



ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ**

THE BANKS' ROLE IN THE FINANCING OF HIGHWAYS

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΟΖΙΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....σελ.7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

1.1 Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).....σελ.10
1.1.1 Ορισμός και λόγοι ανάπτυξής τους.....σελ.10
1.1.2 Βασικά στοιχεία σύμβασης σύμπραξης.....σελ.12
1.1.3 Τύποι και Μορφές Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).....σελ.13
1.2 Συμβάσεις παραχώρησης οδικών αξόνων.....σελ.15
1.2.1 Εισαγωγή.....σελ.15
1.2.2 Συμβατικό πλαίσιο σύμβασης παραχώρησης.....σελ.18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

2.1 Περί Χρηματοδότησης αυτοκινητόδρομων και ιστορική αναδρομή.....σελ.20
2.2 Βασικά χαρακτηριστικά Χρηματοδότησης Αυτοκινητόδρομων.....σελ.21
2.3 Πηγές χρηματοδότησης Αυτοκινητόδρομων στη σύμβαση παραχώρησης...σελ.22
2.3.1 Χρηματοδοτική Συμβολή.....σελ.24
2.3.2 Χρηματοδότηση με Ίδια κεφάλαια.....σελ.24
2.3.3 Χρηματοδότηση με ξένα κεφάλαια.....σελ.25
2.3.4 Χρηματοδότηση με κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ).....σελ.26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

3.1	Χρηματοπιστωτικό σύστημα και οικονομική μεγέθυνση.....σελ.28
3.2	Συνέπειες της Οικονομικής κρίσης στο Τραπεζικό σύστημα και στις συμβάσεις παραχώρησης.....σελ.28
3.2.1	Ιστορικό της χρηματοπιστωτικής κρίσης.....σελ.28
3.2.2	Συνέπειες της οικονομικής κρίσης στο Ελληνικό Τραπεζικό σύστημα.....σελ.30
3.2.3	Αιτήματα τραπεζών και διαπραγμάτευση.....σελ.31
3.2.4	Συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις συμβάσεις παραχώρησης.....σελ.33
3.2.5	Μείωση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα.....σελ.34
3.3	Προτάσεις που έγιναν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των συμβάσεων παραχώρησης.....σελ.36
3.4	Λοιπά προβλήματα στις συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων.. σελ.38
3.4.1	Αρχαιολογικές έρευνες.....σελ.38
3.4.2	Απαλλοτριώσεις.....σελ.38
3.4.3	Περιβαλλοντικές εγκρίσεις.....σελ.39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥΣ

4.1	Εισαγωγή.....σελ.40
4.2	Παρουσίαση των έργων και στοιχεία χρηματοδότησης στο σύνολο τους....σελ.40
4.2.1	Συνοπτικό χρηματοδοτικό σχήμα των αυτοκινητόδρομων.....σελ.41
4.2.2	Σενάρια Τραπεζών.....σελ.44
4.3	Εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης παρούσα κατάσταση.....σελ.46
4.4	Σύμβαση παραχώρησης Ιόνιας Οδού.....σελ.50
4.4.1	Στοιχεία έργου.....σελ.50
4.4.2	Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών.....σελ.51
4.4.3	Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση.....σελ.53
4.5	Σύμβαση Παραχώρησης Ολυμπίας Οδού.....σελ.54
4.5.1	Στοιχεία έργου.....σελ.54
4.5.2	Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών.....σελ.55
4.5.3	Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση.....σελ.57
4.6	Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου.....σελ.58
4.6.1	Στοιχεία έργου.....σελ.58
4.6.2	Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών.....σελ.59
4.6.3	Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση.....σελ.61
4.7	Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας – Ε65.....σελ.62
4.7.1	Στοιχεία έργου.....σελ.62

4.7.2	Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών.....σελ.63
4.7.3	Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση.....σελ.65
4.8	Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑ.....σελ.66
4.8.1	Στοιχεία έργου.....σελ.66
4.8.2	Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών.....σελ.67
4.8.3	Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση.....σελ.69
4.9	Συνοπτικά συμπεράσματα έρευνας.....σελ.71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1	Συμπεράσματα.....σελ.72
-----	-------------------------

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία εξετάζεται ο ρόλος των Τραπεζών στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε Ελληνικούς αυτοκινητόδρομους του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με την ανάλυση των χρηματοδοτικών σχημάτων τους εστιάζοντας στη συμμετοχή των Ελληνικών και Ξένων τραπεζών. Η ανάλυση γίνεται για πέντε οδικά δίκτυα που υλοποιούνται σήμερα με συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες υπογράφηκαν το 2007 και βρίσκονται σε εξέλιξη. Η έρευνα έδειξε ότι ο ρόλος των τραπεζών είναι σημαντικός αφού συμμετέχουν στους πέντε αυτοκινητόδρομους με ποσοστά της τάξης του 40,39 με 57,08% του συνολικού χρηματοδοτικού σχήματος. Ενώ, σημαντικός ήταν ο ρόλος τους στις εξελίξεις και διαπραγματεύσεις των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που δέσμευσαν. Καθώς επήλθε η χρηματοπιστωτική κρίση δημιουργήθηκε χρηματοδοτικό κενό στα έργα. Η έλλειψη ρευστότητας και η αύξηση των κινδύνων των τραπεζών λόγω της κρίσης δημιούργησε αμφιβολίες για το συμφέρον δέσμευσης κεφαλαίων στους αυτοκινητόδρομους ενώ αιτήθηκαν νέες καλύψεις και αυξήσεις των περιθωρίων των δανείων από το Δημόσιο.

Εισαγωγή

Στην παρούσα εργασία ερευνάται ο ρόλος των τραπεζών στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία. Αναλύοντας το χρηματοδοτικό σχήμα γενικότερα πέντε αυτοκινητόδρομων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου στην Ελλάδα, εστιάζοντας ειδικότερα στη συμμετοχή των Τραπεζών στη χρηματοδότηση τους. Τα οδικά δίκτυα τα οποία παρουσιάζονται υλοποιούνται σήμερα με συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες υπογράφηκαν το 2007 και αφορούν την υλοποίηση των εξής αυτοκινητόδρομων: η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα), η Ιόνια Οδός (Αντίρριο – Ιωάννινα και ΠΑΘΕ: Α/Κ Μεταμόρφωσης – Σκάρφεια και Σχηματάρι – Χαλκίδα), Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65 (Λαμία – Εγνατία Οδός), ΠΑΘΕ (Μαλιακός – Κλειδί), Αυτοκινητόδρομος Μορέα (Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη).

Τα ερωτήματα που απασχολούν την παρούσα εργασία είναι τα εξής: Πόσο σημαντικός ήταν ο ρόλος των τραπεζών στη χρηματοδότηση των έργων, ποιά η στάση τους στη πορεία των κατασκευών λόγω των συνεπειών της διεθνής χρηματοπιστωτικής κρίσης; Τι έγινε με τις συγκεκριμένες συμβάσεις σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσης των έργων που βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη; , ποιά η παρούσα κατάσταση; , Πώς επηρέασε η Ελληνική οικονομική κρίση στα σενάρια που έγιναν κατά την υπογραφή των συμβάσεων για τη χρηματοδότηση των έργων;

Ως γνωστόν, η συμμετοχή του τραπεζικού τομέα στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας τα τελευταία χρόνια ήταν σημαντική. Η πολιτική που ακολουθήθηκε της σταδιακής και κατά φάσεις απελευθέρωσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος που απέβλεπε στην κατάργηση υφιστάμενων διοικητικών ρυθμίσεων επέδρασε σημαντικά στην αποτελεσματική λειτουργία του τραπεζικού συστήματος. Πολλές μελέτες έδειξαν την θετική συσχέτιση της οικονομικής ανάπτυξης με το τραπεζικό σύστημα. Η πορεία της ελληνικής οικονομίας από τα μέσα της δεκαετίας του '90 μέχρι το 2009, οπότε και εκδηλώθηκαν τα πρώτα σημάδια της εγχώριας ύφεσης, χαρακτηρίστηκε από υψηλούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης οι οποίοι υπερέβαιναν σημαντικά τους αντίστοιχους των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το αναπτυξιακό πρότυπο στηρίχτηκε στην τόνωση της εγχώριας κατανάλωσης και την ενίσχυση των επενδύσεων που σε μεγάλο βαθμό χρηματοδοτήθηκαν από εισροές κεφαλαίων από το εξωτερικό.

Η επενδυτική δραστηριότητα κατευθύνθηκε κυρίως σε έργα υποδομών στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και των κατασκευών. Κατά την περίοδο 1994 με 2009 η συνολική χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού μη τραπεζικού τομέα ως ποσοστό του ΑΕΠ υπερτριπλασιάστηκε από 27,1% που ήταν το 1991 έφτασε σε 97,0% το 2009. Ενώ, η τραπεζική χρηματοδότηση προς τις επιχειρήσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ διπλασιάστηκε από 22,5% που ήταν το 1994 σε έφτασε 46,7% το 2009 (Μόσχος , Χορταρέας, 2011).

Λίγο πολύ γνωρίζουμε τα μεγάλα πλεονεκτήματα του εκσυγχρονισμού και της ανέγερσης των οδικών υποδομών. Επιδρούν σημαντικά στη μορφή του δομημένου περιβάλλοντος και στο σύνολο των δραστηριοτήτων που αυτό φιλοξενεί. Στα πλαίσια του διεθνοποιημένου ανταγωνισμού και των μεγάλων απαιτήσεων της οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης, η βελτίωση της μεταφορικής υποδομής και επομένως της προσβασιμότητας, αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των παραγωγικών ή εμπορικών δραστηριοτήτων μίας περιοχής. Κατά συνέπεια, τόσο η χωροταξική δομή όσο και η εξυπηρέτηση των δια-περιφερειακών και ενδο-περιφερειακών κοινωνικοοικονομικών λειτουργιών καθορίζονται άμεσα από το δίκτυο μεταφορών.

Οι επενδύσεις στις οδικές υποδομές απαιτούν μεγάλο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Η κατασκευή και η ενεργοποίηση ενός αυτοκινητόδρομου απαιτεί επίσης ένα ορισμένο χρονικό διάστημα ώστε να τεθεί σε πλήρη λειτουργία και να αρχίσει η εκμετάλλευσή του. Ως εκ τούτου, από τη μια πλευρά αναγνωρίζοντας όλα τα πλεονεκτήματα ενός οδικού δικτύου αφενός και τις μεγάλες επενδύσεις κατά τη διάρκεια μιας μεγαλύτερης χρονικής περιόδου με σχετικά χαμηλό ποσοστό της άμεσης οικονομικής αποδοτικότητας. Από την άλλη πλευρά, είναι απαραίτητη η διεξαγωγή σωστής αξιολόγησης των επενδύσεων σε ένα τέτοιο σύστημα (Horvat R., Vurdelja J., Amidzic M., 2007).

Η δομή της διπλωματικής εργασίας είναι η εξής: στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται η παρουσίαση των συμβάσεων σύμπραξης και συμβάσεων παραχώρησης με τις οποίες αναλαμβάνονται πλέον στην Ελλάδα μεγάλα έργα οδικών αξόνων. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση χρηματοδότησης των αυτοκινητόδρομων και ειδικότερα η χρηματοδότηση στις συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στη οικονομική κρίση και το αντίκτυπο που είχε στον τραπεζικό τομέα και κατά επέκταση στις συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητόδρομων. Εστιάζοντας στις απαιτήσεις των τραπεζών που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των συμβάσεων παραχώρησης και τις προτάσεις που

δόθηκαν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προέκυψαν. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται η εκτενής ανάλυση των χρηματοδοτικών σχημάτων των πέντε συμβάσεων παραχώρησης των οδικών αξόνων στο σύνολό τους γενικότερα και στο κάθε έργο ειδικότερα. Παρουσιάζεται και αναλύεται η συμμετοχή των Εμπορικών Τραπεζών στη χρηματοδότηση των έργων με ποσά και ποσοστά στη συνολική χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων αλλά και για κάθε έργο ξεχωριστά. Ακόμη, καταγράφονται τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στην εξέλιξη των αυτοκινητόδρομων εστιάζοντας στο χρηματοδοτικό κενό και καταλήγοντας στην παρούσα κατάσταση. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα όλης της έρευνας για το ρόλο των τραπεζών στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

1.1 Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

1.1.1 Ορισμός και λόγοι ανάπτυξής τους

Η Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα / ΣΔΙΤ ή (Public - Private Partnership / PPP) είναι μια δημόσια σύμβαση μακράς διάρκειας (που συνήθως εκτείνεται σε διάρκεια από 15 έως 30 έτη), η οποία συνάπτεται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα και αφορά στην κατασκευή έργων υποδομής και στην παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα, με συνεχώς διευρυνόμενη εφαρμογή στην ευρωπαϊκή αγορά, περιλαμβανομένων και των νέων χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, 2008).

