

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ : ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΚΑΘ. ΚΟΡΑΧΑΝΗΣ Α.

**ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ (ΤΕΧΝΙΚΕΣ) ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

(ΠΟΡΕΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ, ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ)

Π. ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ



ΠΑΤΡΑ 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1999

APIOMON
REACONS

2866

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
1.1 Ιστορική αναδρομή των κατασκευών στον κόσμο	1
1.2 Ιστορική αναδρομή των κατασκευών στην Ελλάδα (1828-έως σήμερα)	1
II. ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΕΩΣ ΤΟ 2000	8
2.1 Γενικά	8
2.2 Νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών	9
2.3 Αττική Οδός	10
2.4 Ζεύξη Ρίου-Αντηρίου	14
2.5 Εγνατία Οδός	16
2.6 Αξονας ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι)	24
2.7 Εκτροπή Αχελώου ποταμού	27
2.8 Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας	29
2.9 Μετρό Αθήνας	30
2.10 Ύδρευση Αθήνας (Εύηνος)	31
2.11 Ύδρευση Θεσσαλονίκης (Αλιάκμονας)	32
2.12 Βιολογικός καθαρισμός Αθήνας (Ψυτάλλεια)	34
2.13 Βιολογικός καθαρισμός Θεσσαλονίκης	35
2.14 Φυσικό αέριο	36
2.15 Αεροδρόμια	39
2.16 Λιμάνια	40
III. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	42
3.1 Γενικά	42
3.2 Επενδύσεις των κατασκευαστικών εταιρειών-Οικονομικά στοιχεία	43
3.3 Οι μεγαλύτερες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες	62
Α) ΑΒΑΞ ΑΕ	62
Β) ΑΕΓΕΚ ΑΕ	65
Γ) ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	68
Δ) ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	71
Ε) ΑΛΤΕ ΑΤΕ	74
ΣΤ) ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	77
Ζ) ΓΕΝΕΡ ΑΕ	80

Η) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	82
Θ) ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	85
Ι) ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	88
ΙΑ) ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	92
ΙΒ) Κ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	95
ΙΓ) ΤΕΡΝΑ ΑΕ	98
ΙΔ) ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΟΛΟΥ, ΤΕΒ ΑΕ	101
ΙΕ) ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΦΟΙ Μ. ΤΡΑΥΛΟΥ ΑΒΕΤΤΕ	104
3.4 Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό	107
3.5 Προοπτικές και προβλήματα του κλάδου των κατασκευαστικών εταιρειών	112
IV. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	116
4.1 Επιπτώσεις της κατασκευής των μεγάλων έργων στην απασχόληση	117
Α) Άμεση απασχόληση στην κατασκευή των μεγάλων έργων	118
Β) Άμεση βιομηχανική απασχόληση	119
Γ) Έμμεση βιομηχανική απασχόληση	119
Δ) Απασχόληση σε μη βιομηχανικούς τομείς της οικονομίας	121
Ε) Λοιπή εγχώρια ζήτηση βιομηχανικών προϊόντων	122
V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	124
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	128

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Οι κατασκευές αποτελούσαν πάντοτε, κατά τη διάρκεια της ιστορίας, τον πιο σημαντικό από τους παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους. Από την αρχαιότητα έως και σήμερα υπήρξαν έργα που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη πολλών κρατών, διευκολύνοντας έτσι την ανάπτυξη εμπορικών και οικονομικών συναλλαγών ανάμεσα στα κράτη.

Τέτοια έργα μπορούν να χαρακτηριστούν η Εγνατία Οδός, κατασκευασμένη στα χρόνια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η οποία ξεκινούσε από το Δυρράχιο της σημερινής Αλβανίας και διαμέσω της Θεσσαλονίκης κατέληγε στην Κωνσταντινούπολη, αποτελώντας έτσι τη γέφυρα μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ενώνοντας έθνη με διαφορετική κουλτούρα, θρησκεία, διαφορετικά ήθη και έθιμα, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των εμπορικών και οικονομικών συναλλαγών μεταξύ τους· η Διώρυγα του Παναμά, που χαρακτηρίζεται ακόμα και σήμερα ως ένα από τα πιο πρωτοποριακά παγκοσμίως έργα όσον αφορά την κατασκευή του, αφού ένωσε τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό, η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ και το φράγμα του Ασουάν στην Αίγυπτο, η σήραγγα στις Άλπεις που ένωσε τη Γαλλία με την Ιταλία, οι γέφυρες του Μπρούκλιν στην Νέα Υόρκη και Golden State στο Σαν Φρανσίσκο στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και πιο πρόσφατα η διάνοιξη του υποθαλασσίου τούνελ της Μάγχης, με το οποίο ενώθηκαν η Γαλλία με τη Μ.Βρετανία.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (1828-ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ)

Οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας έργων υποδομής στη χώρα μας έγιναν κατά τη διάρκεια της σύντομης θητείας του πρώτου κυβερνήτη της Ελλάδας Ι. Καποδίστρια (1828-1831). Ο Καποδίστριας προσπάθησε με τα λιγοστά μέσα που διέθετε να δημιουργήσει μερικά από τα πιο απαραίτητα μέσα υποδομής, όπως δρόμους, λιμάνια, αποθήκες κ.τ.λ., ενθάρρυνε κάθε ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανοικοδόμηση χωριών και πόλεων, ενώ ταυτόχρονα σχεδίαζε την ανάληψη της φροντίδας αυτής από το κράτος, όταν θα υπήρχαν τα οικονομικά μέσα.¹

Όταν ανήλθε στο θρόνο ο Όθωνας, η κατάσταση των δρόμων της ελληνικής επικράτειας ήταν απελπιστική. Άρχισε εντατική δουλειά, ξεκινώντας από το δρόμο που οδηγούσε από την Αθήνα στον Πειραιά και χρησιμοποιώντας για αυτό το σκοπό το μικρό βαυαρικό στρατό του. Ο

¹ Λουλές Δ., Κατευθύνσεις και προοπτικές της οικονομικής πολιτικής του Ι.Καποδίστρια, 1828-1831, σ. 134

επόμενος δημόσιος δρόμος ήταν από το Ναύπλιο στο Άργος και την Τρίπολη.² Παράλληλα την εποχή αυτή έγιναν έργα που αφορούσαν την παιδεία, όπως ήταν η ίδρυση και κατασκευή του Πανεπιστημίου Αθηνών, του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, του Ζαππείου, του Αρσακείου, της Ριζαρείου Σχολής, τα οποία κατασκευάστηκαν με χρήματα από δωρεές που έγιναν από εθνικούς ευεργέτες, όπως ήταν οι Ηπειρώτες Σίνας, Ζάππας, Αρσάκης και Ριζάρης.

Από το 1881, όπου την πρωθυπουργία της Ελλάδας ανέλαβε ο Χαρίλαος Τρικούπης και παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα η Θεσσαλία και ένα τμήμα της Ηπείρου με τη συνθήκη του Βερολίνου (1878), κατασκευάστηκαν αρκετά σημαντικά έργα κυρίως στον τομέα των συγκοινωνιών. Τέτοια έργα ήταν η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (Πειραιάς-Ελευσίνα-Κόρινθος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία), Θεσσαλίας (Βόλος-Καρδίτσα-Τρίκαλα-Λάρισα) και Στερεάς (Πειραιάς-Αθήνα-Θήβα-Λειβαδιά-Λιανοκλάδι-Λάρισα), του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού-Καλαβρύτων, τροchioδρόμων στην πόλη της Αθήνας,³ η διάνοιξη του ισθμού της Κορίνθου, η εμβάθυνση και διαπλάτωση του πορθμού του Ευρίπου, η αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας και έργα σε λιμάνια, όπως ο Πειραιάς και η Πάτρα.⁴ Τα επόμενα χρόνια δεν έγιναν σημαντικά έργα, με εξαίρεση την αναδιανομή της γης στους αγρότες από τον Ε. Βενιζέλο στα 1911.⁵

Η δεκαετία που ακολούθησε (1912-1922), εξόντωσε οικονομικά τη χώρα, που είχε εμπλακεί σε δεκαετή πολεμική περιπέτεια (Βαλκανικοί πόλεμοι, Α' Παγκόσμιος και Μικρασιατική εκστρατεία). Τα οικονομικά προβλήματα οξύνθηκαν μάλιστα ιδιαίτερα με την άφιξη του ενός εκατομμυρίου προσφύγων από τις περιοχές της Μ.Ασίας και της Κωνσταντινούπολης. Το ελληνικό κράτος προσπάθησε να αντιμετωπίσει την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί, με αγροτικούς νόμους σχετικά με την αναδιανομή της γης στους πρόσφυγες και τους ντόπιους αποστρατευμένους καθώς και με την εκπόνηση ενός τεράστιου προγράμματος δημοσίων επενδύσεων και βιομηχανικής ανάπτυξης. Την περίοδο από το 1923 έως το 1930 κατασκευάστηκαν 918 εργοστάσια, χρηματοδοτούμενα από το κράτος και το ξένο κεφάλαιο, δίνοντας εργασία σε 281.000 άτομα. Από το 1928 και εξής κατασκευάστηκαν 135 εργοστάσια ταπήτων, παρέχοντας απασχόληση σε περισσότερα από 7.000 άτομα. Παράλληλα, με τη βοήθεια της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων κατασκευάστηκαν μικρά εργαστήρια για την παραγωγή κεραμικών, ασημικών κ.ά. Η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής σε συνδυασμό με την παράλληλη αύξηση της αγροτικής παραγωγής (που οφειλόταν στην αναδιανομή της γης και τις νέες μεθόδους καλλιέργειας που έφεραν οι πρόσφυγες) οδήγησε κατά τη δεκαετία του '30 σε μια αύξηση της συνολικής αξίας των εξαγωγών της χώρας κατά 268% (ενώ η συνολική αξία των εισαγωγών

² Bickford-Smith R.A.H., Η Ελλάδα την εποχή του Γεωργίου Α', σ. 125

³ Ο.π., σ. 128-130

⁴ Ο.π., σ. 135-138

⁵ Βακαλόπουλος Κ., Νεοελληνική ιστορία, 1204-1940, σ. 377

την ίδια περίοδο αυξήθηκε κατά 103%) και στην εισαγωγή του απαραίτητου ξένου συναλλάγματος.⁶

Η δεκαετία 1940-1950 είναι μια από τις πιο ταραγμένες ιστορικά περιόδους που γνώρισε η Ελλάδα, αφού συνέβησαν γεγονότα που σημάδεψαν τη μετέπειτα πορεία της χώρας. Τα γεγονότα αυτά ήταν ο Ελληνο-ιταλικός Πόλεμος 1940-41, η κατάληψη της χώρας από τους Γερμανούς και η κατοχή που επακολούθησε από το 1941 έως το 1944 και τέλος, ο εμφύλιος πόλεμος την περίοδο 1945-49. Όλα αυτά άφησαν πίσω τους μεγάλες καταστροφές στις συγκοινωνίες, τη βιομηχανία, το εμπόριο, γενικά σε ολόκληρο τον οικονομικό και κοινωνικό ιστό της χώρας και έτσι προέκυψε επιτακτική η ανάγκη ανασυγκρότησης και ανόρθωσης της οικονομίας της χώρας, προσπάθεια που άρχισε από το 1950 και μετά και που χρηματοδοτήθηκε-στο μεγαλύτερο μέρος της,-από το περίφημο σχέδιο Μάρσαλ, βοήθεια που δόθηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής προς τις χώρες της Ευρώπης ανάμεσα τους και η Ελλάδα, με σκοπό την οικονομική τους ανάπτυξη, έτσι ώστε να μπορέσουν να επουλώσουν τις πληγές που είχε αφήσει πίσω του ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.

Παρά όμως τις μεγάλες ανάγκες που υπήρχαν και παρά τη γενναία χρηματοδότηση από το εξωτερικό, η χώρα δεν μπόρεσε να αναπτυχθεί όπως θα έπρεπε και αυτό οφείλεται στο ότι δεν υπήρξε σωστή κατανομή των χρημάτων βάσει ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης που να εξυπηρετούσε τις ανάγκες ολόκληρης της χώρας. Έτσι, σε περιοχές που είχαν υποστεί φοβερές καταστροφές έγιναν ελάχιστα έργα και τα περισσότερα πραγματοποιήθηκαν στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα ενώ οι δύο αυτές περιοχές να γνωρίσουν μεγάλη ανάπτυξη σε τομείς όπως η βιομηχανία, η βιοτεχνία και το εμπόριο, άλλες περιοχές της χώρας, όπως η Ήπειρος, η Μακεδονία, η Θράκη, να παραμείνουν στάσιμες ή με μικρή ανάπτυξη (κυρίως στους τομείς της γεωργίας και κτηνοτροφίας), με συνέπεια το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα τόσο προς το εξωτερικό (Ηνωμένες Πολιτείες, Καναδάς, Αυστραλία, Γερμανία), όσο και προς το εσωτερικό (κυρίως προς την Αθήνα και αργότερα προς τη Θεσσαλονίκη). Από τα σημαντικότερα έργα που καταγράφονται αυτή τη χρονική περίοδο, είναι η υδροδότηση της Αθήνας από τη λίμνη Υλίκη και η κατασκευή τμημάτων της εθνικής οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Κατά τη δεκαετία αυτή δραστηριοποιούνται αρκετές τεχνικές εταιρείες που αναλαμβάνουν δημόσια και ιδιωτικά έργα και μερικές από αυτές εξακολουθούν να έχουν παρουσία μέχρι και σήμερα γύρω από το αντικείμενο αυτό. Τέτοιες εταιρείες είναι η ΑΕΓΕΚ ΑΕ, η ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΑΤΕ, η ΤΕΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΟΛΟΥ (ΤΕΒ ΑΕ), η ΟΔΩΝ και ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ ΑΕ, που είναι από τις πιο παλιές εταιρείες στην Ελλάδα.⁷

⁶ Garabott Ph., Greek refugees and their impact upon greek society in the interwar period, σ. 21-24

⁷ Λεωτσάκος Π., Η ταυτότητα των ελληνικών εταιρειών Η' τάξης, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 45

Από τα τέλη της δεκαετίας του '50 έως και τα μέσα της δεκαετίας του '60, παρατηρείται μια έντονη δραστηριότητα γύρω από τις κατασκευές. Σε αυτή την περίοδο ολοκληρώθηκε ο οδικός άξονας Αθηνών-Θεσσαλονίκης, κατασκευάστηκε ο υδροηλεκτρικός σταθμός Στράτου στον ποταμό Αχελώο και έγιναν έργα βελτίωσης σε λιμάνια, όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και σε αεροδρόμια, όπως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 όμως και έως το τέλος της δεκαετίας του '70 η οικονομική ύφεση που έπληξε τη χώρα είχε αρνητική επίδραση στον τομέα των κατασκευών, αλλά παρόλα τα προβλήματα έγιναν σημαντικά έργα για την ανάπτυξη της χώρας όπως η κατασκευή του οδικού άξονα Αθηνών-Πατρών, η κατασκευή για λογαριασμό της ΔΕΗ των ενεργειακών κέντρων Πτολεμαΐδας και Μεγαλόπολης, το φράγμα του ποταμού Μόρνου που κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες υδροδότησης της Αθήνας, η γέφυρα Ρυμνίου, το υδροηλεκτρικό φράγμα Πολυφύτου στο νομό Κοζάνης και πολλά άλλα κυρίως οδικά και εγγειοβελτιωτικά έργα.⁴¹

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο τομέας των κατασκευών κατά την περίοδο από το 1950 έως το 1970 δεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας σε τέτοιο βαθμό μάλιστα που να μπορεί να πει κανείς ότι συνέβαλε αποφασιστικά στην αύξηση του ΑΕΠ εκείνη τη χρονική περίοδο, εξαιτίας του ότι τα έργα που έγιναν εκείνη την περίοδο ήταν λίγα και αποσπασματικά, ενώ αντιθέτως η ανάπτυξη που γνώρισε η Ελλάδα εκείνη τη χρονική περίοδο, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα εμβάσματα που έστειλαν οι Έλληνες που είχαν μεταναστεύσει στο εξωτερικό, κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά, την Αυστραλία και τη Γερμανία.

Η περίοδος από το 1970 έως το 1980 είχε τα ίδια χαρακτηριστικά που είχε και η περίοδος από το 1950 έως το 1970, δηλαδή η ανάπτυξη που γνώρισε η Ελλάδα εκείνη τη χρονική περίοδο ήταν μικρή και δεν ήταν αποτέλεσμα ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης, αλλά μιας ευκαιριακής πολιτικής. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ούτε εκείνη τη χρονική περίοδο ο τομέας των κατασκευών να συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της χώρας.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 που η Ελλάδα εισήλθε ως πλήρες μέλος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, χρηματοδοτήθηκε και εξακολουθεί να χρηματοδοτείται με μεγάλα ποσά, προκειμένου να βελτιώσει ακόμη περισσότερο τις υποδομές της. Από το 1981 έως το 1989 τα περισσότερα χρήματα που πήρε η Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, χρησιμοποιήθηκαν στους τομείς της βιομηχανίας (με την κατασκευή και τη λειτουργία Βιομηχανικών Περιοχών-ΒΙΠΕ σε αρκετές περιοχές της χώρας), της γεωργίας (με την κατασκευή πολλών εγγειοβελτιωτικών έργων για την άρδευση καλλιεργούμενων εκτάσεων), στον τουρισμό (με την κατασκευή πολλών νέων ξενοδοχειακών μονάδων), στη στεγαστική πίστη (με την κατασκευή κατοικιών κυρίως για τους εργαζόμενους) και στη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων στον πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα της οικονομίας στα πλαίσια των κινήτρων του αναπτυξιακού νόμου 1262/

⁴¹ Κυριαζή Δ., Υψηλή τεχνογνωσία κατέχουν οι Έλληνες κατασκευαστές, ό.π., σ. 71

82, ενώ την ίδια χρονική περίοδο τα χρήματα που διατέθηκαν για την κατασκευή έργων υποδομής στις χερσαίες, θαλάσσιες και οδικές μεταφορές ήταν ελάχιστα. Μολονότι το μεγαλύτερο μέρος των έργων που κατασκευάστηκαν αυτή την περίοδο αφορούσαν τον ιδιωτικό τομέα και οι μεταφορές, που αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, δεν αναβαθμίστηκαν καθόλου περνώντας σε δεύτερη μοίρα, η συμβολή των έργων αυτών ήταν σημαντική στην ανάπτυξη της οικονομίας, αφού δημιούργησαν αρκετές θέσεις εργασίας σε πολλές περιοχές της Ελλάδας, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής τους όσο και μετά την ολοκλήρωσή τους.

Από τα τέλη του 1988 έως και το 1991 ο τομέας των κατασκευών σημείωσε μεγάλη κάμψη, αφού ελάχιστα δημόσια αλλά και ιδιωτικά έργα κατασκευάστηκαν εκείνη την περίοδο. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην προσπάθεια συγκράτησης και μείωσης των δημοσίων δαπανών αλλά και στη γενικότερη οικονομική ύφεση που έπληξε τη χώρα, κυρίως λόγω της πολιτικής αστάθειας που παρατηρήθηκε στο διάστημα από τον Ιούνιο του 1989 έως τον Απρίλιο του 1990, με τις τρεις συνεχόμενες εκλογικές αναμετρήσεις. Παρά το γεγονός ότι η πολιτική σταθερότητα αποκαταστάθηκε στη χώρα τον Απρίλιο του 1990 και παρότι ήδη από τις αρχές του 1990 είχε αρχίσει η εισροή χρημάτων από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο πλαίσιο του ΚΠΣ Ι (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης Ι) γνωστό και ως πακέτο Ντελόρ Ι, (από το όνομα του τότε προέδρου της επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας),⁹ η οικονομική ύφεση εξακολούθησε να πλήττει τη χώρα έως και τα τέλη του 1991, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα να μην υπάρξει καμία απολύτως δραστηριότητα γύρω από τις κατασκευές είτε δημόσιων είτε ιδιωτικών έργων.

Από το 1992 και μετά αρχίζει να παρατηρείται μια σημαντική δραστηριότητα γύρω από τις κατασκευές δημοσίων και ιδιωτικών έργων, γεγονός που οφειλόταν στην ανάγκη να ξεπεραστεί η παρατεταμένη οικονομική ύφεση που έπληττε την εθνική οικονομία, αλλά και στην καθυστέρηση που είχε σημειωθεί στην απορρόφηση των κονδυλίων του ΚΠΣ Ι (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης Ι). Παρά τη σημαντική δραστηριότητα όμως που παρατηρείται από το 1992 και μετά γύρω από τα δημόσια και ιδιωτικά έργα και παρά τη μεγάλη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα κατά την περίοδο 1989-1994, τα έργα που έγιναν αυτή τη χρονική περίοδο ήταν έργα μικρού και μεσαίου μεγέθους τα οποία δεν βοήθησαν την ανάπτυξη της χώρας, με αποτέλεσμα τα κεφάλαια ύψους 2, 5 τρις δρχ. που η Ελλάδα έλαβε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα την περίοδο 1989-1994, να μείνουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους ανεκμετάλλευτα. Είναι χαρακτη-

⁹ Το 1989 ο τότε πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ζάκ Ντελόρ διατύπωσε την άποψη ότι οι ασθενέστερες οικονομικά χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, όπως η Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιρλανδία, πρέπει να χρηματοδοτηθούν με μεγάλα ποσά στοχεύοντας στη μεγαλύτερη δυνατή οικονομική ανάπτυξη, προκειμένου να πετύχουν τη σύγκλιση των οικονομιών τους με τις οικονομίες των πιο πλούσιων χωρών της Ευρώπης, όπως π.χ η Γερμανία, Γαλλία, Αγγλία

ριστικό ότι τα μεγαλύτερα έργα που κατασκευάστηκαν εκείνη την περίοδο, είναι τα έργα βελτίωσης των αυτοκινητοδρόμων Αθηνών-Υλίκης και Αθηνών-Κορίνθου.¹⁰

Από τις αρχές του 1995 αρχίζει για τις κατασκευές μια νέα περίοδος, που οφείλεται στη χρηματοδότηση της Ελλάδας από την Ευρωπαϊκή Ένωση-για δεύτερη φορά μέσα σε λίγα χρόνια-με σκοπό την κατασκευή έργων υποδομής σε όλους τους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Τα χρήματα αυτά που θα πάρει η Ελλάδα στην περίοδο 1995-2000 από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν το ΚΠΣ II (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης II) που είναι γνωστό ως πακέτο Ντελόρ II, το ύψος του οποίου συνυπολογίζοντας τους εθνικούς και κοινοτικούς πόρους αναμένεται να φθάσει τα 8 τρις δρχ. (5, 2 τρις δρχ. η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και περίπου 3 τρις δρχ. η εθνική χρηματοδότηση).

Τα έργα που έχουν προγραμματιστεί να κατασκευασθούν σε αυτή την πενταετία, είναι οι οδικοί άξονες ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), Εγνατία Οδός (Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκη-Εβρος), η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα, η εκτροπή του ποταμού Αχελώου προς την πεδιάδα της Θεσσαλίας, το έργο μεταφοράς και διανομής του φυσικού αερίου, η Αττική Οδός (λεωφόρος Ελευσίνιας-Σπάτων και Περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού), ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός των τηλεπικοινωνιών, έργα βελτίωσης σε λιμάνια όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, σε αεροδρόμια όπως της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Κέρκυρας, καθώς και μια σειρά από έργα και σε άλλους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της χώρας, πώς η βιομηχανία, η γεωργία και ο τουρισμός, που θα δώσουν τη δυνατότητα στην Ελλάδα να μπει στον εικοστό πρώτο αιώνα με υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, έχοντας παράλληλα πετύχει σε κάποιο βαθμό και τη σύγκλιση της οικονομίας της με τις οικονομίες των πιο αναπτυγμένων χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.¹¹

Συνεπώς, γίνεται φανερό ότι ο κλάδος των κατασκευών την πενταετία 1995-2000 θα ωφεληθεί πάρα πολύ από την εκτέλεση όλων αυτών των έργων, αφού τόσο οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται γύρω από τις κατασκευές θα έχουν για αρκετό χρονικό διάστημα απασχόληση, όσο και οι βιομηχανίες που δραστηριοποιούνται σε τομείς που σχετίζονται με τις κατασκευές, όπως π.χ. μεταλλουργικές, σιδήρου, τσιμέντου, θα έχουν και αυτές μεγάλα οφέλη, αφού η ζήτηση των προϊόντων που αυτές παράγουν θα αυξηθεί και έτσι θα υπάρξει σημαντική τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, σε μελέτη του Κέντρου προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ) "Προτάσεις της διαρθρωτικής πολιτικής για τη βιομηχανία και την

¹⁰ Κουλούρης Β., Ρόδινο το μέλλον των κατασκευών, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 2

¹¹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Πρέπει να απορροφούμε 5 δις κάθε μέρα μέχρι το 2000, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 2

απασχόληση" (Φεβρουάριος 1996), της οποίας αποσπάσματα δημοσιεύουμε παρακάτω, γίνεται εκτενής αναφορά για τις επιδράσεις που θα έχει στην οικονομία της χώρας η κατασκευή των μεγάλων έργων.

II. ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΕΩΣ ΤΟ 2000

2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας αποτελεί για τη χώρα μονόδρομο και μάλιστα υπό τις παρούσες συνθήκες αυτό προβάλλει ως άμεση και επιτακτική ανάγκη καθώς μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον που αλλάζει ριζικά και με γρήγορους ρυθμούς η Ελλάδα δεν έχει την πολυτέλεια να μείνει θεατής αυτών των εξελίξεων που διαδραματίζονται γύρω της, έχοντας από τη μία πλευρά την πρόκληση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης μέσω της οικονομικής σύγκλισης με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες με απώτερο στόχο τη συμμετοχή της Ελλάδας στην οικονομική και νομισματική ένωση της Ευρώπης (ΟΝΕ) έως το 2001, αλλά και γιατί βρίσκεται σε μια πολύ ευαίσθητη γεωγραφικά περιοχή, γεγονός το οποίο καθιστά επείγουσα την ανάγκη ενδυνάμωσης της εθνικής οικονομίας, έτσι ώστε η χώρα μας να ισχυροποιήσει τη θέση και το ρόλο που καλείται από τις εξελίξεις να παίξει στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της ανατολικής Μεσογείου. Το δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης (ΚΠΣ II), γνωστό ως πακέτο Ντελόρ II και η υλοποίηση του σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης 1995-2000, μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά σε αυτή την προσπάθεια.

Μεγάλη σημασία προς αυτή την κατεύθυνση έχει η δημιουργία σύγχρονων υποδομών, ικανών να εξασφαλίσουν μεταξύ άλλων : α) την παροχή ενός ασφαλούς, άνετου και οικονομικού δικτύου μεταφορών, β) την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των συναφών υπηρεσιών και γ) την ύπαρξη ενός σύγχρονου διοικητικού, διαχειριστικού, νομοθετικού και χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος που να προσελκύει και να διευκολύνει παραγωγικές επενδύσεις και να παρέχει σταθερότητα και δυνατότητα ανάπτυξης.

Αυτό το περιβάλλον και αυτές οι υποδομές ελπίζεται ότι θα προωθηθούν προς υλοποίηση στο πλαίσιο των έργων του δευτέρου κοινοτικού πλαισίου στήριξης (ΚΠΣ II), το οποίο περιλαμβάνει ένα μεγάλο και πρωτόγνωρο σε έκταση και σπουδαιότητα πρόγραμμα έργων βασικής υποδομής, ανάλογης ή και μεγαλύτερης σημασίας από το μεταπολεμικό πρόγραμμα ανασυγκρότησης της χώρας, το ύψος του οποίου φθάνει ή και ξεπερνάει τα 8 τρις δρχ.

Μερικά από τα έργα του προγράμματος αυτού που θεωρούνται πολύ σημαντικά για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας είναι : το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας, η Αττική Οδός (λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων και Περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού), η Εγνατία Οδός (Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκη-Εβρος), ο οδικός άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, η εκτροπή του Αχελώου στην πεδιάδα της Θεσσαλίας, το έργο του φυσικού αερίου, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός των τηλεπικοινωνιών, τα έργα βιολογικού καθαρισμού σε Αθήνα (Ψυτάλλεια) και Θεσσαλονίκη, τα έργα εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων (Θεσσαλονίκη, Ηρά-

κλειο, Ρόδος, Κέρκυρα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), των λιμένων (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), τα έργα ύδρευσης της Αθήνας (Εύηνος) και Θεσσαλονίκης (Αλιάκμονας), το μετρό της Αθήνας και μια σειρά από άλλα έργα σε διάφορους τομείς της οικονομίας. Τα περισσότερα από αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν μπει πλέον σε φάση κατασκευής.¹²

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε αναλυτικά σε μερικά από τα πιο σημαντικά έργα που πρόκειται να κατασκευαστούν με ορίζοντα το 2000, τα οποία στο σύνολο τους αφορούν τις μεταφορές και με την ολοκλήρωσή τους θα αλλάξουν ριζικά την εικόνα της Ελλάδας από το 2000 και μετά.

2.2 ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό έργο υποδομής, το οποίο θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση των αερομεταφορών καθιστώντας την Ελλάδα και ειδικότερα την Αθήνα και την ευρύτερη περιοχή της Αττικής, κόμβο σύνδεσης των διεθνών αερομεταφορών στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και πύλη της Ευρώπης προς την Ασία και την Αφρική.

Το έργο, η κατασκευή του οποίου έχει ήδη ξεκινήσει στα Σπάτα Αττικής με προϋπολογισμό που φθάνει τα 650 δις δρχ., είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα στον τομέα των αερομεταφορών στην Ευρώπη, την κατασκευή του οποίου έχει αναλάβει μετά από δύο διαγωνισμούς που διενεργήθηκαν και ύστερα από πολύχρονες και επίπονες διαπραγματεύσεις μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες της Ευρώπης η γερμανική HOCHTIEF.

Στην κατασκευή του έργου συμμετέχουν και ελληνικές εταιρείες όπως η Μηχανική, η ΑΤΤΙΚΑΤ, η Αθηνά, η Τεχνική Ολυμπιακή, η Θεμελιοδομή οι οποίες ανέλαβαν επιμέρους εργολαβίες του έργου με τη μορφή υπεργολαβιών, ύστερα από διαγωνισμούς που διενήργησε η γερμανική HOCHTIEF, ο βασικός εργολάβος του έργου.

Η υλοποίηση του έργου, ο προϋπολογισμός του οποίου (όπως έχουμε ήδη αναφέρει) φθάνει τα 650 δις δρχ., γίνεται με τη μορφή της συγχρηματοδότησης, δηλαδή με τη χρηματοδότηση τόσο από το δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένου ότι το μέγεθος του έργου είναι πολύ μεγάλο και ήταν αδύνατο να χρηματοδοτηθεί μόνο από την πλευρά του δημοσίου τομέα. Επιλέχθηκε, έτσι, η τακτική της συγχρηματοδότησης και οι ιδιώτες που συνεισφέρουν στην κατασκευή του έργου θα αναλάβουν την εκμετάλλευση του έργου για χρονικό διάστημα 35 ετών.

¹² Ο.π.

Οι πηγές χρηματοδότησης του έργου είναι το ελληνικό δημόσιο, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η HOCHTIEF που έχει αναλάβει την κατασκευή του έργου και ο γερμανικός Οργανισμός Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων.

Η χρηματοδότηση του προϋπολογισμού του έργου που φθάνει τα 650 δις δρχ. γίνεται ως ακολούθως:

- α) συμμετοχή Ελληνικού Δημοσίου : 60 δις δρχ.
- β) συμμετοχή της HOCHTIEF : 55 δις δρχ.
- γ) δάνειο Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων : 320 δις δρχ.
- δ) συμμετοχή Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω του Ταμείου Συνοχής : 120 δις δρχ.
- ε) πιστώσεις του Οργανισμού Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων της Γερμανίας : 95 δις δρχ.¹³

Η κατασκευή του έργου, η σύμβαση του οποίου έχει υπογραφεί και έχει επικυρωθεί από την Ελληνική Βουλή από το 1995, ξεκίνησε το καλοκαίρι του 1996 και μέχρι σήμερα έχει κατασκευασθεί περίπου το 35% του συνολικού έργου, αναμένεται να ολοκληρωθεί την άνοιξη του 2001, οπότε και θα αρχίσουν να γίνονται οι πρώτες πτήσεις αεροπλάνων από και προς το αεροδρόμιο.¹⁴

2.3 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό έργο το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή της λεωφόρου Ελευσίνας-Σπάτων και της περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού, αποτελεί τον εξωτερικό οδικό δακτύλιο της Αθήνας και συνδέεται άμεσα με το υπό κατασκευήν νέο αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα, αφού θα αποτελεί την κύρια οδό πρόσβασης από και προς το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας.

Το έργο του οποίου οι διαδικασίες ανάθεσής του ολοκληρώθηκαν από το Μάιο του 1996 με την υπογραφή της σύμβασης ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και την κοινοπραξία των εταιρειών που έχουν αναλάβει την κατασκευή του έργου, έχει προϋπολογισμό που φθάνει τα 450 δις δρχ. και πρόκειται να κατασκευαστεί με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης, δηλαδή με κεφάλαια που θα καταβάλει τόσο το δημόσιο όσο και ιδιώτες.

¹³ Παπαγεωργίου Δ., Μέθοδος αυτοχρηματοδότησης στην Ελλάδα, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 24

¹⁴ Σμυρνής Γ., Δημιουργεί 21.000 θέσεις εργασίας το νέο αεροδρόμιο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 497 (11-6-98), σ. 32

Την κοινοπραξία Αττική Οδός που έχει αναλάβει την κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση του έργου, αποτελούν 14 εταιρείες εκ των οποίων 13 ελληνικές και μία γαλλική. Πιο συγκεκριμένα οι εταιρείες είναι οι εξής : ΑΚΤΩΡ, ΑΒΑΞ, ΑΛΤΕ, ΑΤΤΙ-ΚΑΤ, ΕΡΓΑΣ, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ, ΕΤΕΘ, ΖΕΥΣ, ΜΕΤΩΝ, ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ, Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, ΤΕΒ, ΤΕΓΚ από την Ελλάδα και η TRANSROUTE από τη Γαλλία.

Στην κοινοπραξία Αττική Οδός οι ελληνικές εταιρείες συμμετέχουν σε ποσοστό 93% και το υπόλοιπο 7% ανήκει στη γαλλική εταιρεία (στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται τα ποσοστά συμμετοχής της κάθε μίας εταιρείας στην κοινοπραξία Αττική Οδός), η οποία ειδικεύεται στην οργάνωση και διαχείριση αυτοκινητοδρόμων και η οποία θα προσφέρει πολύτιμη τεχνογνωσία για την εκμετάλλευση του έργου μετά την ολοκλήρωση του.

Πίνακας 1

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΑΚΤΩΡ	11,9%
ΕΡΓΑΣ	7,9%
ΕΤΕΘ	7,9%
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ	7,9%
TRANSROUTE	7,0%
ΑΤΤΙ-ΚΑΤ	6,9%
ΑΒΑΞ	6,8%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ	6,8%
ΤΕΒ	6,8%
ΖΕΥΣ	6,8%
ΑΛΤΕ	6,6%
ΜΕΤΩΝ	6,3%
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ	6,2%
ΤΕΓΚ	4,2%

Από τις 13 ελληνικές εταιρείες που συμμετέχουν στην κοινοπραξία οι 8 και συγκεκριμένα οι ΑΚΤΩΡ, ΑΒΑΞ, ΑΛΤΕ, ΑΤΤΙ-ΚΑΤ, ΕΡΓΑΣ, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ, Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ και η ΤΕΒ είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο Αθηνών, ενώ από τις υπόλοιπες 5 εταιρείες που δεν είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο η Παντεχνική έχει ήδη κινήσει τις διαδικασίες για την είσοδο της στο χρηματιστήριο εντός του 1998, η ΕΤΕΘ και η ΤΕΓΚ προσανατολίζονται προς την ίδια κατεύθυνση όχι όμως εντός του 1998, ενώ η Μέτων και η Ζεύς που ανήκουν σε δύο από τους ισχυρότερους ομίλους επιχειρήσεων στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στον όμιλο Αρφήνη-Χιόνη η πρώτη και στον όμιλο Ιωάννου-Παρασκευαΐδη που έχει την έδρα των επιχειρήσεων του στην Κύπρο η δεύτερη, δεν σκέπτονται προς το παρόν την εισοδό τους στο χρηματιστήριο.

Οι πηγές χρηματοδότησης του έργου είναι το Ελληνικό Δημόσιο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση, άλλες Εμπορικές Τράπεζες και κεφάλαια των ίδιων των κατασκευαστών οι οποίοι και θα αναλάβουν την εκμετάλλευση του έργου για 23 χρόνια. Έτσι, τα 450 δις δρχ. που αποτελούν τον προϋπολογισμό του έργου θα προέλθουν από τις εξής πηγές χρηματοδότησης :

- α) δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων : 250 δις δρχ.
- β) κεφάλαια των κατασκευαστών : 53 δις δρχ.
- γ) χρηματοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου : 45 δις δρχ.
- δ) χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση : 90 δις δρχ.
- ε) δάνεια από εμπορικές Τράπεζες : 12 δις δρχ.

Στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται αναλυτικά τα κεφάλαια με τα οποία συμμετέχει κάθε μία από τις 14 εταιρείες που αποτελούν την κοινοπραξία :

Πίνακας 2

ΤΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΘΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙ ΚΑΘΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΟΣΑ ΣΕ ΔΙΣ ΔΡΧ
ΑΚΤΩΡ	6,3
ΕΡΓΑΣ	4,2
ΕΤΕΘ	4,2
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ	4,2
TRANSROUTE	3,7
ΑΤΤΙ-ΚΑΤ	3,7
ΑΒΑΞ	3,6
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ	3,6
ΤΕΒ	3,6
ΖΕΥΣ	3,6
ΑΛΤΕ	3,5
ΜΕΤΩΝ	3,3
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ	3,3
ΤΕΓΚ	2,1

Το έργο του οποίου η κατασκευή θα διαρκέσει, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογραφεί ανάμεσα στο ελληνικό δημόσιο και την κοινοπραξία, 5 χρόνια, θα ξεκινήσει τον Ιούνιο του 1998 και πρόκειται να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 2003, χωρίς να αποκλείεται το έργο να παραδοθεί 6 μήνες νωρίτερα το Δεκέμβριο του 2002.

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του έργου το τμήμα από την Παλλήνη μέχρι το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα και η περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού θα παραδοθούν στην κυκλοφορία ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση του νέου αεροδρομίου το Μάρτιο του 2001. Το τμήμα από τη Μεταμόρφωση έως την Παλλήνη θα παραδοθεί στην κυκλοφορία τον Ιούνιο του 2002, ενώ το τμήμα από τη Μεταμόρφωση έως την Ελευσίνα θα παραδοθεί στην κυκλοφορία το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου.

Οι ωφέλειες που θα προκύψουν από την κατασκευή του έργου θα είναι μεγάλες αφού πέρα του ότι θα απασχοληθούν πολλές χιλιάδες ανθρώπων (υπολογίζεται ότι θα απασχοληθούν 10.000 άτομα στην κατασκευή του έργου και 2.000 άτομα θα απασχολούνται σε μόνιμη βάση μετά την ολοκλήρωση του έργου), θα βελτιωθούν οι συγκοινωνίες στο λεκανοπέδιο της Αττικής αφού θα υπάρξει καλύτερη επικοινωνία από το κέντρο της Αθήνας προς τα προάστια μέσω της λεωφόρου αυτής (η οποία θα αποτελέσει τον εξωτερικό και εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας) και θα υπάρξει μείωση του χρόνου της απόστασης από τη μία περιοχή της Αθήνας στην άλλη, άρα μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και μείωση της περιβαλλοντολογικής ρύπανσης.

Την εκμετάλλευση του έργου θα έχει η κοινοπραξία Αττική Οδός για 23 χρόνια και η οποία έχει το δικαίωμα της τμηματικής εκμετάλλευσης του έργου που πρακτικά αυτό σημαίνει ότι θα τεθούν σε λειτουργία νωρίτερα αυτόνομα τμήματα του έργου, τα οποία εκτιμάται ότι θα αποδώσουν περί τα 25 δις δρχ. πριν από την οριστική ολοκλήρωση του έργου.

Τα έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου αλλά και η αποπληρωμή των δανείων και η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων θα προέλθουν από 32 σταθμούς διοδίων, 2 σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινήτων και από άλλες υπηρεσίες που θα παρέχονται κατά μήκος της λεωφόρου. Σύμφωνα με τα στελέχη της Αττικής Οδού το 2010 θα ολοκληρωθεί η απόσβεση του έργου, γεγονός που θα έχει σαν συνέπεια την είσοδο της εταιρείας σε κερδοφόρο τροχιά, αφού ο μέσος κυκλοφοριακός φόρτος των οχημάτων που θα διασχίζουν τη λεωφόρο υπολογίζεται σε 175.000 οχήματα το 2003, νούμερο που αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2015, πράγμα που θα έχει ως συνέπεια από το 2010 και μετά τα έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου σε σημερινές τιμές να ανέρχονται σε 100 δις δρχ.

Από τα 100 δις δρχ. τα 35 δις δρχ. θα εισπράξει το Δημόσιο για φόρους (το οποίο σύμφωνα με τη σύμβαση εάν η απόδοση που έχει συμφωνηθεί να καρπωθούν οι εργολάβοι επιτευχθεί σε περίοδο μικρότερη των 23 χρόνων τότε το έργο θα περάσει υπό τον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου νωρίτερα από τα προβλεπόμενα), οι κατασκευαστές θα εισπράξουν μερίσματα ύψους 46 δις δρχ., ενώ τα υπόλοιπα 19 δις δρχ. θα χρησιμοποιηθούν για την αποπληρωμή των δανείων, αλλά και για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του έργου.

Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε τα οφέλη που θα έχουν οι κατασκευαστές του έργου τα οποία είναι:

1. Σταθερή πηγή εσόδων. Οι συμμετέχουσες εταιρείες αποκτούν για τις δύο επόμενες δεκαετίες μία σταθερή πηγή εσόδων, η οποία θα ενισχύει σταθερά τα μεγέθη τους, ανεξάρτητα από τις διακυμάνσεις της κατασκευαστικής δραστηριότητας.

2. Οφέλη από την κατασκευή. Πέραν των κερδών από την εκμετάλλευση του έργου που αποτελούν και το κύριο κομμάτι, σημαντικά θα είναι τα οφέλη και τα έσοδα από τις κατασκευαστικές εργασίες, οι οποίες θα ξεπεράσουν τα επόμενα 5 χρόνια τα 380 δις δρχ. Σημειώνεται ότι τα έσοδα και τα κέρδη από την πρόοδο των έργων θα αρχίσουν να φαίνονται στους ισολογισμούς των εταιρειών που συμμετέχουν στο έργο από τη χρήση του 1998, ενώ θα κορυφωθούν την επόμενη τριετία.

3. Απόκτηση τεχνογνωσίας. Η κατασκευή και διαχείριση ενός έργου τέτοιου μεγέθους αποτελεί ισχυρή παρακαταθήκη και οπλίζει τις εταιρείες που συμμετέχουν στο έργο με υψηλή τεχνογνωσία, δίνοντας τους το προβάδισμα για την ανάληψη νέων αυτοχρηματοδοτούμενων έργων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.¹⁵

2.4 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Το έργο αυτό αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα που πρόκειται να κατασκευασθούν μέσα στα επόμενα χρόνια, τόσο από άποψη οικονομικού μεγέθους όσο και από άποψη της σημασίας του και του ρόλου του στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας κατά τα επόμενα χρόνια.

Το έργο που είναι ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών θα κατασκευασθεί στο θαλάσσιο στενό μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου, όπου σήμερα με τα δεδομένα που υπάρχουν από τον θαλάσσιο αυτό δίαυλο διέρχονται ετησίως 2 εκατομμύρια οχήματα (εκ των οποίων το 25% είναι φορτηγά και λεωφορεία), 6 εκατομμύρια επιβάτες και περισσότερα από 6.000 πλοία το χρόνο.¹⁶

Το έργο αυτό συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας αφού θα ενώσει οδικά τη Πελοπόννησο με τη Στερεά και την Ήπειρο και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι) και το συνδεδημένο κρίκο ανάμεσα σε αυτόν τον οδικό άξονα και στην Εγνατία Οδό ενώνοντας τα δύο λιμάνια-πύλες της Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη (Πάτρα και Ηγουμενίτσα), σπάζοντας τη συγκοινωνιακή απομόνωση των περιοχών αυτών που υπάρχει σήμερα και δίδοντάς τους παράλληλα νέες αναπτυξιακές προοπτικές και δυνατότητες που δεν υπήρχαν έως τώρα εξαιτίας αυτής της απομόνωσης τους.

¹⁵ Παπαδογιάννης Γ., Εισαγωγή στο ΧΑΑ για την κοινοπραξία Αττική Οδός, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 416 (3-3-98), σ. 26. Παπαδογιάννης Γ., Μισό τρις τα κέρδη από τη Λ. Σταυρού-Ελευσίνας, *ό.π.*, σ. 27

¹⁶ Κυριαζή Δ., Ρίο-Αντίρριο σε 5 λεπτά αλλά το 2004, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 12

Σήμερα, ο μέσος χρόνος διέλευσης των αυτοκινήτων (αναμονή και μεταφορά) από το δίοδο αυτό είναι περίπου 45 λεπτά, ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που κατά τη διάρκεια του χρόνου διακόπτεται η επικοινωνία στο θαλάσσιο αυτό στενό εξαιτίας κακών καιρικών συνθηκών. Με την κατασκευή του έργου ο χρόνος διέλευσης των αυτοκινήτων θα μειωθεί στα 5 λεπτά, ενώ και η επικοινωνία θα γίνεται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες που θα επικρατούν στην περιοχή.¹⁷

Το συνολικό μήκος της ζεύξης θα είναι 3,5 χλμ, η οποία γίνεται με υψηλή καλωδιωτή γέφυρα που θα στηρίζεται σε 4 πυλώνες μέσα στη θάλασσα με ανοίγματα 305+560+560+305 μέτρων, οι οποίοι θα θεμελιωθούν σε βάθη που κυμαίνονται από 45-62 μέτρα σε εδάφη που θα έχουν ενισχυθεί προκαταβολικά. Οι πυλώνες θα κατασκευαστούν από οπλισμένο σκυρόδεμα και θα έχουν ύψος πάνω από τη στάθμη της θάλασσας που θα φθάνει τα 160 μέτρα.

