



ΘΕΜΑ: Κατασκευαστικές επιχειρήσεις του Χρηματιστηρίου Αθηνών : Πόσο επηρεάστηκαν από την παγκόσμια οικονομική κρίση; Ποιες είναι οι προοπτικές τους;

Επιβλέπων καθηγητής: Φραγιαδάκη Δ.

Φοιτητές: Μενιουδάκης Ι. Ηλιάκης Α.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2012

Πίνακας περιεχομένων:

| | |
|---|--|
| Εισαγωγή..... | |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο Κλάδος των Κατασκευαστικών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα..... | |
| 1.1 Γενικά στοιχεία κατασκευαστικού κλάδου..... | |
| 1.2 Τα κυριότερα μεγάλα έργα των τελευταίων έτων..... | |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Οι κυριότερες κατασκευαστικές επιχειρήσεις..... | |
| 2.1 J&P ΑΒΑΞ..... | |
| 2.2 Ελλάκτωρ Α.Ε..... | |
| 2.3 ΒΙΟΤΕΡ Α Ε..... | |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η εξάρτηση των κατασκευαστικών επιχειρήσεων από το Κράτος.... | |
| 3.1 Επενδύσεις και κατασκευαστικός κλάδος- Εικόνα του σήμερα..... | |
| 3.2 Έρευνα του Οικονομικού πανεπιστημίου Αθηνών. | |
| 3.3 Τρόποι συμμετοχής εταιριών στα Δημόσια έργα- ΣΔΙΤ..... | |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η δραστηριότητα των κατασκευαστικών σήμερα και οι διαφαινόμενες προοπτικές για το μέλλον..... | |
| 4.1 Οικονομική συγκυρία..... | |
| 4.2 Περιβάλλον..... | |
| 4.3 Κίνδυνοι σχετιζόμενοι με το κόστος παράγωγης..... | |
| 4.4 Προοπτικές του Κλάδου..... | |
| Ανακεφαλαίωση – Συμπεράσματα..... | |
| Βιβλιογραφία..... | |
| Παράρτημα πινάκων..... | |

- Πίνακας 1:** Παρατίθενται τα στοιχεία που αφορούν την κατάσταση της οικονομικής θέσης του ομίλου J&P-ΑΒΑΞ.....
- Πίνακας 2:** Στοιχεία αναφορικά με την κατάσταση ταμειακών ροών της J&P-ΑΒΑΞ.....
- Πίνακας 3:** Κατάσταση οικονομικής θέσης του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε.Παρουσίαση συγκριτικών στοιχείων 31/12/2010 με 30/09/2011.....
- Πίνακας 4:** Κατάσταση αποτελεσμάτων 9μηνου του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε. (31/12/2010 με 30/09/2011).....
- Πίνακας 5:** Κατάσταση συνολικών εσόδων του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε. (30/09/2011 με 31/12/2010).....
- Πίνακας 6:** Στοιχεία κατάστασης οικονομικής θέσης για τη χρήση από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2010 της εταιρίας ΑΚΤΩΡ.....
- Πίνακας 7:** Στοιχεία κατάστασης συνολικών εσόδων για την χρήση από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2010 της εταιρίας ΑΚΤΩΡ.....
- Πίνακας 8:** Ενδιάμεση κατάσταση συνολικού εισοδήματος του ομίλου ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ.....
- Πίνακας 9:** Ενδιάμεση κατάσταση οικονομικής θέσης του ομίλου ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ.....
- Πίνακας 10:** Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων 2000-2012.....

Εισαγωγή

Η παρούσα πτυχιακή εργασία θα επιχειρήσει να αποτυπώσει την εικόνα που παρουσιάζουν στον Ελλαδικό χώρο, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κατασκευαστικό κλάδο και είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ακολούθως θα παρουσιαστούν τα στοιχεία που φανερώνουν πως οι εν λόγω επιχειρήσεις είναι επηρεασμένες από την παγκόσμια οικονομική κρίση, με την εκτάση που αυτή έχει πάρει και στην χώρα μας και τέλος ποιές είναι οι προοπτικές που διαφέρονται για τον κλάδο αυτό στο άμεσο αλλά και μακροπρόθεσμο μέλλον.

Αναλυτικότερα στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα γενικά στοιχεία που αφορούν τον κατασκευαστικό κλάδο στην Ελλάδα διαχρονικά όπως και τα κυριότερα έργα που έχουν εκπονηθεί. Στον δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη παρουσίαση τριών από τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην χώρα μας.

Ακολούθως στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στην εξάρτηση των κατασκευαστικών εταιριών από το κράτος όπως επίσης και το τραπεζικό σύστημα. Επιπλέον παρουσιάζεται εκτενώς ο τρόπος συμμετοχής των κατασκευαστικών εταιριών στα δημόσια έργα . Επίσης γίνεται παρουσίαση έρευνας του οικονομικού πανεπιστημιού Αθηνών που είχε εκπονηθεί με την συμμετοχή ιδιοκτητών κατασκευαστικών εταιριών στην περιοχή της Αττικής.

Συνεχίζοντας στο 4 κεφάλαιο, γίνεται παρουσίαση της δραστηριότητας των κατασκευαστικών εταιριών σήμερα εξετάζοντας τους πιο σημαντικούς παράγοντες με βάση τα δεδομένα της εποχής όπως η τρέχουσα οικονομική συγκυρία, οι κίνδυνοι που έχουν να αντιμετωπίσουν οι κατασκευαστικές και οφείλονται σε περιβαλλοντικά αίτια, όπως και αυτοί που έχουν να κάνουν με το κόστος παραγωγής. Τέλος αναφέρονται εκτενώς οι διαφαινόμενες προόπτiques του κλάδου σήμερα.

Στο τέλος της πτυχιακής εργασίας παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα μέσα από μια σύντομη ανακεφάλαιωση όσων παρουσιάστηκαν προηγουμένως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο Κλάδος των Κατασκευαστικών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα

1.1 Γενικά στοιχεία κατασκευαστικού κλάδου

Ο κατασκευαστικός κλάδος θεωρείται από τους σημαντικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Σταθμοί για την εξέλιξη του κατασκευαστικού κλάδου αποτελούν οι παρακάτω:

- Τα έργα του Τρικούπη, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα,
- Τα έργα για την αποκατάσταση του ελλαδικού χώρου μετά την απελευθέρωση των εδαφών των «Νέων Χωρών» και της περιόδου μετά τη Μικρασιατική καταστροφή από τον Βενιζέλο,
- Τα έργα της ανασυγκρότησης μετά τον πόλεμο και τον εμφύλιο που διενεργήθηκαν από διάφορες κυβερνήσεις και με την ανάλογη αμερικανική βοήθεια,
- Η περίοδος των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και άλλων συμπληρωματικών προγραμμάτων με την ουσιαστική συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(Δ. Σκάγιαννης, 2005)

Η σημασία του για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη. Η ροή χρηματικών κονδυλίων από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης III για την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων υποδομής και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004 ανέδειξαν τον κλάδο σε σημαντικό αναπτυξιακό παράγοντα. Η πρωτεύουσα θέση του στην Ελληνική Οικονομία αναδεικνύεται και από τη συμμετοχή των κατασκευών στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, η οποία τα τελευταία χρόνια ήταν της τάξεως του 10% και μαζί με τις συναφείς δραστηριότητες έφθασε το 20%.

Ο συνολικός αριθμός εταιριών που απαρτίζουν τον κατασκευαστικό κλάδο ανέρχεται στις 2.500 περίπου, από τις οποίες οι 603 έχουν τη μορφή Α.Ε. και Ε.Π.Ε. Η συνολική άμεση απασχόληση στον κλάδο ξεπέρασε τα 340.000 άτομα κατά τη

διάρκεια της εκτέλεσης των Ολυμπιακών έργων ενώ μειώθηκε στην συνέχεια λόγω της ύφεσης που επακολούθησε. Οι ανώνυμες κατασκευαστικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι κάτοχοι πτυχίων 7ης τάξης ανέρχονται σε 14.

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος των κατασκευαστικών χαρακτηρίζεται από χαμηλό βαθμό συγκέντρωσης, αφού οι 5 μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου αντιπροσωπεύουν μόλις το 7,8% του συνόλου του κύκλου εργασιών των κατασκευών στην Ελλάδα. Έτσι από το σύνολο των κατασκευαστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κατασκευαστικό κλάδο για την εγχώρια αγορά, το 77,96% είναι προσωπικές εταιρίες, ενώ μόλις το 2,77% έχουν νομική μορφή Ανώνυμης Εταιρίας και Εταιρίας Περιορισμένης Ευθύνης. Το 97,69% των επιχειρήσεων του κλάδου απασχολεί κάτω από 5 εργαζόμενους και το 92,31% έχει κύκλο εργασιών μικρότερο από 150.000 ευρώ.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω οι εταιρίες 4ης-7ης Τάξης που αναλαμβάνουν δημόσια έργα παρουσιάζουν υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, καθώς οι 5 μεγαλύτερες τεχνικές εταιρίες συγκεντρώνουν το 32,9% του συνολικού κύκλου εργασιών των 220 τεχνικών εταιριών που έχουν εργοληπτικό πτυχίο 4ης-7ης Τάξης. Ο κατασκευαστικός κλάδος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους εργοδότες στην ελληνική οικονομία, με συμμετοχή κατά μέσο όρο τη δεκαετία 1995-2004, 7,2% στη συνολική απασχόληση της χώρας.

Στον ευρωπαϊκό χώρο τώρα ο κατασκευαστικός κλάδος των 25 κρατών-μελών το 2002, παρήγαγε 384,4 δις ευρώ προστιθέμενη αξία και απασχόλησε 12,2 εκατομμύρια άτομα, συμβάλλοντας κατά 8,1% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ και κατά 10,4% στη απασχόληση της συνολικής ευρωπαϊκής οικονομίας. Προσδοκίες για την ανάπτυξη της αγοράς δημιουργεί η ιδέα της ένταξης των "νέων" κρατών-μελών. Όμως δημιουργούνται και ανησυχίες, οι οποίες κυρίως από το πολύ χαμηλό κόστος εργασίας στα "νέα" κράτη-μέλη.

Η κατασκευαστική δραστηριότητα μπορεί να αναλυθεί κυρίως σε δύο επιμέρους κατηγορίες:

α) Δημόσια Έργα

β) Ιδιωτικά Έργα

Η ιδιωτική και δημόσια οικοδομική δραστηριότητα, η οποία απασχολούσε τη μεγάλη πλειοψηφία των κατασκευαστικών εταιριών κατά το 1989 -1991, παρουσίασε κάμψη στις αρχές του 1990 λόγω της δυσμενούς εξέλιξης στο μέσο κόστος κατοικίας. Συγκεκριμένα επηρεάστηκε ιδιαίτερα από τα υψηλά επιτόκια των στεγαστικών δανείων, την αύξηση του κόστους κατασκευής λόγω της αύξησης των τιμών των υλικών και του εργατικού κόστους, την οικονομική κρίση και τον περιορισμό στις μισθώσεις. Ως αποτέλεσμα στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 μετατοπίστηκε σε σημαντικό βαθμό το ενδιαφέρον των μεγάλων τεχνικών εταιριών του κατασκευαστικού κλάδου από την οικοδομική δραστηριότητα στα έργα υποδομής του Δημοσίου Τομέα.

Ωστόσο, από τα τέλη του 1995 άρχισαν να μειώνονται τα επιτόκια των στεγαστικών δανείων, απελευθερώθηκαν οι μισθώσεις, ενώ πολλές περιοχές εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλεως. Τα γεγονότα αυτά, σε συνδυασμό με την ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004 ενίσχυσαν την οικοδομική δραστηριότητα και επηρέασαν θετικά την εξέλιξη της η οποία άρχισε να παρουσιάζει σημάδια ανάκαμψης. Τα δημόσια έργα αποτελούν το σημαντικότερο προσδιοριστικό παράγοντα του κλάδου των κατασκευών. Σε αυτό συνετέλεσε και το πρόγραμμα σύγκλισης της Ελληνικής Οικονομίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στα πλαίσια της αναβάθμισης της Ελληνικής υποδομής, το Ταμείο Συνοχής και το Β' και το Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) χρηματοδοτούν μια σειρά από έργα που αναμένεται με την ολοκλήρωσή τους να αλλάξουν τη μορφή της χώρας.

Τα δημόσια έργα που εντάχθηκαν στο ΚΠΣ της περιόδου 1994-1999 ξεπέρασαν σε αξία τις δρχ. 8 τρις (23,5 δισ. ευρώ περίπου). Ενώ οι συνολικοί πόροι του Γ ΚΠΣ για την περίοδο 2000-2006 θα ανέλθουν στα δρχ. 17,5 τρις (51,4 δισ. ευρώ περίπου) εκ των οποίων ποσό 4,1 τρις δρχ. (12 δισ. ευρώ περίπου) προορίζεται για τις μεταφορές -

οδικούς άξονες, λιμάνια, αστική ανάπτυξη, σιδηροδρόμους, αεροδρόμια και αστικές συγκοινωνίες.

Σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία προώθησης του Δ' ΚΠΣ για το οποίο η πρόταση της Κομισιόν για τη χώρα μας ανέρχεται σε 18 δις ευρώ, με αντιρρήσεις βέβαια από τις πλέον ισχυρές χώρες που επιδιώκουν να εγκριθεί μικρότερο ποσό.

Η ολοκλήρωση του Β' ΚΠΣ, η υλοποίηση του ΓΚΠΣ (2000-2006) και η προοπτική του Δ' ΚΠΣ θα συμβάλλουν σημαντικά στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας, στην επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και στην πραγματική σύγκλιση της ελληνικής οικονομίας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά έργα, θα μπορούσαν να ταξινομηθούν στις εξής κατηγορίες:

α) Κατοικίες,

β) Εμπορικά Ακίνητα,

γ) Βιομηχανικά Ακίνητα,

δ) Αγροτικά και Ειδικού σκοπού Ακίνητα.

Ο κλάδος αυτός των κατασκευαστών ακινήτων καλύπτεται από ορισμένες επιμέρους κατηγορίες οι οποίες κατατάσσονται ανάλογα με το μέγεθος τους σε μεγάλου μεγέθους κατασκευαστικές εταιρίες ακινήτων ή κοινοπραξίες, σε μικρού μεγέθους κατασκευαστικές εταιρίες, σε εργολάβους οικοδομών και ιδιοκατασκευές και αυθαίρετη δόμηση. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο συγκεκριμένος τομέας λόγω της οικονομικής ύφεσης που έπληξε την ελληνική οικονομία και της διατήρησης των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων σε υψηλά επίπεδα, της αύξησης του κατασκευαστικού κόστους καθώς και του περιορισμού στις αυξήσεις των ενοικίων εμφάνισε πτωτική πορεία.

Ωστόσο από το 1995 και εντεύθεν λόγω της μείωσης των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων και της ένταξης πολλών περιοχών στο σχέδιο πόλης, η εικόνα στο τομέα αυτό παρουσίασε βελτίωση. Παράγων που συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη

ιδιωτικών έργων είναι η προώθηση των μεγάλων έργων υποδομής όπως οι μεγάλοι οδικοί άξονες και τα αεροδρόμια, που δημιουργούν κατ' επέκταση συνθήκες ευνοϊκές για την προώθηση της ιδιωτικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή.

Η πορεία του κλάδου στα ιδιωτικά έργα προσδιορίζεται από την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας και ειδικότερα της ιδιωτικής νόμιμης οικοδομικής δραστηριότητας, η οποία επηρεάζεται άμεσα από τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Με βάση την ΕΣΥΕ η νόμιμη ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα παρουσίασε πτωτική τάση το διάστημα 1990-1995, ενώ ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την τριετία 1996-1998, μείωση σημειώθηκε την περίοδο 1998 - 1999 και αντίστοιχα επιτάχυνση της ανοδικής πορείας το 2001.

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν γενικά την πορεία του κλάδου είναι α) η πορεία της ελληνικής οικονομίας, β) τα επιτόκια χορηγήσεων, γ) η τεχνογνωσία σχετικά με τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, δ) η επέκταση του θεσμού κατασκευής με τη μέθοδο BOT ή μέσω των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και ε) οι συνεργασίες τραπεζικών και κατασκευαστικών ομίλων.

Σήμερα οι κατασκευαστικές εταιρίες βρίσκονται αντιμέτωπες με ένα τοπίο στο χώρο των κατασκευών, το οποίο εμφανίζεται αρκετά διαφοροποιημένο από αυτό που γνώριζαν στις αρχές της δεκαετίας του '90. Οξύνθηκε ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών, σε μια περίοδο μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες ύφεσης της κατασκευαστικής δραστηριότητας και με διαμόρφωση συνθηκών που επιβάλλουν νέες οργανωτικές δομές και αλλαγή στρατηγικής και management.

Η αυξανόμενη πίεση για επιχειρησιακή αναδιάρθρωση του κλάδου, είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ισχυρών τάσεων ανακατατάξεων μεταξύ των κατασκευαστικών εταιριών (εξαγορές, συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες), οι οποίες αποτελούν ένα πρόσφατο σχετικά φαινόμενο που έρχεται να διαφοροποιήσει το περιβάλλον των τεχνικών εταιριών. Τα τελευταία χρόνια έγινε αντιληπτό ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των εταιριών του κλάδου απαιτεί ανταπόκριση στις προκλήσεις για τεχνογνωσία, καλύτερη οργάνωση κλπ., οι οποίες δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με την παραδοσιακή δομή που χαρακτηρίζει τον κλάδο.

Παρά τα προβλήματα καθυστέρησης στις αναθέσεις των έργων λόγω εμπλοκών του θεσμικού πλαισίου, η προώθηση πληθώρας έργων το 2005 διαμορφώνει καλύτερες συνθήκες για την συνέχιση της ανάπτυξης του κατασκευαστικού κλάδου. Είναι απαραίτητο για την χώρα να προχωρήσει τις υποδομές που έχει ανάγκη, για να επιτευχθεί η ισόρροπη ανάπτυξη και η περιφερειακή σύγκλιση και επομένως πολλά ακόμη είναι τα έργα που υπάρχει ανάγκη να εκτελεσθούν τα επόμενα χρόνια.

Συγχρόνως η προώθηση του νόμου για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για έργα μικρής και μεσαίας κλίμακας, διαμορφώνει συνθήκες για ανάπτυξη του θεσμού, με άμεση συνέπεια την απελευθέρωση παραγωγικών δυνάμεων και την τόνωση του κατασκευαστικού κλάδου, που καλείται εκ των πραγμάτων να συμμετάσχει στα σχήματα.

Παρολαυτά, ο κατασκευαστικός κλάδος σήμερα έχει επηρεαστεί σοβαρά από την τρέχουσα οικονομική ύφεση παρά το γεγονός ότι τα τελευταία 20 χρόνια στη χώρα μας υπήρξε μια ραγδαία αύξηση στις κατασκευές. Από το 2008 έως το 2011 χάθηκαν 157.000 θέσεις εργασίας. Οι απώλειες αυτές είναι οι υψηλότερες σε σύγκριση με κάθε άλλο κλάδο. Πιο αναλυτικά στον κλάδο των κατασκευών οι 295.000 απασχολούμενοι του 1998, αυξήθηκαν σε 400.000 το 2008, για να μειωθούν σε 242.000 το τρίτο τρίμηνο του 2011 με βασική αιτία την συνεχής συρρίκνωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και τις αλλεπάλληλες τις αλλεπάλληλες περικοπές του. Είναι χαρακτηριστικό ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για το 2011 κατά τον προϋπολογισμό είχε προσδιοριστεί στα 8,5 δισ. ευρώ, όμως έκλεισε στα 6,6 δισ. ευρώ μετά τις αλλεπάλληλες περικοπές στη διάρκεια του χρόνου. Παράλληλα και με την ψήφιση του δεύτερου Μνημονίου, το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για το 2012 συρρικνώθηκε κατά 400 εκατ. ευρώ σε 7,15 δισ. ευρώ.

Η συρρίκνωση του ΠΔΕ, σε συνδυασμό με τη γενικότερη οικονομική κρίση, οδήγησε στην έξοδο από το κλάδο μια στις τέσσερις κατασκευαστικές εταιρείες που υπήρχαν το 2004, Στην έκθεση του Συνδέσμου Τεχνικών Εταιρειών αναφέρονται ακόμα τα εξής πολύ αποθαρρυντικά στοιχεία:

✓ ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές (σύνολο κλάδου) συνεχίζει να συρρικνώνεται επί 12 συνεχόμενα τρίμηνα, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται μειωμένος κατά 9,4% το Γ' τρίμηνο του 2011 έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 2010

✓ η συμμετοχή του κλάδου στην δημιουργία του ΑΕΠ, συρρικνώνεται επί 9 συνεχόμενα τρίμηνα, με αποτέλεσμα να καταγράφεται η χαμηλότερη τιμή της, τα τελευταία 12 έτη, μόλις 3,9% το Γ' τρίμηνο του 2011,

✓ οι συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις σε κατασκευές παρουσίασαν μείωση κατά 19,7% το Γ' τρίμηνο του 2011 έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2010,

ο δείκτης παραγωγής οικοδομικών έργων, συρρικνώνεται επί 13 συνεχόμενα τρίμηνα, με περαιτέρω μείωση κατά 41,7% το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2010, καταγράφοντας την χαμηλότερη τιμή από το 2000

Συνέπεια όλων αυτών είναι το σύνολο των επιχειρήσεων του κλάδου να αντιμετωπίζει οξύτατα προβλήματα, τα οποία, όπως αναφέρει ο Σύνδεσμος, είναι:

- Σημαντική αύξηση του ποσοστού των εργοληπτικών εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης που εμφανίζουν ζημίες κατά το 2010 έναντι του 2009, 29,3% του έναντι 17,2%, αντίστοιχα.
- Επιδείνωση του μέσου μεγέθους των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 6,2% το 2010 έναντι του 2009 (από 8,4 εκ. € σε 9 εκ.
- Μείωση του μέσου κύκλου εργασιών των εταιρειών 3ης-7ης τάξης κατά 16,4% το 2010/2009

Η δυσμενής αυτή εξέλιξη οφείλεται στη:

1. Μείωση κατά 28,2% του πλήθους των νέων δημοπρασιών προϋπολογισμού άνω των 2 εκ. € κατά το 2011 .
2. Μείωση των παραγγελιών ιδιωτικών έργων, όπως αυτές μετριοούνται από τον όγκο των οικοδομικών αδειών, ο οποίος το Α' δεκάμηνο του 2011 ανήλθε μόλις σε 18,4 εκ. m³, την χαμηλότερη τιμή των τελευταίων 31 ετών.