Ο όρος «Σύμπραξη Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)» αναφέρεται σε μορφές συνεργασίας των δημόσιων αρχών με τον ιδιωτικό τομέα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης, της συντήρησης μιας υποδομής ή παροχής μιας υπηρεσίας (Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών, 2005).

Η δημιουργία εταιρικών σχέσεων του Δημόσιου με τον Ιδιωτικό τομέα της οικονομίας (Public –Private Partnerships or PPPs) χαρακτηρίζει πλέον τις αναπτυγμένες όσο και τις αναπτυσσόμενες χώρες αποτελώντας είτε το πιο διαδεδομένο μέσο επίλυσης των σύγχρονων προβλημάτων ή την νέα μορφή διακυβέρνησης των σύγχρονων κοινωνιών. Ο σκοπός της δημιουργίας των σχέσεων αυτών μπορεί να είναι είτε α) η διαμόρφωση τομεακών πολιτικών σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό ή και κυρίως σε παγκόσμιο επίπεδο με την δημιουργία Δικτύων συνεργασίας φορέων ή ειδικών επιτροπών είτε β) οι συμπράξεις Δημοσίου-ιδιωτικού (ΣΔΙΤ) τομέα για τη παροχή υπηρεσιών και υποδομών (Grimsey, 2007) σε παγκόσμιο, εθνικό και τοπικό/αστικό επίπεδο είτε γ) η επιδίωξη της οικονομικής (βιώσιμης) ανάπτυξης σε εθνικό ή κυρίως τοπικό επίπεδο (Brinkerhoff, 2011, pp, 6-7).

Ως αίτια της ανάπτυξης αυτών των εταιρικών σχέσεων αναφέρονται διαχρονικά είτε η ανάδειξη της αδυναμίας των κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση των πολυσύνθετων και αλληλεξαρτώμενων προβλημάτων της παγκόσμιας κοινωνίας, είτε η νεοφιλελεύθερη πολιτική απορρύθμιση, η αναδιάταξη της σχέσης κράτους –οικονομίας και ειδικότερα η

προώθηση της νέας επιχειρηματικότητας και εμπορευματοποίησης των δημοσίων αγαθών (Savas, 2000), είτε η εμφάνιση άτυπων εταιρικών σχέσεων και νέων μορφών διακυβέρνησης (Peters, G.:1998, είτε η προώθηση της εταιρικότητας από διεθνείς και ευρωπαϊκούς θεσμούς και εν τέλει η παρατηρούμενη κρίση της υφιστάμενης πολιτικής οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας κατά την διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών που ανέδειξε την αλληλεξάρτηση των σφαιρών της οικονομίας, της κοινωνίας και του κράτους.

Όπως αναφέρθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ, 2005), οι Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) γίνονται με σκοπό τον επιμερισμό του κινδύνου επενδύσεων για την παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσίες. Συνεπώς, οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν τη δημιουργία συμπράξεων ως μέσο να δρομολογήσει επενδυτικά προγράμματα, τα οποία δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού του δημόσιου τομέα, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Η βασική διάκριση που μπορεί να γίνει ως προς το συμβατικό περιεχόμενο μιας Σύμπραξης είναι η διάκριση σε ανταποδοτικές συμβάσεις, όπου η χρήση της υποδομής / υπηρεσίας επιβαρύνει άμεσα τους χρήστες αυτών και σε μη ανταποδοτικές συμβάσεις, όπου το κόστος χρήσης αναλαμβάνεται από το δημόσιο μέσω τακτικών καταβολών, στη βάση συγκεκριμένων προδιαγραφών ποιότητας και διαθεσιμότητας της υπηρεσίας. Η διεθνής εμπειρία έχει αποδείξει ότι με τις Συμπράξεις είναι δυνατή η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αγαθών, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πολιτών με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό. Ενδεικτικά, από τις μέχρι σήμερα προσπάθειες και συναφθείσες συμβάσεις, έχει διαπιστωθεί ότι η επιτυχής εφαρμογή της μεθόδου συνεπάγεται μείωση του συνολικού χρηματοοικονομικού κόστους παροχής της προβλεπόμενης δημόσιας υπηρεσίας κατά 15 με 20% σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο ανάθεσης (Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, 2008).

Η ανάλυση των βασικών στόχων και πολιτικών του Α' Β' , Γ' Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και ΕΣΠΑ αλλά και η ανάλυση της επιχειρηματολογίας κειμένων πολιτικής αποδεικνύει ταυτόχρονα τον σημαντικό ρόλο και επιρροή της Ε.Ε και του παραγωγού κοινοτικού δικαίου που προωθεί την εταιρική σχέση Δημοσίου – Ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα ειδικά στα μεγάλα δημόσια έργα υποδομής αλλά και γενικότερα. Αυτό εκφράζεται με την συγκρότηση ειδικών υπηρεσιών του εν γένει δημοσίου τομέα για την παραγωγή και λειτουργία έργων υποδομής όσο και με την ενεργοποίηση και συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα

στις νέες διαδικασίες με προσαρμογές του θεσμικού πλαισίου. Ειδικότερα, βασική πολιτική προτεραιότητα σε όλα τα αναπτυξιακά προγράμματα της χώρας καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο παραμένει η υλοποίηση των υποδομών μεταφοράς με το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης. Στα πλαίσια των εξελίξεων αυτών μια σειρά από μεγάλα έργα σχεδιάζεται και υλοποιείται μέσω συμπράξεων του κράτους με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας (Αττική Οδός, Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, Ελευθέριος Βενιζέλος αρχικά και στη συνέχεια Ιόνια Οδός, Μορέας, Ολύμπια Οδός, ΠΑΘΕ, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65. Η μορφή της σύμπραξης που υιοθετείται είναι η «σύμβαση παραχώρησης» η οποία αναπτύχθηκε στο ελληνικό δίκαιο ως απόρροια της προσαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας (Τρόβα, Ε. & Κούτρας, Δ., 2001).

1.1.2 Βασικά στοιχεία σύμβασης σύμπραξης

Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει, να χρηματοδοτήσει το έργο (project), να το μελετήσει, να το κατασκευάσει και να το λειτουργήσει για τη χρονική περίοδο που έχει συμφωνηθεί στη σχετική σύμβαση. Μετά το πέρας της σύμβασης τη λειτουργία του έργου αναλαμβάνει η δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας έχει συναφθεί η σύμβαση. Η Αναθέτουσα Αρχή του δημόσιου φορέα, καθορίζει το πλαίσιο και τις απαιτήσεις της διαγωνιστικής διαδικασίας (έγγραφα διαγωνισμού) και ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει τους κινδύνους κατασκευής και λειτουργίας του έργου και αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας του έργου, με αντάλλαγμα (χρηματικό ή άλλο) που λαμβάνει είτε από την Αναθέτουσα Αρχή ή από τη δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας δημοπρατείται το έργο, είτε απευθείας από τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και από τους δύο (δημόσιο & χρήστες). Στην περίπτωση που το αντάλλαγμα εισπράττεται από τους χρήστες τον κίνδυνο εκμετάλλευσης αναλαμβάνει ο Ιδιωτικός Φορέας (Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, 2008).

Στόχος των δημόσιων αρχών μέσω των Συμπράξεων είναι η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη, η εξοικονόμηση πόρων για το δημόσιο και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης για την υλοποίηση πρόσθετων έργων και προγραμμάτων και η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων, εμπειρίας, τεχνογνωσίας και μεθόδων λειτουργίας, του ιδιωτικού τομέα.

1.1.3 Τύποι και Μορφές Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

Στο Πράσινο βιβλίο που εκδόθηκε το 2004 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (COM(2004) 327 τελικό, Βρυξέλλες, 30-04-2004), διακρίνονται δύο τύποι συμβάσεων σύμπραξης:

➤ Η **συμβατικού τύπου**, όπου η σύμπραξη δημοσίου και ιδιώτη βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς με δύο διακρίσεις: τις «συμβάσεις παραχώρησης» που χαρακτηρίζονται από την άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη, υπό τον έλεγχο του δημόσιου τομέα, με αμοιβή σε τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες και τις συμβάσεις «PFI (Public Finance Initiative)» όπου ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί μια υποδομή για τη δημόσια διοίκηση (πχ ένα σχολείο, ένα νοσοκομείο κλπ.) με αμοιβή της μορφής των τακτικών πληρωμών από το δημόσιο (αμοιβή διαθεσιμότητας) και

➤ Η **θεσμοθετημένου τύπου**, στις οποίες υπάρχει συνεργασία δημοσίου και ιδιώτη, στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα (Εταιρία Ειδικού Σκοπού).

Οι περισσότερες διαδεδομένες μορφές συμβάσεων ΣΔΙΤ, σύμφωνα με άρθρο του Γενικού Λογιστηρίου της Δημοκρατίας το 2008 για τον οδηγό βελτιώσεων πρακτικών για τη σύναψη και εκτέλεση συμβάσεων, είναι οι ακόλουθες:

B.O.T. (Build – Operate – Transfer) και B.O.O.T. (Build – Own-Operate – Transfer)

Σύμφωνα με αυτή τη μορφή ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, συντηρεί και λειτουργεί το έργο, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο. Το έργο ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή έχει εκχωρηθεί στον ιδιώτη (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα ο οποίος μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο Δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου.

Αυτή τη μορφή υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, όπως το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», η Ελευθέρα Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου.

D.B.F.O. (Design-Build-Finance-Operate)

Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μορφή Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, ο Ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, τη κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση του παγίου και επανακτά την αξία των επενδυμένων κεφαλαίων από τις

πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο Δημόσιο. Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του Δημοσίου όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

B.T.O. (Build-Transfer-Operate)

Στη συγκεκριμένη μέθοδο ο Ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωσή του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για τη μίσθωση του έργου στον εν λόγω Ιδιώτη, για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Κατά τη περίοδο αυτή ο ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

B.O.O. (Build-Own-Operate)

Στην ανάπτυξη της μορφής B.O.O. το Δημόσιο απευθύνεται στον ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση ενός κοινωφελούς έργου. Χορηγεί στον ιδιώτη μακράς διάρκειας άδεια λειτουργίας, ο οποίος καθίσταται υπεύθυνος για την χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και την λειτουργία του έργου. Στη συγκεκριμένη μορφή Σύμπραξης, ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ το Δημόσιο προσδιορίζει σαφώς τις προδιαγραφές λειτουργίας που αφορούν στις προσφερόμενες υπηρεσίες, τους κανόνες ασφάλειας και το ανώτατο επίπεδο τυχόν τελών χρήσης του έργου όπως για παράδειγμα τα διόδια.

B.B.O. (Buy-Build-Operate)

Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το Δημόσιο πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής οικονομικής αξίας των υφισταμένων έργων υποδομής. Έκτοτε, ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

L.R.O. (Lease-Rehabilitate-Operate)

Στη μορφή L.R.O. ο ιδιώτης ενοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το Δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το Δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου.

B.O.L.T. (Build-Own-Lease-Transfer)

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο Δημόσιο. Το Δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το Δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

O.M. (Private Services Contract: Operation and Maintenance)

Με την σύναψη μιας O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη τη λειτουργία και συντήρηση ενός έργου, του οποίου όμως διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση.

O.M.M. (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)

Πρόκειται για σύναψη σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του.