Το συνολικό μήκος της γέφυρας θα είναι 2,3 χλμ. και μαζί με τις δύο γέφυρες πρόσβασης εκατέρωθεν συνολικού μήκους 380 και 250 μέτρων, χώρο διοδίων και οδικό τμήμα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού μήκους 600 μέτρων στην πλευρά του Αντιρρίου, θα φθάνει συνολικά τα 3,5 χλμ, ενώ το συνολικό πλάτος της γέφυρας θα είναι 25 μέτρα.¹⁸

Το έργο που έχει προϋπολογισμό 210 δις δρχ. θα κατασκευαστεί με συγχρηματοδότηση και θα παραχωρηθεί για εκμετάλλευση στον ανάδοχο για 35 χρόνια. Η χρηματοδότηση του έργου θα προέλθει από τις εξής πηγές : α) ελληνικό δημόσιο, β) Ευρωπαϊκή Ένωση, γ) Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, δ) ίδια κεφάλαια της κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα τα χρήματα που θα καταβάλουν όλοι οι φορείς που εμπλέκονται στην κατασκευή του έργου κατανέμονται ως εξής:

- α) ελληνικό δημόσιο : 20 δις δρχ.
- β) Ευρωπαϊκή Ένωση : 70 δις δρχ.
- γ) Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων : 110 δις δρχ.
- δ) ίδια κεφάλαια της κοινοπραξίας : 10 δις δρχ.¹⁹

Την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου έχει αναλάβει μετά από σύμβαση που έχει υπογραφεί από τον Ιανουάριο του 1996 και έχει επικυρωθεί από τη Βουλή των Ελλήνων το Μάρτιο του ίδιου έτους ο γαλλο-ελληνικός όμιλος εταιρειών " Γέφυρα " τον οποίο απαρτίζουν, οι γαλλικές εταιρείες GTM International με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία 27,5% και η

¹⁷ Καρρέρ Α., Από θαλάσσης, ξηράς και αέρος, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 10

¹⁸ Κυριαζή Δ., Ρίο-Αντίρριο σε 5 λεπτά αλλά το 2004, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 12

¹⁹ Παπαγεωργίου Δ., Μέθοδος αυτοχρηματοδότησης στην Ελλάδα, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 24

GTM Batiment and Travaux Publics επίσης με ποσοστό συμμετοχής 27,5% και οι ελληνικές ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ με ποσοστό συμμετοχής 8% , η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ με ποσοστό συμμετοχής 8% , η ΖΕΥΣ ΑΤΕ που ανήκει στον κυπριακό όμιλο επιχειρήσεων Ιωάννου-Παρασκευαΐδης με ποσοστό επίσης 8%, η ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ επίσης με 8% , η Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ με ποσοστό 5% και η ΤΕΒ ΑΕ με ποσοστό 8%.²⁰

Η κατασκευή του έργου αναμένεται να ξεκινήσει προς το τέλος του 1999 αφού το έργο αυτό αποτελεί ένα από τα πιο δυσκολότερα τεχνικά έργα στην Ευρώπη εξαιτίας του ότι το στενό Ρίου-Αντιρρίου είναι περιοχή με μεγάλο θαλάσσιο βάθος και υψηλή σεισμικότητα που καθιστούν δύσκολη την προσπάθεια για την κατασκευή της γέφυρας, πράγμα που θα έχει σαν συνέπεια να αναλωθεί περίοδος 2,5 χρόνων για την εκτέλεση των απαραίτητων υποθαλάσσιων και χερσαίων ερευνών και την εκπόνηση των επιπλέον μελετών που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση του έργου, το οποίο θα ολοκληρωθεί το β' εξάμηνο του 2004.²¹

Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και την παράδοση του έργου στην κυκλοφορία η κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" θα έχει το αποκλειστικό δικαίωμα της εκμετάλλευσης του έργου για 35 χρόνια. Τα έσοδα της κοινοπραξίας καθώς και η αποπληρωμή των δανείων και η κάλυψη των εξόδων της θα προέλθουν από την είσπραξη διοδίων από τη μεριά του Αντιρρίου, που υπολογίζονται σε 1.500 δρχ. σε τιμές 1996, και από την παροχή και άλλων υπηρεσιών από την πλευρά της κοινοπραξίας προς τους οδηγούς και τους επιβάτες των αυτοκινήτων που θα διέρχονται από τον θαλάσσιο δίαυλο Ρίου-Αντιρρίου, ενώ σύμφωνα με τη σύμβαση αν τα κέρδη από την εκμετάλλευση του έργου καλύψουν τις υποχρεώσεις της κοινοπραξίας πριν από την παρέλευση των 35 ετών τότε την εκμετάλλευση του έργου θα την αναλάβει το ελληνικό δημόσιο.²²

2.5 ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα σημαντικότερα και μεγαλύτερα έργα μεταφορών που έχουν γίνει ποτέ στην Ευρώπη και το μεγαλύτερο στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα τα τελευταία 40 χρόνια. Είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας που θα αποτελέσει μία διαχρονική πρόκληση για την ανασυγκρότηση και αναγέννηση του ελληνικού χώρου, θα συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας και ειδικότερα στην ανάπτυξη των βορειανατολικών και βορειοδυτικών περιοχών της χώρας (Ηπειρος, Μακεδονία, Θράκη), οι οποίες είχαν και έχουν

²⁰ Λεωτσάκος Π., Τα έργα μένουν εδώ-τα ECU επαναπατριζονται, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 21· Λεωτσάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, ό.π., (Ειδικό ένθετο), σ. II, IV

²¹ Κυριαζή Δ., Ρίο-Αντίρριο σε 5 λεπτά αλλά το 2004, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 12

²² Καρρέρ Α., Από θαλάσσης, ξηράς και αέρος, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 10· Παπαγεωργίου Δ., Μέθοδος αυτοχρηματοδότησης στην Ελλάδα, ό.π., σ. 24

έως σήμερα το μειονέκτημα ότι είναι απομακρυσμένες και αποκομμένες συγκοινωνιακά τόσο μεταξύ τους όσο και με το κέντρο, δηλαδή την Αθήνα και εδραιώνει τη γεωπολιτικό-οικονομική θέση και ισχύ της Ελλάδος στην περιοχή της Νοτιανατολικής Ευρώπης, των Βαλκανίων και της Μεσογείου.

Η Εγνατία αναδεικνύει την Ελλάδα σε πύλη της Δύσης προς την Ανατολή και αντιστρόφως, ενώ ταυτόχρονα με τους 8 κύριους κάθετους σε αυτήν οδικούς άξονες ανοίγονται δίαυλοι επικοινωνίας προς Βορρά και Αιγαίο και συνδέεται η Βόρεια Ελλάδα με τις χώρες των Βαλκανίων, τις Παραεξείνιες περιοχές και την Ανατολική Ευρώπη. Η κατασκευή της αποκτά ιδιαίτερη σημασία μετά το διαμελισμό της πρώην Γιουγκοσλαβίας, αφού θα αποτελέσει τον κύριο άξονα σύνδεσης της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Παράλληλα το έργο αυτό καθιστά την Ελλάδα χώρα transit για τις κοινοτικές μεταφορές προς και από τις ασιατικές χώρες της Ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, ενώ θα συντελέσει στην ταχεία διακίνηση και προώθηση των εξαγωγικών προϊόντων όλων των περιοχών της Βόρειας Ελλάδας.²³

Με την κατασκευή της Εγνατίας οι περιοχές αυτές έρχονται πιο κοντά μεταξύ τους, διευκολύνονται οι μεταφορές προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών ανάμεσα τους, τα προϊόντα των περιοχών αυτών αποκτούν μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας πρόσβαση στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης, ενώ παράλληλα και σε συνδυασμό με την κατασκευή του άλλου μεγάλου οδικού άξονα του ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), οι περιοχές αυτές (Ηπειρος, Μακεδονία, Θράκη) αποκτούν καλύτερη και ταχύτερη συγκοινωνιακή πρόσβαση με το κέντρο δηλαδή την Αθήνα, αλλά και με τις περιοχές της Κεντρικής και Νότιας Ελλάδας (Θεσσαλία, Στερεά, Πελοπόννησος) διευκολύνοντας έτσι την ανταλλαγή και τη μεταφορά των αγαθών, των ανθρώπων και των υπηρεσιών ανάμεσα σε ολόκληρη την ηπειρωτική Ελλάδα.

Η Εγνατία Οδός θα ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα και διαμέσω της Θεσσαλονίκης θα καταλήγει στους Κήπους του Έβρου στα ελληνοτουρκικά σύνορα, θα έχει συνολικό μήκος 700 χλμ και θα δώσει άμεση πρόσβαση σε 19 πόλεις στη Βόρεια Ελλάδα, σε 332 χωριά, σε 5 λιμάνια (Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), σε 6 αεροδρόμια (Ιωάννινα, Κοζάνη, Καστοριά, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), σε 30 τουριστικές και άλλου γενικού ενδιαφέροντος περιοχές (παράλια Ηπείρου, Ζαγοροχώρια, Εθνικός Δρυμός Πίνδου-Αώου, υγροβιότοποι Δέλτα Αξιού-Αλιάκμονα-Νέστου και Πόρτο Λάγος, παράλια Θράκης) και σε 10 βιομηχανικές περιοχές (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη, Κοζάνη).

Κατά μήκος της διαδρομής των 700 χλμ προβλέπεται η κατασκευή περίπου 720 χλμ βοηθητικών δρόμων άμεσης εξυπηρέτησης και ανάπτυξης αστικών, αγροτικών και άλλων ειδικών χρήσεων, 35 κόμβων και 353 άνω και κάτω διαβάσεων που συνδέουν την οδό με το υπάρχον

²³ Καραγιαννίδης Ε., Η Εγνατία καθιστά την Ελλάδα transit κοινοτικών μεταφορών, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 23

εθνικό, επαρχιακό η τοπικό οδικό δίκτυο, 190 μεγάλων γεφυρών (και πολλών άλλων μικρών) που διασχίζουν κοιλάδες, ποταμούς η σημαντικούς χείμαρρους (συνολικό μήκος γεφυρών 40 χλμ), 15 μεγάλων σιδηροδρομικών γραμμών και πολλών άλλων μικρών (συνολικό μήκος σιδηροδρομικών γραμμών 30 χλμ), 11 ανισόπεδων διασταυρώσεων σιδηροδρομικών γραμμών.²⁴

Παράλληλα με την Εγνατία πρόκειται να γίνουν έργα βελτίωσης της υποδομής στα 5 λιμάνια που βρίσκονται κοντά στην Εγνατία και συγκεκριμένα : α) στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας έργα ύψους 30 δις δρχ. που αφορούν τη βελτίωση, την επέκταση και την οδική σύνδεση του λιμανιού με την Εγνατία, β) στη Θεσσαλονίκη έργα ύψους 30 δις δρχ. που αφορούν κυρίως την επέκταση του 6ου προβλήτα του λιμανιού προϋπολογισμού 16 δις δρχ. (χρήματα που θα καλυφθούν κατά το ήμισυ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μέσω του προγράμματος ΕΖΕΣ-Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών, το ελληνικό δημόσιο και από ιδίους πόρους του ΟΛΘ-Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης), οδική σύνδεση του ιδίου προβλήτα με την Εγνατία Οδό ύψους 9 δις δρχ. και την ανανέωση και εκσυγχρονισμό του μηχανολογικού εξοπλισμού του λιμανιού ύψους 5 δις δρχ., γ) στο λιμάνι του Βόλου που θα αποτελεί τη βασική πύλη προς τη Μέση Ανατολή θα γίνουν έργα ύψους 4,5 δις δρχ. που αφορούν την ανανέωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και την επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, δ) στην Καβάλα θα γίνουν έργα ύψους 5,5 δις δρχ. που αφορούν κυρίως την επέκταση των εγκαταστάσεων του λιμανιού και ε) στην Αλεξανδρούπολη θα γίνουν έργα ύψους 12,5 δις δρχ., που αφορούν την επέκταση των εγκαταστάσεων του λιμανιού.

Παράλληλα πρόκειται να γίνουν έργα βελτίωσης της υποδομής στα 3 πιο κύρια αεροδρόμια πύλες της Εγνατίας αυτά της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης καθώς και στα υπόλοιπα 3 δευτερεύοντα αεροδρόμια αυτά των Ιωαννίνων, της Κοζάνης και της Καστοριάς. Ειδικότερα, στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης πρόκειται να γίνουν μέσα στα επόμενα 5 έως 6 χρόνια έργα ύψους 140 δις δρχ. που θα το μετατρέψουν σε ένα σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο, κόμβο των αερομεταφορών στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων (ήδη το Master Plan του αεροδρομίου έχει ολοκληρωθεί και επικυρωθεί ενώ έχουν διασφαλιστεί και οι απαραίτητοι πόροι), στα αεροδρόμια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης πρόκειται να γίνουν μέσα στην επόμενη πενταετία έργα ύψους 15 δις δρχ., ενώ στα υπόλοιπα 3 αεροδρόμια αυτά των Ιωαννίνων, της Κοζάνης και της Καστοριάς, μέσα στην επόμενη πενταετία πρόκειται να γίνουν έργα βελτίωσης της υποδομής τους ύψους 10 δις δρχ.²⁵

Από τα 700 χλμ της Εγνατίας έχουν κατασκευαστεί, κατά τα προηγούμενα χρόνια, 122 χλμ, ενώ για τα υπόλοιπα περίπου 580 χλμ έχουν εξασφαλιστεί εθνικοί και κοινοτικοί πόροι ύψους 450 δις δρχ. που καλύπτουν την κατασκευή 440 χλμ, ενώ για τα υπόλοιπα 140 που δεν

²⁴ Ο π. σ 23

²⁵ Κωνσταντινίδου Μ., Το 2000 πλησιάζει, η Εγνατία επιταχύνει, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 36

υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι οι μελέτες τους έχουν ολοκληρωθεί και τα 80 εντάχθηκαν σε χρηματοδοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα στο ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης), ενώ για τα υπόλοιπα 60 εξετάζεται η δυνατότητα κατασκευής με αυτοχρηματοδότηση.²⁶

Τη διαχείριση του έργου έχει αναλάβει η Εγνατία Οδός ΑΕ με έδρα τη Θεσσαλονίκη και η οποία είναι εταιρεία με μία μόνο μετοχή την οποία κατέχει το ελληνικό δημόσιο και το οποίο εκπροσωπεί ο εκάστοτε Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Η εταιρεία αυτή διοικείται από 9μελές διοικητικό συμβούλιο που περιλαμβάνει πρόσωπα με γνώσεις και κύρος από τον πανεπιστημιακό, τραπεζικό, επιχειρηματικό και δημόσιο τομέα και ένα γενικό διευθυντή. Ο σκοπός της εταιρείας είναι η εποπτεία και η παρακολούθηση των έργων, η σύνταξη όλων των ειδών των μελετών (οικονομοτεχνικές, σκοπιμότητας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων) που είναι απαραίτητες για την κατασκευή του έργου και τέλος, η δημοπράτηση και εκτέλεση των έργων.

Για τη διοίκηση των έργων (Project Management) και για την ταχύτερη εκτέλεση αυτών έχει προσληφθεί μετά από διεθνή διαγωνισμό η Αγγλική Εταιρεία "Brown and Root Ltd", ενώ για την επίβλεψη των έργων κατά περιοχές (Ήπειρος, Μακεδονία, Θράκη) και τομείς (δυτικός που περιλαμβάνει την Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία, κεντρικός που περιλαμβάνει την Κεντρική Μακεδονία και ανατολικός που περιλαμβάνει την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη) έχουν προσληφθεί 3 όμιλοι εταιρειών ένας γαλλικός, ένας γερμανικός και ένας γαλλο-ελληνικός, οι οποίοι έχουν αναλάβει το ρόλο του συμβούλου επίβλεψης των έργων (Construction Management) κατά περιοχές και τομείς.²⁷

Ο προϋπολογισμός του έργου φθάνει τα 700 δις δρχ. και σε αυτόν συμπεριλαμβάνονται επιπλέον 50 δις δρχ. που αφορούν έργα στους 8 κάθετους προς την Εγνατία Οδικούς Άξονες οι οποίοι είναι:

²⁶ Ο.π., σ. 34. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Εγνατία: νέα ώθηση από εννέα εργολαβίες, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 11

²⁷ Κωνσταντινίδου Μ., Το 2000 πλησιάζει, η Εγνατία επιταχύνει, *Εξπρές*, (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 35

Πίνακας 3²⁸

Ιωάννινα-Κακαβιά	προϋπολογισμός	6,5 δις δρχ.
Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή	προϋπολογισμός	4 δις δρχ.
Θεσσαλονίκη-Ευζωνοί		έχει ολοκληρωθεί
Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας	προϋπολογισμός	20 δις δρχ.
Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο (έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες σε μήκος 30 χλμ και είναι προς εκτέλεση έργα μήκους 45 χλμ)	προϋπολογισμός	15 δις δρχ.
Δράμα-Νευροκόπι-Εξοχή (ελληνοβουλγαρικά σύνορα)	προϋπολογισμός	2 δις δρχ.
Ξάνθη-Εχίνος (ελληνοβουλγαρικά σύνορα)	υπό μελέτη	300 εκατ. δρχ.
Κομοτηνή-Νυμφαία (ελληνοβουλγαρικά σύνορα)	προϋπολογισμός	5 δις δρχ.

Όλα τα παραπάνω έργα, τμήματα των οποίων ήδη εκτελούνται στους 8 κάθετους προς την Εγνατία οδικούς άξονες και άλλα που είναι προς δημοπράτηση, έχουν ενταχθεί και χρηματοδοτούνται από το κοινοτικό πρόγραμμα Interreg II. Σήμερα, κατά μήκος της Εγνατίας από την Ήπειρο έως τη Θράκη βρίσκονται εγκαταστημένες 28 εργολαβίες συνολικού μήκους 230 χλμ και προϋπολογισμού 270 δις δρχ. οι οποίες είναι:

Πίνακας 4²⁹

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΤΜΗΜΑ ΟΔΟΥ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΠΡΟΥΠΟΛ. ΔΗΜΟΠΡ. (ΔΙΣ. ΔΡΧ.)
1	Ήπειρος	Λαδοχώρι-Λυκοπόδι	7,0	10,600,000
2	Ήπειρος	Λυκοπόδι-Μακρυχώρα	2,0	11,600,000
3	Ήπειρος	Σήραγγες Μεσοβουνίου-Γκρίκας	4,0	8,500,000
4	Ήπειρος	Μακρυχώρα-Κρυσταλλοπηγή	6,0	9,500,000
5	Ήπειρος	Κρυσταλλοπηγή-Ψηλορράχη	10,0	23,000,000
6	Ήπειρος	Ψηλορράχη-Άγιος Νικόλαος	7,5	10,000,000
7	Ήπειρος	Άγιος Νικόλαος-Κουμαριά	7,5	14,500,000
8	Ήπειρος	Κουμαριά-Αγία Αναστασία	5,0	10,000,000
9	Δ.Μακεδονία	Γρεβενά-Κοζάνη (1ο υποτμήμα)	6,0	4,000,000

²⁸ Καραγιαννίδης Ε., Η Εγνατία καθιστά την Ελλάδα transit κοινοτικών μεταφορών, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 23

²⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφας Δ., Καδδά Δ., Εγνατία : νέα ώθηση από εννέα εργολαβίες, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 11

10	Δ. Μακεδονία	Γρεβενά-Κοζάνη (2ο υποτμήμα)	15,0	25,000,000
11	Δ. Μακεδονία	Γρεβενά-Κοζάνη (3ο υποτμήμα)	10,0	5,500,000
12	Δ. Μακεδονία	Γρεβενά-Κοζάνη (4ο υποτμήμα)	20,0	10,000,000
13	Δ. Μακεδονία	Γαλάτσι-Πολύμυλος	10,0	7,000,000
14	Δ. Μακεδονία	Γαλάτσι-Πολύμυλος+Κόμβ. Πολ.	7,0	6,200,000
15	Κ. Μακεδονία	Εξωτερ. Περιφερ. Θεσ/νίκης (Κ1-Κ2)	5,0	12,000,000
16	Κ. Μακεδονία	Εξωτερ. Περιφερ. Θεσ/νίκης (Κ2-Κ4)	8,0	7,000,000
17	Κ. Μακεδονία	Εξωτερ. Περιφερ. Θεσ/νίκης (Κόμβος Λαγκαδά-Κόμβος Δερβενίου)	4,0	2,500,000
18	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (Άγιος Ανδρέας-χ.θ 4+937)	5,0	4,700,000
19	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (χ.θ 4+937-χ.θ 9+400)	4,5	6,300,000
20	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (χ.θ 9+400-χ.θ 13+800)	4,5	4,700,000
21	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (κόμβος Αγίου Σύλλα)	0,5	2,800,000
22	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (κατασκευή 6 χαραδρογεφύρων)	1,5	6,800,000
23	Α. Μακεδονία	Παράκαμψη Καβάλας (Ανισόπεδος κόμβος Αγίου Σύλλα-Νέα Καρβάλη)	16,0	16,500,000
24	Θράκη	Παράκαμψη Κομοτηνής	7,0	7,000,000
25	Θράκη	Κομοτηνή-Στρώμη	14,0	13,000,000
26	Θράκη	Στρώμη-Μέστη	10,0	9,500,000
27	Θράκη	ΒΙΠΕ Αλεξ/πολης-Πυλαία	16,0	9,500,000
28	Θράκη	Πυλαία-Κήποι	16,0	11,500,000
ΣΥΝΟΛΟ			229,0	269,200,000

Επίσης, σε όλο το μήκος της Εγνατίας από την Ήπειρο έως τη Θράκη βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνισμοί για 5 εργολαβίες συνολικού μήκους 61 χλμ και προϋπολογισμού 94 δις δρχ. οι οποίες είναι:

Πίνακας 5³⁰

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡ.	ΤΜΗΜΑ ΟΔΟΥ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΠΡΟΥΠΟΛ. ΔΗΜΟΠΡ. (ΣΕ ΔΙΣ. ΔΡΧ.)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Ήπειρος	Σήραγγα Δωδώνης	4,0	18,500,000	Ανοικτή διαδικασία Μελέτη-Κατασκευή

³⁰ Ο π

2	Ήπειρος	Αγία Αναστασία-Σήραγγα Δωδώνης-Πεδινή-Δροσοχώρι	21,0	22,000,000	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου Ολοκλήρωση διαγωνισμού
3	Ήπειρος	Περιστέρι-Ανθοχώρι	7,0	9,000,000	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
4	Ήπειρος	Μέτσοβο-Παναγία (ανατολική πρόσβαση) 1η εργολαβία Χωματουργικές εργασίες, αποστράγγιση εδάφους	9,0	6,000,000	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
5	Κ. Μακεδονία	Ασπροβάλτα-Στρυμώνας	20	38,500,000	Ανοικτή διαδικασία Μελέτη-Κατασκευή
ΣΥΝΟΛΟ			61,0	94,000,000	

Τέλος, μέσα στο α' εξάμηνο του 1998 αναμένεται να δημοπρατηθούν 9 ακόμη εργολαβίες συνολικού μήκους 150 χλμ περίπου και προϋπολογισμού 225 δις δρχ. οι οποίες είναι οι εξής:

Πίνακας 6³¹

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΤΜΗΜΑ ΟΔΟΥ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΠΡΟΥΠΟΛ. ΔΗΜΟΠΡ. ΣΕ ΔΙΣ. ΔΡΧ.	ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΗΜΟΠΡ.
1	Ήπειρος	Γέφυρες Μεσοβουνίου και Κρυσταλλοπηγής	1,0	7,500,000	Μελέτη-Κατασκευή
2	Δ. Μακεδονία	Παράκαμψη Γρεβενών	6,0	12,000,000	Μελέτη-Κατασκευή
3	Δ. Μακεδονία	Ανισόπεδοι κόμβοι Σιάτσας και Κοζάνης	1,0	5,500,000	Συμπλήρωση τιμολογίου
4	Δ. & Κ. Μακεδ.	Πολύμυλος-Λευκόπετρα	15,0	40,000,000	Μελέτη-Κατασκευή
5	Δ. & Κ. Μακεδ.	Λευκόπετρα-Βέροια-Κουλούρα	20,0	45,000,000	Μελέτη-Κατασκευή
6 (*)	Κ. Μακεδ.	Δερβένη-Προφήτης	32,0	35,000,000	Συμπλήρωση τιμολογίου
7 (*)	Θράκη	Βανιανό-Βαφαϊκά (παράκαμψη Ξάνθης)	12,0	17,500,000	Συμπλήρωση τιμολογίου
8 (*)	Θράκη	Ξάνθη-Κομοτηνή (Βαφαϊκά-Αμαξάδες-Ίασμος-Κομοτηνή)	37,0	36,000,000	Συμπλήρωση τιμολογίου

³¹ Ο π.

9	Θράκη	Μάκρη-Αλεξ/πολη- ΒΙΠΕ Αλεξ/πολης	24,0	26,500,000	Συμπλήρωση τιμο- λογίου
		ΣΥΝΟΛΟ	148,0	225,000,000	

Παρατηρήσεις: (*) Νέα έργα που προτάθηκαν από το ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης)

2.6 ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ (ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΥΖΩΝΟΙ)

Το έργο αυτό είναι το δεύτερο μετά την Εγνατία σε σημασία στον τομέα των μεταφορών που εκτελείται στην Ελλάδα τα τελευταία 40 χρόνια, τόσο από χιλιομετρική, όσο και από οικονομική άποψη. Η σημασία του για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας (εξαιτίας του ρόλου που η Ελλάδα καλείται να παίξει τα επόμενα χρόνια ως κόμβος διαμεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, τα Βαλκάνια και στην Ανατολική Μεσόγειο) είναι πολύ μεγάλη και αυτό φανερώνεται, επίσης, από το γεγονός ότι το έργο αυτό ενδιαφέρει άμεσα και την Ευρωπαϊκή Ένωση και για αυτό το λόγο έχει ενταχθεί στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ως έργο άμεσης προτεραιότητας και αυτό εξασφαλίζει και σε ένα μεγάλο βαθμό τη χρηματοδότηση του έργου από την Ε.Ε. μέσω του ΚΠΣ II (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης II), γνωστού και ως Πακέτο Ντελόρ II.

Το έργο αυτό που έχει συνολικό μήκος περίπου 750 χλμ θα αποτελέσει τον άξονα σύνδεσης Βορρά-Νότου, αφού θα έχει αφηγηρία την Πάτρα και θα καταλήγει στους Ευζώνους στα βόρεια σύνορα της χώρας (FYROM) και θα ενώσει τα τρία μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα, τόσο από άποψη πληθυσμού, όσο και από άποψη οικονομικής ανάπτυξης καθώς και μια σειρά από άλλες πόλεις που έχουν η κάθε μία ιδιαίτερη σημασία και ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, όπως είναι η Κόρινθος, η Λαμία, ο Βόλος, η Λάρισα και η Κατερίνη.

Με την κατασκευή και τη μετατροπή του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι) σε ένα σύγχρονο κλειστό αυτοκινητόδρομο διπλής κατεύθυνσης αλλάζει ριζικά το τοπίο των μεταφορών στην Ελλάδα αφού σε συνδυασμό και με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η χώρα αποκτά για τις επόμενες δεκαετίες ένα σύγχρονο δίκτυο συγκοινωνιών το οποίο θα φέρει πιο κοντά τις περιφέρειες της ηπειρωτικής ενδοχώρας (βόρεια, κεντρική και νότια Ελλάδα) διευκολύνοντας το εμπόριο και τις μεταφορές προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών ανάμεσα τους, ενώ με και με την πανευρωπαϊκή σημασία που αποκτά (αφού τόσο ο ΠΑΘΕ, όσο και η Εγνατία είναι ενταγμένα στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ως έργα άμεσης προτεραιότητας ως προς την κατασκευή τους) η Ελλάδα θα έρθει πιο κοντά με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων, που θα έχει ως συνέπεια ευκολότερη και ταχύτερη πρόσβαση των ελληνικών προϊόντων στις αγορές αυτές με μεγάλα οφέλη για το εξαγωγικό εμπόριο της χώρας και κατ' επέκταση για την εθνική οικονομία.

Από τα 750 χλμ περίπου, που είναι το συνολικό μήκος του ΠΑΘΕ, υπάρχουν για την κατασκευή του διαθέσιμοι κοινοτικοί και εθνικοί πόροι ύψους 300 δις δρχ. που καλύπτουν το κόστος κατασκευής 300 χλμ. Από το σύνολο των 750 χλμ μέχρι σήμερα έχουν κατασκευαστεί 170 χλμ που αφορούν τα τμήματα Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Υλίκη με 21 εργολαβίες εγκατεστημένες στη διαδρομή από την Πάτρα έως την Κατερίνη οι οποίες είναι οι εξής :³²

³² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Ακόμα 100 χιλιόμετρα για τον ΠΑΘΕ, ό.π., σ. 10

Πίνακας 7 : ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΑΘΕ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ³³

Α/Α	ΤΜΗΜΑ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΥΠ. (ΔΙΣ. ΔΡΧ)	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΡΓΟΥ
1	Παράκαμψη Πάτρας : Τμήμα Κ1-Κ4	12,000,000	3,0	Κατασκευάζεται
2	Παράκαμψη Πάτρας : Τμήμα Κ1-Κ4 (Κατασκευή κοιλαδογεφύ- ρων)	10,000,000	4,0	Κατασκευάζεται
3	Παράκαμψη Πάτρας : Κατασκευή σηράγγων	10,000,000	2,0	Κατασκευάζεται
4	Παράκαμψη Πάτρας : Τμήμα (Κ4-Κ5)	6,000,000	3,0	Κατασκευάζεται
5	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Τμήμα Υλίκη-Κάστρο	15,000,000	19,0	Κατασκευάζεται
6	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Γέφυρα Βοιωπικού Κηφισού	2,500,000	1,0	Κατασκευάζεται
7	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Τμήμα Κάστρο-Μαρτίνο	9,300,000	10,0	Κατασκευάζεται
8	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Τμήμα Μαρτίνο-Αταλάντη	14,600,000	17,0	Κατασκευάζεται
9	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Τμήμα Αταλάντη-Αρκίτσα	8,000,000	8,0	Κατασκευάζεται
10	Υλίκη-Άγιος Κωνσταντίνος : Τμήμα Αρκίτσα-Άγιος Κων/νος	8,700,000	10,0	Κατασκευάζεται
11	Ράχες-Πελασγία : Τμήμα Ράχες-Εγκαταστάσεις Agroinvest	7,000,000	4,5	Κατασκευάζεται
12	Ράχες-Πελασγία : Τμήμα Εγκαταστάσεις Agroinvest-Διόδια Πελασγίας	5,500,000	5,5	Κατασκευάζεται
13	Πελασγία-Λάρισα : Τμήμα Διόδια Πελασγίας-Άγιοι Θεόδω- ροι	9,500,000	11,0	Κατασκευάζεται
14	Πελασγία-Λάρισα : Τμήμα Άγιοι Θεόδωροι-Αλμυρός	32,500,000	26,0	Κατασκευάζεται
15	Πελασγία-Λάρισα : Τμήμα Αλμυρός-Αερινό	19,000,000	16,0	Κατασκευάζεται
16	Πελασγία-Λάρισα : Τμήμα Αερινό-Μ. Μοναστήρι	19,000,000	20,0	Κατασκευάζεται
17	Πελασγία-Λάρισα : Τμήμα Μ. Μοναστήρι-Αρχή παράκαμψης Λάρισας	19,000,000	23,0	Κατασκευάζεται

18	Πελασγία-Λάρισα : Κατασκευή παράκαμψης Λάρισας	30,000,000	22,0	Κατασκευάζεται
19	Σκοτίνα-Κατερίνη : Τμήμα Σκοτίνα-Λιτόχωρο	9,000,000	10,0	Κατασκευάζεται
20	Σκοτίνα-Κατερίνη : Τμήμα Λιτόχωρο-Δίον	9,000,000	10,0	Κατασκευάζεται
21	Σκοτίνα-Κατερίνη : Τμήμα Δίον-Κατερίνη	10,500,000	8,0	Κατασκευάζεται
ΣΥΝΟΛΟ		266,100,000	233,0	

Από τα υπόλοιπα 350 περίπου χλμ έχουν κατασκευαστεί και παραδοθεί στην κυκλοφορία 75 χλμ στη διαδρομή από την Υλίκη έως τη Θεσσαλονίκη (συγκεκριμένα στο τμήμα Κατερίνης-Θεσσαλονίκης), ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη οι δημοπρατήσεις σε 2 τμήματα συνολικού μήκους 24 χλμ και προϋπολογισμού 24 δις δρχ., προγραμματίζεται η δημοπράτηση 5 τμημάτων συνολικού μήκους 15 χλμ και προϋπολογισμού 30 δις δρχ., ενώ τα υπόλοιπα 230 περίπου χλμ βρίσκονται στη φάση κατάρτισης των μελετών και πρόκειται να κατασκευαστούν από το 2000 και μετά με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Γ' ΚΠΣ (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης) που θα είναι γνωστό και ως πακέτο Σαντέρ, αλλά και με ιδιωτικά κεφάλαια.

Πίνακας 8 : ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΑΘΕ ΠΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ 1998³⁴

ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΔΙΣ. ΔΡΧ)
1. Πλαταμώνας-Σκοτίνα	8,0	9,000,000
2. Κατασκευή υπόγειας διέλευσης αστικής ζώνης Κατερίνης	2,0	15,000,000
3. Κατασκευή διοδίων Τραγάνας	2,0	2,000,000
4. Κατασκευή διοδίων Πελασγίας	2,0	2,000,000
5. Παράκαμψη Πάτρας Κατασκευή Γέφυρας κόμβου Κ5	1,0	2,000,000
ΣΥΝΟΛΟ	15,0	30,000,000

Πίνακας 9 : ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΑΘΕ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ³⁵

ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΔΙΣ. ΔΡΧ)
1. Ραφήνη-Πλαταμώνας και ανισόπεδος κόμβος Πλαταμώνα	10,0	10,000,000
2. Γυρτώνη-Ευαγγελισμός	14,0	14,000,000
ΣΥΝΟΛΟ	24,0	24,000,000

³⁴ Ο.π.

³⁵ Ο.π.

Πίνακας 10 : ΠΑΘΕ - ΤΜΗΜΑΤΑ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ³⁶

ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ (ΧΛΜ)
1. Άγιος Κωνσταντίνος-Ράχες σε συνδυασμό με τις παρακάμψεις Αγίου Κωνσταντίνου-Καμένων Βούρλων και την υποθαλάσσια ζεύξη Μαλιακού κόλπου	40,0
2. Περιοχή Τεμπών	11,0
3. Πάτρα-Κόρινθος	130,0
4. Θεσσαλονίκη-Πολύκαστρο	45,0
ΣΥΝΟΛΟ	226,0

2.7 ΕΚΤΡΟΠΗ ΑΧΕΛΩΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ

Το έργο αυτό είναι από τα πιο σημαντικά που πρόκειται να κατασκευασθούν μέσα στα επόμενα χρόνια στον ελλαδικό χώρο τόσο στον τομέα της γεωργίας όσο και στον τομέα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αφού με την κατασκευή του το έργο αυτό αποσκοπεί τόσο στην άρδευση καλλιεργούμενων εκτάσεων στην πεδιάδα της Θεσσαλίας και κυρίως στους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων, όσο και στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας με την κατασκευή φραγμάτων και υδροηλεκτρικών εργοστασίων.

Ο βασικός σχεδιασμός του έργου περιλαμβάνει την εκτροπή 600.000.000 m³ νερού από τον ποταμό Αχελώο και μαζί με τα δύο βασικά έργα που περιλαμβάνονται στο έργο, αυτό της κατασκευής του φράγματος και του ΥΗΣ Συκιάς και της κατασκευής της σήραγγας εκτροπής του Αχελώου προς την πεδιάδα της Θεσσαλίας και του ΥΗΣ Πευκόφυτου, θα επιτευχθεί η άρδευση καλλιεργούμενων εκτάσεων στους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων, καθώς και η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας που είναι απαραίτητη για την ισορροπία του ενεργειακού ισοζυγίου της χώρας.³⁷

Η ιδέα του έργου της εκτροπής του Αχελώου προς την πεδιάδα της Θεσσαλίας με σκοπό τη άρδευση των καλλιεργειών είναι πολύ παλιά και μάλιστα ο πρώτος που συνέλαβε την ιδέα αυτή ήταν ο Νικόλαος Πλαστήρας το 1925, όμως πέρασαν πάρα πολλά χρόνια μέχρι το έργο αυτό να υλοποιηθεί. Το πρώτο βήμα προς την υλοποίηση του έγινε το 1953 με την κατασκευή του φράγματος και του ΥΗΣ Ταυρωπού που χρησίμευσε για την άρδευση των καλλιεργειών

³⁶ Ο.π.

³⁷ Γαβριλιώτης Φ., Βρήκαν το δρόμο τους πέντε μεγάλα έργα που...κοντεύουν να "στοιχειώσουν"!, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 8

στον κάμπο της Καρδίτσας και στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, έργο που ολοκληρώθηκε το 1958.

Από τότε πέρασαν πολλά χρόνια έως ότου φθάσουμε στα 1995, χρονιά που σχεδιάστηκε και αποφασίστηκε η τελική μορφή του έργου που, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, περιελάμβανε την εκτροπή 600.000.000 m³ νερού από τον Αχελώο προς την πεδιάδα της Θεσσαλίας, κυρίως προς τους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων, μαζί με την κατασκευή του φράγματος και του ΥΗΣ Συκιάς, καθώς και την κατασκευή της σήραγγας εκτροπής και του ΥΗΣ Πευκόφυτου, έργα που ο συνολικός προϋπολογισμός τους φθάνει τα 65 δις δρχ., τα οποία δημοπρατήθηκαν το 1996 και η κατασκευή τους ήδη έχει ανατεθεί.

Συγκεκριμένα, την κατασκευή του φράγματος και ΥΗΣ Συκιάς, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., έχει αναλάβει η κοινοπραξία που απαρτίζεται από τις εταιρείες ΑΒΑΞ ΑΕ, ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ, ΑΤΤΙ-ΚΑΤ ΑΤΕ, ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ, ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΦΟΙ Μ.ΤΡΑΥΛΟΥ ΑΒΕΤΤΕ, ενώ την κατασκευή της σήραγγας εκτροπής και ΥΗΣ Πευκόφυτου, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., έχει αναλάβει η κοινοπραξία που αποτελείται από τις ελληνικές εταιρείες ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ, ΤΕΓΚ ΑΕ και την ιταλική IMPREGILO SPA.³⁸

Στο έργο του Αχελώου εντάσσονται ακόμα το φράγμα και ο ΥΗΣ Μεσοχώρας στο νομό Τρικάλων καθώς και το φράγμα και τα αρδευτικά έργα Σμοκόβου στο νομό Καρδίτσας, προϋπολογισμού 70 και 15 δις δρχ. αντίστοιχα, έργα τα οποία εκτελούνται ήδη και βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής αφού η εκτέλεση τους άρχισε από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 και μετά και αναμένεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 1998 ή στις αρχές του 1999.³⁹

Η σημασία του έργου του Αχελώου είναι πάρα πολύ μεγάλη τόσο για την τοπική όσο και για την εθνική οικονομία αφού με την ολοκλήρωση του το έργο αυτό αναμένεται να δώσει μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση στην οικονομία των νομών Καρδίτσας και Τρικάλων και κυρίως στις ορεινές περιοχές των δύο αυτών νομών, στις οποίες θα κατασκευαστεί το μεγαλύτερο ποσοστό των έργων. Έτσι, περιοχές, οι οποίες μέχρι σήμερα παραμένουν δυσπρόσιτες, θα απαλλαγούν από τη συγκοινωνιακή απομόνωση, με αποτέλεσμα τη συγκράτηση του πληθυσμού των περιοχών αυτών και κυρίως των νέων μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας στον τομέα της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, της γεωργίας και του οικολογικού και ορεινού τουρισμού, θέσεις οι οποίες είναι απαραίτητες και συμβάλλουν στην καταπολέμηση του οξυμένου προβλήματος της ανεργίας που υπάρχει σήμερα και στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος. Επιπλέον, η παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας με την αξιοποίηση πιο ήπιων μορφών ενέργειας (νερό) από αυ-

³⁸ Τσιούφος Δ., Στην κοινοπραξία της Προοδευτικής ανατέθηκε το φράγμα Συκιάς, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 304 (10-8-96), σ. 10. Παπαδογιάννης Γ., Στη Γνώμων ανατέθηκε η σήραγγα εκτροπής, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 128 (18-3-97), σ. 26.

³⁹ Παπαθεοδώρου Κ., Αλλάζει ο χάρτης αν ολοκληρωθούν εγκαίρως τα μεγάλα έργα, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 4.

τές που υπάρχουν μέχρι σήμερα (πετρέλαιο, λιγνίτης), είναι απαραίτητη για την ισορροπία του ενεργειακού συστήματος της χώρας καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος.

2.8 ΖΕΥΞΗ ΑΚΤΙΟΥ-ΠΡΕΒΕΖΑΣ

Το έργο αυτό μαζί με τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου θα συμβάλλει τα μέγιστα τόσο στη βελτίωση των συγκοινωνιών, όσο και στη γενικότερη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας. Η κατασκευή του αποσκοπεί στη βελτίωση των συγκοινωνιών στην περιοχή της Ηπείρου αλλά και ευρύτερων περιοχών της Δυτικής Ελλάδας αφού παράλληλα με την κατασκευή του έργου αυτού θα προχωρήσει και η αναβάθμιση των οδικών αξόνων Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας και Ακτίου-Βόνιτσας-Αμφιλοχίας που σε συνδυασμό με έργα που εκτελούνται στα λιμάνια της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας θα δημιουργήσουν νέες προοπτικές ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.⁴⁰

Σήμερα, η μετάβαση σε αυτές τις περιοχές πραγματοποιείται είτε με περιπορεία του Αμβρακικού κόλπου μέσω της διαδρομής Αμφιλοχία-Αρτα-Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα που σημαίνει επιπλέον 45 χλμ, είτε με ferry boats μέσω της πορθμειακής γραμμής Ακτίου-Πρέβεζας που έχει σαν αποτέλεσμα μεγάλο χρόνο αναμονής, με αποτέλεσμα η δίοδος μέσω του πορθμείου μαζί με την αναμονή να απαιτεί επιπλέον χρόνο 30 λεπτών. Με την κατασκευή του έργου αυτού θα μειωθεί ο χρόνος που απαιτείται για τη διέλευση μέσω του πορθμείου από τα 30 λεπτά που είναι σήμερα σε λιγότερο από 5 λεπτά.⁴¹

Ανήκει στην κατηγορία εκείνων των έργων στα οποία δεν υπήρξε καμία καθυστέρηση όσο αφορά το χρόνο έναρξης και ολοκλήρωσης τους, αφού σε αντίθεση με τα υπόλοιπα μεγάλα έργα ξεκίνησε το 1994 και θα ολοκληρωθεί στο τέλος του 1999 χωρίς να υπάρξει απολύτως παρέκκλιση από το χρονοδιάγραμμα του, ενώ τα περισσότερα από τα μεγάλα έργα ξεκίνησαν να κατασκευάζονται μετά από πολλές και μεγάλες καθυστερήσεις εξαιτίας πολλών και ποικίλων προβλημάτων που συνάντησαν στην πορεία τους.

Θα αποτελείται από οδική σήραγγα μήκους 1.5 χλμ εκ των οποίων το 1 χλμ θα είναι υποθαλάσσια σήραγγα με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα με ορθογωνιακή διατομή με συνολικό πλάτος 10,6 m και επίγεια τμήματα και οδικές προσβάσεις και από τις δύο πλευρές της σήραγγας με συνολικό μήκος που φθάνει τα 4,5 χλμ. Η σήραγγα θα εξοπλισθεί με όλο τον απαραίτητο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό για φωτισμό, αερισμό, πυρασφάλεια κ.τ.λ., ενώ στις εξόδους της θα κατασκευασθούν 2 κτίρια για τη

⁴⁰ Γαβριλιώτης Φ., Βρήκαν το δρόμο τους πέντε μεγάλα έργα που... κοντεύουν να "στοιχειώσουν"! *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 10

⁴¹ Παπαθεοδώρου Κ., Αλλάζει ο χάρτης αν ολοκληρωθούν εγκαίρως τα μεγάλα έργα, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 5

διαχείριση του εξοπλισμού αυτού και επίσης πρόκειται να κατασκευασθούν ισόπεδοι κόμβοι ένωσης του έργου με το υπάρχον οδικό δίκτυο της περιοχής.

Το έργο αυτό έχει προϋπολογισμό 25 δις δρχ. και καλύπτεται χρηματοδοτικά από κοινοτικούς πόρους κατά 75% και από εθνικούς πόρους κατά 25%, ενώ την κατασκευή του έχει αναλάβει η κοινοπραξία που αποτελείται από την αγγλική εταιρεία Cristian and Nielsen LTD και την ελληνική εταιρεία ΤΕΓΚ ΑΕ, ενώ μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου σε ποσοστό 70% και αναμένεται το έργο να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί προς χρήση στο τέλος του 1999.⁴²

2.9 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ

Πρόκειται για το μεγαλύτερο έργο στον τομέα των αστικών μεταφορών που έχει κατασκευαστεί τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα και από τα μεγαλύτερα στο είδος του στην Ευρώπη. Θα αποτελείται από δύο γραμμές μήκους 18 χλμ, τη γραμμή Σεπόλια-Δάφνη μήκους 9 χλμ με 12 σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών (Σεπόλια, Αττική, Λαρίσης, Δεληγιάνη, Ομόνοια, Ακαδημία, Σύνταγμα, Ολυμπείο, Νέος Κόσμος, Ανάλατος, Άγιος Ιωάννης, Δάφνη) και τη γραμμή Κεραμεικός-Πεντάγωνο μήκους 9 χλμ με 9 σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών (Κεραμεικός, Μοναστηράκι, Σύνταγμα, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Πανόρμου, Κατεχάκη, Πεντάγωνο), ενώ ήδη σχεδιάζεται η επέκταση του προς Περιστερί, Αιγάλεω, Ηλιούπολη, Αγία Παρασκευή για μετά το 2000.

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 600 δις δρχ. με προοπτική να ανέβει και να φθάσει το 1 τρις δρχ. λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων γεγονότων που προέκυψαν κατά την κατασκευή του που είχαν να κάνουν κυρίως με προβλήματα ευστάθειας των εδαφών, πράγμα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα πρόσθετες εργασίες, οι οποίες ανέβασαν το κόστος του έργου.⁴³

Το έργο χρηματοδοτείται κατά 50% από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το υπόλοιπο 50% προέρχεται από δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και την εθνική συμμετοχή, ενώ την κατασκευή του έχει αναλάβει ένα κονσόρτσιουμ που αποτελείται από 23 εταιρείες (11 γαλλικές, 8 γερμανικές, 4 ελληνικές) με την επωνυμία Ολυμπιακό Μετρό στο οποίο συμμετέχουν οι γαλλικές Sogelerg Ingenerie, Societe Generale de technique et d' _tudes, Sogea, Spie Batignolles, Dumez International, Cegelec, Gec Alsthom, CGA HBS, JS Telecom, CSEE Transport, Interinfra S.A, οι γερμανικές De Consult, Hamburg Consult, Berliner Verkehrs Consulting, Lahmeyer International, Hochtief, Siemens AG, Man GHH, AEG Westinghouse και

⁴² Γαβριλιώτης Φ., Βρήκαν το δρόμο τους πέντε μεγάλα έργα που...κοντεύουν να "στοιχειώσουν!", *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 10

⁴³ Χατζηθωμάς Θ., Μετρό: Ένα προς 4/10 της διαδρομής, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ.