1.2 Τα κυριότερα μεγάλα έργα των τελευταίων έτων

Περιφερειακά έργα

Οι πλειοψηφία των περιφερειακών δημόσιων έργων, από το 2000 και μετά, επικεντρώθηκαν κατα κύριο λόγο στην οδοποιία και πιο συγκεκριμένα στην κατασκευή νέων δρόμων και στη συντήρηση και τις διαπλατύνσεις των ήδη υπάρχοντων. Η μεγαλύτερη δραστηριότητα στον τομέα της οδοποιίας σημειώθηκε στην Αττική (σύνολο έργων: 90), ενώ ακολούθησε η Κεντρική Μακεδονία, με 53 έργα οδοποιίας, και η Θεσσαλία (51 έργα οδοποιίας).

Σημαντική υπήρξε και η δραστηριότητα που παρατηρήθηκε στο λιμενικό τομέα, καθώς καταγράφηκαν συνολικά 105 έργα συνολικά. Από αυτά, τα 4 αφορούν την κατασκευή νέων λιμένων ή μαρίνων (2 στην Αττική, 1 στο Βόρειο Αιγαίο και 1 στην Ήπειρο), τα 69 τη συντήρηση, εμβάθυνση και επισκευή υφιστάμενων λιμένων και τα 32 αντιστοιχούν σε λοιπά λιμενικά έργα.

Επιπλέον σε ολόκληρη την Ελλάδα κατασκευάστηκαν 8 νέες σιδηροδρομικές γραμμές και 2 αεροδρόμια, ενώ πραγματοποιήθηκαν 28 έργα στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (στάδια, γυμναστήρια και αθλητικές εγκαταστάσεις).

Μεγάλα έργα

Εκτός από τα παραπάνω έργα, τα οποία αφορούν την περιφερειακή δραστηριότητα, πρέπει να αναφερθούν και τα μεγάλα έργα υποδομής που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα ή συνεχίζουν να κατασκευάζονται και πραγματοποιήθηκαν είτε από καθαρά δημόσια χρηματική πρωτοβουλία είτε από συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Μερικά από αυτά είναι:

- ο νέος διεθνής αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα,
- η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου,
- το Αττικό Μετρό,
- ο οδικός άξονας της Εγνατίας,

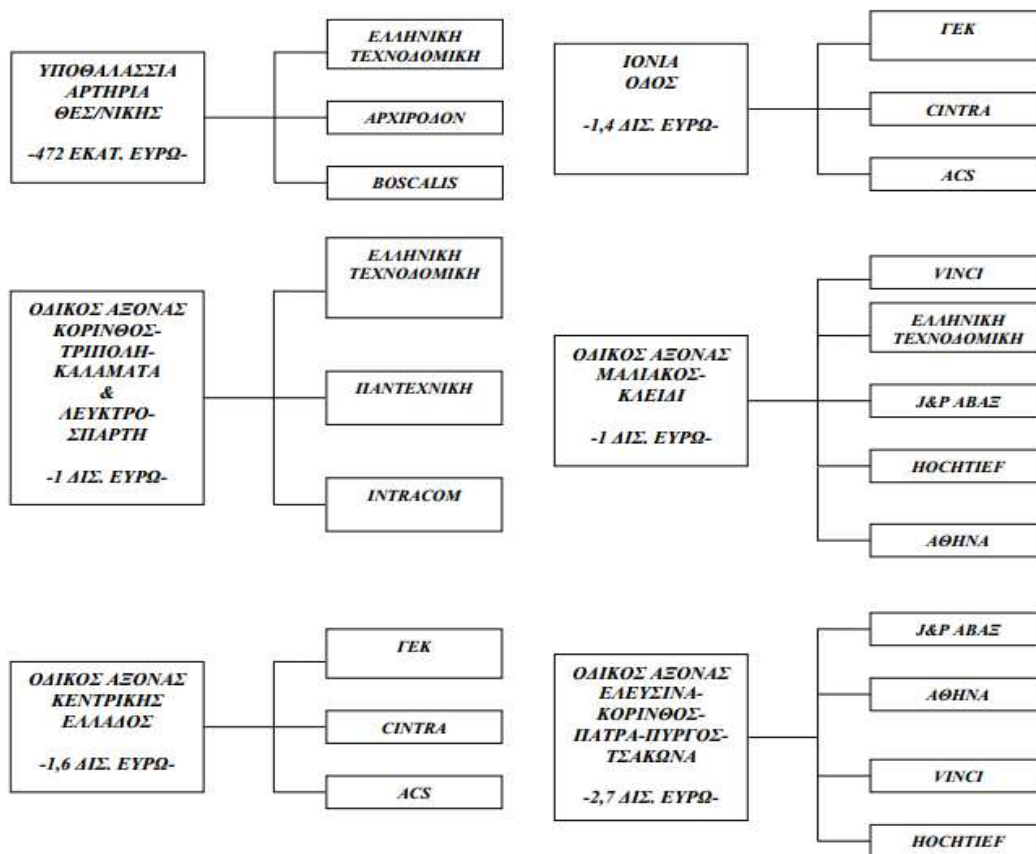
- η ελεύθερη λεωφόρος Σπάτων - Σταυρού - Ελευσίνας,
- ο οδικός άξονας Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων,
- τα έργα εκτροπής του Αχελώου
- Μετρό της Θεσσαλονίκης,
- Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης,
- επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας

Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων υποδομής ξεπερνάει το ποσό των 4.360.000 χιλιάδων Ευρώ, με σημαντικότερο το κόστος της κατασκευής του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής (1.412.237 χιλιάδες Ευρώ για μήκος άξονα 65,3 χιλιομέτρων). Μεταξύ των έργων οδοποιίας, το μεγαλύτερο σε μήκος έργο αφορά στην ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας Οδού στη Μακεδονία και Θράκη,

Παρόλαυτα, με τα μεγάλα δημόσια έργα, όπως η Αττική Οδός, η γέφυρα Ρίου – Αντίρριου, το αεροδρόμιο “Ελ. Βενιζέλος” να έχουν ολοκληρωθεί και την ανυπαρξία νέων μεγάλων επενδύσεων να αποκτά μόνιμα χαρακτηριστικά λόγω της οικονομικής κρίσης που μαστίζει την χώρα μας τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας μοιάζει για τον κατασκευαστικό κλάδο ως μία από τις διαφανιόμενες “εξόδους κινδύνου”. Ιδιαίτερα μάλιστα μετά την πρόσφατη παρουσίαση του νομοσχεδίου για την επιτάχυνση της ανάπτυξης των ΑΠΕ κατασκευαστικοί όμιλοι καταστρώνουν φιλόδοξα επιχειρησιακά πλάνα προκειμένου να αυξήσουν το μερίδιο που κατέχουν στη συγκεκριμένη αγορά.

Για την περίοδο 2007-2013 έχει προγραμματιστεί η ανάληψη μιας νέας γενιάς οικοδομικών έργων ύψους 20 δισεκατομμυρίων ευρώ. Στο ποσό αυτό συγκαταλέγεται και η διάθεση του ποσού των 10 δις, ευρώ για την πραγματοποίηση 7 μεγάλων έργων στον Ελλαδικό χώρο, τα οποία έχουν ανατεθεί σε μεγάλες εταιρίες της αγοράς.

Σχεδιάγραμμα 1: Τα 6 κατασκευαστικά έργα και οι ανάδοχες εταιρίες



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Οι κυριότερες κατασκευαστικές επιχειρήσεις

2.1 J&P ΑΒΑΞ

- Προσωπικό : Εταιρία 1444, Όμιλος 1994
- Δραστηριότητες: Δημόσια και ιδιωτικά τεχνικά έργα.
- Γενικές πληροφορίες:

Ο όμιλος J & P ΑΒΑΞ Α.Ε. είναι ένας από τις πιο ισχυρές κατασκευαστικές εταιρίες της Ελλάδος . Ιδρύθηκε το 1986 με την επωνυμία Άβαξ ΑΕ, ως προϊόν της συγχώνευσης των ατομικών επιχειρήσεων: Γεραρχάκης Νικόλας, Κουβαράς Κωνσταντίνος και Σγαρδέλης Αντώνιος, οι οποίες προϋπήρχαν από το 1970. Στις 28/06/2002 απορρόφησε τις εταιρείες J&P (Ελλάς) ΑΤΕ και ΕΤΕΚ ΑΕ. Στις 01/07/2002 η επωνυμία της άλλαξε από Άβαξ ΑΕ στη σημερινή. Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των έργων του ομίλου ανέρχεται περίπου σε €2,4δισ.

Η εταιρία είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο Αθηνών από το 1994. Στην J & P ΑΒΑΞ Α.Ε. ανήκουν επίσης οι εταιρίες ΕΤΕΘ Α.Ε., ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε., ΠΡΟΕΤ Α.Ε., ΕΛΒΙΕΞ Α.Ε., ΑΝΕΜΑ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΑΚΙΝΗΤΑ ΕΥΒΟΙΑΣ, ΑΒΑΞ Α.Ε., ΗΛΙΟΦΑΝΕΙΑ Α.Ε, J & P Development Α.Ε., E-Constructions Α.Ε., ΑΥΤΕΚΟ (J & P ΑΒΑΞ ΙΚΤΕΟ Α.Ε.), TASK J & P, VOLTERRA Α.Ε., TERRA FIRMA, C-PRO. Συγκεκριμένα ο όμιλος περιλαμβάνει εταιρίες με εργοληπτικά πτυχία 7^{ης}, 6^{ης}, 4^{ης}, και 3^{ης} τάξης για τα δημόσια έργα αλλά και ένα σύνολο άλλων εταιριών όπως προκατασκευές, κέντρα τεχνικού ελέγχου αυτοκινητων, Real Estate, κατασκευής, διαχείρισης και εκμετάλλευσης πάρκινγκ, διαχείρισης εγκαταστάσεων, ηλεκτρονικού εμπορίου, διαχείρισης έργων και συμβάσεων, εμπότισμου ξυλείας, εκμετάλλευσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ανάπτυξης φωτοβολταϊκών και αιολικών πάρκων.

Ο όμιλος J&P ΑΒΑΞ μεσά από πλήθος δραστηριοτήτων σε όλους του τομείς κατασκευής, με έργα πολιτικού μηχανικού, κτιριακά, υδραυλικά, λιμενικά, οδοποιίας, ηλεκτρομηχανολογικά, ενεργειακά/ βιομηχανικά, δίκτυα σωληνώσεων και φυσικού

αερίου, με εισαγωγή τεχνογνωσίας από το εξωτερικό, αλλά και με εξαγωγή προς τρίτες χώρες, πέτυχε την αναγνώριση του διεθνώς. Σημαντικό μερίδιο στο χαρτοφυλάκιο του ομίλου καταλαμβάνουν πλέον τα έργα παραχώρησης και τα έργα εξωτερικού. Η J&P-ΑΒΑΞ Α.Ε. έχει αναλάβει έργα σε Μέση Ανατολή και Αφρική και συμμετέχει σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα υποδομής και ανοικοδόμησης γειτονικών χωρών και περιοχών (Ανατολική & ΝΑ Ευρώπη, Μέση Ανατολή, Βόρεια Αφρική) σε συνεργασία με τον Όμιλο J&P και άλλους ισχυρούς διεθνείς εταίρους.

Ο Όμιλος J&P-ΑΒΑΞ εφαρμόζει σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του Συστήματα Διαχείρισης Ποιότητας, Ασφάλειας και Περιβάλλοντος, αντίστοιχα πιστοποιημένα κατά ISO - 9001/2000, OSHAS 18001 και ISO 14001, γεγονός που τον καθιστά ανάμεσα στους πρωτοπόρους στον χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα και διεθνώς.

Στον πίνακα 1, του παραρτήματος παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία που την κατάσταση της οικονομικής θέσης του ομίλου J&P-ΑΒΑΞ. Όπως βλέπουμε, το σύνολο ενεργητικού του ομίλου παραμένει στα ίδια επίπεδα και εκφράζεται σε 1.335.275 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 1.335.524 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011) για τον όμιλο. Για την εταιρία φαίνεται να υπάρχει μια μικρή αύξηση από 1.061.221 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 1.158.117 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011). Επιπλέον το σύνολο των υποχρεώσεων του ομίλου αυξήθηκε από 992.546 χιλ. ευρώ το 2010 σε 997.935 χιλ. ευρώ το 2011. Η ίδια εικόνα και για την εταιρία με αύξηση των συνολικών της υποχρεώσεων από 571.913 χιλ. ευρώ το 2010 σε 655.055 χιλ. ευρώ το 2011.

Στον πίνακα 2, του παραρτήματος παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία που αφορούν την κατάσταση ταμειακών ροών της J&P-ΑΒΑΞ. Παρατηρούμε ότι τα κέρδη/ζημίες προ φόρων για τον όμιλο σημείωσαν αισθητή μείωση από 17.155 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 6.095 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011) για τον όμιλο. Για τη εταιρία η εικόνα παραμένει η ίδια με μείωση από 9.462 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 3.748 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011). Επιπλέον, αύξηση παρατηρούμε στο σύνολο εισροών (εκροών) από λειτουργικές

δραστηριότητες μεταξύ των δύο έτων. Έτσι για τον όμιλο από 4.940 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) έφτασε στις 79.939 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011)

ενώ για την εταιρία από 18.931 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 42.576 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011). Παρόμοια εικόνα παρουσιάζουν και τα σύνολα εισροών από χρηματοδοτικές και επενδυτικές δραστηριότητες. Τέλος η καθαρή αύξηση/μείωση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου σημειώνει επίσης άνοδο τόσο για τον όμιλο από 1.701 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 52.901 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011) και από 3.796 χιλ. ευρώ (από 1/1/10 έως 30/9/2010) σε 34.275 χιλ. ευρώ (από 1/1/11 έως 30/9/2011).

Μεγάλα Ολυμπιακά έργα:

01. Παγκρήτιο στάδιο Ηράκλειο, Κρήτη
02. Σπίτι βαρέων αθλημάτων, Λιόσια
03. Ολυμπιακό χωριό Θρακομακεδόνες
04. Ιππικό κέντρο Μαρκόπουλο
05. Γήπεδο Hockey, Αγ. Κοσμά
06. Στάδιο Καραϊσκάκη, Πειραιάς
07. Φάρος Ψυχικού, Ψυχικό
08. Αθλητικό κέντρο πυγμαχίας – Μαζαράκι, Περιστέρι

Έργα εξωτερικού:

01. A1 Sosnica Interchange, Πολωνία
02. Τεχνητό νησί “The Pearl”, Qatar
03. Al Sahara Mall Interchange, Sharjah
04. Hangar Air Emirates, Dubai
05. Sosnica Interchange, Πολωνία
06. BLAGOEVGRAD Waste Treatment Plant, Βουλγαρία
07. A1 Sosnica Belk - Interchange Bridge 470 - Knurów, Πολωνία

Έργα παραχωρήσεων:

01. Γέφυρα Ρίου Αντίρριου
02. Μαρίνα Φαλήρου, Φάληρο
03. Αττική οδός, Αθήνα
04. Αεροδρόμιο Queen Alia, Ιορδανία

Έργα υποδομής:

01. Ρεντίνα σήραγγα Βρασνών, Εγνατία οδός
02. Ασπρόβαλτα, Εγνατία οδός
03. Σταθμός προαστιακού Σιδηρόδρομου, Αθήνα
04. Στρυμόνας, Εγνατία οδός
- 05/06. Πολύμυλος - Λευκόπετρα, Εγνατία οδός
07. Κόμβος Ρεντίνας, Εγνατία οδό

ΒΑΣΙΚΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΟΜΙΛΟΥ:

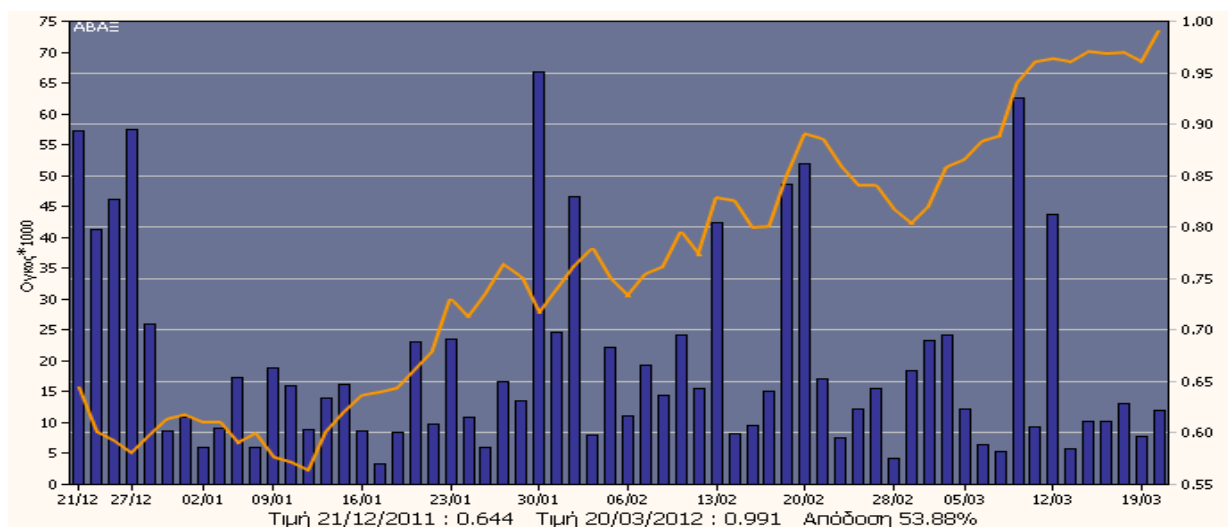
JOANNOU & PARASKEVAIDES (INVESTMENTS) LIMITED

ΕΔΡΑ: Κύπρος

Κωνσταντίνος Αντ. Μιτζάλης

Κωνσταντίνος Επα. Κουβαράς

Γράφημα 1: Αξία μετοχής του ομίλου J&P-ΑΒΑΞ



Στο γράφιμα 1 βλέπουμε την ανοδική τάση που ακολουθεί η μετοχή του ομίλου J&P-ABAΞ από τις 21/12/2011 έως και τις 19/03/2012. Η τιμή της μετοχής σημείωσε άνοδο από 0.644 ευρώ στις 21/12/2011 στα 0.991 ευρώ στις 20/03/2012. Επιπλέον η απόδοση μετοχής είναι 53.88%.

2.2 Ελλάκτωρ Α.Ε.

- Προσωπικό : Εταιρία 16 (ΑΚΤΩΡ) Όμιλος 3916
- Δραστηριότητες: Δημόσια και ιδιωτικά τεχνικά έργα.
- Γενικές πληροφορίες:

Η Ελλάκτωρ Α.Ε. κατασκευαστική επιχείρηση Ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιείται κυρίως στο χώρο των κατασκευών και της ενέργειας. Ο Όμιλος Ελλάκτωρ Α.Ε. αποτελείται από περισσότερες από 100 θυγατρικές εταιρείες, πάνω από 25 συγγενείς και περίπου 165 από κοινού ελεγχόμενες οικονομικές μονάδες και κοινοπραξίες. Η Ελλάκτωρ Α.Ε. δημιουργήθηκε το 1999 ύστερα από τη συγχώνευση των Άκτωρ ΑΤΕ και Ελληνική Τεχνοδομική ΑΕ. Ιδιοκτήτης είναι ο επιχειρηματίας Γεώργιος Μπόμπολας.

Ο όμιλος Ελλάκτωρ Α.Ε. έχει έδρα την Ελλάδα ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται σε 14 χώρες, έχοντας να επιδείξει 60 χρόνια εμπειρίας. Ο ομίλος είναι εισηγμένος στο Χρηματιστήριο Αθηνών από τις 20/4/1994 με συμμετοχή σε διάφορους δείκτες συμπεριλαμβανομένου του FTSE 20. Διαθέτει 10.000 συνεργάτες στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Επιπλέον βρίσκεται στην 103η στη λίστα ENR των 225 κορυφαίων Παγκόσμιων Εργοληπτικών Εταιρειών (Αύγουστος 2011) και στην 138η στη λίστα ENR των 225 κορυφαίων Διεθνών Εργοληπτικών Εταιρειών (Αύγουστος 2011).

Όσον αφορά τα οικονομικά στοιχεία του ομίλου Ελλάκτωρ από 1/01/2011 έως και 31/12/2011, όπως φαίνονται στον πίνακα 3, το μετοχικό κεφάλαιο προσδιορίζεται στις 182.311 χιλ. ευρώ. Παράλληλα το σύνολο ενεργητικού με βάση τα ενοποιημένα στοιχεία είναι 4.358.581 χιλ. ευρώ στις 31/12/2011 σημειώνοντας αύξηση από τις 31/12/10 που ήταν 4.306.787 χιλ ευρώ, ενώ τα στοιχεία της εταιρίας δίδουν μείωση

στο σύνολο ενεργητικού από 1.089.291 χιλ. ευρώ στις 31/12/2010 στις 1.053.692 χιλ. ευρώ στις 31/12/20110.

Στον πίνακα 4 παρατίθεται η κατάσταση αποτελεσμάτων 9μήνου. Οι πωλήσεις του ομίλου με βάση τα ενοποιημένα στοιχεία ήταν 1.302.248 χιλ. ευρώ έως τις 31/12/2010 και μειώθηκαν στις 967.638 χιλ. ευρώ έως τις 30/09/2011. Το μικτό κέρδος επίσης παρουσίασε μείωση από 119.114 χιλ. ευρώ σε 36.472 χιλ. ευρώ έως τις 31/12/2011. Τα κέρδη/ζημιές προ φόρων με βάση τα ενοποιημένα στοιχεία του ομίλου σημείωσαν επίσης σημαντική μείωση από 72.173 χιλ. ευρώ σε 11.297 χιλ. ευρώ. Μικρότερη είναι η μείωση όσον αφορά την εταιρία από 7.063 χιλ. ευρώ σε 6.362 χιλ. ευρώ.

Στον πίνακα 5 του παραρτήματος παρουσιάζεται η κατάσταση συνολικών εσόδων του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε. 31/12/2010 από έως 30/09/2011 . Τα καθαρά κέρδη/ζημιές από 1/1/11 έως 30/09/11 είναι σαφώς αυξημένα σε σχέση με τα αντίστοιχα της περιόδου 2010. Πιο συγκεκριμένα για την περίοδο του 2011 όπως περιγράφεται παραπάνω το συνολικό ποσό όπως αυτό προέρχεται από τα ενοποιημένα στοιχεία είναι της τάξεως των 27.115 χιλ. ευρώ ενώ για την ίδια περίοδο του 2010 το ποσό είναι 18.939 χιλ. ευρώ.

Στις θυγατρικές του Ομίλου Ελλάκτωρ ανήκουν επίσης οι:

- Τομή ABETE (κατασκευαστική)
- Κάστωρ ΑΕ (κατασκευαστική)
- Παντεχνική ΑΕ (κατασκευαστική)
- Ηλέκτωρ (φωτοβολταϊκά)
- Ελληνική Τεχνοδομική Άνεμος (αιολικά πάρκα)
- Βιοσάρ (φωτοβολταϊκά)
- Reds (ανάπτυξη ακινήτων)
- Ελληνικά Λατομεία ΑΕ

Συμμετέχει επίσης στις European Goldfields και Ελληνικός Χρυσός.

