

# ONPAPER

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΒΑΞ Α.Ε. - ΤΕΥΧΟΣ 70



**ΝΕΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ.  
ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ.  
ΝΕΟΙ ΔΡΟΜΟΙ.**

Περιοδική έκδοση του Ομίλου Εταιρειών: AVAX A.E., ETEO A.E., ETEO A.E., AVAX DEVELOPMENT,  
VOLTERRA A.E., AVAX TASK, AUTECO IKTEO, ERGONET, MONDO TRAVEL



Εκδότης: AVAX A.E. | Διευθυντής έκδοσης: | Κοιμήμενος | Επιμέλεια/σύνταξη: Ι. Κλόκκαρη  
Art Direction: COMMUNICATION EFFECT | Παραγωγή: ALTA GRAFICO A.E

# ONPAPER

Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση	4
3ο Συνέδριο Υποδομών & Μεταφορών	10
Volterra Νέα έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας	18
Στρατηγική σύμπραξη Volterra/ΔΕΗ	22
1η Ετήσια Συνάντηση Volterra	24
Νέα καταστήματα Volterra	26
Volterra Η ομάδα μεγαλώνει	28
Auteco Συνέντευξη του κ. Βήκα στο ΑΠΕ ΜΠΕ	32
Δημοσιογραφικό γεύμα auteco	34

# EDITORIAL

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Στο φθινοπωρινό τεύχος του On Paper ξεκινάμε με την ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση της ΑΒΑΞ Α.Ε. και συνεχίζουμε με το 3ο συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών.

Ακολουθεί εκτενής παρουσίαση των νέων έργων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας της Volterra. Συνεχίζουμε με την στρατηγική σύμπραξη Volterra/ΔΕΗ, στην οποία προβλέπεται η από κοινού ανάπτυξη και εκμετάλλευση αιολικών πάρκων συνολικής ισχύος 69,7 MW.

Για τη συνέχεια, έχουμε πλούσιο φωτογραφικό υλικό από την 1η ετήσια συνάντηση της Volterra αλλά και από τα δύο νέα καταστήματα Volterra στην Καλαμαριά και την Κομοτηνή. Κλείνουμε την ενότητα Volterra, με την παρουσίαση των νέων συνεργατών.

Τέλος, φιλοξενούμε τα νέα της Auteco και την ενδιαφέρουσα συνέντευξη του κ. Βήκα στο ΑΠΕ-ΜΠΕ όπου θίγεται το γεγονός ότι 4 στα 10 οχήματα δεν παίρνουν από έλεγχο ΚΤΕΟ. Κλείνουμε με εικόνες από το δημοσιογραφικό γεύμα που παρέθεσε η auteco, ενόψει ΔΕΘ.

Σας ευχόμαστε καλό Φθινόπωρο!

# ΕΤΗΣΙΑ ΤΑΚΤΙΚΗ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ



Ομιλία Κ.Κουβαρά  
στη ΓΣ ΑΒΑΞ  
26-6-2019



Αγαπητοί μέτοχοι, Κυρίες και κύριοι,  
Σας καλωσορίζω στην 32η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση της εταιρείας μας, τρεις μόλις μήνες μετά την έκτακτη συνέλευση του Μαρτίου με την οποία η Εταιρεία πέρασε σε νέα εποχή, όχι μόνο με την αλλαγή της επωνυμίας της, αλλά και με τη διαμόρφωση των συνθηκών για νέα γεωγραφική στόχευση, μετοχικούς συσχετισμούς και επιχειρηματικές συνεργασίες. Η αναγκαστική διακοπή της ειδικής σχέσης με το διεθνή όμιλο Ιωάννου & Παρασκευαϊδη, οι ευκαιρίες που ανοίγονται λόγω αυτού του γεγονότος, αλλά και η καθυστέρηση στην υλοποίηση της αύξησης κεφαλαίου, είναι μερικά από τα θέματα για τα οποία θα σας ενημερώσουμε αναλυτικά στη συνέχεια. Πρώτα όμως, θέλω να αναφερθώ στα πεπραγμένα της περασμένης χρήσης, και να σκιαγραφήσω τις δυνατότητες και τις προοπτικές του Ομίλου. Το 2018 ήταν ένα ακόμη έτος στασιμότητας, αν όχι υποχώρησης, για τον κλάδο των κατασκευών: τα έσοδα από κατασκευαστικές εργασίες των εταιρειών του κλάδου δεν παρουσίασαν αξιόλογη μεταβολή, ενώ η συμπίεση των περιθωρίων κέρδους οδήγησε και πάλι σε ζημιολόγο αποτέλεσμα τον κλάδο. Στην εγχώρια αγορά, καταγράφηκαν σημαντικές καθυστερήσεις στις διαδικασίες δημοπράτησης αρκετών έργων με δημόσιο χαρακτήρα, καθώς στα χρόνια προβλήματα γραφειοκρατίας προστέθηκαν το τελευταίο διάστημα και ενστάσεις σχετικές με ζητήματα ανταγωνισμού που προκαλούν περαιτέρω αναβολές και καθυστερήσεις. Το 2019 δεν προοιωνίζεται καλύτερο για την εγχώρια αγορά κατασκευών, καθώς η προσφορά νέων έργων είναι περιορισμένη. Οι εξελίξεις στις αγορές του εξωτερικού είναι συνθήκη ικανή να αλλάξει το κλίμα για τον κλάδο, τουλάχιστον από το

επόμενο έτος. Εκεί εστιάζει τις προσπάθειές του και ο όμιλός μας, και ειδικότερα σε έργα ενεργειακού χαρακτήρα, στις αγορές της Μέσης Ανατολής και του Περσικού Κόλπου. Ταυτόχρονα, το χαρτοφυλάκιο των συμβάσεων παραχώρησης του Ομίλου ωριμάζει σε αξία, καθώς καταγράφονται ολοένα και μεγαλύτερα έσοδα και αναθεωρούνται ανοδικά τα αναμενόμενα μερίσματα.

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2018:** Ας περάσουμε πρώτα στην περιγραφή των αποτελεσμάτων του περασμένου έτους. Κατά το 2018, ο κύκλος εργασιών του Ομίλου μειώθηκε κατά 13,5% σε ετήσια βάση. Το μεγαλύτερο μέρος της πτώσης της δραστηριότητας παρατηρήθηκε στο β' εξάμηνο του έτους, ενώ γενικότερα καταγράφηκε χαμηλότερος ρυθμός εκτέλεσης στο εξωτερικό. Τα αποτελέσματα του Ομίλου το 2018 επιβαρύνθηκαν με έκτακτες και μη οργανικές χρεώσεις λόγω διαγραφής επισφαλών απαιτήσεων και άλλων προβλέψεων ύψους €16,7 εκατομμυρίων, ενώ το 2017 η αντίστοιχη επιβάρυνση για διαγραφές και απομειώσεις είχε ανέλθει σε €4,7 εκατομμύρια. Κατόπιν της λογιστικοποίησης των παραπάνω έκτακτων επιβαρύνσεων για το 2018, το συνολικό αποτέλεσμα του Ομίλου για το έτος ήταν ζημιολόγο. Το περιθώριο μεικτού κέρδους του Ομίλου παρέμεινε για άλλη μία χρονιά ουσιαστικά αμετάβλητο στο 5,5%.

**ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ - ΚΕΡΔΗ:** Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών του Ομίλου διαμορφώθηκε σε 583 εκατομμύρια ευρώ το 2018 έναντι 673 εκατομμυρίων ευρώ το 2017. Το καθαρό αποτέλεσμα των μετόχων μετά από φόρους ήταν ζημιά ύψους 26 εκατομμυρίων ευρώ το 2018 έναντι ζημιάς 10 εκατομμυρίων το 2017. Τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων, χρηματοοικονομικών εξόδων και αποσβέσεων, το αποκαλούμενο EBITDA, παρέμειναν αμετάβλητα στα 50 εκατομμύρια ευρώ.

**ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ:** Ο καθαρός δανεισμός του Ομίλου, δηλαδή εξαιρώντας τα ταμειακά διαθέσιμα από τον συνολικό δανεισμό, ανήλθε στο τέλος του 2018 σε 530 εκατομμύρια ευρώ έναντι των 520 εκατομμυρίων ευρώ του προηγούμενου έτους.

**ΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ:** Λαμβάνοντας υπόψη το ζημιολόγο αποτέλεσμα του 2018, το Διοικητικό Συμβούλιο πρότεινε στην Γενική Συνέλευση, και έγινε αποδεκτή προ ολίγου, τη μη διανομή μερίσματος για την οικονομική χρήση του 2018.



**ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ J&P OVERSEAS:** Τον περασμένο Οκτώβριο γνωστοποιήθηκε η θέση σε καθεστώς εκκαθάρισης του κατασκευαστικού ομίλου Ιωάννου & Παρασκευαϊδῆ, με τον οποίο είχαμε επί δύο δεκαετίες ειδικό δεσμό σε επίπεδο εταιρικού ονόματος και κοινών μετόχων από τα μέλη των δύο Ελληνο-Κυπριακών οικογενειών. Η παύση λειτουργίας του διεθνούς ομίλου αναμφίβολα μας στεναχώρησε σε ανθρώπινο επίπεδο, αλλά δεν μας επηρέασε λειτουργικά, δεδομένης της μετοχικής και διοικητικής μας ανεξαρτησίας. Η οικογένεια Ιωάννου στηρίζει έμπρακτα την αυτόνομη πλέον πορεία μας, ρίχνοντας μάλιστα το επιχειρηματικό της βάρος στην ΑΒΑΞ. Με τον υπό εκκαθάριση πλέον διεθνή όμιλο Ιωάννου & Παρασκευαϊδῆ, συμμετείχαμε σε κοινοπρακτική βάση σε 3 έργα στο Κατάρ και ένα στην Ιορδανία. Αυτό δημιούργησε την ανάγκη να επαναδιαπραγματευθούμε τους όρους συνεργασίας με τους πελάτες και τις τράπεζες. Στο σημείο αυτό θα δώσω τον λόγο στον Πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου, τον κο Χρήστο Ιωάννου, προκειμένου να μας ενημερώσει για την πορεία των διαπραγματεύσεων και των υπόλοιπων εξελίξεων στα έργα που εκτελούσε κοινοπρακτικά η ΑΒΑΞ με την J&P Overseas στο εξωτερικό.

#### **ΟΜΙΛΙΑ Κ. ΧΡ. ΙΩΑΝΝΟΥ**

Κυρίες και κύριοι μέτοχοι, Μετά από μια πολύ δύσκολη εξέλιξη με την J&P(O), κοιτάξαμε ως διοίκηση πώς να χειριστούμε το μέλλον καλύτερα. Αντί να καθίσουμε με τα χέρια σταυρωμένα, αποφασίσαμε ότι δίνεται μέσα από τη συγκυρία η ευκαιρία στην ΑΒΑΞ να εξαπλωθεί και να αναπυχθεί ξανά στη Μέση Ανατολή. Είναι μεγάλη πρό-

κληση αλλά το στοίχημά μας είναι να χτίσουμε ένα νέο Success Story, όπως ήταν για τα πρώτα 60 χρόνια η J&P(O). Το όραμά αυτό βασίζεται στις αρχές και στο όνομα που κληρονόμησα από τον πατέρα μου Δάκη και τον αείμνηστο παππού μου Στέλιο, εκ των συνιδρυτών της εταιρείας το 1941. Ίσως αναρωτηθεί κανείς τι είναι αυτό που θα κάνει την Avax Middle East να πετύχει, εκεί που η J&P(O) αστόχησε. Η απάντηση αναλύεται σε 4 σημεία:

**ΝΕΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ:** Τα στελέχη που θα τρέχουν τη νέα εταιρεία έχουν αποδείξει τις δυνατότητές τους, ειδικά μετά το liquidation μπορώ να πω ότι ο «καλός ο καπετάνιος στη φουρτούνα φαίνεται» και τα στελέχη που θα ηγηθούν έδειξαν τεράστιο σθένος και ικανότητες. Κάνουμε refocus σε μερικά έργα μέσω της εξαγοράς της εταιρείας CONSPEL. Η J&P(O) λόγω μεγέθους και δομής έπρεπε να εστιάζει σε μεγάλα έργα, κυρίως εργα πολιτικού μηχανικού, η νέα στρατηγική εστιάζει σε μικρότερα, κυρίως MEP έργα, τα οποία έχουν value added και λιγότερο ανταγωνισμό.

**ΟΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΤΗ ΑΒΑΞ:** Η ΑΒΑΞ έχει ένα τεράστιο asset στις εμπειρίες και τα references. Αυτά θα τα χρησιμοποιήσουμε στη Μέση Ανατολή μέσω της ΑΒΑΞ ΜΕ. Επίσης δίνεται η δυνατότητα εξοικονόμησης κόστους μέσω κοινών services σε όλο τον όμιλο (τεχνικό γραφείο, αγορές, estimating).

Το 4ο σημείο είναι ότι η εταιρεία μπορεί πλέον να παίρνει γρήγορες αποφάσεις με δυνατό επαγγελματικό Board. Στο παρελθόν λόγω της δομής 50/50 με veto στην J&P(O), η εταιρεία δεν μπορούσε να κινηθεί γρήγορα και αποτελεσματικά.





Θα μιλήσω τώρα ανά χώρα για τις πρωτοβουλίες που λάβαμε ώστε μέσα σε 8 μήνες να γίνει τόση πρόοδος.

**ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΚΑΤΑΡ:** Η J&P(O) σε κοινοπραξία με την ABAΞ έχει αναλάβει 2 δημόσια έργα οδοποιίας στο Κατάρ το 2013 και 2014 συνολικής αξίας \$1,2 δις. Όταν προέκυψε το liquidation, η ABAΞ κινήθηκε γρήγορα με τον πελάτη (Ashghal) ώστε να σωθούν τα έργα. Έτσι σε μια τριμερή συμφωνία κινήθηκαμε σαν ABAΞ να στελεχώσουμε και να τελειώσουμε τα έργα, με τη χρηματοδότηση να έρχεται από τις τράπεζες χωρίς οικονομική επίπτωση στην ABAΞ. Τα έργα έχουν παραδοθεί για χρήση, και το υπόλοιπο προς αποπεράτωση είναι πλέον της τάξης του 4%.

**ΚΑΤΑΡ-ΣΤΑΔΙΟ:** Το σημαντικότερο κοινοπρακτικό έργο που εκτελείται στο Κατάρ είναι το Education City Stadium. Το έργο αφορά στην κατασκευή ενός υπερσύγχρονου αθλητικού σταδίου το οποίο θα χρησιμοποιηθεί στο Παγκόσμιο Κύπελλο Ποδοσφαίρου της FIFA του 2022. Στη συνέχεια, το στάδιο θα αναμορφωθεί ώστε να αποτελέσει τη βασική αθλητική εγκατάσταση του εκπαιδευτικού συγκροτήματος μέσα στο οποίο κατασκευάζεται. Η αρχική σύμβαση συνολικής αξίας €553 εκατομμυρίων υπεγράφη με την Qatar Foundation (κρατικό φορέα του Κατάρ) την 21.07.2016, με συμμετοχή 24% της ABAΞ. Η αξία του έργου αυξήθηκε στα €646 εκατομμύρια με δύο συμπληρωματικές συμβάσεις. Όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα, η ABAΞ εξαγόρασε ποσοστά στις υπόλοιπες εταιρίες της κοινοπραξίας, οι οποίες ήταν θυγατρικές της J&P (Overseas) Ltd. Με αυτή τη συναλλαγή, η Εταιρεία αύξησε τη συμμετοχή της στο 74%, κίνηση η οποία αναμένεται να προσθέσει κύκλο εργασιών ύψους 200 εκατομμυρίων δολαρίων στο β' εξάμηνο του

2019. Γίνονται μάλιστα διαπραγματεύσεις ώστε το ποσοστό της ABAΞ στην κατασκευάστρια κοινοπραξία να ανέλθει σε 100% εντός των επόμενων μηνών. Το έργο έχει αποπερατωθεί σε ποσοστό 53%, συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωματικών συμβάσεων. Αξίζει να επισημανθεί ότι η εξαγορασθείσα εταιρεία Conspel πέρα από το Education City Stadium του Κατάρ έχει αναλάβει πρόσφατα κι άλλα σημαντικά έργα, όπως: το Mshereib, Conspel-2, το Oasis, που αποτελεί το μεγαλύτερο ηλεκτρο-μηχανολογικό έργο στην περιοχή, Conspel-3 και το Katara, τα οποία μας τοποθετούν για τα καλά ως πρωταγωνιστή στο χάρτη των MEP εργολάβων στην περιοχή της Μέσης Ανατολής. Η συνολική αξία των παραπάνω έργων είναι πάνω από \$1,0 δις και υπάρχει ανεκτέλεστο υπόλοιπο αξίας \$350 εκατομμυρίων.

**ΙΟΡΔΑΝΙΑ:** Στην Ιορδανία, το έργο αφορά στην αναβάθμιση του συστήματος διαχείρισης αποσκευών του διεθνούς αεροδρομίου Queen Alia, και αποτελεί επέκταση της παλιότερης σύμβασης που είχε υπογραφεί με την κυβέρνηση της χώρας για την κατασκευή του υπερσύγχρονου αερολιμένα. Η σύμβαση υπεγράφη την 12.04.2018 με συνολική αξία €51 εκατομμυρίων και συμμετοχή 50% για την ABAΞ. Η Εταιρεία εκτελεί ήδη το έργο στο 100% και παραμένουν κάποια τελευταία χαρτιά προς υπογραφή. Ο πελάτης ήταν ιδιαίτερα ευγνώμων για το γεγονός ότι η ABAΞ έβαλε πλάτη και θα ολοκληρώσει κανονικά το έργο.

**ΛΙΒΥΗ:** Πέρα από τις εξελίξεις στα ανωτέρω 4 κοινοπρακτικά έργα στην Ιορδανία και το Κατάρ, η Εταιρεία αγόρασε πρόσφατα από την J&P (Overseas) Ltd την εταιρεία «PSM Suppliers Limited», η οποία εκτελεί δύο ξεχωριστές συμβάσεις για ένα ενεργειακό έργο στο κοί-



τασμα πετρελαίου Faregh της Λιβύης, με πελάτη την τοπική πετρελαϊκή εταιρεία WANA. Το έργο βρίσκεται σε τελικό στάδιο περάτωσης, με εκτιμώμενη ολοκλήρωση εντός του 2019, καθώς έχει απομείνει η φάση της δοκιμής και παράδοσης (testing & commissioning).

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ & ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:** Στους οκτώ μήνες που έχουν παρέλθει από τη θέση της J&P(O) σε εκκαθάριση, έχουμε προχωρήσει σε μία σειρά κινήσεων για την προστασία της ΑΒΑΞ και τη διασφάλιση της προοπτικής της. Η αλλαγή του ονόματος της εταιρείας είχε συμβολικό χαρακτήρα, όσο και ουσιαστικό προκειμένου να μην υπάρχει σύγχυση με την εταιρεία που πτώχευσε. Επαναδιαπραγματευτήκαμε και υπογράψαμε τις συμφωνίες για τα δύο οδικά έργα στο Κατάρ, προχωρήσαμε σε μία σειρά στοχευμένων εξαγορών εταιρειών στο Κατάρ και τη Λιβύη, και αν εκπληρωθούν συγκεκριμένοι όροι, θα κάνουμε κι άλλες εξαγορές στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα μέχρι τον Οκτώβριο, αυξήσαμε τη συμμετοχή στην κοινοπραξία κατασκευής του Education City Stadium στο 74%, και σκοπεύουμε να το πάμε στο 100%, και τέλος, μέχρι το Σεπτέμβριο προβλέπουμε να υπογράψουμε τη συμφωνία για πλήρη ανάληψη του έργου της Ιορδανίας. Δίνω και πάλι το λόγο στον κ. Κουβαρά, για να συνεχίσει την ενημέρωση επί των θεμάτων του ομίλου.

**Το λόγο παίρνει ο κ. Κ.ΚΟΥΒΑΡΑΣ:** Μετά από όσα ανέφερε ο Πρόεδρος, νομίζω είναι η κατάλληλη στιγμή να σας ενημερώσω για την εκκρεμότητα που υπάρχει με την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου της εταιρείας. Η κεφαλαιακή ενίσχυση ύψους 20 εκατομμυρίων ευρώ αποφασίστηκε πέρυσι προκειμένου να καλυφθούν ορισμένες έκτακτες

ανάγκες. Τον Οκτώβριο 2018, ενώ είμασταν έτοιμοι να υποβάλλουμε το Ενημερωτικό Δελτίο προς έγκριση στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, η θέση της J&P (Overseas) Ltd σε εκκαθάριση δημιούργησε αβεβαιότητα για την εκτέλεση των τεσσάρων κοινοπρακτικών έργων που σας περιέγραψε προ ολίγου ο κος Ιωάννου. Ως αποτέλεσμα, δεν μπορούσε να διατυπωθεί στο Ενημερωτικό Δελτίο σαφής εικόνα για την πορεία των συγκεκριμένων έργων, τους συνδεδεμένους λειτουργικούς κινδύνους και τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες της Εταιρείας σε κεφάλαιο κίνησης. Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς από την πρώτη στιγμή ζήτησε από την Εταιρεία μας αναλυτική ενημέρωση για τα εν λόγω κοινοπρακτικά έργα, την αποτύπωσή τους στις οικονομικές μας καταστάσεις, και πλήθος άλλων πληροφοριών. Η ροή αυτής της ενημέρωσης, με το απαραίτητο υποστηρικτικό υλικό, συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, καθώς κοινοποιούμε στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς κάθε νέα εξέλιξη.

Και αυτό θα συνεχιστεί μέχρι να αναθεωρηθούν και οι τέσσερις συμβάσεις, κάτι που τελικά αποδείχθηκε πολύ πιο χρονοβόρο από όσο υπολογίζαμε αρχικά.

Αποτέλεσμα αυτής της καθυστέρησης ήταν να παρέλθει η ισχύς της απόφασης της γενικής συνέλευσης των μετόχων του Σεπτεμβρίου 2018. Στις αρχές του 2019, ανανεώσαμε την εντολή των μετόχων για την αύξηση κεφαλαίου, αλλά δυστυχώς ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί και στα 4 κοινοπρακτικά έργα η συμβασιοποίηση των νέων όρων συνεργασίας. Η αύξηση κεφαλαίου που εγκρίθηκε τον περασμένο Μάρτιο πρέπει τυπικά να έχει ολοκληρωθεί έως την 9η





Αυγούστου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.4548/2018. Δεδομένου ότι απαιτείται έγκριση από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς για το Ενημερωτικό Δελτίο, και ένα χρονικό διάστημα για την εξάσκηση των δικαιωμάτων από τους μετόχους και την πιστοποίηση της καταβολής των κεφαλαίων, εκτιμούμε ότι είναι πλέον χρονικά ανέφικτο να προχωρήσουμε με την παρούσα εντολή των μετόχων της εταιρείας. Θα χρειαστούμε επομένως για τυπικούς λόγους να πάρουμε νέα εντολή από τους μετόχους, για την οποία θα υπάρξουν οι προβλεπόμενες χρηματιστηριακές ανακοινώσεις. Με τα τρέχοντα δεδομένα, εκτιμούμε ότι θα είμαστε σε θέση να υποβάλλουμε προς έγκριση το σχετικό Ενημερωτικό Δελτίο της αύξησης κεφαλαίου τον προσεχή Οκτώβριο. Σε κάθε περίπτωση, θέλω να διαβεβαιώσω όλους τους μετόχους της ΑΒΑΞ ότι υπάρχει ισχυρή δέσμευση των βασικών μετόχων για την υλοποίηση της αύξησης κεφαλαίου. Η αύξηση θα υλοποιηθεί με τους τρέχοντες όρους, δηλαδή τιμή έκδοσης €0,30 ανά μετοχή και συνολικό ποσό 20 εκατομμυρίων ευρώ. Ως απόδειξη αναφέρω ότι έχουν ήδη κατατεθεί περί τα 16 εκατομμύρια ευρώ από βασικούς μετόχους, οι οποίοι είναι διαθεσιμμένοι να καλύψουν και τυχόν δικαιώματα συμμετοχής στην αύξηση κεφαλαίου που θα μείνουν αδιάθετα.

**ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΩΝ:** Ο Όμιλος από το 1996 ξεκίνησε να επενδύει σε συμβάσεις παραχώρησης, σχηματίζοντας ένα σεβαστό χαρτοφυλάκιο με παραχωρήσεις σε υποδομές συγκοινωνιών, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, μαρίνες και σχολικά κτήρια. Από τις 23 συνολικά παραχωρήσεις στις οποίες έχουμε

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΟΜΙΛΟΥ
Αττική Οδός	34,21%
Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου	20,53
Μορέας	15%
Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου	23,61%
Ολυμπία Οδός	19,1%
Μαρίνα Λεμεσού	33,5%
Υπόγειο garage σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσ/νίκη	-24%
ΣΔΙΤ Σχολείων Αττικής	100%

επενδύσει, διατηρούμε ενεργή θέση σε 18 παραχωρήσεις οι οποίες βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία και προβλέπεται να εισφέρουν μερίσματα της τάξης των 1,15 δις ευρώ από φέτος έως το 2043, σύμφωνα με τα τρέχοντα οικονομικά μοντέλα. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στον ενοποιημένο ισολογισμό μας, η αξία των συμμετοχών αυτών αποτυπώνεται αρκετά χαμηλότερα έναντι της «εύλογης αξίας» τους. Με στοιχεία τέλους 2018, υπάρχει μία μη λογιστικοποιημένη υπεραξία του χαρτοφυλακίου παραχωρήσεων της τάξης των 180 εκατομμυρίων ευρώ που θα μπορούσε να προστεθεί στα ίδια κεφάλαια μας.

**VOLTERRA:** Η δραστηριότητα του ομίλου στην ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο καλύπτεται από την 100% θυγατρική Volterra, η οποία είχε κύκλο εργασιών 86,4 εκατομμυρίων ευρώ το 2018 και συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου. Πρόσφατα ανακοινώθηκε συμφωνία με τη ΔΕΗ για την από κοινού ανάπτυξη και



εκμετάλλευση αιολικών πάρκων συνολικής ισχύος 69,7 MW. Συγκεκριμένα, η ΔΕΗ θα εξαγοράσει το 45% των μετοχών δύο εταιρειών της Volterra που ελέγχουν, αντίστοιχα, η πρώτη το αιολικό πάρκο ισχύος 16 MW που τέθηκε σε λειτουργία πέρυσι στη Ναυπακτία, και η δεύτερη τα αιολικά πάρκα συνολικής ισχύος 53,7 MW τα οποία σύντομα θα ξεκινήσουν να κατασκευάζονται στη Βοιωτία. Η Volterra διαθέτει επίσης ένα χαρτοφυλάκιο αιολικών πάρκων συνολικής ισχύος 275 MW (μαζί με τα παραπάνω) σε διάφορα στάδια ανάπτυξης, 40MW εκ των οποίων χαρακτηρίζονται ώριμα για συμμετοχή στους διαγωνισμούς της ΡΑΕ για εξασφάλιση τιμής FIP για Σύμβαση Πώλησης Ηλεκτρικής Ενέργειας (PPA). Στην αγορά λιανικής πώλησης ηλεκτρικής ενέργειας, η Volterra έχει σήμερα μερίδιο 1,72% της συνολικής κατανάλωσης της χώρας μας.

**ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ:** Το τρέχον διάστημα ο όμιλος ΑΒΑΞ συμμετέχει σε διαδικασίες δημοπράτησης πολλών έργων, κυρίως στο εξωτερικό. Πρόσφατα, μειοδοτήσαμε σε διεθνή διαγωνισμό και αναμένουμε την υπογραφή της σχετικής σύμβασης ύψους 145 εκατομμυρίων ευρώ για την κατασκευή του διασυνδεδετήριου αγωγού φυσικού αερίου Ελλάδας-Βουλγαρίας, μήκους περίπου 182 χιλιομέτρων μεταξύ Κομοτηνής και Στάρα Ζαγόρα. Επίσης, ο όμιλος έχει προεπιλεγεί ή έχει καταθέσει οικονομική προσφορά σε μία σειρά από σημαντικά έργα στην Ελλάδα: Γραμμή 4 της Αττικό Μετρό, Βόρειος Οδικός Αξονας Κρήτης, τμήμα παραχώρησης & τμήμα ΣΔΙΤ, Σχολικά Κτίρια Κρήτης, ΣΔΙΤ.

Τέλος, προετοιμάζουμε προσφορές για ενδιαφέροντα

έργα που έχουν προκηρυχθεί και ξεκινούν οι διαγωνιστικές διαδικασίες, τα οποία περιλαμβάνουν: οδικό έργο ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, οδικό έργο παραχώρησης στην Κύπρο, δημόσιο σιδηροδρομικό έργο και οδική σήραγγα στη Σλοβενία και πολλά έργα ενεργειακού χαρακτήρα, όπως σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και εγκαταστάσεις υδροποιημένου φυσικού αερίου, στην ευρύτερη περιοχή του Περσικού Κόλπου.

**ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ & ΜΕΤΟΧΟΙ:** Τέλος, το Διοικητικό Συμβούλιο της ΑΒΑΞ ευχαριστεί το προσωπικό και τους μετόχους για την εμπιστοσύνη που έδειξαν και για την ενεργή υποστήριξή τους για άλλη μία χρονιά στις προσπάθειες που γίνονται για την επιστροφή του Ομίλου σε μακροπρόθεσμη τροχιά ανάπτυξης.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

# 3<sup>ο</sup> ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**Το Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών χωρίστηκε σε δύο ενότητες. Η 1η ημέρα του συνεδρίου ήταν αφιερωμένη στις Υποδομές / Κατασκευές και η 2η ημέρα στις Επιβατικές και Εμπορευματικές Μεταφορές. Πιο αναλυτικά:**

Η υφιστάμενη κατάσταση και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος των κατασκευών στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό, αναδείχθηκαν στη «Στρογγυλή Τράπεζα των Κατασκευών» του 3ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργανώνουν οι ιστοσελίδες [yprodomes.com](http://yprodomes.com) και [metaforespres.gr](http://metaforespres.gr) στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Οι εκπρόσωποι των εταιρειών ΑΚΤΩΡ, ΤΕΡΝΑ, ΑΒΑΞ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ και ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ, υπογράμμισαν την ανάγκη για την παραγωγή νέων έργων και την ενίσχυση της εξωστρέφειας του κλάδου.

Ανάμεσα στις προτεραιότητες για την ανάκαμψη του τομέα των κατασκευών συγκαταλέγεται η αξιοποίηση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, ο καλύτερος σχεδιασμός νέων έργων και η βέλτιστη ιεράρχησή τους, όπως υποστήριξαν.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΙΤΖΑΛΗΣ, ΑΒΑΞ: Ανάγκη διαμόρφωσης ενός εθνικού σχεδίου για τις υποδομές.**

Για τις σημαντικές προκλήσεις του κατασκευαστικού κλάδου αλλά και για τα προβλήματα που αυτός αντιμετωπίζει, μίλησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΒΑΞ, κ. Κωνσταντίνος Μιτζάλης.

Όπως σημείωσε, ο κατασκευαστικός κλάδος δεν διάγει καλές μέρες στην Ελλάδα, καθότι εταιρείες κλείνουν ελλείψει διαθέσιμων έργων, με τη στροφή στο εξωτερικό να αποτελεί πλέον μία από τις λύσεις. Επισήμανε επίσης τη δυσκολία της διεκδίκησης από μια ελληνική εταιρεία μεγάλων έργων στο εξωτερικό, λόγω του υψηλού κόστους χρηματοδότησης, καθώς και του δυσβάσταχτου, όπως το χαρακτήρισε, κόστους των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης.



Μεταξύ άλλων, ο κ. Μιτζάλης τόνισε ότι απουσιάζει η απαιτούμενη κυβερνητική στήριξη, ενώ σχολίασε ότι ακόμα και σήμερα στα λίγα δημοπρατούμενα έργα, οι ανάδοχοι αναδεικνύονται με εκπώσεις που αγγίζουν το 60%, με συχνά καταστροφικά αποτελέσματα για τη βιωσιμότητά τους.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΒΑΞ κατέδειξε ως προτεραιότητα τη δημιουργία ενός μακρόπνοου εθνικού στρατηγικού σχεδίου με προτεραιότητες τη σωστή

# Ο Όμιλος ΑΒΑΞ ήταν Χρυσός χορηγός και συμμετείχε με περίπτερο και με ομιλητή, τον Δ. Σύμβουλο, Κ. Μιτζάλη.



διαχείριση πόρων και χρηματοδότησης. Ο προγραμματισμός των έργων να γίνεται, όπως είπε, «μακριά από την πολιτική, ειδάλλως θα υπάρχει ανασφάλεια στον κλάδο».

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΞΑΡΧΟΥ, ΑΚΤΩΡ: Μονόδρομος η κερδοφόρος δραστηριότητα στο εξωτερικό.**

Το στίγμα του για το μέλλον του κατασκευαστικού κλάδου της χώρας έδωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΚΤΩΡ, κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, κατά την τοποθέτησή

του στο πλαίσιο της συζήτησης της Στρογγυλής Τράπεζας των Κατασκευών.

Ο κ. Εξάρχου σχολίασε τα τέσσερα βασικά θέματα που απασχολούν τον κατασκευαστικό κλάδο: τη συρρίκνωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας, την έλλειψη στήριξης από την Ελληνική Πολιτεία για έργα





στο εξωτερικό, την αδυναμία του εγχώριου τραπεζικού συστήματος να ανταποκριθεί επαρκώς στην κατασκευαστική εξωστρέφεια και τον κίνδυνο αφελληνισμού που διατρέχει ο Κλάδος.

Όπως επισήμανε, «η ελληνική πολιτεία δεν αντιλαμβάνεται πόσο άμεσα συνδεδεμένη είναι η ανάπτυξη με την κατασκευαστική δραστηριότητα». Σε αντίθεση με ό,τι συνέβη στις ΗΠΑ όταν βρέθηκαν αντιμέτωπες με την ύφεση, «στη χώρα μας κατά τη διάρκεια της δεκαετούς οικονομικής κρίσης, οι κυβερνήσεις περικόπτουν διαρκώς το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων». Αποτυπώνοντας τη σημερινή κατάσταση, σχολίασε ότι ο

ετήσιος τζίρος των μεγάλων ελληνικών κατασκευαστικών δεν ξεπερνά σήμερα τα 3 δισ. ευρώ, ενώ το μόνο πραγματικά ώριμο μεγάλο έργο στον ορίζοντα αυτή την περίοδο είναι η Γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας.