οι ελληνικές ΑΕΓΕΚ ΑΕ, ΒΕΝΤ ΑΕ, Έδραση Χ.Ψαλλίδας ΑΤΕ, Μέτων ΑΕ. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε στα τέλη του 1992, μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό 65% και αναμένεται ότι θα παραδοθεί στα τέλη του 1999, οπότε και θα ξεκινήσουν τα πρώτα δρομολόγια των πολιτών της Αθήνας και του λεκανοπεδίου της Αττικής με το μετρό.⁴⁴

Υπολογίζεται ότι το μετρό θα μεταφέρει περί τους 450.000 επιβάτες την ημέρα, πέρα από τους 350.000 επιβάτες την ημέρα που εξυπηρετεί η υπάρχουσα γραμμή Πειραιάς-Κηφισιά, με την οποία θα συνδέεται σε τρία σημεία (Μοναστηράκι, Ομόνοια, Αττική), ενώ οι δύο γραμμές Σεπόλια-Δάφνη και Κεραμεικός-Πεντάγωνο, θα διασταυρώνονται σε ένα σημείο (Σύνταγμα). Με την κατασκευή και την ολοκλήρωση του έργου υπολογίζεται ότι θα μειωθούν οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο κατά 250.000 αυτοκίνητα ημερησίως και θα υπάρξει περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά 35%, πράγμα το οποίο σημαίνει άνετες και γρήγορες μετακινήσεις των πολιτών από τη μία περιοχή της Αθήνας στην άλλη, καλύτερη ποιότητα ζωής αλλά και καλύτερο και πιο καθαρό περιβάλλον στην Αθήνα και στην ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής.⁴⁵

2.10 ΥΔΡΕΥΣΗ ΑΘΗΝΑΣ (ΕΥΗΝΟΣ)

Το έργο αυτό έχει ως σκοπό τη συνέχιση και εξασφάλιση της ομαλής υδροδότησης της Αθήνας έως το έτος 2030, πράγμα το οποίο φανερώνει πόσο μεγάλη σημασία έχει για την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αθήνας και του λεκανοπεδίου της Αττικής γενικότερα.

Η κατασκευή του έργου, που αποσκοπεί στην υδροδότηση της Αθήνας από τα νερά του ποταμού Ευήνου, σχεδιάστηκε εξαιτίας της μεγάλης και παρατεταμένης λειψυδρίας που ταλαιπώρησε την Ελλάδα την περίοδο 1990-1992, πράγμα που είχε ως συνέπεια τη μείωση των αποθεμάτων νερού της πρωτεύουσας, τα οποία προέρχονται από την τεχνητή λίμνη του Μόρνου και διαμέσω της Υλίκης κατευθύνονται στην τεχνητή λίμνη Μαραθώνα από όπου μέσω χιλιάδων χιλιομέτρων δικτύου υδρεύεται η Αθήνα και ευρύτερα το λεκανοπέδιο της Αττικής. Με αφορμή λοιπόν αυτό το γεγονός ξεκίνησε το καλοκαίρι του 1992 το έργο υδροδότησης της Αθήνας από τον ποταμό Ευήνο.

Το έργο του Ευήνου αποτελείται από μία σήραγγα μήκους 30 χλμ και διαμέτρου 4,2 μέτρων που θα μεταφέρει τα αποθέματα νερού από τον ποταμό στην τεχνητή λίμνη του Μόρνου και ένα χωμάτινο φράγμα ύψους 104 μέτρων με δυνατότητα αποθήκευσης 140.000.000 m³ νε-

⁴⁴ Ο.π.: Λεωτσάκος Π., Τα έργα μένουν εδώ-τα ΕCΥ επαναπατριζονται, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 21

⁴⁵ Χατζηθωμάς Θ., Μετρό: Ένα προς 4/10 της διαδρομής, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ.

ρού, ενώ συνολικά το έργο όταν ολοκληρωθεί θα έχει μέση ετήσια απόδοση 200.000.000 m³ νερού, ενώ η μέγιστη παροχή ύδατος από τη σήραγγα θα φθάνει τα 27 m³ το δευτερόλεπτο.⁴⁶

Την κατασκευή του έργου, που έχει συνολικό προϋπολογισμό 85 δις δρχ., ανέλαβε η κοινοπραξία που αποτελείται από τις ελληνικές εταιρείες ΑΕΓΕΚ ΑΕ, Μέτων ΑΕ, την ιταλική Seli και την αυστριακή Jager, ενώ μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου σε ποσοστό 95% και θα είναι έτοιμο στο σύνολο του στα τέλη του 1998 οπότε και θα εξασφαλιστεί η πλήρης, συνεχή και ομαλή υδροδότηση της Αθήνας έως το έτος 2030.⁴⁷

2.11 ΥΔΡΕΥΣΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΑΛΙΑΚΜΟΝΑΣ)

Το έργο αυτό αποσκοπεί στη συνέχιση και εξασφάλιση της ομαλής υδροδότησης της Θεσσαλονίκης έως το έτος 2030, πράγμα που είναι πολύ σημαντικό για την όσο το δυνατόν καλύτερη ποιότητα ζωής για τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Το έργο που κατασκευάζεται ήδη, σχεδιάστηκε εξαιτίας της παρατεταμένης λειψυδρίας που έπληξε την Ελλάδα την περίοδο 1990-1992 και που είχε ως συνέπεια τη μείωση των αποθεμάτων νερού, με αποτέλεσμα οι υπάρχουσες ποσότητες νερού μέχρι σήμερα να μην καλύπτουν επαρκώς τις ανάγκες των κατοίκων της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής.

Έτσι, κρίθηκε αναγκαία και απαραίτητη η υδροδότηση της Θεσσαλονίκης από τον ποταμό Αλιάκμονα, αφού με την κατασκευή του το έργο αυτό θα δίνει 150.000 m³ νερού άμεσα και μέχρι το 2030 θα δώσει 600.000 m³ νερού την ημέρα, με την παροχέτευση από την υφιστάμενη ενωπική διώρυγα Αλιάκμονα-Αξιού, πράγμα που είναι πολύ σημαντικό για την ομαλή υδροδότηση της Θεσσαλονίκης για τα επόμενα 30 και πλέον χρόνια.

Παράλληλα με την κατασκευή του έργου αυτού θα υπάρξουν ευεργετικές επιδράσεις σε περιοχές όπως:

-Του Καλοχωρίου, από όπου σήμερα υδρεύεται ένα μεγάλο μέρος της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής (από τις γεωτρήσεις που υπάρχουν εκεί) και η οποία έχει υποστεί καθίζηση λόγω άντλησης νερού από τις γεωτρήσεις που βρίσκονται εκεί και κινδυνεύει να κατακλυστεί από τη θάλασσα. Ήδη, σήμερα ο υδροφόρος ορίζοντας του Καλοχωρίου γίνεται ολοένα και περισσότερο υφάλμυρος, ενώ η περιοχή μετατρέπεται σε αλμυρό βάλτο.

⁴⁶ Παπαθεοδώρου Κ., Αλλάζει ο χάρτης αν ολοκληρωθούν εγκαίρως τα μεγάλα έργα, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 5· Γαβρινιώτης Φ., Βρήκαν το δρόμο τους πέντε μεγάλα έργα που...κοντεύουν να "στοιχειώσουν"!, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 8

⁴⁷ Λεωτσάκος Π., Τα έργα μένουν εδώ-τα ECU επαναπατριζονται, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 21· Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32

-Της Αραβησσού (από τις πηγές της οποίας υδρεύεται σήμερα επίσης σε ένα μεγάλο μέρος η Θεσσαλονίκη), όπου με την επανάκτηση των πηγαίων υδάτων θα αποκατασταθεί η απολεσθείσα χλωρίδα και πανίδα της περιοχής.

-Της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής, στην οποία η ύπαρξη επαρκών ποσοτήτων ύδατος θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την αύξηση των ζωνών πρασίνου και τη γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

Το έργο έχει ενταχθεί στις χρηματοδοτήσεις του Ταμείου Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης με συνολικό προϋπολογισμό 35 δις δρχ., θα εκτελεστεί με 6 εργολαβίες από τις οποίες έχουν ήδη δημοπρατηθεί και εκτελούνται οι 3 που η κατασκευή τους ξεκίνησε από το φθινόπωρο του 1996 και μετά, και αναμένεται ότι το έργο θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί προς χρήση στις αρχές του 2001.

Η πρώτη από τις τρεις εργολαβίες, που έχουν ήδη δημοπρατηθεί και εκτελούνται, προϋπολογισμού 5,2 δις δρχ., αφορά την ολοκλήρωση του αγωγού προσαγωγής από τον ποταμό Αξιό μέχρι το αντλιοστάσιο της Σίνδου μήκους 4.000 μέτρων, έχει αναληφθεί και εκτελείται από την εταιρεία Εργομηχανική ΑΕ, η οποία έχει κατασκευάσει μέχρι σήμερα 2.500 από τα 4.000 συνολικά μέτρα του αγωγού και το έργο αυτό αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές του 1999.

Η δεύτερη εργολαβία, αφορά την κατασκευή των διυλιστηρίων νερού της πρώτης μονάδας προϋπολογισμού 6,9 δις δρχ., ανατέθηκε στην κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες Κορωνίς ΑΕ, Χ. Κωνσταντινίδης ΑΕ, Secit SPA, Austrian Energy & Environment SGP/Wagner-Biro, ήδη εκτελείται και αναμένεται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 1999.

Η τρίτη εργολαβία, που αφορά την κατασκευή υδραγωγείου από τη δεξαμενή Δ3 έως την οδό Λαγκαδά και συνδέσεις με τις δεξαμενές Διαβατών και Δ2 Ευόσμου έχει προϋπολογισμού 9,6 δις δρχ., ανατέθηκε στην κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες Δωρικός ΑΤΕ, Τεγέα ΑΤΕ, Τρίας ΑΤΕ, ήδη εκτελείται και αναμένεται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 1999.

Η τέταρτη εργολαβία, αφορά τις συνδέσεις του υδραγωγείου Αλιάκμονα με τις εγκαταστάσεις του ΟΥΘ (Οργανισμός Ύδρευσης Θεσσαλονίκης) και κατασκευή δεξαμενών Διαβατών, Δυτικών Περιοχών, Νεαπόλεως, Καλλιθέας, Τούμπας, Δ2 και Δ5. Η δημοπράτηση του έργου θα γίνει εντός του 1998 και ο προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 10 δις δρχ.

Η πέμπτη εργολαβία, αναφέρεται στην ανακαίνιση και επισκευή της ενωτικής διώρυγας μεταφοράς νερού από τον Αλιάκμονα έως τον Αξιό, αναμένεται να δημοπρατηθεί εντός του 1998 και ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 2,25 δις δρχ.

Τέλος, η έκτη και τελευταία εργολαβία, αφορά την προστασία του Σίφωνα του Αξιού, έχει προϋπολογισμό 1,3 δις δρχ. και αυτή την περίοδο αξιολογούνται οι προσφορές που κατατέθηκαν στο σχετικό διαγωνισμό.⁴⁸

2.12 ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ (ΨΥΤΑΛΛΕΙΑ)

Το έργο αυτό είναι από τα πιο σημαντικά που αφορούν τον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, αφού η κατασκευή του στοχεύει στην καταπολέμηση της αστικής και βιομηχανικής ρύπανσης που δέχεται τα τελευταία χρόνια ο Σαρωνικός κόλπος, στην εξυγίανση του και στην αναβίωση της χλωρίδας και πανίδας που είχε ο κόλπος πριν από 30 και πλέον χρόνια.

Το έργο έχει συνολικό προϋπολογισμό 70 δις δρχ. και η κατασκευή του γίνεται σε δύο φάσεις, εκ των οποίων η πρώτη από αυτές, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., έχει ήδη ολοκληρωθεί από το 1994 και έχει επιτευχθεί ο καθαρισμός των λυμάτων που δέχεται ο Σαρωνικός σε ποσοστό 40%, μειώνοντας έτσι τη ρύπανση. Η πρώτη φάση του έργου περιελάμβανε τη μεταφορά όλων των λυμάτων της Αθήνας, με βάση την παροχή του έτους 2026 (1.000.000 m³/ημέρα), στον Ακροκέραμο μέσω του κεντρικού αποχετευτικού αγωγού και του συμπληρωματικού κεντρικού αποχετευτικού αγωγού, την πρωτοβάθμια επεξεργασία των λυμάτων (ανύψωση, εσχάρωση, εξάμμωση, πρωτοβάθμια καθίζηση των λυμάτων και αναερόβια χώνευση-αφυδάτωση της λάσπης) με βάση την παροχή του έτους 1996 (750.000 m³/ημέρα), τη διάχυση στο Σαρωνικό κόλπο μέσω του κατασκευασθέντος αγωγού εκβολής ολόκληρης της ποσότητας των επεξεργασμένων λυμάτων και τέλος, την εκτέλεση προγραμμάτων ερευνών και μετρήσεων του αποδέκτη κόλπου για την αναμενόμενη συμπεριφορά του ανάλογα με την ποσότητα και ποιότητα των διαχόμενων λυμάτων. Σήμερα, ο όγκος των λυμάτων που παράγονται κάθε μέρα στο λεκανοπέδιο των Αθηνών με πληθυσμό 4.000.000 άτομα είναι της τάξης των 750.000 m³ και με την κατασκευή και ολοκλήρωση της α' φάσης του έργου επιτεύχθηκε μείωση της μόλυνσης κατά 40%.

Μετά τη λειτουργία του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων στην Ψυτάλλεια παρατηρήθηκαν αλλαγές στις τιμές των παραμέτρων του εσωτερικού Σαρωνικού κόλπου, αφού αυξήθηκε η διαφάνεια των νερών και αυτό έγινε ιδιαίτερα εμφανές τους θερμούς μήνες από Μάιο έως Σεπτέμβριο. Συγκεκριμένα στην περιοχή νότια της Ψυτάλλειας η διαφάνεια αυξήθηκε από 5-6 μέτρα σε 12-14 μέτρα, ενώ παρατηρήθηκε και μείωση της συγκέντρωσης των θρεπτικών αλάτων που είχε σαν συνέπεια να μειωθεί και η ποσότητα του φυτοπλαγκτού κυρίως κατά τους θερμούς μήνες. Έτσι, δεν έχει παρατηρηθεί μέχρι πρόσφατα μεγάλη συγκέντρωση φυτοπλαγκτού στις περιοχές του Κερατσινίου, της Ψυτάλλειας ή και του εσωτερικού Σαρωνικού κόλπου, που παρατηρούνταν παλαιότερα. Με την ολοκλήρωση και των έργων της δεύτερης φάσης προϋπολογισμού 40 δις δρχ., που αφορούν την περαιτέρω επεξεργασία της αφυδατωμένης λάσπης που ήδη παράγεται

⁴⁸ Τσιούφος Δ., 35 δις για να ξεδιψάσει η Θεσσαλονίκη, *Επενδυτής*, αρ. φύλ 397 (13-6-98), σ. 73

και τις δεξαμενές αερισμού και δευτεροβάθμιας καθίζησης και που βρίσκονται σε φάση δημοπράτησης και ανάθεσης, θα βελτιωθεί και θα αναβαθμιστεί ακόμα περισσότερο ο Σαρωνικός κόλπος και κατ' επέκταση η ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αθήνας και ευρύτερα του λεκανοπεδίου της Αττικής, αφού η μείωση της ρύπανσης του Σαρωνικού θα επιτευχθεί σε ποσοστό 90-95%.⁴⁹

2.13 ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το έργο αυτό είναι το δεύτερο σε σημασία έργο στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος μετά από το αντίστοιχο που αφορά την Αθήνα και το Λεκανοπέδιο της Αττικής, αφού η κατασκευή του θα συμβάλει στη μείωση της αστικής και βιομηχανικής ρύπανσης που δέχεται ο Θερμαϊκός κόλπος τα τελευταία 30 χρόνια.

Μέχρι πριν από μερικά χρόνια ο Θερμαϊκός θεωρούνταν και ήταν μαζί με το Σαρωνικό οι πιο μολυσμένοι θαλάσσιοι κόλποι στον ελλαδικό χώρο, αφού δέχονταν χιλιάδες τόνους αστικών και βιομηχανικών λυμάτων που σαν συνέπεια είχε να νεκρώσει κάθε μορφή θαλάσσιας ζωής και στους δύο αυτούς κόλπους.

Κατά την τελευταία δεκαετία όμως μετά το Σαρωνικό έχουν δρομολογηθεί και στο Θερμαϊκό έργα που αποσκοπούν στην απορρύπανση του από τα αστικά και βιομηχανικά απόβλητα και στην αποκατάσταση της θαλάσσιας ζωής όπως αυτή ήταν πριν από 30 χρόνια. Ήδη, από το 1989 έχει ολοκληρωθεί και λειτουργεί η πρώτη φάση του έργου των Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων Θεσσαλονίκης που στοίχισε 5 δις δρχ. και η οποία αφορούσε την κατασκευή εγκαταστάσεων πρωτοβάθμιου καθαρισμού των λυμάτων, οι οποίες από τη στιγμή που ολοκληρώθηκαν και άρχισαν να λειτουργούν επεξεργάζονται 150.000 m³ αστικών και βιομηχανικών λυμάτων συμβάλλοντας έτσι στον καθαρισμό και την απορρύπανση του Θερμαϊκού κόλπου σε ποσοστό 35%, με αποτέλεσμα να παρατηρείται σταδιακά αύξηση της διαύγειας του νερού από τα 5-6 μέτρα που ήταν πρώτα στα 12-15 μέτρα και τη μείωση του φυτοπλαγκτού που παρατηρείτο μέχρι σήμερα στο βυθό του κόλπου και τη σταδιακή αποκατάσταση της θαλάσσιας ζωής.⁵⁰

Από το 1995 και μετά ξεκίνησαν τα έργα της Β' φάσης συνολικού προϋπολογισμού 20 δις δρχ., που αφορούν την επέκταση των ήδη υφιστάμενων εγκαταστάσεων ώστε να γίνεται πλήρης βιολογική επεξεργασία των λυμάτων. Η επέκταση των εγκαταστάσεων λυμάτων Θεσσαλονίκης θα κατασκευαστεί με δύο εργολαβίες προϋπολογισμού 13,5 και 6,5 δις δρχ.

⁴⁹ Παπαγεωργίου Δ., Μέσα στο 1997 η εγκατάσταση αναδόχου για τη β' φάση στην Ψυττάλεια, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 49

⁵⁰ Παπαθεοδώρου Δ., Αλλάζει ο χάρτης αν ολοκληρωθούν εγκαίρως τα μεγάλα έργα, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 5

Η πρώτη εργολαβία προϋπολογισμού 13,5 δις δρχ. περιλαμβάνει δεξαμενές αερισμού για τη βιολογική επεξεργασία των λυμάτων, πρόσθετες δεξαμενές πρωτοβάθμιας καθίζησης, δεξαμενές δευτεροβάθμιας καθίζησης, συμπληρωματικά έργα Α' φάσης και αντλιοστάσια. Η εργολαβία αυτή έχει ήδη δημοπρατηθεί και ανατεθεί από τις αρχές του 1996 στην κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ, Θεμελιοδομή ΑΕ, η διάρκεια της κατασκευής της είναι 30 μήνες και αναμένεται να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί προς χρήση στο τέλος του 1998.

Η δεύτερη εργολαβία προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ. αφορά την κατασκευή υποθαλάσσιου αγωγού διάθεσης επεξεργασμένων λυμάτων μήκους 2,5 χλμ στο Θερμαϊκό κόλπο, η διάθεση των οποίων θα γίνεται μέσω του ποταμού Γαλλικού. Η εργολαβία αυτή δημοπρατήθηκε και ανατέθηκε στις αρχές του 1997 στην κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες Αθηνά ΑΕΤΒΤΕ και Χ. Κωνσταντινίδης ΑΕ, έχει διάρκεια κατασκευής 27 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης και αναμένεται να ολοκληρωθεί το Β' εξάμηνο του 1999.⁵¹

Με την ολοκλήρωση και της Β' φάσης του έργου των εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων Θεσσαλονίκης θα επιτευχθεί ο καθαρισμός του Θερμαϊκού κόλπου από τα αστικά και βιομηχανικά λύματα που δεχόταν μέχρι σήμερα αφού με την πλήρη κατασκευή και λειτουργία των εγκαταστάσεων του βιολογικού καθαρισμού Θεσσαλονίκης θα μπορεί να γίνεται η επεξεργασία 300.000 m³ αστικών και βιομηχανικών λυμάτων από τα 150.000 m³ που επεξεργάζονται μέχρι σήμερα, μετά την ολοκλήρωση της Α' φάσης των έργων. Όλα αυτά θα έχουν ως αποτέλεσμα την απορρύπανση και τον καθαρισμό του Θερμαϊκού κόλπου από τα αστικά και βιομηχανικά λύματα που δεχόταν μέχρι σήμερα σε ποσοστό 90-95% καθώς και τον εμπλουτισμό του υδάτινου δυναμικού του Γαλλικού ποταμού (μέσω του οποίου θα γίνεται η διάθεση των επεξεργασμένων λυμάτων), που σήμερα έχει υποστεί σημαντική μείωση από την ανεξέλεγκτη χρήση του.

2.14 ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

Το έργο αυτό είναι από τα μεγαλύτερα έργα στον τομέα της ενέργειας που έχουν κατασκευασθεί τα τελευταία 40 χρόνια στην Ελλάδα, ενώ είναι και θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αποτελεί διακρατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Ρωσίας η οποία υπογράφηκε το 1987, ενώ η σύμβαση που αφορά την κατασκευή του αγωγού μεταφοράς του ρωσικού φυσικού αερίου από τη Σιβηρία, περιοχή πλούσια σε κοιτάσματα, προς τη χώρα μας διαμέσω της Βουλγαρίας υπογράφηκε το 1991 και προβλέπει ότι η χώρα μας θα απορροφά ετησίως 2,6 δις m³ αερίου έως το 2016.⁵²

⁵¹ Παπαγεωργίου Δ., Μέσα στο 1997 η εγκατάσταση αναδόχου για τη β' φάση στην Ψυττάλεια, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 50

⁵² Καρρέρ Α., Από το φθινόπωρο θα μας "ζεσταίνει" το φυσικό αέριο, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 28

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι όσο η χώρα μας θα περιορίζεται στην κατανάλωση των συγκεκριμένων ποσοτήτων που αναφέρονται ρητά στη σύμβαση και είναι 2,6 δις m³ αερίου, η ρωσική εταιρεία Gazprom, που έχει αναλάβει την εξαγωγή του ρωσικού φυσικού αερίου προς την Ελλάδα, δε θα έχει δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί αυτόνομα στην ελληνική αγορά, παρά μόνο στην περίπτωση που υπάρξει μεγάλη ανάπτυξη στην αγορά φυσικού αερίου στη χώρα μας, πράγμα που θα έχει ως συνέπεια την αύξηση των ποσοτήτων φυσικού αερίου που λαμβάνει σήμερα η Ελλάδα από τη Ρωσία. Από την πλευρά της χώρας μας, τη μεταφορά και διανομή του φυσικού αερίου, έχει αναλάβει η ΔΕΠΑ (Δημόσια Επιχείρηση Αερίου) μέσω των θυγατρικών της ΕΔΑ (Εταιρεία Διανομής Αερίου) και ΕΠΑ (Εταιρεία Παροχής Αερίου) που καλύπτουν τις περιοχές Αττικής, Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας, στις οποίες όμως προβλέπεται ότι θα μπορούν να συμμετέχουν και ιδιώτες σε ποσοστό έως και 49%. Ήδη, ο διαγωνισμός που έχει προκηρύξει η ΔΕΠΑ και αφορά τη συμμετοχή ιδιωτών στις εταιρείες παροχής και διανομής φυσικού αερίου (ΕΠΑ και ΕΔΑ) σε αυτό το ποσοστό, βρίσκεται σε εξέλιξη και έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον μεγάλες εταιρείες από την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής που δραστηριοποιούνται στη διανομή και παροχή φυσικού αερίου, όπως είναι η γαλλική Gaz de France, η ιταλική Italgas, η γερμανική Ruhrgas, η ολλανδική Dong και η αμερικανική Huston Industries ING.⁵³

Το έργο του φυσικού αερίου, ο προϋπολογισμός του οποίου φθάνει τα 750 δις δρχ. και χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω διαφόρων προγραμμάτων ενέργειας, από το ελληνικό δημόσιο μέσω της ΔΕΠΑ και από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, αποτελείται από ένα ευρύ δίκτυο αγωγών μεταφοράς το συνολικό μήκος των οποίων φθάνει τα 850 χλμ. Από αυτά τα 515 χλμ αφορούν τον κεντρικό αγωγό μεταφοράς από τον Προμαχώνα Σερρών στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα έως την Αθήνα και το λεκανοπέδιο της Αττικής και τα υπόλοιπα 335 χλμ αφορούν την επέκταση του κεντρικού αγωγού στις πόλεις της Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Βόλου, Αθήνας και του λεκανοπεδίου Αττικής. Ήδη, έχει ξεκινήσει και κατασκευάζεται η επέκταση του αγωγού από το Στρυμονοχώρι Σερρών στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα έως την περιοχή της Ροδόπης στη Θράκη συνολικού μήκους 211 χλμ και ο οποίος θα καλύπτει τις πόλεις Σερρών, Καβάλας, Ξάνθης και Κομοτηνής, ενώ προβλέπεται και η κατασκευή από τη ΔΕΗ στην Κομοτηνή εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με καύση φυσικού αερίου.⁵⁴

Η σημασία του έργου αυτού για την εθνική οικονομία και για το περιβάλλον γενικότερα είναι πολύ μεγάλη, καθώς αναμένεται ότι η παροχή του φυσικού αερίου θα προσφέρει μία εναλλακτική πηγή ενέργειας για τη βιομηχανία και για τα νοικοκυριά, ενώ θα έχει θετικές επιπτώσεις

⁵³ Λαμπάκου Ε., Συρροή ενεργειακών κολοσσών για το αέριο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 32

⁵⁴ Καραγιαννίδης Ε., Σε διευρευνητική φάση ο κλάδος Δυτικής Μακεδονίας φυσικού αερίου, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 38

στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας, αφού θα μειώσει την εξάρτηση από άλλες πηγές ενέργειας όπως π.χ. το πετρέλαιο, που στο μεγαλύτερο μέρος του είναι εισαγόμενο και τον άνθρακα. Επίσης, συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων στα μεγάλα αστικά κέντρα, κυρίως σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, αφού το φυσικό αέριο είναι καύσιμο φιλικό προς το περιβάλλον που δεν το επιβαρύνει καθόλου σε σχέση με άλλες πηγές ενέργειας που προαναφέρθηκαν παραπάνω (πετρέλαιο, άνθρακας), είναι πιο οικονομικό για οικιακή, εμπορική και βιομηχανική χρήση, δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας με την κατασκευή δικτύων διανομής πόλεων, ενώ η χώρα μας με το δίκτυο που θα αναπτύξει θα καταστεί κόμβος διαμετακόμισης φυσικού αερίου προς τις γειτονικές βαλκανικές χώρες και προς τη δυτική Ευρώπη αφού σχεδιάζεται και μελετάται η επέκταση του αγωγού φυσικού αερίου προς την Ιταλία.⁵⁵

Από το σύνολο του έργου μεταφοράς και διανομής του φυσικού αερίου έχει ήδη ολοκληρωθεί και λειτουργεί ο κεντρικός αγωγός μεταφοράς-διανομής μήκους 515 χλμ από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα έως την Αττική. Έχει ήδη ολοκληρωθεί η κατασκευή των δικτύων μέσης πίεσης στην Αττική σε μήκος 213 χλμ που περιλαμβάνει την περιοχή του Θριασίου πεδίου και τις περιοχές Αμαρουσίου, Ανθούσας, Εκάλης, Κηφισιάς, Λυκόβρυσης, Μεταμόρφωσης, Νέας Ιωνίας, Νέας Ερυθραίας, Νέου Ηρακλείου και Πεντέλης στα ανατολικά, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Καλλιθέας, Μοσχάτου, Πειραιά και Παλαιού Φαλήρου στα δυτικά, Αλίμου, Βουλιαγμένης, Βύρωνα, Παπάγου στα νότια, Άνω Λιοσίων και Αιγάλεω στα βόρεια και τέλος, ορισμένες περιοχές του Δήμου Αθηναίων και το Γαλάτσι· στη Θεσσαλονίκη σε μήκος 80 χλμ στις περιοχές Αμπελοκήπων, Καλαμαριάς, Καλοχωρίου, Μενεμένης, Νεάπολης, Πυλαίας, Συκεών, Σταυρούπολης, Σίνδου και σε ορισμένες περιοχές του κέντρου της Θεσσαλονίκης· στη Λάρισα σε μήκος 28 χλμ και στο Βόλο σε μήκος 17 χλμ.⁵⁶

Επίσης, βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή των δικτύων χαμηλής πίεσης που σχετίζονται με τους οικιακούς καταναλωτές στην Αττική στις περιοχές Αμαρουσίου-Χαλανδρίου μήκους 50 χλμ, Νέας Ιωνίας, Νέας Φιλαδέλφειας, Νέας Χαλκηδόνας, Νέου Ηρακλείου, Πεύκης, Μεταμόρφωσης μήκους 75 χλμ, Αλίμου, Βούλας, Γλυφάδας, Βύρωνα, Ηλιούπολης, Δάφνης, Υμηττού, Νέας Σμύρνης μήκους 142 χλμ, Αγίας Παρασκευής, Χαλανδρίου, Μελισσίων, Κηφισιάς, Μεταμόρφωσης, Λυκόβρυσης, Πεύκης μήκους 74 χλμ, Πειραιά, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ρέντη μήκους 59 χλμ, Νίκαιας, Κορυδαλλού, Κερατσινίου μήκους 74 χλμ, τέλος στις περιοχές Αιγάλεω, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Νέων Λιοσίων και Ασπρόπυργου μήκους 128 χλμ· στη Θεσσαλονίκη, όπου το έργο κατασκευής του δικτύου χαμηλής πίεσης εκτελείται με δύο εργολαβίες, η πρώτη, μήκους

⁵⁵ Καρρέρ Α., Από το φθινόπωρο θα μας "ζεσταίνει" το φυσικό αέριο, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 25· Λαμπάκου Ε., Ενεργειακή διασύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 505 (20-6-98), σ. 40

⁵⁶ Καρρέρ Α., Από το φθινόπωρο θα μας "ζεσταίνει" το φυσικό αέριο, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 26

99 χλμ, που αφορά τις ανατολικές περιοχές του Δήμου Θεσσαλονίκης και μέρος του Δήμου Καλαμαριάς και η δεύτερη, μήκους 71 χλμ, αφορά μέρος του κέντρου της Θεσσαλονίκης και τις περιοχές Αμπελοκήπων, Νεάπολης, Σταυρούπολης και Συκεών· στη Λάρισα βρίσκεται επίσης σε εξέλιξη η κατασκευή του δικτύου χαμηλής πίεσης μήκους 60 χλμ, ενώ και στο Βόλο βρίσκεται σε φάση κατασκευής το δίκτυο χαμηλής πίεσης μήκους 68 χλμ που καλύπτει τους Δήμους Βόλου και Νέας Ιωνίας.⁵⁷

Μέχρι τα τέλη του 1999 προβλέπεται ότι θα έχουν κατασκευαστεί και παραδοθεί προς χρήση στις περιοχές Αττικής, Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας 1.000 χλμ δικτύων διανομής πόλεων. Προβλέπεται επίσης από το 2000 και μετά, η κατασκευή επιπλέον αγωγών αερίου μήκους 5.500 χλμ., σχεδιασμός που απαιτεί όμως την εξεύρεση επιπλέον κεφαλαίων ύψους 250 δις δρχ. που χρειάζονται για την ολοκλήρωση της υποδομής του φυσικού αερίου την προσεχή δεκαετία στη χώρα μας, τα οποία θα καλυφθούν από διεθνείς οίκους που θα αναλάβουν τη χρηματοδότηση, γεγονός που θα οδηγήσει σε περαιτέρω ανάπτυξη την αγορά φυσικού αερίου.⁵⁸

2.15 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Παρελθόν θα αποτελούν από το 2000 και μετά τα προβλήματα που εμφανίζει σήμερα η υποδομή της χώρας για την εξυπηρέτηση των αερομεταφορών. Οι ελλειπίες κτιριακές εγκαταστάσεις, ο περιορισμένος χώρος των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης και η κακή φωτισήμανση είναι μερικά από τα σημαντικότερα μειονεκτήματα των ελληνικών αεροδρομίων σε σχέση με τα ευρωπαϊκά.

Η ύπαρξη αυτών των προβλημάτων βάζει σοβαρά εμπόδια όχι μόνο στην ορθή λειτουργία των αεροδρομίων, αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη τους, καθώς περιορίζει σημαντικά τις δυνατότητες τους. Λαμβάνοντας υπόψη τους αυτό το γεγονός αλλά και τις αναμενόμενες αυξημένες ανάγκες αερομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων τα επόμενα χρόνια στην Ελλάδα, τα συναρμόδια υπουργεία και υπηρεσίες, το ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), το ΥΠΕΘΟ (Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας) και η ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) αποφάσισαν να προχωρήσουν σε ριζικό εκσυγχρονισμό της υποδομής των αεροδρομίων και ελικοδρομίων της χώρας.

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων έχει πενταετή διάρκεια και προϋπολογισμό συνολικού ύψους 400 δις δρχ., θα χρηματοδοτηθεί από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ταμείο Συνοχής, Β' ΚΠΣ, Γ' ΚΠΣ, Interreg II) και πόρους του Ελληνικού Δημοσίου μέσω του "Τέλους Εκσυγχρονισμού Αεροδρομίων" γνωστό ως "σπατάοσημο", που αφορά μόνο τα αεροδρόμια της περιφέρειας αφού η Αθήνα πρόκειται να αποκτήσει ένα καινούργιο υπερασύγχρονο

⁵⁷ Ο.π., σ. 26-27

⁵⁸ Λαμπάκου Ε., Συρροή ενεργειακών κολοσσών για το αέριο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 32

αεροδρόμιο προϋπολογισμού 650 δις δρχ., το οποίο ήδη κατασκευάζεται στην περιοχή των Σπάτων.⁵⁹

Από τα 400 δις δρχ. τη μερίδα του λέοντος θα πάρει το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, στο οποίο την επόμενη πενταετία έχουν προγραμματιστεί επενδύσεις συνολικού ύψους 140 δις δρχ. προκειμένου το αεροδρόμιο αυτό να καταστεί κόμβος διαμεταφορών στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενώ τα υπόλοιπα 260 δις δρχ. θα δοθούν για τη βελτίωση της υποδομής και των υπόλοιπων αεροδρομίων της χώρα μας όπως Ηρακλείου, Ρόδου, Κερκύρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Μυκόνου, Κω, Λήμνου, Σάμου, Μυτιλήνης, Σκιάθου, Πάρου, Νάξου, Μήλου, Σύρου, Ικαρίας, Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Χανίων κ.ά.⁶⁰

Με όλα αυτά που αναφέρθηκαν προηγουμένως γίνεται φανερό ότι με τα έργα που ήδη εκτελούνται και με αυτά που πρόκειται να γίνουν μέσα στα επόμενα 5 χρόνια, τα αεροδρόμια μας θα γίνουν πιο λειτουργικά και θα μπορούν να απορροφήσουν την επιβατική και εμπορευματική κίνηση που αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά μέσα στα επόμενα χρόνια.

2.16 ΛΙΜΑΝΙΑ

Μέχρι σήμερα τα λιμάνια της Ελλάδας αντιμετώπιζαν προβλήματα έλλειψης υποδομών αντίστοιχα με αυτά των αεροδρομίων, με αποτέλεσμα η εικόνα της χώρα μας προς το εξωτερικό να μην ήταν αυτή που έπρεπε, αφού οι χώροι υποδοχής των τουριστών που έρχονται στη χώρα μας είτε για διακοπές, είτε για εμπορικές και επιχειρηματικές συναλλαγές δεν είναι οι αναμενόμενοι.

Τα ελληνικά λιμάνια σήμερα εμφανίζουν σημαντικές αδυναμίες, οι κυριότερες από τις οποίες έχουν να κάνουν με την έλλειψη κτιριακών εγκαταστάσεων υποδοχής (επιβατικοί σταθμοί, αποθηκευτικοί χώροι), την ανεπάρκεια προσβάσεων στο εθνικό οδικό δίκτυο, την ανυπαρξία σύνδεσης με το σιδηροδρομικό δίκτυο, την έλλειψη μηχανολογικού εξοπλισμού και με τα ανεπαρκή από άποψη φυσικού σχεδιασμού χαρακτηριστικά τους.

Όλες αυτές τις αδυναμίες και ελλείψεις υποδομών που παρουσιάζουν σήμερα τα λιμάνια μας, αναμένεται να αντιμετωπιστούν σε μεγάλο βαθμό μέσα από ένα πενταετές πρόγραμμα βελτίωσης της υποδομής των περισσότερων λιμανιών της χώρας το ύψος του οποίου φθάνει τα 100 δις δρχ. και χρηματοδοτείται, στο μεγαλύτερο μέρος του, από διάφορα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως το ΚΠΣ II (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης Δύο), το Ταμείο Συνοχής, τα

⁵⁹ Γαβριλιώτης Φ., 223 δις δρχ. για... απογείωση των αεροδρομίων, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 41

⁶⁰ Χαϊκάλης Σ., 400 δις για τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων την επόμενη πενταετία, *Βήμα*, αρ. φύλ. 12.396 (29-9-96), σ. 10

ΠΕΠ (Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα) και το πρόγραμμα Intetpeg, επιτρέποντας τους έτσι να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο ως βασικοί κόμβοι των θαλάσσιων μεταφορών τόσο στον άξονα Ανατολής-Δύσης, όσο και στον άξονα Βορρά-Νότου.

Σχετικά με τα δύο μεγάλα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν καταρτιστεί ειδικά προγράμματα από τους αντίστοιχους οργανισμούς αυτών, τον ΟΛΠ (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς) και τον ΟΛΘ (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης), τα οποία αφορούν την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, την αγορά νέου μηχανολογικού εξοπλισμού και τη σύνδεση των δύο αυτών λιμανιών με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Το ύψος των έργων φθάνει τα 100 δις δρχ. (70 δις δρχ. για τον Πειραιά, 30 δις δρχ. για τη Θεσσαλονίκη) και χρηματοδοτούνται από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους μέσω των προγραμμάτων Intetpeg, ΠΕΠ (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα), από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από το πρόγραμμα ΕΖΕΣ (Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών).

Από τα υπόλοιπα λιμάνια εκείνα που θα αποσπάσουν τη μεγαλύτερη χρηματοδότηση για έργα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των υποδομών τους είναι η Πάτρα με ποσό 21,5 δις δρχ., η Ηγουμενίτσα με 30 δις δρχ., η Αλεξανδρούπολη με 10,5 δις δρχ., το Ηράκλειο με 7 δις δρχ., η Καβάλα με 5,5 δις δρχ., η Μύκονος με 5 δις δρχ., ο Βόλος με 4 δις δρχ., καθώς και μια σειρά από άλλα μικρότερα ή μεγαλύτερα λιμάνια, όπως η Κέρκυρα, η Ρόδος, η Μυτιλήνη, η Ραφήνα, το Λαύριο, το Αίγιο, η Πρέβεζα, η Σούδα Χανίων, το Ρέθυμνο, η Σητεία, η Ιεράπετρα, η Ζάκυνθος, τα Νέα Μουδανιά Χαλκιδικής, η Νέα Μηχανιώνα Θεσσαλονίκης, η Πάρος, η Σκόπελος κ.ά., έργα τα οποία χρηματοδοτούνται στο μεγαλύτερο μέρος από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του ΚΠΣ II (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης Δύο), των ΠΕΠ (Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα) και του Ταμείου Συνοχής, ενώ τα επιπλέον έργα που θα χρειαστεί να γίνουν στα λιμάνια της χώρας από το 2000 και μετά, θα χρηματοδοτηθούν από το ΚΠΣ III (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης Τρία), γνωστό και ως Πακέτο Σαντέρ.

Με όλα αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω γίνεται φανερό ότι με τα χρήματα που ήδη δαπανώνται και με αυτά που πρόκειται να δαπανηθούν μέσα στα επόμενα 5 χρόνια για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής των λιμένων μας, αυτοί θα γίνουν πιο λειτουργικοί από ό,τι είναι σήμερα και θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στην ολοένα αυξανόμενη επιβατική και εμπορευματική κίνηση που αναμένεται να υπάρξει μέσα στα επόμενα χρόνια.⁶¹

⁶¹ Κωνσταντινίδου Μ., Το 2000 πλησιάζει, η Εγνατία επιταχύνει, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 36· Γαβρινιώτης Φ., Όπου λιμάνι και εκσυγχρονισμός, ό.π., σ. 43-44

III. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο κατασκευαστικός τομέας γνωρίζει μια μεγάλη ανάπτυξη μέσα στη δεκαετία που διανύουμε, απόρροια του γεγονότος ότι από το 1991 έως και σήμερα, έχουν δημοπρατηθεί και εκτελούνται πολλά μικρά, μεσαία και μεγάλα έργα σε πολλούς τομείς της οικονομίας όπως π.χ. συγκοινωνίες (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, αεροπορικές), ενέργεια και βιομηχανία (φυσικό αέριο, έργα ΔΕΗ), τηλεπικοινωνίες κ.ά. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη υποδομών που αντιμετωπίζει ακόμα και σήμερα η χώρα μας κυρίως στις συγκοινωνίες (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, αεροπορικές), κάτι που είχε ως αποτέλεσμα τη μη προσέλκυση από το εξωτερικό τέτοιων επενδύσεων που να επιφέρουν μεγάλη ανάπτυξη στην ελληνική οικονομία.

Οι μεγάλες και ριζικές πολιτικο-οικονομικές ανακατατάξεις, όμως, που συνέβησαν στις χώρες των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης τα τελευταία 10 χρόνια είχαν ως συνέπεια να αναβαθμιστεί ο πολιτικός και οικονομικός ρόλος της Ελλάδας στις χώρες αυτές, κυρίως εξαιτίας του γεγονότος ότι η χώρα μας είναι η μοναδική από τις χώρες της περιοχής (Βαλκάνια, Νοτιοανατολική Ευρώπη) που είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο σχεδιασμός της οποίας για τα επόμενα 10 χρόνια σχετικά με την προαναφερθείσα περιοχή κατέστησε τη χώρα μας συγκοινωνιακό και διαμεταφορικό κόμβο ανάμεσα σε αυτή και στα κράτη αυτά (αποφάσεις δύο πανευρωπαϊκών διασκέψεων με θέμα τις μεταφορές στην Κρήτη το Μάιο του 1994 και στο Ελσίνκι της Φιλανδίας τον Ιούλιο του 1997).

Η χώρα μας, λοιπόν, βάσει των νέων εξελίξεων που διαμορφώνονται πλέον στην Ευρώπη, καλείται να διαδραματίσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο ως κόμβος διαμεταφορών και για να μπορέσει να ανταποκριθεί σε αυτόν το ρόλο είναι πολύ μεγάλη η ανάγκη να προχωρήσει σε ριζικό εκσυγχρονισμό όλων σχεδόν των υποδομών της κατά την επόμενη δεκαετία, ανάγκη που γίνεται επιτακτικότερη μετά την ανάληψη από τη χώρα μας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 που θα γίνουν στην Αθήνα.

Τα επόμενα 10 χρόνια πρόκειται να κατασκευαστούν μια σειρά έργων υποδομής τα οποία πρόκειται να χρηματοδοτηθούν είτε με πόρους από το Γ' ΚΠΣ (Τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης), γνωστό και ως πακέτο Σαντέρ, είτε με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, δηλαδή την ανάληψη της κατασκευής έργων εξ ολοκλήρου από ιδιώτες με δικά τους κεφάλαια και την εκμετάλλευση των έργων αυτών από τους ίδιους μετά την ολοκλήρωσή τους.

Μερικά από αυτά τα έργα είναι ο οδικός άξονας της Δυτικής Ελλάδας (Καλαμάτα-Πάτρα-Ιωάννινα-Ελληνοαλβανικά σύνορα), η σύνδεση της Δυτικής Θεσσαλίας με την Εγνατία και τον ΠΑΘΕ (Μέτσοβο-Τρίκαλα-Βόλος και Μέτσοβο-Τρίκαλα-Καρδίτσα-Λαμία), τμήματα της Εγνατίας

και του ΠΑΘΕ που δεν έχουν επαρκή χρηματοδότηση από το Β' ΚΠΣ, η υποθαλάσσια ζεύξη του Μαλιακού κόλπου, καθώς και όλα εκείνα τα έργα που σχετίζονται άμεσα με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (π.χ. Ολυμπιακό χωριό, εγκαταστάσεις αθλημάτων).⁶²

Όλα τα παραπάνω θα έχουν ως αποτέλεσμα να γνωρίσει ακόμη μεγαλύτερη άνθηση ο κλάδος των κατασκευών με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εθνική οικονομία (αύξηση ΑΕΠ, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας), καθώς και τη δραστηριοποίηση όχι μόνο ελληνικών τεχνικών εταιρειών αλλά και ξένων, κυρίως από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι η γερμανική Hochtief και η γαλλική GTM International, οι οποίες έχουν ήδη αναλάβει την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής (την κατασκευή του νέου αεροδρομίου Αθηνών στην περιοχή των Σπάτων η πρώτη και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου η δεύτερη).

Ειδικότερα για τις ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, η κατασκευή όλων αυτών των έργων που αναφέραμε προηγουμένως θα αποτελέσει μια πάρα πολύ μεγάλη πρόκληση, διότι πέρα από την κατασκευή αυτών των έργων και τα οφέλη που θα αποκομίσουν, θα πρέπει επιπλέον να αντιμετωπίσουν και τον ανταγωνισμό από τις ξένες κατασκευαστικές εταιρείες-κυρίως από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης-ο οποίος αναμένεται να ενταθεί μέσα στα επόμενα χρόνια εξαιτίας του μεγάλου ενδιαφέροντος που δείχνουν αυτές για την κατασκευή αρκετών αυτοχρηματοδοτούμενων έργων (ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη από το Μάρτιο του 1998 ο διαγωνισμός που έχει προκηρύξει το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας για την πρόσληψη του χρηματοοικονομικού συμβούλου που θα αναλάβει να διερευνήσει την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση, κυρίως οδικών αξόνων όπως η Εγνατία Οδός και ο ΠΑΘΕ, αλλά και έργων που σχετίζονται με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004: για το διαγωνισμό έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον 14 τραπεζικοί κολοσσοί διεθνούς εμβέλειας και η επιλογή αναμένεται να έχει γίνει έως τις αρχές Αυγούστου). Το αυξημένο αυτό ενδιαφέρον οφείλεται εν μέρει και στο γεγονός ότι η υποτίμηση της δραχμής δημιουργεί νέες προοπτικές για τη χρηματοδότηση μεγάλων έργων από επενδυτές του εξωτερικού λόγω των συναλλαγματικών διαφορών που δημιούργησε η υποτίμηση του εθνικού μας νομίσματος.⁶³

3.2 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα από το 1994 και μετά, δημιουργήθηκαν πολύ μεγάλες προσδοκίες γύρω από τον κατασκευαστικό τομέα εξαιτίας των έργων που επρόκειτο να κατασκευαστούν με χρηματοδότηση από το Β' ΚΠΣ, γνωστό και ως πακέτο Ντελόρ II, με αποτέλε-

⁶² Τσιούφος Δ., Νέοι δρόμοι με το πακέτο Σαντέρ, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 60

⁶³ Γεωργιάδης Λ., Αρχές Αυγούστου ο σύμβουλος για αυτοχρηματοδοτούμενα έργα 170 δις, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 506 (22-6-98), σ. 32

σμα πολλές κατασκευαστικές εταιρείες να προστρέξουν στο Χρηματιστήριο Αθηνών με σκοπό να αντλήσουν κεφάλαια προκειμένου να προχωρήσουν σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού του πάγιου και μηχανολογικού τους εξοπλισμού, αλλά και για να ενισχύσουν την κεφαλαιακή τους βάση (ίδια κεφάλαια), προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης μέρους των εκτελουμένων έργων τα οποία θα αναλάβουν στο μέλλον και τα οποία θα χρειαστούν μεγάλα κεφάλαια κίνησης.