Τον κατασκευαστικό τομέα του ομίλου έχει αναλάβει η θυγατρική εταιρεία ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. με τις θυγατρικές της, έχοντας να επιδείξει σημαντική κερδοφορία και σταθερή ετήσια παραγωγή χρηματικών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες.

Σε διεθνές επίπεδο οι προσπάθειες επέκτασης της εταιρείας σε άλλες γεωγραφικές περιοχές έχουν ήδη αρχίσει να αποδίδουν καρπούς με την ανάληψη σημαντικών έργων στα Βαλκάνια και στη Μέση Ανατολή. Η ΑΚΤΩΡ έχει ιδρύσει θυγατρικές εταιρείες σε Ρουμανία, Ντουμπάι, Ιταλία, Άμπου Ντάμπι, Σαουδική Αραβία και στο Ομάν. Η ΑΚΤΩΡ αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ανάπτυξης του Ομίλου συντελώντας ουσιαστικά σε όλες τις νέες δραστηριότητες παρέχοντας στελέχη και τεχνογνωσία υψηλού επιπέδου ασχολούμενη κυριώς με δραστηριότητες που αφορούν:

- Κτηριακά Έργα
- Έργα Υποδομής
- Βιομηχανικά Έργα
- Επεξεργασία Λυμάτων
- Μεταλλευτικές / Λατομικές Δραστηριότητες

Όσον αφορά τα οικονομικά στοιχεία της εταιρίας, αυτά αποτυπώνονται με σαφήνεια στους πίνακες 6 και 7 του παραρτήματος. Στον πίνακα 6, παρουσιάζονται τα στοιχεία της οικονομικής θέσης της εταιρίας ΑΚΤΩΡ. Το σύνολο ενεργητικού της εταιρίας διαμορφώθηκε στις 1.343.785 χιλ. ευρώ για το 2010, ποσό που είναι μειωμένο σε σχέση με το αντίστοιχο του 2009, που ήταν 1.474.675 χιλ.ευρω όπως αναφέρεται στα ενοποιημένα στοιχεία. Στα αντίστοιχα της εταιρίας παρουσιάζεται αύξηση το 2010 σε 794.029 χιλ ευρώ από 744.699 που ήταν το 2009. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας παρέμεινε σταθερό στις 1.343.785 χιλ. ευρώ.

Επιπλέον τόσο οι βραχυπρόθεσμες όσο και οι μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις της εταιρίας αυξήθηκαν σε σχέση με το 2009. Οι βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις από 205.247 χιλ. ευρώ που ήταν το 2009 ανήλθαν σε 250.262 χιλ ευρώ το 2010 και αντίστοιχα οι μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις από 30.178 χιλ. ευρώ το 2009 ανήλθαν σε 37.391 χιλ. ευρώ.

Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται τα στοιχεία που αφορούν την κατάσταση συνολικών εσόδων της εταιρίας ΑΚΤΩΡ. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας παρουσίασε μείση από 1.663.199 χιλ. ευρώ το 2009 σε 1.287.666 χιλ. ευρώ το 2010. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζεται και για τα κέρδη/ ζημίες προ φορου όπου ενώ το 2009 ήταν 59.234 χιλ. ευρώ, το 2010 έφτασε στις 9.383 χιλ. ευρώ.

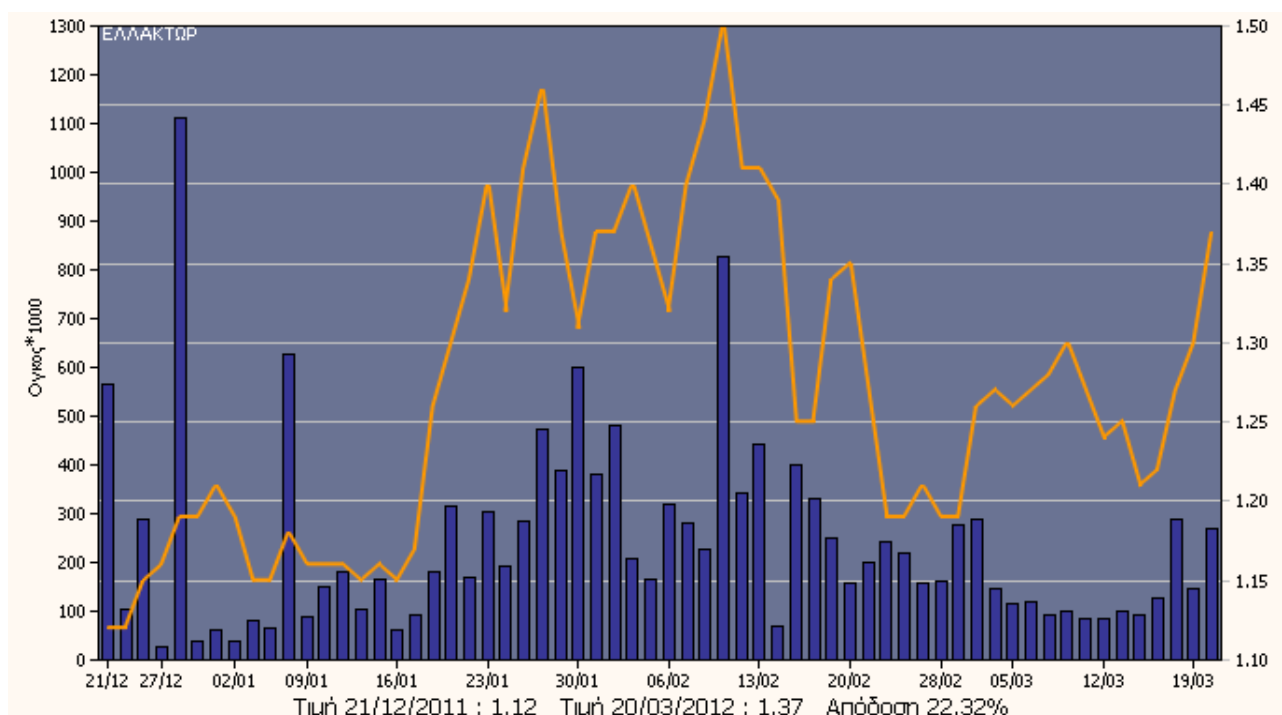
Στα σημαντικότερα έργα που έχει αναλάβει περιλαμβάνονται:

- η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
- η Αττική Οδός
- το Ολυμπιακό Χωριό
- το Νέο Μουσείο Ακρόπολης
- το ΟΑΚΑ
- τους βιολογικούς καθαρισμούς Ψυττάλειας και Θεσσαλονίκης

Μετοχική Σύνθεση της εταιρίας ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ

| Μέτοχος | Αρ. μετοχών | % συμμετοχής |
|-------------------|-------------|--------------|
| ΕΛΛΑΚΤΩΡ Α.Ε. | 93.616.816 | 69,27% |
| ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΙΑΣΠΟΡΑ | 41.535.236 | 30,73% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΟΧΩΝ | 135.152.052 | 100,00% |

Γράφιμα 2: Αξία μετοχής του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε.



Όπως φαίνεται από το γράφιμα η τιμή της μετοχής του όμιλου από 21/12 έως και 19/03/ 2012 παρουσιάζει αυξομειώσεις. Πιο συγκεκριμένα στα μέσα Ιανουαρίου αλλά και τα μέσα Φεβρουαρίου παρουσίασε τις μέγιστες τιμές της ενώ στην συνέχεια ακολούθησε πτωτική πορεία. Παρόλαυτα Από τα μέσα του Μαρτίου εμφανίζει πάλι τάσης ανόδου. Η τιμή της μετοχής κατα τις 20/03/2012 ήταν 1.37 ευρώ αυξημένη σε σχέση με τις 21/12/2011 που ήταν 1.12 ευρώ. Η απόδοση προσδιορίζεται στο 22.32%

2.3 ΒΙΟΤΕΡ Α Ε

- Προσωπικό : Εταιρία 114 Όμιλος 136
- Δραστηριότητες: Δημόσια και ιδιωτικά τεχνικά έργα.
- Γενικές πληροφορίες:

Η ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε. ιδρύθηκε το 1961 από 3 πολιτικούς μηχανικούς τους, Γ. Κωνσταντινίδη, Α. Μαυροσκότη και Κ. Αδαμόπουλο και με την πάροδο του χρόνου εξελίχθηκε σε μία από τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες στην Ελλάδα. Η

εταιρία κατα κύριο λόγο ασχολείται με την εκτέλεση διαφόρων κατηγοριών μεγάλων δημοσίων έργων, όπως Οδοποιία, Λιμενικά, Βιομηχανικά - Ενεργειακά, Ηλεκτρομηχανολογικά - Επικοινωνιών, αεροδρόμια, Εργοστάσια Πολεμικών Βιομηχανιών. καθώς και με ιδιωτικά έργα όπως κατασκευή κτηρίων στέγασης γραφείων, κατασκευή τραπεζών, κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων, στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό.

Ο όμιλος εξειδικεύεται στα θαλάσσια έργα λόγω της θυγατρικής εταιρίας ATOMON A.E. και των ναυτικών εταιριών B & T A.E. και BT1 N.C.H BIOTEP. Κατέχει πτυχίο Εβδόμης Τάξεως και έτσι είναι σε θέση να συμμετάσχει αυτόνομα στην διεκδίκηση δημοσίων έργων με απεριόριστο προϋπολογισμό, καθώς και σε ιδιωτικά έργα. Είναι η πρώτη Ελληνική Τεχνική - Κατασκευαστική εταιρία που εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.) το 1975 ενώ παράλληλα η μετοχή της συγκαταλέγεται στις πλέον αξιόπιστες στην Ελληνική αγορά.

Η ενδιάμεση κατάσταση συνολικού εισοδήματος της εταιρίας παρουσιάζεται στον πίνακα 8 του παραρτήματος. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας κατα το 2011 ήταν αρκετά μειωμένος σε σχέση με αυτόν του 2010 (3.523 χιλ. ευρώ και 7.550 χιλ. ευρώ αντίστοιχα) για τον όμιλο και 4.476 χιλ. ευρώ το 2011 με 34.202 χιλ. ευρώ το 2010 για την εταιρία. Τα κέρδη/ ζημίες πρό φόρων ενώ ήταν 12.642 χιλ. ευρώ το 2010 μειώθηκαν επίσης σε 11.689 χιλ. ευρώ το 2011 για τον όμιλο. Αντίστοιχα για την εταιρία τα κέρδη/ζημίες πρό φόρων το 2010 ήταν 12.804 χιλ. ευρώ ενώ το 2011 μειώθηκαν στις 11.046 χιλ. ευρώ.

Στον πίνακα 9, εμφανίζονται τα στοιχεία εκείνα που περιγράφουν την ενδιάμεση κατάσταση οικονομικής θέσης τόσο της εταιρίας όσο και του ομίλου. Το σύνολο ενεργητικού του ομίλου μειώθηκε στις 191.030 χιλ. ευρώ το 2011 από 195.965 χιλ. ευρώ που ήταν το 2010. Αντίστοιχα και στα στοιχεία που αφορούν το σύνολο ενεργητικού της εταιρίας παρουσιάζεται μείωση. Έτσι ενώ το 2010 ήταν 192.447 χιλ. ευρώ το 2011 μειώκε στις 190.979 χιλ. ευρώ.

Το πόσο που αφορά τα μακροπρόθεσμα δάνεια δεν παρουσιάζει αξιόλογη μεταβολή μεταξύ των δύο έτων τόσο για την εταιρία όσο και για τον όμιλο ενώ ανάλογη εικόνα έχουμε και για τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης με μια ελαφρία μείωση το 2011 (από 24.679 χιλ. ευρώ το 2010 σε 23.932 χιλ. ευρώ το 2011 για τον όμιλο και από 24.375 χιλ. ευρώ το 2010 σε 23.690 χιλ. ευρώ το 2011 για την εταιρία. Τέλος το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων μειώθηκε το 2011 στις 40.203 χιλ. ευρώ από 41.102 χιλ. ευρώ για τον όμιλο και από 39.746 χιλ. ευρώ στις 39.262 χιλ. ευρώ για την εταιρία.

Μεγάλα έργα:

- Κατασκευή του ολυμπιακού χωριού και μεταολυμπιακή κατασκευή του
- Κτίριο Προεδρίας Κυβερνήσεως
- Μέγαρο γραφείων Ομίλου Βαρδινογιάννη
- Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Tae Kwon Do (ως κύριος κατασκευαστής)
- Το 424 στρατιωτικό νοσοκομείο Θεσσαλονίκης (σε συνεργασία με άλλες Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες).
- Τρία τμήματα της Εγνατίας (ως κύριος κατασκευαστής)
- Γέφυρα του Κηφισσού 700 μέτρων (ως κύριος κατασκευαστής)
- Νέο αγκολογικό νοσοκομείο «Άγιοι Ανάργυροι» (σε συνεργασία με άλλες Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες).
- Νέο Μουσείο Μπενάκη (ως κύριος κατασκευαστής)
- Ανακαίνιση του Μουσείου της Αρχαίας Ολυμπίας και κατασκευή εγκαταστάσεων που φιλοξένησαν την τελετή αφής της Ολυμπιακής φλόγας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 (σε συνεργασία με άλλες Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες).

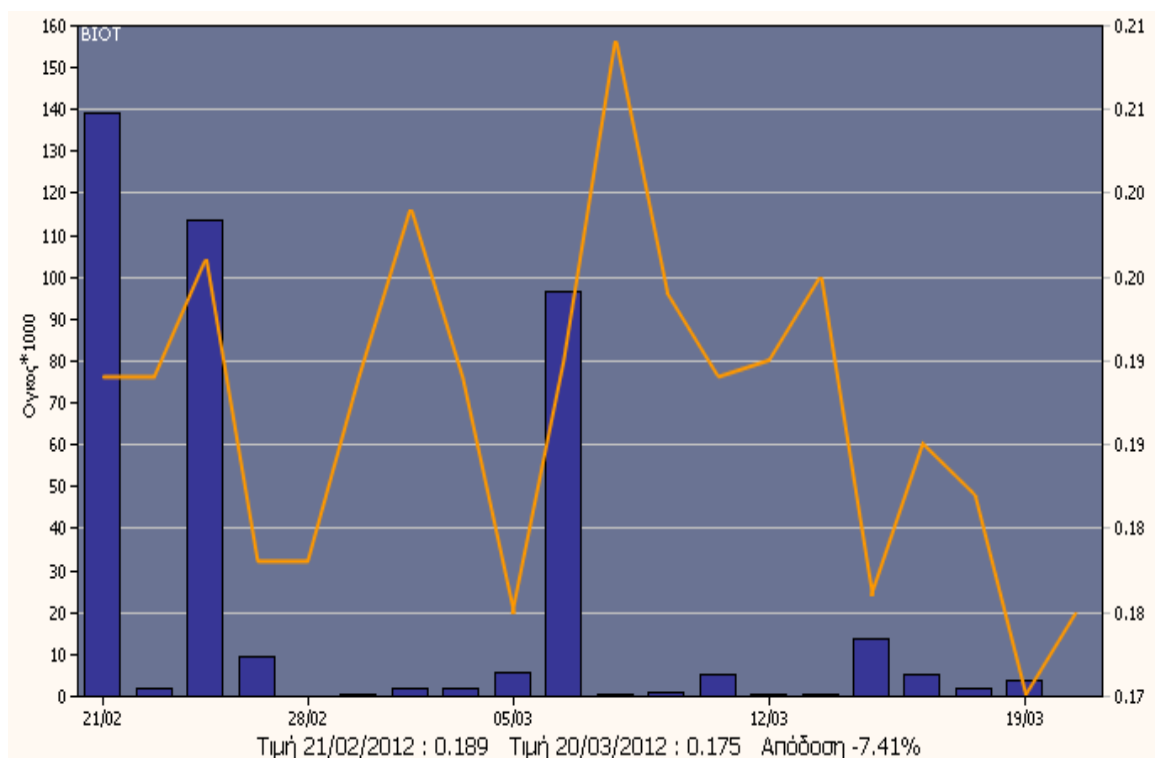
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΒΙΟΤΕΡ Α Ε

| ΜΕΤΟΧΟΙ (ΟΝΟΜΑ/ΕΠΩΝΥΜΙΑ) | Ποσοστό Συμμετοχής |
|--------------------------|--------------------|
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΜΑΥΡΟΣΚΟΤΗΣ | 27,36% |
| ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ | 72,64% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΟΧΩΝ | 100,00% |

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| Μετοχικό Κεφάλαιο | 73.131.776,64 € |
| Αριθμός κοινών ονομαστικών μετοχών | 17.579.754 |

Γράφημα 3: Αξία μετοχής του ομίλου ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ



Όπως φαίνεται από το διάγραμμα η μετόχη της εν λόγω εταιρίας παρουσίασε αρκετή αστάθεια κατά το χρονικό διάστημα από 21/02/2012 έως και 19/03/2012. Μάλιστα την περίοδο του Μαρτίου σημείωσε και τις χαμηλότερες τιμές της σε σχέση με το

υπόλοιπο διάστημα. Η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 0.175 ευρώ στις 20/03/2012 από 0.189 ευρώ που ήταν στις 21/02/2012. Η απόδοση είναι -7.41% .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η εξάρτηση των κατασκευαστικών επιχειρήσεων από το Κράτος

3.1 Επενδύσεις και κατασκευαστικός κλάδος- Εικόνα του σήμερα

Διαχρονικά ο κλάδος των κατασκευαστικών εταιριών εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων καθώς και τις εισροές πόρων από την Ε.Ε. Το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων αφορά συγχρηματοδοτούμενα έργα (Εθνικοί και κοινοτικοί πόροι) όπως επίσης και εθνικά προγράμματα (εθνικοί πόροι). Η εγχώρια αγορά εθεωρείτο ιδιαίτερος επωφελής λόγω των τεράστιων κοινοτικών εισροών για μεγάλα δημόσια έργα, της δημιουργίας των ολυμπιακών υποδομών αργότερα και των πολυάριθμων μικρότερων έργων της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης. Στον συγκεκριμένο κλάδο παρουσιάζεται σταδιακή σύγκλιση μετά το 2004 γεγονός που επηρεάζει αρνητικά τον κλάδο ο οποίος είναι εσωστρεφής και σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένος από τις δημόσιες επενδύσεις.

Πιο συγκεκριμένα, στις αρχές του 1990, η οικοδομική δραστηριότητα παρουσίασε κάμψη που ήταν απόρροια γενικότερων δυσμενών εξελίξεων όπως η αύξηση του κόστους κατασκευής, τα υψηλά επιτόκια στεγαστικών δανείων και η γενικότερη οικονομική κρίση. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την στροφή κατα κύριο λόγο των μεγάλων κυρίως εταιριών στα έργα υποδομής του Δημοσίου Τομέα. Από το 1995 και μετά όμως, οι συνθήκες λόγω της σταδιακής μείωσης επιτοκίων των στεγαστικών δανείων, της απελευθέρωσης των μισθώσεων και των Ολυμπιακών έργων, οι συνθήκες έγιναν πιο ευνοηκές σε συνδυασμό με τις αυξημένες εισροές χρημάτων από την Ευρώπη (Ταμείο Συνοχής, Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης), γεγονός που κορυφώθηκε κατά την περίοδο 2000-2004 με τα Ολυμπιακά έργα. Με την ολοκλήρωση τους όμως παρουσιάστηκε σημαντική μείωση των επενδύσεων στις κατασκευές με κορύφωση την κατάσταση που επικρατεί σήμερα.

Κύριο μέλημα των εταιρειών του κατασκευαστικού κλάδου στην χώρα μας για το 2012 είναι να ξαναμπούν σε μονοπάτια κέρδους, καθώς η κρίση δεν δείχνει να υποχωρεί και η συντριπτική πλειοψηφία των εταιριών καταγράφει ζημίες για μεγάλο χρονικό διαστημα. Το βασικό ζητούμενο αυτή την στιγμή για τις κατασκευαστικές εταιρίες είναι το ξεμπλοκάρισμα των εργασιών στους μεγάλους οδικούς άξονες, διαδικασία η οποία παρά τις πρόσφατες θετικές ενδείξεις, εξακολουθεί να μην έχει ολοκληρωθεί.

Είναι γεγονός οτι τα έργα έχουν διακοπεί από τον Νοέμβριο του 2010, λόγω του οτι οι ελληνικές τράπεζες, οι οποίες παρέχουν σημαντικό ποσοστό της χρηματοδότησης αποφάσισαν να αποχωρήσουν, επικαλούμενες σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων και μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων, με βάση την οποία είχαν υπολογιστεί τα μελλοντικά έσοδα και είχαν συναφθεί οι σχετικές συμβάσεις. Άμεση λύση στο πρόβλημα που έχει ακαλύψει καλείται να δώσει η Ελληνική κυβέρνηση η οποία, σε συνεργασία με την τρόικα, έχουν προκρίνει την αντικατάσταση του ελλείμματος χρηματοδότησης με ενίσχυση της συμβολής των ευρωπαϊκών κεφαλαίων, προκειμένου να καλυφθεί το ποσοστό του Δημοσίου. Σημαντικό ρόλο αναμένεται να διαδραματίσει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Επιπλέον καθοριστικής σημασίας είναι το πρώτο τρίμηνο για το σύνολο του κλάδου, καθώς θεωρείται διότι αναμένεται η ανάθεση από την πλευρά του Δημοσίου πολλών νέων έργων, που μέχρι σήμερα καρκινοβατούσαν, τόσο για την ενίσχυση της ρευστότητάς τους, όσο και για την επιτάχυνση της απορρόφησης κονδυλίων του ΕΣΠΑ. Είναι γεγονός οτι έχει γίνει σημαντική προσπάθεια απεμπλοκής δεκάδων έργων και οι κατασκευαστικές εταιρίες βρίσκονται εν αναμονή των νέων διαγωνισμών.

Για να υπάρξει όμως και ουσιαστικό αντίκρουσμα, θα πρέπει να ληφθούν πρωτοβουλίες και για την αποπληρωμή, των οφειλών του Δημοσίου προς τις εταιρίες, οι οποίες εκτιμάται ότι ξεπερνούν το 1,5 δισ. ευρώ ή και περισσότερο. Το ουσιαστικό πάγωμα των πληρωμών εδώ και αρκετούς μήνες, σχεδόν από τις αρχές του 2011, έχει οδηγήσει εκατοντάδες κατασκευαστικές εταιρίες στα πρόθυρα της

κατάρρευσης, ενώ σε μεγάλο βαθμό για την χρεοκοπία άλλων, κυρίως μικρότερων εταιριών.

Μέχρι όμως να γίνει αυτό, οι κύριες πηγές εσόδων για τις κατασκευαστικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν να είναι τα έργα παραχώρησης όπως η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου τα έργα του εξωτερικού, τα λιγοστά ιδιωτικά έργα που ακόμα εκτελούνται και οι πωλήσεις του κλάδου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αβέβαιο όμως προβλέπεται το μέλλον για τις υπόλοιπες εταιρείες που δεν έχουν συμμετοχή σε κάποια από τις παραπάνω δραστηριότητες και είχαν συνάψει σχέση αποκλειστικής εξάρτησης από τα δημόσια έργα..