1.2 Συμβάσεις παραχώρησης οδικών αξόνων

1.2.1 Εισαγωγή

Η αρχική αντίληψη ανάθεσης ενός μεγάλου έργου με συμμετοχές είναι ο καταμερισμός του κινδύνου ενώ, το κάθε μέρος είναι πρόθυμο να τον αναλάβει. Το ίδιο ισχύει για τα μέρη που ενδιαφέρονται για συμπράξεις δημοσίου με ιδιωτικού τομέα. Σε μια συμφωνία σύμπραξης για τη δημιουργία ενός έργου οι ενδιαφερόμενοι είναι κατασκευαστικές εταιρείες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και μια σειρά από φορείς του δημοσίου τομέα. Πρέπει να υπάρχει ή να προσαρμόζεται ένα αποτελεσματικό πλαίσιο για τον καταμερισμό του κινδύνου, μειώνοντας έτσι τις διαπραγματεύσεις πριν από την ανάθεση της σύμβασης και ελαχιστοποιώντας τον κίνδυνο της κακής κατανομής του κινδύνου (Roumboutsos A., Anagnostopoulos K.P, 2008).

Σύμφωνα με τους Παπαδόπουλο και Φραγκιαδάκη το 2008, οι λόγοι για τη συνεργασία περισσότερων του ενός για τη κατασκευή των υποδομών είναι πολλοί κάποιοι από αυτούς είναι:

- Το έργο είναι συνήθως πολύ μεγάλο που ξεπερνά τις τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες ενός μόνο κατασκευαστή.
- Είναι καλύτερο ο κίνδυνος να διαχέεται ώστε να αναλαμβάνει ο καθένας συμμετέχων μικρότερο μέρος αυτού.
- Οι συμμετέχοντες στη κατασκευή ενός μεγάλου έργου απολαμβάνουν οικονομίες κλίμακας που δεν θα μπορούσαν να δημιουργήσουν μικρότερα έργα.

Οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, με τις οποίες το κράτος ή ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο οποίος καλείται κύριος του έργου ή εργοδότης, αναθέτει σε ιδιώτη (νομικό ή φυσικό πρόσωπο), ο οποίος καλείται ανάδοχος ή παραχωρησιούχος, την οργάνωση και τη λειτουργία δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένο χρονικό διάστημα και έναντι καθορισμένου από τη σύμβαση ανταλλάγματος. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων και ουσιώδες μέρος των κινδύνων και ταυτόχρονα ο δημόσιος φορέας αναλαμβάνει την αποζημίωσή του ή του αναγνωρίζει το δικαίωμα να εισπράττει την αμοιβή του από τους χρήστες των υπηρεσιών που αυτός παρέχει (Γέροντας, 2000).

Οι συμβάσεις παραχώρησης διακρίνονται από τις δημόσιες συμβάσεις λόγω του ότι συνεπάγονται μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθορίζει τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχουν οι συμβάσεις παραχώρησης έργων και υπηρεσιών. Η οδηγία 93/37/ΕΟΚ διακρίνει τη σύμβαση παραχώρησης έργων από μια δημόσια σύμβαση με βάση την παραχώρηση στον ανάδοχο του δικαιώματος εκμετάλλευσης ενός έργου ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του. Είναι καθοριστική η ύπαρξη του κινδύνου εκμετάλλευσης, συνδεδεμένου με την επένδυση. Το εν λόγω δικαίωμα εκμετάλλευσης μπορεί επίσης να συνοδεύεται από την καταβολή αμοιβής. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης συνεπάγεται επίσης τη μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης από την παραχωρούσα αρχή στον ανάδοχο. Η ευθύνη αυτή καλύπτει τόσο τις τεχνικές και χρηματοοικονομικές πτυχές όσο και τις πτυχές διαχείρισης του έργου. Έτσι, ο ανάδοχος οφείλει να προβεί στις αναγκαίες επενδύσεις ώστε το έργο του να μπορεί να τεθεί στη διάθεση των χρηστών υπό καλές συνθήκες. Επωμίζεται το βάρος της απόσβεσης και αναλαμβάνει τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, τη διαχείριση και τη χρήση του εξοπλισμού (europa.eu, 2007).

Οι συμβάσεις των έργων παραχώρησης, σχεδιάστηκαν με την λογική ότι ο χρήστης πρέπει να πληρώνει και όχι ο φορολογούμενος. Στην πραγματικότητα, όπως προκύπτει από

τα προηγούμενα στοιχεία, ο χρήστης αποπληρώνει τα τρία τέταρτα του κόστους της περιόδου κατασκευής των νέων έργων, ενώ το υπόλοιπο ένα τέταρτο το επιδοτεί ο Δημόσιος Προϋπολογισμός (ο οποίος περιλαμβάνει και την κοινοτική συμμετοχή) μέσω της χρηματοδοτικής συμβολής. Συνακόλουθα, τα διόδια αποτελούν το κύριο έσοδο κατά την διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Όχι μόνον η ολοκλήρωση των κατασκευών αλλά και η λειτουργία και συντήρηση των έργων, η αποπληρωμή των δανείων και, το κυριότερο, η οικονομική ισορροπία των συμβάσεων στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη συμβατικός προβλεπόμενη είσπραξή τους. Επί πλέον, στο πλαίσιο της Περιφερειακής συνοχής της χώρας και της συναφούς Ευρωπαϊκής πολιτικής, ο χρήστης αποπληρώνει όχι αποκλειστικά τον αυτοκινητόδρομο που χρησιμοποιεί, αλλά και άλλα τμήματα του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζεται την τρέχουσα περίοδο. Δηλαδή, όλοι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται ως ένα ενιαίο δίκτυο και ο χρήστης καταβάλλει διόδια σε κάθε τμήμα του. Πρόκειται για πολιτική που εφαρμόστηκε κατά κόρον τις προηγούμενες δεκαετίες σε χώρες της νότιας Ευρώπης, προκειμένου να αναπτυχθούν γρήγορα τα δίκτυα των αυτοκινητοδρόμων τους .

Το κύριο χαρακτηριστικό που διακρίνει την έννοια της σύμβασης παραχώρησης έργου από τη σύμβαση εκτέλεσης δημόσιου έργου έγκειται στο γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου και ο ανάδοχος της σύμβασης παραχώρησης επωμίζεται κατά ένα σημαντικό μέρος τους κινδύνους εκμετάλλευσης. Η εκμετάλλευση συνίσταται στο γεγονός ότι ο εργολήπτης δεν πληρώνεται άμεσα από την αναθέτουσα αρχή που προκήρυξε το διαγωνισμό, αλλά αμείβεται μέσω των τελών τα οποία εισπράττει από τους χρήστες του έργου (Α. Γέροντας ό.π σ. 105).

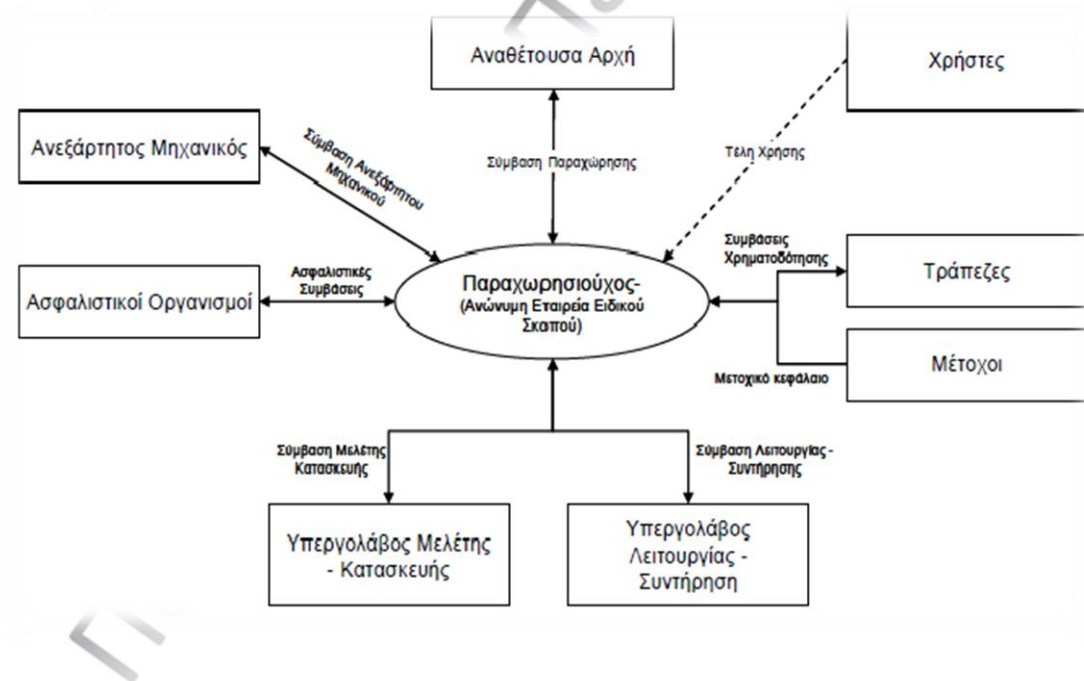
Ο ίδιος ο ορισμός της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων καθορίζει ως κριτήριο διαφοροποίησης της σύμβασης αυτής από τη σύμβαση κατασκευής δημοσίων έργων την ανάθεση της εκμετάλλευσης ως συμβατικό αντάλλαγμα όλου ή εν μέρει του αναδόχου. Η εκμετάλλευση του έργου έχει σαν στόχο και πόρο τον χρήστη. Από αυτόν εξαρτάται η ανταποδοτικότητα του έργου. Από αυτόν η αποπληρωμή των δανείων. Από αυτόν εξαρτάται η ύπαρξη του αναδόχου παραχώρησης και η μη υποκατάσταση του σε περίπτωση αδυναμίας αποπληρωμής των δανείων. Ο χρήστης, σε μία σύμβαση που θέτει ως συμβατικό αντάλλαγμα την εκμετάλλευση, καθίσταται ο κεντρικός φορέας υλοποίησης της σύμβασης αφού από αυτόν εξαρτάται η ίδια η ουσία της (Ε. Τροβά, Π. Σκουρής, ό.π., σ. 532)

1.2.2 Συμβατικό πλαίσιο σύμβασης παραχώρησης

Το συμβατικό πλαίσιο υπό το καθεστώς της σύμβασης παραχώρησης διαμορφώνεται σε τρία επίπεδα:

- Το πρώτο επίπεδο αφορά στη διαδικασία κατάρτισης της σύμβασης μεταξύ κύριου του έργου και αναδόχου και ρυθμίζει τις σχέσεις αυτές αποκλειστικά.
- Το δεύτερο επίπεδο αφορά στις σχέσεις αναδόχου εταιρείας/κοινοπραξίας και των μελών της ή τρίτων που μετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην εκτέλεση του έργου.
- Το τρίτο επίπεδο αφορά στις σχέσεις αναδόχου / δανειστριών τραπεζών και αφορά τους όρους και προϋποθέσεις χρηματοδότησης του έργου. Για τη ρύθμιση των σχέσεων αυτών καταρτίζονται αντίστοιχες συμβάσεις με περιεχόμενο προσαρμοσμένο στο περιεχόμενο της σύμβασης μεταξύ εργοδότη και αναδόχου.

Διάγραμμα 1.2 : Τυπική συμβατική δομή σύμβασης παραχώρησης



Πηγή: Στοιχεία Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων

Το ανωτέρω σχήμα απεικονίζει το συμβατικό πλαίσιο έργου παραχώρησης, το οποίο είναι δυνατόν να εμφανίζεται υπό περισσότερες παραλλαγές. Ανάδοχος του έργου είναι η Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (εφεξής ΕΕΣ), η οποία συστήνεται από μεμονωμένη εταιρεία ή κοινοπραξία/ σύμπραξη περισσότερων εταιρειών που έχει αναλάβει την υλοποίηση του έργου και συμβάλλεται με την αναθέτουσα αρχή.