Χαρακτηριστικά στους τρεις παρακάτω πίνακες φαίνονται οι επενδύσεις που διενήργησαν κατά την περίοδο 1994-96, οι κατασκευαστικές εταιρείες που εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο Αθηνών σε εκσυγχρονισμό του πάγιου και μηχανολογικού τους εξοπλισμού, αλλά και σε αύξηση των ιδίων κεφαλαίων τους.

Πίνακας 11 : ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ⁶⁴

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΜΗΧ. ΕΞΟΠΛ. 1994 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΗΧ. ΕΞΟΠΛ. 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΗΧ. ΕΞΟΠΛ. 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛ94-95 (%)	ΜΕΤΑΒΟΛ95-96 (%)
ΑΒΑΞ ΑΕ	410	675	695	64,63	2,96
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	4,310	4,760	6,900	10,44	44,95
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	70	810	775	82,92	-4,32
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	730	1,420	1,800	94,52	26,76
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	40	550	690	1275,00	25,45
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	1,155	1,180	1,320	2,16	11,86
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	4,150	4,230	4,460	1,92	5,43
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	525	680	850	29,52	25,00
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	415	675	720	62,65	6,67
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	70	80	170	14,28	112,50
ΓΕΚ ΑΕ	160	350	320	118,75	-8,57
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	345	390	350	13,04	-10,25
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	235	285	270	21,27	-5,26
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	2,170	3,210	4,680	47,92	45,79
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	80	575	585	618,75	1,73
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕ- ΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	565	1,065	1,480	88,49	38,96
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	1,410	1,350	1,390	4,25	2,96
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	700	855	765	22,14	-10,52
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ	895	1,140	1,240	27,37	8,77

⁶⁴ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Παπαδογιάννης Γ., Στροφή των εργολάβων σε νέες δραστηριότητες, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 206 (23-6-97), σ. 33

ΑΕ					
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	210	390	500	85,71	28,20
Α. ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	130	315	275	142,3	-12,69
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	5,035	5,450	5,480	8,24	0,55
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	350	1,000	1,070	185,71	7,00
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	815	840	1,195	3,06	42,26
Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	1,475	2,585	2,825	75,25	9,28
Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	80	420	470	425,00	11,90
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	1,000	1,875	2,600	87,50	38,67
ΤΕΒ ΑΕ	1,290	2,170	2,370	68,21	9,21
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	1,110	1,725	2,030	55,40	17,68
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	1,390	2,040	2,585	46,76	26,71
ΣΥΝΟΛΟ	31,720	43,090	50,860	35,84	18,03

Πίνακας 12 : ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ⁶⁵

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ 1994 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛ94-95 (%)	ΜΕΤΑΒΟΛ95-96 (%)
ΑΒΑΞ ΑΕ	710	1,385	2,155	95,07	55,59
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	5,675	6,275	8,250	10,57	31,47
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	630	1,000	1,900	58,73	90,00
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	1,815	2,600	3,450	43,25	32,69
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	365	1,040	1,640	184,93	57,69
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	3,370	4,320	4,780	28,18	10,65
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	4,895	5,615	6,230	14,71	10,95
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	1,075	1,135	1,450	5,58	27,75
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	670	1,015	1,230	51,49	21,18
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	210	240	840	14,28	250,00
ΓΕΚ ΑΕ	1,085	1,750	1,850	61,29	5,71
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	580	1,135	1,400	95,69	23,35
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	530	675	790	21,48	17,03
ΕΔΡΑΣΗ Χ.	2,540	4,200	6,375	65,35	51,78

⁶⁵ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)

ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ					
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	300	805	965	168,34	19,87
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕ- ΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	1,080	1,750	2,150	65,09	22,86
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	1,830	5,830	6,130	218,58	5,14
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	1,000	1,245	1,460	24,50	17,27
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	1,475	2,175	2,725	47,46	25,29
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙ- ΝΙΔΗΣ ΑΕ	440	665	915	51,13	37,59
Α. ΜΕΣΟ- ΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	230	440	680	91,30	54,55
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	12,205	15,940	17,150	30,60	7,59
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	465	2,260	2,500	386,02	10,62
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	1,930	2,645	3,350	37,04	26,65
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟ ΥΛΟΣ ΑΕ	2,120	3,350	3,900	58,01	16,42
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	215	570	675	165,12	18,42
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	1,255	2,525	4,265	101,19	68,91
ΤΕΒ ΑΕ	2,055	2,940	4,140	43,06	40,82
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥ- ΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	1,600	2,440	3,140	52,50	28,69
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	2,230	5,935	6,550	166,14	10,36
ΣΥΝΟΛΟ	54,560	83,900	103,035	53,77	22,81

Πίνακας 13 : ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ⁶⁶

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛ. 1994 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛ. 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛ. 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛ 94-95 (%)	ΜΕΤΑΒΟΛ 95-96 (%)
ΑΒΑΞ ΑΕ	3,950	4,525	4,675	14,56	3,31
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	9,995	18,460	19,755	84,69	7,01
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	2,875	2,880	3,065	0,17	6,42
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	11,100	12,020	13,025	8,29	8,36
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	5,230	5,230	11,730	0,00	124,28
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	2,790	3,245	6,440	16,31	98,46
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	9,265	9,265	9,335	0,00	0,75
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	3,310	3,460	4,270	4,53	23,41
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	3,030	3,570	4,125	17,82	15,55
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	1,885	2,685	4,830	42,44	79,89

ΓΕΚ ΑΕ	5,310	9,545	10,230	79,75	7,17
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	2,685	3,100	3,450	15,45	11,29
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	1,915	2,400	3,090	25,32	28,75
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	4,445	8,250	8,910	85,60	8,00
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	1,650	1,890	1,930	14,55	2,11
ΕΛΛ. ΗΝΙΚΗ ΤΕ- ΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	7,535	8,220	8,700	9,10	5,84
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	4,690	7,725	8,395	64,71	8,67
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙ- ΚΗ ΑΕ	3,880	4,595	4,875	18,43	6,09
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	3,845	4,175	4,850	8,58	16,17
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙ- ΝΙΔΗΣ ΑΕ	940	1,750	1,720	86,17	-1,71
Α. ΜΕΣΟΧΩΡΙ- ΤΗ ΑΤΕ	2,235	2,670	2,675	19,46	0,19
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	22,440	23,390	29,295	4,23	25,24
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	3,275	3,450	3,595	5,34	4,20
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	6,200	6,860	7,840	10,64	14,28
Κ.Ι. ΣΑΡΑΝ- ΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	9,530	10,165	10,575	6,67	4,03
Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	2,470	2,800	2,940	13,36	5,00
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	3,845	6,210	6,510	61,51	4,83
ΤΕΒ ΑΕ	6,505	6,740	7,000	3,61	3,86
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥ- ΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	5,970	6,495	6,845	8,79	5,39
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	4,445	7,070	7,570	59,05	7,07
ΣΥΝΟΛΟ	157,240	192,840	222,245	22,64	15,25

Από τους προαναφερθέντες πίνακες φαίνεται καθαρά η αύξηση των επενδύσεων που διενήργησαν την περίοδο 1994-1996 οι 30 εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Έτσι, η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού που κατείχαν οι εταιρείες αυτές το 1994 ήταν 31,72 δις δρχ., το 1995 ανήλθε στα 43,09 δις δρχ. σημειώνοντας αύξηση σε ποσοστό 36% περίπου σε σχέση με το 1994, ενώ το 1996 ανήλθε στα 50,86 δις δρχ. σημειώνοντας αύξηση 18% σε σχέση με το 1995.

Ομοίως αύξηση σημείωσε και η αξία του πάγιου ενεργητικού που κατείχαν οι εταιρείες αυτές, όπου το 1994 ήταν 54,56 δις δρχ., το 1995 ανήλθε στα 83,90 δις δρχ. σημειώνοντας αύξηση 54% περίπου σε σχέση με το 1994 και το 1996 έφθασε τα 103,035 δις δρχ. σημειώνοντας αύξηση 23% περίπου σε σχέση με το 1995, ενώ και τα ίδια κεφάλαια των εταιρειών αυτών που

το 1994 ανέρχονταν σε 157,24 δις δρχ., το 1995 αυξήθηκαν σε ποσοστό 23% περίπου σε αντίθεση με το 1994 και ανήλθαν σε 192,84 δις δρχ., ενώ και το 1996 σημείωσαν αύξηση σε ποσοστό 15,25% σε σχέση με το 1995 και η αξία τους ανήλθε στα 222,245 δις δρχ.

Από πλευράς μηχανολογικού εξοπλισμού οι κορυφαίες εταιρείες κατά το 1996, όπως φαίνεται από τους πίνακες, ήταν η ΑΕΓΕΚ με εξοπλισμό αξίας 6,9 δις δρχ., η Μηχανική με εξοπλισμό αξίας 5,48 δις δρχ., η Άπικατ με εξοπλισμό αξίας 4,46 δις δρχ., η Έδραση Χ. Ψαλλίδας με εξοπλισμό αξίας 4,68 δις δρχ., η Κ.Ι.Σαραντόπουλος με εξοπλισμό αξίας 2,825 δις δρχ., η Τέρνα με εξοπλισμό αξίας 2,6 δις δρχ. και η Τεχνοδομή με εξοπλισμό αξίας 2,585 δις δρχ.

Από πλευράς πάγιου ενεργητικού, όπως φαίνεται στους πίνακες, οι κορυφαίες εταιρείες κατά το 1996 ήταν η Μηχανική με πάγιο ενεργητικό αξίας 17,15 δις δρχ., η ΑΕΓΕΚ με 8,25 δις δρχ., η Έδραση Χ. Ψαλλίδας με 6,375 δις δρχ., η Τεχνοδομή με 6,55 δις δρχ., η Άπικατ με 6,23 δις δρχ., η Εργάς με 6,13 δις δρχ., η ΑΤΕΜΚΕ με 4,78 δις δρχ., η Τέρνα με 4,265 δις δρχ., η ΤΕΒ με 4,14 δις δρχ., η Κ.Ι.Σαραντόπουλος με 3,9 δις δρχ., η Άκτωρ με 3,45 δις δρχ., η Προοδευτική με 3,35 δις δρχ., η Τεχνική Ολυμπιακή με 3,14 δις δρχ. και η Θεμελιοδομή με 2,725 δις δρχ. Από πλευράς ιδίων κεφαλαίων, όπως φανερώνουν οι παραπάνω πίνακες, οι κορυφαίες εταιρείες κατά το 1996 ήταν η Μηχανική με ίδια κεφάλαια 29,295 δις δρχ., η ΑΕΓΕΚ με 19,755 δις δρχ., η Άκτωρ με 13,025 δις δρχ., η ΑΛΤΕ με 11,73 δις δρχ., η Κ.Ι.Σαραντόπουλος με 10,575 δις δρχ., η ΓΕΚ με 10,23 δις δρχ., η Άπικατ με 9,335 δις δρχ., η Έδραση Χ. Ψαλλίδας με 8,91 δις δρχ., η Ελληνική Τεχνοδομική με 8,7 δις δρχ., η Εργάς με 8,395 δις δρχ., η Προοδευτική με 7,84 δις δρχ., η Τεχνοδομή με 7,57 δις δρχ., η ΤΕΒ με 7 δις δρχ., η Τέρνα με 6,51 δις δρχ. και τέλος, η ΑΤΕΜΚΕ με ίδια κεφάλαια 6,44 δις δρχ. Εκτός από αυτές τις εταιρείες που αναφέραμε παραπάνω και οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, υπάρχουν και άλλες εταιρείες που ενώ δεν είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είναι από τις πλέον κορυφαίες στην Ελλάδα από άποψη ιδίων κεφαλαίων, πάγιου και μηχανολογικού εξοπλισμού.

Δύο από αυτές τις εταιρείες είναι η ΕΤΕΠ ΑΕ και η Μέτων ΑΕ (που ανήκουν και οι δύο σε έναν από του μεγαλύτερους ομίλους επιχειρήσεων στην Ελλάδα, τον όμιλο Αρφάνη-Χιόνη και ήταν μάλιστα από τις πρώτες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες που κατασκεύασαν έργα σε χώρες του εξωτερικού κυρίως στη Σαουδική Αραβία και στη Λιβύη), των οποίων το ύψος των ιδίων κεφαλαίων που κατείχαν και οι δύο μαζί ανήλθε στο ποσό των 16,595 δρχ. (8,275 δις δρχ. η ΕΤΕΠ και 8,320 δις δρχ. η Μέτων) το 1996, ο μηχανολογικός εξοπλισμός ανήλθε στα 2,695 δις δρχ. (1,970 δις δρχ. η ΕΤΕΠ και 725 εκ. δρχ. η Μέτων) και το πάγιο ενεργητικό ανήλθε σε 4,895 δις δρχ. (3,080 δις δρχ. η ΕΤΕΠ και 1,815 η Μέτων).⁶⁷

Εδώ, όμως πρέπει να σημειώσουμε ότι παρά τις μεγάλες προσδοκίες που δημιουργήθηκαν από το 1994 έως και σήμερα γύρω από τον κατασκευαστικό κλάδο εξαιτίας της κατασκευής

⁶⁷ Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)

έργων υποδομής με χρηματοδότηση από το Β' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης, εντούτοις οι κατασκευαστικές αντιμετωπίζουν αρκετά προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται στις καθυστερήσεις ανάθεσης των μεγάλων έργων που παρουσιάστηκαν κατά την περίοδο 1994-95, στην έλλειψη ετοιμότητας από την πλευρά του Δημοσίου για την αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων που οδήγησε σε αργούς ρυθμούς δημοπράτησης όλων των έργων (μικρών, μεσαίων και μεγάλων) και στις μεγάλες και υπερβολικές εκπτώσεις από την πλευρά των εταιρειών που έφθασαν έως και 85%, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε, όπως φαίνεται στους παρακάτω πίνακες, ότι το 1995 ο κύκλος εργασιών των 30 εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρειών αυξήθηκε και έφθασε περίπου τα 240 δις δρχ. έναντι 212 δις δρχ. το 1994 σημειώνοντας αύξηση 13,15%, ενώ τόσο το περιθώριο καθαρού κέρδους όσο και τα προ φόρων κέρδη σημείωσαν μείωση το 1995 και ανήλθαν σε 43,665 δις δρχ. έναντι 45,820 δις δρχ. του 1994 σημειώνοντας μείωση 4,7%, ενώ και το ποσοστό καθαρού κέρδους το 1995 εμφανίζει μείωση σε σύγκριση με το 1994 και ανήλθε στο 19,02% έναντι 23,61%.⁶⁸

Πίνακας 14 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁶⁹
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟ 1995

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 1994 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΔΙΑΦΟΡΑ 94- 95 (%)
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	27,665	24,900	11,10
ΕΛΛΗΝ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	21,385	20,145	6,15
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	19,170	20,430	-6,16
ΓΕΚ ΑΕ	11,450	7,570	51,25
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	11,270	9,660	16,67
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	9,475	4,205	125,32
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	9,170	8,205	11,76
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	9,050	5,670	59,61
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	8,980	11,400	-21,22
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	8,030	6,530	22,97
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	8,020	6,290	27,50
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	7,735	5,775	33,94
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	7,040	5,915	19,02
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	6,790	6,470	4,94
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	6,660	4,850	37,32
ΑΒΑΞ ΑΕ	6,615	5,295	24,93

⁶⁸ Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης το 1995 για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ Τεχνικές Εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24-25

⁶⁹ Ο π., σ. 25

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	6,500	4,080	59,31
ΤΕΒ ΑΕ	6,460	6,550	-1,37
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	6,460	6,175	4,61
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	5,510	6,100	-9,67
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	5,280	3,625	45,65
Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	4,765	5,165	-7,02
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	4,580	4,735	-3,27
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	4,515	5,845	-22,75
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	4,320	3,460	24,85
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	3,215	3,425	-6,13
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	3,005	3,180	-5,50
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	2,480	1,900	30,52
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	2,220	2,340	-5,13
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	2,135	2,165	-1,38
ΣΥΝΟΛΟ	239.950	212.055	13,15

Πίνακας 15 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷⁰
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΕΡΔΗ ΤΟ 1995

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1994 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΔΙΑΦΟΡΑ 94-95 (%)
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	4,205	3,895	7,96
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	4,060	4,835	-16,03
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	2,650	2,805	-5,77
ΓΕΚ ΑΕ	2,485	1,945	27,76
ΕΛΛ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	2,460	2,450	0,41
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	1,945	1,725	12,75
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	1,850	1,300	42,31
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	1,805	2,615	-30,97
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	1,540	1,340	14,92
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	1,530	1,200	27,50
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	1,515	1,415	7,06
ΕΥΡΩΠ.ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	1,410	1,370	2,92
ΑΒΑΞ ΑΕ	1,345	1,355	-0,74
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	1,305	1,715	-23,90
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	1,210	1,010	19,80
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	1,210	1,515	-20,13
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	1,195	1,040	14,90
ΤΕΒ ΑΕ	1,155	1,610	-28,28

⁷⁰ Ο.Π.

ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	1,140	1,270	-10,23
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	1,095	935	17,11
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	1,070	1,100	-2,73
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	1,015	1,200	-15,41
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	870	1,320	-34,09
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	625	620	0,80
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	615	1,035	-40,58
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	600	480	25,00
Χ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	570	610	-6,55
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	480	870	-44,82
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	450	695	-35,25
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	260	545	-52,29
ΣΥΝΟΛΟ	43,665	45,820	-4,70

Πίνακας 16 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷¹
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΟ 1995

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ 1995 (%)	ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ 1994 (%)
ΑΒΑΞ ΑΕ	20,33	25,61
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	15,20	15,64
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	8,62	17,15
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	28,92	34,19
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	19,55	30,93
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	16,21	21,44
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	23,69	18,82
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	25,19	32,54
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	13,12	10,16
ΓΕΚ ΑΕ	21,69	25,71
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	31,54	35,00
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	19,21	20,49
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	12,09	16,44
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	15,41	18,00
ΕΔΡΑΣΗ Χ.ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	22,94	24,78
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	11,16	25,17
ΕΛΛ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	11,49	12,16
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	17,23	17,83
ΕΥΡΩΠ.ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	21,72	33,57

⁷¹ Ο.π., σ. 24

ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	22,90	27,77
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	20,09	22,93
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	21,19	23,67
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	20,29	29,76
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	20,21	27,77
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	12,87	20,23
ΤΕΒ ΑΕ	17,89	24,60
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	22,32	21,90
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	15,80	21,63
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	15,06	24,11
Χ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	26,80	28,20
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	19,02	23,61

Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται ότι το 1995 οι 11 από τις 30 εταιρείες παρουσίασαν μειωμένο κύκλο εργασιών, οι 16 εμφανίζουν κέρδη προ φόρων χαμηλότερα από ότι το 1994, ενώ μόνο δύο εταιρείες η ΑΕΓΕΚ και η Ελληνική Τεχνοδομική παρουσίασαν το 1995 κύκλο εργασιών άνω των 20 δις δρχ.

Επίσης, παρά το ότι το περιθώριο καθαρού κέρδους εμφανίζεται το 1995 μειωμένο σε σχέση με το 1994 (που οφείλεται στις θεσμικές παρεμβάσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ στο χώρο των δημοσίων έργων μετά από παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών), παραμένει ωστόσο σε υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με τις μεγαλύτερες βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις.

Το 1996 ήταν η χρονιά που άρχισαν να κινούνται κάποια πράγματα στην αγορά των δημοσίων έργων παρά το ότι δεν προωθήθηκαν με ταχύ ρυθμό τα μεγάλα έργα, με αποτέλεσμα τόσο ο κύκλος εργασιών, όσο και τα προ φόρων κέρδη των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο εταιρειών (όπως αποτυπώνεται στους παρακάτω πίνακες) να σημειώσουν άνοδο έναντι του 1995 και να ανέλθουν ο κύκλος εργασιών το 1996 σε 268,150 δις δρχ. έναντι 240 δις δρχ. το 1995 σημειώνοντας άνοδο σε ποσοστό 11,75% και τα προ φόρων κέρδη του 1996 να ανέλθουν σε 44,935 δις δρχ. έναντι 43,665 δις δρχ. το 1995 αυξημένα κατά 2,9%.

Αντίθετα το περιθώριο καθαρού κέρδους υπέστη μείωση (όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο πίνακα) το 1996 και κυμάνθηκε στο 16,27% έναντι 19,02 το 1995 και αυτό οφείλεται στο γεγονός της καθυστέρησης εκτέλεσης πολλών έργων λόγω των διαδικασιών του δημοσίου, που οδήγησε τη συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών του κλάδου μέσα σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον να χτυπά πολλά έργα σε τιμές κάτω του κόστους, προκειμένου να παρουσιάσουν ικανοποιητικούς τζίρους.

Πίνακας 17 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷²
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟ 1996

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 95-96(%)
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	26,575	27,665	-3,94
ΕΛΛ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	24,365	21,385	13,93
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	22,380	19,170	16,74
ΓΕΚ ΑΕ	14,535	11,450	26,94
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	13,015	9,170	41,93
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	11,195	8,020	39,59
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	10,760	8,980	19,82
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	8,930	7,040	26,84
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	8,850	6,790	30,34
ΕΥΡΩΠ.ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	8,645	6,500	33,00
ΑΒΑΞ ΑΕ	8,520	6,615	28,80
ΤΕΒ ΑΕ	8,315	6,460	28,71
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	8,300	9,475	-2,40
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	8,165	11,270	-27,55
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	8,035	8,030	0,06
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	7,955	7,735	2,84
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	7,915	6,460	22,52
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	7,825	5,280	48,20
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	7,090	9,050	-21,66
ΕΔΡΑΣΗ Χ.ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	6,830	6,660	2,55
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	6,640	3,005	120,96
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	6,240	4,515	38,20
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	6,140	5,510	11,43
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	3,760	4,765	-21,09
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	3,720	4,320	-13,89
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	3,465	3,215	7,77
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	3,115	4,580	-31,98
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	2,825	2,480	13,91
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	2,700	2,220	21,62
Χ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	1,350	2,135	-36,76
ΣΥΝΟΛΟ	268,155	239,950	11,75

⁷² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000*, Επενδυτής (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6. Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης το 1995 για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ Τεχνικές Εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 25

73
Πίνακας 18 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΕΡΔΗ ΤΟ 1996

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1995 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 95-96 (%)
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	5,025	4,060	23,77
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	4,270	4,205	1,54
ΕΛΛ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	3,250	2,460	32,11
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	2,520	2,650	-4,90
ΓΕΚ ΑΕ	2,510	2,485	1,00
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	2,420	1,850	30,81
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	1,820	1,210	50,41
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	1,815	1,805	0,55
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	1,725	1,210	42,56
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	1,620	1,305	24,14
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	1,605	1,515	5,94
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	1,555	1,540	0,97
ΑΒΑΞ ΑΕ	1,525	1,345	13,38
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	1,395	1,195	16,73
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	1,325	1,070	23,83
ΕΔΡΑΣΗ Χ.ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	1,240	1,530	-18,95
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	1,180	1,140	3,51
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	1,050	1,945	-46,01
ΤΕΒ ΑΕ	1,045	1,155	-9,52
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	1,010	870	16,09
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	930	1,015	-8,37
ΕΥΡΩΠ.ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	810	1,410	-42,55
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	735	1,095	-32,87
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	475	260	82,69
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	455	450	1,11
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	430	600	-28,33
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	400	625	-36,00
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	395	615	-35,77
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	230	480	-52,08
Χ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	170	570	-70,17
ΣΥΝΟΛΟ	44,935	43,665	2,90

⁷³ Ο.π.: Παπαδογιάννης Γ., Στροφή των εργαλάβων σε νέες δραστηριότητες, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 206 (23-6-97), σ. 33

Πίνακας 19 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷⁴
 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΟ 1996

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ 1996 (%)	ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ 1995 (%)
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	29,13	19,55
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	26,86	31,54
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	22,45	21,19
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	22,03	22,90
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	21,20	23,69
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	20,49	20,21
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	19,38	28,92
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	19,35	19,21
ΕΔΡΑΣΗ Χ.ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	18,16	22,94
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	18,12	22,32
ΑΒΑΞ ΑΕ	17,89	20,33
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	17,54	15,41
ΓΕΚ ΑΕ	17,26	21,69
Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	16,88	20,09
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	16,76	20,29
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	16,47	15,80
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	16,27	15,06
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	16,06	15,20
Α.ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	14,06	25,19
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	13,81	13,12
ΕΛΛ.ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	13,33	11,49
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	13,21	16,21
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	12,82	17,23
Χ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	12,60	26,80
ΤΕΒ ΑΕ	12,54	17,89
Σ.ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	10,43	12,87
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	10,37	12,09
ΕΥΡΩΠ.ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	9,35	21,72
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	7,13	8,62
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	6,13	11,16
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	16,27	19,02

⁷⁴ Ο.Π.

Επίσης, από τα στοιχεία που παρατέθηκαν παραπάνω πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι από τις 30 εταιρείες του Χρηματιστηρίου κατά το 1996, οι 12 είδαν τα κέρδη τους να μειώνονται, 7 να παρουσιάζουν οριακή μεταβολή και οι υπόλοιπες 11 σημαντική αύξηση. Το 1997 αποδείχτηκε επίσης δύσκολη χρονιά για τις περισσότερες από τις κατασκευαστικές εταιρείες του Χρηματιστηρίου. Το περιθώριο καθαρού κέρδους περιορίστηκε σημαντικά όπως και τα προ φόρων κέρδη σε σχέση με τα αντίστοιχα του 1996.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτονται στους επόμενους πίνακες το περιθώριο καθαρού το 1997 μειώθηκε σημαντικά σε σχέση με το 1996 και κυμάνθηκε σε ποσοστό 11,95% έναντι 16,27%. Μειωμένα όμως εμφανίζονται και τα προ φόρων κέρδη του 1997 σε σύγκριση με αυτά του 1996. Συγκεκριμένα τα προ φόρων κέρδη του 1997 ανήλθαν στα 36,47 δις δρχ. έναντι 44,935 που ήταν τα συνολικά προ φόρων κέρδη του 1996, μειωμένα κατά 18,84%. Αντίθετα ο κύκλος εργασιών του 1997 εμφανίζεται αυξημένος σε σχέση με το 1996 κατά 7,55% και ανήλθε στα 288,41 δις δρχ. έναντι 268,155 δις δρχ.

Πίνακας 20 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷⁵
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟ 1997

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡ- ΓΑΣΙΩΝ 1997 (ΕΚ. ΔΡΧ)	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡ- ΓΑΣΙΩΝ 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 96-97 (%)
ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	32,440	24,365	33,14
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	22,960	26,575	-13,60
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	22,790	22,380	1,83
ΓΕΚ ΑΕ	15,615	14,535	7,43
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	14,045	13,015	7,91
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	12,105	7,825	54,69
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	11,260	11,195	0,58
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	11,040	8,850	24,74
Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	11,025	10,760	2,46
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	10,470	6,640	57,68
ΑΒΑΞ ΑΕ	10,125	8,520	18,84
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	10,035	8,300	20,90
ΤΕΒ ΑΕ	9,295	8,315	11,42
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	9,060	6,240	45,51
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	9,050	8,035	12,63
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	8,495	7,915	7,33

⁷⁵ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	7,225	8,165	-11,51
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	7,205	7,955	-9,43
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	7,035	6,830	3,00
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	7,000	6,140	14,00
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	5,570	7,090	-21,44
Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	5,220	3,760	38,83
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	4,960	2,700	83,70
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	4,760	8,645	-44,94
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	4,340	8,930	-51,40
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	3,970	3,465	14,57
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	3,520	3,115	13,00
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	3,435	3,720	-7,66
Α. ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	2,690	2,825	-4,78
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	1,750	1,350	22,22
ΣΥΝΟΛΟ	288,410	268,155	7,55

Πίνακας 21 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷⁶
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΕΡΔΗ ΤΟ 1997

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1997 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ 1996 (ΕΚ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 96-97 (%)
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	5,210	5,025	3,68
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	4,080	4,270	-4,45
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	2,760	2,520	9,52
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	2,480	2,420	2,48
ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	2,365	3,250	-27,23
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	2,125	1,725	23,19
ΓΕΚ ΑΕ	2,020	2,510	-19,52
ΑΒΑΞ ΑΕ	1,625	1,525	6,56
Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	1,615	1,815	-11,02
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	1,610	1,605	0,31
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	1,215	1,395	-12,90
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	1,180	1,325	-10,94
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	1,150	1,555	-26,04
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΕΒΤΤΕ	1,095	1,820	-39,83
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	1,070	1,010	5,94
ΤΕΒ ΑΕ	1,070	1,045	2,39

ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	990	930	6,45
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	835	1,620	-48,45
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	815	1,240	-34,27
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	755	475	58,95
Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	570	395	44,30
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	370	455	-18,68
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	310	1,050	-70,47
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	305	810	-62,34
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	275	430	-36,04
Α. ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	175	400	-56,25
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	125	735	-83,00
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	70	230	-69,56
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	-950	1,180	-180,51
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	225	170	32,35
ΣΥΝΟΛΟ	36.470	44.935	-18,84

Πίνακας 22 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΑΑ⁷⁷
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΟ 1997

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ 1997 (%)	ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ 1996 (%)
ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ	24,87	26,86
ΑΛΤΕ ΑΤΕ	24,70	29,13
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ	22,87	22,45
ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	19,67	19,38
ΑΕΓΕΚ ΑΕ	17,76	16,06
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ	17,55	22,03
ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ	16,84	17,54
ΑΒΑΞ ΑΕ	16,06	17,89
ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕ	15,27	16,47
Κ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	14,64	16,88
ΤΕΡΝΑ ΑΕ	14,59	18,12
ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ	12,98	21,20
ΓΕΚ ΑΕ	12,95	17,26
ΓΕΝΕΡ ΑΕ	12,71	19,35
ΕΔΡΑΣΗ Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	11,59	18,16
ΤΕΒ ΑΕ	11,49	12,54

Σ. ΣΙΓΑΛΑΣ ΑΤΕ	10,92	10,43
Χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΕ	10,60	12,60
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	9,79	20,49
ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΒΕΤΤΕ	9,73	16,27
ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ	7,76	13,81
ΜΟΧΛΟΣ ΑΕΒΤΤΕ	7,48	16,76
ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ	7,29	13,33
ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ	7,20	7,13
Α. ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	6,40	14,06
ΕΥΡΩΠ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	6,39	9,35
ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	4,26	12,82
ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ	2,19	10,37
ΕΚΤΕΡ ΑΕ	2,01	6,13
ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ	—	13,21
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	11,95	16,27

Από τα παραπάνω στοιχεία συνάγεται ότι από τις 30 εταιρείες του Χρηματιστηρίου οι 17 εμφανίζουν μείωση κερδών το 1997 έναντι του 1996, 4 εμφανίζουν διψήφια ποσοστά αύξησης των κερδών, 1 εταιρεία εμφάνισε ζημιές έναντι των κερδών που είχε το 1996, ενώ 8 εταιρείες εμφάνισαν μονοψήφια ποσοστά αύξησης κερδών.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών των παραγόντων που αναφέρθηκαν προηγουμένως ήταν (όπως φαίνεται και από τα στοιχεία που παρατέθηκαν) να μειωθεί το περιθώριο καθαρού κέρδους και από 23,61%, που ήταν ο μέσος όρος το 1994, να φθάσει το 1997 στο 11,95%, ενώ μειώθηκαν και τα προ φόρων κέρδη από 45,81 δις δρχ. το 1994 σε 36,47 δις δρχ. το 1997 και μόνο ο κύκλος εργασιών κατόρθωσε να αυξηθεί και να φθάσει τα 288,41 δις δρχ. το 1997 έναντι 212,055 δις δρχ. το 1994. Το τελευταίο οφείλεται στο γεγονός ότι πολλές κατασκευαστικές εταιρείες βλέποντας τις καθυστερήσεις στην ανάθεση και την κατασκευή των δημοσίων έργων στράφηκαν στην κατασκευή έργων στον ιδιωτικό τομέα αλλά και σε νέους τομείς δραστηριότητας, όπως η εκμετάλλευση ακινήτων.

Πλέον γίνεται φανερό ότι για να μπορέσουν οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες να επιβιώσουν σε αυτό το ανταγωνιστικό περιβάλλον που αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο, θα πρέπει να προχωρήσουν σε νέες στρατηγικές επιλογές. Οι στρατηγικές αυτές επιλογές εντοπίζονται σε τρεις άξονες οι οποίοι είναι:

1. Διεθνείς συμμαχίες και συνεργασίες για τη διεκδίκηση έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, επιδιώκοντας να αποκτήσουν την "ομπρέλα" κάποιου ευρωπαϊκού κολοσσού.

2. Ενεργοποίηση σε εναλλακτικές κατασκευαστικές δραστηριότητες, όπως στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, στην εκμετάλλευση ακινήτων, στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, δραστηριότητες που θα εξασφαλίσουν σταθερές πηγές εσόδων.

3. Ενεργοποίηση στις συμπληρωματικές παραγωγικές δραστηριότητες για την κατασκευή ενός έργου (υλικά κ.ά.), από τις οποίες εκτιμάται ότι θα αποκομίσουν σημαντικές οικονομίες, διευρύνοντας τα περιθώρια κέρδους.⁷⁸

Μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που κληθούν να αντιμετωπίσουν μέσα στα επόμενα χρόνια οι εγχώριες εταιρείες κατασκευών είναι η κατασκευή έργων υποδομής με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης. Ήδη, αρκετές από τις ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες αναζητούν τρόπους να οχυρωθούν στον τομέα των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων έναντι των ξένων εταιρειών, οι οποίες διαθέτουν και υψηλή τεχνογνωσία αλλά και ισχυρά ερείσματα στις διεθνείς αγορές. Μάλιστα σύμφωνα με πληροφορίες που προέρχονται από τον κύκλο των εργολάβων τα επόμενα χρόνια μόνο κατασκευαστικά σχήματα που θα διαθέτουν ισχυρή κεφαλαιακή βάση, υψηλή τεχνογνωσία και επαρκή μηχανολογικό εξοπλισμό, θα μπορέσουν να κινηθούν αποτελεσματικά στον τομέα των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων, ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των ξένων εταιρειών. Ήδη, έχει επισημοποιηθεί η πρώτη μεγάλη συνεργασία μεταξύ των εταιρειών ΑΕΓΕΚ, Ακτωρ, Ελληνική Τεχνοδομική, Ζεύς και Μέτων, οι οποίες αποφάσισαν την υπογραφή πρωτοκόλλου για την από κοινού διεκδίκηση των αυτοχρηματοδοτούμενων και συγχρηματοδοτούμενων έργων που θα δημοπρατηθούν μέσα στα επόμενα χρόνια.

Σε μια ανάλογη κίνηση προσανατολίζονται να προχωρήσουν και οι εταιρείες ΑΛΤΕ, Αθηνά, ΑΤΤΙΚΑΤ και Τεχνοδομή, οι οποίες αυτή τη στιγμή κατασκευάζουν ένα από τα μεγαλύτερα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στην περιοχή της Απτικής, το Νοσοκομείο "Ερρίκος Ντυνάν" που ανήκει στον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό και το εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο "Πολιτεία", το οποίο ανεγείρεται μαζί με το Νοσοκομείο στο ίδιο οικόπεδο που βρίσκεται επί της αρχής της Λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα, ενώ και άλλες εταιρείες βρίσκονται αυτή την εποχή σε διαπραγματεύσεις με σκοπό τη δημιουργία ανάλογων σχημάτων για την από κοινού διεκδίκηση στο μέλλον της κατασκευής έργων υποδομής με αυτοχρηματοδότηση.⁷⁹

Επίσης, άλλες εταιρείες όπως η Μηχανική, η ΑΛΤΕ και η ΓΕΚ έχουν αναπτύξει έντονη δραστηριότητα στην κατασκευή και στην εκμετάλλευση ακινήτων, ενώ άλλες όπως η ΤΕΡΝΑ και η Θεμελιοδομή δραστηριοποιούνται στον τομέα της κατασκευής και εκμετάλλευσης των ήπιων

⁷⁸ Παπαδογιάννης Γ., Στροφή των εργολάβων σε νέες δραστηριότητες, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 206 (23-6-97), σ. 33

⁷⁹ Παπαδογιάννης Γ., Πέντε κατασκευαστικές σε συμμαχία για τα έργα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 460 (27-4-98), σ. 26· Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ. 27

και εναλλακτικών μορφών ενέργειας (αιολικά πάρκα, κ.ά.), καθώς ο τομέας αυτός παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον αφού η απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας που θα γίνει και στην Ελλάδα από το 2001 και μετά θα αλλάξει άρδην τα δεδομένα στην ελληνική αγορά.⁸⁰

Φαίνεται λοιπόν από τα προαναφερθέντα ότι οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες έχουν τις προϋποθέσεις που χρειάζονται για να μπορέσουν να επιβιώσουν μέσα στον ανταγωνισμό, αρκεί να διαθέτουν υψηλά κεφάλαια, επαρκή μηχανολογικό εξοπλισμό, ευελιξία (να αξιοποιήσουν δηλαδή σε μεγάλο βαθμό τη συνεργασία τους με ξένους κατασκευαστικούς κολοσσούς παίρνοντας την απαιτούμενη τεχνογνωσία που οι ξένοι ήδη κατέχουν και να στραφούν σε νέες δραστηριότητες πέρα από τα δημόσια έργα που θα τους επιτρέψουν να έχουν σταθερές πηγές εσόδων και μεγαλύτερα κέρδη).

⁸⁰ Παπαδογιάννης Γ., Στροφή των εργολάβων σε νέες δραστηριότητες, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 206 (23-6-97), σ.

* Η εκτίμηση γίνεται με βάση το κατασκευαστικό μέγεθός τους, τα κεφάλαια τους, τα έργα που εκτελούν

3.3 ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ*

Α) ΑΒΑΞ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις πλέον καινούργιες στο χώρο των κατασκευών καθώς ιδρύθηκε το 1986 με έδρα την Αθήνα (Σκουφά 64). Από την ίδρυση της έως και σήμερα η Άβαξ ακολούθησε μια έντονη αναπτυξιακή πορεία, επενδύοντας σε ανθρώπινο δυναμικό, κεφάλαια, πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αυξήθηκαν από το 1994 έως το 1997 και έφθασαν τα 8,9 δις δρχ. (1994 3,95 δις, 1995 4,525 δις, 1996 4,675 δις, 1997 8,9 δις), ο μηχανολογικός εξοπλισμός αυξήθηκε από 1994 έως το 1997 και έφθασε το 1,025 δις δρχ. (1994 410 εκ., 1995 675 εκ., 1996 695 εκ., 1997 1,025 δις) ενώ και το πάγιο ενεργητικό σημείωσε αύξηση από το 1994 έως το 1997 και έφθασε τα 2,685 δις δρχ. (1994 710 εκ., 1995 1,385 δις, 1996 2,155 δις, 1997 2,685 δις).⁸¹

Από το 1986 έως σήμερα η εταιρεία έχει αναπτύξει δραστηριότητα στην κατασκευή έργων βαριάς προκατασκευής, ενώ από το 1988 επεκτάθηκε και στην κατασκευή ιδιωτικών έργων, όπως κτιρίων γραφείων, καταστημάτων και εμπορικών κέντρων. Εκτός από αυτά η εταιρεία, που είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, ασχολείται και με άλλης μορφής έργα (οδοποιία, υδραυλικά) που αφορούν κυρίως το δημόσιο. Πρέπει επίσης να πούμε πως η Άβαξ στηρίζεται σε μια εξαιρετικά υγιή οικονομική βάση που την κατατάσσει μεταξύ των πλέον δυναμικών ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών. Αυτό σε συνδυασμό με την εξειδίκευση σε ευρύ φάσμα κατασκευαστικών εργασιών, την πολύ καλή οργάνωση και εμπειρία της την καθιστούν ευέλικτη ως εταιρεία.⁸²

Κύριοι μέτοχοι της εταιρείας οι οποίοι ασκούν και τη διοίκηση είναι οι κ.κ. Κωνσταντίνος Κουβαράς, πρόεδρος του Δ.Σ., Νίκος Γεραρχάκης, αντιπρόεδρος και Αντώνης Σγαρδέλης, διευθύνων σύμβουλος. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 24-8-1994 και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της οι οποίες 6.020.000 κοινές μετοχές ανέρχεται στα 8,43 δις δρχ.⁸³

⁸¹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Νηγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωτάτων Τεχνικών Εταιρειών): Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41

⁸² Κουλούρης Β., *ΑΒΑΞ*, Ειδίκευση στις βαριές προκατασκευές, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 12

⁸³ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41 Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18 Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας από το 1994 έως το 1997 σημειώνει μια σταθερή άνοδο και έφθασε τα 10,125 δις δρχ. (1994 5,295 δις, 1995 6,615 δις, 1996 8,52 δις, 1997 10,125 δις), όπως άνοδο από το 1994 έως το 1997 σημείωσαν και τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας, αν εξαιρέσει κανείς μια μικρή πτώση το 1995 που έφθασαν τα 1,625 δις δρχ. (1994 1,355 δις, 1995 1,345 δις, 1996 1,525 δις, 1997 1,625 δις). Αντίθετα, μείωση σημείωσε το καθαρό περιθώριο κέρδους από το '94 έως το '97 και ανήλθε στο 16,06% (1994 25,61%, 1995 20,33%, 1996 17,89%, 1997 16,06%).⁸⁴

Μερικά από τα πιο σημαντικά έργα που εκτελεί η εταιρεία είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξία είναι τα εξής:

Ενεργειακά έργα : κατασκευή φράγματος Συκιάς Αχελώου, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **ΟΣΕ :** κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Κορίνθου (κατασκευή σήραγγας, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων) τμήμα Ελευσίνας-Νέας Περάμου, προϋπολογισμού 10 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Οδικά έργα :** ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), κατασκευή τμήματος Μαρτίνου-Αταλάντης, προϋπολογισμού 14,5 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Εγνατία Οδός, κατασκευή σήραγγας Δωδώνης προϋπολογισμού 18 δις δρχ., σε συνεργασία με τις Άκτωρ ΑΤΕ και ΕΤΕΘ ΑΕ. Κατασκευή κόμβου Αγίου Γεωργίου-Σχιστού στον Πειραιά, προϋπολογισμού 2,5 δις δρχ.· κατασκευή περιφερειακής λεωφόρου Πειραιά από Μώλο Δραπετσώνας έως Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου και από Άγιο Διονύσιο έως οδό Γρ. Λαμπράκη, προϋπολογισμού 7,8 δις δρχ. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ., με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,9%. **Φυσικό αέριο :** κατασκευή χαλύβδινου αγωγού μέσης πίεσης (19 bar) ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 2,4 δις δρχ.· κατασκευή αγωγού από πολυαιθυλένιο στο Μαρούσι Αττικής, προϋπολογισμού 800 εκ. δρχ. **Μετρό Θεσσαλονίκης :** σε κοινοπραξία, επικεφαλής της οποίας είναι η γαλλική Bouygues και στην οποία συμμετέχουν επίσης οι εταιρείες ΑΛΤΕ, Άπικατ, Ελληνική Τεχνοδομική και Θεμέλη. **Αθλητικά έργα :** κατασκευή κλειστού γυμναστηρίου ΠΑΟΚ στη Θεσσαλονίκη σε συνεργασία με την Ελληνική Τεχνοδομική ΑΕ, προϋπολογισμού 4 δις δρχ.⁸⁵

Πρέπει να τονιστεί πως σήμερα το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας ανέρχεται στα 45,8 δις δρχ., ποσό που ενδέχεται να αυξηθεί καθώς η εταιρεία συμμετέχει σε διαγωνισμούς για την ανάληψη έργων προϋπολογισμού 25 δις δρχ. Η Άβαξ ενδιαφέρεται, επίσης, για

⁸⁴ Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

⁸⁵ Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 36· Τσιούφος Δ., Το 2004 θα τρέξει το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), σ. 71

τη δραστηριοποίηση της στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων έργων στην Ελλάδα τα οποία πρόκειται να γνωρίσουν μεγάλη άνθηση τα επόμενα χρόνια (ήδη αυτή τη περίοδο σε συνεργασία με τις ελληνικές Άκτωρ, Μέτων και ΤΕΓΚ, την αγγλική Christian Nielsen και τις ιταλικές Ipregilo και Sina διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ.)⁸⁶

⁸⁶ Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

Β) ΑΕΓΕΚ ΑΕ

Η εταιρεία είναι μια από τις παλαιότερες του κλάδου αφού ιδρύθηκε πριν από σχεδόν 50 χρόνια (1949) με έδρα την Αθήνα (Μεσογείων 304 Χολαργός). Μέσα σε αυτά τα 50 σχεδόν χρόνια η εταιρεία έχει εκτελέσει ένα μεγάλο και σημαντικό αριθμό έργων κάθε είδους (οδοποιία, υδραυλικά, ενεργειακά κ.ά.) και έχει αποκτήσει υψηλή τεχνογνωσία στην κατασκευή πολύπλοκων έργων. Η αποκτηθείσα τεχνογνωσία και η αξιοπιστία της στην κατασκευή έργων την έχουν κατατάξει σε μια ξεχωριστή θέση στον κλάδο των κατασκευών. Οι κύριοι μέτοχοι της εταιρείας οι οποίοι παράλληλα ασκούν και τη διοίκησή της είναι οι κ.κ. Σπύρος Παπαγεωργίου, που κατέχει τη θέση του προέδρου του Δ.Σ. της εταιρείας, Ιωάννης Μανέτας, που κατέχει τη θέση του αντιπροέδρου και Ιωάννης Τριανταφύλλου, που είναι ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας.⁸⁷

Η ΑΕΓΕΚ είναι σήμερα από τις πλέον ισχυρές στον κατασκευαστικό κλάδο έχοντας επενδύσει τα τελευταία χρόνια μεγάλα ποσά στην ενίσχυση της κεφαλαιακής βάσης της με ίδια κεφάλαια που έφθασαν το 1997 τα 21,29 δις δρχ.-με μια σταδιακή αύξηση από το 1994 έως σήμερα (1994 9,995 δις, 1995 18,46 δις, 1996 19,755 δις, 1997 21,29 δις)-και με μηχανολογικό εξοπλισμό αξίας 7,51 δις δρχ. το 1997-με αυξανόμενη αξία από το 1994 έως σήμερα (1994 4,31 δις, 1995 4,76 δις, 1996 6,9 δις, 1997 7,51 δις)-ενώ και η αξία του πάγιου ενεργητικού της εταιρείας είναι αυξημένη από το 1994 έως και σήμερα (1994 5,675 δις, 1995 6,275 δις, 1996 8,25 δις, 1997 9,32 δις) φθάνοντας το 1997 τα 9,32 δις δρχ.⁸⁸

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας άν και κινείται τα τελευταία χρόνια σε υψηλά επίπεδα (η εταιρεία είναι στις τρεις με το μεγαλύτερο κύκλο εργασιών τα τελευταία χρόνια) εμφανίζει μειωμένος, με εξαίρεση το 1995 που έφθασε το 27,665 δις δρχ., που ήταν και ο μεγαλύτερος την τελευταία τετραετία (1994 24,9 δις, 1995 27,665 δις, 1996 26,575 δις, 1997 22,96 δις), ενώ το 1997 έφθασε τα 22,96 δις δρχ. Αντίθετα τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας κατά την τελευταία τετραετία κινούνται ανοδικά με εξαίρεση το 1997 (1994 3,895 δις, 1995 4,205 δις, 1996 4,27 δις, 1997 4,08 δις) που ανήλθαν στα 4,08 δις δρχ.⁸⁹