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα ότι πολλές εταιρίες στην προσπάθεια ανεύρεσης πόρων για την κάλυψη ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων και οφειλών προς το προσωπικό, διερευνούν την προοπτική πώλησης ή μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων τους. Οσες εταιρείες έχουν επεκταθεί στο εξωτερικό, εντατικοποιούν τις προσπάθειες ανάληψης νέων έργων, με όσο το δυνατόν μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους, προκειμένου να αντισταθμίσουν τις εγχώριες απώλειες. Με τον τραπεζικό κλάδο να έχει γυρίσει τις πλάτες του στις κατασκευές, θεωρώντας τον κλάδο υψηλού ρίσκου, οι εταιρίες ψάχνουν τρόπους να επιβιώσουν. Έτσι, είναι ελάχιστες οι πιθανότητες αναχρηματοδότησης δανεισμού, πόσω μάλλον λήψης πρόσθετων δανείων, δείγμα των δυσκολιών που καλούνται να ξεπεράσουν οι εταιρείες του κλάδου.

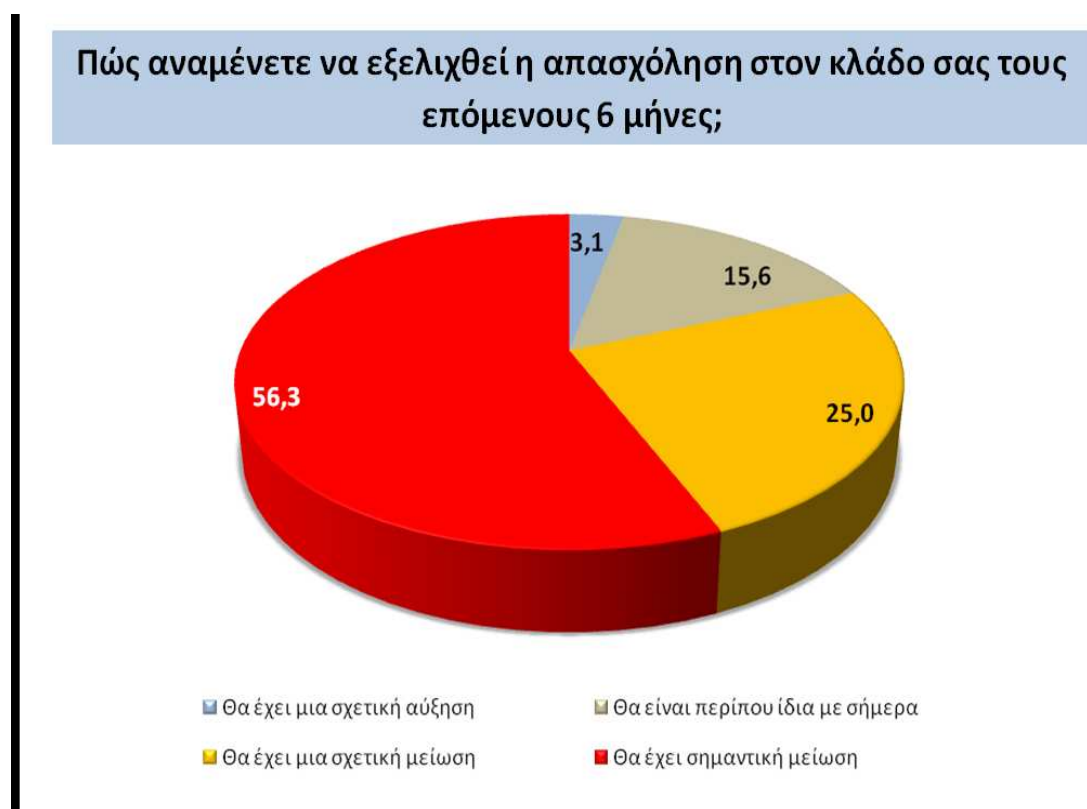
Με την πάροδο του χρόνου και την εξελικτική πορεία του κλάδου, νέες έννοιες προστίθενται, και ειδικότερα αφορούν εταιρίες της 7^{ης} τάξης, όπως,:

- η βιωσιμότητα και η ανταποδοτικότητα των εκτελούμενων έργων
- η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων,
- οι συμμαχίες με πιστωτικά ιδρύματα και η δημιουργία ισχυρών φορέων χρηματοδότησης,
- η ανάληψη εγγυήσεων και υψηλού βαθμού ρίσκων,
- η κατασκευή και εκμετάλλευση έργων όλων των κατηγοριών και βαθμίδων, με την σύναψη μακροχρόνιων συμβάσεων με το δημόσιο.

3.2 Έρευνα του Οικονομικού πανεπιστημίου Αθηνών.

Από το τμήμα στατιστικής, υπό τον καθηγητή κ. Επαμεινώνδα Πάνα, για την σημερινή κατάσταση που αφορά την άποψη των κατασκευαστικών εταιριών. Η έρευνα διεξήχθη το 2010 σε κατασκευαστικές εταιρίες της Αττικής.

Γράφιμα 4 : Εκτίμηση του κλάδου για την απασχόληση



Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το 56% των ερωτηθέντων, θεωρούσε ότι η μείωση στην απασχόληση του κλάδου θα είναι σημαντική ενώ μόλις το 3.1% υποστήριξε ότι θα υπάρξει αύξηση.

Γράφιμα 5 : Παράγοντες που προσδιορίζουν την τρέχουσα οικοδομική δραστηριότητα

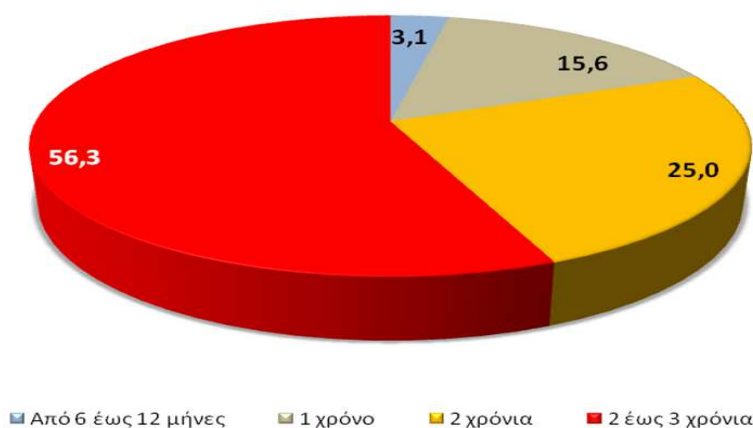
Κατά τη γνώμη σας, ποιοι είναι οι κυριότεροι παράγοντες που προσδιορίζουν την τρέχουσα οικοδομική δραστηριότητα;



Σχεδόν 7 από τους 10 ερωτούμενους θεωρούν ως κύριο παράγοντα την χρηματοοικονομική δυσκολία, με δεύτερη αιτία το ισχύον φορολογικό καθεστώς. Έτσι η χρηματοοικονομική δυσκολία συγκέντρωσε ποσοστό 68.8% και μόνο το 3.1% έκανε λόγο για το εργατικό κόστος ως ένα από τους κύριους παράγοντες που προσδιορίζουν την υφιστάμενη κατάσταση.

Γράφιμα 6 : Χρονική διάρκεια κρίσης στην οικοδομική δραστηριότητα

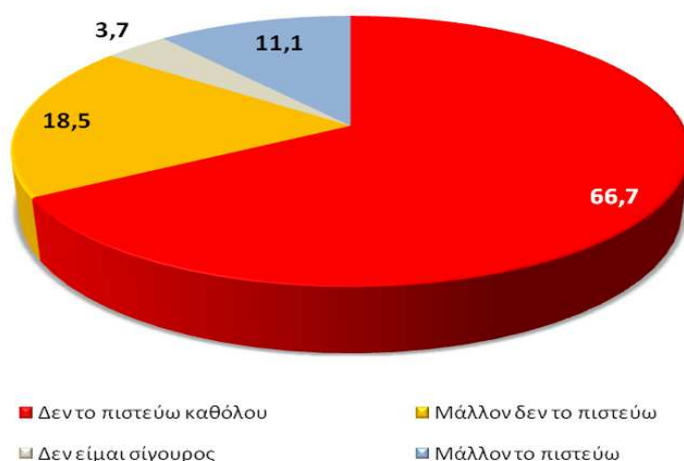
Πόσο χρονικό διάστημα περιμένετε ότι θα διαρκέσει η κρίση στην οικοδομή;



Σχεδόν 6 από τους 10 ερωτούμενους θεωρούν η κρίση θα διαρκέσει από 2-3 χρόνια. Παράλληλα διάρκεια 6-12 μήνες έδινε στην κρίση του κλάδου το 3.1%.

Γράφιμα 7: Ρόλος της κυβέρνησης

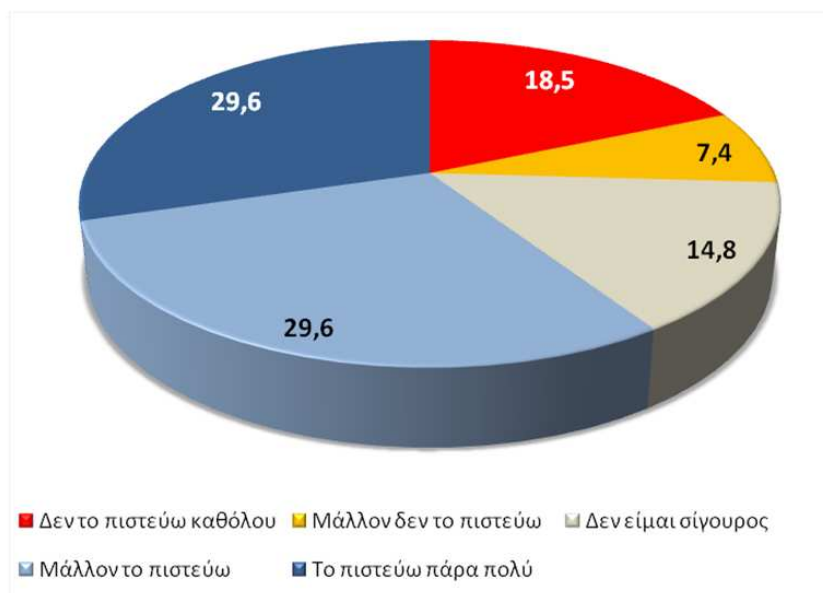
Πιστεύετε ότι η κυβέρνηση έχει καταβάλλει προσπάθεια και έχει προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για την ανάσχεση της κρίσης στον κατασκευαστικό κλάδο;



7 στους 10 ερωτούμενους πιστεύει ότι η κυβέρνηση δεν προσπαθεί καθόλου ενώ μόλις το 11.1% θεωρεί πως μάλλον προσπαθεί.

Γράφιμα 8 : Νέες μορφές κατασκευαστικών εταιριών

Πιστεύετε ότι η οικονομική κρίση του κλάδου σας μπορεί να οδηγήσει στο μέλλον σε νέες μορφές κατασκευαστικών εταιριών;



Στην πορεία προς νέες μορφές κατασκευαστικών εταιριών πιστεύει μόλις το 29.6% των ερωτηθέντων ενώ το 18.5% δεν το θεωρεί πιθανό να συμβεί.

3.3 Τρόποι συμμετοχής εταιριών στα Δημόσια έργα- ΣΔΙΤ

Κύριως αυτού του είδους οι εταιρίες μεταβάλλουν τον τρόπο σχεδίασης κάθε επιχειρηματικής τους πρότασης βλέποντας ότι η κατασκευαστική αγορά απαιτεί πλέον ένα εντελώς διαφορετικό τρόπο προσέγγισης. Βασική αιτία αυτής της μεταστροφής είναι τα λεγόμενα συγχρηματοδοτούμενα έργα καθώς και τα έργα με αυτοχρηματοδότηση.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) είναι μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες έχουν σαν στόχο την εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, της λειτουργίας, της ανακαίνισης ή της συντήρησης δημοσίων

υποδομών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας.

Αποτελούνται από σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Από την ημερομηνία προκήρυξης του διαγωνισμού μέχρι την υπογραφή της σύμβασης και την εγκατάσταση του αναδόχου υπολογίζεται ότι μεσολαβεί, 9 έως 12 μηνών με βάση τα πιο ευνοηκά σενάρια.

Δύο βασικά σημεία του νόμου είναι:

1. Το πεδίο εφαρμογής του, σύμφωνα με το οποίο οι ΣΔΙΤ θα πρέπει:

- να έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα δημοσίων φορέων
- να προβλέπεται ότι οι ιδιωτικοί φορείς έναντι ανταλλάγματος αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της ΣΔΙΤ, καθώς και των συναφών κινδύνων
- να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, θα γίνεται με κεφάλαια που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς

2. Ο προσδιορισμός των φορέων, δημοσίων και ιδιωτικών, που είναι οι εξής:

- Ως δημόσιοι φορείς ορίζονται το δημόσιο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, οι ανώνυμες εταιρίες που το σύνολο του μετοχικού τους κεφαλαίου (έμμεσα ή/και άμεσα) ανήκει σε κάποιον από του προηγούμενους φορείς.

Στις συμβάσεις σύμπραξης οι ιδιώτες συμβάλλονται μέσω Εταιριών Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), οι οποίες αναλαμβάνουν ανάλογα με την περίπτωση (είτε με ίδια μέσα, είτε με υπεργολαβίες) την ολοκλήρωση των μελετών, την κατασκευή του έργου (ή την

παροχή υπηρεσιών) και είτε τη λειτουργία και εκμετάλλευση του είτε τη συντήρησή του σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού.

Η ΕΕΣ εξασφαλίζουν επίσης τη χρηματοδότηση του έργου, η οποία προέρχεται συνήθως σε ένα μικρό ποσοστό από κεφάλαια των ιδιωτών και κατά κύριο λόγο από δανειακά κεφάλαια. Στη διάρκεια της λειτουργίας της, η ΕΕΣ εισπράττει τμηματικές πληρωμές διαθεσιμότητας από το Δημόσιο ή/ και τέλη από τους χρήστες, αποπληρώνει σταδιακά τα δάνεια των τραπεζών και, εφόσον έχει κέρδη, καταβάλλει μέρισμα στους μετόχους της, αναμένοντας μια εύλογη απόδοση στα ίδια κεφάλαια που έχει επενδύσει.

Ο νόμος προβλέπει ότι το περιεχόμενο της σύμβασης πρέπει να καλύπτει:

- Το αντικείμενο της σύμβασης δηλαδή η εκτέλεση έργων ή/και η παροχή υπηρεσιών.
- Το αντάλλαγμα που θα δικαιούνται οι ιδιώτες, καθώς και οι κίνδυνοι που θα αναλαμβάνουν.
- Την εξασφάλιση των πηγών των κεφαλαίων που θα απαιτηθούν, είτε στο σύνολό τους, είτε εν μέρει, η οποία είναι ευθύνη των ιδιωτικών φορέων.
- Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος εκτέλεσης του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας δεν θα μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν η Διυπουργική Επιτροπή αποφασίσει ομόφωνα να εντάξει και μία σύμβαση μεγαλύτερου προϋπολογισμού.

Τα σημαντικότερα οφέλη από την εφαρμογή του συστήματος των ΣΔΙΤ:

1. σαφή οριοθέτηση των αναγκών του δημοσίου, μέσω του σχεδιασμού και της κατασκευής υποδομών που θα προωθούν μακροπρόθεσμα την πιο αποτελεσματική χρήση των έργων.
2. Περισσότερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες ταχύτερα και στο αναμενόμενο κόστος
3. Ορθολογικότερη κατανομή των επενδυτικών κινδύνων-ρίσκων.

4. Το σχεδιασμό του έργου έτσι ώστε να διατηρείται η αξία του μέχρι το τέλος της σύμβασης, καθώς και η δυνατότητα εναλλακτικής χρήσης του μετά την εκπνοή του συμβολαίου.
5. Τη δυνατότητα, μέσω κοινοπραξιών διαφόρων μορφών, προώθησης έργων που δεν θα μπορούσε να αναλάβει οικονομικά ο δημόσιος τομέας μόνος του.
6. Την επίτευξη οικονομιών κλίμακας με την ομαδοποίηση ομοειδών έργων σύμπραξης, όταν διαμοιράζεται η χρήση στοιχείων παγίου κεφαλαίου.
7. Ενσωμάτωση τεχνογνωσίας και καινοτομίας από τον ιδιωτικό τομέα στο δημόσιο.
8. Προώθηση των παραγωγικών επενδύσεων και αύξηση των θέσεων εργασίας.
9. Απελευθέρωση πόρων για την υλοποίηση άλλων έργων που δεν μπορούν να υλοποιηθούν με ΣΔΙΤ.

Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία των ΣΔΙΤ:

- Πολιτική βούληση για ανάπτυξη έργων με ΣΔΙΤ.
- Κατάλληλο νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο.
- Προσεκτική επιλογή κατάλληλων έργων.
- Επιλογή έργων που εντάσσονται σε ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό ανάπτυξης.
- Τυποποίηση διαδικασιών για την μείωση του διαχειριστικού κόστους της διαγωνιστικής διαδικασίας.
- Ικανότητα του Δημοσίου να ανταποκριθεί θετικά στην πολυπλοκότητα των συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ.
- Η μεγιστοποίηση του οφέλους σε σχέση με το κόστος ή αλλιώς η επίτευξη της μέγιστης αποδοτικότητας (efficiency) από την πλευρά του δημόσιου τομέα. Σε αυτό συμβάλλουν η επιλογή του καταλληλότερου επενδυτικού σχήματος (εμπειρία, τεχνική και οικονομική προσφορά κ.λπ.), ο σχεδιασμός του εμπορικού και συμβατικού πακέτου, η δημιουργία του κατάλληλου μηχανισμού για τον έλεγχο της επίτευξης της αποδοτικότητας.
- Η διαχείριση του κινδύνου (κατασκευαστικού, χρηματοπιστωτικού και έγκαιρης παράδοσης) καθώς και η δυνατότητα ανταπόκρισης του αναδόχου σ' αυτόν.
- Οι συμβάσεις να εξασφαλίζουν την οικονομική αποδοτικότητα και την χρηματοδότηση (“bankability”) των έργων που επιλέγονται ως ΣΔΙΤ.

- Εκδήλωση ενδιαφέροντος από μέρους του ιδιωτικού τομέα.
- Αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας.
- Βελτίωση της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας με την πάροδο του χρόνου γιατί σε περίπτωση χειροτέρευσής της, οι ΣΔΙΤ θα την επιβαρύνουν ακόμη περισσότερο, μια και μετακυλύουν το κόστος των έργων στο μέλλον.
- Ανάπτυξη ευρύτερου κλίματος συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Πεδία εφαρμογής των ΣΔΙΤ:

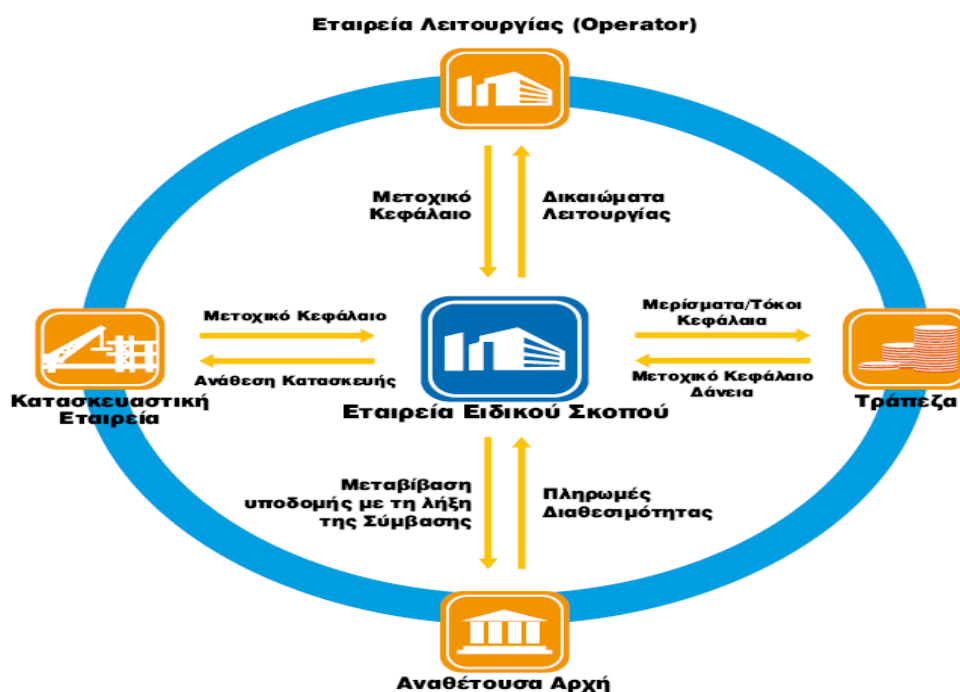
- ✓ Κτιριακές εγκαταστάσεις όπως Δικαστικά μέγαρα, νομαρχιακά/ δημοτικά μέγαρα, υπηρεσίες μετεγκατάστασης, εστίες κοινωνικής πρόνοιας, διαχείριση ακίνητης περιουσίας
- ✓ Διαχείριση στερεών & υγρών αποβλήτων, παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και άρδευσης, διαχείριση πηγών ενέργειας.
- ✓ Τουριστικές εγκαταστάσεις, θεματικά πάρκα, εμπορικά κέντρα, χώροι αναψυχής, εκθεσιακοί χώροι, αθλητικές εγκαταστάσεις.
- ✓ Φοιτητικές εστίες, πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, σχολεία, βιβλιοθήκες
- ✓ Νοσοκομεία, κέντρα υγείας, κλινικές μονάδες θεραπείας,
- ✓ Αυτοκινητόδρομοι, τραμ, μετρό, αεροδρόμια, λιμάνια, μαρίνες, επαρχιακό οδικό δίκτυο, οδικό δίκτυο πόλεων, ηλεκτροφωτισμός, πάρκινγκ, εμπορευματικοί σταθμοί
- ✓ Φυλακές, θεραπευτικές κοινότητες, αστυνομικά πυροσβεστικά κέντρα.
- ✓ Άμυνα: Στέγαση, γραφεία, βοηθητικές, εκπαιδευτικά κέντρα, τηλεπικοινωνίες, εξομοιωτές.
- ✓ Υπηρεσίες και συστήματα πληροφορικής για σχολεία, πανεπιστήμια, υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, δίκτυα επικοινωνίας.

Όσον αφορά τα παραπάνω έργα η κατασκευαστικές εταιρίες μπορούν να αναλάβουν:

- Σχεδιασμό με βάση συγκεκριμένες προδιαγραφές.
- Κατασκευή, είτε με τη μορφή κατασκευής νέων κτιριακών εγκαταστάσεων είτε της ομαδικής ανακαίνισης μεμονωμένων ή ομάδων εγκαταστάσεων μίας συγκεκριμένης περιοχής.
- Συντήρηση κτιριακών εγκαταστάσεων.