Η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) έχει αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση της σύμβασης παραχώρησης. Μέλη της ΕΕΣ είναι η μεμονωμένη εταιρεία ή τα μέλη της κοινοπραξίας/ σύμπραξης περισσότερων εταιρειών που έχουν αναλάβει την υλοποίηση του έργου. Η ΕΕΣ έχει τη συνολική ευθύνη υλοποίησης του αντικειμένου της σύμβασης παραχώρησης, ήτοι της μελέτης και κατασκευής του έργου, της προμήθειας του αναγκαίου εξοπλισμού, της θέσης σε λειτουργία του έργου, της λειτουργίας, διαχείρισης και συντήρησης του έργου καθώς και της χρηματοδότησής του. Η σύμβαση παραχώρησης συνομολογείται μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και της ΕΕΣ με βασικούς όρους την υλοποίηση της μελέτης και κατασκευής του έργου με συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονοδιάγραμμα, τις ευθύνες του αναδόχου αναφορικά με τη λειτουργία και συντήρηση του έργου στα πλαίσια συγκεκριμένων κανονισμών, τους όρους εκμετάλλευσης του έργου όπως το σύστημα είσπραξης διοδίων τελών, το ύψος τελών καθώς και πλήθος προβλέψεων αναφορικά με τις αποζημιώσεις που θα καταβληθούν σε περίπτωση λύσης της σύμβασης, τις συνέπειες καταγγελίας με υπαιτιότητα είτε του παραχωρησιούχου είτε της αναθέτουσας αρχής, τα δικαιώματα των δανειστών, το σύστημα επίλυσης διαφορών κ.ά.

Η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού συμβάλλεται μέσω αυτοτελών υπεργολαβικών συμβάσεων με τους οικονομικούς φορείς που θα κληθούν να εκτελέσουν το αντικείμενο της σύμβασης. Συνήθως, συνάπτεται σύμβασης μελέτης – κατασκευής με τους οικονομικούς φορείς που θα αναλάβουν την μελέτη-κατασκευή του έργου και σύμβαση λειτουργίας με τους φορείς που θα αναλάβουν τη λειτουργία και συντήρηση του έργου μετά την ολοκλήρωσή του.

Ακόμη, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού συμβάλλεται με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που θα χρηματοδοτήσουν το έργο κατά κύριο λόγο με εμπορικές τράπεζες και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που θα αναλάβει τον έλεγχο και έγκριση των μελετών του έργου και τον έλεγχο επίτευξης των προδιαγραφών κατασκευής του έργου και τέλος με τους φορείς που θα αναλάβουν την ασφάλιση των κινδύνων του έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

2.1 Περί Χρηματοδότησης αυτοκινητόδρομων και ιστορική αναδρομή

Παραδοσιακά η χρηματοδότηση του ελληνικού οδικού δικτύου γινόταν στη συντριπτική πλειοψηφία με δημόσια κεφάλαια. Μετά την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα το 1981 ακολουθείται αλλαγή πολιτικής στον τομέα των δημοσίων έργων. Δεδομένης της έλλειψης κρατικών κεφαλαίων, οι κυβερνήσεις αναζητούν νέες εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης των υποδομών. Παράλληλα με την υλοποίηση κλασικών δημοσίων έργων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, οι ελληνικές αρχές ξεκινούν προσπάθειες για την εφαρμογή συμπράξεων με την συμμετοχή ιδιωτών, ειδικότερα στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, όπου η χρησιμοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων, με την ευρεία υιοθέτηση του θεσμού της παραχώρησης, φαινόταν αποδεκτή λύση για την υλοποίηση του Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου στην Ελλάδα. Αναπτύχθηκαν τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα το 1984 και κυρίως με τα τέσσερα διαδοχικά Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (Α' ΚΠΣ 1989-1993, Β' ΚΠΣ 1994-1999, Γ' ΚΠΣ 2000-2006 και ΕΣΠΑ 2007-2013), έχουν γίνει και συνεχίζονται στην Ελλάδα μεγάλα βήματα στον τομέα του εκσυγχρονισμού των υποδομών.

Η πολυπλοκότητα των οδικών δικτύων και η χρονοβόρα κατασκευή και ενεργοποίηση τους σε σύγκριση με τα μεγάλα επενδυτικά μέσα που χρειάζονται, απαιτεί τη χρήση ενός αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού μοντέλου το οποίο θα περιλαμβάνει τον ευρύτερο κύκλο όλων των ενδιαφερομένων και την ορθή αξιολόγηση του προκειμένου να ενσωματώσει το σύστημα βέλτιστα την έννοια της σύγχρονης αγοράς της οικονομίας. Επίσης, λόγω των συνεχών αλλαγών και των απαιτήσεων της ενίσχυσης της ανάπτυξης που σηματοδοτούνται στη διεθνή σκηνή κρίνεται απαραίτητο και με αρκετό ενδιαφέρον. Ιστορικά και μέχρι πριν το 2007 οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, δηλαδή, οι χώρες με σοσιαλιστικό προσανατολισμό χρησιμοποιούσαν μοντέλα χρηματοδότησης για την κατασκευή αυτοκινητόδρομων αποκλειστικά με βάση τα μέσα από τον προϋπολογισμό. Στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης το μοντέλο χρηματοδότησης από τον προϋπολογισμό (φορολογούμενους) ήταν και έχει εφαρμοστεί στην περίπτωση του κρατικού οδικού δικτύου, επίσης, μέσω άμεσης χρέωσης των χρηστών του αυτοκινητόδρομου. Από το 2007 σε χώρες όπως την Αυστρία, τη Γαλλία, την Ελλάδα, την Κροατία, την Ιταλία, τη Νορβηγία, την Πορτογαλία,

Σλοβενία, Ισπανία διαχειρίζονται την κατασκευασμένη αυτοκινητόδρομων περίπου 16.000 χλμ μέσω συμβάσεων παραχώρησης (Horvat R., Vurdelja J., Amidzic M., 2007).

2.2 Βασικά χαρακτηριστικά Χρηματοδότησης Αυτοκινητόδρομων

Η επιλογή της χρηματοδότησης των αυτοκινητόδρομων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα επηρεάζει άμεσα τους στόχους για το δημόσιο χρέος και το δημόσιο έλλειμμα. Δεδομένης της ιδιαίτερης μεταχείρισης των δημοσίων επενδύσεων σε θέματα εθνικών λογαριασμών . Ένας αυτοκινητόδρομος που θα χρηματοδοτηθεί από το χρέος του κράτους ως μια καθαρή αύξηση του κυβερνητικού έργου ταυτόχρονα το δημόσιο χρέος και έλλειμμα κοστίζει κατά το ίδιο ποσό του έργου. Αρχικά τόσο το δημόσιο χρέος και το δημόσιο έλλειμμα θα αυξηθούν το έτος κατά το οποίο το περιουσιακό στοιχείο θα χτιστεί, δηλαδή έχουμε αύξηση του ενεργητικού. Ενώ στα επόμενα χρόνια, το περιουσιακό στοιχείο σταδιακά θα αποσβένεται και το χρέος θα μειώνεται αναλογικά με την εξόφληση από το αρχικό κεφάλαιο. Ταυτόχρονα, το ενδιαφέρον για το χρέος θα αυξάνει το έλλειμμα (Massimo Cingolani, 2006).

Η Χρηματοδότηση της κατασκευής των οδικών υποδομών είναι ένα από τα βασικά στοιχεία για την υλοποίηση του συνόλου των οδικών υποδομών στα αναπτυξιακά προγράμματα. Όταν η ανάπτυξη των μεμονωμένων τμημάτων του συστήματος κυκλοφορίας θα μπορούσε να προγραμματιστεί μεμονωμένα, χωρίς τον κίνδυνο για πολύ σημαντικά λάθη, στη σύγχρονη ανάπτυξη των μεταφορών έχει αυξηθεί η πολυπλοκότητα των σχέσεων και αυτό έχει ενισχύσει την αλληλεξάρτηση εντός του συστήματος κυκλοφορίας. Αυτό το γεγονός με τη σειρά του δημιουργεί αλληλεξάρτηση με τα υπόλοιπα συστήματα στο περιβάλλον του. Η Χρηματοδότηση της κατασκευής των δρόμων και η διαχείριση των οδικών υποδομών μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους, και σύμφωνα με τις θεωρητικές γνώσεις και τις πρακτικές μεθόδους εκτελείται από (Horvat R., Vurdelja J., Amidzic M., 2007):

- Χρηματοδότηση από τους φόρους
- Χρηματοδότηση από τους χρήστες των υπηρεσιών οδικών υποδομών (διόδια)
- Χρηματοδότηση από τα έσοδα των φορολογουμένων και τη χρέωση των υπηρεσιών των χρηστών του οδικού δικτύου (συνδυασμένη μέθοδος)
- Χρηματοδότηση από πιστώσεις των ξένων και των εθνικών τραπεζών

- Χρηματοδότηση μέσω κρατικών ομολόγων-δημόσια δάνεια
- Χρηματοδότηση μέσω των τελών για τη χρήση των οδικών του εδάφους και την απόδοση δευτερευουσών δραστηριοτήτων κατά μήκος του δρόμου
- Χρηματοδότηση από το ετήσιο τέλος για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας οχημάτων
- Χρηματοδότηση από τα μέσα για τη χρήση των οδικών γης
- Χρηματοδότηση από την αμοιβή για την εκτέλεση δευτεροβάθμιων δραστηριοτήτων
- Χρηματοδότηση μέσω συμβάσεων παραχώρησης

Η χρηματοδότηση της κατασκευής οδικών υποδομών ενδεικτικά δείχνει την πολυπλοκότητα του διλήμματος του αν πρέπει να μεταφέρονται οι δαπάνες άμεσα στον κρατικό προϋπολογισμό ως σημερινή δημιουργία ή να μεταφέρεται αυτή η επιβάρυνση σταδιακά στις μελλοντικές γενιές. Αυτές οι εκτιμήσεις απαιτούν οργανωτική προσέγγιση.

2.3 Πηγές χρηματοδότησης Αυτοκινητόδρομων στη σύμβαση παραχώρησης

Η ανάπτυξη νέων τεχνικών χρηματοδότησης εκτός από τις προαναφερόμενες μορφές χρηματοδότησης όπως του προϋπολογισμού, δάνεια, ιδιωτικά κεφάλαια, κ.λπ., κρίνεται απαραίτητο να γίνουν και αποτελούν το λεγόμενο «Project Finance». Το Project Finance ή αλλιώς η χρηματοδότηση έργων θα παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στην εξεύρεση νέων μορφών χρηματοδότησης. Η υλοποίηση των έργων που βασίζονται αποκλειστικά στις παραδοσιακές μορφές χρηματοδότησης όπως η υποστήριξη των έργων με δάνεια για την εξασφάλιση οικονομικών μέσων, θα ήταν δύσκολο και στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ακόμη και αδύνατο (Horvat R., Vurdelja J., Amidzic M., 2007).

Η χρηματοδότηση έργου διαφέρει από την παραδοσιακή εταιρική χρηματοδότηση που οι δανειστές δίνουν κεφάλαια σε μια επιχείρηση με πιστοληπτική ικανότητα βασιζόμενη στο ιστορικό δανεισμού της επιχείρησης από τη μια πλευρά και στο σύνολο των περιουσιακών της στοιχείων και των μελλοντικών χρηματοροών της από την άλλη. Η διαφορά με το Project Finance είναι ότι εδώ οι δανειστές δεν έχουν καμία άλλη πηγή για να εξασφαλίσουν τα δάνεια που θα παρέχουν παρά μόνο από τις προβλεπόμενες μελλοντικές χρηματοροές του έργου και τα περιουσιακά στοιχεία αυτά κάθε αυτά του έργου. (Παπαδόπουλος-Φραγκιαδάκης, 2008).

Η εμπειρία από συγχρηματοδοτούμενα έργα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό έχει επιδείξει ότι η μέθοδος παραχώρησης επιταχύνει την κατασκευή ενός συγκοινωνιακού έργου δίχως να απαιτεί τη δέσμευση κρατικών κονδυλίων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλους λιγότερο ελκυστικούς για έναν επενδυτή τομείς. Επιπλέον, το κράτος διατηρεί τη δυνατότητα μη επιβολής νέας φορολογίας, εφόσον την κατασκευή του έργου καλούνται να πληρώσουν οι χρήστες της υποδομής μέσω της καταβολής τελών χρήσης.

Στη χρηματοδότηση έργου, κεντρικό ρόλο διαδραματίζει η δημιουργία Εταιρείας Ειδικού Σκοπού η οποία αποτελεί ξεχωριστή οντότητα από τα εταιρικά σχήματα των οικονομικών φορέων που θα υλοποιήσουν το έργο. Οι μέτοχοι της εταιρείας εισφέρουν το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο (συνήθως περί το 10% με 15% των αναγκαίων κεφαλαίων για την υλοποίηση του έργου) που απαιτείται ώστε να είναι σε θέση να αντλήσει δανειακά κεφάλαια από την τραπεζική αγορά. Συνεπώς, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) είναι υπεύθυνη για την κατασκευή, λειτουργία και συλλογή των εσόδων του έργου. Αυτό επιτρέπει στους δανειστές να κάνουν εκτίμηση της πιστοληπτικής ικανότητας της ΕΕΣ αναλύοντας τις επιμέρους επιχειρήσεις οι οποίες συμμετέχουν στην εταιρεία ειδικού σκοπού. (Παπαδόπουλος-Φραγκιαδάκης, 2008β).