Όπως υπογράμμισε, «είναι λανθασμένη η αντίληψη που κυκλοφορεί και υποστηρίζει πως τα οικονομικά της χώρας δεν επιτρέπουν την υλοποίηση νέων έργων. Είναι φυσικά η μισή αλήθεια, αφού υποκρύπτεται τεχνηέντως ότι υπάρχουν λύσεις για χρηματοδότηση από ιδιωτικά κεφάλαια και διεθνείς αναπτυξιακούς οργανισμούς, που θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τη δύσκολη οικονομική κατάσταση του ελληνικού δημοσίου. Άρα

“ Κωνσταντίνος Μιτζάλης, ΑΒΑΞ:  
Ανάγκη διαμόρφωσης ενός εθνικού  
σχεδίου για τις υποδομές. ”



δεν λείπουν οι δυνατότητες. Η πολιτική βούληση λείπει». Συνεχίζοντας δεν παρέλειψε να τονίσει ότι έχουν και οι ελληνικές κατασκευαστικές μερίδιο ευθύνης για την εκτέλεση έργων, αλλά ζημιωγόνων έργων στο εξωτερικό. «Εκτελέσαμε τα έργα άρτια αλλά δεν τα εκτελέσαμε κερδοφόρα. Και για αυτό δεν φταίει μόνο ούτε η ελληνική πολιτεία, ούτε οι τράπεζες, ούτε οι ξένοι ανταγωνιστές μας και οι πρεσβείες τους. Φταίει το γεγονός ότι προσπαθούμε να μεταφέρουμε την Ελλάδα στο εξωτερικό. Οι ελληνικοί κατασκευαστικοί όμιλοι βγήκαν στο εξωτερικό νομίζοντας ότι τα στοιχεία που τους είχαν καταστήσει εθνικούς πρωταθλητές θα επαρκούσαν για να τους κάνουν και διεθνείς πρωταθλητές». Αναφερόμενος στην ευθύνη των κατασκευαστικών εταιρειών, υπογράμμισε το εξής: «Ευθύνη δική μας είναι να λάβουμε υπόψη τα δεδομένα που ισχύουν και να προσαρμοστούμε σε αυτά, αντί να περιμένουμε από το ελληνικό δημόσιο να μας μοιράσει τα ελάχιστα ώριμα έργα που έχουν απομείνει σε αυτή τη χώρα με σκοτωμένες εκπώσεις εν είδει συσσίτιου».

Καταλήγοντας, ο κ. Εξάρχου τόνισε το εξής: «Αν επιμένουμε να κλεινόμαστε στο γνώριμο περιβάλλον της Ελλάδας, λόγω της κατάστασης της χώρας, είναι βέβαιο

πως επιλέγουμε τη συρρίκνωση και μοιραία όχι τον αφελληνισμό αλλά τον αφανισμό. Αν δεν θέλουμε να το ζήσουμε αυτό, πρέπει αναγκαστικά να μεγαλώσουμε και ο μόνος τρόπος για να γίνει αυτό είναι μέσω της κερδοφόρας δραστηριοποίησης στο εξωτερικό».

**ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΕΡΔΙΚΑΡΗΣ, ΤΕΡΝΑ: Απαιτείται ισχυρό, εμπροσθοβαρές πρόγραμμα υποδομών.**

Τις ανησυχίες του για το μέλλον του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου εξέφρασε το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, κ. Γιώργος Περδικάρης.

Ενδεικτικά, όπως ανέφερε, στην Ελλάδα προ κρίσης οι επενδύσεις σε υποδομές αντιπροσώπευαν το 3% του ΑΕΠ, ποσοστό που υπέστη μείωση της τάξης του 1,6% κατά τη δεκαετία που μας πέρασε λόγω της παρατεταμένης ύφεσης, δημιουργώντας ένα χρηματοδοτικό έλλειμμα 12,6 δισ. ευρώ την περίοδο 2009 - 2018. Παράλληλα, οι χρόνοι προετοιμασίας των νέων έργων διολίσθησαν στους 23 μήνες κατά μέσο όρο, με την κατασκευαστική φάση να υπερβαίνει τη διετία





(28 μήνες) με αρνητικό αντίκτυπο στο ΑΕΠ κατά 0,8% ετησίως.

Σύμφωνα με τον κ. Περδικάρη, προκειμένου να ισοσκελιστούν οι παραπάνω αρνητικές επιπτώσεις και να καλυφθεί το «χαμένο» έδαφος απαιτείται ένα ισχυρό, εμπροσθοβαρές πρόγραμμα υποδομών, κατά την προσεχή πενταετία, συνολικού ύψους 4,1 δισ. ευρώ.

Όπως επισήμανε το στέλεχος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, αυτό που επιτάσσουν οι συνθήκες είναι ένα ισχυρό επενδυτικό πρόγραμμα, δεδομένου ότι το σύνολο των χρηματοδοτικών αναγκών δεν μπορεί να καλυφθεί αμιγώς από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Πρόσθεσε δε ότι χρειάζεται αύξηση της χρηματοδότησης του προγράμματος υποδομών στο 2,4% του ΑΕΠ με την αξιοποίηση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων πέραν των ευρωπαϊκών κονδυλίων, με την αξιοποίηση των μοντέλων ΣΔΙΤ και παραχωρήσεων, ομολόγων έργων με απαραίτητη προϋπόθεση την τόνωση των ιδιωτικών επενδύσεων.

Από τις ΑΠΕ, την αποθήκευση ενέργειας και τις διασυνδέσεις, δύνανται να «απελευθερωθούν» την προσεχή 5ετία επενδύσεις 8,5 δισ. ευρώ, που θα προέλθουν κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5%. Υπογράμμισε ακόμη ότι τα έσοδα από την υπεραξία που δημιουργούν τα

έργα υποδομής στις περιοχές που υλοποιούνται είναι σημαντικά, υπενθυμίζοντας τον ισχυρό αναπτυξιακό τους πολλαπλασιαστή, ο οποίος φτάνει το 1,8, δηλ. για κάθε 1 ευρώ που επενδύεται στις υποδομές, το ΑΕΠ αυξάνεται επιπλέον κατά 0,8 ευρώ.

Όπως επισήμανε στη συνέχεια της παρουσίασής του ο κ. Περδικάρης, ο όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ανέδειξε τη σημασία του «Επενδυτικού Πατριωτισμού», καθώς την τελευταία δεκαετία της κρίσης έγιναν επενδύσεις ύψους 2,5 δισ. ευρώ στους κλάδους των υποδομών και της ενέργειας. Οι ελληνικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με τον κ. Περδικάρη, πρέπει να δείξουν τον δρόμο, ώστε να ακολουθήσαν κατόπιν και οι ξένες.

«Σε περίοδο κρίσης ο ξένος επενδυτής δεν θα έρθει να επενδύσει στη χώρα, αφού πρώτα πρέπει να δείξουν εμπιστοσύνη στη χώρα τους οι εγχώριες επιχειρήσεις» συμπλήρωσε.

Τέλος, κ. Περδικάρης επισήμανε ότι αυτό που δεν επιθυμούν οι άνθρωποι του κλάδου για το «μέλλον» είναι η δυσανάλογη φορολογία και οι εισφορές που εκτοξεύουν το κόστος και μηδενίζουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

**ΠΕΤΡΟΣ ΣΟΥΡΕΤΗΣ, INTRAKAT: Απογοητευτική η μετάθεση της «άνοιξης» του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου.**



Την απογοητευτική μετάθεση της «άνοιξης» του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου σε μεταγενέστερο χρόνο, καυτηρίασε ο Διευθύνων Σύμβουλος της INTRAKAT Πέτρος Σουρέτης.

Όπως είπε, «κάθε χρόνο ο κλάδος ζητά επανειλημμένα την επίλυση των ίδιων προβλημάτων, χωρίς αυτά να επιλύονται», σημειώνοντας παράλληλα ότι ο κατασκευαστικός κλάδος αποτελεί έναν εκ των βασικών πυλώνων της ελληνικής οικονομίας.

Σύμφωνα με τον κ. Σουρέτη, αυτή τη στιγμή η συμβολή των κατασκευών στο ελληνικό ΑΕΠ ανέρχεται στο 8,3%, ενώ μόνον κατά τη διάρκεια της κρίσης χάθηκαν συνολικά 190.000 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα.

Παραθέτοντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, ο κ. Σουρέτης κατέδειξε, όπως υποστήριξε, «την

αναίτια επίθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού στις κατασκευαστικές εταιρείες, τον «χαμένο» ΒΟΑΚ, το νομικό τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει η γραμμή 4 του Μετρό, τον σαλαμοποιημένο αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος και την έλλειψη εκσυγχρονισμού του κλάδου με καινοτόμες πρακτικές».

Επίσης, επεσήμανε ότι οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες «αγωνίζονται» για την εξασφάλιση της αναγκαίας χρηματοδότησης, ενώ ζήτησε βελτιωτικές παρεμβάσεις σε νομικό, θεσμικό και χρηματο-οικονομικό επίπεδο.

Καταλήγοντας, ο Διευθύνων Σύμβουλος της INTRAKAT ζήτησε συνέπεια λόγων και έργων, καθώς όπως υποστήριξε, «το ελληνικό κράτος υλοποιεί ελάχιστα έχοντας υποσχεθεί τα μέγιστα».



“ Γιώργος Περδικάρης, ΤΕΡΝΑ:  
Απαιτείται ισχυρό, εμπροσθοβαρές  
πρόγραμμα υποδομών. ”



**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΑΡΔΕΛΙΝΟΣ, ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΡΓΩΝ ΤΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ: Αναγκαία η εξωστρέφεια του κατασκευαστικού κλάδου.**

Στην εξωστρέφεια ως απάντηση μεν, αλλά όχι ως πανάκεια για τα μεγάλα προβλήματα που επέφερε η οικονομική κρίση στις ελληνικές εταιρείες του κλάδου των κατασκευών αναφέρθηκε ο κ. Παναγιώτης Γαρδελίνος, Διευθυντής Έργων της ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ. Όπως επισήμανε, από τα βασικότερα προβλήματα για τα έργα υποδομών

είναι η μεγάλη καθυστέρηση στην τεχνική και χρηματοδοτική ωρίμανσή τους.

Αναφερόμενος στο θέμα των μεγάλων εκπτώσεων, έκανε λόγο για «εκπτώσεις αυτοκτονίας για τους εργολάβους», σημειώνοντας παράλληλα ότι «λείπει ένα κράτος που μπορεί να στηρίξει χρηματοδοτικά τις επιχειρήσεις. Και έχει όφελος να το κάνει, προκειμένου να στηρίξει τις επιχειρήσεις που είναι ανταποδοτικές». Επιπλέον, ο εκπρόσωπος της ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ έκανε

“ Πέτρος Σουρέτης, INTRAKAT:  
Απογοητευτική η μετάθεση της «άνοιξης» του  
ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου. ”



εκτενή αναφορά στους Έλληνες μηχανικούς, «οι οποίοι φεύγουν κατά κύματα από τη χώρα, ενώ είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι στο εσωτερικό», δεδομένου ότι επιδεικνύουν σεβασμό στην ποιότητα, διαθέτουν τεχνογνωσία και διακρίνονται για την παραγωγικότητά τους.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΛΛΕΡΓΗΣ, ΣΕΓΜ: Στους 12 - 13 μήνες ο χρόνος υλοποίησης ενός απλού μειοδοτικού διαγωνιστικού έργου.**

Στους 12 με 13 μήνες κυμαίνεται κατά μέσο όρο ο χρόνος που απαιτείται για την υλοποίηση ενός απλού μειοδοτικού διαγωνιστικού έργου, από την προκήρυξη έως την υπογραφή του, σημείωσε ο Κωνσταντίνος Καλλέργης, πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Εταιρειών-Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ). Ο κ. Καλλέργης διαφώνησε ευθέως με την διαπίστωση ότι οι καθυστερήσεις στους διαγωνισμούς οφείλονται αμιγώς στους ιδιωτικούς φορείς.