- Συντήρηση του εξοπλισμού του κτιρίου.
- Εστίαση
- Στάθμευση αυτοκινήτων.
- Συντήρηση του περιβάλλοντος χώρου των κτιρίων.
- Ασφάλεια και υπηρεσίες καθαριότητας.

Διάγραμμα 2 : Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα



Τα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε ανταποδοτικά και μη. Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, για τις οποίες εκτός της χρηματοδότησης, του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησής τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους όπως οι εισπράξη τελών από τους χρήστες του έργου, μέσω της οποίας οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους.

Αντιθέτως στα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τις τεχνικές εταιρίες που κατασκευάζουν το έργο κι αυτό γιατί πρόκειται για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές των οποίων τη λειτουργία αναλαμβάνει το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε αυτού του είδους τις συμπράξεις οι ιδιώτες αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους, αποπληρώνονται απευθείας από το δημόσιο τομέα και αναλαμβάνουν κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά στη χρηματοδότηση και την κατασκευή.

Διάγραμμα 3: Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ



Διάγραμμα 4: Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ



Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που στηρίχθηκαν στην υιοθέτηση του θεσμού των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων όπως ήταν : η Διώρυγα της Κορίνθου, η κατασκευή του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου, η κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα.

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια με το σύστημα παραχώρησης έχουν υλοποιηθεί τα παρακάτω έργα :

- Ο αερολιμένας ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ,
- Ο αυτοκινητόδρομος ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ,
- Η γέφυρα ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ,
- Οι χώροι στάθμευσης ΑΘΗΝΑΪΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ
- Οι χώροι στάθμευσης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)

Οι πηγές χρηματοδότησης, από τις οποίες υλοποιήθηκαν τέτοιου είδους έργα διακρίνονται σε δύο κύριες κατηγορίες:

- Επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία διακρίνεται περαιτέρω σε κοινοτική συμμετοχή και εθνική συμμετοχή. Η παρεχόμενη επιχορήγηση εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου αποτελείται από κονδύλια που προέρχονταν από διάφορα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από ανάλογη εθνική συμμετοχή. Αυτό συμβαίνει γιατί η ΕΕ συμμετέχει στη χρηματοδότηση των μεγάλων έργων στα

πλαίσια υλοποίησης της περιφερειακής διαρθρωτικής πολιτικής της. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής αποτελούν τούς βασικούς χρηματοδότες για την εξασφάλιση πόρων για τα υπό εξέταση έργα.

Ιδιωτικά κεφάλαια, τα οποία περαιτέρω διακρίνονται σε δανειακά κεφάλαια και ίδια κεφάλαια.

Τα δανειακά κεφάλαια, μπορεί να προέρχονται από

- πιστώσεις από εμπορικές τράπεζες,
- εξειδικευμένους οργανισμούς όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- κεφάλαια που κατέστησαν διαθέσιμα από την εγχώρια ή διεθνή κεφαλαιαγορά

Διαχρονικά λοιπόν σε όλα τα έργα που υλοποιήθηκαν με την μέθοδο παραχωρήσεων στην Ελλάδα είχαν ως βασικό χρηματοδότη την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ενώ η συμμετοχή των εμπορικών τραπεζών περιορίστηκε συνήθως στην έκδοση εγγυητικών επιστολών προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ανέλαμβανοντας με αυτό τον τρόπο και για όσο καιρό διαρκούσε η κατασκευή, τον κίνδυνο της μη δυνατότητας του αναδόχου (παραχωρησιούχου) να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του (κατασκευαστικός κίνδυνος). Με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη του έργου οι εγγυήσεις των εμπορικών τραπεζών μετά την έναρξη της περιόδου λειτουργίας υποκαθίστανται με κάποιας μορφής εξασφάλιση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων από το Δημόσιο.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα 10 του παραρτήματος αλλά και συνομολογείται απο τους παράγοντες της αγοράς, το 2012 θα κλιμακωθεί η ύφεση στον κατασκευαστικό κλάδο λόγω του οτι αφενός θα δημοπρατηθούν ελάχιστα έργα και αφετέρου ακόμα και αυτά που προβλέπεται να διατεθούν μέσα από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων , συνήθως κατα την διάρκεια της χρονιάς περικόπτονται.

Η διάθεση εθνικών πόρων συνεχώς μειώνεται όπως και τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Όπως είναι λοιπόν φυσικό μειώνεται και η % συμμετοχή του κατασκευαστικού κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας φτάνοντας το 2012 στο 3,6 %. Επιπροσθέτως, τα χρήματα προβλέπεται να διατεθούν κύριως για μεγάλα έργα υποδομής του τομέα μεταφορών όπως μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Όλη αυτή η περιρρέουσα κατάσταση εντίνει το ήδη εκρηκτικό κλίμα του κλάδου.

Πιο συγκεκριμένα με βάση τον πίνακα 10 του παραρτήματος έχουμε:

I) Χρονικό διάστημα 2000-2001 : Αύξηση της σημαντικότητας του κλάδου τα συγκεκριμένα έτη με μέγιστη τιμή κατά 6,0 % στη δημιουργία του Α.Ε.Π. της χώρας το 2001.

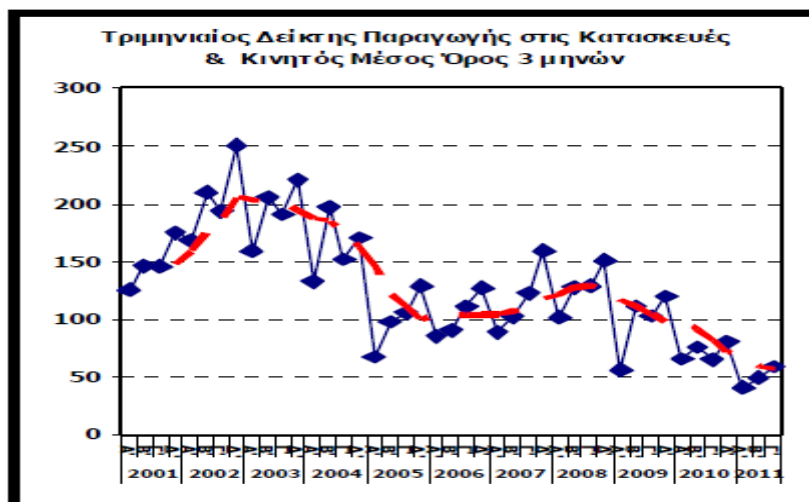
II) Χρονικό διάστημα 2002-2007 : Σταθεροποίηση της συμμετοχής του κλάδου στη δημιουργία του Α.Ε.Π. περίπου στο 5.2 % κατά μέσο όρο.

III) Χρονικό διάστημα 2008-2010 : Ταχεία και διαρκής συρρίκνωση της συμβολής των κατασκευών στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π. με προσέγγιση του χαμηλότερου ποσοστού 3,3 % της δεκαετίας στο 2011 και αμέσως μετά 3.6% για το 2012.

Στοιχεία από τον ΣΑΤΕ που αφορούν την δημοπρασία δημοσίων έργων προϋπολογισμού άνω των 2 εκατ. € σε όλη την Ελληνική Επικράτεια δείχνουν τα εξής:

- Κατά το 2011 το πλήθος των νέων δημοπρασιών που προκηρυχθήκαν ανέρχεται σε 370 έναντι των 516 του 2010, δηλαδή μειωμένο κατά 28,2%.
- Ο συνολικός προϋπολογισμός αυτών ανήλθε σε 3,5 δισ. € μένοντας στα ίδια επίπεδα. Ενώ οι δημοπρασίες δημοσίων έργων με προϋπολογισμό από 2 – 100 εκ. €, παρουσιάζουν την εξής εικόνα:
- Κατά 2011 το πλήθος των νέων δημοπρασιών κατά το 2011 παρουσίασε μείωση κατά 28,8% σε σχέση με το 2010.
- Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων αυτής της κατηγορίας ανέρχεται σε 3,1 δισ. € έναντι 3,5 δισ. € του 2010.

Γράφιμα 9: Αποτύπωση του δείκτη παραγωγής την τελευταία δεκαετία



Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα ενώ κατά το 2006 η κατασκευαστική δραστηριότητα σταθεροποιείται στα, μέχρι τότε, χαμηλότερα επίπεδα δραστηριότητας παράλληλα από το 2007 έως και το Γ' τρίμηνο του 2008, διαπιστώνεται ελαφρά ανοδική τάση. Έκτοτε η συνολική παραγωγή στις κατασκευές δέχεται αλλεπάλληλες μειώσεις, οι οποίες από το Γ' τρίμηνο του 2009 έως και το Γ' τρίμηνο του 2010 εντεινόνται διαρκώς από -19,8% Γ' τρίμηνο 2009/08 μέχρι 36,7% το Γ' τρίμηνο 2010/09), Στά επόμενα τρία τρίμηνα που ακολουθούν η μείωση σταθεροποιείται στα μέγιστα επίπεδα, -33% το Δ' τρίμηνο 2010/09, -37,3% το Α' τρίμηνο 2011/10 και -35% το Β' τρίμηνο 2011/10.

3.4 Προβλήματα του κλάδου

Προβλήματα που ωφείλονται σε καθυστερήσεις της Πολιτείας

Είναι γεγονός ότι τα οικονομικά πλάνα των συμβάσεων παραχώρησης δεν μπορούν να προχωρήσουν αν αναλογιστεί κανείς τις συνθήκες κάτω από τις οποίες καλούνται οι ανάδοχοι να τα εκτέλεσουν σήμερα. Μεγάλο μέρος των προβλημάτων που δημιουργούνται έχουν σαν βασικό αίτιο το ίδιο το κράτος που τα δημοπράτησε.

Όπως είναι λοιπόν φυσικό, οι κατασκευαστικές εταιρίες κατηγορούν το Δημόσιο για μη εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων, που αφορούν:

- απαλλοτριώσεις των απαιτούμενων εκτάσεων, οι οποίες προχωρούν με ρυθμό χελώνας, λόγω και της αδυναμίας του Δημοσίου να καταβάλλει εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ως αποζημίωση στους ιδιοκτήτες.
- καθυστερήσεις σχετικά με τις αρχαιολογικές ανασκαφές που είναι απαραίτητο να γίνουν σε ορισμένες περιπτώσεις έργων
- μεταφορά πυλώνων της ΔΕΗ.
- μη έγκαιρη επιστροφή του ΦΠΑ, στις κατασκευαστικές εταιρείες.

Όλες λοιπόν οι προαναφερθείσες καθυστερήσεις από μεριάς της πολιτείας έχουν σαν αποτέλεσμα την μη τήρηση του χρονοδιάγραμματος εκτέλεσης των εργασιών στην πλειοψηφία των έργων. Επίσης, υπάρχει και το ζήτημα της. Σε μια προσπάθεια άσκησης πίεσης προς την κυβέρνηση, ορισμένες κοινοπραξίες προχωρούν σε απολύσεις είτε ακόμα και σε παύση των εργασιών. Επομένως ενώ το 2008 ο κλάδος απασχολούσε 395 χιλιάδες εργαζόμενους, σήμερα η απασχόληση έχει πέσει στους 267 χιλιάδες

Μεγάλο ρόλο για την σημερινή κατάσταση του κλάδου οφείλεται στο γεγονός της έμπρακτης κατάργησης εφαρμογής του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων το οποίο μέσα στην τελευταία μόνο χρονιά μειώθηκε κατά πολύ για να περιοριστεί το ετήσιο δημοσιονομικό έλλειμμα. Ταυτόχρονα οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου ενώ ανέρχονταν στα 12,1 δισ. ευρώ το 2007, έπεσαν στα 7,3 δισ. ευρώ το 2011.

Προβλήματα που ανακύπτουν από τις κινήσεις των τραπεζών

Το γεγονός ότι στην Ελλάδα είχαμε την συγκέντρωση τόσο μεγάλων δημοσίων κυρίως έργων σε μία ομολογουμένως μικρή χρονική περίοδο όπως αυτή του 1996-2004, διόγκωσε την ανάγκη ικανοποίησης του παράγοντα της κεφαλαιακής επάρκειας, σε μεγάλο βαθμό και λόγω του τρόπου ανάλυσης του έργου, όπου η

κατασκευαστική εταιρία χρηματοδοτεί το κτίσιμό τους και αντλεί έσοδα από τη μελλοντική εκμετάλλευσή τους για ένα συγκεκριμένο διάστημα. Έτσι η συνεργασία με τις τράπεζες είναι στις περισσότερες περιπτώσεις μονόδρομος Πάντως σε γενικές γραμμές, στην Ελλάδα η συμμετοχή των τραπεζών σε κατασκευαστικές εταιρίες μπορεί να υποκινείται, ανάμεσα σε άλλους, από τους εξής λόγους:

1. Θεωρείται μία καλή επένδυση από πλευράς τραπεζής λόγω των υψηλών υπεραξιών που εκάστοτε αποδίδει το Χρηματιστήριο Αθηνών στις κατασκευαστικές
2. Από την πλευρά της κατασκευαστικής εταιρίας να θεωρείται ότι η συνεργασία με μία μεγάλη τράπεζα επίσης ανεβάζει το προφίλ της στο Χ.Α.Α. και βελτιώνει την αποτίμησή της.
3. Να προσεγγίζεται στα πλαίσια μίας στρατηγικής επέκτασης της κατασκευαστικής εταιρίας και της τράπεζας στην αγορά των ακινήτων (real estate), δίνοντας με αυτό τον τρόπο ολοκληρωμένες λύσεις στον πιθανό αγοραστή.
4. Οι τράπεζες εξασφαλίζουν με αυτό τον τρόπο τη χρήση των διαθεσίμων τους σε μία εποχή εντεινόμενου τραπεζικού ανταγωνισμού ενώ οι κατασκευαστικές εταιρίες από την πλευρά τους εξασφαλίζουν μία προνομιακή σχέση με μία σημαντική πηγή κεφαλαίων έναντι άλλων εταιριών.

Οι πλειοψηφία των τραπεζών που χρηματοδοτούν κατασκευαστικά έργα, είτε είναι Ελληνικής είτε ξένης προέλευσης, συνυπολογίζοντας και τις καθυστερήσεις από πλευράς Πολιτείας που αναφέρονται στο παραπάνω υποκεφάλαιο, έχουν διακόψει τη χορήγηση πιστώσεων προς τις κατασκευαστικές εταιρίες, επικαλούμενες την αργή πρόοδο των έργων αλλά και τα μειωμένα έσοδα των κοινοπραξιών. Έτσι λοιπόν, τα τέλη του 2010 έχει ανασταλεί η χρηματοδότηση για τον άξονα Ε65 του αυτοκινητόδρομου που θα ενώσει το Μαλιακό Κόλπο με τα Γρεβενά και για την Εθνική Οδό Μαλιακός - Κλειδί Ημαθίας. Επίσης διεκόπη η δανειοδότηση στο έργο Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος.

Η διακοπή της χρηματοδότησης υποδεικνύει η πρόθεση των τραπεζών να επαναδιαπραγματευτούν τις συμβάσεις δανειοδότησης. Αυτό συμβαίνει γιατί πιστεύουν ότι σε σχέση με το 2007-2008 που υπογράφηκαν τα σχετικά δάνεια δίνοντας ένα ιδιαίτερα χαμηλό επιτόκιο, τα δεδομένα έχουν αλλάξει, καθιστώντας τη δανειοδότηση των έργων λιγότερο συμφέρουσα από τη στιγμή που τα έργα αντιμετωπίζουν και οικονομικά προβλήματα. Επιπλέον, η αναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων παραχώρησης αποτελεί την τέλεια αφορμή για να προωθήσουν με τη σειρά τους αλλαγές στους όρους των δανειακών συμβάσεων.

Παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι τα πέντε μεγάλα οδικά έργα που είχαν δοθεί με συμβάσεις παραχώρησης (Αξονας Κεντρικής Ελλάδας, Ιονία Οδός, οδικοί άξονες Πελοποννήσου) έχουν σταματήσει τις εργασίες τους λόγω του ότι οι τράπεζες που είχαν αναλάβει τη χρηματοδότησή τους αδυνατούν σε καιρό κρίσης να ανταποκριθούν. Για τον λόγο αυτό αποφασίστηκε η εκταμίευση κονδυλίων από τα 14 δισ. ευρώ του ΕΣΠΑ, με τη μείωση της εθνικής συμμετοχής προκειμένου να επιταχυνθεί η σχετική διαδικασία.

Αυτές όμως οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις προορίζονται σε μεγάλο βαθμό να κατευθυνθούν στα ιδιωτικοποιημένα συγκοινωνιακά έργα (μεγάλοι οδικοί άξονες) και να καλύψουν την ιδιωτική τραπεζική χρηματοδότηση που έχει σταματήσει. Κατ' αυτόν τον τρόπο και αυτά τα έργα θα ολοκληρωθούν κατασκευαστικά με δημόσια χρηματοδότηση, ενώ η εκμετάλλευση της λειτουργίας τους θα γίνεται από τις μικρές σε αριθμό τεχνικές εταιρείες που είναι υπεύθυνες για την κατασκευή τους.

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το IOBE στις κατασκευαστικές εταιρείες, φαίνεται πως εντοπίζονται δυο κύριες κατηγορίες προβλημάτων για τον κλάδο:

- Τα προβλήματα που σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την παραγωγή των δημόσιων και ιδιωτικών έργων, με επικρατέστερα την πολυπλοκότητα και την πολυνομία που το χαρακτηρίζει, την έλλειψη Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού και τις μεγάλες καθυστερήσεις υλοποίησης του Εθνικού Κτηματολογίου.

- Τα προβλήματα που συνδέονται με τις συνθήκες άκρατου ανταγωνισμού που επικρατούν στην ελληνική αγορά κατασκευών. Τα κυριότερα όπως αυτά επισημαίνονται είναι ο οξύς και πολλές φορές αθέμιτος ανταγωνισμός που επικρατεί στην αγορά και οι μεγάλες εκπτώσεις στις δημοπρασίες δημοσίων έργων.

Προβλήματα που δημιουργουν οι κατασκευαστικές εταιρίες

Σημαντικό πρόβλημα του κλάδου αποτελεί η μείωση του Π.Δ.Ε. ως ποσοστό του Α.Ε.Π. , η απουσία δημοπρασιών για μεγάλα έργα με προϋπολογισμό άνω των 100 εκ. €.όπως και ο αργός ρυθμός δημοπράτησης των εγκεκριμένων έργων Σ.Δ.Ι.Τ.

Όμως και οι κατασκευαστικές εταιρίες φέρουν μερίδιο ευθυνών για τα έργα που υλοποιούν. Εμπόδιο ύψιστης σημασίας για την υλοποίηση έργων είναι και το γεγονός ότι τιμολογούν εργασίες στο διπλάσιο ή τριπλάσιο της πραγματικής τους αξίας. Επιπλέον σε πολλές περιπτώσεις αρκέτοι είναι εκείνοι που αναφέρονται σε παρωχημένους τρόπους κατασκευής των έργων τα οποία χρήζουν άμεσης επικαιροποίησή τους για να εναρμονιστούν με τη σύγχρονη πραγματικότητα.

Οι μεγάλες εκπτώσεις που οι υποψήφιοι ανάδοχοι αναγκάζονται να κάνουν για να είναι ανταγωνιστικοί έχουν ρίξει την ποιότητα στα δημόσια έργα. Με το σύστημα των μειοδοτικών διαγωνισμών υποχρεούνται οι εργολάβοι σε μεγάλες εκπτώσεις για να αναδειχθούν ανάδοχοι. Όπως είναι φυσικό, έπειτα για να μπορέσουν να βγάλουν κέρδος, επινοούν μεθόδους ώστε να μην κάνουν τις προβλεπόμενες εργασίες με τους όρους που προδιαγράφονται στις αντίστοιχες μελέτες.

Ιδιαίτερα, στη σημερινή συγκυρία που σπανίζει η δημοπράτηση νέων έργων και η αγορά είναι περιορισμένη και η ζήτηση διογκώνεται, οι εκπτώσεις που προσφέρονται είναι εξωπραγματικές, της τάξης του 50 και 60 %. Αυτό συμβαίνει προκειμένου οι εταιρίες να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στα πάγια έξοδα τους όπως οι πληρωμή του μόνιμου προσωπικού τους και η απόσβεση του εξοπλισμού τους. Επιπλέον έχουν ως στόχο να μοιράσουν τα λειτουργικά τους έξοδα καθώς πρέπει με οποιαδήποτε τρόπο να βρίσκονται σε κίνηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η δραστηριότητα των κατασκευαστικών σήμερα και οι διαφαινόμενες προοπτικές για το μέλλον

4.1 Οικονομική συγκυρία

Ο κατασκευαστικός κλάδος θεωρείται από τους σημαντικότερους κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ η σημασία του για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη.

Η κρίση που αντιμετωπίζει σήμερα ο κατασκευαστικός κλάδος προήλθε κυρίως από το σταδιακό περιορισμό των πεδίων παραγωγικής αξιοποίησης του επενδυμένου και συγκεντροποιημένου τεχνικού κεφαλαίου στην προηγούμενη, αρκετά προσοδοφόρα δεκαετία. Αφετηρία αποτέλεσε η συρρίκνωση του ΠΔΕ και των συνακόλουθων κοινοτικών χρηματοδοτήσεων από το κράτος λόγω της οικονομικής ύφεσης. Έτσι ενώ σε ονομαστικές τιμές αυξάνονταν σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας του 2000 από τα 7,421 δισ. το 2000 στα 10,300 δισ. στα 2010, εντούτοις, όμως, ως ποσοστό του ΑΕΠ μειώνονταν συνεχώς.

Όπως παρουσιάζεται από τον κλάδο των κατασκευών, οι 295.000 απασχολούμενοι του 1998 αυξήθηκαν σε 400.000, το 2008, για να μειωθούν σε 242.000, το Γ' τρίμηνο του 2011, ενώ από το Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων, την περίοδο 2004-2011, διαγράφηκαν 176 εταιρείες 3ης έως και 7ης τάξης επί συνόλου 712, εκ των οποίων 37, τον τελευταίο χρόνο.

Σύμφωνα με την έκθεση του ΣΑΤΕ, η βασική αιτία αυτής της δραματικής μεταβολής λόγω της οικονομικής κρίσης είναι η συνεχής συρρίκνωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), από χρόνο σε χρόνο, αλλά και οι συνεχόμενες περικοπές του, εντός του ίδιου χρόνου. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ΠΔΕ, για το 2011, κατά τον προϋπολογισμό, είχε προσδιοριστεί στα 8,5 δισ. ευρώ, όμως,

κατέλειξε στα 6,6 δισ. ευρώ, μετά τις αλλεπάλληλες περικοπές, στη διάρκεια του χρόνου, μειωμένο κατά 22,3% ή 1,9 δισ. ευρώ.