Στην πράξη, δεδομένων των εξαιρετικά υψηλών κεφαλαιακών απαιτήσεων για την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής, η χρηματοδότηση πραγματοποιείται μερικώς από τους ιδιώτες και μερικώς από το δημόσιο. Με τον τρόπο αυτό προκύπτει και ο χαρακτηρισμός συγχρηματοδοτούμενα έργα. Οι πηγές χρηματοδότησης των έργων που υλοποιούνται με σύμβαση παραχώρησης διακρίνονται σε δύο κύριες κατηγορίες:

- Επιχορήγηση (χρηματοδοτική συμβολή) του δημοσίου, η οποία διακρίνεται περαιτέρω σε κοινοτική συμμετοχή και εθνική συμμετοχή.
- Ιδιωτικά κεφάλαια, τα οποία περαιτέρω διακρίνονται σε δανειακά κεφάλαια και ίδια κεφάλαια.

2.3.1 Χρηματοδοτική Συμβολή

Η παρεχόμενη επιχορήγηση εκ μέρους του δημοσίου – χρηματοδοτική συμβολή - (κοινοτική και εθνική συμμετοχή) αποτελείται από κονδύλια που προέρχονταν από διάφορα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από την αντιστοιχούσα σε αυτά εθνική συμμετοχή σε αναλογία ενδεικτικά 2/3 και 1/3 αντίστοιχα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμμετέχει στη χρηματοδότηση μεγάλων έργων στον τομέα των μεταφορών, κυρίως στα πλαίσια υλοποίησης της περιφερειακής διαρθρωτικής πολιτικής της. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και το Ταμείο Συνοχής (Τ.Σ.) αποτέλεσαν τους βασικούς χρηματοδότες για την εξασφάλιση πόρων για τα έργα. Η εθνική συμμετοχή χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Γιάνναρος, 2005).

Εκτός από τα παραπάνω ιδρύματα πολλές φορές, κυρίως όταν τα έργα αφορούν αναπτυσσόμενες χώρες, συμμετέχουν κι άλλα διεθνή χρηματοοικονομικά ιδρύματα όπως, η Παγκόσμια Τράπεζα(WB), η Αφρικανική Αναπτυξιακή Τράπεζα(IFDB), η Ισλαμική Αναπτυξιακή Τράπεζα(IDB), η Ασιατική αναπτυξιακή Τράπεζα(ADB), η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Αναδόμησης και Ανάπτυξης(EBRD) και η Παναμερικανική Αναπτυξιακή Τράπεζα(IADB). Οι λόγοι για τους οποίους συμμετέχουν αυτά τα ιδρύματα σύμφωνα με τον Gatti το 2008(σελ. 164) είναι:

- Ο θεσμικός τους ρόλος τους επιτρέπει την συμμετοχή τους σε χρηματοδοτήσεις επενδύσεων ακόμα και αν έχουν υψηλό πολιτικό ρίσκο.
- Έχουν αποκτήσει την εμπειρία από τη συμμετοχή τους στις ιδιωτικοποιήσεις στις οποίες είχαν και πρωταγωνιστικό ρόλο.
- Συνεχίζουν να προωθούν και να στηρίζουν την χρηματοδότηση στον ιδιωτικό τομέα και τις επενδύσεις ιδιωτών σε αναπτυξιακά έργα.

2.3.2 Χρηματοδότηση με Ίδια κεφάλαια

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του ΦΕΚ Α'81 του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης Παραχώρησης της Ιόνιας Οδού τα ίδια κεφάλαια έχουν τη μορφή μετοχικού κεφαλαίου που εισφέρεται από τους μετόχους της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού (ΕΕΔ) και δευτερογενών δανείων. Τα δευτερογενή δάνεια αποτελούν δάνεια ενδιάμεσης εξασφάλισης (mezzanine loans/capital), τα οποία παρέχονται στην ΕΕΣ είτε απευθείας από του μετόχους είτε από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με την εγγύηση όμως των μετόχων. Τα δάνεια αυτά

εξυπηρετούνται μετά την εξυπηρέτηση του κυρίως τραπεζικού δανεισμού και πριν την πληρωμή μερισμάτων, δηλαδή εκτίθενται σε περισσότερους κινδύνους σε σύγκριση με τον κύριο τραπεζικό δανεισμό αλλά σε ελαφρώς λιγότερους από τα ίδια κεφάλαια. Συνεπώς, το κόστος τους είναι υψηλότερο από αυτό του κύριου τραπεζικού δανεισμού, αλλά μικρότερο από αυτό των ιδίων κεφαλαίων

Σύμφωνα με τον Gatti το 2008 ,υπάρχουν τρεις εναλλακτικές επιλογές για τη κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου:

- Με την κάλυψη του εναπομείναντος κεφαλαίου και πριν την άντληση κεφαλαίων από τα δάνεια που χορηγούν οι τράπεζες.
- Με την κάλυψη του εναπομείναντος κεφαλαίου και αφού πρώτα έχει αξιοποιηθεί πλήρως το δάνειο που χορηγήθηκε.
- Με όρο που προβλέπει αναλογικές πληρωμές.

Στην αγορά των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία τα ίδια κεφάλαια αποτελούν το 5 με 25% του συνολικού ποσού χρηματοδότησης.

2.3.3 Χρηματοδότηση με ξένα κεφάλαια

Η χρηματοδότηση με ξένα κεφάλαια καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό χρηματοδότησης, ενώ, σε κάποιες περιπτώσεις ακόμη και το σύνολο του έργου. Η χρηματοδότηση με ξένα κεφάλαια προέρχεται από τη χρηματαγορά και τη κεφαλαιαγορά. Οι οργανισμοί που μπορεί να προσφύγει σε δανεισμό η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού είναι:

- Εγχώριες και διεθνείς εμπορικές τράπεζες
- Ασφαλιστικές εταιρείες
- Συνταξιοδοτικά Ταμεία
- Τοπική και διεθνής Κεφαλαιαγορά

Ο συγκεκριμένος τύπος δανείων προηγείται έναντι των άλλων μορφών χρηματοδότησης στην ιεραρχία εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού. Δεδομένου ότι στα έργα παραχώρησης συνήθως δεν μεταβιβάζεται η κυριότητα της υποδομής, οι εξασφαλίσεις παίρνουν τη μορφή προτεραιότητας των τραπεζών επί των χρηματοροών της ΕΕΣ και περιορισμών στη δυνατότητα κάποιων ενεργειών, όπως για παράδειγμα της πληρωμής μερισμάτων. Επίσης, συνηθίζεται να απαιτείται η δημιουργία

αποθεματικών για την κάλυψη μελλοντικών πληρωμών. Οι ανωτέρω περιορισμοί είναι συνάρτηση των κινδύνων που αναλαμβάνει ο δανειζόμενος. Στις χρηματοδοτήσεις έργων στην Ευρώπη συνηθίζονται και τα κοινοπρακτικά δάνεια με σκοπό την διασπορά του κινδύνου ανάμεσα στις τράπεζες.

Οι εμπορικές τράπεζες παρέχουν στον ανάδοχο τα απαιτούμενα κεφάλαια ενώ, ο Ν3389/2005 διευκολύνει τη τραπεζική χρηματοδότηση μέσω ρυθμίσεων όπου δίνει την έγκαιρη εμπλοκή τους στη χρηματοδότηση από το στάδιο υποβολής προσφορών, ευελιξία στο χρηματοδοτικό σχήμα και την ανάληψη υποχρεώσεων, ευελιξία στον τελικό επιμερισμό των κινδύνων ανά συμμετέχοντα.

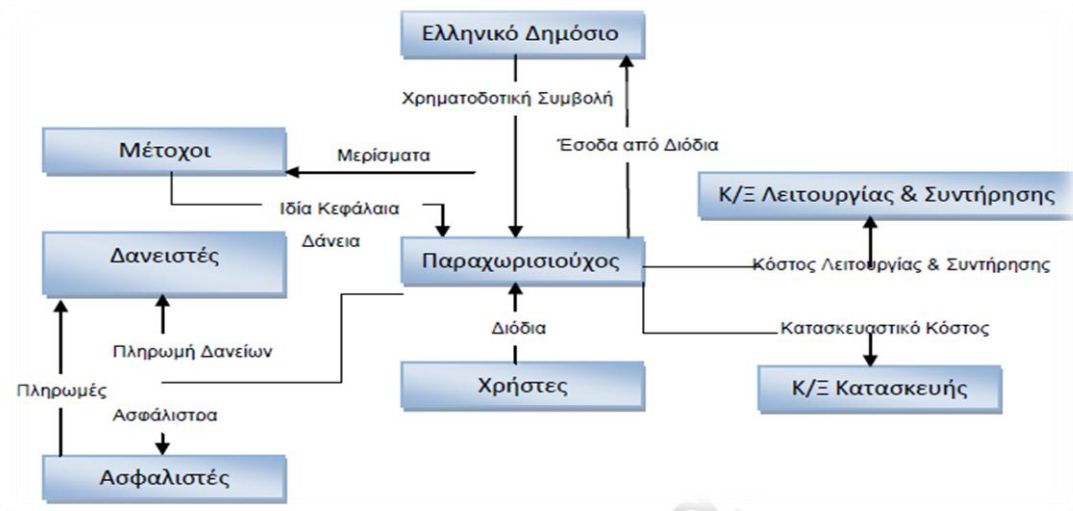
Ο τρόπος δανεισμού με κεφάλαια αντληθέντα από την εγχώρια ή διεθνή κεφαλαιαγορά όπως Εταιρικά ομόλογα αποτελεί συνήθη πρακτική σε έργα παραχώρησης διεθνώς, ωστόσο η αγορά διαπραγματεύσιμων εταιρικών ομολόγων δεν είναι ανεπτυγμένη στην Ελλάδα. Συνοπτικά, η διάθεση ενός διαπραγματεύσιμου ομολογιακού δανείου αναφέρεται στην απόκτηση ενός εμπορεύσιμου χρεογράφου από τους επενδυτές, στους οποίους πληρώνεται το κουπόνι σε αντάλλαγμα για την καταβολή από αυτούς στον εκδότη του ομολόγου δηλαδή, στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού του αρχικού αναγκαίου κεφαλαίου σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία έκδοσης ή κλεισίματος. Το προφίλ αποπληρωμής αυτών των ομολόγων είναι συνήθως παρόμοιο με αυτό των μακροπρόθεσμων δανείων.

2.3.4 Χρηματοδότηση με κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ)

Τα δανειακά κεφάλαια της ΕΤΕπ έχουν χαρακτηριστικά χρηματοδότησης που προέρχονται τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από το δημόσιο τομέα. Αφ' ενός το ύψος των δανείων αυτών συνυπολογίζεται στη διαμόρφωση του συνολικού ύψους των επιχορηγήσεων από την Ε.Ε. και αφετέρου τα δάνεια παρέχονται με εμπορικούς όρους. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα της χρηματοδότησης από την ΕΤΕπ είναι ότι αυτή μπορεί να έχει πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές (χρηματοδότηση από ομόλογα) με επιτόκιο που συχνά είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο κρατικών ομολόγων. Η ΕΤΕπ αξιολογεί τα έργα με μια μακροχρόνια προσέγγιση όμοια με αυτή των αγορών ομολόγων και συνεπώς η παροχή δανείου από την ΕΤΕπ είναι ιδανική για έργα υποδομής.

Στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι συμμετέχοντες στη χρηματοδότηση έργου με σύμβαση παραχώρησης και οι μεταξύ τους σχέσεις:

Σχήμα 2.1: Χρηματορές τυπικής σύμβασης παραχώρησης



Πηγή: Πετρουτσάτος Κ,(2013), Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων

Κεντρικό ρόλο έχει ο παραχωρησιούχος ,δηλαδή, η Εταιρία Ειδικού Σκοπού που συστήνεται αποκλειστικά για τους σκοπούς του έργου και συμβάλλεται με τους υπόλοιπους φορείς του έργου με ένα πολύπλοκο πλαίσιο συμβάσεων που διασφαλίζει την διακριτή κατανομή κινδύνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

3.1 Χρηματοπιστωτικό σύστημα και οικονομική μεγέθυνση

Η πρωταρχική λειτουργία του χρηματοπιστωτικού συστήματος συνίσταται στη μεταφορά κεφαλαίων από ετερογενείς πηγές αποταμίευσης προς τους επενδυτές. Ο διαμεσολαβητικός ρόλος των τραπεζών στην οικονομία, εκτός από την κινητοποίηση των αποταμιεύσεων, συνίσταται στη συλλογή και αξιοποίηση της πληροφόρησης για το επιχειρηματικό περιβάλλον και τις οικονομικές προοπτικές, και κατά συνέπεια, τη σε βάθος ανάλυση και καλύτερη διαχείριση του κίνδυνου.

Η ανάπτυξη του χρηματοπιστωτικού συστήματος συμβάλλει στην οικονομική μεγέθυνση μέσω της παροχής πληρέστερης πληροφόρησης και της μείωσης του κόστους συναλλαγών. Επιπλέον, συνεισφέρει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας του χρηματοπιστωτικού τομέα, ενθαρρύνει την αποταμίευση και διευκολύνει τις επενδύσεις. Γενικότερα, πιο ανεπτυγμένα χρηματοπιστωτικά συστήματα έχουν τη δυνατότητα να διοχετεύουν με αποτελεσματικό τρόπο μεγαλύτερες ποσότητες κεφαλαίων από τους αποταμιευτές στους επενδυτές. Ταυτόχρονα το χρηματοπιστωτικό σύστημα μετριάξει τον κίνδυνο των επενδυτικών αποφάσεων και κυρίως τον κίνδυνο ρευστότητας (Pagano, 1993, Levine, 1997).

3.2 Συνέπειες της Οικονομικής κρίσης στο Τραπεζικό σύστημα και στις συμβάσεις παραχώρησης

3.2.1 Ιστορικό της χρηματοπιστωτικής κρίσης

Η χρηματοοικονομική κρίση, που ξέσπασε τον Αύγουστο του 2007 στις ΗΠΑ με επίκεντρο την αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής πιστοληπτικής αξιολόγησης (subprime), γρήγορα επεκτάθηκε και στην Ευρώπη. Την κρίση προξένησε κυρίως η συμπεριφορά του

σκιώδους τραπεζικού συστήματος στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης, το οποίο είχε βρει τρόπους αποφυγής του κόστους της εποπτείας, όπως οι επενδυτικές τράπεζες, τα αμοιβαία κεφάλαια υψηλού κινδύνου (hedge funds), πολλές ασφαλιστικές εταιρείες με σημαντική έκθεση σε CDS, θυγατρικές τραπεζών με στόχο την επένδυση σε τιτλοποιημένα προϊόντα, μεσάζοντες στην αγορά τιτλοποιημένων στεγαστικών δανείων κ.ά.

Η σκιώδης χρηματοοικονομική αγορά για πολλά χρόνια υποεκτιμούσε τους κινδύνους και έπαιρνε μεγάλα ρίσκα επιδιώκοντας το γρήγορο και εύκολο κέρδος και μάλιστα υπό την ευλογία των αξιολογικών οίκων. Επένδυε για ίδιο λογαριασμό, χρησιμοποιώντας βραχυχρόνιο δανεισμό ώστε να πολλαπλασιάζει το μέγεθος της επένδυσης και της τελικής απόδοσης. Ο δανεισμός αυτός στέρεψε γρήγορα στη διάρκεια τη κρίσης και επέτεινε τα προβλήματα, μεταδίδοντας τον πανικό και την πτώση των τιμών των περιουσιακών στοιχείων παντού. Το παγκόσμιο χρηματοοικονομικό σύστημα βρέθηκε στο χείλος της καταστροφής, καθώς χάθηκε η εμπιστοσύνη, οι συναλλακτικές πράξεις μειώθηκαν δραματικά και η ρευστότητα στέρεψε. Μόνο με τη συντονισμένη διεθνή παρέμβαση κεντρικών τραπεζών και κυβερνήσεων και μετά από επίπονες προσπάθειες που διήρκεσαν περίπου δύο χρόνια, το σύστημα τελικά διασώθηκε (Χαρδούβελης Γ., 2012).

Η ύφεση που ήρθε με καθυστέρηση στην Ελλάδα το 2009, επηρέασε αρνητικά και τις ελληνικές τράπεζες. Οι τράπεζες είναι αντιμέτωπες με προβλήματα άντλησης ρευστότητας από τις διεθνείς αγορές λόγω της υποβάθμισης της πιστοληπτικής ικανότητας του Ελληνικού Δημοσίου. Παράλληλα, το ποσοστό των μη εξυπηρετούμενων δανείων εμφανίζει ανοδική πορεία, γεγονός που έχει αρνητικές επιπτώσεις στους τραπεζικούς ισολογισμούς. Υπό τις συνθήκες αυτές, η διοχέτευση πόρων στην πραγματική οικονομία καθίσταται δυσχερής. Η έντονη ανοδική πορεία των τραπεζικών δανείων κατά τη δεκαετία 1999-2008 έλαβε χώρα σε μια περίοδο χαμηλών επιτοκίων, ευνοϊκών προσδοκιών και ευφορίας λόγω της συμμετοχής της χώρας στην ευρωζώνη. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι υπό τις συνθήκες αυτές οι τράπεζες, ανταποκρινόμενες στην υψηλή ζήτηση για δάνεια, υποεκτίμησαν τους κινδύνους μη εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων της πελατείας τους, και δεν έδειξαν την απαιτούμενη αυτοσυγκράτηση υπό τον φόβο απώλειας μεριδίων αγοράς σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού. Ως αντίλογος στην άποψη αυτή, μεταξύ των άλλων μπορεί να προταθεί το ότι η μέτρηση του κινδύνου υπόκειται σε περιορισμούς, ιδιαίτερα σε περιόδους διαρθρωτικών ανακατατάξεων, όπως αυτή που ακολούθησε την είσοδο της χώρας στη ζώνη του ευρώ. Κατά τη διάρκεια τέτοιων περιόδων είναι εξαιρετικά δυσχερής η διάκριση μεταξύ παροδικών και

μονιμότερων εξελίξεων, με αποτέλεσμα να περιορίζονται περαιτέρω οι δυνατότητες ορθής αξιολόγησης των κινδύνων (Μόσχος , Χορταρέας, 2011).

3.2.2 Συνέπειες της οικονομικής κρίσης στο Ελληνικό Τραπεζικό σύστημα

Η ύφεση ξεγύμνωσε τα προβλήματα του ελληνικού δημόσιου τομέα και αύξησε τα επιτόκια δανεισμού του. Οι αξιολογικοί οίκοι υποβάθμισαν την πιστοληπτική ικανότητα του ελληνικού κράτους και στη συνέχεια υποβάθμισαν αυτομάτως, μέσω της πάγιας τακτικής τους, και την πιστοληπτική ικανότητα των ελληνικών τραπεζών και όσων ελληνικών επιχειρήσεων είχαν εκδώσει ιδιωτικά ομόλογα. Η διατραπεζική αγορά στέρησε για τις ελληνικές τράπεζες, αφού το ενέχυρο των ελληνικών ομολόγων, που στο παρελθόν χρησιμοποιούσαν για να δανείζονται, έπαψε να είναι αξιόπιστο και αποδεκτό από τις δανείστριες τράπεζες του εξωτερικού, αναγκάζοντάς τις να προσφύγουν στην ΕΚΤ. Αντίστοιχα, τα ελληνικά ομόλογα, που οι ελληνικές τράπεζες κρατούσαν στα χαρτοφυλάκιά τους, μετατράπηκαν σε τοξικές επενδύσεις. Η ύφεση αύξησε και το ποσοστό των προβληματικών δανείων και των φιλικών αναδιρθρώσεών τους, ενώ το κράτος υπό την πίεση εξεύρεσης εσόδων αύξησε την προσωρινή φορολογία των επιχειρήσεων. Η καθαρή κερδοφορία των τραπεζών μειώθηκε κατακόρυφα, καταφέροντας όμως να παραμείνει σε θετικά επίπεδα παρά τη μεγάλη αύξηση των προβλέψεων (Χαρδούβελης Γ., 2012).

Προβλήματα προκλήθηκαν στον ελληνικό τραπεζικό κλάδο κυρίως από την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα κατά την αναδιάρθρωση κρατικού χρέους (PSI) και την αύξηση των μη εξυπηρετούμενων δανείων (NPLs). Οι ελληνικές τράπεζες επηρεάστηκαν σημαντικά από τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει το ελληνικό δημόσιο και τα οποία διαχέονται στο σύνολο της οικονομίας. Ενδεικτικά μπορούμε να εστιάσουμε στην αύξηση της φορολογίας και τη μείωση των εισοδημάτων που οδηγεί αφενός στην αύξηση των μη εξυπηρετούμενων δανείων (NPLs) και αφετέρου στη μείωση των καταθέσεων και της αποταμιευτικής δραστηριότητας (Ελληνικός Σύλλογος Αποφοίτων LSE,2013)

Επίσης η παρατεταμένη αστάθεια της χώρας οδήγησε στην απόσυρση από το τραπεζικό σύστημα μεγάλου όγκου καταθέσεων.

Τον Αύγουστο του 2009 δημοσιεύθηκε από το European PPP Expertise Centre (EPEC) σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) μελέτη που παρέχει ένα πλαίσιο ανάλυσης κρίσιμων ζητημάτων που αφορούν στην οικονομική κρίση στην

Ευρώπη και πώς αυτή επηρεάζει τις τράπεζες και τις Συμβάσεις Παραχώρησης. Κατά τη μελέτη, οι επιπτώσεις της σημερινής πιστωτικής κατάστασης στις ΣΠ θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής:

- Η κατάρρευση του διατραπεζικού δανεισμού μείωσε σημαντικά την ρευστότητα. Οι περισσότερες Τράπεζες, κυρίως αυτές με μικρές καταθέσεις αδυνατούν να βρουν κεφάλαια έστω και με σύντομες λήξεις.
- Τα τραπεζικά επιτόκια δανεισμού έχουν αυξηθεί σημαντικά.
- Τα δάνεια έχουν σημαντικά μειωθεί.
- Πολλές Τράπεζες έχουν αποσυρθεί ολικώς ή μερικώς από την αγορά χρηματοδότησης έργων παραχώρησης. Επίσης, πολλοί διεθνείς επενδυτές προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στις εγχώριες αγορές τους.
- Δεν έχει ακόμα υπάρξει κάποια βιώσιμη λύση στην αγορά κεφαλαίων, ώστε να αντικαταστήσει την όλο και συρρικνωμένη αγορά ομολόγων.

3.2.3 Αιτήματα τραπεζών και διαπραγμάτευση

Το άσχημο οικονομικό κλίμα στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές αλλά και στις εγχώριες αγορές έχει οδηγήσει σε δραστική μείωση του ενδιαφέροντος των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τέτοιου είδους έργα. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι το κόστος για τη χρηματοδότηση έργων παραχώρησης, συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα αλλά και αποκλειστικώς ιδιωτικά χρηματοδοτούμενων. Λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης έχει αυξηθεί κατακόρυφα το κόστος των τραπεζών για την εξασφάλιση κεφαλαίων όσο και του κόστους της ανάληψης εκ μέρους των τραπεζών μέρους του κινδύνου που συνδέεται με την εκτέλεση μεγάλων έργων. Ενώ, για τους ίδιους λόγους έχουν μειωθεί δραστικά τόσο η διάρκεια των χορηγούμενων δανείων όσο και οι δείκτες μόχλευσης. (Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου υπ' αριθ. 4219, 2013).