⁸⁷ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41

⁸⁸ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Δημοσίευση ισολογισμού ΑΕΓΕΚ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 396 (6-6-98), σ. 31

⁸⁹ Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 25· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

Η ΑΕΓΕΚ εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 29-11-1993 και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες είναι 20.767.500 (17.572.500 κοινές και 3.195.000 προνομιούχες), ανέρχεται σήμερα στα 26,725 δις δραχ.⁹⁰ Είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, και ασχολείται με την κατασκευή κυρίως έργων οδοποιίας και ενεργειακών. Τα κυριότερα έργα που εκτελεί η εταιρεία σήμερα είτε μόνη είτε συμμετέχοντας σε κοινοπραξίες είναι:

Ενεργειακά έργα : κατασκευή θερμοηλεκτρικού σταθμού με καύση φυσικού αερίου στην Κομοτηνή δυναμικότητας 480 MW, προϋπολογισμού 70 δις δραχ., σε κοινοπραξία με την ελβετο-σουηδική ABB και την ιταλική Ansaldo· κατασκευή του υδροηλεκτρικού σταθμού Μεσοχώρας Αχελώου προϋπολογισμού 12,4 δις, σε συνεργασία με τη Μέτων ΑΕ με ποσοστό συμμετοχής 50%· κατασκευή υδροηλεκτρικού σταθμού Θησαυρού Νέστου με όλα τα συναφή έργα, προϋπολογισμού 15 δις, σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 50%· κατασκευή εκχειλιστή ελέγχου και γέφυρας προσπέλασης στον υδροηλεκτρικό σταθμό Θησαυρού Νέστου, προϋπολογισμού 17,3 δις, σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 50%· κατασκευή φράγματος και υδροηλεκτρικού σταθμού Πλατανόβρυσης Νέστου με όλα τα συναφή έργα, προϋπολογισμού 35 δις, σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 49%· κατασκευή μονάδας V ατμοηλεκτρικού σταθμού Αγίου Δημητρίου Κοζάνης δυναμικότητας 70 MW, προϋπολογισμού 12,6 δις. **Περιβαλλοντικά έργα :** κατασκευή έργου του συστήματος αποθείωσης καυσαερίων της μονάδας IV του ΑΗΣ Μεγαλόπολης, προϋπολογισμού 130 δις δραχ., σε κοινοπραξία. **Οδικά έργα :** ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Κακιάς Σκάλας-Κινέπας, προϋπολογισμού 30 δις δραχ., σε κοινοπραξία με τις ΑΚΤΩΡ, ΤΕΒ, ΜΕΤΩΝ· κατασκευή εθνικής οδού Άρτας-Τρικάλων προϋπολογισμού 1,5 δις δραχ., σε συνεργασία με την Μηχανική ΑΕ και την Μέτων ΑΕ, με ποσοστό συμμετοχής 30%· κατασκευή δύο δίδυμων οδικών σηράγγων μήκους 2 χλμ στην ευρεία παράκαμψη Πατρών, προϋπολογισμού 10 δις, σε συνεργασία με την Τρίτων ΑΤΕ, με ποσοστό συμμετοχής 70%. **Εγνατία Οδός,** Γρεβενά-Κοζάνη κατασκευή τμήματος μήκους 35 χλμ, προϋπολογισμού 35 δις. **ΟΣΕ :** κατασκευή σήραγγας και λοιπών τεχνικών έργων Κακιάς Σκάλας, προϋπολογισμού 30 δις δραχ.· κατασκευή σήραγγας Τεμπών, γέφυρας Πηνειού, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Ευαγγελισμού-Ραψάνης, μήκους 12 χλμ, προϋπολογισμού 30 δις, σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 23,3%. **Λιμενικά έργα :** Ελεύθερη Ζώνη ΝΑΒΙΠΕ (Ναυτιλιακή Βιομηχανική Περιοχή) στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας. Επενδυτικό πρόγραμμα προϋπολογισμού 35 δις δραχ., τελείως διαφορετικό από τα συνηθισμένα, αφού αυτό αφορά τη διαχείριση, διοίκηση και ανάπτυξη του λιμένα και της επιλιμενίας έκτασης της περιοχής Αστακού, σε κοινοπραξία με την ΑΚΤΩΡ. **Έργα Αθήνας :** κατασκευή έργων ύδρευσης Αθήνας από τον Εύηνο, προϋπολογισμού 85 δις, σε κοινοπραξία με ποσοστό

⁹⁰ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18

συμμετοχής 20%· κατασκευή έργων πολιτικού μηχανικού μετρό Αθήνας (γραμμή Σεπόλια-Δάφνη) με ποσοστό συμμετοχής 11%· κατασκευή Ιατρικού Κέντρου Βιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών, προϋπολογισμού 4 δις.⁹¹

Η εταιρεία κατέχει υψηλό ανεκτέλεστο υπόλοιπο συμβάσεων που ανέρχεται σε 53 δις δρχ. και μέσα στους στόχους της είναι η επέκταση της δραστηριότητας της, με παράλληλη ανάπτυξη της συνεργασίας με ευρωπαϊκές εταιρείες (ήδη η εταιρεία αναπτύσσει συνεργασία με εταιρείες όπως η γερμανική Hochtief, η γαλλική Campenon Bernard, οι ιταλικές Ansaldo και Seli και οι αυστριακές Jaeger και Waagner Biro), με στόχο την ανάληψη έργων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.⁹²

Παράλληλα η ΑΕΓΕΚ έχει εκφράσει ενδιαφέρον να δραστηριοποιηθεί στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων αλλά και ιδιωτικών έργων στην Ελλάδα και έχει ήδη προχωρήσει σε συνεργασία με τις εταιρείες Άκτωρ, Ελληνική Τεχνοδομική, Ζεύς και Μέτων για τη διεκδίκηση έργων με αυτοχρηματοδότηση τα οποία θα είναι αρκετά μέσα στα επόμενα χρόνια (ήδη αυτή την περίοδο σε συνεργασία με τις ελληνικές Αθηνά και Άπικατ, τη γαλλική Ballast Nedam και τις ισπανικές FCC και Dragados, διεκδικεί το έργο της ζεύξης του Μαλιακού προϋπολογισμού 100 δις δρχ.). Ήδη, πάντως η εταιρεία κατασκευάζει με το σύστημα αυτοχρηματοδότησης-εκμετάλλευση δύο υπόγεια πάρκινγκ στους δήμους Αμαρουσίου και Πειραιά συνολικού προϋπολογισμού 2,5 δις δρχ., ενώ σε συνεργασία με τη ΓΕΚ κατασκευάζει μαρίνα σκαφών αναψυχής στο Λουτράκι προϋπολογισμού 6 δις δρχ., για λογαριασμό του Καζίνο Λουτρακίου.⁹³

⁹¹ Γαβριινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32· Λεωτσάκος Π., Στην πρώτη θέση τζίρου-παραγωγικότητας η ΑΕΓΕΚ, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 52· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41· Λαμπάκου Ε., Σε ΑΒΒ, Ansaldo και ΑΕΓΕΚ η μονάδα ΔΕΗ Κομοτηνής, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 495 (9-6-98), σ. 35· Ιδιωτικό λιμάνι στον Αστακό, *Βήμα*, αρ. φύλ. 12.505 (25-10-98), Ένθετο Οικονομία, σ. 6

⁹² Λεωτσάκος Π., Στην πρώτη θέση τζίρου-παραγωγικότητας η ΑΕΓΕΚ, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 52

⁹³ Παπαδογιάννης Γ., Πέντε κατασκευαστικές σε συμμαχία για τα έργα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 460 (27-4-98), σ. 26· Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-97), σ. 28

Γ) ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ

Η εταιρεία είναι από τις πιο παλιές εταιρείες κατασκευών στην Ελλάδα αφού έχει συμπληρώσει 30 και πλέον χρόνια δραστηριότητας (έτος ίδρυσης 1967) και έχει την έδρα της στην Αθήνα (Μεσογείων 357-359 Χαλάνδρι). Οι κύριοι μέτοχοι της εταιρείας είναι οι κ. Παύλος Λεκάκης, που κατέχει τη θέση του προέδρου του Δ.Σ. της εταιρείας και ο κ. Γεώργιος Καρπίδας, που κατέχει τη θέση του αντιπροέδρου της εταιρείας.⁹⁴

Η Αθηνά από την ίδρυσή της έως σήμερα παρουσιάζει μια επιτυχημένη ανοδική πορεία τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, αφού ήταν από τις πρώτες εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στο εξωτερικό και κυρίως στη Σαουδική Αραβία, στη Λιβύη, στα Εμιράτα και στο Κουβέιτ. Οι δραστηριότητες της εταιρείας σε αυτές τις χώρες αφορούσαν κυρίως έργα οδοποιίας, βιομηχανικά, ενεργειακά και κτιριακά.⁹⁵

Η εταιρεία, η οποία κατέχει πτυχίο Η' τάξης, κατασκεύασε στην Ελλάδα κατά τη δεκαετία 1967-1977 ένα ευρύτατο φάσμα έργων, όπως οδοποιία, υδραυλικά, κτιριακά, βιομηχανικά, λιμενικά, νοσοκομεία κ.ά. Κατά το διάστημα 1977-1983 η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στην κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων (Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών και Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας), ενώ στο διάστημα 1983-1993 ανέπτυξε δραστηριότητα στην κατασκευή έργων υποδομής, όπως λιμάνια (Πειραιάς), βιολογικοί καθαρισμοί, νοσοκομεία (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών) και ξενοδοχειακές μονάδες.⁹⁶

Η εταιρεία κατά τα τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιήσει επενδύσεις που αφορούν στην αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της και του μηχανολογικού της εξοπλισμού, προκειμένου να ανταποκριθεί με επιτυχία στην κατασκευή έργων υποδομής που χρειάζεται η χώρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα ίδια κεφάλαια της Αθηνάς κατά την περίοδο 1994-97 αυξήθηκαν και έφθασαν το 1997 τα 3,315 δις δρχ. (1994 2,875 δις, 1995 2,880 δις, 1996 3,065 δις, 1997 3,315 δις), ενώ και η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας την περίοδο 1994-97 αυξήθηκε και έφθασε το 1997 το 1,1 δις δρχ., με εξαίρεση το 1996 που υπήρξε μείωση λόγω υψηλών αποσβέσεων εξαιτίας της παλαιότητας πολλών μηχανημάτων (1994 470 εκ., 1995 810 εκ., 1996 775 εκ., 1997 1,1 δις). Το πάγιο ενεργητικό της εταιρείας αυξήθηκε την περίοδο 1994-97 και έφθασε το 1997 τα 2,22 δις δρχ. (1994 630 εκ., 1995 1,005 δις, 1996 1,9 δις, 1997 2,22 δις). Ακόμα, ανοδικά κινήθηκαν και τα προ φόρων κέρδη την περίοδο 1994-97 (με εξαίρεση το 1995 όπου εί-

⁹⁴ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18

⁹⁵ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41

⁹⁶ Κουλούρης Β., *ΑΘΗΝΑ*, Επιτυχημένη πορεία και στο εξωτερικό, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 14

χαμηλή μείωση) και έφθασαν το 1997 τα 755 εκ. δρχ. (1994 545 εκ., 1995 260 εκ., 1996 475 εκ., 1997 755 εκ.). Αντίθετα, το περιθώριο καθαρού κέρδους της εταιρείας την περίοδο 1994-97 σημείωσε πτώση και έφθασε το 7,20% το 1997, παρά την ελαφρά αύξηση που σημείωσε σε σχέση με το 1996 (1994 17,15%, 1995 8,62%, 1996 7,13%, 1997 7,20%).⁹⁷ Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 29-1-1995 και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της που ανέρχονται σε 4.710.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 4,95 δις δρχ.⁹⁸

Η Αθηνά τα τελευταία χρόνια κατασκευάζει μόνη της ή σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα, τα οποία είναι τα εξής παρακάτω:

Λιμενικά έργα : κατασκευή προβλήτα II εμπορευματικού σταθμού ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο (Πέραμα), προϋπολογισμού 3,5 δις δρχ.· κατασκευή επέκτασης λιμένα Ηγουμενίτσας Α' φάση, προϋπολογισμού 15 δις δρχ., σε συνεργασία με την ισπανική FCC. **Περιβαλλοντικά έργα :** : συντήρηση και λειτουργία κέντρου επεξεργασίας λυμάτων Αθηνών (Ψυτάλλεια), προϋπολογισμού 2 δις δρχ.· κατασκευή αγωγού εκβολής λυμάτων Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Χ. Κωνσταντινίδης ΑΕ. **ΟΣΕ :** κατασκευή σήραγγας, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Πλαταμώννα-Λεπτοκαρυάς, μήκους 12 χλμ, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Αεροδρόμιο Αθήνας :** χωματουργικές εργασίες και εργασίες διαμόρφωσης των εγκαταστάσεων υποστήριξης των εργολαβιών, του υπό κατασκευή νέου αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα, προϋπολογισμού 7,5 δις δρχ. **Οδικά έργα :** κατασκευή γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, προϋπολογισμού 210 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" 8%. **Νοσοκομεία :** κατασκευή του νοσοκομείου "Ερρίκος Ντυνάν" για λογαριασμό του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού δυναμικότητας 450 κλινών και του εμπορικού επιχειρηματικού κέντρου "Πολιτεία" επί της λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή 84 κατοικιών στην περιοχή Γρεβενών, για την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων, προϋπολογισμού 1,2 δις δρχ.⁹⁹

⁹⁷ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωμόμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6.

⁹⁸ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39.

⁹⁹ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32. Παπαδογιάννης Γ., Αθηνά : Έργο 7,5 δις στο αεροδρόμιο Σπάτων, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 347 (3-5-98), σ. 10.

Σήμερα, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της Αθηνάς φθάνει τα 46 δις δρχ. και σύμφωνα με τα στελέχη της εταιρείας αυτό δημιουργεί θετικές προοπτικές για την εταιρεία, αφού της εξασφαλίζει σημαντικό αντικείμενο για αρκετά μεγάλο διάστημα, ενώ η εταιρεία διεκδικεί και νέα έργα αξίας 20 δις δρχ., που θα έχει ως συνέπεια την αύξηση του ανεκτέλεστου υπόλοιπου έργων της εταιρείας.¹⁰⁰

Η εταιρεία ενδιαφέρεται να επεκταθεί και στον τομέα των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων και ήδη έχει προχωρήσει σε συμφωνία με τις εταιρείες ΑΛΤΕ, Άπικατ και Τεχνοδομή (με τις οποίες συμμετέχει στην κοινοπραξία Βάκων που κατασκευάζει το Νοσοκομείο "Ερρίκος Ντυνάν" για λογαριασμό του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, μαζί και το εμπορικό επιχειρηματικό κέντρο "Πολιτεία" επί της Λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα), για την από κοινού διεκδίκηση και ανάληψη της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση τα επόμενα χρόνια στην Ελλάδα (ήδη αυτή τη περίοδο σε συνεργασία με τις ελληνικές ΑΕΓΕΚ και Άπικατ, τη γαλλική Ballast Nedam και τις ισπανικές FCC και Dragados, διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ).¹⁰¹

¹⁰⁰ Παπαδογιάννης Γ., Εντυπωσιακά κέρδη από την Αθηνά το '97, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 405 (17-2-98), σ. 26

¹⁰¹ Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ. 27· Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

Δ) ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ

Η εταιρεία είναι και αυτή σχετικά καινούργια στον κατασκευαστικό κλάδο, αφού ιδρύθηκε το 1977 με έδρα την Αθήνα (Φιλελλήνων 18 Χαλάνδρι). Κύριοι μέτοχοι της εταιρείας είναι η οικογένεια Γεωργίου Μπόμπολα και ο Αντώνιος Αναστασόπουλος. Πρόεδρος και γενικός διευθυντής της εταιρείας είναι ο κ. Δημήτριος Κούτρας και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Λεωνίδας Μπόμπολας.¹⁰²

Η Άκτωρ είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες στην Ελλάδα στον τομέα των κατασκευών τα τελευταία χρόνια και αυτό φαίνεται από τα οικονομικά στοιχεία της, που φανερώνουν τις τεράστιες επενδύσεις που έχει κάνει τα τελευταία χρόνια η Άκτωρ στην ενίσχυση της κεφαλαιακής της βάσης (ίδια κεφάλαια) και σε μηχανολογικό εξοπλισμό. Ειδικότερα, από το 1994 έως το 1997 τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αυξήθηκαν και έφθασαν τα 13,625 δις δρχ. (1994 11,1 δις, 1995 12,02 δις, 1996 13,025 δις, 1997 13,625 δις), ενώ και η αξία του μηχανολογικού της εξοπλισμού αυξήθηκε από το 1994 έως το 1997 και έφθασε τα 2,1 δις δρχ. (1994 730 εκ., 1995 1,42 δις, 1996 1,8 δις, 1997 2,1 δις). Επίσης, η αξία του πάγιου ενεργητικού της Άκτωρ αυξήθηκε κατά την περίοδο 1994-97 και έφθασε τα 3,7 δις δρχ. το 1997 (1994 1,815 δις, 1995 2,6 δις, 1996 3,45 δις, 1997 3,7 δις). Αντίθετα, τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας κατά την περίοδο 1994-97 σημείωσαν μείωση και μόνο κατά το 1997 σημείωσαν άνοδο έναντι της περιόδου 1994-96, που είχαν συνεχή πτώση και έφθασαν τα 2,76 δις δρχ. (1994 2,805 δις, 1995 2,65 δις, 1996 2,52 δις, 1997 2,76 δις), όπως επίσης μείωση σημείωσε την ίδια χρονική περίοδο το περιθώριο καθαρού κέρδους και ανήλθε το 1997 (παρά τη μικρή αύξηση που σημείωσε) στο 19,67% (1994 34,19%, 1995 28,92%, 1996 19,38%, 1997 19,67%).¹⁰³ Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 29-12-1993. Η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της Άκτωρ οι οποίες ανέρχονται σε 13.727.188 κοινές μετοχές, φθάνει τα 36,99 δις δρχ.¹⁰⁴

¹⁰² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18· Λεωτσάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* (Ειδικό ένθετο), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 11

¹⁰³ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6· Μυιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 19

¹⁰⁴ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

Η Ακτωρ, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, από τη ίδρυση της έως και σήμερα έχει εκτελέσει πλήθος έργων όλων των κατηγοριών (οδοποιία, υδραυλικά, σήραγγες, αρδευτικά, κτιριακά και βιομηχανικά έργα, γέφυρες κ.ά.). Όλα αυτά σε συνδυασμό με τις επενδύσεις που αναφέραμε παραπάνω που έχει κάνει η εταιρεία τα τελευταία χρόνια, σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό την κατατάσσουν σε μια από τις κορυφαίες εταιρείες στον τομέα των κατασκευών στην Ελλάδα.

Η εταιρεία κατασκευάζει είτε μόνη της, είτε συμμετέχοντας σε κοινοπραξίες, πολλά και σημαντικά έργα τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Υλίκης-Κάστρου, προϋπολογισμού 15 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή τμήματος Αταλάντης-Αρκίσσας, προϋπολογισμού 8 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή τμήματος Λιτόχωρου-Δίου, προϋπολογισμού 9 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος Κουμαριάς-Αγία Αναστασίας, προϋπολογισμού 10 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή σήραγγας Δωδώνης, προϋπολογισμού 18 δις δρχ., σε συνεργασία με τις Άβαξ ΑΕ και ΕΤΕΘ ΑΕ· κατασκευή τμήματος Περιστερίου-Ανθοχωρίου, προϋπολογισμού 9 δις δρχ.· κατασκευή 6 χαραδρογεφύρων στην ευρεία παράκαμψη Καβάλας, προϋπολογισμού 6,8 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή ευρείας παράκαμψης Ξάνθης, προϋπολογισμού 17,5 δις δρχ. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ., με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 11,9%. Κατασκευή τμήματος μήκους 15 χλμ της ευρείας παράκαμψης Άρτας, προϋπολογισμού 13 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Μηχανική ΑΕ. **ΟΣΕ :** κατασκευή σήραγγας Τεμπών, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Ευαγγελισμού-Ραψάνης μήκους 12 χλμ και προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 23%· κατασκευή σήραγγας Καλλιδρομου, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Τιθορέας-Λιανοκλαδίου μήκους 19 χλμ και προϋπολογισμού 85 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Λιμενικά έργα :** Ελεύθερη Ζώνη ΝΑΒΙΠΕ στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., σε κοινοπραξία με την ΑΕΓΕΚ. **Περιβαλλοντικά έργα :** κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 13,5 δις δρχ., σε συνεργασία με την Θεμελιοδομή ΑΕ, με ποσοστό συμμετοχής 50%· κατασκευή αποχετευτικού δικτύου δήμου Κερατέας Αττικής, προϋπολογισμού 1,6 δις δρχ. **Φυσικό αέριο :** κατασκευή χαλύβδινου δικτύου κατανομής φυσικού αερίου Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 5 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 60%. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή συνεδριακού κέντρου και ξενοδοχείου πολυτελείας για λογαριασμό του καζίνο Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ., σε συνεργασία με την Ελληνική Τεχνοδομική, με ποσοστό συμμετοχής

50% κατασκευή 92 κατοικιών στην περιοχή Γρεβενών για τη στέγαση σεισμοπλήκτων, προϋπολογισμού 1,3 δις δρχ.¹⁰⁵

Επίσης, η εταιρεία δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση ακινήτων και μάλιστα συμμετέχει σε επιχειρηματικό σχήμα με τις εταιρείες ΑΛΤΕ, Εργάς, Ελληνική Τεχνοδομική και ΤΕΒ, το οποίο έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των ακινήτων του κτήματος Καμπά, το οποίο βρίσκεται κοντά στο υπό κατασκευή νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών.¹⁰⁶

Η εταιρεία έχει εκφράσει ενδιαφέρον για τη δραστηριοποίηση της στην κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση και έχει συνάψει συνεργασία με τις εταιρείες ΑΕΓΕΚ, Ελληνική Τεχνοδομική, Ζεύς και Μέτων για την από κοινού διεκδίκηση τέτοιων έργων στην Ελλάδα, ενώ ήδη σε συνεργασία με τις ελληνικές Άβαξ, Μέτων και ΤΕΓΚ, την αγγλική Christian Nielsen και τις ιταλικές Impregilo και Sina διεκδικεί την κατασκευή του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης του Μαλιακού, έργο που θα κατασκευαστεί με αυτοχρηματοδότηση.¹⁰⁷ Σήμερα, η Άκτωρ έχει ένα μεγάλο ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων που φθάνει τα 100 δις δρχ., εκ των οποίων τα 48 δις δρχ. αφορούν εργασίες στη λεωφόρο Ελευσίνας-Σπάτων.

¹⁰⁵ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32. Σακελλαρίου Ν., Κέρδη για Άκτωρ από υποτίμηση, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 505 (20-6-98), σ. 30. Παπαδογιάννης Γ., Εισαγωγή στο ΧΑΑ για την κοινοπραξία Αττική Οδός, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 416 (3-3-98), σ. 26. Ιδιωτικό λιμάνι στον Αστακό, *Βήμα*, αρ. φύλ. 12.505 (25-10-98), Ένθετο Οικονομία, σ. 6.

¹⁰⁶ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 42.

¹⁰⁷ Παπαδογιάννης Γ., Πέντε κατασκευαστικές σε συμμαχία για τα έργα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 460 (27-4-98), σ. 26. Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28.

Ε) ΑΛΤΕ ΑΤΕ

Η εταιρεία είναι από τις σχετικά καινούργιες στο χώρο των κατασκευών, αφού έχει συμπληρώσει σχεδόν 20 χρόνια από τότε που ιδρύθηκε (έτος ίδρυσης 1980) με έδρα την Αθήνα (Αποστόλου Παύλου 4 Μαρούσι). Κύριος μέτοχος της εταιρείας που είναι παράλληλα πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της είναι ο κ. Απόστολος Αλλαμανής, ο οποίος έχει δημιουργήσει ένα πολυσχιδή επιχειρηματικό όμιλο που εκτός από την ΑΛΤΕ, περιλαμβάνει το Αλουμίνιο Αττικής, τη ΜΕΤΡΟΝ, την Ίρις και τη Multipack. Η ΑΛΤΕ όλα αυτά τα χρόνια της παρουσίας της, κατασκεύασε έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, λιμενικά, υδραυλικά, κτιριακά, βιομηχανικά κ.ά.).¹⁰⁸ Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 8-1-1995 και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών οι οποίες ανέρχονται σε 10.599.990 κοινές μετοχές φθάνει τα 33,39 δις δρχ.¹⁰⁹

Η φιλοσοφία που ακολουθεί η εταιρεία τα τελευταία χρόνια στηρίζεται στα εξής σημεία : α) στην τεχνογνωσία και στην εξειδίκευση που έχει αποκτήσει, στοιχεία τα οποία της εξασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα και την υψηλή ποιότητα των κατασκευών της, β) στην παροχή υπηρεσιών construction management (σύμβουλος κατασκευών) και γ) στη διεύρυνση του πεδίου της δραστηριότητας της σε νέες μορφές επιχειρηματικής δράσης, μέσω επενδυτικών προγραμμάτων που εξελίσσονται σε εκμετάλλευση.¹¹⁰

Η ΑΛΤΕ, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια και σε μηχανολογικό εξοπλισμό με σκοπό να ενισχύσει τη θέση της στην αγορά, αλλά και να θέσει τις βάσεις για την περαιτέρω επέκταση και ανάπτυξη της. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι την περίοδο 1994-97 τα ίδια κεφάλαια αυξήθηκαν με εντυπωσιακό ρυθμό φθάνοντας το 1997 12,13 δις δρχ. από 5,23 δις δρχ. το 1994 (1994 5,23 δις, 1995 5,23 δις, 1996 11,73 δις, 1997 12,13 δις), ενώ και ο μηχανολογικός εξοπλισμός αυξήθηκε με εντυπωσιακούς ρυθμούς και έφθασε από 40 εκ. δρχ. το 1994 στα 890 εκ. δρχ. το 1997 (1994 40 εκ., 1995 550 εκ., 1996 690 εκ., 1997 890 εκ.), αλλά και το πάγιο ενεργητικό αυξήθηκε και έφθασε από 365 εκ. δρχ. το 1994, στα 2,04 δις δρχ. το 1997 (1994 365 εκ., 1995 1,04 δις, 1996 1,64 δις, 1997 2,04 δις). Αυξημένος επίσης εμφανίζεται και ο κύκλος εργασιών της ΑΛΤΕ την περίοδο 1994-97, με εξαίρεση μια μικρή μείωση το 1996, και έφθασε στα 1997 τα 10,035 δις δρχ. (1994 4,205 δις, 1995 9,475 δις, 1996 8,3 δις, 1997 10,035 δις), ενώ αυξημένα εμφανίζονται την αντίστοιχη περίοδο τα προ φόρων κέρδη που έφθασαν το 1997 τα 2,48 δις δρχ. (1994

¹⁰⁸ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 43· Τσίρος Θ., ΑΛΤΕ : Αύξηση τζίρου 45% και κερδών 35%, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 59

¹⁰⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 20· Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹¹⁰ Τσίρος Θ., ΑΛΤΕ : Αύξηση τζίρου 45% και κερδών 35%, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 59

1,3 δις, 1995 1,85 δις, 1996 2,42 δις, 1997 2,48 δις). Αντίθετα, την αντίστοιχη χρονική περίοδο μεγάλες διακυμάνσεις σημείωσε το καθαρό περιθώριο κέρδους σημειώνοντας πότε πτώση και πότε άνοδο. Χαρακτηριστικά το 1994 ήταν 30,93%, το 1995 μειώθηκε στο 19,55%, το 1996 αυξήθηκε και ανήλθε στο 29,13%, ενώ τέλος το 1997 σημείωσε μείωση και ανήλθε στο 24,70%.¹¹¹

Η εταιρεία κατασκευάζει αυτή τη στιγμή μόνη της ή σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα μερικά από τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,6%. **Νοσοκομεία :** κατασκευή Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αλεξανδρούπολης, προϋπολογισμού 16 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή Γενικού Περιφερειακού Νοσοκομείου Σερρών, προϋπολογισμού 11 δις δρχ.· κατασκευή Νοσοκομείου "Ερρίκος Ντυνάν" και του εμπορικού επιχειρηματικού κέντρου "Πολιτεία" επί της λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα για λογαριασμό του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Μετρό Θεσσαλονίκης :** έργο προϋπολογισμού 220 δις δρχ., στο οποίο η ΑΛΤΕ συμμετέχει στην κοινοπραξία "Θεσσαλονίκη Μετρό", επικεφαλής της οποίας είναι η γαλλική Bouygues και στην οποία συμμετέχουν επίσης οι εταιρείες Άβαξ, Απικατ, Ελληνική Τεχνοδομική και Θεμέλη. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή 109 κατοικιών στην περιοχή Κοζάνης με σκοπό την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων, προϋπολογισμού 1,1 δις δρχ.¹¹²

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας ανέρχεται σήμερα στα 50 δις δρχ. ποσό που αναμένεται να αυξηθεί με την πιθανή ανάληψη δύο έργων οδοποιίας συνολικού προϋπολογισμού 22 δις δρχ. Η εταιρεία ακόμα δραστηριοποιείται στην κατασκευή και εκμετάλλευση ακινήτων. Ήδη, η ΑΛΤΕ συμμετέχει με τις εταιρείες Άκτωρ, Ελληνική Τεχνοδομική, Εργάς και ΤΕΒ στο επιχειρηματικό σχήμα που έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των ακινήτων και του κτήματος Καμπά, το οποίο βρίσκεται κοντά στο υπό κατασκευή νέο αεροδρόμιο της Αθήνας,¹¹³ ενώ στα

¹¹¹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Νηγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹¹² Γαβρινώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32· Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε., έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997, σ. 50· Τσιούφος Δ., Το 2004 θα τρέξει το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), σ. 71

¹¹³ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 43

σχέδια της εταιρείας είναι και η κατασκευή έργων τουριστικής ανάπτυξης στη Χαλκιδική, στο Πόρτο Χέλι και στην Κρήτη.¹¹⁴

Μέσα στα σχέδια της εταιρείας είναι η περαιτέρω δραστηριοποίηση της στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, αλλά και περαιτέρω δραστηριοποίηση της σε έργα στο εξωτερικό. Ήδη, η ΑΛΤΕ έχει προχωρήσει σε συμφωνία με τις εταιρείες Αθηνά, Άπικατ και Τεχνοδομή για την από κοινού διεκδίκηση της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση (ήδη αυτή την περίοδο η εταιρεία σε συνεργασία με την Ελληνική Τεχνοδομική, τη γαλλική Bouygues και τη γερμανική Volker Stevin Construction Europe διεκδικεί το έργο της ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ.).¹¹⁵

¹¹⁴ Τσίρος Θ., ΑΛΤΕ . Αύξηση τζίρου 45% και κερδών 35%, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 59

¹¹⁵ Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ. 27· Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

ΣΤ) ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ

Η εταιρεία είναι και αυτή από τις καινούργιες στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, αφού ιδρύθηκε πριν από 20 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1980), με έδρα την Αθήνα (Μαντζάρου 1 Νέο Ψυχικό). Ιδρυτές της εταιρείας και κύριοι μέτοχοι της είναι ο κ. Παναγιώτης Πανούσης, που κατέχει τη θέση του προέδρου του Δ.Σ και ο κ. Κωνσταντίνος Τσέλος, που κατέχει τη θέση του γενικού διευθυντή. Η Άττικατ εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 7-7-1994¹¹⁶ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της οι οποίες ανέρχονται σε 8.850.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 11,77 δις δρχ.¹¹⁷

Η εταιρεία, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, έχει να επιδείξει πολυσχιδή δραστηριότητα σε μικρά και μεγάλα έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, υδραυλικά κ.ά.) και ανήκει στην ομάδα των κατασκευαστικών εταιρειών που ασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά, με έργα του δημοσίου τομέα. Μερικά από τα έργα που έχει κατασκευάσει κατά το παρελθόν η Άττικατ είναι π.χ. τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου-Τρίπολης (ο πρώτος κλειστός αυτοκινητόδρομος στην Ελλάδα), τμήματα των εθνικών οδών Αθηνών-Κορίνθου και Αθηνών-Θεσσαλονίκης, αρδευτικά δίκτυα Ασκου νομού Θεσσαλονίκης, Ρητίνης νομού Πιερίας και Χαλκιόπουλου νομού Αιτωλοακαρνανίας, η αποχέτευση της Λάρισσας-κατασκευή αγωγών όμβριων και ακαθάρτων υδάτων-, έργα υποδομής στον 2ο προβλήτα του λιμένα Βόλου κ.ά.¹¹⁸

Η Άττικατ έχει επενδύσει τα τελευταία χρόνια μεγάλα ποσά στην αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού και στην ενίσχυση της κεφαλαιακής της βάσης με σκοπό να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που δημιουργούνται από την ανάγκη κατασκευής έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας κατά την περίοδο 1994-97 ανέβηκε και έφθασε το 1997 τα 5 δις δρχ. (1994 4,15 δις, 1995 4,23 δις, 1996 4,46 δις, 1997 5 δις), τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας την περίοδο 1994-97 σημείωσαν αύξηση και έφθασαν το 1997 τα 9,65 δις δρχ. (1994 9,265 δις, 1995 9,265 δις, 1996 9,335 δις, 1997 9,65 δις) αλλά και το πάγιο ενεργητικό της Άττικατ σημείωσε αύξηση την ίδια περίοδο και έφθασε τα 6,53 δις δρχ. το 1997 (1994 4,895 δις, 1995 5,615 δις, 1996 6,23 δις, 1997 6,53 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας την περίοδο 1994-97 (με εξαίρεση το 1995 που είχαμε μείωση) και έφθασε το 1997 στα 9,08 δις δρχ. (1994 5,845 δις, 1995 4,515 δις, 1996 6,24 δις, 1997 9,08 δις). Αντίθετα, τα προ φόρων κέρδη

¹¹⁶ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 20· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 39

¹¹⁷ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹¹⁸ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 39· Λεωτσάκος Π., Η έλλειψη υποδομών αιτία της χρόνιας κακοδαιμονίας, *Εξπρές* (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 56

της εταιρείας την περίοδο 1994-97 σημείωσαν αυξομειώσεις και ανήλθαν το 1994 στο 1,1 δις δρχ., το 1995 μειώθηκαν στο 1,07 δις δρχ., το 1996 αυξήθηκαν και έφθασαν το 1,325 δις δρχ., ενώ το 1997 είχαμε και πάλι μείωση και ανήλθαν στο 1,18 δις δρχ. Τέλος, μειωμένο εμφανίζεται το περιθώριο καθαρού κέρδους της εταιρείας την ίδια περίοδο (με εξαίρεση το 1995 όπου είχαμε αύξηση) και έφθασε το 1997 στο 12,98% (1994 18,82%, 1995 23,69%, 1996 21,20%, 1997 12,98%).¹¹⁹

Η εταιρεία αυτή τη στιγμή κατασκευάζει είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα μερικά από τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Υλίκης-Κάστρου, προϋπολογισμού 15 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή τμήματος Αταλάντης-Αρκίτσας, προϋπολογισμού 8 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή τμήματος Λιτόχωρου-Δίου, προϋπολογισμού 9 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Εγνατία Οδός**, κατασκευή τμήματος Κουμαριάς-Αγίας Αναστασίας, προϋπολογισμού 10 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Λεωφόρος Ελευσίνιας-Σπάτων**, προϋπολογισμού 450 δις δρχ. σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,9%. **ΟΣΕ :** κατασκευή σήραγγας, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Πλαταμώννα-Λεπτοκαρυάς μήκους 12 χλμ, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Μετρό Θεσσαλονίκης :** σε κοινοπραξία, επικεφαλής της οποίας είναι η γαλλική Bouygues και στην οποία συμμετέχουν επίσης οι εταιρείες Άβαξ, ΑΛΤΕ, Ελληνική Τεχνοδομική και Θεμέλη. **Νοσοκομεία :** κατασκευή Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αλεξανδρούπολης, προϋπολογισμού 16 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή Νοσοκομείου "Ερρίκος Ντυνάν" και του εμπορικού επιχειρηματικού κέντρου "Πολιτεία" για λογαριασμό του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού επί της λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Ενεργειακά έργα :** κατασκευή φράγματος Συκιάς Αχελώου, προϋπολογισμού 30 δις δρχ. σε κοινοπραξία. **Αεροδρόμιο Αθήνας :** χωματουργικές εργασίες, προϋπολογισμού 7 δις δρχ.¹²⁰

¹¹⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹²⁰ Γαβριλιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32· Λεωτσάκος Π., Η έλλειψη υποδομών αιτία της χρόνιας κακοδαιμονίας, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10 084 (28-11-96), σ. 56· Τσιούφος Δ., Το 2004 θα τρέξει το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), σ. 71

Μέσα στους στόχους της εταιρείας τα επόμενα χρόνια, είναι η περαιτέρω δραστηριοποίηση της στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα αλλά και η επέκταση των δραστηριοτήτων της στο εξωτερικό. Ήδη, η Άπικατ έχει προχωρήσει σε συμφωνία με τις εταιρείες Αθηνά, ΑΛΤΕ και Τεχνοδομή, για την από κοινού διεκδίκηση της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση (ήδη αυτή τη περίοδο σε συνεργασία με τις ΑΕΓΕΚ και Αθηνά, τη γαλλική Ballast Nedam και τις ισπανικές FCC και Dragados, διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ.).¹²¹

¹²¹ Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ. 27 Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

Ζ) ΓΕΝΕΡ ΑΕ

Η εταιρεία είναι μια από τις καινούργιες στο χώρο των κατασκευών, αφού ιδρύθηκε πριν από 20 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1980), με έδρα την Αθήνα (Αρχελάου 28). Ιδρυτές της εταιρείας και κύριοι μέτοχοι της, είναι οι κ.κ. Δημήτριος Ασλάνογλου και Χαράλαμπος Μητσούλης, οι οποίοι κατέχουν και οι δύο τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου, ενώ τη θέση του προέδρου της εταιρείας κατέχει η κυρία Θωμαΐς Ασλάνογλου. Η Γενέρ εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 15-2-1996¹²² και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της οι οποίες ανέρχονται σε 7.590.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 9,83 δις δρχ.¹²³

Από το 1980 που ιδρύθηκε έως και σήμερα, η εταιρεία, η οποία κατέχει πτυχίο Η' τάξης, δραστηριοποιείται στην κατασκευή μεγάλων δημοσίων και ιδιωτικών έργων, με πολύπλευρη παρουσία σε πάσης φύσεως κατασκευές. Χαρακτηριστικό της εταιρείας είναι η τεχνογνωσία που έχει αποκτήσει στην κατασκευή εξειδικευμένων έργων, κυρίως τηλεπικοινωνιακά (δορυφορικός σταθμός τηλεπικοινωνιών IntelSat του ΟΤΕ στη Νεμέα) και έργα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, όπως η κατασκευή του ελικοδρομίου του Πολεμικού Ναυτικού στο Μαραθώνα.¹²⁴

Η Γενέρ τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό προκειμένου να ανταποκριθεί με επιτυχία στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που δημιουργεί η ανάγκη για την κατασκευή έργων υποδομής. Έτσι, η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας αυξήθηκε την περίοδο 1994-97 και έφθασε το 1997 τα 285 εκ. δρχ. (1994 70 εκ., 1995 80 εκ., 1996 170 εκ., 1997 285 εκ.), ενώ αυξημένα είναι και τα ίδια κεφάλαια τη ίδια χρονική περίοδο που έφθασαν το 1997 τα 5,1 δις δρχ. (1994 1,885 δις, 1995 2,685 δις, 1996 4,83 δις, 1997 5,1 δις), όπως επίσης και το πάγιο ενεργητικό που έφθασε το 1997 το 1,36 δις δρχ. (1994 210 εκ., 1995 240 εκ., 1996 840 εκ., 1997 1,36 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, την περίοδο 1994-97 ο κύκλος εργασιών της εταιρείας που έφθασε το 1997 τα 9,05 δις δρχ. (1994 6,53 δις, 1995 8,03 δις, 1996 8,035 δις, 1997 9,05 δις), ενώ αυξημένα εμφανίζονται και τα προ φόρων κέρδη την ίδια περίοδο, με εξαίρεση το 1997 που είχαμε μείωση και έφθασαν το 1,15 δις δρχ. (1994 1,34 δις, 1995 1,54 δις, 1996 1,55 δις, 1997 1,15 δις). Αντίθετα, το καθαρό περιθώριο κέρδους την ίδια χρονική περίοδο σημείωσε μείωση (με εξαίρεση το

¹²² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πεταΐνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 22

¹²³ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹²⁴ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 40

1996 όπου είχε μικρή αύξηση) και έφθασε το 1997 στο 12,71% (1994 20,49%, 1995 19,21%, 1996 19,35%, 1997 12,71%).¹²⁵

Τα έργα που η εταιρεία κατασκευάζει είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες αυτή τη στιγμή είναι τα εξής:

Νοσοκομεία : ανακατασκευή και ανακαίνιση κτιρίου και εξωτερικών ιατρείων Ναυτικού Νοσοκομείου Πειραιά, προϋπολογισμού 1,2 δις δρχ., σε συνεργασία με την Άβαξ· επέκταση, διαρρύθμιση και εκσυγχρονισμός Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών, προϋπολογισμού 3,1 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής 33,3%· μελέτη, κατασκευή και τοποθέτηση εξοπλισμού Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Λάρισας, προϋπολογισμού 4,3 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 33,3%· επέκταση και εκσυγχρονισμός Γενικού Νοσοκομείου Γρεβενών, προϋπολογισμού 2,1 δις δρχ. **Έργα Ενόπλων Δυνάμεων :** εκσυγχρονισμός ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων Ναύσταθμου Σούδας Χανίων, προϋπολογισμού 750 εκ. δρχ.· κατασκευή υπόγειας αποθήκης βλημάτων στο Ναύσταθμο Σούδας Χανίων, προϋπολογισμού 2 δις δρχ.· κατασκευή υπόγειας αποθήκης βλημάτων στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, προϋπολογισμού 2 δις δρχ. **Τηλεπικοινωνίες :** κατασκευή δικτύου κινητών επικοινωνιών αγωγού φυσικού αερίου, προϋπολογισμού 3,2 δις δρχ.· προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού παράκτιας επικοινωνίας για λογαριασμό του ΟΤΕ, προϋπολογισμού 3,2 δις δρχ.· κατασκευή και εγκατάσταση τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, για την κατασκευή των σταθμών βάσης της κινητής τηλεφωνίας DCS-1800 της COSMOTE, προϋπολογισμού 7 δις δρχ. **Περιβαλλοντικά έργα :** κατασκευή έργου του συστήματος αποθείωσης καυσαερίων της μονάδας IV του ΑΗΣ Μεγαλόπολης, προϋπολογισμού 130 δις δρχ., σε κοινοπραξία.¹²⁶

¹²⁵ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγρινιάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6· Δημοσίευση ισολογισμού GENEΡ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 396 (6-6-98), σ. 45

¹²⁶ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32· Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, GENEΡ Α.Ε., έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997, σ. 71· Γαβρινιώτης Φ., Ένα απέραντο εργοτάξιο, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 26· Παπαδογιάννης Γ., Δύο νέα έργα για τη GENEΡ, *Εξουσα*, αρ. φύλ. 393(3-2-98), σ. 26

Η) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις πιο παλιές στο χώρο των κατασκευών, αφού ιδρύθηκε πριν από 40 και πλέον χρόνια (έτος ίδρυσης 1955), με έδρα την Αθήνα (Δαβάκη 10), ενώ διαθέτει και υποκαταστήματα σε Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα και Ηράκλειο. Ιδρυτές της εταιρείας ήταν οι κ.κ. Άλκης Εξάρχου, Λουκάς Κυριακόπουλος, Γεώργιος Παμπούκης και Γεώργιος Παπαδάκης, ενώ σήμερα τη θέση του προέδρου του Δ.Σ. της εταιρείας κατέχει ο κ. Γεώργιος Παπαδάκης, αντιπρόεδρος είναι ο κ. Δημήτριος Καλλιτσάντσης και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Άλκης Εξάρχου.