Η έκθεση του ΣΑΤΕ επίσης περιγράφει την κατάσταση του κλάδου και ερμηνεύει, σε μεγάλο βαθμό, την επιδείνωση του συνόλου της οικονομικής δραστηριότητας, στη χώρα μας.

Ειδικότερα, στην έκθεση αναφέρονται τα εξής:

- Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές αναφερόμενη στο σύνολο του κλάδου, συνεχίζει να συρρικνώνεται, επί 12 συνεχόμενα τρίμηνα, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται μειωμένος κατά 9,4%, το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 2010.

- Η συμμετοχή του κλάδου στη δημιουργία του ΑΕΠ συρρικνώνεται, επί 9 συνεχόμενα τρίμηνα, και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να καταγράφεται η χαμηλότερη τιμή της, τα τελευταία 12 έτη, μόλις 3,9%, το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι 4,8% της ίδιας περιόδου του 2010 και 8,8%, του Δ' τριμήνου του 2006.

- Οι συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις σε κατασκευές παρουσίασαν μείωση κατά 19,7%, το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2010, συνεχίζοντας, επί 11 συνεχόμενα τρίμηνα, την πτωτική πορεία, για να φτάσουν μόλις 4 δισ. ευρώ, δηλαδή τη χαμηλότερη τιμή τους, τα τελευταία 13 χρόνια.

- Ο δείκτης παραγωγής έργων πολιτικού μηχανικού που αφορά δηλαδή τα δημόσια έργα, εμφανίζει, το Γ' τρίμηνο του 2011, αύξηση κατά 3,5 % έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 2010, ύστερα από διαρκή μείωση, επί 11 τρίμηνα.

- Ο δείκτης παραγωγής οικοδομικών έργων, αντιθέτως, συρρικνώνεται, επί 13 συνεχόμενα τρίμηνα, με περαιτέρω μείωση κατά 41,7%, το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2010, καταγράφοντας τη χαμηλότερη τιμή από το 2000, με αποτέλεσμα να αντιστοιχεί μόλις στο 1/5 της τιμής του 2005.

Καταγράφοντας τις συνέπειες όλων των παραπάνω ΣΑΤΕ, αναφέρει ότι το σύνολο των επιχειρήσεων του κλάδου να αντιμετωπίζει οξύτατα προβλήματα όπως:

- Μεγάλη αύξηση του ποσοστού των εργοληπτικών εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης, που εμφανίζουν ζημίες, κατά το 2010, έναντι του 2009, 29,3% του συνόλου έναντι 17,2%, αντίστοιχα.

- Επιδείνωση του μέσου μεγέθους των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 6,2%, το 2010, έναντι του 2009 - από 8,4 εκατ. ευρώ στα 9 εκατ. ευρώ, με αποτέλεσμα κάθε εταιρεία των τάξεων 3η - 7η, κατά μέσο όρο, να χρωστά 11,8 εκατ. ευρώ, το 2010 έναντι 10,8 εκατ. ευρώ, το 2009, αύξηση 9,2%.

- Μείωση του μέσου κύκλου εργασιών των εταιρειών 3ης - 7ης τάξης κατά 16,4%, το 2010/2009, από 12,1 εκατ. ευρώ στα 10,1 εκατ. ευρώ.

Είναι πλέον κοινώς απόδεκτο ότι για να πετύχει η προσπάθεια της ελληνικής δημοσιονομικής προσαρμογής, θα πρέπει να υπάρξει αναπτυξιακή προοπτική στην οικονομία, που είναι βασική προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη μείωση του χρέους. Κεντρικό ρόλο, σε αυτή την προοπτική, καλούνται να διαδραματίσουν οι δημόσιες επενδύσεις υποδομής είτε από εθνικούς πόρους είτε μέσω του ΕΣΠΑ και άλλων διαρθρωτικών ταμείων, με το να διοχετευτούν πόροι σε μεσαία και μικρά έργα υποδομής, με άμεση απορρόφηση και πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα.

Η συρρίκνωση του ΠΔΕ από τα μέσα της 10ετίας του 2000 και μέχρι σήμερα, έγινε με βάση τον επιδιωκόμενο περιορισμό των δημόσιων κοινωνικών δαπανών, που επέβαλαν στο δημοσιονομικό επίπεδο οι ευρωπαϊκές συμβάσεις όπως το Σύμφωνο Σταθερότητας ενώ παράλληλα το κράτος καλείτε να απομακρυνθεί από τις δημόσιες αναπτυξιακές κοινωφελείς επενδύσεις, γιατί οδηγούν στην αύξηση των δημοσιονομικών ελλειμμάτων. Παράλληλα με την συρρίκνωση του ΠΔΕ, τα περισσότερα μεγάλα έργα από το 1995 και έπειτα πραγματοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης, Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή αυτοχρηματοδότηση.

Το ΠΔΕ ως μορφή δημόσιων επενδυτικών δαπανών τείνει πλέον στη διάρκεια του 2010 να καταργηθεί, εφόσον παρουσιάζει ήδη απομείωση κατά 36%, προκειμένου να Ο ανταγωνισμός των τεχνικών εταιριών, αν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι οι

δημοπρατήσεις δημόσιων έργων έχουν συρρικνωθεί, οδηγεί τον κλάδο στις χορηγούμενες εκπτώσεις σε πρωτοφανή επίπεδα της τάξης του 65% για υδραυλικά έργα και 50% για οικοδομικές κατασκευές και αυτό με τη σειρά του έχει σημαντικές συνέπειες όπως είναι η εντατικοποίηση και εκμετάλλευση του εργατικού και τεχνικού προσωπικού προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτές οι υπερμεγέθεις εκπτώσεις, οι συστηματικές κακοτεχνίες στην κατασκευή και η παραπέρα απομείωση της κερδοφορίας των τεχνικών εταιριών. Στο ήδη επιβαρυνμένο σκηνικό έρχεται να προστεθεί και η αδυναμία του κράτους να εκπληρώσει της υποχρεώσεις του απέναντι στον κλάδο, πράγμα που προκαλεί πολύμηνες καθυστερήσεις πληρωμών των εργαζομένων και οικονομική ασφυξία των κατασκευαστικών εταιριών.

Έτσι λοιπόν δεν υπάρχουν περιθώρια για την άσκηση Κεϋνσιανού τύπου οικονομικής πολιτικής για αναθέρμανση της οικονομίας μέσω των δημοσίων δαπανών από την χώρα μας. Όπως είναι φυσικό έχουν ανακύψει μια σειρά σοβαρών προβλημάτων δεδομένης της οικονομική κρίσης, και είναι τα έξης:

- Αδυναμία ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων υποδομών: Παρά την σοβαρή υστέρηση της χώρας μας στον τομέα σε αυτό τον τομέα και την ανάγκη για μεγαλύτερα έργα εθνικής εμβέλειας
- Σημαντικά έργα όπως οδικοί άξονες, μετρό, εκσυγχρονισμός σιδηροδρομικού δικτύου, εκτροπή Αχελώου, λιμάνια, αεροδρόμια, βρίσκονται σε τελική ή σε ενδιάμεση φάση ολοκλήρωσης,
- Τα δημοσιονομικά προβλήματα δεν επιτρέπουν την υλοποίηση νέων προγραμμάτων που θα δώσουν πνοή στον κλάδο.
- Επιπλέον έχουν ανακύψει σοβαρά προβλήματα βιωσιμότητας λόγω του τεράστιου αριθμού κατασκευαστικών εταιριών, ιδιαιτέρως στον κλάδο της οικοδομής αλλά και στα μικρά δημόσια ή δημοτικά έργα. Αυτό αποτελεί και ένα από τα σοβαρότερα διαρθρωτικά προβλήματα του κατασκευαστικού τομέα.
- Επίσης οι πλειοψηφία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι κυρίως οικογενειακής μορφής, με περιορισμένη εμβέλεια και γεωγραφική κινητικότητα, τεχνικές, οργανωτικές ή οικονομικές ανεπάρκειες. Όπως είναι φυσικό υπό τις παρούσες συνθήκες αδυνατούν να επιβιώσουν.

- Τέλος ο ανταγωνισμός μεταξύ των μικρών κυρίως εταιριών οξυνείται συνεχώς και αυτό έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την μείωση των περιθωρίων κέρδους ακόμη και για τις μεγαλύτερες εταιρίες.

4.2 Περιβάλλον

Επίπλεον, και συνυπολογίζοντας ότι η Ελληνική αγορά δεν είναι πλέον και η πιο προσοδοφόρα, κατασκευαστική δραστηριότητα κυρίως των μεγάλων ομίλων έχει στρέψει το ενδιαφέρον της στο εξωτερικό και πιο συγκεκριμένα σε περιοχές όπως η Μέση Ανατολή και η Νοτιοανατολική Ευρώπη. Όπως προκύπτει από μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, ο τομέας της κατασκευής υποδομών στις χώρες της Κεντροανατολικής Ευρώπης, διανύει φάση έντονης ανάπτυξης στο πλαίσιο της διαδικασίας catching up με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, οι δαπάνες για μεγάλα έργα υποδομών σημειώνουν έντονη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια.

Η διαδικασία αναβάθμιση των υποδομών στα επίπεδα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών αναμένεται να συνεχισθεί και τα επόμενα χρόνια και ειδικά στις οδικές υποδομές όπου και υπάρχουν μεγάλες ανάγκες για κατασκευή νέων οδικών δικτύων αλλά και αναβάθμισης των ήδη υπαρχόντων. Αυτό το γεγονός πρόκειται να προσφέρει σημαντικό όγκο εργασιών στις κατασκευαστικές εταιρείες της Ευρώπης και ειδικά σε χώρες όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Πολωνία και η Ουγγαρία, όπου οι αυτοκινητόδρομοι είναι λίγοι σε αριθμό και η χρηματοδότηση για την ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών πραγματοποιείται από τα κοινοτικά ταμεία. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, τα έργα των παραπάνω χωρών απορροφούν πάνω από το 35% των κοινοτικών πόρων για την περίοδο 2007-2013, ενώ κατά μέσο όρο η ετήσια κατανομή πόρων ανέρχεται στο 3% του ΑΕΠ.

Μια ακόμα πρόκληση των καιρών που καλούνται να αντιμετωπίσουν όλες οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των κατασκευών είναι οι κίνδυνοι από το κλίμα και φυσικές καταστροφές. Ιδιαίτερος σε περιοχές όπως η Ελλάδα με υψηλή έκθεση σεισμούς, συχνές και έντονες βροχοπτώσεις, υψηλές θερμοκρασίες κατά τους θερινούς μήνες. Γνωρίζοντας επίσης ότι η τεχνολογία δεν έχει προχωρήσει ακόμα τόσο πολύ ώστε να είναι σε θέση να κάνει ακριβή πρόγνωση των σεισμικών φαινομένων,

ιδιαίτερα η σεισμική προστασία της χώρας αποκτά εθνική σημασία. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει κατά την κατασκευή να λαμβάνουν ικανοποιητικό αριθμό αποτρεπτικών μέτρων για την αποφυγή καταστροφικών συνεπειών από ανάλογα φαινόμενα, όπως είναι οι σχεδιαστικούς κανόνες, οι οποίοι ωφείλουν να είναι αυστηρότεροι, από όσα προβλέπονται σχετικώς από την εκάστοτε νομοθεσία που έχει θεσπιστεί από την πολιτεία έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος κατάρρευσης και οι τυχόν ζημιές να είναι πιο περιορισμένες.

Αν αναλογιστούμε ότι τα τελευταία χρόνια οι συχνές φυσικές καταστροφές είναι πιο συχνές και αλλά και έχει αυξηθεί η ανησυχία για τρομοκρατικές επιθέσεις αντιλαμβανόμαστε τους λόγους που έχουν οδηγήσει στη δημιουργία νέων μεθόδων κατασκευής με υλικά που προέρχονται από το χώρο της αεροδιαστημικής, προκειμένου να αυξηθεί σημαντικά η αντοχή των δομικών κατασκευών. Νέες τεχνολογίες αναπτύσσονται με σκοπό να δημιουργηθούν κτίρια με αντοχή σε σεισμούς, τυφώνες, βομβιστικές επιθέσεις, αλλά και στη φθορά του χρόνου.

4.3 Κίνδυνοι σχετιζόμενοι με το κόστος παράγωγης:

Στροφή των κατασκευαστικών εταιριών έχει παρατηρηθεί και όσον αφορά μέθοδους πιο φιλικές προς το περιβάλλον, που παράλληλα μειώνουν και το κόστος παραγωγής τους. Είναι γεγονός ότι στον συγκεκριμένο κλάδο η κατανάλωση θερμικής ενέργειας, ηλεκτρικής ενέργειας και πρώτων υλών αποτελούν τους σημαντικότερους συντελεστές κόστους. Σημαντικό ρολό παίζει και ο ρυθμός με τον οποίο μεταβάλλονται οι τιμές των ορυκτών καυσίμων ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Έτσι προκειμένου να μετριαστούν οι συνέπειες από αυτόν τον κίνδυνο οι εταιρίες ολοένα και επενδύουν στην υποκατάστασή των ορυκτών καυσίμων από εναλλακτικά καύσιμα.

Επίσης η σημαντική αύξηση την ηλεκτρική ενέργεια, οι τιμές της οποία έχουν εκτιναχθεί, οι εταιρίες επενδύουν σε εξοπλισμό χαμηλής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και στην ανάπτυξη και λειτουργία εξειδικευμένων συστημάτων ενεργειακής διαχείρισης, που εκτός από όφελος για την εταιρία συμβάλλουν και στην μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και όχι μόνο.

Οι εταιρίες έχουν αρχίσει να επενδύουν στη χρήση εναλλακτικών πρώτων υλών που θα οδηγήσουν σταδιακά στη μείωση της εξάρτησή τους από τις φυσικές πρώτες ύλες όπως για παράδειγμα οι διαχείριση αποβλήτων.

Τέλος στόχος θα πρέπει να είναι η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών φορτίων στις κατασκευές με στόχο τη βιώσιμη διατήρησή τους με εντοπισμό των εξωγενών περιβαλλοντικών παραγόντων που δρουν στα υλικά και τις κατασκευές και των ενδογενών παραγόντων που είναι σχετικοί με τα υλικά και την κατασκευή και ελαχιστοποίηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ των υλικών & κατασκευών και του περιβάλλοντός τους, οδηγώντας σε βιώσιμα υλικά και κατασκευές, σωστή διαχείριση και χρήση των πηγών, διατήρηση του δομημένου περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής

Όλα εκείνα τα μεγάλα έργα που προέρχονται από στον κλάδο των κατασκευών θα πρέπει να αναπτυχθούν στην κατεύθυνση της εισαγωγής υψηλής μετρητικής τεχνολογίας με την παρακολούθηση και τον έλεγχο υλικών, έργων, παραγωγικών διαδικασιών σε πραγματικό χρόνο και σε πραγματική κλίμακα, με παράλληλο σχεδιασμό και ανάπτυξη βάσεων δεδομένων, συστημάτων ποιότητας, έμπειρων συστημάτων για την αποτίμηση των δεδομένων, καθώς και την ανάδειξη δεικτών αναγκαιότητας επέμβασης και κατωφλίων προειδοποίησης .

4.4 Προοπτικές του Κλάδου

Είναι πλέον γεγονός ότι οι κατασκευαστικές εταιρίες βρίσκονται αντιμέτωπες με ένα τοπίο, το οποίο είναι αρκετά διαφορετικό από αυτό που βίωναν στις αρχές της δεκαετίας του '90. Μεγάλο ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός οξύνθηκε μεταξύ των εταιριών, και ειδικά την περίοδο μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, που είναι μια περίοδος ύφεσης της κατασκευαστικής δραστηριότητας με αναδιαμορφούμενες συνθήκες που επιβάλλουν νέες οργανωτικές δομές και αλλαγή στρατηγικής.

Η ανάγκη αναδιάρθρωσης του κλάδου, είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ισχυρών τάσεων ανακατατάξεων μεταξύ των κατασκευαστικών εταιριών όπως είναι οι

εξαγορές, οι συγχωνεύσεις και οι στρατηγικές συμμαχίες, οι οποίες αποτελούν ένα πρόσφατο σχετικά φαινόμενο που έρχεται να διαφοροποιήσει το περιβάλλον των τεχνικών εταιριών. Η μέχρι τώρα παραδοσιακή δομή του κλάδου έδειξε ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια ότι δεν ήταν ικανή να ανταποκριθεί στις προκλήσεις για τεχνογνωσία, καλύτερη οργάνωση.

Στη λογική των εξαγορών και των συγχωνεύσεων θα πρέπει να εξεταστεί επιπρόσθετα η μεθοδολογία αποτίμησης των διαφόρων εταιριών που θα αποτελέσει και την βάση για τον καθορισμό μιας λογικής τιμής. Τα συμβατικά κριτήρια αποτίμησης είναι περισσότερο βοηθητικά όταν μία εταιρία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο. Επιπλέον είναι πιο δύσκολο να προσδιορίσουμε μελλοντικές εισροές σε μια εταιρία τέτοιου είδους. Είναι όμως γεγονός ότι οι περισσότερες κατασκευαστικές εταιρίες δεν έχουν υψηλά πάγια, αλλά αντιθέτως τα μισθώνουν σε ένα μεγάλο μέρος τους. Οι μέθοδοι λοιπόν που θα ακολουθηθούν μπορεί να είναι πολλαπλάσιο κερδών ή ένα πολλαπλάσιο ανεκτέλεστου υπόλοιπου έργων.

Ιδιαίτερα χρήσιμο θα ήταν αν στην διαδικασία αυτή γινόταν η δημοσίευση του ανεκτέλεστου υπόλοιπου έργου για τις μη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρίες. Μέχρι σήμερα, δεν δημοσιεύεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, και ίσως μόνο από κάποιο θεσμικό φορέα του κλάδου μπορούν να αντληθούν ορισμένα ενδεικτικά στοιχεία. Για τις εισηγμένες εταιρίες γνωστοποιείται κατά καιρούς στον τύπο, στο διαδίκτιο, στις Γενικές Συνελεύσεις, σε συνεντεύξεις και σε άλλες πηγές.

Είναι μία συνισταμένη που εντίνει την έλλειψη ποιοτικής πληροφορίας στον κλάδο, η οποία θεωρείται από τις χαμηλότερες μεταξύ των εισηγμένων κλάδων. Αυτό πολλές φορές μπορεί να επηρεάσει τα κριτήρια επιλογής, καθώς μία εταιρία με αμφίβολα στοιχεία ως προς τη φαινομενική αλλά και ουσιαστική εγκυρότητά τους, μπορεί να αποτρέψει την εμφάνιση ενδιαφέροντος από άλλους επιχειρηματικούς ομίλους προς αυτήν.

Για να εξελιχθεί μια χώρα και να πάει μπροστα είναι απαραίτητο να προχωρήσει τις υποδομές που έχει ανάγκη με στόχο να επιτευχθεί η ισόρροπη ανάπτυξη και η περιφερειακή σύγκλιση. Επομένως πολλά ακόμη είναι τα έργα που υπάρχει ανάγκη να εκτελεστούν τα επόμενα χρόνια πάρα τα όποια προβλήματα καθυστέρησης στις αναθέσεις των έργων λόγω εμπλοκών του θεσμικού πλαισίου. Νέοι διαγωνισμοί πρέπει να προχωρήσουν.

Συγχρόνως η προώθηση του νόμου για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα για έργα μικρής και μεσαίας κλίμακας, θα διαμορφώσει συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη του θεσμού, με άμεση συνέπεια την απελευθέρωση παραγωγικών δυνάμεων και την τόνωση του κατασκευαστικού κλάδου, που καλείται εκ των πραγμάτων να συμμετάσχει στα σχήματα.

Σε αυτή την προοπτική συμβάλλει χαρακτηριστικά η απεμπλοκή στις αναθέσεις των έργων και η προώθηση πλέον σε πολύ μεγάλο βαθμό των συγχρηματοδοτούμενων έργων με την Ευρωπαϊκή Ένωση όπως και προώθηση των μεγάλων αυτοχρηματοδοτούμενων έργων Οδικών Αξόνων και η προώθηση των ΣΔΙΤ που προσφέρουν νέες δυνατότητες στην κατασκευαστική αγορά και την οδηγούν σε ένα νέο επίπεδο επιτυχίας και αειφορίας.

Παρ' όλο το γεγονός ότι η Ελληνική αγορά των κατασκευών είναι “κλειστή” σε μεγάλο βαθμό και δεν αποτελεί πρόσφορο έδαφος για διεθνείς εταιρίες, οι πολυεθνικές κατασκευαστικές εταιρίες ψάχνουν να βρουν την ευκαιρία που θα τους επιτρέψει να δραστηριοποιηθούν και στον Ελλαδικό χώρο. Κατα καιρού άλλωστε, μεγάλες πολυεθνικές του κλάδο διεκδικήσει έργα που αφορούν την εγχώρια αγορά.

Ο γαλλικός κολοσσός “Vinci”, ο οποίος κατατάσσεται στην πρώτη θέση της λίστας των 100 μεγαλύτερων κατασκευαστικών εταιριών της Ευρώπης, έχει συμμετάσχει σε πολλά σημαντικά έργα στην Ελλάδα, όπως στην γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και στο μετρό της Αθήνας. Ίσως λοιπόν, έφτασε η ώρα, με αφορμή την οικονομική κρίση, να διεθνοποιηθεί σε μεγαλύτερο βαθμό περισσότερο ο Ελληνικός κλάδων των κατασκευών.

Επιπλέον τα άνοιγμα αρκετών κατασκευαστικών εταιριών της χώρας, που προχωρούν σε ενέργειες με στόχο να διεισδύσουν σε ξένες αγορές, αναμένεται να ενισχύσει με

αυτόν τον τρόπο την δραστηριότητα τους. Οι σημαντικότερες αγορές- στόχοι για της κατασκευαστικές εταιρίες Ελληνικών συμφερόντων είναι ο ευρύτερος βαλκανικός χώρος, ορισμένες από τις πρώην ανατολικές χώρες και αρκετές περιοχές από την Μ. Ανατολή και την Β. Αφρική.

Οι συνεχείς αλλαγές που συντελούνται στον κοινωνικοπολιτικό χαρακτήρα των παραπάνω χωρών και η προσπάθεια τους να προσεγγίσουν τα οικονομικά δεδομένα και την ποιότητα ζωής στην Ε.Ε., δημιουργεί μια αυξημένη ανάγκη για έργα υποδομής που με τη σειρά της απαιτεί εξαιρετικά υψηλούς ρυθμούς κατασκευαστικής δραστηριότητας για αρκετά χρόνια. Οι Ελληνικές εταιρίες έχοντας το πλεονέκτημα της συσσωρευμένης τεχνογνωσίας τους και το σχετικά χαμηλό κόστος απασχόλησης του εργατικού δυναμικού τους μπορούν να δημιουργήσουν ένα νέο έδαφος για το μέλλον του κλάδου.