Οι προβλέψεις εσόδων που εκτιμήθηκαν από τους παραχωρησιούχους είναι μειωμένες κατά 40% με 45 % σε σχέση με εκείνες του αρχικού χρηματοοικονομικού μοντέλου της έναρξης Παραχώρησης. Ενώ, η καθυστέρηση υλοποίησης των έργων μείωσε ακόμα περισσότερο τα έσοδα. Οι Τράπεζες λαμβάνοντας υπόψη την μείωση των εσόδων από τα διόδια τις επικρατούσες οικονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες όπως, η αύξηση του κόστους χρηματοδότησης, η μείωση ρευστότητας, η αύξηση του κινδύνου της χώρας, ζητούν

την επαναβεβαίωση της βιωσιμότητας των έργων και την αναδιάρθρωση των δανειακών συμβάσεων με κύρια αιτήματα την αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού, τη μείωση της έκθεσής τους και την εξασφάλιση με άμεσο τρόπο πρόσβασης στα συνολικά έσοδα του έργου από τα διόδια για την πληρωμή των δόσεων των δανείων και όχι την αποπληρωμή τους μέσω πληρωμών από το Δημόσιο(Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου υπ' αριθ. 4219, 2013).

Επισημαίνεται ότι ο μεγάλος αριθμός των Τραπεζών που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των έργων δημιουργεί προβλήματα στη λήψη των αποφάσεων. Σε περιπτώσεις που απαιτείται ομοφωνία, είναι ενδεχόμενο Τράπεζες με πολύ μικρή συμμετοχή αλλά και έκθεση στον κίνδυνο να μπλοκάρουν τη λήψη απόφασης. Επίσης, επειδή πολλές Τράπεζες χρηματοδοτούν περισσότερα από ένα έργα, δημιουργούν το φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων στην εξέταση των διαφόρων προβλημάτων.

Το αίτημα αύξησης του περιθωρίου προέρχεται κυρίως από τις ελληνικές Τράπεζες, οι οποίες καλύπτουν το 50% περίπου των δανείων των έργων. Η αύξηση του επιτοκίου ανά μια μονάδα βάσης στα κύρια δανειακά κεφάλαια των έργων αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος λόγω τόκων για τα τέσσερα έργα παραχώρησης (πλην Μορέα) της τάξης των 150 με 200εκατ. € σε παρούσα αξία και αρκετών δις € σε τρέχουσες τιμές.

Σύμφωνα με την έρευνα της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημόσιων Έργων που δημοσιεύτηκε το 2011 με θέμα, «συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητόδρομων: προβλήματα και προτάσεις», δόθηκαν κάποιες προτάσεις για τη διαπραγμάτευση των αιτημάτων των τραπεζών. Εκτιμήθηκε ότι με τις κατάλληλες επεμβάσεις σε επιλεγμένα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των συμβατικών σχέσεων των Έργων, μπορεί να καταστεί εφικτή η ελαχιστοποίηση των απαιτήσεων των Τραπεζών για σημαντική αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού με προφανή ωφέλεια για το δημόσιο συμφέρον και ταυτόχρονα να τηρηθεί η ισορροπία επιμερισμού κινδύνου μεταξύ των μερών. Τα βασικά μέσα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό είναι: αλλαγή Δικαίου των Δανειακών Συμβάσεων, μείωση Μέσης Ζωής Δανείου, μείωση Διάρκειας Δανείου.

Ακόμη αναφέρει ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι προβλέψεις μείωσης της κυκλοφορίας και ακολούθως των εσόδων των διοδίων γίνονται με σχετική ασφάλεια μόνο για περίοδο 5 ετών. Συνήθως στη συνέχεια ακολουθείται γραμμική μεταβολή της πρόβλεψης με τάση προς τα κάτω. Συνεπώς δεν πρέπει να αποδεχθεί κανείς τόσο απαισιόδοξες προβλέψεις

και να δεσμευθεί σε συμπεράσματα τριακονταετίας με βάση το σημερινό κακό οικονομικό κλίμα

Με βάση τις απαιτήσεις των Τραπεζών δεν απομένουν έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης. Οι αναλύσεις όμως ευαισθησίας έχουν δείξει ότι ακόμα και με αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού κατά πολύ μικρότερη από αυτήν που διεκδικούν οι Τράπεζες, δεν μπορεί να επιτευχθεί ισόρροπη και αναλογική κατανομή των απωλειών μεταξύ των τριών μερών.

Οι Δανείστριες Τράπεζες, με βάση τις επικρατούσες οικονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες (αύξηση κόστους χρηματοδότησης, μείωση ρευστότητας, αύξηση κινδύνου χώρας), ζητούν στην ουσία αναδιάρθρωση των δανειακών συμβάσεων με κύριο αίτημα την αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού κατά 350 μ.β. Το αίτημα προέρχεται κυρίως από τις ελληνικές Τράπεζες, οι οποίες καλύπτουν το 50% περίπου των δανείων των έργων. Η αύξηση του επιτοκίου ανά 100 μονάδες βάσης στα κύρια δανειακά κεφάλαια των έργων αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος λόγω τόκων για τα τέσσερα έργα συνολικά αρκετών δις σε τρέχουσες τιμές και σε παρούσα αξία 150 με 200 εκ. €.

3.2.4 Συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις συμβάσεις παραχώρησης

Η κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια η ελληνική οικονομία με το ΑΕΠ να υποχωρεί κατά 20% το 2012 σε σχέση με το 2008, το ποσοστό της ανεργίας να φτάνει το 27,3% τον Αύγουστο του 2013 με την δραματική επιδείνωση όλων των χρηματοοικονομικών δεικτών της χώρας ήταν αναπόφευκτη συνέπεια η μεγάλη πτώση των κυκλοφοριακών φόρτων στα έργα. Λόγω της στενής συσχέτισης της εξέλιξης του ΑΕΠ και του ύψους του κυκλοφοριακού φόρτου, από την αρχή της κρίσης στη οποία περιήλθε η ελληνική οικονομία, καταγράφεται σημαντική μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Ενδεικτικό είναι ότι η έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας σημείωσε μείωση της τάξεως του 75% το 2013 σε σχέση με το 2012. Ασφαλώς η μείωση της κυκλοφορίας στους αυτοκινητόδρομους που βρισκόταν σε ισχύ οι συμβάσεις παραχώρησης ήταν η κατακόρυφη πτώση των πραγματικών αλλά και των προβλεπόμενων εσόδων των έργων, που προερχόταν κυρίως από την είσπραξη των διοδίων τελών. Σε κάποια από αυτά τα έργα οι προβλέψεις των εσόδων τους μειώθηκαν σε ποσοστά άνω του 50% σε σχέση ακόμη και με τα συντηρητικά

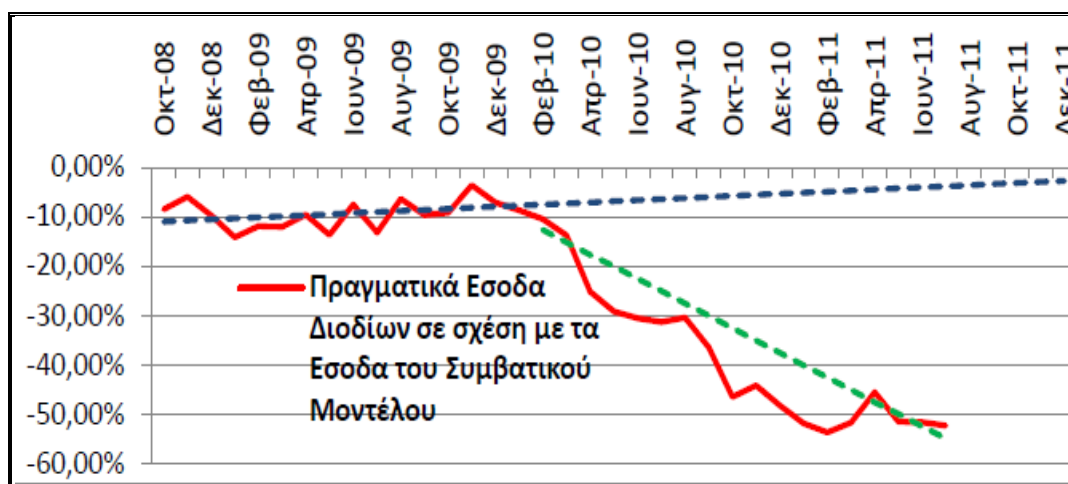
σενάρια των Δανειστριών Τραπεζών (Lenders stress case-LLC). Η κρίση λοιπόν της ελληνικής οικονομίας και η συνακόλουθη κατάρρευση των εσόδων των έργων ήταν τέτοιας έκτασης που ήταν αδύνατο να προβλεφθούν τέτοιες μεταβολές στα χρηματοοικονομικά δεδομένα των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης. Σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησης τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των αυτοκινητόδρομων επί τη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των έργων (Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου υπ' αριθ. 4219, 2013).

Σύμφωνα με τη μελέτη του David H. το 2009 που δημοσιεύθηκε από το Public Services International Research Unit (PSIRU) του Business School του Πανεπιστημίου του Greenwich αναφέρεται: η παγκοσμιοποίηση της χρηματοπιστωτικής κρίσης κάνει τους επενδυτές απρόθυμους στο να δανείσουν τα χρήματα τους σε ιδιωτικές εταιρείες, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να μην μπορούν να δανειστούν τα απαιτούμενα κεφάλαια που χρειάζονται προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα έργα που εκτελούνται ή πρόκειται να εκτελεστούν με συμβάσεις παραχώρησης. Τέλος, αναφέρει η μελέτη ότι ο συνδυασμός της ύφεσης της οικονομίας και της χρηματοπιστωτικής κρίσης μειώνει τα προβλεπόμενα έσοδα των συμβάσεων αυτών, όπως π.χ. έσοδα από διόδια λόγω της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου και καθιστά τα έργα μη βιώσιμα.

3.2.5 Μείωση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η ενδεικτική μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθος η μείωση των εσόδων των διοδίων σε σχέση με την αρχική πρόβλεψη εσόδων. Οι προβλέψεις κυκλοφορίας εξαρτώνται από πολλές παραμέτρους, οι σημαντικότερες των οποίων είναι το ΑΕΠ, το λειτουργικό κόστος οχημάτων όπως η βενζίνη, τα ελαστικά κλπ., το εισόδημα, η αγοραστική αξία, τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου. Από όλους τους παραμέτρους αυτός που επηρεάζει αμεσότερα και με γραμμικό τρόπο την μεταβολή της κυκλοφορίας είναι η μεταβολή του ΑΕΠ.

Γράφημα 3.1 : Ενδεικτική μείωση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα



Πηγή: Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων έργων, 2011

Από ότι φαίνεται στο παραπάνω γράφημα τα πραγματικά έσοδα των διοδίων σε σχέση με αυτά του συμβατικού μοντέλου που εκτιμήθηκαν από τους παραχωρησιούχους είχαν κατακόρυφη μείωση από τον Οκτώβριο του 2009 έως και το Δεκέμβριο του 2010 με μείωση της τάξεως του 50%. Παρατηρείται μια ελαφριά άνοδο των εσόδων γύρω στο 10% στις αρχές του 2011, ενώ, φαίνεται να σταθεροποιούνται στα πολύ χαμηλά επίπεδα έως τα μισά του 2011.

Λαμβάνοντας όλα τα ανωτέρω υπόψη οι Τράπεζες απαίτησαν την επαναβεβαίωση της βιωσιμότητας των έργων. Πρόσφατα επικαιροποιήθηκαν από τους Συμβούλους των παραχωρησιούχων, και έγιναν αποδεκτά από τις Δανείστριες Τράπεζες, τα μοντέλα πρόβλεψης κυκλοφοριακού φόρτου. Επισημαίνεται ότι η πρόβλεψη της κυκλοφορίας βασίζεται κυρίως στην πρόβλεψη εξέλιξης του ΑΕΠ, για την οποία οι δανειστές των παραχωρησιούχων έχουν λάβει συντηρητική θέση με βάση τις προβλέψεις Διεθνών Οικονομικών Οργανισμών.