Ο πρόεδρος του ΣΕΓΜ ζήτησε να δοθεί η δυνατότητα στον κατασκευαστικό κλάδο να μπορεί να έχει ενιαία εκπροσώπηση σε θεσμικό επίπεδο και παράλληλα να μπορεί να συνδιαμορφώνει τις εξελίξεις στον κλάδο των υποδομών και των μεταφορών.

Ιδιαίτερη μνεία έκανε στη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Βιομηχανίας Υποδομών και Κατασκευών, στην οποία προχώρησαν ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ), ο Σύνδεσμος Ελληνικών Εταιρειών - Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ) και ο Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών Ανωτέρων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ).

Σύμφωνα με τον κ. Καλλέργη, η ίδρυσή του βασίζεται στα πρότυπα των προηγμένων κατασκευαστικά χωρών, ενώ επιθυμία του είναι να ενταχθούν σε αυτό οι φορείς που εκπροσωπούν τον ελληνικό κατασκευαστικό κλάδο.



# volterra

ενέργεια που θα σας κερδίσει!

## ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

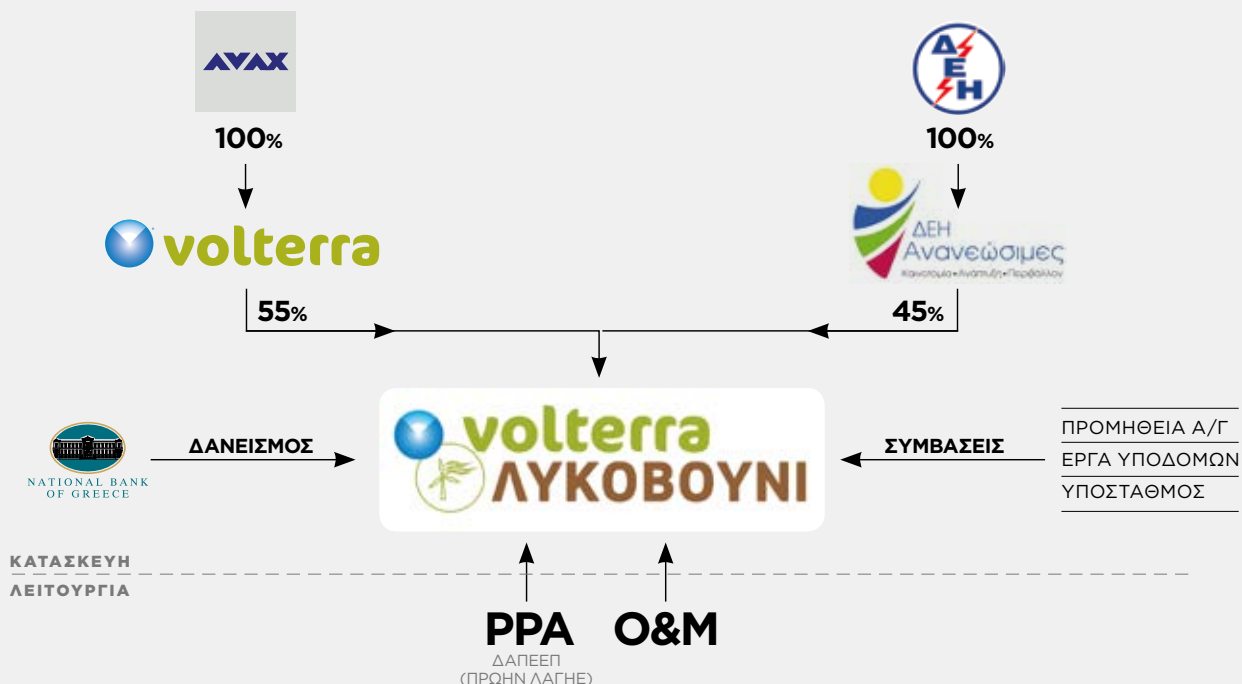
ΚΙΜΩΝ ΜΠΟΤΣΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΡΓΩΝ & ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η Volterra, μετά την ολοκλήρωση του έργου Αιολικό Πάρκο Κουρομάντρι-Ριγανόλακκα στην περιοχή της Ναυπάκτου, συνεχίζει την ανάπτυξη και την κατασκευή νέων έργων του χαρτοφυλακίου της εστιάζοντας στα Αιολικά και στα Φωτοβολταϊκά Πάρκα.



ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΕΡΓΟΥ Α/Π ΛΥΚΟΒΟΥΝΙ, Α/Π ΑΜΠΕΛΙΑ

# ΕΡΓΑ Α/Π ΛΥΚΟΒΟΥΝΙ ΚΑΙ Α/Π ΑΜΠΕΛΙΑ



Τα 2 όμορα Αιολικά Πάρκα Λυκοβούνι (42,9MW) και Αμπέλια (10,8MW) συνολικής ισχύος 53,7MW που είχαν αναπτυχθεί ήδη από το 2011 και είναι πλήρως αδειοδοτημένα, εξασφάλισαν χρηματοδότηση από Ελληνική Τράπεζα και η κατασκευή τους ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2019. Τα έργα βρίσκονται στην περιοχή της Βοιωτίας και αποτελούν επένδυση συνολικού προϋπολογισμού 60 εκατ. € ενώ η Ετήσια Ενεργειακή Παραγωγή εκτιμάται ότι θα ανέρχεται στις 117.000MWh. Το συνολικό έργο εκτελείται από την θυγατρική εταιρεία ειδικού σκοπού Volterra Λυκοβούνι ΑΕ μέσω της στρατηγικής συμμαχίας της Volterra ΑΕ (55%) και της ΔΕΗ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ (45%) και η χρηματοδότηση ακολουθεί τη δομή του Project Finance ενώ η AVAX έχει αναλάβει την κατασκευή των έργων υποδομής (Π/Μ και Η/Μ). Τα έργα υποδομής θα έχουν ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2020 ώστε να μπορούν να μεταφερθούν στις πλατείες και να ανεγερθούν οι Α/Γ.

Η ηλεκτρίση του πάρκου εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί τον Οκτώβριο του 2020 οπότε και θα ξεκινήσει η Δοκιμαστική Λειτουργία.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ:

- Συνολικά 15 Ανεμογεννήτριες Vestas V117-3.6MW με ρότορα διαμέτρου 117m
- Πτερύγια Α/Γ μήκους 57m
- Ύψος πλήμνης 91.5m
- Έργα εσωτερικής οδοποιίας συνολικού μήκους 15Km
- Κατασκευή 15 πλατειών και θεμελίων
- Καλώδια διασύνδεσης συνολικού μήκους 30Km (υπογείων και εναερίων)
- Κατασκευή Υποσταθμού 20kV/150kV στη θέση Ύπατο με Μετασχηματιστή 50/63MVA
- Ο Υποσταθμός θα κατασκευαστεί σε ιδιόκτητο οικόπεδο έκτασης 14.700m<sup>2</sup>

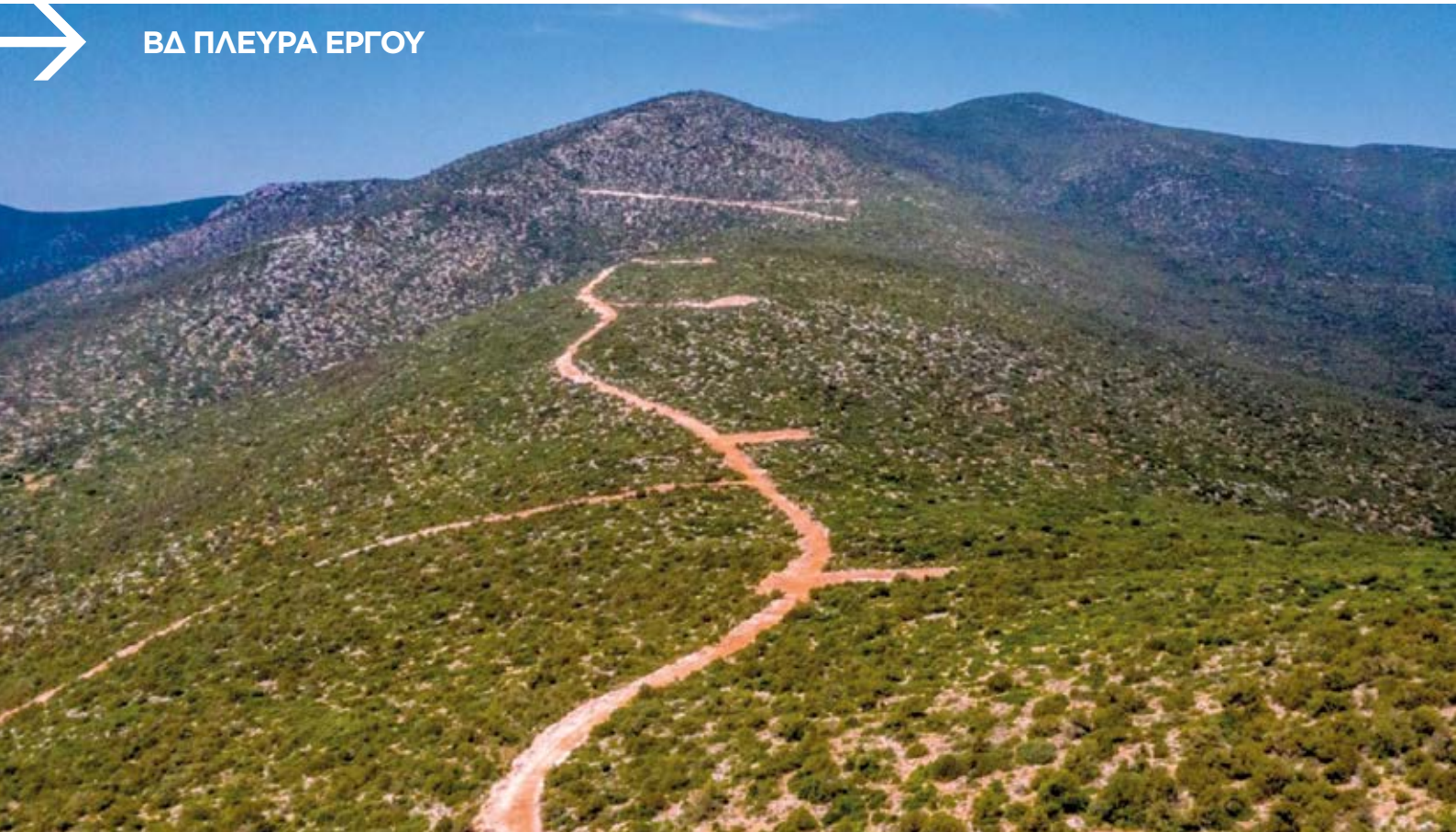


ΧΩΡΟΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ AVAX ΚΑΙ VOLTERRA

# ΕΡΓΑ Α/Π ΛΥΚΟΒΟΥΝΙ ΚΑΙ Α/Π ΑΜΠΕΛΙΑ

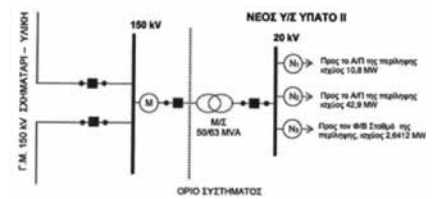
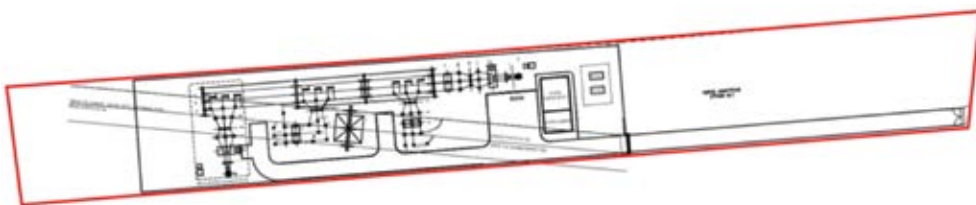
## ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