Τέλος θα πρέπει να αναμένεται ακόμη εντονότερη δραστηριοποίηση σε τομείς όπως η ενέργεια και η επένδυση στις εναλλακτικές μορφές, η προστασία του περιβάλλοντος. Καθώς οι επιπτώσεις από τον κατασκευαστικό κλάδο εμφανίζονται όλο και πιο έντονα, λόγω της αυξημένης οικοδομικής δραστηριότητας, οι έννοιες της αειφορίας και του οικολογικού σχεδιασμού θα πρέπει να εισαχθούν επιτακτικά για να δημιουργήσουν ένα πιο υγιές μοντέλο κατασκευών και να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. (Office of the Federal Environmental Executive) Η προσέγγιση που επιχειρείται όλο και περισσότερο πλέον στον κατασκευαστικό κλάδο στοχεύει στη συνεκτίμηση όλων των σταδίων του κύκλου ζωής και καταλήγει στη βέλτιστη εξισορρόπηση του κόστους και της περιβαλλοντικής διάστασης, επιτυγχάνοντας πλήρως τον λειτουργικό σκοπό της κατασκευής.

Τέλος η εξέλιξη της εγχώριας κατασκευαστικής αγοράς και η ανάγκη αντιμετώπισης του ανταγωνισμού οδηγούν τον κλάδο βήματα όπως:

- Η συνεχής ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού.

- η δημιουργία σύγχρονων, ευέλικτων και αποτελεσματικών επιχειρησιακών δομών τόσο σε επίπεδο υποστήριξης όσο και επίπεδο κατασκευής και έγκαιρης παράδοσης των έργων.
- ενίσχυση της κεφαλαιουχικής διάρθρωσης των κατασκευαστικών εταιριών και αναζήτησης νέων σύγχρονων μορφών χρηματοδότησης στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.
- διαρκή αύξηση του άριστου μεγέθους λειτουργίας των τεχνικών- κατασκευαστικών εταιριών.

Οι βασικότεροι στόχοι που θα πρέπει να θέσουν οι εταιρίες που έχουν ως στόχο να επικρατήσουν αλλά και να ενισχύσουν την θέση τους στην αγορά είναι:

- η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας
- η εκμετάλλευση της εμπειρίας και της τεχνογνωσίας και
- η αύξηση της παραγωγικότητας μέσα από την επίτευξη οικονομίας κλίμακας.

4.5 Έρευνα από το Ιδρύμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)

Σύμφωνα με μέλετη που πραγματοποιήθηκε από το Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) οι παράγοντες που αναμένεται να επηρεάσουν την μελλοντική πορεία του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα είναι η αποτελεσματικότερη απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων, η εξέλιξη της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας και η σταδιακή υλοποίηση των έργων ΣΔΙΤ (Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα).

Συνεχίζοντας αναφέρει οτι το μέλλον του κλάδου και η προοπτική του θα έχει θετικό πρόσημο εφόσον ενταθούν οι ρυθμοί απορρόφησης των κοινοτικών πόρων, καθώς η ροή αυτών των πόρων αποτελεί βασικό πυλώνα ανάπτυξης για τον κλάδο. Μιλώντας με αριθμούς το συνολικό ποσό των χρηματοδοτικών πόρων που θα διατεθούν στην Ελλάδα, στα πλαίσια του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 (Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης), ανέρχονται σε 20,101 δις ευρώ, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων θα διατεθεί για έργα υποδομής. Σύμφωνα πάντα με το IOBE, οι

ρυθμοί απορρόφησης των χρηματοδοτικών πόρων του Γ΄ ΚΠΣ αναμένεται να ενταθούν το χρονικό διάστημα που υπολείπεται έως την ολοκλήρωσή του, ωστόσο ζωντανός παραμένει ο κίνδυνος να χαθούν κονδύλια αν παρατηρηθούν περαιτέρω καθυστερήσεις.

Το IOBE επίσης επισημαίνει ότι η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα αποτελείσαι το δεύτερο καθοριστικό παράγοντα ανοδική πορεία του κλάδου και είχε κυρίως να κάνει με την απελευθέρωση της στεγαστικής πίστης τον ανταγωνισμός των τραπεζών που με την μείωση επιτοκίων έδωσαν την δυνατότητα πρόσβασης σε περισσότερα άτομα στον τραπεζικό δανεισμό και συνέβαλαν με αυτό τον τρόπο στην έντονη αύξηση των στεγαστικών δανείων. Το γεγονός αυτό βοήθησε σε μεγάλο βαθμό την ισχυρή ενίσχυση της συνολικής ζήτησης για κατοικίες και συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη του Α.Ε.Π. της χώρας.

Αρχίσαν όμως παράλληλα να δημιουργούνται ανησυχίες, σχετικά με το αν τα νοικοκυριά είχαν τη δυνατότητα να αποπληρώσουν το χρέος τους και την πορεία των τιμών των κατοικιών, σε επικείμενες αυξήσεις των επιτοκίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι οι τιμές των κατοικιών την περίοδο 1995-2004, παρουσίασαν άνοδο ύψους 134,02% στις αστικές περιοχές και αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 9,91%. Παρολαυτά, η δανειακή επιβάρυνση των εγχωρίων νοικοκυριών παραμένει σε επίπεδα χαμηλότερα του μέσου όρου των χωρών που μετέχουν στη ζώνη του ευρώ.

Όπως εκτιμάται από το IOBE το νέο φορολογικό καθεστώς με την επιβολή ΦΠΑ στις νέες οικοδομές σε συνδυασμό με την αναπροσαρμογή των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων, αναμένεται να περιορίσουν κι άλλο τη ζήτηση για κατοικίες, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα μέχρι να σταθεροποιηθεί η αγορά. Σύμφωνα με την πρωτογενή έρευνα του IOBE, το σύνολο των ερωτηθέντων πιστεύει ότι η επιβολή του ΦΠΑ στις νέες οικοδομές θα οδηγήσει σε μικρή μείωση στη ζήτηση.

Ο θεσμός των ΣΔΙΤ επιπλέον αναμένεται ότι θα δώσει ώθηση στην κατασκευαστική δραστηριότητα λειτουργώντας υποστηρικτικά και παρέχοντας μια συμπληρωματική

μέθοδο εκτέλεσης έργων και παροχής υπηρεσιών. Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα της έρευνας που διενεργησέ το IOBE, η πλειοψηφία των κατασκευαστών δηλώνει ότι, προτίθεται να συμμετάσχει σε έργα ΣΔΙΤ, αλλά οι απόψεις δίστανται στο κατά πόσο ο θεσμός θα λειτουργήσει με επιτυχία.

Το IOBE εκτιμά λοιπόν ότι ο κλάδος των κατασκευών αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία έως το 2013 έχοντας όμως ως υπό την προϋπόθεση το γεγονός ότι η πολιτεία και οι κατασκευαστικές θα κατορθώσουν να διαχειριστούν αποτελεσματικά τις παραπάνω προκλήσεις.

Οι λύσεις για τα προβλήματα που προκύπτουν από την έρευνα του IOBE προτείνονται χωρίζονται σε δυο κατηγορίες:

- Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι προτεινόμενες λύσεις που σχετίζονται με τις ενέργειες που πρέπει να κάνει το κράτος προκειμένου να συμβάλει με βάση τις υποχρεώσεις του στην ομαλή πορεία του κλάδου.
- Στη δεύτερη κατηγορία οι προτεινόμενες λύσεις που αφορούν στις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβούν οι ίδιες οι επιχειρήσεις για να διαφυλάξουν τις εταιρίες τους και να προβούν στην περαιτέρω ανάπτυξη τους.

Ανακεφαλαίωση – Συμπεράσματα

Σε όλη την διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, η Ελλάδα επένδυσε σημαντικότερους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους στις κατασκευές υποδομών και κατοικιών, τόσο μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων επενδύσεων όσο και μέσα από ένα μεγάλο όγκο κοινοτικών κονδυλίων που έφτασαν στην χώρα μας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, ο κλάδος των κατασκευών να ακολουθήσει αργά αλλά σταθερά βήματα ανάπτυξης και αιεφορίας που κορυφώθηκαν την περίοδο πριν και λίγο μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004, αναδεικνύοντας τον κλάδο σε ατμομηχανή της Ελληνικής οικονομία λόγω της συνεισφοράς του στο ΑΕΠ. Στην φυσιογνωμία που αναδείχθηκε, συμμετείχε τόσο το μεγάλο κεφάλαιο, όσο και το μικρό κεφάλαιο (ιδιαίτερα στις κατοικίες το τελευταίο), και δημιουργήθηκε ένα ολόκληρο πλέγμα δραστηριοτήτων γύρω από την κατασκευή.

Εκτότε και δεδομένου του γεγονότος ότι η Ελλάδα μπήκε στην δίνη της οικονομικής κρίσης ο τόμεας των κατασκευών άρχισε να καταγράφει ζήμιες, φτάνοντας αυτή τη στιγμή σε αρκετά δυνή θέση. Ενώ σήμερα ο κλάδος των κατασκευών προσπαθεί να ανακάμψει την περίοδο μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας.

Κύριοι παράγοντες που επηρέασαν αυτή την κατάσταση ήταν η συνεχής μείωση από την πλευρά της κυβέρνησης του ΠΔΕ που αφορά τα δημόσια έργα αλλά και η αδυναμία της Πολιτείας να ανταπεξέλθει στις συμβατικές της υποχρεώσεις. Το γεγονός αυτό προκάλεσε ένα πλήθος προβλημάτων που έδωσε με την σειρά του τις απαραίτητες δικαιώλογιες στο τραπεζικό σύστημα που χρηματοδοτούσε τα έργα να διακόψει την συνεισφορά του.

Ο κλάδος λοιπόν τον κατασκευών έχει πλέον περάσει σε ένα άλλο επίπεδο. Ενθαρρυντικά είναι τα στοιχεία ότι γίνονται συνεχώς προσπάθειες απεμπλοκής και συνέχισης των έργων που ήδη έχουν ξεκινήσει όπως επίσης αν και σε πολύ μικρό ποσοστό η δημοπράτηση νέων. Ένα ακόμα ενθαρρυντικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι υπάρχει μια σειρά έργων που θεωρούνται ακόμη απαραίτητα τόσο για τον εκσυγχρονισμό της χώρας και την εξομάλυνση μιας σειράς ανισοτήτων μέσα στην κοινωνία αλλά και μεταξύ των περιφερειών. Σ' αυτό το πλαίσιο οφείλει κανείς να

εξετάσει τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν για το Δ΄ ΚΠΣ, αλλά και των μελλοντικών απαιτήσεων της χώρας στη σύγχρονη παγκοσμιοποιούμενη οικονομία. Σημαντικό στοιχείο για την εκπόνηση περισσότερων έργων είναι και το γεγονός ότι ο μεγαλύτερος αριθμός έργων που δημοπρατείτε γίνεται με την μέθοδο ΣΔΙΤ, που δίνει στο δημόσιο την ευελιξία και ειδικά σε χαλεπούς καιρούς να προκυρήξει περισσότερα έργα.

Οι μεγάλες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες με ηγετική θέση στην αγορά είναι σε θέση να υποστηρίξουν την συνολική βελτίωση του κλάδου, και σε συνάρτηση με τις προσκείμενες συγχωνεύσεις ή/και συνεργασίες με άλλες μικρότερες εταιρίες ή και πολυεθνικούς κολοσσούς. Με αυτό τον τρόπο είναι αρκετά πιθανό ο κλάδος να ανακάμψει ακόμα και αν αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί στο άμεσο μέλλον.

Ο Ελληνικός κατασκευαστικός κλάδος διαθέτει την υποδομή και τον δυναμισμό που απαιτείται για την ανάκαμψη της εγχώριας αγοράς των κατασκευών έτοιμος να αναλάβει υπό νέα μορφή τα έργα του μέλλοντος λαμβάνοντας υπόψιν του και νέες παραμέτρους όπως είναι το κλίμα και οι φυσικές καταστροφές. Η κρίση επίσης ίσως να αποτελεί την ευκαιρία υπό την μορφή της όξυνσης της ανταγωνιστικότητας, για να οδηγήσει στην δραστηριοποίηση περισσότερων ελληνικών επιχειρήσεων σε σημαντικά έργα.

Βιβλιογραφία:

Συγγράματα:

Ξενόγλωσσα:

Field Guide for Sustainable Construction, 2004. Editor: Pulaski M.H., published by the Pennsylvania State University, produced by Pentagon Renovation and Construction Program Office, Safety Sustainability and Environment IPT and Washington Headquarters Services Defense Facilities Directorate.

Ελληνικά:

Σκάγιανης, Π. (2005) “Ελλάδα 2021: Από την Κοινωνία των Κατασκευών στην Κοινωνία της Γνώσης;” 7ο Εθνικό Συνέδριο Περιφερειακή Επιστήμη και Πολιτική: Ελλάδα και Βαλκάνια. Ελληνικό Τμήμα της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 7-8 Μαΐου

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ΣΔΙΤ: Συνοπτικός Οδηγός, 2006

Ιστοσελίδες:

<http://www.aktor.gr> ανακτήθηκε από, <http://www.aktor.gr/article.asp?catid=20044> στις 10/03/2012

<http://attikat.irwebpage.com> ανακτήθηκε από, <http://attikat.irwebpage.com/index.html?irp=psector> στις 12/03/2012

<http://www.bioter.gr> ανακτήθηκε από, <http://www.bioter.gr/0000000000/index.html> στις 09/03/2012

<http://www.capital.gr> ανακτήθηκε από, <http://www.capital.gr/news.asp?details=1335381> στις 15/03/2012

<http://www.epikaira.gr> ανακτήθηκε από, http://www.epikaira.gr/epikairo.php?id=12064&category_id=0 στις 18/03/2012

<http://www.espa.gr> ανακτήθηκε από,
<http://www.espa.gr/el/Pages/eLibraryFS.aspx?item=697> στις 12/03/2012

<http://www.etae.com> ανακτήθηκε από, <http://www.etae.com/article.asp?catid=22099>
στις 10/03/2012

<http://www.euro2day.gr> ανακτήθηκε από,
http://www.euro2day.gr/ase/market_comment/151/articles/691092/ArticleMarketComment.aspx στις 12/03/2012

<http://ir.titan.gr> ανακτήθηκε από, <http://www.titan.gr/el/news-media/publications/in-touch/> στις 17/03/2012

www.iobe.gr ανακτήθηκε από,
http://www.iobe.gr/index.asp?a_id=166&news_id=356 στις 09/03/2012

<http://www.jp-avax.gr> ανακτήθηκε από, <http://www.jp-avax.gr/jp/default.aspx?pid=291&CTID=170> στις 10/03/2012

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_2_03/04/2012_477749
ανακτήθηκε από, (<http://news.kathimerini.gr>) στις 15/03/2012

<http://library.tee.gr> ανακτήθηκε από,
http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_giannaros1.pdf στις 15/03/2012

<http://library.tee.gr> ανακτήθηκε από,
http://library.tee.gr/digital/techr/2007/techr_2007_2_karagounaki.pdf στις 15/03/2012

www.sate.gr ανακτήθηκε από,
<http://www.sate.gr/html/ekdoseis.aspx?&menuID=7&pID=0> στις 10/03/2012

<http://www.sate.gr> ανακτήθηκε από, http://www.sate.gr/nea/Press/FINAL_6-2011.pdf
στις 12/03/2012

<http://www.sofokleous10.gr> ανακτήθηκε από,
<http://www.sofokleous10.gr/portal2/oikonomia/oikonomia/2011-04-27-14-41-35-2011042736106/> στις 11/03/2012

<http://www.teetdk.tee.gr> ανακτήθηκε από,
http://www.teetdk.tee.gr/press/pr2005_6.doc στις 15/03/2012

Παράρτημα πινάκων

Πίνακας 1: Παρατίθενται τα στοιχεία που αφορούν την κατάσταση της οικονομικής θέσης του ομίλου J&P-ΑΒΑΞ

| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ (Ποσά εκφρασμένα σε χιλ. ευρώ) | | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| | ΟΜΙΛΟΣ | | ΕΤΑΙΡΙΑ | |
| | 30.09.2011 | 31.12.2010 | 30.09.2011 | 31.12.2010 |
| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ | | | | |
| Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία | 173.171 | 183.966 | 75.754 | 81.167 |
| Επενδύσεις σε ακίνητα | 21.571 | 21.559 | 1.382 | 1.382 |
| Άυλα περιουσιακά στοιχεία | 49.819 | 50.126 | 306 | 422 |
| Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | | | | |
| διαθέσιμα για πώληση | 123.506 | 94.200 | 486.073 | 426.814 |
| Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | 226.815 | 222.753 | 170.157 | 161.631 |
| Αποθέματα | 36.723 | 36.559 | 9.821 | 6.821 |
| Απαιτήσεις από πελάτες | 494.867 | 452.723 | 268.977 | 211.637 |
| Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | 136.574 | 148.009 | 123.967 | 115.391 |
| Ταμειακά διαθέσιμα | 72.478 | 125.379 | 21.680 | 55.956 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ | 1.335.524 | 1.335.275 | 1.158.117 | 1.061.221 |
| ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ | | | | |
| Όνομαστικό μετοχικό Κεφάλαιο | 45.040 | 45.040 | 45.040 | 45.040 |
| Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο | 146.677 | 146.677 | 146.677 | 146.677 |
| Λοιπά στοιχεία Ιδίων Κεφαλαίων | 131.979 | 135.890 | 311.345 | 297.591 |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων μετόχων εταιρίας (α) | 323.696 | 327.606 | 503.061 | 489.308 |
| Μη ελέγχουσες συμμετοχές (β) | 13.892 | 15.123 | - | - |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (γ) = (α)+(β) | 337.588 | 342.729 | 503.061 | 489.308 |
| Μακρόσμες Ομολογιακές/ δανειακές υποχρεώσεις | 252.995 | 234.817 | 201.363 | 172.739 |
| Προβλέψεις/ Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις | 69.072 | 66.656 | 98.486 | 91.651 |
| Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις | 300.429 | 256.862 | 192.592 | 155.000 |
| Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις | 375.439 | 434.212 | 162.614 | 152.524 |
| Σύνολο υποχρεώσεων (δ) | 997.935 | 992.546 | 655.055 | 571.913 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (γ)+(δ) | 1.335.524 | 1.335.275 | 1.158.117 | 1.061.221 |
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (Ποσά εκφρασμένα σε χιλ. ευρώ) | | | | |
| | ΟΜΙΛΟΣ | | ΕΤΑΙΡΙΑ | |
| | 30.09.2011 | 30.09.2010 | 30.09.2011 | 30.09.2010 |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης περιόδου (1/1/11 και 1/1/10 αντίστοιχα) | 342.729 | 274.706 | 489.308 | 473.110 |
| Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα μετά από φόρους | (1.825) | 58.393 | 16.859 | 12.945 |
| Λοιπές κινήσεις | (385) | 34 | - | - |
| Διανεμηθέντα μερίσματα | (3.106) | (3.106) | (3.106) | (3.106) |
| Προσθήκες μη ελεγχουσών συμμετοχών | 175 | 530 | - | - |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης περιόδου (30/09/11 και 30/09/10 αντίστοιχα) | 337.588 | 330.557 | 503.061 | 482.949 |
| Πίνακας συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη (Ποσά εκφρασμένα σε χιλ. ευρώ) | | | | |
| | ΟΜΙΛΟΣ | | ΕΤΑΙΡΙΑ | |
| | 1.1-30.09.2011 | 1.1-30.09.2011 | | |
| α) Έσοδα | | 654 | | 1.615 |
| β) Έξοδα | | 66 | | 6.024 |
| γ) Απαιτήσεις | | 11.635 | | 73.696 |
| δ) Υποχρεώσεις | | 1.668 | | 18.105 |
| ε) Συναλλαγές και αμοιβές διευθυντικών στελεχών και μελών της Διοίκησης | | 1.421 | | 538 |
| στ) Απαιτήσεις από τα διευθυντικά στελέχη και μέλη της Διοίκησης | | 44 | | - |
| ζ) Υποχρεώσεις προς τα διευθυντικά στελέχη και μέλη της Διοίκησης | | 469 | | - |

Πίνακας 2: Στοιχεία αναφορικά με την κατάσταση ταμειακών ροών της J&P-ΑΒΑΞ

| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ (Ποσά εκφρασμένα σε χιλ. ευρώ) | | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | ΟΜΙΛΟΣ | | ΕΤΑΙΡΙΑ | |
| | 1.1-30.9.2011 | 1.1-30.9.2010 | 1.1-30.9.2011 | 1.1-30.9.2010 |
| Λειτουργικές δραστηριότητες | | | | |
| Κέρδη/ (ζημιές) προ φόρων | 6.095 | 17.155 | 3.748 | 9.462 |
| Πλέον/μείον προσαρμογές για: | | | | |
| Αποσβέσεις | 16.020 | 18.838 | 8.154 | 9.111 |
| Συναλλαγματικές διαφορές | 452 | 4.287 | 401 | 4.171 |
| Προβλέψεις | (61) | 286 | 154 | - |
| Πιστωτικοί Τόκοι | (2.674) | (984) | (1.941) | (483) |
| Χρεωστικοί Τόκοι & συναφή έξοδα | 24.428 | 19.857 | 16.707 | 12.242 |
| Κόστος απομείωσης υπεραξίας (Κέρδη) / Ζημιές από χρηματοοικονομικά εργαλεία | - | 2.940 | - | 2.940 |
| Αποτελέσματα (έσοδα, έξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας | 1.634 | 1.703 | - | - |
| | (9.872) | (12.927) | (8.636) | (5.177) |
| Μεταβολές στο κεφάλαιο κίνησης | | | | |
| Μείωση / (αύξηση) αποθεμάτων | (164) | (5.273) | (3.001) | (2.513) |
| Μείωση / (αύξηση) απαιτήσεων | (35.006) | 67.708 | (56.865) | 23.848 |
| (Μείωση) / Αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών) | (55.107) | (83.048) | 13.515 | (58.482) |
| Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβεβλημένα | (20.625) | (19.857) | (13.204) | (12.242) |
| Καταβεβλημένοι φόροι | (5.058) | (5.745) | (1.609) | (1.809) |
| Σύνολο εισρών/ (εκρών) από λειτουργικές δραστηριότητες (α) | (79.939) | 4.940 | (42.576) | (18.931) |
| Επενδυτικές δραστηριότητες | | | | |
| Αγορά ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων | (5.995) | (8.615) | (2.841) | (2.423) |
| Εισπράξεις από πωλήσεις ενσώματων και άυλων παγίων στοιχείων | 673 | 2.452 | 215 | 530 |
| (Αγορά)/ Πώληση συγγενών, κοινοπραξιών και λοιπών επενδύσεων | (35.608) | (16.573) | (57.092) | (9.100) |
| Τόκοι εισπραχθέντες | 2.674 | 984 | 1.941 | 483 |
| Μερίσματα εισπραχθέντα | 4.667 | 4.651 | 3.306 | 2.892 |
| Σύνολο εισρών / (εκρών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β) | (33.590) | (17.102) | (54.471) | (7.618) |
| Χρηματοδοτικές δραστηριότητες | | | | |
| Εισπράξεις/ (Εξοφλήσεις) από εκδοθέντα/ αναληφθέντα δάνεια | 61.745 | 12.206 | 63.890 | 24.499 |
| Μερίσματα πληρωθέντα | (1.119) | (1.745) | (1.119) | (1.745) |
| Σύνολο εισρών/ (εκρών) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ) | 60.628 | 10.461 | 62.772 | 22.753 |
| Καθαρή αύξηση/(μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα περιόδου (α) + (β) + (γ) | (52.901) | (1.701) | (34.275) | (3.796) |
| Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου | 125.379 | 139.263 | 55.956 | 71.020 |
| Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου | 72.478 | 137.562 | 21.680 | 67.224 |