Η εταιρεία, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 20-4-1994¹²⁷ και η αξία των μετοχών της οι οποίες ανέρχονται 11.000.000 κοινές μετοχές φθάνει τα 29,645 δις δρχ.¹²⁸ Από την ίδρυση της έως σήμερα, η Ελληνική Τεχνοδομική έχει κατασκευάσει πλήθος έργων δημοσίων και ιδιωτικών όλων των κατηγοριών, κυρίως όμως έχει αποκτήσει εξειδίκευση στην κατασκευή κτιρίων και μάλιστα έχει κατασκευάσει στο παρελθόν κτιριακά συγκροτήματα για ορισμένες από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες της χώρας (Motor Oil, ΑΓΕΤ, Αλουμίνιο Ελλάδας, Τιτάν, ΙΤΤ, Philips, Metaxa). Παλιότερα η εταιρεία κατασκεύασε πολλούς ανισόπεδους κόμβους στις εθνικές οδούς, ενώ πρόσφατα συμμετείχε στη μελέτη και την κατασκευή της γέφυρας του Ευρίπου στη Χαλκίδα. Όλα τα παραπάνω έχουν κατατάξει την Ελληνική Τεχνοδομική σε μια από τις κορυφαίες εταιρείες του κλάδου των κατασκευών στην Ελλάδα.¹²⁹

Η εταιρεία παράλληλα τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό, προκειμένου να μπορέσει να ανταποκριθεί στις προκλήσεις που δημιουργούνται από την ανάγκη κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής. Έτσι, η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού την περίοδο 1994-97 αυξήθηκε με εντυπωσιακούς ρυθμούς και έφθασε το 1997 τα 2,48 δις δρχ. (1994 565 εκ., 1995 1,065 δις, 1996 1,48 δις, 1997 2,48 δις), τα ίδια κεφάλαια αυξήθηκαν την ίδια περίοδο και έφθασαν το 1997 τα 9,7 δις. δρχ. (1994 7,535 δις, 1995 8,22 δις, 1996 8,7 δις, 1997 9,7 δις), όπως επίσης και το πάγιο ενεργητικό που έφθασε το 1997 τα 3,35 δις δρχ. (1994 1,06 δις, 1995 1,75 δις, 1996 2,15 δις, 1997 3,35 δις). Αυξημένος εμφανίζεται την ίδια περίοδο και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας, ο οποίος έφθασε το 1997 τα 32,44 δις δρχ. (1994 20,145 δις, 1995 21,385 δις, 1996 24,365 δις, 1997 32,44 δις), ενώ αυξημένα εμφανίζονται και τα προ φόρων κέρδη την ίδια περίοδο παρότι το 1997 μειώθηκαν και έφθασαν τα 2,365 δις δρχ. (1994 2,45 δις, 1995 2,46 δις, 1996 3,25 δις, 1997 2,365 δις). Α-

¹²⁷ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 22· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 43

¹²⁸ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹²⁹ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 43

ντίθετα, μειωμένο εμφανίζεται την ίδια περίοδο το περιθώριο καθαρού κέρδους (παρά τη μικρή αύξηση που σημείωσε το 1996) και έφθασε το 1997 το 7,29% (1994 12,16%, 1995 11,49%, 1996 13,33%, 1997 7,29%).¹³⁰

Η εταιρεία αυτή τη στιγμή κατασκευάζει μόνη της, η σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα τα οποία είναι τα παρακάτω:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος λεωφόρου Κηφισού, από Λένορμαν έως Τρεις Γέφυρες προϋπολογισμού 9 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Ζεύς ΑΤΕ· κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος ευρείας παράκαμψης Καβάλας μήκους 5 χλμ, προϋπολογισμού 4,7 δις δρχ.· κατασκευή τμήματος Κομοτηνής-Στρώμης, προϋπολογισμού 13 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Ζεύς ΑΤΕ. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,8%. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου : κατασκευή γέφυρας, προϋπολογισμού 210 δις δρχ., σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" 8%. Κατασκευή οδικής σύνδεσης της προβλήτας λιμένα Θεσσαλονίκης, με την Εγνατία Οδό και τον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Αθηνών, προϋπολογισμού 5 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **ΟΣΕ** : κατασκευή σήραγγας, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Κορίνθου, τμήμα Ελευσίνας-Νέας Περάμου προϋπολογισμού 10 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Μετρό Θεσσαλονίκης** : σε κοινοπραξία, επικεφαλής της οποίας είναι η γαλλική Bouygues και στην οποία συμμετέχουν επίσης οι εταιρείες Άβαξ, ΑΛΤΕ, Άπικατ και Θεμέλη. **Νοσοκομεία** : κατασκευή Γενικού Περιφερειακού Νοσοκομείου Ρόδου, προϋπολογισμού 12 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Γνώμων ΑΤΕ· εγκατάσταση Εξοπλισμού Γενικού Νοσοκομείου Ξάνθης, προϋπολογισμού 2,5 δις δρχ. **Αθλητικά έργα** : κατασκευή κλειστού γυμναστηρίου ΠΑΟΚ στη Θεσσαλονίκη, προϋπολογισμού 4 δις δρχ., σε συνεργασία με την Άβαξ ΑΕ. **Κτιριακά έργα** : κατασκευή συνεδριακού κέντρου και ξενοδοχείου πολυτελείας για λογαριασμό του Καζίνο Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ., σε συνεργασία με την Άκτωρ ΑΤΕ· κατασκευή 105 κατοικιών στις Σάπες Ροδόπης για λογαριασμό του ΕΙΔΑΠΟΕ (Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης Παλιννοστούντων Ομογενών Ελλήνων), προϋπολογισμού 2 δις δρχ.· κατασκευή 60 κατοικιών στη Γιάννουλη Λάρισας για λογαριασμό του ΟΕΚ (Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας), προϋπολογισμού 1,3 δις δρχ.· κατασκευή ΚΕΤΕΚ (Κέντρο Τεχνικής Επαγγελματικής Κατάρτισης) Πάτρας, προϋπολογισμού 1,5 δις δρχ.· κατασκευή κτιρίου φυλακών Χαλκί-

¹³⁰ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυιγάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λυγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

δας, προϋπολογισμού 3,5 δις δρχ., σε συνεργασία με τη ΓΕΚ ΑΕ· κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος γραφείων και καταστημάτων επί της λεωφόρου Κηφισίας στην Αθήνα, προϋπολογισμού 7 δις δρχ· κατασκευή κτιρίου Σχολής Αστυφυλάκων Κομοτηνής, προϋπολογισμού 2,2 δις δρχ.¹³¹

Σήμερα, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων που κατέχει η Ελληνική Τεχνοδομική φθάνει τα 70 δις δρχ. Η εταιρεία ακόμα δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση ακινήτων και μάλιστα συμμετέχει μαζί με τις εταιρείες ΑΛΤΕ, Άκτωρ, Εργάς και ΤΕΒ, στο επιχειρηματικό σχήμα που έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των ακινήτων και του κτήματος Καμπά, ενώ προχώρησε και στην εξαγορά του 50% της εταιρείας Πείρας, που δραστηριοποιείται στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση ακινήτων.¹³² Η εταιρεία ενδιαφέρεται ακόμα για επέκταση των δραστηριοτήτων της στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα και ήδη έχει προχωρήσει σε συμφωνία με τις εταιρείες ΑΕΓΕΚ, Άκτωρ, Μέτων και Ζεύς, για την από κοινού διεκδίκηση την κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση (ήδη αυτή τη περίοδο σε συνεργασία με την ΑΛΤΕ, τη γαλλική Bouygues και τη γερμανική Volker Stevin Construction Europe, διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ.).¹³³

¹³¹ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 32-33· Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 36· Σακελλαρίου Ν., "Βλέπει" αύξηση η ΕΛΛ. ΤΕΧΝ., *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 41· Τσιούφος Δ., Το 2004 θα τρέξει το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), σ. 71

¹³² Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 43· Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 36

¹³³ Παπαδογιάννης Γ., Πέντε κατασκευαστικές σε συμμαχία για τα έργα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 460 (27-4-98), σ. 26· Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

Θ) ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις σχετικά καινούργιες εταιρείες στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, αφού ιδρύθηκε πριν από 22 (έτος ίδρυσης 1976), με έδρα τη Θεσσαλονίκη (Νέστορος Τύπα 21). Ιδρυτές της εταιρείας ήταν οι κ.κ. Δημήτρης Ταμπακούλης (ο οποίος πέθανε πρόσφατα), Νίκος Οικονόμου και Κωνσταντίνος Πατραμάνης. Πρόεδρος της εταιρείας είναι η κ. Θεοδώρα Ταμπακούλη, κόρη του ενός εκ του ιδρυτών της εταιρείας Δημήτρη Ταμπακούλη, αντιπρόεδρος ο κ. Κωνσταντίνος Πατραμάνης και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Νίκος Οικονόμου.¹³⁴

Η εταιρεία, η οποία κατέχει πτυχίο Η' τάξης, εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 13-12-1993¹³⁵ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 7.725.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 21,475 δις δρχ.¹³⁶ Η Θεμελιοδομή έχει αποκτήσει τεχνογνωσία στην κατασκευή ειδικών έργων θεμελιώσεων και μάλιστα κατέχει το 40% της αγοράς γεωτεχνικών έργων, αφού είναι από τις λίγες εταιρείες στην Ελλάδα που ασχολούνται με ειδικά γεωτεχνικά έργα.

Η εταιρεία όλα αυτά τα χρόνια δραστηριοποιείται έντονα στο χώρο των δημοσίων έργων, ενώ παράλληλα κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων έχει επενδύσει με ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και ειδικά στα έργα βιολογικού καθαρισμού, όπου η συνεργασία της με το μεγάλο γερμανικό οίκο PASSAVANT WERDE που δραστηριοποιείται σε αυτό τον τομέα, αποδίδει ήδη καρπούς.¹³⁷

Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια έχει επενδύσει μεγάλα ποσά σε ενίσχυση της κεφαλαιακής της βάσης και σε αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού, προκειμένου να ανταπεξέλθει με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιουργούνται, από την ανάγκη για την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, μέσα στα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, την περίοδο 1994-97, ο μηχανολογικός εξοπλισμός αυξήθηκε και έφθασε το 1997 1,96 δις δρχ. (1994 895 εκ., 1995 1,14 δις, 1996 1,24 δις, 1997 1,96 δις), όπως επίσης αυξήθηκαν και τα ίδια κεφάλαια και έφθασαν το 1997 τα 8,765 δις δρχ. (1994 3,845 δις, 1995 4,175 δις, 1996 4,85 δις, 1997 8,765 δις), ενώ και η αξία του πάγιου ενεργητικού την ίδια περίοδο αυξήθηκε και έφθασε τα 3,43 δις δρχ. (1994 1,475 δις, 1995 2,175 δις, 1996 2,725 δις, 1997 3,43 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, την ίδια χρονική

¹³⁴ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40

¹³⁵ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24

¹³⁶ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹³⁷ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40

περίοδο και ο κύκλος εργασιών, φθάνοντας το 1997 τα 12,105 δις δραχ. (1994 3,625 δις, 1995 5,28 δις, 1996 7,825 δις, 1997 12,105 δις), ενώ αυξημένα εμφανίζονται την ίδια περίοδο και το προ φόρων κέρδη φθάνοντας το 1997 τα 2,125 δις δραχ. (1994 1,01 δις, 1995 1,21 δις, 1996 1,725 δις, 1997 2,125 δις). Αντίθετα, μειωμένο εμφανίζεται την περίοδο 1994-97 το περιθώριο καθαρού κέρδους, παρότι το 1997 σημείωσε μικρή αύξηση και ανήλθε στο 17,55% (1994 27,77%, 1995 22,90%, 1996 22,03%, 1997 17,55%).¹³⁸

Η Θεμελιοδομή αυτή τη στιγμή κατασκευάζει είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες, αρκετά και σημαντικά έργα, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

Περιβαλλοντικά έργα : κατασκευή επέκτασης και ολοκλήρωσης εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 13,5 δις δραχ. σε συνεργασία με την Άκτωρ ΑΤΕ, με ποσοστό συμμετοχής 50%· κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Πατρών, προϋπολογισμού 3 δις δραχ., σε συνεργασία με τη γερμανική PASSAVANT WERDE, με ποσοστό συμμετοχής 90%· κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Βέροιας, προϋπολογισμού 1,3 δις δραχ., σε συνεργασία με τη γερμανική PASSAVANT WERDE, με ποσοστό συμμετοχής 80%· κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Βόλου, προϋπολογισμού 1,2 δις δραχ., σε συνεργασία με τη γερμανική PASSAVANT WERDE, με ποσοστό συμμετοχής 90%· κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Αγρινίου, προϋπολογισμού 1,2 δις δραχ., σε συνεργασία με τη γερμανική PASSAVANT WERDE, με ποσοστό συμμετοχής 90%· κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού Θήβας, προϋπολογισμού 900 εκ. δραχ.· λειτουργία, επισκευές και συντήρηση Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων Μεταμόρφωσης Αττικής, προϋπολογισμού 1,3 δις δραχ. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή 144 κατοικιών στο Ζυγό Καβάλας, για λογαριασμό του ΕΙΔΑΠΟΕ (Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης Παλιννοστούντων Ομογενών Ελλήνων), προϋπολογισμού 2 δις δραχ. **Οδικά έργα :** ΠΑΘΕ, κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας προϋπολογισμού 30 δις δραχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 6,25%. Οδικός άξονας Θεσσαλονίκης-Έδεσσας, κατασκευή τμήματος Μελισσίου-Μαυροβουνίου, προϋπολογισμού 7 δις δραχ. **ΟΣΕ :** κατασκευή σιδηρόδρομων, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Ευαγγελισμού-Ραψάνης μήκους 12 χλμ, προϋπολογισμού 30 δις δραχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 6,25%. **Πολιτιστικά έργα :** β' φάση κατασκευής Μεγάρου Μουσικής Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 6,5 δις δραχ. σε

¹³⁸ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6· Δημοσίευση ισολογισμού ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 7

συνεργασία με τη ΓΕΚ ΑΕ, με ποσοστό συμμετοχής 40%· κατασκευή υπαίθριου θεάτρου στην περιοχή Τριανδρίας Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 1,25 δις δρχ. **Αεροδρόμιο Αθήνας** : κατασκευή χωματουργικών και άλλων τεχνικών έργων, προϋπολογισμού 5 δις δρχ., σε συνεργασία με τη ΓΕΚ ΑΕ. **Άκτιο** : κατασκευή ειδικών έργων θεμελιώσεων στη ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, προϋπολογισμού 1 δις δρχ. **Αρδευτικά έργα** : κατασκευή συμπληρωματικού αναρρυθμιστικού έργου στον ποταμό Αλιάκμονα στην περιοχή Αγία Βαρβάρα Ημαθίας, προϋπολογισμού 1,3 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής της εταιρείας 61%· κατασκευή αρδευτικού φράγματος Πηγής Κιλκίς, προϋπολογισμού 1,1 δις δρχ. **Λοιπά έργα** : ανύψωση και στατική ενίσχυση των τοιχωμάτων του καναλιού του Μόρνου σε τμήμα της εξόδου της σήραγγας Κιθαιρώνα, προϋπολογισμού 750 εκ. δρχ.¹³⁹

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας φθάνει περίπου τα 30 δις δρχ. (ενώ μόλις πρόσφατα ανέλαβε σε συνεργασία με τις εταιρείες Ευκλείδης ΑΤΕ και Ομάς ΑΤΕ, το έργο της αποκατάστασης του αυτοκινητόδρομου Αθηνών-Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Μαλακάσας, προϋπολογισμού 5,5 δις δρχ.), ενώ το ποσό αυτό αναμένεται να αυξηθεί, καθώς η εταιρεία αναμένει τα αποτελέσματα από διαγωνισμούς έργων, στους οποίους συμμετέχει.¹⁴⁰

Όσον αφορά την επέκταση της εταιρείας σε άλλους τομείς δραστηριοτήτων πέρα από τα δημόσια έργα, η Θεμελιοδομή προχωρεί σε επένδυση ύψους 4 δις δρχ. σχετικά με την κατασκευή ενός μικρού υδροηλεκτρικού εργοστασίου δυναμικότητας 10 MW, επί του ποταμού Αλιάκμονα στην περιοχή της Ημαθίας, ενώ όσον αφορά το ενδιαφέρον της εταιρείας για την κατασκευή έργων με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, ήδη η Θεμελιοδομή βρίσκεται σε επαφή αυτή την περίοδο με άλλες ελληνικές και ξένες εταιρείες, προκειμένου να δραστηριοποιηθούν στην κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση (μάλιστα αυτή την εποχή η εταιρεία σε συνεργασία με τις ελληνικές εταιρείες Προοδευτική και Ευκλείδης, τη γερμανική KIER Group και τη γαλλική Transroute International διεκδικούν την κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης του Μαλιακού κόλπου προϋπολογισμού 100 δις δρχ., το οποίο θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης).¹⁴¹

¹³⁹ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 33-34. Γαβρινιώτης Φ., Ένα απέραντο εργοτάξιο, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 24.

¹⁴⁰ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40. Σμυρνής Γ., Δημοπρατήθηκε η αποκατάσταση της Μαλακάσας, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 504 (19-6-98), σ. 32.

¹⁴¹ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40. Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28.

Ι) ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΕ

Η εταιρεία, η οποία θεωρείται η πρώτη και η μεγαλύτερη στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, ιδρύθηκε πριν από 25 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1974) με έδρα την Θεσσαλονίκη (Κομνηνών 1), όμως από τον Ιανουάριο του 1997 η έδρα της εταιρείας μεταφέρθηκε στην Αθήνα (Μεγάλου Αλεξάνδρου 91 και 25ης Μαρτίου 86, Μαρούσι). Ιδρυτής και κύριος μέτοχος της Μηχανικής είναι ο κ. Πρόδρομος Εμφιετζόγλου, ο οποίος είναι και πρόεδρος του Δ.Σ., ενώ διευθύνων σύμβουλος είναι η κ. Μελίνα Εμφιετζόγλου, κόρη του ιδρυτή της εταιρείας. Η Μηχανική ήταν από τις πρώτες κατασκευαστικές εταιρείες που εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο Αθηνών και συγκεκριμένα στις 19-7-1990, σε εποχή μάλιστα που κανείς δεν φαντάζονταν την άνθηση και ανάπτυξη του κλάδου των κατασκευών.¹⁴² Σήμερα, η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της εταιρείας, οι οποίες ανέρχονται σε 28.548.494 (20.430.247 κοινές και 8.118.247 προνομιούχες μετοχές), φθάνει τα 45,98 δις δρχ.¹⁴³

Η Μηχανική, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, αποτελεί τμήμα ενός ισχυρού επιχειρηματικού ομίλου, που περιλαμβάνει τις εταιρείες ΒΙΕΧ ΑΕ (που βρίσκεται στη Μάνδρα Αττικής) και ασχολείται με τις βαριές μεταλλικές κατασκευές, την ΕΛΒΙΞ ΑΕ (Ελληνική Βιομηχανία Ξύλου, που βρίσκεται στην Κομοτηνή), που ασχολείται με την κατασκευή ειδικού τύπου ξυλείας, ξύλινων κουφωμάτων και επίπλων και τα Ελληνικά Σωληνουργεία ΑΕ (που βρίσκονται στη Δροσιά Εύβοιας), που ασχολούνται με την κατασκευή χαλύβδινων σωλήνων. Από την ίδρυση της έως σήμερα η Μηχανική έχει εξελιχθεί στην πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα από άποψη μεγέθους, αφού έχει κατασκευάσει αρκετά μεγάλα και σημαντικά έργα, όπως π.χ. τμήματα του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Τρίπολης (ο πρώτος κλειστός αυτοκινητόδρομος στην Ελλάδα), τμήματα της εθνικής οδού Αθηνών-Κορίνθου, την εσωτερική περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης, ανισόπεδους κόμβους και άλλα οδικά έργα στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, το νοσοκομείο δυτικής Θεσσαλονίκης, κατασκευή μονάδων III και IV του ΑΗΣ Καρδιάς Κοζάνης, έργα στους υδροηλεκτρικούς σταθμούς Θησαυρού και Πλατανόβρυσης στο Νέστο, κατασκευή νέου λιμένα Καβάλας κ.ά., έχει κάνει συνεχείς και μεγάλες επενδύσεις τα τελευταία χρόνια σε ίδια κεφάλαια, πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, ενώ κατέχει και την πρώτη θέση από άποψη κερδοφορίας.¹⁴⁴ Χαρα-

¹⁴² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 41· Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε., έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997, σ. 130

¹⁴³ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁴⁴ Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε., έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997, σ. 130· Λεωτσάκος Π., Ένας ισχυρός πυρήνας από πραγματικά εύρωστες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96),

κτηριστικά αναφέρουμε ότι την περίοδο 1994-97 τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αυξήθηκαν με εντυπωσιακό ρυθμό και έφθασαν το 1997 τα 30,295 δις δρχ. (1994 22,44 δις, 1995 23,39 δις, 1996 29,295 δις, 1997 30,295 δις), η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού την ίδια περίοδο αυξήθηκε και έφθασε το 1997 τα 6 δις δρχ. (1994 5,035 δις, 1995 5,45 δις, 1996 5,48 δις, 1997 6 δις), όπως επίσης αυξήθηκε και η αξία του πάγιου ενεργητικού της εταιρείας την ίδια χρονική περίοδο και έφθασε το 1997 τα 17,85 δις δρχ. (1994 12,205 δις, 1995 15,94 δις, 1996 17,15 δις, 1997 17,85 δις). Αυξημένος, επίσης, την ίδια χρονική περίοδο εμφανίζεται και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας (παρά τη μείωση που υπήρξε το 1995) και έφθασε το 1997 τα 22,79 δις δρχ. (1994 20,43 δις, 1995 19,17 δις, 1996 22,38 δις, 1997 22,79 δις), όπως αυξημένα εμφανίζονται και τα προ φόρων κέρδη (παρά τη μεγάλη μείωση που υπήρξε το 1995) και έφθασαν το 1997 τα 5,21 δις δρχ. (1994 4,835 δις, 1995 4,06 δις, 1996 5,025 δις, 1997 5,21 δις). Αντίθετα, μειωμένο εμφανίζεται την ίδια χρονική περίοδο το περιθώριο καθαρού κέρδους (παρά την αύξηση που σημείωσε το 1996 και το 1997) και ανήλθε στο 22,87% (1994 23,67%, 1995 21,19%, 1996 22,45%, 1997 22,87%).¹⁴⁵

Η Μηχανική εκτελεί αυτή τη στιγμή μόνη της ή σε κοινοπραξίες αρκετά και σημαντικά έργα, τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Αερινού-Μεγάλου Μοναστηρίου, προϋπολογισμού 19 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος μήκους 5 χλμ στην ευρεία παράκαμψη Καβάλας, προϋπολογισμού 6,3 δις δρχ. Κατασκευή τμήματος της ευρείας παράκαμψης Άρτας μήκους 15 χλμ, προϋπολογισμού 13 δις δρχ., σε συνεργασία με την Ακτωρ ΑΤΕ. Κατασκευή γέφυρας ποταμού Άρδα νομού Έβρου, προϋπολογισμού 3 δις δρχ. Κατασκευή εθνικής οδού Άρτας-Τρικάλων, τμήματα ρέματος Παχτουριώτικου-ρέματος Νατσικά και Βραχολίσθησης-Αρματωλικού, προϋπολογισμού 1,5 δις δρχ., σε συνεργασία με τις ΑΕΓΕΚ ΑΕ και Μέτων ΑΕ. **Ενεργειακά έργα :** υδροηλεκτρικός σταθμός Μεσοχώρας Αχελώου, κατασκευή σήραγγας προσαγωγής, προϋπολογισμού 10 δις δρχ., οδικής σήραγγας Σκάλας-Σκόρλιγκα, προϋπολογισμού 2,4 δις δρχ., σήραγγας προσαγωγής και συναφών έργων, προϋπολογισμού 3,2 δις δρχ. υδροηλεκτρικός σταθμός Ιλαρίωνα Κοζάνης, κατασκευή σήραγγας εκτροπής, τσιμεντοενέσεων, εκχειλιστή και συναφών έργων, προϋπολογισμού 3,7 δις δρχ. υδροηλεκτρικός σταθμός

σ. 54 Κουλούρης Β., ΜΗΧΑΝΙΚΗ, Πρώτη σε κερδοφορία, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 10

¹⁴⁵ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωμόμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

Θησαυρού Νέστου, κατασκευή μόνιμης οδού προσπέλασης και οδικής σήραγγας, προϋπολογισμού 4,5 δις δρχ., κατασκευή καθοδηγητικού τοίχου της λεκάνης αποτόνωσης του εκχειλιστή, προϋπολογισμού 2,1 δις δρχ.· υδροηλεκτρικός σταθμός Πλατανόβρυσης Νέστου, κατασκευή μόνιμης οδού προσπέλασης, εργασιών αποκατάστασης ευστάθειας του αριστερού τοιχώματος της γέφυρας Πλατανόβρυσης και κατασκευή οδού αποκατάστασης επικοινωνίας προς Μικροκλεισούρα, προϋπολογισμού 2,8 δις δρχ.· υδροηλεκτρικός σταθμός Μετσοβίτικου Ιωαννίνων, κατασκευή σήραγγας προσαγωγής, σήραγγας προσπέλασης, σταθμού παραγωγής και συναφών έργων, προϋπολογισμού 4,8 δις δρχ.· κατασκευή σήραγγας εκτροπής και συναφών έργων, φράγματος Μουζακίου Καρδίτσας, προϋπολογισμού 3,4 δις δρχ.· κατασκευή σήραγγας εκτροπής και συναφών έργων, φράγματος Πύλης Τρικάλων, προϋπολογισμού 3,2 δις δρχ. **Κτιριακά έργα** : μελέτη και κατασκευή 120 κατοικιών στην περιοχή Κοζάνης, με σκοπό την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων, προϋπολογισμού 1,3 δις δρχ.· μελέτη και κατασκευή 100 κατοικιών στην περιοχή Γρεβενών, με σκοπό την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων, προϋπολογισμού 1,1 δις δρχ.· μελέτη και κατασκευή 150 κατοικιών στις Σάπες Ροδόπης, για λογαριασμό του ΕΙ-ΔΑΠΟΕ (Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης Παλιννοστούντων Ομογενών Ελλήνων), προϋπολογισμού 2 δις δρχ. **ΟΣΕ** : κατασκευή χωματοουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Κορίνθου, τμήματα Κυρά Βρύσης-Αρχαίας Κορίνθου, Καλαμακίου-Ισθμού, προϋπολογισμού 9 δις δρχ. **Λιμενικά έργα** : κατασκευή Α' φάσης έργων επέκτασης του λιμένα Αλεξανδρούπολης, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ., σε συνεργασία με την Αιγαιοπελαγίτικη ΑΒΕΝΤΕ. **Αεροδρόμιο Αθήνας** : κατασκευή επίστρωσης αεροδιαδρόμων, στο υπό κατασκευή νέο αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα, προϋπολογισμού 6,4 δις δρχ. **Νοσοκομεία** : κατασκευή νοσοκομείου δυτικών περιοχών Θεσσαλονίκης, τοποθέτηση ξενοδοχειακού και ιατρικού εξοπλισμού, προϋπολογισμού 3,6 δις δρχ.¹⁴⁶

Η Μηχανική κατά την τελευταία τριετία έχει στρέψει το ενδιαφέρον της, στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων και συγχρηματοδοτούμενων έργων, τα οποία εμφανίζουν σοβαρές προοπτικές και την ευνοούν ως προς την ανάληψη τους, λόγω της ισχυρής κεφαλαιακής της διάρθρωσης και του μεγάλου μηχανολογικού της εξοπλισμού. Σε αυτή την κατηγορία των έργων, ανήκουν το υπόγειο πάρκινγκ στην πλατεία Κοτζιά στο κέντρο της Αθήνας, για το οποίο η εταιρεία δαπάνησε 1,5 δις δρχ., το Νεκροταφείο του Συνδέσμου Δήμων περιοχής Πειραιά, για το οποίο η εταιρεία δαπάνησε 5,5 δις δρχ. και το καζίνο Ρόδου, για το οποίο η εταιρεία δαπάνησε 1 δις δρχ. Ακόμα, η Μηχανική κατά τα τελευταία 3 χρόνια έχει αναπτύξει έντονη δραστηριότητα

¹⁴⁶ Λεωτσάκος Π., Ένας ισχυρός πυρήνας από πραγματικά εύρωστες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 54. Γαβρινωτής Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 34. Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε., έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997, σ. 130. Παπαδογιάννης Γ., Αύξηση κερδών 40% για τη Μηχανική, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 474 (14-5-98), σ. 27

στον τομέα της εκμετάλλευσης ακινήτων. Ήδη, η εταιρεία έχει κατασκευάσει κτιριακό συγκρότημα στην Αθήνα και συγκεκριμένα στην περιοχή του Αμαρουσίου, το οποίο αποτελείται από τρία κτίρια, εκ των οποίων το ένα στεγάζει την έδρα της εταιρείας, η οποία μεταφέρθηκε από την Θεσσαλονίκη στην Αθήνα τον Ιανουάριο του 1997, το δεύτερο πουλήθηκε στην ασφαλιστική εταιρεία Generali, ενώ για το τρίτο κτίριο, βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο οι συζητήσεις με μεγάλη εταιρεία για την πώληση του, από την οποία η εταιρεία αναμένει να εισπράξει περί το 1,6 δις δρχ. Συνολικά, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και των αυτοχρηματοδοτούμενων, ανέρχεται σε 143 δις δρχ.¹⁴⁷

Επίσης, η εταιρεία δραστηριοποιείται ήδη και στον ενεργειακό τομέα, μέσω της θυγατρικής της Μηχανική Ενεργειακή ΑΕ, με την κατασκευή μικρών υδροηλεκτρικών έργων. Αυτό τον καιρό η Μηχανική ξεκινά την υλοποίηση επένδυσης ύψους 1,9 δις δρχ., που αφορά την κατασκευή του υδροηλεκτρικού σταθμού δυναμικότητας 4MW στην περιοχή Θεοδωριάνων Άρτας, ενώ παράλληλα αναμένει και το αποτέλεσμα από την αξιολόγηση της πρότασης που έχει υποβάλλει για την κατασκευή υδροηλεκτρικού σταθμού στον ποταμό Βενέτικο στην περιοχή Γρεβενών δυναμικότητας 5MW, μια επένδυση ύψους 2,4 δις δρχ.¹⁴⁸

Όσον αφορά επίσης το ενδιαφέρον της εταιρείας για την περαιτέρω επέκταση της στον τομέα της αυτοχρηματοδότησης, αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο, καθώς αναμένεται από το 2000 και μετά, να κατασκευαστούν πολλά έργα με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης στην Ελλάδα και μάλιστα αυτή την εποχή βρίσκεται σε επαφή με άλλες ελληνικές εταιρείες, για την από κοινού διεκδίκηση στο μέλλον, αυτοχρηματοδοτούμενων έργων.

¹⁴⁷ Παπαδογιάννης Γ., Βάσεις για σταθερά ανοδική πορεία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 56 (18-12-96), σ. 26. Παπαδογιάννης Γ., Έργο 6,4 δις στα Σπάτα για τη Μηχανική, *Εξουσία*, αρ. φύλου 353 (13-12-97), σ. 25. Λεωτσάκος Π., Η ταυτότητα των εταιρειών Η' τάξης, *Εξπρές (Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 43

¹⁴⁸ Παπαδογιάννης Γ., Αύξηση κερδών 40% για τη Μηχανική, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 474 (14-5-98), σ. 27

ΙΑ) ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ

Η εταιρεία είναι από τις πιο παλιές στο χώρο των κατασκευών, αφού ιδρύθηκε πριν από 40 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1960), με έδρα την Αθήνα (Σπ. Τρικούπη 60). Ιδρυτές και κύριοι μέτοχοι της Προοδευτικής είναι η οικογένεια Κούτλα, οι οποίοι και βρίσκονται στο τιμόνι της εταιρείας. Πρόεδρος του Δ.Σ είναι ο κ. Βασίλειος Ράγκος, ενώ αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας είναι ο κ. Κωνσταντίνος Κούτλας. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 16-12-1993¹⁴⁹ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 10.081.500 κοινές μετοχές, φθάνει τα 8,045 δις δρχ.¹⁵⁰

Η Προοδευτική, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, από την ίδρυση της έως σήμερα έχει κατασκευάσει αρκετά και σημαντικά έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, υδραυλικά, ενεργειακά, αρδευτικά κ.ά.). Μάλιστα, κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970, η εταιρεία κατασκεύασε αρκετά σημαντικά έργα, όπως π.χ. τμήματα των οδικών αξόνων Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Αθηνών-Πατρών, τα υδραυλικά έργα στη λίμνη Κερκίνη, το φράγμα του Μόρνου και αρδευτικά έργα στον Έβρο.¹⁵¹

Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις τόσο σε κεφάλαια, όσο και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, με σκοπό να ανταποκριθεί με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιουργεί, η ανάγκη κατασκευής έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας την περίοδο 1994-97 αυξήθηκε και έφθασε το 1997 το 1,45 δις δρχ. (1994 815 εκ., 1995 840 εκ., 1996 1,195 δις, 1997 1,45 δις), ενώ αυξημένη εμφανίζεται την ίδια περίοδο και η αξία του πάγιου ενεργητικού και έφθασε το 1997 τα 3,7 δις δρχ. (1994 1,93 δις, 1995 2,645 δις, 1996 3,35 δις, 1997 3,7 δις), όπως επίσης αυξημένα είναι και τα ίδια κεφάλαια που έφθασαν το 1997 τα 8,15 δις δρχ. (1994 6,2 δις, 1995 6,86 δις, 1996 7,84 δις, 1997 8,15 δις). Αυξημένος, επίσης, εμφανίζεται την ίδια χρονική περίοδο ο κύκλος εργασιών και έφθασε το 1997 τα 8,495 δις δρχ. (1994 6,175 δις, 1995 6,46 δις, 1996 7,915 δις, 1997 8,495 δις). Αντίθετα, μειωμένα εμφανίζονται τα προ φόρων κέρδη την ίδια περίοδο (παρά την άνοδο που σημείωσαν το 1996) και έφθασαν το 1997 τα 835 εκ. δρχ. (1994 1,715 δις, 1995 1,305 δις, 1996 1,62 δις, 1997 835 εκ.), ενώ μειωμένο εμφανίζεται την ίδια χρονική περίοδο και

¹⁴⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πεταίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 43

¹⁵⁰ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁵¹ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 43

το περιθώριο καθαρού κέρδους (παρά τη μικρή άνοδο που σημείωσε το 1996), το οποίο ανήλθε στα 1997 στο 9,79% (1994 27,77%, 1995 20,21%, 1996 20,49%, 1997 9,79%).¹⁵²

Η εταιρεία αυτή τη στιγμή κατασκευάζει είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες αρκετά και σημαντικά έργα, τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Πελασγίας-Αγίων Θεοδώρων (από διόδια Πελασγίας έως Αγίου Θεοδώρου), προϋπολογισμού 9,5 δις δρχ.· κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 12,5%. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος Πυλαίας-Κήπων (από Πυλαία έως Τελωνείο Κήπων), προϋπολογισμού 11,5 δις δρχ. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου : κατασκευή γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, προϋπολογισμού 210 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" 8%. Οδικός άξονας Θεσσαλονίκης-Σερρών-Προμαχώνα, κατασκευή τμήματος από τον κόμβο Λευκώνα έως τον Κόμβο Σιδηροκάστρου, προϋπολογισμού 2 δις δρχ. **ΟΣΕ** : κατασκευή χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων σε επιλεγμένα τμήματα μήκους 39 χλμ στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, προϋπολογισμού 2,3 δις δρχ.· κατασκευή σήραγγας χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων στη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Κορίνθου, τμήμα Ελευσίνας-Νέας Περάμου, προϋπολογισμού 10 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Αρδευτικά έργα** : κατασκευή αρδευτικού έργου Μεξιατών-Κομποτάδων νομού Φθιώτιδας, προϋπολογισμού 3,5 δις δρχ.· κατασκευή αρδευτικού δικτύου Λευκογείων Δράμας, προϋπολογισμού 6,9 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής 83%. **Ενεργειακά έργα** : κατασκευή φράγματος Συκιάς Αχελώου, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή υδροηλεκτρικού σταθμού Θησαυρού Νέστου, προϋπολογισμού 41 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 45%.¹⁵³

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας ανέρχεται σήμερα σε 38 δις δρχ., με προοπτική να αυξηθεί, καθώς η Προοδευτική αναμένει τα αποτελέσματα από διαγωνισμούς έργων αρκετών δισεκατομμυρίων, στους οποίους συμμετέχει.¹⁵⁴

¹⁵² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹⁵³ Γαβριλιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 35

¹⁵⁴ Παπαδογιάννης Γ., Η Προοδευτική προς υπογραφή συμβάσεων σε Κύπρο-Ρουμανία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 224 (14-7-97), σ. 26

Όσον αφορά τη δραστηριοποίηση της εταιρείας στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, πέρα από τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου στην οποία συμμετέχει, η Προοδευτική ενδιαφέρεται για περαιτέρω επέκταση στον τομέα αυτό και μάλιστα αυτή την περίοδο, βρίσκεται σε επαφή με άλλες ελληνικές εταιρείες, για την από κοινού διεκδίκηση στο μέλλον της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση (ήδη, αυτή την περίοδο η εταιρεία βρίσκεται σε συνεργασία με τις ελληνικές Θεμελιοδομή και Ευκλείδης, τη γερμανική KIER Group και τη γαλλική Transroute Internationale για τη διεκδίκηση του έργου της ζεύξης του Μαλιακού).¹⁵⁵

¹⁵⁵ Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

ΙΒ) Κ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις σχετικά καινούργιες στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, αφού ιδρύθηκε πριν από 20 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1979), με έδρα την Αθήνα (Στρέιτ 17-19 Φιλοθέη). Ιδρυτής και κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι ο κ. Κωνσταντίνος Σαραντόπουλος, ο οποίος είναι παράλληλα πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, ενώ αντιπρόεδρος και τεχνικός διευθυντής της εταιρείας είναι ο κ. Ιωάννης Παπανικολάου. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 2-8-1994¹⁵⁶ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 6.938.220 κοινές μετοχές, φθάνει τα 9,92 δις δρχ.¹⁵⁷

Η εταιρεία, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, από τη ίδρυση της έως σήμερα έχει κατασκευάσει αρκετά σημαντικά έργα, όπως π.χ. ο κλειστός αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Τρίπολης (ο πρώτος στην Ελλάδα), οι νέες εγκαταστάσεις της γαλακτοβιομηχανίας Δέλτα στον Άγιο Στέφανο Αττικής και το πολυτελές ξενοδοχείο Hilton στη Ρόδο, όμως το κύριο χαρακτηριστικό της εταιρείας είναι η έντονη δραστηριοποίηση της σε έργα οδοποιίας.¹⁵⁸

Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις ενίσχυσης τόσο των ιδίων κεφαλαίων της, όσο και του μηχανολογικού εξοπλισμού της και ήδη προχώρησε στα 1997 στην έκδοση μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου ύψους 2,5 δις δρχ., προκειμένου να καλύψει τη συμμετοχή της στα δύο μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στα οποία συμμετέχει η Κ. Ι. Σαραντόπουλος, που είναι η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και η λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων.¹⁵⁹

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας την περίοδο 1994-97 αυξήθηκαν και έφθασαν το 1997 τα 10,85 δις δρχ. (1994 9,53 δις, 1995 10,165 δις, 1996 10,575 δις, 1997 10,85 δις), η αξία του μηχανολογικού της εξοπλισμού αυξήθηκε εντυπωσιακά κατά την ίδια περίοδο, φθάνοντας το 1997 τα 3,625 δις δρχ. (1994 1,475 δις, 1995 2,585 δις, 1996 2,825 δις, 1997 3,625 δις), όπως επίσης και η αξία του πάγιου ενεργητικού της, φθάνοντας το 1997 τα 4,9 δις δρχ. (1994 2,12 δις, 1995 3,35 δις, 1996 3,9 δις, 1997 4,9 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας την ίδια χρονική περίοδο και έφθασε το 1997 στα 11,025 δις δρχ., παρά τη μεγάλη μείωση που υπέστη το 1995 (1994 11,4 δις, 1995 8,98 δις, 1996 10,76 δις, 1997 11,025 δις). Αντίθετα, το περιθώριο καθαρού κέρδους την περίοδο 1994-97, εμφανίζεται μειωμένο συνεχώς και έφθασε το 1997 σε ποσοστό 14,64% (1994 22,93%,

¹⁵⁶ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 43

¹⁵⁷ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁵⁸ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 43

¹⁵⁹ Κουλούρης Β., Ομολογιακό δάνειο 2,5 δις από την Κ.Ι. Σαραντόπουλος, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 321 (7-12-96), σ. 10

1995 20,09%, 1996 16,88%, 1997 14,64%), ενώ και τα προ φόρων κέρδη την ίδια περίοδο εμφανίζονται μειωμένα, παρά τη μικρή αύξηση το 1996 και έφθασαν το 1997 το 1,615 δις δρχ. (1994 2,615 δις, 1995 1,805 δις, 1996 1,815 δις, 1997 1,615 δις).¹⁶⁰

Η εταιρεία κατασκευάζει μόνη της ή σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα, τα οποία είναι τα εξής:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος μήκους 3 χλμ στην ευρεία παράκαμψη Πατρών, προϋπολογισμού 12 δις δρχ.· κατασκευή τμήματος Αλμυρού-Αερινού, προϋπολογισμού 19 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Μέτων ΑΕ· κατασκευή τμήματος Αερινού-Μεγάλου Μοναστηρίου, προϋπολογισμού 19 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 8,75%. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος Κρυσταλλοπηγής-Ψηλορράχης, προϋπολογισμού 23 δις δρχ., σε συνεργασία με την ιταλική Anstaldi. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, προϋπολογισμού 210 δις δρχ., σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" 5%. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,2%. **ΟΣΕ :** κατασκευή σήραγγας Καλλίδρομου, χωματουργικών και λοιπών τεχνικών έργων για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, τμήμα Τιθορέας-Λιανοκλαδίου, μήκους 19 χλμ προϋπολογισμού 85 δις δρχ., σε κοινοπραξία, τμήμα Πλαταμώνα-Λεπτοκαρυάς μήκους 12 χλμ προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 11,6%.¹⁶¹

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της εταιρείας φθάνει σήμερα τα 72 δις δρχ. Όσον αφορά την επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρείας στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων έργων αυτή τη στιγμή η Κ. Ι. Σαραντόπουλος βρίσκεται σε επαφή με άλλες ελληνικές εταιρείες, προκειμένου να προχωρήσουν σε συνεργασία μεταξύ τους, για την από κοινού διεκδίκηση στο μέλλον της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση (ήδη αυτή την περίοδο η εταιρεία σε συνεργασία με τις ελληνικές ΓΕΚ και ΔΙΕΚΑΤ, τις ιταλικές Anstaldi, Autostrade International, τις

¹⁶⁰ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹⁶¹ Τσίρος Θ., Πιο μεγάλα και σύνθετα έργα απαιτούν ισχυρότερες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 58· Παπαδογιάννης Γ., Αύξηση κερδών 22% το πρώτο εξάμηνο για το Σαραντόπουλο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 296 (7-10-97), σ. 26· Σακελλαρίου Ν., Μικρές απώλειες για Σαραντόπουλο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 504 (19-6-98), σ. 30

γερμανικές Højgaard & Schultz, Monberg & Thorsen, Hannemann & Højlund και τις Phil. & Son, Penco, Ramboll το έργο ζεύξης του Μαλιακού, προϋπολογισμού 100 δις δρχ.).¹⁶²

¹⁶² Ο.π., σ. 30· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 43· Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

ΙΓ) ΤΕΡΝΑ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις σχετικά καινούργιες στο χώρο των κατασκευών καθώς ιδρύθηκε πριν από 25 και κάτι χρόνια (έτος ίδρυσης 1972), με έδρα την Αθήνα (Θεμιστοκλέους 87). Ιδρυτές και κύριοι μέτοχοι της Τέρνα είναι η οικογένεια Περιστέρη και συγκεκριμένα ο κ. Γεώργιος Περιστέρης, ο οποίος είναι πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας και οι κ. Ε. Περιστέρη και Α. Περιστέρη. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 21-1-1994¹⁶³ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 8.661.250 κοινές μετοχές, φθάνει τα 9,14 δις δρχ.¹⁶⁴

Η Τέρνα, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, από την ίδρυση της έως σήμερα, έχει κατασκευάσει αρκετά και σημαντικά έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, λιμενικά, ενεργειακά, υδραυλικά κ.ά.), όπως π.χ. κτίρια του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων της ίδιας πόλης, τμήματα της εθνικής οδού Αθηνών-Κορίνθου, το αρδευτικό δίκτυο του ποταμού Αχέροντα στο νομό Πρεβέζης και το αρδευτικό έργο της Απολλακιάς Ρόδου.¹⁶⁵

Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό, προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που δημιουργούνται από την ανάγκη για κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι την περίοδο 1994-97 η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας αυξήθηκε με εντυπωσιακούς ρυθμούς και έφθασε το 1997 τα 5,1 δις δρχ. (1994 1 δις, 1995 1,875 δις, 1996 2,6 δις, 1997 5,1 δις), όπως αυξημένη είναι την ίδια χρονική περίοδο η αξία του πάγιου ενεργητικού της εταιρείας που έφθασε το 1997 τα 7,85 δις δρχ. (1994 1,255 δις, 1995 2,525 δις, 1996 4,265 δις, 1997 7,85 δις), ενώ και τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αυξήθηκαν την ίδια χρονική περίοδο, φθάνοντας το 1997 τα 8 δις δρχ. (1994 3,845 δις, 1995 6,21 δις, 1996 6,51 δις, 1997 8 δις). Αυξημένος, επίσης, εμφανίζεται την ίδια περίοδο και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας, που έφθασε το 1997 τα 11,04 δις δρχ. (1994 6,47 δις, 1995 6,79 δις, 1996 8,85 δις, 1997 11,04 δις), όπως, επίσης, αυξημένα εμφανίζονται την ίδια περίοδο και τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας που έφθασαν το 1997 το 1,61 δις δρχ. (1994 1,415 δις, 1995 1,515 δις, 1996 1,605 δις, 1997 1,61 δις). Αντίθετα, μειωμένο την ίδια χρονική περίοδο εμφανίζεται το καθαρό περιθώριο κέρδους της

¹⁶³ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40

¹⁶⁴ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁶⁵ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40

εταιρείας (παρά την άνοδο που σημείωσε το 1995), που ανήλθε το 1997 στο 14,59% (1994 21,90%, 1995 22,32%, 1996 18,12%, 1997 14,59%).¹⁶⁶

Η Τέρνα κατασκευάζει αυτή τη στιγμή είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα, τα οποία είναι:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Μεγάλου Μοναστηρίου-αρχή ευρείας παράκαμψης Λάρισας, προϋπολογισμού 19 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 20%. Κατασκευή οδού Ιωαννίνων-Κακαβιάς, τμήμα μεθοριακός σταθμός Κακαβιάς-Δελβινακίου, προϋπολογισμού 3 δις δρχ. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή επέκτασης τελωνείου του μεθοριακού σταθμού Κακαβιάς Ιωαννίνων, προϋπολογισμού 1,2 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 50%. κατασκευή διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου του μεθοριακού σταθμού Κακαβιάς Ιωαννίνων, προϋπολογισμού 600 εκ. δρχ. **Αρδευτικά έργα :** κατασκευή αρδευτικού έργου Λιθίνου Ιωαννίνων, προϋπολογισμού 5 δις δρχ. κατασκευή αρδευτικού δικτύου Φερών Έβρου, προϋπολογισμού 4,5 δις δρχ. κατασκευή φράγματος Αμαρίου Ρεθύμνου, προϋπολογισμού 7 δις δρχ. **Ενεργειακά έργα :** κατασκευή αναρρυθμιστικού έργου ποταμού Άραχθου και υδροηλεκτρικού σταθμού Πουρνάρι II στο Νομό Άρτας, προϋπολογισμού 15 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 70%. **Κτιριακά έργα :** κατασκευή επέκτασης υδροθεραπευτηρίου και ξενοδοχειακής μονάδας στη Νέα Απολλωνία Θεσσαλονίκης, για λογαριασμό της ΕΤΒΑ, προϋπολογισμού 4 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 25%. **Νοσοκομεία :** κατασκευή Γενικού Περιφερειακού Νοσοκομείου Χανίων, προϋπολογισμού 9 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 33%. κατασκευή Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Λάρισας, προϋπολογισμού 20 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 50%. κατασκευή επέκτασης πτέρυγας Γενικού Νοσοκομείου Δράμας, προϋπολογισμού 3 δις δρχ., σε κοινοπραξία με ποσοστό συμμετοχής 50%.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12. Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6. Κουλούρης Β., ΤΕΡΝΑ: σημαντικές επενδύσεις 2,3 δις σε εξοπλισμό, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 310 (21-9-96), σ. 13.

¹⁶⁷ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 35. Γαβρινιώτης Φ., Ένα απέραντο εργοτάξιο, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 26. Κουλούρης Β., ΤΕΡΝΑ: σημαντικές επενδύσεις 2,3 δις σε εξοπλισμό, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 310 (21-9-96), σ. 13.