ΒΔ ΠΛΕΥΡΑ ΕΡΓΟΥ



ΑΝΑΠΤΥΓΜΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΥΠΑΤΟ

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΤΗΣ VOLTERRA ΠΟΥ ΘΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙ Ο ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΣ



# ΕΡΓΟ Φ/Β ΜΠΙΤΑΚΟΣ

ΟΙΚΟΠΕΔΟ Φ/Β ΠΑΡΚΟΥ ΜΠΙΤΑΚΟΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΜΙΛΟΥ AVAX

Το έργο Φωτοβολταϊκό Πάρκο Μπιτάκος ισχύος 2,65MW βρίσκεται στην περιοχή της Βοιωτίας στη ΒΙΠΕ της Θήβας. Αναπτύσσεται από την 100% θυγατρική εταιρεία ειδικού σκοπού της Volterra ΑΕ, ΗΛΙΟΦΑΝΕΙΑ ΑΕ, από το 2011 και έχει λάβει Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) και Δεσμευτικούς Όρους Σύνδεσης από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Συμμετείχε επιτυχώς στην Ανταγωνιστική Διαδικασία που πραγματοποιήθηκε από τη ΡΑΕ κατά την 1η Ιουλίου 2019 λαμβάνοντας τιμή πώλησης ηλεκτρικής ενέργειας (PPA). Το οικόπεδο όπου θα γίνει η εγκατάσταση του Φ/Β έχει συνολική έκταση 47.000m<sup>2</sup> και είναι ιδιοκτησίας του ομίλου AVAX, ενώ η ηλεκτρική σύνδεση του πάρκου θα γίνει στον ίδιο Υποσταθμό Υπατο II των έργων Λυκοβούνο και Αμπέλια.



Η ΗΛΙΟΦΑΝΕΙΑ πραγματοποιεί επανασχεδιασμό του έργου λαμβάνοντας υπόψη όλες τις τεχνολογικές εξελίξεις του τομέα των Φωτοβολταϊκών panel:

- Μονοκρυσταλλική τεχνολογία (mono perc)
- Half-cells
- 400W/panel
- Υψηλής Απόδοσης CF > 20%

Το έργο θα αποτελείται από περίπου 6700 φωτοβολταϊκά panels, 30 inverters ενώ η ετήσια ενεργειακή παραγωγή εκτιμάται στις 4505MWh που αντιστοιχεί σε 1700h λειτουργίας ανά έτος. Η συνολική επένδυση έχει προϋπολογισμό 2,1 εκατ. €.



ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ PANEL  
Φ/Β ΠΑΡΚΟΥ ΜΠΙΤΑΚΟΣ

# Στρατηγική σύμπραξη της Volterra με τη ΔΕΗ στην παραγωγή πράσινης ενέργειας

Στην από κοινού ανάπτυξη και εκμετάλλευση αιολικών πάρκων συνολικής ισχύος 69,7 MW συμφώνησαν και προχωρούν η ΔΕΗ (μέσω της ΔΕΗ-ΑΝ) και η VOLTERRA, θυγατρική του μεγάλου κατασκευαστικού ομίλου AVAX. Συγκεκριμένα, η ΔΕΗ εξαγοράζει το 45% των μετοχών δυο εταιρειών (SPV) της VOLTERRA που έχουν στην κατοχή τους αντίστοιχα η μία δυο αιολικά πάρκα στην Αιτωλοακαρνανία ισχύος 16 MW που ήδη λειτουργούν με FiP 98 €/MWh και η άλλη δυο αιολικά πάρκα στη Βοιωτία το ένα ισχύος 42,9 MW με FiP 98€/MWh και το άλλο 10,8 MW με FiP 56,45€/MWh, των οποίων η κατασκευή πρόκειται να ξεκινήσει σύντομα. Η σύμπραξη αυτή, με σημαντικά οφέλη για αμφότερες τις εταιρείες, δημιουργεί το κλίμα και τις συνθήκες και για άλλες παρόμοιες μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ τους στον τομέα των ΑΠΕ.

**Για τη σύμπραξη αυτή ο Διευθύνων Σύμβουλος της Volterra Α.Ε. κ. Πάνος Νίκου, δήλωσε:**

Νιώθουμε μεγάλη ικανοποίηση για τη συνεργασία μας με τη μεγαλύτερη εταιρεία ενέργειας στην Ελλάδα, διότι, με τον τρόπο αυτόν η Volterra ευελπιστεί να επιταχύνει την επίτευξη του στρατηγικού της σχεδιασμού, για την ενίσχυση της ανάπτυξης της στον τομέα της παραγωγής πράσινης ενέργειας.

Το άριστο κλίμα που επικράτησε καθ'όλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων με τη ΔΕΗ, μας γεμίζει αισιοδοξία αλλά και ευθύνη για ανάλογες στρατηγικές συμφωνίες στο μέλλον.





# 1η ετήσια συνάντηση Volterra

Την 1η Ιουνίου 2019, έλαβε χώρα στο κεντρικό Αμφιθέατρο του Ομίλου ΑΒΑΞ η 1η ετήσια συνάντηση των εργαζομένων και των στελεχών της Volterra, με την παρουσία μελών της Διοίκησης και καλεσμένους από τον τομέα της ευρύτερης αγοράς της Ενέργειας. Σκοπός αυτής της εκδήλωσης ήταν πρωτίστως η αναδρομή στην ιστορία ίδρυσης και εξέλιξης της Εταιρείας από το Διευθύνοντα Σύμβουλο, κ. Νίκου καθώς και το όραμά του για την ανάπτυξη της Volterra στο μέλλον. Επιπροσθέτως, πραγματοποιήθηκαν παρουσιάσεις όλων των Διευθύνσεων και των Τμημάτων της Εταιρείας, με σκοπό την ενημέρωση για τις δραστηριότητές τους, την επιχειρηματική τους πορεία, των άμεσων προκλήσεων που θα αντιμετωπίσουν, αλλά και των φιλοδοξιών τους για τα επόμενα χρόνια. Τέλος, πραγματοποιήθηκαν δράσεις team-bonding με την ενεργή συμμετοχή όλων των εργαζομένων και των Διευθυντών οι οποίες έκλεισαν την εκδήλωση με τον καλύτερο και πιο ευχάριστο τρόπο, δίνοντας παράλληλα ραντεβού για την επόμενη χρονιά.





# ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ VOLTERRA

Η Volterra, με στόχο να είναι πιο κοντά στους πελάτες της σε όλη την Ελλάδα και να ανταποκρίνεται ολοκληρωμένα στις ανάγκες τους σε Ηλεκτρικό Ρεύμα αλλά και σε Φυσικό Αέριο, ενισχύει το δίκτυό της με 2 νέα καταστήματα στη Θεσσαλονίκη (Καλαμαριά) και στην Κομοτηνή.



Το νέο κατάστημα στην Κομοτηνή άνοιξε στις 30/9/2019.  
Οδός Αποστόλου Σούζου 9, ΤΚ 69133.  
Τηλ.: 25310 27920.

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ:**  
Γιώργος & Δαμιανός Πουφτσής



Το νέο κατάστημα στη Θεσσαλονίκη.  
Οδός Εθνικής Αντιστάσεως 52,  
Καλαμαριά ΤΚ 55132.  
Τηλ.: 2310 833745, 2310 431133.

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ:**  
Ζαχόπουλος Χρήστος

Τα 2 νέα κατάστηματα, προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες ενέργειας που δίνουν τη δυνατότητα στους καταναλωτές να καλύψουν άμεσα και αποτελεσματικά τις ενεργειακές τους ανάγκες, ενώ έχουν στελεχωθεί από άρτια καταρτισμένο προσωπικό, σύμφωνα με τα υψηλά πρότυπα που έχει θέσει η Volterra με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της. Εξέγγυο της επιτυχίας της ανάπτυξης του δικτύου της, αποτελεί η ισχυρή οργανωτική δομή, η οποία είναι σε θέση να υποστηρίξει την ορθή λειτουργία των Volterra Shop.





# volterra

ενέργεια που θα σας κερδίσει!



**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΑΡΤΑΡΗΣ**  
HR Manager

Ο Ευάγγελος Τάρταρης είναι απόφοιτος του τμήματος Πολιτικών Επιστημών και Δημόσιας Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αθηνών (BSc), με μεταπτυχιακό τίτλο στη Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού από το ALBA Business School (MSc). Έχει πολυετή εργασιακή εμπειρία σε πολυεθνικό τραπεζικό όμιλο, στον τομέα της Διαχείρισης και Εκκαθάρισης Χρηματιστηριακών Συναλλαγών και της Εξυπηρέτησης μεγάλων, ξένων θεσμικών οργανισμών και επενδυτών. Στη συνέχεια, εργάστηκε σε πολυεθνικό όμιλο Κινεζικών και Ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιείται στους τομείς του Τουρισμού, των Μεταφορών και του Real Estate, έχοντας υπ' ευθύνη του τη Διεύθυνση Ανθρώπινων Πόρων και του Operations Management. Παράλληλα με τα επαγγελματικά του καθήκοντα, αρθρογραφεί τακτικά σε έντυπα και ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης σχετικά με θέματα Οικονομίας και Πολιτικής. Με την ένταξή του στην ομάδα της Volterra, φιλοδοξία και επιδίωξη είναι η διαμόρφωση και λειτουργία μιας σύγχρονης Διεύθυνσης Ανθρώπινων Πόρων, με σκοπό την υπηρεσία του οράματος και των στόχων της Εταιρείας και ταυτόχρονα, η βέλτιστη ατομική και ομαδική ανάπτυξη των εργαζομένων και των στελεχών της.



**ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΗΣ  
ΣΤΑΜΟΥΛΑΚΑΤΟΣ**  
Collection Agent

Ο Χρυσοβαλάντης Σταμουλακάτος έχει σπουδάσει Διοίκηση Επιχειρήσεων κι Οργανισμών και η σταδιοδρομία του περιλαμβάνει μια πορεία άνω των 15 ετών στον τομέα της διαχείρισης απαιτήσεων. Έχει συνεργαστεί με πολυεθνικές και εγχώριες εταιρείες κορυφαίες στον χώρο τους με δραστηριότητα στις τηλεπικοινωνίες, τις κατασκευές, τα media, την εκπαίδευση και τα χρηματοοικονομικά. Έχοντας περάσει από όλα τα στάδια της διαδικασίας των εισπράξεων, έχει διατελέσει σε θέσεις όπως Credit Control, Legal Collections Team Leader και Collections Supervisor. Το ενδιαφέρον του για την υπό διαμόρφωση αγορά της ενέργειας κι η προοπτική συνεργασίας με μια πλήρως αναπτυσσόμενη εταιρεία αποτέλεσαν για τον ίδιο τα πιο ισχυρά κίνητρα για να ενταχθεί στην ομάδα μας.



**ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΟΦΟΣ**  
Collection Agent

Ο Βασίλης Σοφός γεννήθηκε το 1985 στον Πύργο της Ηλείας και το 2006 αποφοίτησε από το Ι.Ε.Κ. Γαλασίου με τίτλο Διοικητικό και Οικονομικό Στέλεχος επιχειρήσεων. Το Σεπτέμβριο του 2008 ξεκίνησε την μακρά του επαγγελματική σταδιοδρομία στη Διαχείριση Απαιτήσεων, για διάφορες εταιρείες και οργανισμούς σε πλειάδα προϊόντων και αντίστοιχες αγορές. Η ένταξή του στην οικογένεια της Volterra αποτελεί για εκείνον μια δυνατή πρόκληση για την ατομική του επαγγελματική εξέλιξη καθώς και μια ευκαιρία να προσφέρει τα μέγιστα στην επιτυχημένη πορεία της εταιρείας.