Πίνακας 3: Κατάσταση οικονομικής θέσης του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε. Παρουσίαση συγκριτικών στοιχείων 31/12/2010 με 30/09/2011

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης

Όλα τα ποσά είναι σε χιλιάδες Ευρώ.

| Σημ. | ΕΝΟΠΙΩΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | | ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ | |
|---|------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | 30-Σεπ-11 | 31-Δεκ-10 | 30-Σεπ-11 | 31-Δεκ-10 |
| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ | | | | |
| Μη κυκλοφορούν ενεργητικό | | | | |
| | 461.347 | 479.338 | 3.256 | 3.405 |
| Ενσώματα πάγια | | | | |
| Άυλα περιουσιακά στοιχεία | 6 | 1.095.326 | 1.083.923 | - |
| Επενδύσεις σε ακίνητα | | 149.342 | 140.183 | 58.090 |
| Επενδύσεις σε θυγατρικές | | - | - | 940.259 |
| Επενδύσεις σε συγγενείς | | 203.330 | 201.391 | 34.871 |
| Επενδύσεις σε κοινοπραξίες | 76 | 854 | 821 | 8 |
| Χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση | | 7.097 | 7.355 | - |
| Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις | | 32.887 | 25.559 | - |
| Προκαταβολές για μακροπρόθεσμες μισθώσεις | | 14.657 | 2.275 | - |
| Χρηματοδοτική συμβολή από Δημόσιο (ΕΔΔΠΧΑ 12) | | 44.536 | 43.948 | - |
| Παράγωγα χρηματοοικονομικά εργαλεία | 8 | 3 | 80 | - |
| Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις | 9 | 109.715 | 112.549 | 5.502 |
| | | 2.119.095 | 2.097.421 | 1.041.987 |
| Κυκλοφορούν ενεργητικό | | | | |
| Αποθέματα | | 27.296 | 47.000 | - |
| Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις | 9 | 1.103.242 | 1.146.006 | 24.303 |
| Χρηματοοικονομικά στοιχεία διακρατούμενα ως τη λήξη | 10 | 184.610 | 87.694 | - |
| Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων | | 3 | 3 | - |
| Προκαταβολές για μακροπρόθεσμες μισθώσεις (βραχυπρόθεσμο μέρος) | | 312 | - | - |
| Χρηματοδοτική συμβολή από Δημόσιο (βραχυπρ. μέρος-ΕΔΔΠΧΑ 12) | | 61.127 | 102.544 | - |
| Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα | 11 | 763.591 | 826.119 | 10.463 |
| | | 2.140.181 | 2.209.367 | 34.766 |
| | | 4.259.276 | 4.306.787 | 1.076.752 |
| | | | | 1.089.291 |
| Σύνολο ενεργητικού | | | | |
| ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ | | | | |
| Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους | | | | |
| Μετοχικό κεφάλαιο | | 182.311 | 182.311 | 182.311 |
| Αποθεματικό υπέρ το άρτιο | | 523.847 | 523.847 | 523.847 |
| Ίδιες μετοχές | | (27.072) | (27.072) | (27.072) |
| Λοιπά αποθεματικά | 12 | 173.601 | 190.135 | 103.109 |
| Κέρδη (ζημιές) εις νέον | | 51.207 | 88.621 | 25.935 |
| | | 903.894 | 957.842 | 808.131 |
| Μη ελέγχουσες συμμετοχές | | 272.565 | 281.872 | - |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων | | 1.176.459 | 1.239.713 | 808.131 |
| | | | | 819.607 |
| ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ | | | | |
| Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις | | | | |
| Δάνεια μακροπρόθεσμα | 13 | 1.449.464 | 1.405.982 | 161.718 |
| Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις | | 108.076 | 104.932 | 399 |
| Προβλέψεις αποζημίωσης προσωπικού | | 8.821 | 8.824 | 228 |
| Επιχορηγήσεις | | 51.304 | 42.551 | - |
| Παράγωγα χρηματοοικονομικά εργαλεία | 8 | 108.328 | 68.102 | - |
| Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις | 14 | 23.673 | 19.061 | 217 |
| Λοιπές προβλέψεις μακροπρόθεσμες | 15 | 118.742 | 113.012 | 519 |
| | | 1.868.408 | 1.762.463 | 163.081 |
| | | | | 100.642 |
| Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις | | | | |
| Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις | 14 | 682.048 | 724.916 | 2.863 |
| Τρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις (φόρος εισοδήματος) | | 13.224 | 25.890 | - |
| Δάνεια βραχυπρόθεσμα | 13 | 504.349 | 540.436 | 102.220 |
| Μερίσματα πληρωτέα | | 536 | 1.694 | 458 |
| Παράγωγα χρηματοοικονομικά εργαλεία | 8 | - | 257 | - |
| Λοιπές προβλέψεις βραχυπρόθεσμες | 15 | 14.252 | 11.418 | - |
| | | 1.214.409 | 1.304.611 | 105.541 |
| | | | | 169.042 |
| Σύνολο υποχρεώσεων | | 3.082.817 | 3.067.074 | 268.622 |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων και υποχρεώσεων | | 4.259.276 | 4.306.787 | 1.076.752 |
| | | | | 1.089.291 |

Πίνακας 4: Κατάσταση αποτελεσμάτων 9μηνου του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε.
(31/12/2010 με 30/09/2011)

Κατάσταση Αποτελεσμάτων Εννιαμήνου 2011 και 2010

Όλα τα ποσά είναι σε χιλιάδες Ευρώ, εκτός από τα κέρδη ανά μετοχή.

| | Σημ. | ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | | ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ | |
|--|------|----------------------|------------------|--------------------|---------------|
| | | 1-Ιαν έως | | 1-Ιαν έως | |
| | | 30-Σεπ-11 | 30-Σεπ-10 | 30-Σεπ-11 | 30-Σεπ-10 |
| Πολήσεις | | 967.638 | 1.302.248 | 246 | 30 |
| Κόστος πωληθέντων | 16 | (891.482) | (1.161.101) | (232) | (29) |
| Μεικτό κέρδος | | 76.155 | 141.147 | 14 | 1 |
| Εξοδα διάθεσης | 16 | (6.523) | (7.647) | - | - |
| Εξοδα διοίκησης | 16 | (44.335) | (41.987) | (4.124) | (4.438) |
| Λοιπά έσοδα / (εξοδα) εκμετάλλευσης (καθαρά) | 17 | 11.280 | 28.826 | 5.777 | 4.512 |
| Κέρδη / (Ζημιές) από κοινοπραξίες | 76 | (106) | (1.224) | - | - |
| Αποτελέσματα εκμετάλλευσης | | 36.472 | 119.114 | 1.666 | 75 |
| Εσοδα από μερίσματα | | - | - | 41 | 14.486 |
| Κέρδη / (Ζημιές) από συγγενείς επιχειρήσεις | 7β | 1.213 | (2.063) | - | - |
| Χρηματοοικονομικά έσοδα / (εξοδα) - καθαρά | 18 | (48.982) | (44.877) | (7.793) | (3.944) |
| Κέρδη / (Ζημιές) προ φόρων | | (11.297) | 72.173 | (6.086) | 10.617 |
| Φόρος εισοδήματος | | (15.858) | (53.235) | (276) | (3.555) |
| Καθαρά κέρδη / (ζημιές) περιόδου | | (27.155) | 18.939 | (6.362) | 7.063 |
| Κέρδη / (ζημιές) περιόδου αποδιδόμενα σε: | | | | | |
| Ιδιοκτήτες της μητρικής | 19 | (36.232) | 8.459 | (6.362) | 7.063 |
| Μη ελέγχουσες συμμετοχές | | 9.077 | 10.480 | - | - |
| | | (27.155) | 18.939 | (6.362) | 7.063 |
| Κέρδη/(ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή - βασικά (σε €) | 19 | (0,2101) | 0,0491 | (0,0369) | 0,0410 |

Πίνακας 5: Κατάσταση συνολικών εσόδων του ομίλου Ελλάκτωρ Α.Ε. (30/09/2011 με 31/12/2010)

Κατάσταση Συνολικών Εσόδων Εννιαμήνου 2011 και 2010

Όλα τα ποσά είναι σε χιλιάδες Ευρώ.

| | ΕΝΟΠΙΩΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | | ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ | |
|--|---------------------|-----------------|--------------------|--------------|
| | 1-Ιαν έως | | 1-Ιαν έως | |
| | 30-Σεπ-11 | 30-Σεπ-10 | 30-Σεπ-11 | 30-Σεπ-10 |
| Καθαρά κέρδη / (ζημιές) περιόδου | (27.155) | 18.939 | (6.362) | 7.063 |
| Λοιπά Συνολικά Έσοδα | | | | |
| Συναλλαγματικές διαφορές | (3.540) | 3.561 | 1 | - |
| Μεταβολή αξίας Διαθεσίμων προς πώληση | (258) | (32) | - | - |
| Αντιστάθμιση ταμειακών ροών | (35.679) | (52.828) | 194 | 500 |
| Λοιπά | (38) | (324) | - | - |
| Λοιπά Συνολικά Έσοδα / (Εξόδα) περιόδου (καθαρά, μετά από φόρους) | (39.515) | (49.624) | 195 | 500 |
| Συγκεντρωτικά Συνολικά Έσοδα / (Εξόδα) περιόδου | (66.670) | (30.685) | (6.167) | 7.563 |
| Συγκεντρωτικά Συνολικά Έσοδα / (Εξόδα) περιόδου αποδιδόμενα σε: | | | | |
| Ιδιοκτήτες της μητρικής | (66.271) | (35.607) | (6.167) | 7.563 |
| Μη ελέγχουσες συμμετοχές | (399) | 4.921 | - | - |
| | (66.670) | (30.685) | (6.167) | 7.563 |

Πίνακας 6: Στοιχεία κατάστασης οικονομικής θέσης για τη χρήση από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2010 της εταιρίας ΑΚΤΩΡ

| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ | | | | |
|--|-----------------------------|------------------|---------------------------|------------------|
| <i>Ποσά εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ</i> | ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | | ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ | |
| | 31-Δεκ-10 | 31-Δεκ-09 | 31-Δεκ-10 | 31-Δεκ-09 |
| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ | | | | |
| Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία | 155.748 | 178.932 | 70.079 | 69.769 |
| Άυλα περιουσιακά στοιχεία | 5.463 | 7.049 | 38 | 42 |
| Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | 86.713 | 85.575 | 110.403 | 109.619 |
| Αποθέματα | 30.076 | 32.553 | 539 | 2.975 |
| Απαιτήσεις από πελάτες | 648.044 | 673.316 | 201.796 | 215.218 |
| Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | 417.741 | 497.250 | 2411.173 | 347.076 |
| Σύνολο ενεργητικού | 1.343.785 | 1.474.675 | 794.029 | 744.699 |
| ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ | | | | |
| Μετοχικό κεφάλαιο | 123.900 | 123.900 | 123.900 | 123.900 |
| Λοιπά στοιχεία Ιδίων Κεφαλαίων | 262.928 | 275.822 | 213.318 | 225.425 |
| Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων ιδιοκτητών μητρικής (α) | 386.828 | 399.722 | 337.218 | 349.325 |
| Δικαιώματα Μειοψηφίας (β) | 3.093 | 9.960 | - | - |
| Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (γ) = (α) + (β) | 389.921 | 409.682 | 337.218 | 349.325 |
| Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις | 37.391 | 30.178 | 16.442 | 10.378 |

| | | | | |
|---|------------------|------------------|----------------|----------------|
| Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις | 250.262 | 205.247 | 95.547 | 22.385 |
| Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις | 622.246 | 782.665 | 314.822 | 332.610 |
| Σύνολο υποχρεώσεων (δ) | 953.864 | 1.064.992 | 456.810 | 395.374 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (γ) + (δ) | 1.343.785 | 1.474.675 | 794.029 | 744.699 |

Πίνακας 7: Στοιχεία κατάστασης συνολικών εσόδων για την χρήση από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2010 της εταιρίας ΑΚΤΩΡ

| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ | | | | |
|---|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <i>Ποσά εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ</i> | ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | | ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ | |
| | 01/01 - 31/12/2010 | 01/01 - 31/12/2009 | 01/01 - 31/12/2010 | 01/01 - 31/12/2009 |
| Κύκλος εργασιών | 1.287.666 | 1.663.199 | 535.671 | 627.580 |
| Μικτά κέρδη / (ζημίες) | 58.396 | 105.572 | 967 | 22.062 |
| Κέρδη/(ζημίες) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων | 28.636 | 72.827 | 6.592 | 37.432 |
| Κέρδη / (ζημίες) προ φόρου εισοδήματος | 9.383 | 59.234 | 6.294 | 36.707 |
| Μείον φόρος εισοδήματος | (18.912) | (19.846) | (5.202) | (8.764) |
| | (9.529) | 39.387 | 1.092 | 27.943 |
| Μείον Έκτακτη εισφορά κοινωνικής ευθύνης | (4.199) | (3.345) | (1.875) | (3.345) |
| Κέρδη/(ζημίες) μετά το φόρο εισοδήματος και την έκτακτη εισφορά κοινωνικής ευθύνης (Α) | (13.728) | 36.042 | (784) | 24.599 |
| Ιδιοκτήτες μητρικής | (7.637) | 37.861 | (784) | 4.599 |
| Δικαιώματα μειοψηφίας | (6.091) | (1.818) | - | - |
| Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β) | 6.331 | (1.228) | (998) | 984 |
| Συγκεντρωτικά συνολικά | (7.397) | 34.815 | (1.782) | 25.582 |

| | | | | |
|---|---------------|----------------|---------------|---------------|
| έσοδα μετά από φόρους (Α)+(Β) | | | | |
| Ιδιοκτήτες μητρικής | (1.493) | 37.359 | (1.782) | 25.582 |
| Δικαιώματα μειοψηφίας | (5.904) | (2.544) | - | - |
| Κέρδη/(ζημίες) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων | 62.768 | 102.575 | 17.960 | 48.572 |

Πίνακας 8: Ενδιάμεση κατάσταση συνολικού εισοδήματος του ομίλου **ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ**

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

| Σημ. | Ο Όμιλος | | | | Η Εταιρεία | | | |
|---|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 01.01- 30.09.2011 | 01.01- 30.09.2010 | 01.07 - 30.09.2011 | 01.07 - 30.09.2010 | 01.01- 30.09.2011 | 01.01- 30.09.2010 | 01.07 - 30.09.2011 | 01.07 - 30.09.2010 |
| | Κύλιος εργασιών | 12.212 | 33.091 | 3.322 | 15.354 | 8.885 | 24.550 | 2.848 |
| Κόστος πωλήσεων | (15.740) | (40.641) | (4.449) | (18.975) | (12.534) | (34.202) | (4.476) | (18.290) |
| Μικτό κέρδος/(Ζημία) | (3.528) | (7.550) | (1.127) | (3.621) | (3.649) | (9.652) | (1.628) | (5.161) |
| Έξοδα διάθεσης | (24) | (234) | 147 | (56) | (15) | (66) | (2) | (31) |
| Έξοδα διοικήσεως | (2.376) | (5.044) | (852) | (2.856) | (1.865) | (4.135) | (563) | (2.440) |
| Λοιπά έσοδα εμετάλλευσης | 296 | 795 | 90 | - | 271 | 955 | 50 | 163 |
| Αποτέλεσμα από συγγενείς επιχειρήσεις | (2) | (277) | 231 | (83) | - | - | - | - |
| Χρηματοοικονομικά έσοδα | 15 | 4.574 | 1 | 3.987 | 12 | 4.731 | 3 | 4.181 |
| Χρηματοοικονομικά έξοδα | (6.070) | (4.906) | (1.775) | (2.018) | (5.800) | (4.637) | (1.705) | (1.942) |
| Κέρδη / (Ζημίες) προ φόρων | (11.689) | (12.642) | (3.285) | (4.648) | (11.046) | (12.804) | (3.845) | (5.230) |
| Φόρος εισοδήματος | (386) | 2.066 | (244) | 616 | (304) | 2.370 | (273) | 1.118 |
| Ζημία μετά από φόρους (Α) | (12.075) | (10.576) | (3.529) | (4.032) | (11.350) | (10.434) | (4.118) | (4.112) |
| Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα / έξοδα μετά από φόρους (Α)+(Β) | (12.075) | (10.576) | (3.529) | (4.032) | (11.350) | (10.434) | (4.118) | (4.112) |
| Το συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα / έξοδα περιόδου αποδίδονται σε : | | | | | | | | |
| Ιδιοκτήτες μητρικής | (11.967) | (10.588) | (3.434) | (4.049) | (11.350) | (10.434) | (4.118) | (4.112) |
| Δικαιώματα μειοψηφίας | (108) | 12 | (95) | 17 | - | - | - | - |
| (12.075) | (10.576) | (3.529) | (4.032) | (11.350) | (10.434) | (4.118) | (4.112) | |
| Ζημίες ανά μετοχή (Βασικές) | (0,7154) | (0,1797) | (0,2053) | (0,1070) | (0,6456) | (0,1746) | (0,2342) | (0,1063) |
| Μέσος Σταθμικός Αριθμός Μετοχών (Βασικός) | 16.727.954 | 58.919.364 | 16.727.954 | 37.823.659 | 17.579.754 | 59.771.164 | 17.579.754 | 38.675.459 |

Πίνακας 9: Ενδιάμεση κατάσταση οικονομικής θέσης του ομίλου ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

| Σημ. | Ο Όμιλος | | Η Εταιρεία | | |
|--|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 30.09.2011 | 31.12.2010 | 30.09.2011 | 31.12.2010 | |
| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ | | | | | |
| Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | | | | | |
| | | | | | |
| Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία | 8 | 12.877 | 14.370 | 8.828 | 10.409 |
| Ασώματα πάγια στοιχεία | | 9 | 16 | 9 | 16 |
| Επενδυτικά ακίνητα | | 87.240 | 87.380 | 86.083 | 86.223 |
| Συμμετοχές σε θυγατρικές επιχειρήσεις | 9 | | - | 11.318 | 12.066 |
| Συμμετοχές σε συγγενείς επιχειρήσεις | 10 | 6.551 | 6.752 | 6.616 | 6.461 |
| Άλλες μακροπρόθεσμες απαιτήσεις | | 85 | 72 | 42 | 30 |
| Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού | 11 | 1.763 | 1.734 | 1.761 | 1.725 |
| Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις | 7 | 2.356 | 2.790 | 837 | 1.085 |
| Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων | | 110.881 | 113.114 | 115.494 | 118.016 |
| Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία | | | | | |
| | | | | | |
| Αποθέματα | | 4.503 | 1.197 | 4.473 | 1.197 |
| Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις | 12 | 73.291 | 77.944 | 70.415 | 72.124 |
| Χρηματοοικονομικά στοιχεία σε εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων | 13 | 144 | 1.097 | 4 | 4 |
| Χρηματικά διαθέσιμα | 14 | 2.210 | 2.613 | 593 | 1.107 |
| Σύνολο Κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων | | 80.149 | 82.851 | 75.486 | 74.432 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ | | 191.030 | 195.965 | 190.979 | 192.447 |
| ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ | | | | | |
| Ίδια κεφάλαια | | | | | |
| | | | | | |
| Μετοχικό κεφάλαιο | | 73.132 | 73.132 | 73.132 | 73.132 |
| Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο | | 1.318 | 1.318 | 1.318 | 1.318 |
| Λοιπά αποθεματικά | | 11.817 | 11.801 | 11.501 | 11.501 |
| Ζημιές εις νέον | | (44.082) | (32.780) | (37.828) | (26.478) |
| Ίδιες μετοχές | 15 | (2.351) | (2.351) | - | - |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων | | 39.834 | 51.120 | 48.123 | 59.473 |
| Δικαιώματα Μειοψηφίας | | 1.014 | 1.122 | - | - |
| Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων | | 40.848 | 52.242 | 48.123 | 59.473 |
| Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις | | | | | |
| | | | | | |
| Μακροπρόθεσμα δάνεια | 16 | 14.958 | 14.911 | 13.658 | 13.359 |
| Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης | 16 | 23.932 | 24.679 | 23.690 | 24.375 |
| Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού | 17 | 128 | 228 | 113 | 211 |
| Προβλέψεις | | 405 | 458 | 1.801 | 1.801 |
| Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις | 7 | 780 | 826 | - | - |
| Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων | | 40.203 | 41.102 | 39.262 | 39.746 |
| Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις | | | | | |
| | | | | | |
| Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις | 18 | 35.309 | 34.793 | 31.566 | 29.355 |
| Βραχυπρόθεσμα δάνεια | 16 | 72.424 | 65.450 | 70.168 | 62.183 |
| Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης | 16 | 1.412 | 1.725 | 1.143 | 1.319 |
| Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι | | 834 | 653 | 718 | 370 |
| Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων | | 109.979 | 102.621 | 103.594 | 93.228 |
| Σύνολο Υποχρεώσεων | | 150.182 | 143.723 | 142.856 | 132.974 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ | | 191.030 | 195.965 | 190.979 | 192.447 |

Πίνακας 10: Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων 2000-2012

| Έτη | Εθνικοί Πόροι | Συγχρηματοδοτούμενο | Σύνολο | % ΑΕΠ |
|------|---------------|---------------------|--------|-------|
| 2000 | 2,109 | 5,312 | 7,421 | 6,1 |
| 2001 | 2,590 | 5,252 | 7,842 | 6,0 |
| 2002 | 3,131 | 3,883 | 7,014 | 4,5 |
| 2003 | 3.974 | 4.461 | 8.435 | 4,9 |
| 2004 | 4.639 | 4.883 | 9.522 | 5,1 |
| 2005 | 2.569 | 4.955 | 7.524 | 3,9 |
| 2006 | 2.673 | 5.511 | 8.184 | 3,9 |
| 2007 | 2.763 | 6.046 | 8.809 | 3,9 |
| 2008 | 2.559 | 7.065 | 9.624 | 4,1 |
| 2009 | 2.455 | 7.133 | 9.588 | 4,1 |
| 2010 | 2.218 | 6.236 | 8.454 | 3,7 |
| 2011 | 1.350 | 6.200 | 7.550 | 3,3 |
| 2012 | 1.700 | 6.000 | 7.700 | 3,6 |