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της Τέρνα, ανέρχεται σήμερα στα 22 δις δρχ., ποσό που αναμένεται να αυξηθεί, καθώς η εταιρεία διεκδικεί σημαντικό κομμάτι από έργα του ΟΣΕ, στους διαγωνισμούς των οποίων συμμετέχει.¹⁶⁸

Η Τέρνα τα τελευταία 2 χρόνια έχει επεκταθεί στην κατασκευή ιδιωτικών έργων με αυτοχρηματοδότηση και μάλιστα δραστηριοποιείται στην κατασκευή μικρών ενεργειακών έργων. Ήδη, η εταιρεία, μέσω της θυγατρικής της Τέρνα Ενεργειακή, υλοποιεί επένδυση ύψους 3,7 δις δρχ., που αφορά την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση αιολικού πάρκου στην περιοχή της Εύβοιας ισχύος 10 MW, που αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 1998, ενώ η εταιρεία σχεδιάζει την κατασκευή δύο ακόμα αιολικών πάρκων στην περιοχή της Εύβοιας.¹⁶⁹

Όσον αφορά την περαιτέρω δραστηριοποίηση της εταιρείας στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων έργων, αυτή την περίοδο η Τέρνα βρίσκεται σε επαφή με άλλες ελληνικές εταιρείες, για τη δημιουργία κοινού σχήματος για την από κοινού διεκδίκηση της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση στην Ελλάδα από το 2000 και μετά (η εταιρεία συμμετέχει σε κοινοπραξία με τις Bau Hoding, Alpine Baugesellschaft, Besix, Intertoll Management Systems, η οποία διεκδικεί το έργο της ζεύξης του Μαλιακού).¹⁷⁰

¹⁶⁸ Παπαδογιάννης Γ., Διεκδικεί έργα του ΟΣΕ η Τέρνα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 272 (9-9-97), σ. 27

¹⁶⁹ Παπαδογιάννης Γ., Μονάδα ηλεκτρισμού θα ιδρύσει η ΤΕΡΝΑ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 93 (4-2-97), σ. 26

¹⁷⁰ Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28

ΙΔ) ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΟΛΟΥ, ΤΕΒ ΑΕ

Η εταιρεία είναι από τις πιο παλιές εταιρείες στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, αφού ιδρύθηκε πριν από 50 περίπου χρόνια (έτος ίδρυσης 1949), με έδρα το Βόλο όπου έμεινε μέχρι το 1959, οπότε η έδρα της εταιρείας μεταφέρθηκε στην Αθήνα (Ακακίων 39 και Μονεμβασίας 25 Μαρούσι), όπου και παραμένει μέχρι σήμερα. Κύριοι μέτοχοι της ΤΕΒ είναι ο κ. Νικόλαος Τρίχας, που είναι πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, ο κ. Ιωάννης Πολυμέρου, που είναι τεχνικός διευθυντής της εταιρείας και οι κ.κ. Α. Τρίχα-Αθανασούλη και Λ. Τρίχα-Βελισσαρίου. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 3-2-1994¹⁷¹ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 8.280.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 12,38 δις δραχ.¹⁷²

Η ΤΕΒ, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, από την ίδρυση της έως και σήμερα έχει κατασκευάσει αρκετά σημαντικά έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, υδραυλικά, αρδευτικά, ενεργειακά, γέφυρες κ.ά.) και μάλιστα από το 1985 και μετά, κατασκεύασε και συνεχίζει να κατασκευάζει έργα υψηλής τεχνογνωσίας, όπως την καλωδιακή γέφυρα του Ευρίπου στη Χαλκίδα και το υδροηλεκτρικό έργο Θησαυρού στο Νέστο (το μεγαλύτερο χωμάτινο φράγμα και ο μεγαλύτερος υπερχειλιστής σκυροδέματος στην Ελλάδα).¹⁷³

Η εταιρεία προχώρησε τα τελευταία χρόνια σε σημαντικές επενδύσεις σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιουργούνται από την ανάγκη κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι την περίοδο 1994-97, η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας αυξήθηκε και έφθασε το 1997 τα 2,5 δις δραχ. (1994 1,29 δις, 1995 2,17 δις, 1996 2,37 δις, 1997 2,5 δις), ενώ αυξημένη είναι και η αξία του πάγιου ενεργητικού την ίδια περίοδο και έφθασε το 1997 τα 4,3 δις δραχ. (1994 2,055 δις, 1995 2,94 δις, 1996 4,14 δις, 1997 4,3 δις), όπως αυξημένα είναι την ίδια περίοδο και τα ίδια κεφάλαια, που έφθασαν το 1997 τα 7,4 δις δραχ. (1994 6,505 δις, 1995 6,74 δις, 1996 7 δις, 1997 7,4 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, την ίδια περίοδο και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας (παρά τη μικρή μείωση που σημείωσε το 1995), ο οποίος έφθασε το 1997 9,295 δις δραχ. (1994 6,55 δις, 1995 6,46 δις, 1996 8,315 δις, 1997 9,295 δις). Αντί-

¹⁷¹ Κουλούρης Β., ΤΕΒ : σαράντα χρόνια αξιοπιστία και σοβαρότητα, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 28· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 24· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39· Λεωτσάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* (Ειδικό ένθετο), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. IV· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39

¹⁷² Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁷³ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39

θετα, μειωμένα εμφανίζονται την ίδια χρονική περίοδο τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας (παρά τη μικρή αύξηση το 1997) και έφθασαν το 1997 το 1,07 δις δρχ. (1994 1,61 δις, 1995 1,155 δις, 1996 1,045 δις, 1997 1,07 δις), όπως μειωμένο εμφανίζεται την ίδια περίοδο και το περιθώριο καθαρού κέρδους, που έφθασε το 1997 στο 11,49% (1994 24,60%, 1995 17,89%, 1996 12,54%, 1997 11,49%).¹⁷⁴

Η ΤΕΒ κατασκευάζει αυτή τη στιγμή μόνη της, ή σε κοινοπραξίες αρκετά σημαντικά έργα, τα οποία είναι:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Κάστρου-Μαρτίνου, προϋπολογισμού 9,3 δις δρχ., σε συνεργασία με την ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ· κατασκευή ευρείας παράκαμψης Λάρισας, προϋπολογισμού 30 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής 6,25%· κατασκευή τμήματος Δίου-Κατερίνης, προϋπολογισμού 10,5 δις δρχ. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος Αγία Αναστασίας-σήραγγας Δωδώνης-Πεδινής-Δροσοχωρίου, προϋπολογισμού 22 δις δρχ., σε κοινοπραξία· κατασκευή τμήματος μήκους 8 χλμ της εξωτερικής περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης, από κόμβο Κ2 έως κόμβο Κ4, προϋπολογισμού 7 δις δρχ.· κατασκευή τμήματος μήκους 16 χλμ της ευρείας παράκαμψης Καβάλας, από κόμβο Αγίου Σύλλα έως Νέα Καρβάλη, προϋπολογισμού 16,5 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Νέα εθνική οδός Τρίπολης-Καλαμάτας, τμήμα Τσακώνας-Παραδεισίων, προϋπολογισμού 3,355 δις δρχ. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, προϋπολογισμού 210 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΓΕΦΥΡΑ" 8%. Λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, προϋπολογισμού 450 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής στην κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" 6,8%. **Νοσοκομεία :** κατασκευή Γενικού Περιφερειακού Νοσοκομείου Καλαμάτας, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ., σε συνεργασία με τη Ζεύς ΑΤΕ. **Ενεργειακά έργα :** κατασκευή φράγματος, εκχειλιστή και συναφών έργων του υδροηλεκτρικού σταθμού Θησαυρού Νέστου, προϋπολογισμού 13,4 δις δρχ. σε κοινοπραξία, με ποσοστό συμμετοχής 40%· υδροηλεκτρικός σταθμός Θησαυρού Νέστου, κατασκευή οδού επικοινωνίας προς Σιδηρόνερο και Παπάδες, προϋπολογισμού 3,3 δις δρχ.¹⁷⁵

¹⁷⁴ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγκριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών): Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹⁷⁵ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 35· Λεωτσάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* (Ειδικό ένθετο), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. IV

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της ΤΕΒ φθάνει τα 57 δις δρχ. και σε αυτό συμπεριλαμβάνονται η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και η λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, ενώ το ποσό αυτό αναμένεται να αυξηθεί, καθώς η εταιρεία αναμένει τα αποτελέσματα από διαγωνισμούς έργων αρκετών δισεκατομμυρίων δρχ., στους οποίους συμμετέχει αυτή την εποχή.¹⁷⁶

Η ΤΕΒ δραστηριοποιείται τα τελευταία 3 χρόνια και στην εκμετάλλευση ακινήτων και μάλιστα συμμετέχει μαζί με τις εταιρείες ΑΛΤΕ, Άκτωρ, Ελληνική Τεχνοδομική και Εργάς, στο επιχειρηματικό σχήμα που έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των ακινήτων και του κτήματος Καμπά, που βρίσκονται κοντά στο υπό κατασκευή νέο αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα.¹⁷⁷

Η εταιρεία δραστηριοποιείται ήδη και στην κατασκευή αυτοχρηματοδοτούμενων και συγχρηματοδοτούμενων έργων, αφού συμμετέχει στις κοινοπραξίες "ΓΕΦΥΡΑ" και "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ", που έχουν αναλάβει την κατασκευή της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, η πρώτη και την κατασκευή της λεωφόρου Ελευσίνας-Σπάτων, η δεύτερη. Όσον αφορά την περαιτέρω επέκταση της εταιρείας στην κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση, η ΤΕΒ βρίσκεται σε επαφή με άλλες ελληνικές εταιρείες για τη δημιουργία σχήματος που θα διεκδικήσει από κοινού στο μέλλον την κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση (αυτή την περίοδο η εταιρεία σε συνεργασία με τη ΖΕΥΣ, τις γαλλικές Group GTM, Dumez/GTM και τις Dredging International, International Port Engineering Management, ανήκει σε έναν από τους ομίλους που διεκδικούν τη ζεύξη του Μαλιακού).¹⁷⁸

¹⁷⁶ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39

¹⁷⁷ Ο.π.: Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10 204 (3-4-97), σ. 36

¹⁷⁸ Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-98), σ. 28· Λεωταάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* (Ειδικό ένθετο), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. IV

ΙΕ) ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΦΟΙ Μ. ΤΡΑΥΛΟΥ ΑΒΕΤΤΕ

Η εταιρεία είναι από τις πλέον καινούργιες στο χώρο των κατασκευών στην Ελλάδα, αφού ιδρύθηκε πριν από 12 χρόνια (έτος ίδρυσης 1986) με έδρα την Αθήνα (Χρ. Σμύρνης 11 Μοσχάτο). Ιδρυτές και κύριοι μέτοχοι της Τεχνοδομής, είναι οι αδελφοί Μάριος, Γεώργιος και Δημήτριος Τραυλός. Πρόεδρος της εταιρείας είναι ο κ. Μάριος Τραυλός και αντιπρόεδρος ο κ. Δημήτριος Τραυλός. Η εταιρεία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών στις 22-7-1994¹⁷⁹ και η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών της, οι οποίες ανέρχονται σε 6.045.000 κοινές μετοχές, φθάνει τα 4,535 δις δρχ.¹⁸⁰

Η Τεχνοδομή, η οποία είναι κάτοχος πτυχίου Η' τάξης, έχει κατασκευάσει αρκετά σημαντικά έργα όλων των κατηγοριών (οδοποιία, υδραυλικά, κτιριακά κ.ά.) αλλά το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η έμφαση στα έργα οδοποιίας, τα οποία αποτελούν το 68% των έργων που έχει εκτελέσει ως σήμερα.¹⁸¹

Η Τεχνοδομή τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια και μηχανολογικό εξοπλισμό, με σκοπό να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις προκλήσεις που δημιουργεί η ανάγκη, για κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι κατά την περίοδο 1994-97 η αξία του μηχανολογικού εξοπλισμού της εταιρείας αυξήθηκε και έφθασε το 1997 τα 4,1 δις δρχ. (1994 1,39 δις, 1995 2,04 δις, 1996 2,585 δις, 1997 4,1 δις), όπως αυξημένη είναι την ίδια χρονική περίοδο και η αξία του πάγιου ενεργητικού, που έφθασε το 1997 τα 8,25 δις δρχ. (1994 2,23 δις, 1995 5,935 δις, 1996 6,55 δις, 1997 8,25 δις), ενώ και τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας αυξήθηκαν την ίδια περίοδο και έφθασαν το 1997 τα 8,2 δις δρχ. (1994 4,45 δις, 1995 7,07 δις, 1996 7,57 δις, 1997 8,2 δις). Αυξημένος εμφανίζεται, επίσης, την ίδια χρονική περίοδο ο κύκλος εργασιών της Τεχνοδομής και έφθασε το 1997 στα 11,26 δις δρχ. (1994 6,29 δις, 1995 8,02 δις, 1996 11,195 δις, 1997 11,26 δις), ενώ αντίθετα τα προ φόρων κέρδη της εταιρείας την ίδια χρονική περίοδο εμφανίζουν μείωση (παρά τη μεγάλη αύξηση του 1996) και το 1997 ανήλθαν στο 1,095 δις δρχ. (1994 1,515 δις, 1995 1,21 δις, 1996 1,82 δις, 1997 1,095 δις), ενώ μειωμένο εμφανίζεται και το περιθώριο καθαρού κέρδους (παρά την αύξη-

¹⁷⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 25. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39

¹⁸⁰ Τσαραγκλής Γ., Χρηματιστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39

¹⁸¹ Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39

ση που σημείωσε το 1996) την ίδια χρονική περίοδο και ανήλθε το 1997 στο 9,73% (1994 24,11%, 1995 15,06%, 1996 16,27%, 1997 9,73%).¹⁸²

Η Τεχνοδομή κατασκευάζει αυτή τη στιγμή είτε μόνη της, είτε σε κοινοπραξίες αρκετά και σημαντικά έργα, τα οποία είναι:

Οδικά έργα : ΠΑΘΕ, κατασκευή τμήματος Μαρτίνου-Αταλάντης, προϋπολογισμού 14,5 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Εγνατία Οδός, κατασκευή τμήματος Λυκοχωρίου-Μακρυχώρας, προϋπολογισμού 11,6 δις δρχ., σε συνεργασία με την Εκτέρ ΑΕ· κατασκευή σηράγγων Μεσοβουνίου και Γκρίκας, προϋπολογισμού 8 δις δρχ.· κατασκευή τμήματος Αγίου Νικολάου-Κουμαριάς, προϋπολογισμού 14,5 δις δρχ., σε κοινοπραξία. Περιφερειακή λεωφόρος Πειραιά, τμήμα από Νέο Φάληρο έως Ακτή Κονδύλη, προϋπολογισμού 6,5 δις δρχ. **ΟΣΕ :** εκτέλεση χωματουργικών εργασιών και λοιπών τεχνικών έργων σε μήκος 5 χλμ για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Κορίνθου, τμήμα Ασπροπύργου-Ελευσίνας, προϋπολογισμού 3,5 δις δρχ. **Ενεργειακά έργα :** κατασκευή φράγματος Συκιάς Αχελώου, προϋπολογισμού 30 δις δρχ., σε κοινοπραξία. **Νοσοκομεία :** ανακατασκευή κτιρίου Σχολής Δημόσιας Υγείας, επί της λεωφόρου Αλεξάνδρας στην Αθήνα, προϋπολογισμού 2,5 δις δρχ.· κατασκευή Νοσοκομείου "Ερρίκος Ντυνάν" και του εμπορικού και επιχειρηματικού κέντρου "Πολιτεία" για λογαριασμό του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, επί της λεωφόρου Μεσογείων στην Αθήνα, προϋπολογισμού 35 δις δρχ., σε κοινοπραξία.¹⁸³

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της Τεχνοδομής, ανέρχεται σήμερα στα 40 δις δρχ. Όσον αφορά τη δραστηριοποίηση της εταιρείας στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, η Τεχνοδομή ήρθε σε συμφωνία με τις εταιρείες Αθηνά, ΑΛΤΕ, και Άπικατ, με τις οποίες κατασκευάζει το νοσοκομείο "Ερρίκος Ντυνάν" και το εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο "Πολιτεία" επί της λεωφό-

¹⁸² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντηριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12· Μυγιάκης Μ., Σημάδια κόμψης για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ τεχνικές εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 24, 25· Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

¹⁸³ Παπαδογιάννης Γ., Δυο νέες συμβάσεις 15 δις υπέγραψε η Τεχνοδομή, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 263 (29-8-97), σ. 26· Λεωτσάκος Π., Στο Βορρά το βάρος εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 22· Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39· Κουλούρης Β., ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ, Η ανερχόμενη δύναμη, το *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 22· Κουλούρης Β., Δάφνες στο εξωτερικό βλέπει η "Τεχνοδομή", *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 13

ρου Μεσογείων στην Αθήνα, για τη δημιουργία κοινού σχήματος για την από κοινού διεκδίκηση της κατασκευής έργων με αυτοχρηματοδότηση στην Ελλάδα, μετά το 2000.¹⁸⁴

¹⁸⁴ Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ.

3.4 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Οι πολιτικές και οικονομικές ανακατάξεις που συνέβησαν στη Βαλκανική και την ανατολική Ευρώπη κατά την τελευταία δεκαετία οδήγησαν πολλές μεγάλες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες να εντείνουν τις προσπάθειες τους για διείσδυση στις αγορές αυτών των περιοχών, εκμεταλλευόμενες τις ανεπαρκείς υποδομές, τη διεθνή χρηματοδότηση για την κατασκευή έργων υποδομής καθώς και τους παραδοσιακούς φιλικούς δεσμούς που είχε και έχει η χώρα μας μαζί τους. Η πολιτική και οικονομική ρευστότητα όμως που επικρατεί σε αυτές τις χώρες, οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τη δράση των συμμοριών και της μαφίας, το ελλιπές και-πολλές φορές-ανύπαρκτο νομοθετικό πλαίσιο και οι αντιξοότητες σε ό,τι αφορά το σύστημα και ανάθεσης των έργων είναι ανασταλτικοί παράγοντες για τις κατασκευαστικές εταιρείες και ο αρχικός ενθουσιασμός για την εκεί επέκτασή τους δεν είχε την αναμενόμενη συνέχεια. Παρ' όλα αυτά, η προσδοκία ομαλοποίησης της κατάστασης και οι παράγοντες που αναφέρθηκαν παραπάνω καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστικό το χώρο της Βαλκανικής και της τέως Σοβιετικής Ένωσης. Εκτός από αυτές τις περιοχές έντονο ενδιαφέρον εκδηλώνεται από τις εταιρείες και για τον ευρύτερο χώρο της εγγύς και Μέσης Ανατολής. Άς δούμε αναλυτικά τις εταιρείες και τις δραστηριότητες τους στο εξωτερικό.

Η Μηχανική, η οποία δραστηριοποιείται στην Ουκρανία μέσω της θυγατρικής της *Michanici Ukraina*, όπου πραγματοποιεί επενδύσεις ύψους 10 δις δρχ. στην Οδησσό και τη Μαριούπολη. Στην πρώτη πραγματοποιεί επενδύσεις ύψους 7,5 δις δρχ. στην Πλατεία Ελλήνων με την κατασκευή ενός συγκροτήματος δύο κτιρίων, εκ των οποίων το ένα είναι συνολικής επιφάνειας 32.565 τετραγωνικών μέτρων και θα είναι ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, που θα αποτελείται από καταστήματα, γραφεία, εστιατόρια και εκθεσιακούς χώρους, ενώ το δεύτερο κτίριο συνολικής επιφάνειας 8.235 τετραγωνικών μέτρων, θα περιλαμβάνει 77 διαμερίσματα και 16 καταστήματα. Τα δύο αυτά κτίρια έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί, ενώ η εταιρεία αναμένει από τις πωλήσεις και τις ενοικιάσεις χώρων στα δύο αυτά κτίρια, έσοδα 20 δις δρχ. (πρόσφατα μάλιστα η Μηχανική πώλησε στην αμερικανική πολυεθνική αλυσίδα εστιατορίων *Mc Donald's* δύο κτίρια από το συγκρότημα κτιρίων της Οδησσού, εισπράττοντας 250 εκ. δρχ.). Επίσης, η Μηχανική ξεκίνησε πριν από λίγο καιρό, να πραγματοποιεί επενδύσεις ύψους 2,5 δις δρχ. στη Μαριούπολη, με την κατασκευή σε οικόπεδο 5.000 τετραγωνικών μέτρων δύο κτιρίων με γραφεία και καταστήματα.

Η εταιρεία δραστηριοποιείται ήδη και στη Βουλγαρία μέσω της θυγατρικής της *Michaniki Bulgaria*, όπου ήδη πραγματοποιεί επένδυση ύψους 6,5 δις δρχ. ανεγείροντας στη Σόφια, σε οικόπεδο 17.000 τετραγωνικών μέτρων, 4 κτίρια συνολικής επιφάνειας 25.000 τετραγωνικών μέτρων, τα οποία θα περιλαμβάνουν υπόγεια γκαράζ, γραφεία και καταστήματα και αναμένει έσοδα από τις πωλήσεις και ενοικιάσεις χώρων στα 4 αυτά κτίρια, ύψους 19 δις δρχ.

Στα σχέδια της Μηχανικής είναι η περαιτέρω επέκταση στην Ουκρανία και η διείσδυση στις χώρες της τέως Σοβιετικής Ένωσης και ειδικότερα, στο Ουζμπεκιστάν, το Καζακστάν και το Τουρκμενιστάν. Μάλιστα έχουν ήδη προχωρήσει οι επαφές της εταιρείας με την κυβέρνηση του Ουζμπεκιστάν για συνεργασία σε δημόσια έργα, επενδύσεις σε έργα μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθώς και την ανέγερση κτιριακών συγκροτημάτων με αυτοχρηματοδότηση. Τέλος, η εταιρεία δραστηριοποιείται και στην Αλβανία, όπου έχει αναλάβει την κατασκευή οδικού έργου προϋπολογισμού 2 δις δρχ., ενώ σχεδιάζει να επεκταθεί και στη Σερβία και Βοσνία.¹⁸⁵

Η Ελληνική Τεχνοδομική και η Άβαξ σε συνεργασία την "Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί" και την "Εταιρεία Αναπτυξιακού Σχεδιασμού" έχει αναλάβει την υλοποίηση επένδυσης κόστους 35 εκ. δολαρίων στη Μολδαβία, με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, με συμμετοχή 39%. Η επένδυση αυτή αφορά την κατασκευή ενός λιμενικού σταθμού μεταφόρτωσης καυσίμων στην περιοχή Giurginlesti πάνω στον ποταμό Δούναβη. Το έργο αποτελείται από λιμενική εγκατάσταση για την υποδοχή δεξαμενοπλοίων, χερσαίες εγκαταστάσεις, δεξαμενές αποθήκευσης και διανομής διαφόρων καυσίμων, σωληνώσεις, αντλιοστάσια, κτίρια υπηρεσιών, όλο τον απαραίτητο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό καθώς και βοηθητικές εγκαταστάσεις και είναι ζωτικής σημασίας για τη χώρα ως προς την εξασφάλιση του εφοδιασμού της σε υγρά καύσιμα.

Η Ελληνική Τεχνοδομική δραστηριοποιείται επίσης στη Γεωργία, όπου έχει αναλάβει την κατασκευή τερματικού σταθμού στο λιμάνι Πότι στη Μαύρη Θάλασσα και έχει εκφράσει ενδιαφέρον για την επέκταση των δραστηριοτήτων της και σε άλλες χώρες πλην των χωρών των Βαλκανίων, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της τέως Σοβιετικής Ένωσης και μάλιστα τον τελευταίο καιρό έχει αρχίσει να δραστηριοποιείται στη Γερμανία, όπου σε συνεργασία με μεγάλη γερμανική κατασκευαστική εταιρεία, διεκδικούν από κοινού την κατασκευή μεγάλου και σημαντικού έργου στη Φρανκφούρτη.¹⁸⁶

Μια άλλη εταιρεία που ενδιαφέρεται για την επέκταση των δραστηριοτήτων της στο εξωτερικό και ήδη καταγράφει επιτυχίες και σε αυτό τον τομέα, αφού είναι μεταξύ των βασικών υποψηφίων-και με μεγάλες πιθανότητες επιτυχίας-για την ανάληψη τριών μεγάλων και σημαντικών έργων στο εξωτερικό για το οποία έχει ήδη προεπιλεγεί, είναι η ΑΕΓΕΚ. Τα έργα αυτά είναι

¹⁸⁵ Μυγιάκης Μ., Ανάπτυξη ακινήτων σε Ουκρανία και Βουλγαρία, *Ελληνικές Κατασκευές* 14 (Ιούνιος 1996), σ. 74-75. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 4.

¹⁸⁶ Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 34-36. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 5. Σακελλαρίου Ν., "Βλέπει" αύξηση η ΕΛΛ. ΤΕΧΝ., *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 41. Παπαδογιάννης Γ., Βελτίωση μεγεθών για την ΑΒΑΞ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 418 (5-3-98), σ. 27.

η δημιουργία ενεργειακού σταθμού Πυρηνικής Ενέργειας στη Γαλλία για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πυρηνικής Ενέργειας και τα έργα κατασκευής αεροδρομίου στην Πάφο και υδροηλεκτρικού έργου στους Αγίους Θεοδώρους της Λευκωσίας στην Κύπρο. Ακόμα η ΑΕΓΕΚ δραστηριοποιείται και στη Ρουμανία, όπου σχεδιάζει να προχωρήσει σε επενδύσεις 6,5 δις δρχ. με την ανέγερση και εκμετάλλευση ακινήτων και έχει ήδη προχωρήσει στην αγορά στο Βουκουρέστι δύο οικοπέδων έκτασης 2 στρεμμάτων και τα δύο. Η κίνηση αυτή γίνεται γιατί οι προοπτικές της Ρουμανίας εμφανίζονται ιδιαίτερα θετικές, καθώς πολλά έργα υποδομής προγραμματίζονται τα επόμενα χρόνια στη χώρα αυτή, αρκετά εκ των οποίων θα χρηματοδοτηθούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης, στη Ρουμανία είναι ιδιαίτερα αυξημένη η ζήτηση επαγγελματικής στέγης, καθώς είναι πολλές οι ξένες εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητα στη γειτονική χώρα, ενώ η αντίστοιχη κτιριακή υποδομή είναι υποτυπώδης. Μέσω του έργου αυτού η ΑΕΓΕΚ επιδιώκει να αποκτήσει την απαραίτητη τεχνογνωσία για το πώς λειτουργεί η αγορά στη γειτονική χώρα, ώστε σταδιακά να επεκταθεί και στα δημόσια έργα που θα εκτελεστούν στη Ρουμανία και η χώρα αυτή να αποτελέσει για την ΑΕΓΕΚ τη γέφυρα για την επέκταση των δραστηριοτήτων της και στις άλλες χώρες της Βαλκανικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η εταιρεία, τέλος, ανέλαβε την κατασκευή δυο υδροηλεκτρικών φραγμάτων από RCC στην Ιορδανία, συνολικού προϋπολογισμού 30 δις δρχ.¹⁸⁷

Η Αθηνά ήταν από τις πρώτες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στο εξωτερικό (οι άλλες ήταν η ΕΤΕΠ και η Μέτων, του ομίλου επιχειρήσεων Αρφάνης-Χιόνης) και κυρίως στις Αραβικές χώρες, εκμεταλλευόμενη τις πολύ καλές σχέσεις που είχε η χώρα μας μαζί τους. Αυτή την εποχή έχει αναλάβει την κατασκευή δημοσίων κτιρίων και 30 κατοικιών στα Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα, προϋπολογισμού 1,7 δις δρχ. καθώς και την κατασκευή λιμανιού στα Σούσα Λιβύης, προϋπολογισμού 1 δις δρχ.¹⁸⁸

Η ΑΛΤΕ έχει προχωρήσει σε συνεργασία με τις εταιρείες Έδραση Χ. Ψαλλίδας και ΤΕΒ στη δημιουργία της εταιρείας INTERGRATION με έδρα τη Ρουμανία, με στόχο να αναπτύξουν κοινή δράση στην ευρύτερη περιοχή της Βαλκανικής, της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αλλά και στις χώρες της τέως Σοβιετικής Ένωσης και μάλιστα η INTERGRATION βρίσκεται πολύ κοντά στην υπογραφή συμβάσεων, για την ανάληψη έργων στη Ρωσία.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Κουλούρης Β., Έργα στο εξωτερικό διεκδικεί η ΑΕΓΕΚ, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 10· Παπαδογιάννης Γ., Ποντάρει στην αγορά της Ρουμανίας η ΑΕΓΕΚ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 399 (10-2-98), σ. 26· Τσιούφος Δ., Η ΑΕΓΕΚ εξαγοράζει κατασκευαστική εισηγμένη στο ΧΑΑ, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), Ένθετο Οικονομία, σ. 12

¹⁸⁸ Γαβριλιώτης Φ., Ένα απέραντο εργοτάξιο, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά Έργα)*, αρ. φύλ. 10 204 (3-4-97), σ. 24

¹⁸⁹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγκριντάκης Χ., Καδδά Δ., Σταθερά τα πρώτα "βήματα" των τεχνικών εταιρειών στις αγορές του εξωτερικού, στο *Θεμέλιο λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ.

Η ΑΚΤΩΡ έχει μέσα στους στόχους της τη δραστηριοποίηση της στις αγορές του εξωτερικού, όμως πάνω σε αυτό θέμα η εταιρεία ακολουθεί μια πολύ προσεκτική πολιτική και μάλιστα αυτό τον καιρό βρίσκεται σε επαφή με μεγάλες ευρωπαϊκές κατασκευαστικές εταιρείες και τα αποτελέσματα αυτών των επαφών αναμένονται στο αμέσως προσεχές διάστημα, με μεγάλη πιθανότητα επιτυχίας. Ήδη, πάντως η εταιρεία ως μέλος κοινοπραξίας ανέλαβε πρόσφατα την κατασκευή οδικού έργου στην Αλβανία προϋπολογισμού 6 δις δρχ.¹⁹⁰

Η ΑΤΤΙΚΑΤ έχει αναλάβει στη Βουλγαρία έργο οδοποιίας προϋπολογισμού 2,6 δις δρχ., ενώ συμμετέχει και στη διεκδίκηση έργων στη Σερβία, στη Ρουμανία και την Αλβανία. Ακόμα, η Αττικατ διεκδικεί την κατασκευή έργων στην Κύπρο και στο Λίβανο, ενώ διερευνά και το ενδεχόμενο της επέκτασής της στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της τέως Σοβιετικής Ένωσης.¹⁹¹

Η ΓΕΝΕΡ εκτελεί τηλεπικοινωνιακά έργα στη Ρουμανία καθώς και σε άλλες χώρες των Βαλκανίων και της τέως Σοβιετικής Ένωσης, όπως την Αλβανία, τη Βοσνία, τη Σερβία, τη FYROM και τη Γεωργία, όπως επίσης και στη Μέση Ανατολή όπου έχει ιδρύσει θυγατρική στην Ιορδανία, με σκοπό την ανάληψη έργων εκσυγχρονισμού των τηλεπικοινωνιών της χώρας.¹⁹²

Η Θεμελιοδομή κατασκευάζει ειδικά γεωτεχνικά έργα σε Βουλγαρία και Ρουμανία, ενώ ενδιαφέρεται και για τη δραστηριοποίηση της στις αγορές της Αλβανίας, της FYROM, της Ρωσίας αλλά και των άλλων χωρών της τέως Σοβιετικής Ένωσης.¹⁹³

Η Κ.Ι.Σαραντόπουλος εκτελεί τα έργα της βελτίωσης του αεροδρομίου Rinas Τιράνων, προϋπολογισμού 3 δις δρχ., και την ανακατασκευή των εξωτερικών ιατρείων του Στρατιωτικού Νοσοκομείου Τιράνων, προϋπολογισμού 2,3 δις δρχ. Η ίδια εταιρεία σε συνεργασία με την Προοδευτική εκτελεί το έργο της ανακατασκευής του οδικού άξονα Δυρραχίου-Ρογκοζίνας προϋπολογισμού 6,8 δις δρχ., δραστηριοποιείται επίσης και στη Βουλγαρία, όπου ήδη εκτελεί την ανακατασκευή του οδικού άξονα Σόφιας-Φιλιππούπολης, προϋπολογισμού 1,5 δις δρχ., ενώ

336 (22-3-97), σ. 13. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 5

¹⁹⁰ Σακελλαρίου Ν., Κέρδη για Άκτωρ από υποτίμηση, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 505 (20-6-98), σ. 30

¹⁹¹ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 5

¹⁹² Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 4

¹⁹³ Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Νηγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Σταθερά τα πρώτα "βήματα" των τεχνικών εταιρειών στις αγορές του εξωτερικού, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 13. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 40

ενδιαφέρον έχει εκφράσει και για τη δραστηριοποίηση της στις αγορές της Σερβίας, της FYROM, της Ρωσία και τις άλλες χώρες της τέως Σοβιετικής Ένωσης.¹⁹⁴

Η Προοδευτική σε συνεργασία με την Άττικατ διεκδικεί στη Ρουμανία την κατασκευή τριών έργων οδοποιίας, προϋπολογισμού 16,5 δις δρχ. και διεκδικεί, επίσης, την ανάληψη του έργου κατασκευής τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου Λεμεσού-Πάφου στην Κύπρο, προϋπολογισμού 14 δις δρχ.¹⁹⁵

Η Τεχνοδομή, τέλος, δραστηριοποιείται στη μακρινή Γουιάνα της Αφρικής (και μάλιστα έφθασε στο σημείο να μεταφέρει εκεί ολόκληρο ασφαλτικό συγκρότημα), όπου εκτελεί έργο οδοποιίας προϋπολογισμού 3 δις δρχ., ενώ έχει μειοδοτήσει και σε 3 διαγωνισμούς για την ανάληψη σημαντικών έργων. Ακόμα, η εταιρεία δραστηριοποιείται και στα Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα, όπου κατασκευάζει δύο κτιριακά συγκροτήματα, ενώ ενδιαφέρεται ακόμα και για τις αγορές των Βαλκανίων, της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, καθώς και τις χώρες της τέως Σοβιετικής Ένωσης και μάλιστα έχει εκφράσει έντονο ενδιαφέρον για την κατασκευή έργων στη Ρωσία.¹⁹⁶

¹⁹⁴ Σακελλαρίου Ν., Μικρές απώλειες για Σαραντόπουλο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 504 (19-6-98), σ. 30· Τσίρος Θ., Πιο μεγάλα και σύνθετα έργα απαιτούν ισχυρότερες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 58· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 5

¹⁹⁵ Κουλούρης Β., Προοδευτικό άνοιγμα στα Βαλκάνια, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 308 (7-9-96), σ. 11

¹⁹⁶ Κουλούρης Β., Δάφνες στο εξωτερικό βλέπει η "Τεχνοδομή", *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 13· Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 5

3.5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η έλλειψη υποδομών της χώρας και η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση την τελευταία δεκαετία έδωσαν μεγάλη ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο και δημιούργησαν πολλές ελπίδες για τη δυναμική του ανάκαμψη μετά από μια παρατεταμένη περίοδο ύφεσης. Οι αρχικές προσδοκίες όμως γρήγορα διαψεύστηκαν και αυτή τη στιγμή ο κλάδος των κατασκευών αντιμετωπίζει πολλά και ποικίλα προβλήματα.

Είναι γνωστό ότι οι εγχώριες κατασκευαστικές εταιρείες συνέδεσαν σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία χρόνια-κυρίως από το 1994 και μετά-τη δραστηριότητα τους με τα δημόσια έργα, απόρροια κυρίως της χρηματοδότησης από το Β' ΚΠΣ, σε σημείο μάλιστα που να εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από αυτά. Η εξάρτηση αυτή είχε αρνητικές επιπτώσεις στον κλάδο κυρίως λόγω των καθυστερήσεων που σημειώθηκαν τη περίοδο 94-96 στην προώθηση της κατασκευής των μεγάλων έργων υποδομής. Η ανεπαρκής προετοιμασία της δημόσιας διοίκησης να αξιοποιήσει εγκαίρως τα χρήματα του Β' ΚΠΣ, η αναξιοπιστία του συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων έργων (ανάθεση έργων με υψηλές εκπτώσεις 70% έως και 80%, τροποποίηση των αρχικών μελετών προς όφελος του εργολάβου, καθυστέρηση στην εκτέλεση και τη παράδοση του έργου, έργα που παραδίδονταν με πολλές κακοτεχνίες κ.α), η αθρόα και μαζική είσοδο εταιρειών στο Χρηματιστήριο, οι οποίες για να μπορέσουν να έχουν μια καλή χρηματιστηριακή εικόνα δήλωναν υψηλό ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων που όμως δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα (αφού πολλά έργα ακυρώθηκαν εξαιτίας υψηλών εκπτώσεων που έφθασαν έως και 85% και χρειάστηκε μετά από παρέμβαση και απαίτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να γίνουν νομοθετικές παρεμβάσεις στη κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων έργων (Ν. 2229/ 94, 2338/ 95, 2372/ 96 και 2576/ 98) είναι οι βασικές αιτίες για αυτές τις καθυστερήσεις.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο κλάδος είναι αυτό του υπερδανεισμού αρκετών εταιρειών από τις εμπορικές τράπεζες. Το κλίμα ευφορίας που ακολούθησε την αθρόα και μαζική είσοδο εταιρειών στο χρηματιστήριο, λόγω του μεγέθους του προγράμματος του Β' ΚΠΣ, είχε σαν αποτέλεσμα την εύκολη χορήγηση δανείων από τις εμπορικές τράπεζες προς τις τεχνικές εταιρείες, οι οποίες δεν μπόρεσαν να τα αποπληρώσουν. Η αύξηση της πίεσης από πλευράς του ΥΠΕΧΩΔΕ προς τις εταιρείες για την εκτέλεση των έργων σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα χωρίς μεγάλες και αδικαιολόγητες υπερβάσεις του κόστους, τη μη τροποποίηση των μελετών προς όφελος των εργολάβων και τη μη παράδοση έργων που παρουσιάζουν κακοτεχνίες και η αδυναμία πολλών εταιρειών να οργανωθούν στις σωστές βάσεις που απαιτούσε η μεγάλη αύξηση του κύκλου εργασιών, είχαν σαν αποτέλεσμα να παρουσιαστούν προβλήματα ρευστότητας σε 3 γνωστές εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο (ΑΤΕΜΚΕ, Εργάς και Τεχνοδομή) και σε κάποιες περιπτώσεις έργα να κατασκευάζονται με ζημιές των εργοληπτών ή να μειωθεί δραματικά το περίθωρο καθαρού κέρδους. Σύμφωνα μάλιστα με μελέτη της Διεύ-

θυνας έργων και κατασκευαστικών εταιρειών της Εμπορικής Τράπεζας που επεξεργάστηκε τα στοιχεία του εννεαμήνου '98 οι εισηγμένες κατασκευαστικές εταιρείες στο Χρηματιστήριο μεταξύ των εννεαμήνων '97-'98 εμφανίζουν α) μείωση των προ φόρων κερδών κατά 18,5%, β) αύξηση κύκλου εργασιών κατά 16%, η οποία όμως στηρίζεται κυρίως στην αύξηση κατά 25% των εσόδων από συμμετοχές και κοινοπραξίες, τα οποία δε θεωρούνται, από παράγοντες της αγοράς, ιδιαίτερα αξιόπιστα, δεδομένου ότι τα οικονομικά στοιχεία των κοινοπραξιών δεν ελέγχονται από ορκωτούς λογιστές. Στο ίδιο διάστημα τα καθαρά κέρδη μειώθηκαν και οι δείκτες δανειακής επιβάρυνσης και ρευστότητας παρουσίασαν ελαφρά επιδεινωση αλλά εξακολουθούν να βρίσκονται σε αποδεκτά επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο δείκτης ξένα/ίδια κεφάλαια έφθασε στο εννεαμήνο '98 στο 0,43/1 έναντι 0,38/1 το αντίστοιχο διάστημα του '97, δηλαδή σε κάθε 100 δρχ. ιδίων κεφαλαίων αντιστοιχούν 43 δρχ. δανεικών.

Άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και τα οποία συνδέονται άμεσα μεταξύ τους είναι η έλλειψη τεχνογνωσίας στην κατασκευή πολύπλοκων και σύνθετων έργων και ο ανταγωνισμός από το εξωτερικό που ήδη υφίσταται και που αναμένεται να ενταθεί τα επόμενα χρόνια εξαιτίας της κατασκευής έργων στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 που θα γίνουν στη χώρα μας, πολλά εκ των οποίων θα κατασκευαστούν με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης.

Μέχρι σήμερα οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες χαρακτηρίζονται από το μικρό μέγεθός τους και την έλλειψη τεχνογνωσίας πάνω σε εξειδικευμένα έργα σε σχέση με τις ευρωπαϊκές κατασκευαστικές εταιρείες. Η μεγάλη εμπειρία που έχουν αποκτήσει οι ξένες κατασκευαστικές εταιρείες (που ήδη δραστηριοποιούνται στη χώρα μας, όπως π.χ. η γερμανική Hochtief και εκδηλώνουν ενδιαφέρον να συνεχίσουν τη δραστηριότητα τους αυτή με την ανάληψη κυρίως αυτοχρηματοδοτούμενων έργων τα επόμενα χρόνια στη χώρα μας) στην κατασκευή τέτοιων έργων, καθώς επίσης το μέγεθος και η κατασκευαστική τους πείρα έχουν θέσει σε συναγερμό τις μεγαλύτερες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, οι οποίες συγκρινόμενες με τις προαναφερθείσες είναι πολύ μικρότερες, με άλλα λόγια θα μπορούσαμε να τις χαρακτηρίσουμε κατασκευαστικούς νάνους σε σχέση με τους ξένους κατασκευαστικούς κολοσσούς. Αυτή η έλλειψη τεχνογνωσίας αναμένεται ότι θα εξαλειφθεί τα επόμενα χρόνια λόγω της συμμετοχής ελληνικών εταιρειών σε έργα που κατασκευάζονται ήδη από ξένες εταιρείες, οι οποίες διαθέτουν την απαιτούμενη εμπειρία, όπως το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας στην περιοχή των Σπάτων που κατασκευάζει η γερμανική Hochtief και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου που κατασκευάζει η γαλλική GTM International. Η τεχνογνωσία που θα αποκομίσουν οι ελληνικές εταιρείες από αυτή τη συνεργασία τους με τις ξένες εταιρείες θα αποβεί προς όφελος τους, αφού διαθέτοντας πλέον τις απαιτούμενες γνώσεις και εμπειρίες πάνω στην κατασκευή πολύπλοκων έργων θα μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν με καλύτερες προϋποθέσεις στο εξωτερικό σε σχέση με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους και κυρίως στις χώρες των Βαλκανίων και της τέως ανατολικής Ευρώπης.

Τον τελευταίο καιρό έχουν αρχίσει διεργασίες οι οποίες αναμένονται να αλλάξουν το σκηνικό στο κλάδο μέσα στα επόμενα χρόνια και οι οποίες οφείλονται σε τέσσερις παράγοντες. Πρώτον, στον ανταγωνισμό για την κατασκευή και άλλων μεγάλων έργων υποδομής τη περίοδο 2000-2006 στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, αρκετά εκ των οποίων αναμένεται να προσελκύσουν το ενδιαφέρον μεγάλων ευρωπαϊκών κατασκευαστικών εταιρειών. Δεύτερον, στη νέα φιλοσοφία των έργων, τα οποία στο εξής θα κατασκευάζονται με αυτοχρηματοδότηση. Τρίτον, στην υπερσύγχρονη οργάνωση που θα διαφοροποιείται από την παραδοσιακή προσωπική ή οικογενειακή δομή των ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών. Τέταρτον, στη διείσδυση σε γειτονικούς προς τις κατασκευές τομείς γιατί μετά το Γ' ΚΠΣ η Ελλάδα δεν είναι βέβαιο ότι θα εκτελεί άλλα έργα, πλην των αυτοχρηματοδοτούμενων. Επίσης, μια άλλη σημαντική εξέλιξη είναι η πρόθεση του ΥΠΕΧΩΔΕ να δώσει κίνητρα για συγχωνεύσεις και δημιουργία ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων ανάμεσα σε ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες.

Το πλαίσιο και η μορφή των κινήτρων θα καθοριστούν από κοινή επιτροπή των υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ, Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, μέσα στο πρώτο τετράμηνο του 1999 και σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες θα αφορούν:

1. Φορολογικές ελαφρύνσεις για όσες εταιρείες συστήνουν νέο εταιρικό σχήμα.
2. Διεύρυνση των ορίων των τάξεων, ώστε να είναι δυνατόν η συμμετοχή των νέων εταιρειών σε διαγωνισμούς για έργα μεγαλύτερα από αυτά μπορούσαν να συμμετέχουν βάσει του πτυχίου τους.
3. Δυνατότητα αγοράς κυρίως μηχανημάτων, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και δευτερεύοντος εξοπλισμού, με μειωμένους δασμούς.

Πρός τη κατεύθυνση αυτή έχουν κινηθεί οι εταιρείες Άκτωρ, ΑΕΓΕΚ, Ελληνική Τεχνοδομική, Μέτων και Ζεύς έχοντας υπογράψει πρωτόκολο συνεργασίας για την κατασκευή έργων με αυτοχρηματοδότηση, όπως επίσης αντίστοιχο πρωτόκολο συνεργασίας έχουν υπογράψει και οι εταιρείες ΑΛΤΕ, Αθηνά, Άπικατ και Τεχνοδομή. Επίσης, η Ελληνική Τεχνοδομική και η ΤΕΒ έχουν προχωρήσει σε συνεταιρισμό ανταλλάσσοντας μετοχές μεταξύ τους, διατηρώντας όμως και οι δύο την αυτονομία τους.

Όλες αυτές οι αλλαγές και διεργασίες που συντελούνται στο χώρο των κατασκευών το τελευταίο χρονικό διάστημα φανερώνουν ότι ο κλάδος των κατασκευών παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και τα οποία αναφέρθησαν παραπάνω, έχει πολύ καλές προοπτικές. Το μέλλον σύμφωνα με παράγοντες της κατασκευαστικής αγοράς βρίσκεται στη συνεργασία και τις συγχωνεύσεις εταιρειών, που θα δημιουργήσουν ισχυρά επιχειρηματικά σχήματα τα οποία θα είναι ι-

κανά να αντιμετωπίσουν την εισβολή μεγάλων ευρωπαϊκών εταιρειών, η οποία αναμένεται να ενταθεί μετά το 2000.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Στα όρια του κραχ οι κατασκευαστικές, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 669 (4-1-99), σ. 29· Συμυρής Γ.-Μπότα Ε., Κίνητρα τον Απρίλιο για "γάμους" κατασκευαστικών, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 670 (5-1-99), σ. 36· Παπανικολάου Γ.-Πολυζώη Ν., Νόμισμα με δυο όψεις οι κατασκευαστικές, *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία*, αρ. φύλ. 1095 (24-1-99), Ένθετο Οικονομία, σ. 9

IV. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στην Ελλάδα, σήμερα, οι εταιρείες του κλάδου των κατασκευών ανέρχονται συνολικά σε 2.500 και σε αυτές, σύμφωνα με μελέτη του ΣΑΤΕ, απασχολούνται με μόνιμη σχέση εργασίας περισσότεροι από 150.000 άνθρωποι, ενώ αν σε αυτά υπολογίσουμε, σύμφωνα πάντα με την ίδια μελέτη, και άλλες 50 με 80 χιλιάδες θέσεις εργασίας που αναμένεται να δημιουργηθούν από την εκτέλεση των έργων του Β'ΚΠΣ καταλαβαίνουμε πόσο σημαντική είναι η συμβολή είναι του κλάδου των κατασκευών στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Από αυτές τις 2.500 εταιρείες του κλάδου οι περισσότερες από αθτές έχουν τη μορφή Ο.Ε, Ε.Ε και ΕΠΕ, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός αυτών είναι οικογενειακές επιχειρήσεις μικρού μεγέθους, χωρίς μεγάλα κεφάλαια κίνησης και χωρίς τη δυνατότητα συμμετοχής σε μεγάλα δημόσια έργα, ενώ οι Α.Ε που μόλις ξεπερνούν τις 300 χαρακτηρίζονται, σε σχέση με τις υπόλοιπες, μεγαλύτερες από άποψη μεγέθους, κεφαλαίων κίνησης και δυνατότητας συμμετοχής σε μεγάλα έργα.