**ΑΡΧΟΝΤΙΑ ΜΟΥΣΤΑΚΑ**  
Direct Sales Assistant

Η Αρχοντία είναι οικονομολόγος, απόφοιτη του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και κάτοχος Μεταπτυχιακού Τίτλου (MSc) στην οργάνωση και διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Με 12 χρόνια εμπειρίας σε διάφορες θέσεις στο κομμάτι των πωλήσεων και ενδιαφέρον για τον εθελοντισμό, γνωρίζει πώς να βρῖσκει νόημα, σκοπό, κίνητρο και λύσεις ακόμα και στις πιο απαιτητικές καταστάσεις. Αυτή τη στιγμή τελειώνει τις σπουδές της στο Evidence-based business coaching, κάτι που είναι αποτέλεσμα του ενδιαφέροντός της για τον ανθρώπινο παράγοντα στον εργασιακό τομέα. Η ένταξη της στην οικογένεια της Volterra είναι μια ευχάριστη πρόκληση για προσωπική και επαγγελματική εξέλιξη καθώς και ευκαιρία να συμβάλει με τον δικό της τρόπο στην επιτυχία της εταιρείας.



**ΣΤΑΥΡΟΣ ΛΙΑΜΠΟΤΗΣ**  
Head of Financial Reporting  
& Budgeting

Ο Σταύρος σπούδασε Λογιστική και Χρηματοοικονομικά στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών και συνεχίζει τις σπουδές του στο μεταπτυχιακό τμήμα Τραπεζικής, Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου Αθηνών. Είναι κάτοχος επαγγελματικής πιστοποίησης από το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών - Λογιστών και έχει αποκτήσει άδεια άσκησης επαγγέλματος Ορκωτού - Ελεγκτή Λογιστή. Η εργασιακή του εμπειρία περιλαμβάνει μια μακρά παρουσία σε πολυεθνικές εταιρείες στον κλάδο της Ελεγκτικής, κατά την οποία απασχολήθηκε σε πολλούς επιχειρηματικούς τομείς. Η ένταξή του στο δυναμικό της Volterra αποτελεί συνέχεια στην προσωπική και επαγγελματική του εξέλιξη και φιλοδοξεί να συνδράμει άμεσα την Εταιρεία και τη Διεύθυνσή του ώστε να πετύχουν τους στόχους τους.



**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΚΟΥΛΙΟΣ**  
Invoicing Specialist

Ο Θάνος σπούδασε «Λογιστική και Χρηματοοικονομική» στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών και είναι κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου στην «Τραπεζική και Διαχείριση Χρηματοοικονομικών Κινδύνων», από το ίδιο Πανεπιστημιακό Ίδρυμα. Έχει εργαστεί στην Οικονομική Διεύθυνση στον τομέα των Αερομεταφορών καθώς και ως χρηματοοικονομικός αναλυτής σε Ελεγκτική Εταιρεία. Η ένταξή του στο δυναμικό της Volterra, αποτελεί μία σπουδαία πρόκληση για την επαγγελματική του σταδιοδρομία και φιλοδοξεί να συνδράμει με τις δυνάμεις του στην περαιτέρω ανάπτυξη ενός δυναμικού και ταχύτατα αναπτυσσόμενου κλάδου της ελληνικής οικονομίας.



**ΔΑΝΑΗ ΛΟΓΟΘΕΤΗ**  
Indirect Sales Assistant

Σπούδασε στο ΕΚΠΑ στο τμήμα Μεθοδολογίας Ιστορίας και Θεωρίας της Επιστήμης. Από το 2006 έχει διαρκή παρουσία στον τομέα της εξυπηρέτησης πελατών σε διάφορες υποστηρικτικές θέσεις, ιδιαίτερα στο BackOffice και στην αγορά των Τηλεπικοινωνιών και της Ενέργειας. Παράλληλα, συμμετέχει τακτικά σε δράσεις γνωστών Εθελοντικών Οργανισμών της χώρας. Η ένταξή της στην ομάδα της Volterra αποτελεί μια σπουδαία πρόκληση για την επαγγελματική της εξέλιξη και με τη συνδρομή των δομών της Εταιρείας και τη συνεργασία των στελεχών της, προσδοκά να συμβάλει ενεργά στην περαιτέρω πορεία ανάπτυξης των εργασιών της.



**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΟΥΠΡΑΣ**  
Natural Gas Assistant Manager

Ο Δημήτρης σπούδασε Πολιτικός Μηχανικός στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Kingston, UK και απέκτησε Μεταπτυχιακό Τίτλο στη Διαχείριση έργων και τον Δομοστατικό Σχεδιασμό από το ίδιο Ίδρυμα. Το 2017, έλαβε και δεύτερο Μεταπτυχιακό Τίτλο στο Δίκαιο και τη Μηχανική της Ενέργειας από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Εργάστηκε για περισσότερο από 10 χρόνια σε κατασκευαστικά έργα υποδομών και πιο συγκεκριμένα, σε έργα υδρεύσεων, αποχέτευσης, οπτικών ινών, οδοποιίας και διάφορα οικοδομικά έργα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Όσον αφορά στα κατασκευαστικά έργα ενέργειας που έλαβε μέρος, αυτά περιλαμβάνουν την κατασκευή δικτύων χαμηλής και μέσης πίεσης Φυσικού Αερίου σε πόλεις της Θεσσαλίας, ως Project Manager. Ο πιο πρόσφατος σταθμός στην σταδιοδρομία του ήταν η θέση του Μηχανικού και Project Manager στην κατασκευή του πρώτου ιδιωτικού Σταθμού Διανομής Συμπιεσμένου Φυσικού Αερίου (CNG) στη Θεσσαλία και στη συνέχεια, ως CEO στην εταιρεία προμήθειας Συμπιεσμένου Φυσικού Αερίου στη Θεσσαλία. Υπήρξε τέλος, βασικός ομιλητής στο 1ο συνέδριο CNG στην Ελλάδα (2016) στο οποίο έλαβαν μέρος όλοι οι σημαντικοί διεθνείς και τοπικοί παράγοντες του κλάδου. Η ένταξή του στην ομάδα της Volterra αποτελεί μια σαφώς διαφορετική αλλά εξίσου σπουδαία πρόκληση, που σκοπό έχει να συμβάλει παντοiotρόπως στην ανάπτυξη της Εταιρείας και της Διεύθυνσής του.



**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ**  
Στέλεχος Customer Care

Ο Δημήτρης είναι απόφοιτος του τμήματος Οικονομικών του Πανεπιστημίου Αθηνών, με ειδίκευση στις Ποσοτικές Μεθόδους και την Πληροφορική. Εργάστηκε για ένα σύντομο διάστημα στον κλάδο της Λογιστικής αλλά πολύ σύντομα τον κέρδισε η Εξυπηρέτηση Πελατών, όπου απασχολείται ανελλιπώς από το 2016 σε μεγάλη εταιρεία στην αγορά της Εστίασης. Έχοντας πλέον αποκτήσει σημαντική εμπειρία στο συγκεκριμένο τομέα καθώς και σε παραπλήσιες ειδικότητες όπως η διαχείριση παραπόνων και το cross-selling, εισήλθε στο δυναμικό της Volterra και στο τμήμα του Customer Care με σκοπό να εμπλουτίσει την εμπειρία του και να ενισχύσει την Εταιρεία στην προσπάθειά της να πετύχει τους στόχους της και να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις της αγοράς.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΖΑΛΑΧΩΡΗΣ**  
Collection Agent

Ο Δημήτρης Ζαλαχώρης είναι απόφοιτος του τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας του Παντείου Πανεπιστημίου. Διαθέτει πολυετή εμπειρία στην εξυπηρέτηση πελατών, στις πωλήσεις, στην εκπαίδευση και στη Διαχείριση Απαιτήσεων έχοντας προϋπηρεσία σε μεγάλες και επιτυχημένες εταιρείες του χώρου. Με την ένταξή του στο ανθρώπινο δυναμικό της Volterra, ευελπιστεί να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του Τμήματος και να σταδιοδρομήσει στον απαιτητικό και ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο της ενέργειας.



# Σχεδόν 1,5 εκατ. αυτοκίνητα δεν περνούν από ΚΤΕΟ

## ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ Κ. ΒΗΚΑ ΣΤΟ ΑΠΕ ΜΠΕ

Περίπου 1,5 εκατομμύριο αυτοκίνητα δεν περνούν από έλεγχο ΚΤΕΟ, όχι γιατί το κόστος του ελέγχου θεωρείται υψηλό, αλλά γιατί οι ιδιοκτήτες δεν έχουν τη δυνατότητα να κάνουν τις απαραίτητες επισκευές σ' ένα συνεργείο. Αυτό σημαίνει έμπρακτα ότι το 40% περίπου του συνολικού στόλου των οχημάτων δεν συντηρείται. Και όλα αυτά όταν ο μέσος όρος ηλικίας των αυτοκινήτων στην Ελλάδα είναι λίγο πάνω από τα 15 έτη. Το θέμα είναι τεράστιο, καθώς η κακή συντήρηση των αυτοκινήτων αποτελεί το σημαντικότερο λόγο των τροχαίων ατυχημάτων (και της αύξησης των θανατηφόρων) που μαζί με την έλλειψη οδηγικής παιδείας δημιουργεί ένα εκρηκτικό μείγμα. Ένα μείγμα που βάζει σε κίνδυνο το σύστημα υγείας της χώρας, αφού κάθε χρόνο χάνονται εκατοντάδες ζωές και μένουν παράλυτοι, παραπληγικοί ή τετραπληγικοί χιλιάδες άνθρωποι.



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΗΚΑΣ: Γενικός Διευθυντής της ΑΥΤΕΚΟ, Πρόεδρος Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας.

Τα 4 στα 10 οχήματα δεν έχουν περάσει ΚΤΕΟ και σίγουρα δεν έχει να κάνει με το κόστος που είναι μόλις 50 ευρώ κάθε δύο χρόνια», αναφέρει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο γενικός διευθυντής της Auteco και πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, Κωνσταντίνος Βήκας. Και προσθέτει: «Αυτό που αποτρέπει τον ιδιοκτήτη αυτοκινήτου είναι οι απαραίτητες επισκευές που πρέπει να γίνουν στο συνεργείο για να περάσει ΚΤΕΟ. Άρα σε αυτό το σημείο μπορούμε να πούμε συμπερασματικά ότι το 40% των οχημάτων δεν συντηρείται. Και από αυτά που ελέγχονται στο ΚΤΕΟ περίπου το 7% απορρίπτεται μέσα από τη διεργασία του ελέγχου. Υπάρχει επίσης ένα 60% όπου βγαίνουν δευτερεύουσας σημαντικότητας βλάβες, οι οποίες δεν είναι επικίνδυνες για την οδική ασφάλεια. Άρα σήμερα λέμε ότι τα 5 στα 10 αυτοκίνητα που κυκλοφορούν δεν είναι συντηρημένα και από τα 5 που δεν είναι συντηρημένα το ένα επισκευάζεται και περνάει ΚΤΕΟ με αποτέλεσμα να επανέρχεται στην ασφαλή κυκλοφορία. Το αυτοκίνητο είναι επικίνδυνο όχι μόνο για τον χρήστη, αλλά και για όλους όσους κινούνται γύρω από αυτό». Ο ίδιος ωστόσο επιβεβαιώνει ότι «αυτός ακριβώς είναι και ο ρόλος του ΚΤΕΟ. Να διασφαλίζει τα μίνιμουμ ποιότητας της οδηγικής ασφάλειας των αυτοκινήτων. Αυτός ο ρόλος θα πρέπει

