με τα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορονοϊού, βάσει της οποίας οι τεχνικές εταιρείες μπορούν να διατηρήσουν ανοιχτά τα εργοτάξια τους, αρκεί να λάβουν πρόσθετα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων.

Όμως όπως σημειώνουν οι ενώσεις κατασκευαστών και εργοληπτών, στην πράξη η συνέχιση των έργων είναι πολύ δύσκολή και τα εργοτάξια στην καλύτερη περίπτωση υπολειτουργούν. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ) με επιστολή που έστειλε την Παρασκευή στον υπουργό Υποδομών αναφέρει πολλά προβλήματα στη λειτουργιά των εργοταξίων. Μεταξύ αυτών: Οι δυσκολίες έως πλήρη αδυναμία προμήθειας πρώτων υλών και επιπλέον ειδών υγιεινής και ασφάλειας αλλά και οι ειδικές δυσκολίες τήρησης αποστάσεων ασφαλείας ή τήρησης του μέγιστου αριθμού εργαζομένων ανά χώρο.

Για αυτό τον λόγο ο ΣΑΤΕ ζητά την ένταξη των ΚΑΔ των εργοληπτικών – κατασκευαστικών επιχειρήσεων στον πίνακα των πληττομένων επιχειρήσεων από την κρίση του κορονοϊού.

Αντίστοιχη θέση εκφράζει και το Εθνικό Συμβούλιο Βιομηχανίας Υποδομών και Κατασκευών (ΕΣΒΥΚ). "Η λειτουργία των εργοταξίων καθώς και η διοίκηση και επίβλεψη των έργων είναι προβληματική… στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται να αναγνωριστεί η de fato υπολειτουργία ή/και μερική/ολική αναστολή της λειτουργίας των εργοταξίων", αναφέρει το ΕΣΒΥΚ σε επιστολή του προς τον υπουργό.

Απαντήσεις ζητά και το ΤΕΕ

Να αποφασίσει αν πρέπει και είναι ασφαλές να εργάζεται ο τεχνικός κόσμος της χώρας καλεί την κυβέρνηση το ΤΕΕ αναφέροντας ότι "σήμερα, που τα εργοτάξια σε έργα και οικοδομές, αλλά και τα γραφεία μελετών και μηχανικών, οι βιομηχανίες και τα εργαστήρια, εργάζονται κανονικά, όσο είναι εφικτό και με πρωτοφανή μέτρα ασφαλείας, βλέπουμε τα όργανα επιτήρησης των μέτρων να επιβάλλουν πρόστιμα σε αυταπασχολούμενους και μισθωτούς – κατά παράβαση των ανακοινωθέντων".

Σύμφωνα με το ΤΕΕ, υπάρχουν επαναλαμβανόμενα κρούσματα επιβολής προστίμων, τόσο στην Αττική όσο και στην Περιφέρεια, όπου σε επιβλέποντες έργων μηχανικούς, στο δρόμο προς εργοτάξια ή οικοδομές, τα οποία επιβλέπουν (και δεν μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς τη δική τους ευθύνη και για λόγους ασφαλείας), επιβάλλονται πρόστιμα κατά την κίνησή τους, ενώ διαθέτουν τόσο τη φόρμα μετακίνησης εργαζόμενου, όπως προβλέπεται (σφραγισμένη κλπ) όσο ακόμη και αποδεικτικά των έργων στα οποία κατευθύνονται. Επίσης σημειώνεται ότι συνεργεία έργων και οικοδομών, με ποικίλες ειδικότητες μηχανικών και άλλων επαγγελματιών, δυσκολεύονται στις μετακινήσεις τους από Περιφέρεια σε Περιφέρεια και ειδικά στη μετακίνηση από και προς τη νησιωτική χώρα.