Σύμφωνα με το νόμο 2576/98 περί δημοσίων έργων για τη συμμετοχή εταιρειών στην κατασκευή έργων μεγάλου προϋπολογισμού απαιτούνται ορισμένα κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά αναφέρονται στα εξής : α) στα ίδια κεφάλαια (μετοχικό κεφάλαιο, συνεισφορές των εταίρων), β) στο μηχανολογικό εξοπλισμό (μηχανήματα, μεταφορικά μέσα κ.τ.λ.) και γ) στην εργοληπτική εμπειρία (δηλαδή την εμπειρία που έχουν αποκτήσει οι τεχνικές εταιρείες από την κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών τεχνικών έργων μικρού ή μεγάλου προϋπολογισμού σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον πέντε ετών). Οι εταιρείες ανήκουν σε τάξεις εργοληπτικών πτυχίων, των οποίων η διαβάθμιση είναι από Α' έως και Η'. Οι εταιρείες που ανήκουν στην Η' τάξη, που είναι η ανώτερη τάξη εργοληπτικών πτυχίων, φθάνουν τις 39, ενώ οι εταιρείες που ανήκουν στη Ζ' τάξη φθάνουν περίπου τις 150.¹⁹⁸ Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι έως τον Αύγουστο του 1995 η ανώτερη τάξη εργοληπτικών πτυχίων ήταν η Ζ'. Ακριβώς τότε δημιουργήθηκε μια νέα ανώτερη τάξη η Η', η οποία έγινε με σκοπό να αντιμετωπιστεί η στρέβλωση που υπήρχε τότε, εξαιτίας της υπερσυγκέντρωσης πολλών εταιρειών στη Ζ' τάξη εργοληπτικών πτυχίων που ανέρχονταν τότε σε 250, πολλές από τις οποίες δεν εκπλήρωναν τα κριτήρια που έθετε ο νόμος για τη ένταξη μιας εταιρείας στην ανωτέρα τάξη εργοληπτικών πτυχίων. Σύμφωνα με το νέο νόμο περί δημοσίων έργων τον 2576 που ψηφίστηκε στις αρχές του 1998, οι εταιρείες που κατέχουν πτυχίο Ζ' τάξης μπορούν να κατασκευάσουν έργα των οποίων ο προϋπολογισμός τους κυμαίνεται από 1 έως 7,5 δις δρχ., οι εταιρείες που κατέχουν πτυχίο Η' τάξης μπορούν να κατασκευάσουν έργα των οποίων ο προϋπολογισμός τους κυμαίνεται από 7,5 έως 14 δις δρχ.,

¹⁹⁸ Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 31. Γαβρινιώτης Φ., Τα έργα των εταιρειών "Ζ' τάξεως", ό.π., σ. 42

ενώ για την κατασκευή έργων που ο προϋπολογισμός τους ξεπερνάει τα 14 δις δρχ. μπορούν να συνεργαστούν σε κοινοπραξία εταιρείες Ζ' και Η' τάξης.

Οι περισσότερες από τις Α.Ε ανήκουν στις δύο ανώτερες τάξεις εργοληπτικών πτυχίων την Ζ' και την Η' τάξη και είναι χαρακτηριστικό ότι οι Α.Ε παρότι αντιπροσωπεύουν το 12% του συνόλου των εταιρειών του κατασκευαστικού κλάδου, εντούτοις αναλαμβάνουν τα μεγαλύτερα σε αξία έργα. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά το 1995 τα έργα που ανέλαβαν οι Α.Ε ήταν σε ποσοστό 8,5% του συνόλου των έργων που ανατέθηκαν εκείνη την περίοδο ξαι η αντιστοιχούσα αξία των έργων αυτών έφθασε το 78% της συνολικής αξίας των ανατιθέμενων έργων. ¹⁹⁹ Ο.Ε, Ε.Ε και ΕΠΕ παρότι αποτελούν το 88% του συνόλου των κατασκευαστικών εταιρειών και ανέλαβαν κατά το 1995 το 91,5% του συνόλου των δημοπρατούμενων έργων εκείνης της περιόδου, εντούτοις τα έργα ήταν μικρά και η αξία τους αντιστοιχούσε μόλις στο 22% της συνολικής προϋπολογισθείσας αξίας όλων των έργων εκείνης της χρονιάς.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι το 1995 δημοπρατήθηκαν και ανατέθηκαν σε όλη τη χώρα περί τα 1.500 έργα συνολικού προϋπολογισμού 500 δις δρχ. Από αυτά τα έργα 1.372 ήτοι ποσοστό 91,5% αναλήφθηκαν από Ο.Ε, Ε.Ε και ΕΠΕ, των οποίων ο προϋπολογισμός ανήλθε σε 110 δις δρχ., δηλαδή η αξία των έργων αυτών αντιστοιχούσε σε ποσοστό 22% της συνολικής προϋπολογισθείσας αξίας. Αντίθετα, τα υπόλοιπα 128 ήτοι ποσοστό 8,5% αναλήφθηκαν από τις Α.Ε, με προϋπολογισμό 390 δις δρχ., δηλαδή η αξία τους αντιστοιχούσε σε ποσοστό 78% της συνολικής προϋπολογισθείσας αξίας των έργων που δημοπρατήθηκαν και ανατέθηκαν εκείνη τη χρονική περίοδο. ¹⁹⁹

Για να καταδειχθεί πόσο σημαντική είναι η συμβολή του κατασκευαστικού στην εθνική οικονομία, θα παρουσιάσουμε στη συνέχεια αποσπάσματα από μελέτη του ΚΕΠΕ με τίτλο «Προτάσεις της διαρθρωτικής πολιτικής για τη βιομηχανία και τη απασχόληση» (Φεβρουάριος 1996), όπου γίνεται εκτενής αναφορά για τις επιδράσεις που θα έχει στην εθνική οικονομία η κατασκευή των μεγάλων έργων.

4.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ²⁰⁰

Η απασχόληση που θα προκύψει από την κατασκευή των μεγάλων έργων μπορεί να διακριθεί σε 4 συνιστώσες:

¹⁹⁹ Λεωτσάκος Π., Ο κατασκευαστικός κλάδος συνεισφέρει το 7% του ΑΕΠ και το 6,3% της απασχόλησης, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 27

²⁰⁰ Χατζηθωμάς Θ., Πολλαπλασιαστικές κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις των μεγάλων έργων, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 17

α. Άμεση απασχόληση στην κατασκευή του έργου.

β. Αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανία από τη ζήτηση εγχώριων βιομηχανικών, ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων. Φυσικά θα ζητηθούν και εισαγόμενα βιομηχανικά προϊόντα.

γ. Έμμεση πολλαπλασιαστική απασχόληση στη βιομηχανία, που θα προκύψει από τη ζήτηση εγχωρίων βιομηχανικών προϊόντων, με αιτία τη γενικότερη (πολλαπλασιαστική) αύξηση του εισοδήματος.

δ. Την αύξηση της απασχόλησης στους λοιπούς τομείς της οικονομίας, που θα προκύψει από τις πολλαπλασιαστικές εισοδηματικές αυξήσεις.

Α) ΑΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ²⁰¹

Οι εταιρείες-"εργολήπτες" έχουν κάνει υπολογισμούς του μεγέθους αυτού, το οποίο παρουσιάζουμε στη στήλη 4 του πίνακα 23. Υπολογίζεται ότι σε 11 μεγάλα έργα θα απασχολούνται σε ετήσια βάση περίπου 14.300 άτομα. Μεγάλες επιδράσεις στην απασχόληση θα έχουν: Ο αερολιμένας Αθηνών (3.000 άτομα), το Αττικό Μετρό (3.000 άτομα), η Εγνατία Οδός (2.730 άτομα) και η Αττική Οδός (2.000 άτομα).

Πίνακας 23

Μεγάλα έργα	Προϋπολογισμός (δισ δρχ.) τιμές 1995	Χρονική κατανομή εκτέλεσης του έργου	Άμεση απασχόληση στο έργο (ετήσια)
1. Αερολιμένας Αθηνών (Σπάτα)	550,00	1996-2001	3.000
2. Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ και Βόρειος άξονας Κρήτης	955,00	1995-2000	4.045
3. Μετρό Αθήνας (Αττικό Μετρό)	500,00	1995-1999	3.000
4. Ελευσίνα-Σπάτα (Αττική Οδός)	370,00	1996-2001	2.000
5. Βιολογικός καθαρισμός Ψυτάλλειας	6,40	1997-2000	110
6. Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου	183,00	1997-2002	915
7. Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας	15,00	1996-1999	75
8. Λιμάνια	57,80	1996-2000	250
9. Εκτροπή Αχελώου	65,00	1996-2000	370
10. Βιολογικός καθαρισμός Θεσσαλονίκης	19,00	1996-1999	110
11. Αεροδρόμια	75,20	1996-2000	425
Σύνολο	2.806,4	----	14.300

B.) ΑΜΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ²⁰²

Κατά την διάρκεια εκτέλεσης των 11 μεγάλων έργων εκτιμάται (από τους εργολήπτες) ότι θα ζητηθούν εγχώρια βιομηχανικά υλικά και προϊόντα αξίας 164,5 δις δρχ., σε ετήσια βάση και σε τιμές έτους 1996.

Κάνοντας στη συνέχεια, την υπόθεση ότι για να παραχθούν αυτά τα προϊόντα θα απαιτηθεί ανάλογη αύξηση της απασχόλησης, υπολογίσθηκε ότι η νέα απασχόληση στη βιομηχανία θα ανέρχεται ετησίως στον αριθμό των 4.379 ατόμων (με βάση το πρώτο έτος, δηλαδή το 1996).

Πίνακας 24

Αξία εγχώριων βιομηχανικών προϊόντων που θα αναλωθούν στο έργο (Μέση ετήσια)	
Μεγάλα έργα	Δις δρχ.
1. Αερολιμένας Αθήνας (Σπάτα)	34,3
2. Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ και Βόρειος άξονας Κρήτης	54,4
3. Μετρό Αθήνας (Αττικό Μετρό)	17,0
4. Ελευσίνα-Σπάτα (Αττική Οδός)	15,8
5. Βιολογικός καθαρισμός Ψυτάλλειας	1,9
6. Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου	18,6
7. Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας	1,2
8. Λιμάνια	7,5
9. Εκτροπή Αχελώου	5,2
10. Βιολογικός καθαρισμός Θεσσαλονίκης	1,9
11. Αεροδρόμια	5,3
Σύνολο	164,5

4.4 ΕΜΜΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ²⁰³

Είναι γνωστό ότι οι δαπάνες για τα μεγάλα έργα δημιουργούν άμεσα και έμμεσα εισοδήματα, τα οποία με τη σειρά τους αυξάνουν την ενεργό ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες. Έγινε προσπάθεια λοιπόν, να εκτιμηθούν οι επιδράσεις στη ζήτηση των εγχώριων βιομηχανικών

²⁰² Ο.π.

²⁰³ Ο.π., σ. 17-18

προϊόντων και την αντίστοιχη αύξηση της απασχόλησης, με την υπόθεση ότι οι δημόσιες δαπάνες που θα γίνουν για τα μεγάλα έργα, δεν μειώνουν αντίστοιχα δημόσιες δαπάνες που θα πραγματοποιούνταν για άλλα δημόσια έργα.

Η οριακή ροπή προς αποταμίευση ελήφθη από το Link Model ίση με 0,10. Η οριακή ροπή προς εισαγωγές ίση με 0,30 (λίγο μεγαλύτερη από εκείνη του Link, το οποίο για την δετία 1989-94 την υπολογίζει σε 0,23) και ο φορολογικός συντελεστής ελήφθη ίσος με 0,20, μεγαλύτερος από εκείνον του Link, τον οποίο για την ίδια δετία τον υπολογίζει σε 0,15. Οι παραπάνω υποθέσεις είναι λογικές, αν σκεφθεί κανείς ότι και οι εισαγωγές παρουσίασαν τα τελευταία 2 χρόνια κάποια αύξηση σε βάρος της εγχώριας παραγωγής, ενώ τα φορολογικά βάρη εντάθηκαν.

Στη συνέχεια, γνωστού όντως ότι το 15% του αυξηθέντος εισοδήματος αναφέρεται σε βιομηχανικά προϊόντα, υπολογίστηκε για κάθε κατηγορία έργου, η ζήτηση βιομηχανικών προϊόντων που θα προκύψει καθώς και η νέα βιομηχανική απασχόληση, υποθέτοντας ότι η νέα ζήτηση θα προκαλέσει και αντίστοιχη αύξηση της απασχόλησης.

Πίνακας 25

Μεγάλα Έργα	Εγχώρια Ετήσια Βιομηχανική Απασχόληση			Συνολική Ετήσια Απασχόληση
	Εκτιμώμενη Άμεση	Επιπλέον Άμεση (πολλαπλασιαστική)	Σύνολο Βιομηχανικής Απασχόλησης	Στα Έργα και Βιομηχανική
1. Αερολιμένας Αθήνας (Σπάτα)	967	1.612	2.540	5.779
2. Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ και Βόρειος άξονας Κρήτης	1.470	2.970	4.440	8.485
3. Μετρό Αθήνας (Αττικό Μετρό)	460	2.496	2.956	5.956
4. Ελευσίνα-Σπάτα (Αττική Οδός)	487	1650	2.117	4.117
5. Βιολογικός καθαρισμός Ψυτάλλειας	51	64	115	225
6. Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου	402	754	1.156	2.071
7. Ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας	33	85	118	193
8. Λιμάνια	202	148	350	600
9. Εκτροπή Αχελώου	140	373	513	883
10. Βιολογικός καθαρισμός Θεσσαλονίκης	42	78	120	230
11. Αεραδρόμια	145	271	416	841
Σύνολο	4379	10.500	14.841	29.380

Δ) ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΕ ΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ²⁰⁴

Για να υπολογισθεί η απασχόληση που θα δημιουργηθεί στους λοιπούς τομείς της οικονομίας (πρωτογενής τομέας, κατασκευές, ηλεκτρισμός, νερό, υπηρεσίες), εκτιμήθηκε η ελαστικότητα της απασχόλησης σε αυτούς τους τομείς (συνολικά) ως προς το προϊόν, η οποία είναι ίση με 0,33.

Η προκύπτουσα με τη μέθοδο αυτή απασχόληση ανέρχεται σε 10.500 άτομα περίπου (πίνακας II).

Από τα μεγάλα έργα θα προκύψει αύξηση της συνολικής απασχόλησης στη χώρα κατά 1%, στη βιομηχανία κατά 2,2% ετησίως (συγκριτικά με την απασχόληση του 1992) και τουλάχιστον για μια 5ετία, ενώ η συμβολή των έργων αυτών στην αύξηση του ΑΕΠ στα επόμενα 5 χρόνια θα κυμανθεί μεταξύ 0,5-1% ετησίως.

Στη συνέχεια θα δώσουμε ένα παράδειγμα υπολογισμού της απασχόλησης στη βιομηχανία-περίπτωση αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα), περίοδος εκτέλεσης του έργου το 1996-2001. Οι συνιστώσες είναι :

α) ο προϋπολογισμός 550 δις δρχ. (τιμές 1995),

β) η άμεση απασχόληση επί του έργου 3.000 άτομα ετησίως (εκτίμηση του εργολήπτη),

γ) η άμεση απασχόληση στη βιομηχανία από την πώληση βιομηχανικών υλικών για την κατασκευή του έργου, 4837 άτομα για ολόκληρη την περίοδο, δηλαδή 5 έτη (4.837:5) 967 άτομα ετησίως.

Τα παραπάνω αποδεικνύονται ως εξής : Το έργο του αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα) διαχωρίζεται σε 60% έργα πολιτικού μηχανικού (Civil Works) και 40% ηλεκτρομηχανολογικά (Engineering).

Για καθαρή από ΦΠΑ αξία έργου (550:1,18=466,1 δις δρχ.) έχουμε:

Civil Works: $466,1 \cdot 60\% = 279,66$ δις δρχ.

Engineering: $466,1 \cdot 40\% = 186,44$ δις δρχ.

Τα Civil Works διαχωρίζονται σε 111,864 δις δρχ. εργασία ($279,66 \cdot 40\% = 111,864$) και 167,796 δις δρχ. υλικά ($279,66 \cdot 60\% = 167,796$).

Τα Engineering διαχωρίζονται σε 55,932 δις δρχ. εργασία ($186,44 \cdot 30\%$) και 130,508 δις δρχ. υλικά ($186,44 \cdot 70\%$) πάντα σύμφωνα με τον εργολήπτη.

²⁰⁴ Ο.π., σ. 18

Άρα, υλικά: $298,304 \text{ δις } \delta\rho\chi. (167,796+130,508) * 60\% = 178,9824 \text{ δις } \delta\rho\chi.$ εγχώρια υλικά. Διαιρώντας διά 37* (εκ. δρχ. ανά απασχολούμενο στη βιομηχανική αξία παραγωγής), παίρνουμε : Βιομηχανική απασχόληση: 4.837 άτομα για όλη την περίοδο (5 έτη), δηλαδή 967 άτομα ετησίως (4.837/ 5).

δ) Πολλαπλασιαστική: (από αύξηση εισοδήματος) $\Delta Y = 466,1 * 60\% + 60\% = 745,76 \text{ δις } \delta\rho\chi.$ $(s+m+t) = (0,10+0,30+0,20)$ όπου:

s=οριακή ροπή προς αποταμίευση 1993/ 94

m=οριακή ροπή προς εισαγωγές 1993/ 94

t=φορολογικός συντελεστής (εισοδήματος) 1993/ 94

$745,76 \text{ δις } \delta\rho\chi. * 0,15 (\% \text{ Βιομ. Προστ. Αξίας στο } Y) = 111,864 \text{ δις } \delta\rho\chi. : 0,375 = 298,304 \text{ δις } \delta\rho\chi. : 37 (\text{Αξία βιομηχανικής παραγωγής}) = 8.062 \text{ άτομα συνολικά για όλη την 5ετία και } 1,612 \text{ άτομα ετησίως.}$

Ε) ΛΟΙΠΗ ΕΓΧΩΡΙΑ ΖΗΤΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ²⁰⁵

Όπως είναι γνωστό, η ελληνική οικονομία εξέρχεται από την ύφεση, αλλά με αργό ρυθμό. Η ιδιωτική κατανάλωση αυξήθηκε πολύ λίγο τα τελευταία 2 χρόνια σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο 1990-1993, όπου ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης ήταν 2,1%. Κατά το 1995 η αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης αναμένεται σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ΟΟΣΑ να είναι 1,25% και κατά το 1996 2%. Η δημόσια κατανάλωση αναμένεται να είναι σταθερή κατά τη 2ετία 1994-95 και αυξημένη κατά 0,5% το 1996. Οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου αναμένεται, πάλι σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (Economic Surveys Greece 1995) να αυξηθούν το μεν 1995 κατά 4,5% και το 1996 κατά 7,5%. Η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανικής παραγωγής αναμένεται να σταθεροποιηθεί κατά την περίοδο 1995-96, πράγμα που θα αφήσει τη σχέση εισαγωγών-εξαγωγών στο ίδιο επίπεδο.

Τα παραπάνω υποδηλώνουν ότι η συνολική ζήτηση βιομηχανικών προϊόντων (εκτός εκείνης που θα προκύψει από τα μεγάλα έργα) θα κυμανθεί περίπου 1,55% μέχρι το πολύ 2% ετη-

²⁰⁵ Ο.π.

*Το 37% βγαίνει ως εξής : Το 1992 (για το οποίο υπάρχουν στοιχεία), η ανά απασχολούμενο βιομηχανική αξία παραγωγής για τους κλάδους καύσιμα, τσιμέντο, μέταλλα ήταν 28 εκατ. δρχ. Υποθέτοντας 10% αύξηση τιμών ετησίως έχουμε για το 1995 : 37 εκατ. δρχ. ανά απασχολούμενο.

σίως για τη 2ετία 1995-96. Η επίδραση της αύξησης αυτής της κατανάλωσης στην αύξηση της παραγωγής θα είναι της αυτής τάξης (1,5%-2%), ενώ στην απασχόληση μάλλον ανεπαίσθητη. Η όποια λοιπόν αύξηση στη βιομηχανική απασχόληση, θα είναι μάλλον αποτέλεσμα της ανάπτυξης των μεγάλων έργων που περιγράψαμε στην προηγούμενη παράγραφο.

Πίνακας 26

Ετήσια απασχόληση (Συντηρητική εκτίμηση)

(α) Στη Βιομηχανία	14.841 άτομα
(β) Άμεσα στα έργα	14.300 άτομα
Σύνολο (α)+(β)	29.141 άτομα
Ετήσια απασχόληση στους λοιπούς τομείς της οικονομίας που θα προκληθεί από την υλοποίηση των έργων	10.500 άτομα
Σύνολο ετήσιας απασχόλησης λόγω μεγάλων έργων	39.641 άτομα

Εδώ, θα πρέπει να σημειώσουμε δύο ακόμα σημαντικά γεγονότα τα οποία αναμένεται να δώσουν ακόμη μεγαλύτερη ώθηση στις κατασκευές και μετά το 2000: η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004 από την Αθήνα και η νέα χρηματοδότηση από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τη μορφή του ΚΠΣ ΙΙΙ (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ΙΙΙ) το οποίο θα είναι ευρύτερα γνωστό ως πακέτο Σαντέρ, το ύψος του οποίου αναμένεται με τους πιο μετριοπαθείς υπολογισμούς να ανέλθει σε 6, 5 τρις δρχ. και με το οποίο πρόκειται να χρηματοδοτηθούν νέα μικρά και μεγάλα έργα υποδομής, καλύπτοντας το χρονικό διάστημα 2000-2006, πράγμα που φανερώνει ότι ο κλάδος των κατασκευών θα συνεχίσει και μετά το 2000, να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.²⁰⁶

²⁰⁶ Κράλογλου Σ., Επιταχύνεται η απορροφητικότητα για το 2ο πακέτο Ντελόρ, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 66· Φωτόπουλος Ι., Αλβανία και Ολυμπιάδα ωθούν σε άλμα τις κατασκευαστικές, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 245 (7-8-97), σ. 27

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κατασκευές αποτελούν διαχρονικά, τον κινητήριο μοχλό μιας οικονομίας. Στην Ελλάδα έως την εισροή των κοινοτικών κονδυλίων κατά τη δεκαετία του '90, τα έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν αποσπασματικά και συγκεντρώθηκαν κυρίως στους δυο μεγαλύτερους πληθυσμιακά νομούς της χώρας, Αττικής και Θεσσαλονίκης. Μπροστά στα νέα δεδομένα που προκύπτουν από την παγκοσμιοποίηση της αγοράς και την οικονομική και νομισματική ένωση της Ευρώπης, γίνεται επιτακτικότερη η ανάγκη για βελτίωση όλων των υποδομών της χώρας, ώστε αυτή να μπορέσει να διεκδικήσει με απαιτήσεις την είσοδο της στο νέο ευρωπαϊκό σχήμα καθώς και να προσελκύσει μεγάλα επενδυτικά κεφάλαια.

Τα έργα που πρόκειται να κατασκευαστούν με τα χρήματα του Β' ΚΠΣ την περίοδο 1994-2000 θα συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Τα οφέλη είναι μεγάλα και πολλαπλά, με πρώτο αυτό της απασχόλησης, αφού οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται γύρω από τις κατασκευές θα παρέχουν για μεγάλο χρονικό διάστημα εργασία-μάλιστα αναμένεται μάλιστα η πρόσληψη και επιπλέον προσωπικού για την κάλυψη των αναγκών, με αποτέλεσμα τη δημιουργία εμμέσως νέων θέσεων εργασίας, συμβάλλοντας έτσι στην επίλυση του προβλήματος της ανεργίας. Επίσης, οικονομικά οφέλη θα υπάρξουν και για τις βιομηχανίες που παράγουν υλικά τα οποία θα ζητηθούν τα επόμενα χρόνια εξαιτίας της κατασκευής πολλών έργων υποδομής, όπως ο σίδηρος, το τσιμέντο, ο χάλυβας κ.ά. και οι οποίες, για να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες της παραγωγής θα απασχολήσουν επιπλέον προσωπικό, δημιουργώντας εμμέσως και αυτές νέες θέσεις εργασίας.

Οι επενδύσεις που έκαναν οι κατασκευαστικές εταιρείες τα τελευταία χρόνια σε κεφάλαια και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, θα τις βοηθήσουν στο να ανταποκριθούν με επιτυχία στις προκλήσεις που δημιουργεί η ανάγκη για κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής τα επόμενα χρόνια στο εσωτερικό της χώρας, ενώ παράλληλα σε συνδυασμό με τη συνεργασία τους με ξένες κατασκευαστικές εταιρείες θα αποκτήσουν επιπλέον τεχνογνωσία που θα τις βοηθήσει να επεκταθούν και στις αγορές του εξωτερικού τα επόμενα χρόνια.

Ειδικότερα, οι συνέπειες που θα έχουν οι κατασκευές στην απασχόληση και την αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), σύμφωνα με έκθεση του Κέντρου Προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών (ΚΕΠΕ), στην περίπτωση που το ΚΠΣ II εκτελεστεί κανονικά μέσα στα χρονικά πλαίσια 1994-1999, η εκτέλεση του αναμένεται να επιταχύνει το μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ την περίοδο αυτή κατά μισή έως μια εκατοστιαία μονάδα, ενώ στη περίπτωση που η εκτέλεση θα κλιμακωθεί με βραδύτερους ρυθμούς και θα καταλάβει την περίοδο 1994-2001, η επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου θα είναι μικρότερη και θα κυμανθεί μεταξύ 0,5 και 0,7 εκατοστιαίες μονάδες. Συνολικά, το ΚΠΣ II καθ' όλη την περίοδο εφαρμογής του μπορεί να

οδηγήσει το ΑΕΠ σε αύξηση από 4,6 έως και 5,4 εκατοστιαίες μονάδες ανάλογα με τη χρονική κλιμάκωση της εφαρμογής του.²⁰⁷

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι μέσοι ρυθμοί μεταβολής του ΑΕΠ (%), με βάση εναλλακτικά σενάρια, τα οποία έχουν επεξεργαστεί οι ειδικοί του ΚΕΠΕ και αναφέρονται στην έκθεση για τις συνέπειες του ΚΠΣ ΙΙ στην ελληνική οικονομία.

Πίνακας 27 : ΜΕΣΟΙ ΡΥΘΜΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΕΠ (%) ΜΕ ΒΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ²⁰⁸

Έτος	Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο Υλοποίησης Αρχικού Σχεδιασμού	Σενάριο Επιμήκυνσης Ολοκλήρωσης	Σενάριο Ταχείας Ολοκλήρωσης
1994-95	1,47	1,91	1,70	1,70
1996-97	1,82	2,72	2,93	2,93
1998-99	2,01	3,26	3,18	3,44
2000-01	2,07	1,99	2,07	1,85
Μέσος όρος 1994-99	1,77	2,63	2,60	2,69
Μέσος όρος 1994-2001	1,84	2,47	2,47	2,48

Από τον παραπάνω πίνακα εξάγεται το συμπέρασμα πως αν το ΚΠΣ ΙΙ, ολοκληρωθεί μέσα στη περίοδο 1994-1999 σύμφωνα με το σενάριο της ταχείας ολοκλήρωσης του, θα συμβάλει στο ΑΕΠ, με μέσο ρυθμό μεταβολής 2,69%, ενώ αν επιμηκυνθεί και καταλάβει την περίοδο 1994-2001 σύμφωνα με το σενάριο της ταχείας ολοκλήρωσης του, θα συμβάλει στο ΑΕΠ, με μέσο ρυθμό μεταβολής 2,48%.

Οι εκτιμήσεις αυτές, οι οποίες αναφέρονται στην έκθεση του ΚΕΠΕ για τις συνέπειες του ΚΠΣ ΙΙ στην ελληνική οικονομία, περιλαμβάνουν μέρος μόνο της συμβολής του ΚΠΣ ΙΙ στην ανάπτυξη, δηλαδή κατά κύριο λόγο το μέρος εκείνο που συνδέεται με τη δημιουργία ζήτησης για εργασία κατά την περίοδο εκτέλεσης των έργων και των λοιπών παρεμβάσεων. Μεγάλο μέρος όμως των ωφελειών της ελληνικής οικονομίας από το ΚΠΣ ΙΙ θα εκδηλωθεί μεταγενέστερα, όταν θα μπει σε χρήση το υλικό και άυλο κεφάλαιο που δημιουργείται με αυτό. Αν λάβουμε υπόψη μας, ότι μεγάλο μέρος των πόρων του ΚΠΣ ΙΙ απορροφάται από έργα μακράς πνοής και μακράς ζωής, η συμβολή του στην ανάπτυξη της χώρας θα εξακολουθήσει να εκδηλώνεται για δεκαετίες ύστερα από τη λήξη της περιόδου εφαρμογής του και η συμβολή αυτή, θα μεγαλώνει καθώς

²⁰⁷ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Οι συνέπειες του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης στην οικονομία κατά την περίοδο 1994-2000, Εισαγωγή, σ. 24

²⁰⁸ Ο.π., Κεφ. 1, σ. 22

σταδιακά πληρούνται και οι λοιπές προϋποθέσεις για την επιτάχυνση της ανάπτυξης και της αξιοποίησης της υποδομής που δημιουργείται.

Όσον αφορά την απασχόληση, η έκθεση αυτή εκτιμά ότι-σύμφωνα με τα αποτελέσματα των προσομοιώσεων με βάση το μακροοικονομικό υπόδειγμα του ΚΕΠΕ-ο αριθμός των νέων θέσεων εργασίας και η συνολική αύξηση της απασχόλησης που προκύπτει την περίοδο 1994-2001, ακολουθεί τη χρονική κλιμάκωση της εφαρμογής του Β'ΚΠΣ. Ο αριθμός αυτός κυμαίνεται γύρω στις 65.000 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης κατά μέσο όρο κατ' έτος ή γύρω στο 1,7% του εργατικού δυναμικού, ενώ στα έτη 1997-2000 ο εν λόγω αριθμός φθάνει τις 120.000-130.000, γύρω στα 2,8-3,0% του εργατικού δυναμικού, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.²⁰⁹

Πίνακας 28 : ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ²¹⁰

Έτος	Σενάριο Υλοποίησης Αρχικού Σχεδιασμού	Σενάριο Επιμήκυνσης Ολοκλήρωσης	Σενάριο Ταχείας Ολοκλήρωσης
1994	8.346	2.503	2.503
1995	34.901	19.639	19.639
1996	55.157	45.351	45.351
1997	81.400	82.315	82.315
1998	104.245	104.435	112.976
1999	123.393	120.220	133.274
2000	113.303	112.949	121.419
2001	103.601	104.029	105.962
Μέσος όρος 1994-2000	65.093	60.927	64.685

Αυτό που εξάγεται τελικά ως συμπέρασμα είναι, ότι οι κατασκευές ωφελούν πολλαπλά την εθνική οικονομία. Ωφελούν τις κατασκευαστικές εταιρείες που αναλαμβάνουν την κατασκευή έργων υποδομής, γιατί θα απασχολήσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα κεφάλαια, μηχανολογικό εξοπλισμό και προσωπικό-μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις θα απασχολήσουν επιπλέον προσωπικό, συμβάλλοντας στην αύξηση της απασχόλησης· ωφελούν τις βιομηχανίες που παράγουν υλικά, όπως τσιμέντο, σίδηρος, χάλυβας κ.ά., τα οποία θα γνωρίσουν μεγάλη ζήτηση λόγω της κατασκευής πολλών έργων υποδομής τα επόμενα χρόνια· ωφελούν κατ' επέκταση την εθνική οικονομία γιατί βοηθούν σημαντικά στη τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων όσο και μετά το πέρας της κατασκευής

²⁰⁹ Ο π., Εισαγωγή, σ. 24-25.

²¹⁰ Ο π., Κεφ. 1, σ. 25

αυτών και γιατί δημιουργούν προϋποθέσεις για τη μακροχρόνια ανάπτυξη της οικονομίας, αφού η κατασκευή έργων υποδομής δημιουργεί προοπτικές προσέλκυσης επενδύσεων από το εξωτερικό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ανυπόγραφο, Ιδιωτικό λιμάνι στον Αστακό, *Βήμα*, αρ. φύλ.12.505 (25-10-98), Ένθετο Οικονομία, σ. 6
2. Ανυπόγραφο, Στα όρια του κραχ οι κατασκευαστικές, *Εξουσία*, αρ. φύλ.669 (4-1-99), σ. 29
3. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 490 (2-6-98), σ. 41-43
4. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 491 (3-6-98), σ. 39-40, 43
5. Αφιέρωμα στη Σοφοκλέους, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 492 (4-6-98), σ. 39
6. Βακαλόπουλος Κ., Νεοελληνική ιστορία, 1204-1940, Θεσσαλονίκη 1989
7. Bickford-Smith R.A.H., Η Ελλάδα την εποχή του Γεωργίου Α', Αθήνα 1993
8. Γαβρινιώτης Φ., Τι κατασκευάζουν οι εταιρείες με πτυχίο Η' τάξεως, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 31-35
9. Γαβρινιώτης Φ., Τα έργα των εταιρειών "Ζ' τάξεως", *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 42-45
10. Γαβρινιώτης Φ., 223 δις δρχ. για...απογείωση των αεροδρομίων, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 41
11. Γαβρινιώτης Φ., Όπου λιμάνι και εκσυγχρονισμός, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 43-44
12. Γαβρινιώτης Φ., Βρήκαν το δρόμο τους πέντε μεγάλα έργα που...κοντεύουν να "στοιχειώσουν"!, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 8
13. Γαβρινιώτης Φ., Ένα απέραντο εργοτάξιο, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 24-26
14. Garabott Ph., Greek refugees and their impact upon greek society in the interwar period, London 1986
15. Γεωργιάδης Λ., Αρχές Αυγούστου ο σύμβουλος για αυτοχρηματοδοτούμενα έργα 170 δις, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 506 (22-6-98), σ. 32
16. Δημοσίευση ισολογισμού ΑΕΓΕΚ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 396 (6-6-98), σ. 31
17. Δημοσίευση ισολογισμού ΓΕΝΕΡ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 396 (6-6-98), σ. 45
18. Δημοσίευση ισολογισμού ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε., *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 7
19. Ισολογισμοί εταιρειών ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών)
20. Καραγιαννίδης Ε., Η Εγνατία καθιστά την Ελλάδα transit κοινοτικών μεταφορών, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 23-24

21. Καραγιαννίδης Ε., Σε διερευνητική φάση ο κλάδος Δυτικής Μακεδονίας φυσικού αερίου, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 38
22. Καρρέρ Α., Από το φθινόπωρο θα μας "ζεσταίνει" το φυσικό αέριο, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 25-28
23. Καρρέρ Α., Από θαλάσσης, ξηράς και αέρος, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 10-12
24. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Οι συνέπειες του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης στην οικονομία κατά την περίοδο 1994-2000, Αθήνα Μάρτιος 1998
25. Κουλούρης Β., Ρόδινο το μέλλον των κατασκευών, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 2
26. Κουλούρης Β., ΜΗΧΑΝΙΚΗ, Πρώτη σε κερδοφορία, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 10
27. Κουλούρης Β., ΑΒΑΞ, Ειδικευση στις βαριές προκατασκευές, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 12
28. Κουλούρης Β., ΑΘΗΝΑ, Επιτυχημένη πορεία και στο εξωτερικό, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 14
29. Κουλούρης Β., ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ, Η ανερχόμενη δύναμη, το *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 22
30. Κουλούρης Β., ΤΕΒ : σαράντα χρόνια αξιοπιστία και σοβαρότητα, στο *Τεχνικές εταιρείες, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 231 (25-2-95), σ. 28
31. Κουλούρης Β., Προοδευτικό άνοιγμα στα Βαλκάνια, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 308 (7-9-96), σ. 11
32. Κουλούρης Β., ΤΕΡΝΑ : σημαντικές επενδύσεις 2,3 δις σε εξοπλισμό, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 310 (21-9-96), σ. 13
33. Κουλούρης Β., Ομολογιακό δάνειο 2,5 δις από την Κ.Ι.Σαραντόπουλος, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 321 (7-12-96), σ. 10
34. Κουλούρης Β., Έργα στο εξωτερικό διεκδικεί η ΑΕΓΕΚ, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 10
35. Κουλούρης Β., Δάφνες στο εξωτερικό βλέπει η "Τεχνοδομή", *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 13
36. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Πρέπει να απορροφούμε 5 δις κάθε μέρα μέχρι το 2000, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 2-3
37. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Πετσίνης Α., Ποιοι ελέγχουν τις εισηγμένες κατασκευαστικές, στο *Κατασκευαστικές εταιρείες, Στρώνουν το δρόμο για την Ελλάδα του 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 283 (16-3-96), σ. 18-25

38. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Οι εταιρείες επενδύουν σε πάγιο και μηχανολογικό εξοπλισμό, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 12

39. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Ντιγριντάκης Χ., Καδδά Δ., Σταθερά τα πρώτα "βήματα" των τεχνικών εταιρειών στις αγορές του εξωτερικού, στο *Θεμέλιος λίθος για μια νέα ανάπτυξη, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 336 (22-3-97), σ. 13

40. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες στο εξωτερικό, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 4-5

41. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Λιγότερα κέρδη "έγραψε" το '97 ο κλάδος των τεχνικών εταιρειών, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 6

42. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Ακόμα 100 χιλιόμετρα για τον ΠΑΘΕ, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 10

43. Κουλούρης Β., Τσιούφος Δ., Καδδά Δ., Εγνατία : νέα ώθηση από εννέα εργολαβίες, στο *Τα βήματα των τεχνικών εταιρειών προς το 2000, Επενδυτής* (Ειδικό αφιέρωμα), αρ. φύλ. 385 (21-3-98), σ. 11

44. Κράλογλου Σ., Επιταχύνεται η απορροφητικότητα για το 2ο πακέτο Ντελέρ, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 66

45. Κυριαζή Δ., Ρίο-Αντίρριο σε 5 λεπτά αλλά το 2004, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 12

46. Κυριαζή Δ., Υψηλή τεχνογνωσία κατέχουν οι Έλληνες κατασκευαστές, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 71

47. Κωνσταντινίδου Μ., Το 2000 πλησιάζει, η Εγνατία επιταχύνει, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 34-36

48. Λαμπάκου Ε., Σε ΑΒΒ, Ansaldo και ΑΕΓΕΚ η μονάδα ΔΕΗ Κομοτηνής, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 495 (9-6-98), σ. 35

49. Λαμπάκου Ε., Συρροή ενεργειακών κολοσσών για το αέριο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 32

50. Λαμπάκου Ε., Ενεργειακή διασύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 505 (20-6-98), σ. 40

51. Λεωτσάκος Π., Στο Βορρά το βάρος εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 22-24

52. Λεωτσάκος Π., Τα έργα μένουν εδώ-τα ECU επαναπατρίζονται, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 21-22

53. Λεωτσάκος Π., Οι εταιρείες πτυχίου Η' τάξης, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)* (Ειδικό ένθετο), αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. ΙΙ-Χ
54. Λεωτσάκος Π., Στην πρώτη θέση τζίρου-παραγωγικότητας η ΑΕΓΕΚ, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 52
55. Λεωτσάκος Π., Ένας ισχυρός πυρήνας από πραγματικά εύρωστες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 53-54
56. Λεωτσάκος Π., Η έλλειψη υποδομών αιτία της χρόνιας κακοδαιμονίας, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 56-57
57. Λεωτσάκος Π., Ο κατασκευαστικός κλάδος συνεισφέρει το 7% του ΑΕΠ και το 6,3% της απασχόλησης, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 27
58. Λεωτσάκος Π., Η ταυτότητα των ελληνικών εταιρειών Η' τάξης, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 42-45
59. Λουλές Δ., Κατευθύνσεις και προοπτικές της οικονομικής πολιτικής του Ι.Καποδίστρια, 1828-1831, στο "Ο Ιωάννης Καποδίστριας και η συγκρότηση του ελληνικού κράτους", Θεσσαλονίκη 1983, σ. 128-142
60. Μυγιάκης Μ., Σημάδια κάμψης το 1995 για τις εισηγμένες στο ΧΑΑ Τεχνικές Εταιρείες, *Ελληνικές Κατασκευές 14* (Ιούνιος 1996), σ. 24-26
61. Μυγιάκης Μ., Ανάπτυξη ακινήτων σε Ουκρανία και Βουλγαρία, *Ελληνικές Κατασκευές 14* (Ιούνιος 1996), σ. 74-75
62. Οδηγός ελληνικών εργοληπτικών εταιρειών, έκδ. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας) και ΣΑΤΕ (Σύνδεσμος Ανωμόμων Τεχνικών Εταιρειών), Αθήνα Σεπτέμβριος 1997
63. Παπαγεωργίου Δ., Μέθοδος αυτοχρηματοδότησης στην Ελλάδα, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 23-24
64. Παπαγεωργίου Δ., Μέσα στο 1997 η εγκατάσταση αναδόχου για τη β' φάση στην Ψυτάλεια, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 49-50
65. Παπαδογιάννης Γ., Βάσεις για σταθερά ανοδική πορεία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 56 (18-12-96), σ. 26
66. Παπαδογιάννης Γ., Μονόδα ηλεκτρισμού θα ιδρύσει η ΤΕΡΝΑ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 93 (4-2-97), σ. 26
67. Παπαδογιάννης Γ., Στη Γνώμων ανατέθηκε η σήραγγα εκτροπής, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 128 (18-3-97), σ. 26
68. Παπαδογιάννης Γ., Στροφή των εργολάβων σε νέες δραστηριότητες, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 206 (23-6-97), σ. 33
69. Παπαδογιάννης Γ., Κατασκευαστική επίθεση εξαπολύει η ΑΤΤΙ-ΚΑΤ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 219 (8-7-97), σ. 26
70. Παπαδογιάννης Γ., Η Προοδευτική προς υπογραφή συμβάσεων σε Κύπρο-Ρουμανία, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 224 (14-7-97), σ. 26

71. Παπαδογιάννης Γ., Δυο νέες συμβάσεις 15 δις υπέγραψε η Τεχνοδομή, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 263 (29-8-97), σ. 26
72. Παπαδογιάννης Γ., Διεκδικεί έργα του ΟΣΕ η Τέρνα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 272 (9-9-97), σ. 27
73. Παπαδογιάννης Γ., Αύξηση κερδών 22% το πρώτο εξάμηνο για το Σαραντόπουλο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 296 (7-10-97)
74. Παπαδογιάννης Γ., Έργο 6,4 δις στα Σπάτα για τη Μηχανική, *Εξουσία*, αρ. φύλου 353 (13-12-97), σ. 25
75. Παπαδογιάννης Γ., Δύο νέα έργα για τη ΓΕΝΕΡ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 393(3-2-98), σ. 26
76. Παπαδογιάννης Γ., Ποντάρει στην αγορά της Ρουμανίας η ΑΕΓΕΚ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 399 (10-2-98), σ. 26
77. Παπαδογιάννης Γ., Εντυπωσιακά κέρδη από την Αθηνά το '97, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 405 (17-2-98), σ. 26
78. Παπαδογιάννης Γ., Εισαγωγή στο ΧΑΑ για την κοινοπραξία Απτική Οδός, Μισό τρις τα κέρδη από τη Λ. Σταυρού-Ελευσίνας, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 416 (3-3-98), σ. 26-27
79. Παπαδογιάννης Γ., Βελτίωση μεγεθών για την ΑΒΑΞ, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 418 (5-3-98), σ. 27
80. Παπαδογιάννης Γ., Πέντε κατασκευαστικές σε συμμαχία για τα έργα, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 460 (27-4-98), σ. 26
81. Παπαδογιάννης Γ., Αθηνά : Έργο 7,5 δις στο αεροδρόμιο Σπάτων, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 347 (3-5-98), σ. 10
82. Παπαδογιάννης Γ., Σε αυτοχρηματοδοούμενα έργα στρέφεται ο Βάκων, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 472 (12-5-98), σ. 25
83. Παπαδογιάννης Γ., Αύξηση κερδών 40% για τη Μηχανική, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 474 (14-5-98), σ. 27
84. Παπαθεοδώρου Κ., Αλλάζει ο χάρτης αν ολοκληρωθούν εγκαίρως τα μεγάλα έργα, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 3-5
85. Παπανικολάου Γ.-Πολυζώη Ε., Νόμισμα με δυο όψεις οι κατασκευαστικές, *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία*, αρ. φύλ. 1095 (24-1-99), Ένθετο Οικονομία, σ. 9
86. Σακελλαρίου Ν., "Βλέπει" αύξηση η ΕΛΛ. ΤΕΧΝ., *Εξουσία*, αρ. φύλ. 503 (18-6-98), σ. 41
87. Σακελλαρίου Ν., Μικρές απώλειες για Σαραντόπουλο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 504 (19-6-98), σ. 30
88. Σακελλαρίου Ν., Κέρδη για Άκτωρ από υποτίμηση, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 505 (20-6-98), σ. 30
89. Σμυρνής Γ., Επτά όμιλοι διεκδικούν το έργο ζεύξης του Μαλιακού *Εξουσία*, αρ. φύλ. 434 (24-3-97), σ. 28

90. Σμυρνής Γ., "Πράσινο φως" από Κομισιόν για το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 446 (8-4-98), σ. 27
91. Σμυρνής Γ., Δημιουργεί 21.000 θέσεις εργασίας το νέο αεροδρόμιο, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 497 (11-6-98), σ. 32
92. Σμυρνής Γ., Δημοπρατήθηκε η αποκατάσταση της Μαλακάσας, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 504 (19-6-98), σ. 32
93. Σμυρνής Γ.-Μπότα Ε., Κίνητρα τον Απρίλιο για "γάμους" κατασκευαστικών, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 670 (5-1-99), σ. 36
94. Τσαραγκλής Γ., Χρηματοστήριο, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 39
95. Τσιούφος Δ., Στην κοινοπραξία της Προοδευτικής ανατέθηκε το φράγμα Συκιάς, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 304 (10-8-96), σ. 10
96. Τσιούφος Δ., Νέοι δρόμοι με το πακέτο Σαντέρ, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 360 (20-9-97), σ. 60
97. Τσιούφος Δ., 35 δις για να ξεδιψάσει η Θεσσαλονίκη, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 397 (13-6-98), σ. 73
98. Τσιούφος Δ., Το 2004 θα τρέξει το Μετρό Θεσσαλονίκης, *Επενδυτής*, αρ. φύλ. 432 (6-2-99), σ. 71
99. Τσίρος Θ., Πιο μεγάλα και σύνθετα έργα απαιτούν ισχυρότερες εταιρείες, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 58
100. Τσίρος Θ., ΑΛΤΕ : Αύξηση τζίρου 45% και κερδών 35%, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 59
101. Φωτόπουλος Ι., Αλβανία και Ολυμπιάδα ωθούν σε άλμα τις κατασκευαστικές, *Εξουσία*, αρ. φύλ. 245 (7-8-97), σ. 27
102. Χαϊκάλης Σ., 400 δις για τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων την επόμενη πενταετία, *Βήμα*, αρ. φύλ. 12.396 (29-9-96), σ. 10
103. Χατζηθωμάς Θ., Μετρό : Ένα προς 4/10 της διαδρομής, *Εξπρές (Κατασκευές)*, αρ. φύλ. 9852 (4-4-96), σ. 64-65
104. Χατζηθωμάς Θ., Πολλαπλασιαστικές κοινωνικοοικονομικές επιδόσεις των μεγάλων έργων, *Εξπρές (Μεγάλα αναπτυξιακά έργα)*, αρ. φύλ. 10.084 (28-11-96), σ. 17-18
105. Χατζηθωμάς Θ., Το μεγάλο ελληνικό στοίχημα στη Μολδαβία, *Εξπρές (Κατασκευές-Τεχνικά έργα)*, αρ. φύλ. 10.204 (3-4-97), σ. 34-36