να υποστηρίζεται τόσο από τους ίδιους τους πολίτες, όσο και από την ίδια την πολιτεία. Οι δρόμοι δε συγχωρούν κάποιο λάθος, ο κόσμος δεν έχει παιδεία». Όπως λέει, οι σημαντικότερες βλάβες εντοπίζονται στο σύστημα διεύθυνσης των αυτοκινήτων, στο σύστημα πέδησης και στους υπερβολικούς ρύπους, ενώ στους τοπικούς ελέγχους την πρώτη θέση κατέχουν τα φθαρμένα ελαστικά. Η μεγάλη αύξηση των οχημάτων τα τελευταία χρόνια κάνει τον έλεγχο των αυτοκινήτων απαραίτητο. «Στην Ελλάδα πριν από το 1993 στο σύνολό του ο στόλος των αυτοκινήτων δεν ξεπερνούσε τα 3-3,5 εκατομμύρια οχήματα. Σύντομα υπήρξε ταχύτατη αύξηση του στό-

στιμα στην Ελλάδα δεν φέρνουν αποτελέσματα. Ο Έλληνας πάντα θα βρίσκει το «παραθυράκι» να αποφεύγει τα πρόστιμα, καθώς δεν υπάρχει μηχανισμός να εισπράξει τα πρόστιμα. Από το σύνολο των παραβάσεων που εντοπίζει η Τροχαία, το θέμα των ΚΤΕΟ αφορά μόλις το 4%. Το κράτος είναι πλήρως αδιάφορο όσον αφορά το κομμάτι της οδικής ασφάλειας. Σήμερα όλοι πηγαίνουν στο ΚΤΕΟ για να πάρουν το «χαρτί». Είναι λάθος αυτό που γίνεται, αλλά δυστυχώς, όπως είπαμε, όλα είναι θέμα παιδείας. Ο κόσμος θα πρέπει να καταλάβει ότι πρόκειται για την ασφάλειά του. Θα πρέπει να καταλάβει ότι το «χαρτί» είναι μόνο το μέσο επικοινωνίας». Όσο



λου και έτσι το 2005 έχουμε πάνω από 8 εκατ. κυκλοφορούντα οχήματα. Η ανάπτυξη της αγοράς έγινε άναρχα και χωρίς την ανάλογη παιδεία με αποτέλεσμα η χώρα μας να φιγουράρει στις πρώτες θέσεις του πίνακα με τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα σε όλη την Ευρώπη -με πάρα πολλούς νεκρούς, παραπληγικούς και ανάπηρους και με συνολικό κόστος οδικής ασφάλειας κοντά στο 10% του ΑΕΠ ετησίως». Ο κ. Βήκας εντοπίζει το μεγαλύτερο πρόβλημα της αυτοκίνησης στην έλλειψη οδηγικής παιδείας. «Δυστυχώς το ΚΤΕΟ ποτέ δεν αντιμετωπίστηκε σοβαρά από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία. Όλα είναι έλλειψη παιδείας. Ακόμη και οι υπουροί δεν είχαν την κατάλληλη παιδεία ούτε και την πρόθεση να ασχοληθούν με το ζήτημα. Δεν είναι δυνατόν σήμερα να «απασχολείς» το 10% του ΑΕΠ και να μην λαμβάνονται ανάλογα μέτρα. Ένα από αυτά τα μέτρα θα πρέπει να είναι η νόμιμη κυκλοφορία των οχημάτων. Ό,τι ορίζει ο ΚΟΚ θα πρέπει να τηρείται με θρησκευτική ευλάβεια. Από τη στιγμή που ο οδηγός πήρε την απόφαση να έχει αυτοκίνητο, θα πρέπει να το θέτει σε κυκλοφορία κάτω από τους κανόνες που ορίζονται από την Πολιτεία και όχι με τους κανόνες που εξυπηρετούν τον καθένα», αναφέρει. Σχετικά με τη λύση του προβλήματος ο κ. Βήκας θεωρεί ότι «τα πρό-

για τη συνέχεια; «Περιμένουμε εξελίξεις. Αυτή τη στιγμή όλοι ασχολούνται με το θέμα των χιλιομέτρων και την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από το εξωτερικό. Για πρώτη φορά βάσει αυτής της νομοθεσίας θα δίνεται η δυνατότητα στα ΚΤΕΟ να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως προς τα στοιχεία που αφορούν τα χιλιόμετρα που είχαν καταγραφεί στα προηγούμενα ΚΤΕΟ. Έτσι θα υπάρχει όλη η γνώση στον πολίτη για το αν υπάρχει ανακολουθία των χιλιομέτρων όπως αυτή καταγράφηκε στον προηγούμενο έλεγχο εντός της ελληνικής επικράτειας».

Τέλος, ο ιδιοκτήτης της auteco αναφέρθηκε και στην «ανθρωποκεντρική», όπως τόνισε φιλοσοφία της με στόχο την προάσπιση της ασφάλειας και της ανθρώπινης ζωής και την εξοικονόμηση πόρων. Ο κ. Βήκας τόνισε επίσης πως η εταιρία διανέμει τη γνώση της, καθώς δέχεται τμήματα σχολών για να τους διδάξει την εμπειρία της. Επίσης τόνισε πως «πρόσφατα ολοκληρώσαμε χορηγίες σε συλλόγους και σωματεία παραπληγικών ανθρώπων και ενισχύσαμε τις εγκαταστάσεις θεραπευτηρίων που φιλοξενούν θύματα από τροχαία ατυχήματα, ενώ διαθέτουμε και τράπεζα αίματος».



# Εικόνες απο το δημοσιογραφικό γεύμα που παρέθεσε η auteco ενόψει ΔΕΘ

Ένα γεύμα το οποίο χαρακτηρίστηκε ως δημοσιογραφικό reunion και ένα τραπέζι το οποίο τολμούμε να πούμε ότι έγινε viral. Με τη συμμετοχή των καλεσμένων μας να αγγίζει το 100% , είχαμε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε και να αναδείξουμε σε βάθος την auteco και την πληθώρα υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας. Η ανταπόκρισή τους ήταν άμεση και το αποτέλεσμα μας δικαίωσε.

Στις φωτογραφίες εκτός από τον κ. Βήκα, απεικονίζεται εκτός των άλλων και ο κ. Πάννης Σταυρόπουλος εκδότης του περιοδικού MOTORI και διευθυντής του MOTORI.GR.





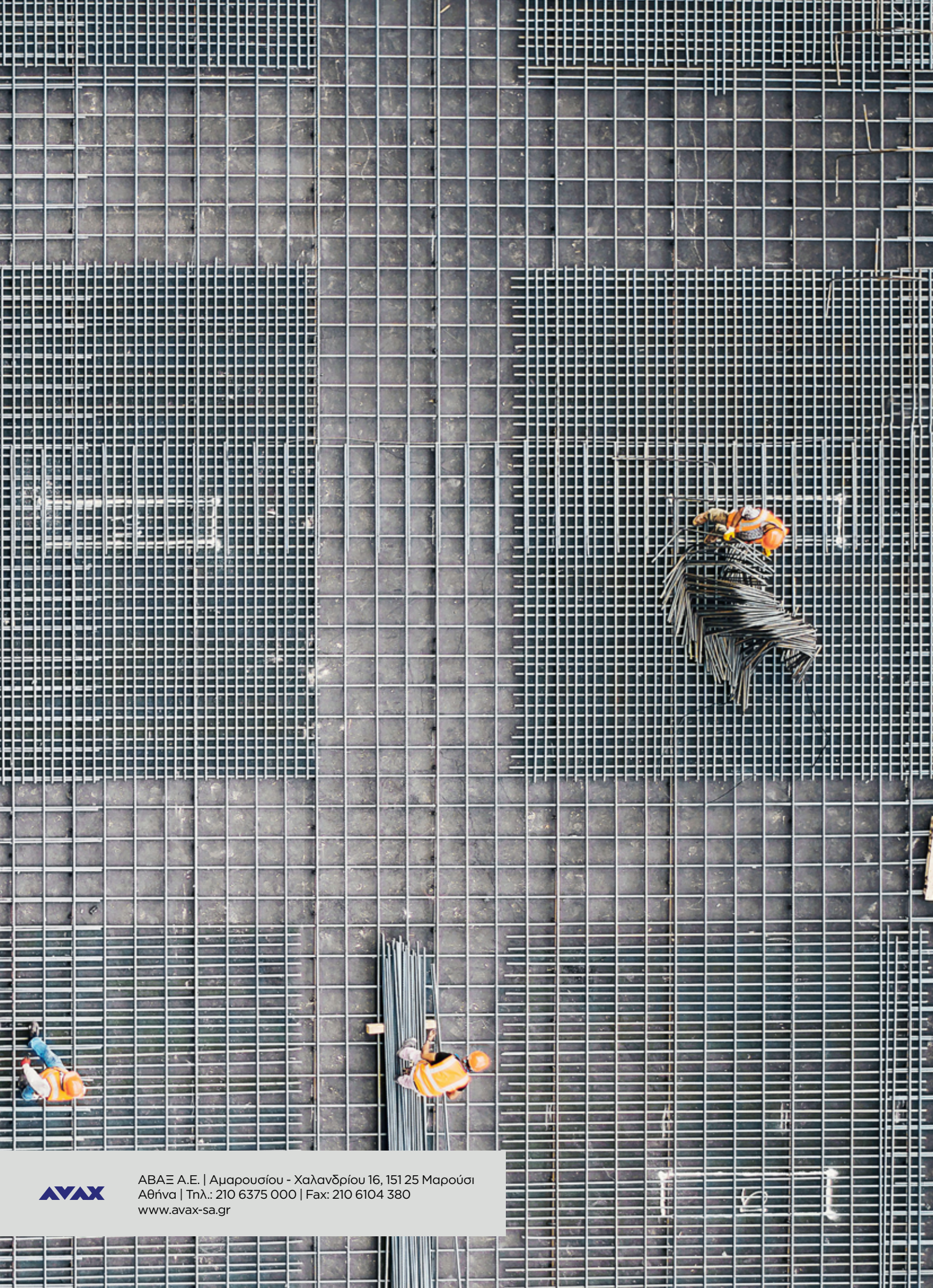
*Έχει τρελαθεί τελείως ο παγκόσμιος καιρός  
κι όποιος δεν δεινοπαθήσει θεωρείται τυχερός.  
Εις τις καιρικές εξάρσεις προηγούμενον ουκ έστι,  
μια χιονίζει, μια φυσάει, μια με κρύο, μια με ζέστη!*

*Ήδη, μετεωρολόγοι που κατέχουν τόσες γνώσεις  
κάνουν πλέον τους... κινέζους κι αποφεύγουν τις προγνώσεις,  
τις οποίες αποθέτουν στην... μαγκιά των δορυφόρων  
κι ενώ λένε πως θα βρέξει..., πέφτουν έξω κατά κόρον!*

*Λένε πως θ' ακολουθήσει ωραιότατος καιρός  
και αυτός καταπλακώνει σκυθρωπός και βροχερός,  
αφού κάποιοι θεομπαίχτες έχουν έντεχνα φροντίσει  
να βιάσουνε τη φύση, αναιδώς και... παρά φύση!*

*Η εκδίκηση της φύσης, της φωτιάς και του νερού  
είναι μάλλον επιπτώσεις του κακού μας του καιρού!  
Για τους ισχυρούς του κόσμου τίποτε κακό δεν τρέχει  
κι ως συνήθως, ή κοιμούνται ή για κείνους... πέρα βρέχει*

*Ο Παγκυπριώτατος*



ΑΒΑΞ Α.Ε. | Αμαρουσίου - Χαλανδρίου 16, 151 25 Μαρούσι  
Αθήνα | Τηλ.: 210 6375 000 | Fax: 210 6104 380  
[www.avax-sa.gr](http://www.avax-sa.gr)