3.3 Προτάσεις που έγιναν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των συμβάσεων παραχώρησης

Σύμφωνα με τον Κ. Πετρουτσάτο ΔΡ. Πολιτικού Μηχανικού ΕΜΠ για λογαριασμό της Γενικής Γραμματείας συγχρηματοδοτούμενων έργων προς την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προέκυψαν στις συμβάσεις παραχώρησης, προτάθηκαν τα ακόλουθα:

- Να διαβεβαιώσει έμπρακτα το Δημόσιο ότι, πρώτον, τα τραπεζικά δάνεια θα αποπληρωθούν και, δεύτερον, το κεφάλαιο που εισέφεραν οι επενδυτές θα διασωθεί.
- Να διερευνηθεί η δυνατότητα αντλήσεων δανειακών κεφαλαίων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προκειμένου να καλυφθεί η προσωρινή έλλειψη κεφαλαίων για την αποπεράτωση των έργων.
- Να μεταβληθεί η συμβατική προτεραιότητα των πληρωμών των έργων έτσι, ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων προτού γίνουν πληρωμές προς το Δημόσιο αλλά και τους μετόχους. Τα έσοδα που θα απομένουν μετά την πληρωμή των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, των φόρων και της εξυπηρέτησης των δανείων, θα επιμερίζονται μεταξύ Δημοσίου και μετόχων των παραχωρησιούχων.
- Περιορισμός τεχνικού αντικειμένου

Δεδομένης της παρατηρούμενης μείωσης των εσόδων, είναι σκόπιμο να εξετασθεί ο περιορισμός κάποιων έργων, δηλαδή η μη κατασκευή ή η αναβολή της κατασκευής τμημάτων τους. Υποψήφια είναι καταρχήν εκείνα των οποίων η κατασκευή θα καθυστερήσει (και θα δημιουργήσει σημαντικά συμβατικά προβλήματα), επειδή έχει ανασταλεί από το ΣτΕ για περιβαλλοντικούς λόγους ύστερα από προσφυγές πολιτών. Επίσης, τμήματα που έχουν πολύ μικρό φόρτο και έσοδα. Με τον τρόπο αυτό το κόστος της κάθε μιας από τις ανωτέρω επενδύσεις θα μειωθεί, επομένως θα μειωθούν και τα απαιτούμενα δανειακά κεφάλαια των έργων. Οι δανείστριες τράπεζες θα επωφεληθούν απελευθερώνοντας κεφάλαια που ήταν δεσμευμένα με χαμηλά επιτόκια, ισοδυνάμως για αυτές με την αύξηση του επιτοκίου δανεισμού, και έτσι θα διευκολυνθεί πολλαπλώς η εξυπηρέτησή των δανείων.

- Παράταση της περιόδου κατασκευής ορισμένων τμημάτων και ενδεχομένως παράταση της περιόδου παραχώρησης ορισμένων συμβάσεων (σε συνδυασμό με το προηγούμενο μέτρο).
- Μείωση διοδίων

Η οικονομική ύφεση επιβάλλει την εξέταση σεναρίων ελάφρυνσης των χρηστών, όπως:

- ✓ Πλήρης απαλλαγή από το ΦΠΑ (με την προϋπόθεση έγκρισης από την ΕΕ) ή έστω μείωση από 23% σε 13% για την περίοδο της ύφεσης,
- ✓ Σημαντική μείωση διοδίων στα υπό κατασκευή τμήματα, π.χ. κατά 30% στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα.
- ✓ Αναστολή τιμαριθμικής αναπροσαρμογής διοδίων κατά την περίοδο της ύφεσης, Εκπτωτική πολιτική για τους συχνούς χρήστες,
- ✓ Αναλογική ηλεκτρονική πληρωμή για χρήστες που διαμένουν πλησίον μετωπικού σταθμού διοδίων.
- ✓ Επιδότηση τμήματος ή του συνόλου του ποσού του διοδίου για κάποιες κατηγορίες χρηστών από πόρους κοινωνικής πολιτικής (π.χ. άτομα με αναπηρία).

Η μελέτη που δημοσιεύθηκε το 2009 από το European PPP Expertise Centre (EPEC) σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) αναφορικά με την οικονομική κρίση στην Ευρώπη και πώς αυτή επηρεάζει τις Συμβάσεις Παραχώρησης, προτείνει τρεις βασικούς τρόπους βιώσιμης λειτουργίας των συμβάσεων παραχώρησης:

- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στις διαδικασίες δημοπράτησης: να δίνονται οι προσφορές για δανειακά κεφάλαια στο τέλος της διαδικασίας δημοπράτησης (funding completion), να προβλέπονται μικρότερης διάρκειας δάνεια, κλπ.
- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στις Δημόσιες Αρχές: Δημόσιες εγγυήσεις προς τους δανειστές, ανάληψη μέρους των δανείων από το Δημόσιο, κλπ.
- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στην προσέλκυση νέων επενδυτών: φορολογικές ελαφρύνσεις, ύπαρξη Δημόσιου Ταμείου που θα δανείζει τα έργα παραχωρήσεων, λύνοντας τα όποια προβλήματα ρευστότητας ανακύπτουν, η Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου να εισφέρεται κατά προτεραιότητα κλπ.

3.4 Λοιπά προβλήματα στις συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων

3.4.1 Αρχαιολογικές έρευνες

Σημαντικό πρόβλημα προέκυψε εξαιτίας των καθυστερήσεων στις αναγκαίες αρχαιολογικές ανασκαφές, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθούν εκ των προτέρων χρονικά και οικονομικά. Οι χρόνοι που θα απαιτηθούν εξαρτώνται από το είδος και την σοβαρότητα των ευρημάτων, όπως αυτά αξιολογούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού. Η ιστορική κληρονομιά προστατεύεται αυστηρά από τον αρχαιολογικό νόμο και κάποιες φορές το τεχνικό έργο υποχρεωτικά τροποποιείται, ώστε να μην θιγούν ευρήματα, ανεξάρτητα του αν είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο. Χαρακτηριστικό των αρχαιολογικών ερευνών είναι η εκτέλεσή τους σε διάσπαρτα σημεία κατά μήκος του έργου, με αποτέλεσμα να διακόπτουν τη συνέχεια των διατιθέμενων εκτάσεων και να καθυστερούν την έναρξη των εργασιών. Αυτό συνεπάγεται απώλεια χρόνου και πρόσθετο κόστος κατασκευής. Στις συμβάσεις παραχώρησης προβλέπεται περιορισμός χρόνου για τις αρχαιολογικές έρευνες, ο οποίος όμως δεν τηρείτο μέχρι πρόσφατα και η υπέρβαση του οδήγησε σε αιτήματα αποζημιώσεως των παραχωρησιούχων από το Δημόσιο. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αποφασίστηκε ήδη η υπογραφή μνημονίων συνεργασίας Υπηρεσιών Αρχαιολογίας και Δημοσίων Έργων και η πραγματοποίηση μόνο σωστικών και όχι ερευνητικών ανασκαφών(Ν. 3905/2010, Άρθρο 43).

3.4.2 Απαλλοτριώσεις

Σύμφωνα με τους συμβατικούς όρους, η παράδοση των χώρων εκτέλεσης των έργων στον παραχωρησιούχο, δηλαδή η συντέλεση της απαλλοτριώσεως, προβλέπεται εντός 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης. Στην πράξη, παρ' ότι έχουν περάσει 30 μήνες, δεν έχει παραδοθεί το σύνολο των γηπέδων. Οι διαδικασίες απαλλοτριώσεως στις πέντε υπό εξέλιξη συμβάσεις παραχώρησης ήταν ιδιαίτερα χρονοβόρες με αποτέλεσμα να παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις στα χρονοδιαγράμματα των έργων. Σύμφωνα με τις συμβάσεις η υπέρβαση του συνολικού χρόνου κατασκευής των έργων πέραν του 30% με παρατάσεις προθεσμιών, δίνει το δικαίωμα στις τράπεζες και στους παραχωρησιούχους να καταγγείλουν τις συμβάσεις παραχώρησης με υπαιτιότητα του Δημοσίου. Εκτός από αυτό οι καθυστερήσεις έχουν αντίκτυπο και σε άλλα σημεία όπως:

- Αδυναμία απορρόφησης των πιστώσεων.
- Μη αύξηση της απασχόλησης.
- Μη βελτίωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας και της μείωσης των ατυχημάτων.
- Καθυστέρηση καταβολής των αποζημιώσεων στους ιδιοκτήτες.
- Διεκδίκηση υψηλών αποζημιώσεων από τους αναδόχους των έργων λόγω καθυστερήσεων με ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου.

Το ζήτημα των απαλλοτριώσεων, που εμπίπτει στα «γεγονότα ευθύνης Δημοσίου», έχει αναδειχθεί ως μείζον συμβατικό πρόβλημα. Είναι συνεπώς απαραίτητο το Δημόσιο να προβεί στην ταχεία επίλυση του, έτσι ώστε από εδώ και στο εξής να μην εγείρονται αιτήματα από τους παραχωρησιούχους και τις δανείστριες τράπεζες. Για να αντιμετωπιστούν οι παραπάνω δυσκολίες, πέραν της διασφάλισης των απαιτούμενων πόρων για την αποζημίωση των δικαιούχων, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση των υφισταμένων νομοθετικών ρυθμίσεων, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η επιτάχυνση των απαλλοτριώσεων(Ν.3597/07, άρθρο 12.1.5).

3.4.3 Περιβαλλοντικές εγκρίσεις

Η διαδικασία των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων είναι εξαιρετικά πολύπλοκη, σε βαθμό που οι περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις καθίστανται πλέον σημαντικό εμπόδιο στην εξέλιξη των έργων. Δεν έχει γίνει ουσιαστική πρόοδος στον τομέα αυτό ούτε έχει ξεκαθαρίσει το θεσμικό πλαίσιο(Γενική γραμματεία συγχρηματοδοτούμενων έργων, 2011). Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι σημαντικό τμήμα του ιδιωτικού αλλά και του δημοσίου τομέα αντιλαμβάνεται την πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος ως μια αναγκαστική διαδικασία. Ως εκ τούτου, η περιβαλλοντική θεώρηση δεν τυγχάνει της δέουσας επεξεργασίας και μετατρέπεται σε μία ακόμη γραφειοκρατική διαδικασία. Η έλλειψη περιβαλλοντικής συνείδησης παρατηρείται στο σύνολο των επενδύσεων που αναλαμβάνουν Δημόσιο και ιδιώτες. Δεν αποτελεί αδυναμία αποκλειστικά των έργων παραχώρησης αλλά βρίσκει έντονη εφαρμογή και σε αυτά.

Σύμφωνα με τις συμβάσεις, η περιβαλλοντική αδειοδότηση των τροποποιήσεων πρέπει να ολοκληρώνεται εντός 60 ημερών. Το ασφυκτικό χρονοδιάγραμμα που τίθεται, εφόσον περιλαμβάνεται στους νόμους που κύρωσαν τις συμβάσεις, αποτελεί δέσμευση για το Δημόσιο. Η μη τήρηση του θεωρείται «γεγονός αθέτησης Δημοσίου» και συνεπάγεται την έγερση αιτημάτων αποζημίωσης εκ μέρους του παραχωρησιούχου(Ν.3555/07, άρθρο 14.3).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα και ο ρόλος των Τραπεζών στη χρηματοδότηση τους.

4.1 Εισαγωγή

Οι οδικές υποδομές επιδρούν σημαντικά στη μορφή του δομημένου περιβάλλοντος και στο σύνολο των δραστηριοτήτων που αυτό φιλοξενεί. Ιδίως στα πλαίσια του διεθνοποιημένου ανταγωνισμού, η βελτίωση της μεταφορικής υποδομής (και επομένως της προσπελασιμότητας) αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των παραγωγικών ή εμπορικών δραστηριοτήτων μίας περιοχής. Κατά συνέπεια, τόσο η χωροταξική δομή όσο και η εξυπηρέτηση των δια-περιφερειακών και ενδο-περιφερειακών κοινωνικοοικονομικών λειτουργιών καθορίζονται άμεσα από το δίκτυο μεταφορών (Αγγελίδης Μ.,2000)

Σε αυτή την ενότητα αναλύονται οι πέντε αυτοκινητόδρομοι που υλοποιούνται σήμερα με συμβάσεις παραχώρησης. Παρουσιάζονται τα βασικά στοιχεία των συμβάσεων, τα χρηματοδοτικά τους σχήματα κατά την ημέρα παραχώρησης των έργων με έμφαση στο ρόλο των τραπεζών. Ενώ, παρουσιάζεται η εξέλιξη των έργων κατά την περίοδο κατασκευών έως σήμερα.

4.2 Παρουσίαση των έργων και στοιχεία χρηματοδότησης στο σύνολο τους

Οι πέντε αυτοκινητόδρομοι του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου που βρίσκονται σε εξέλιξη είναι οι ακόλουθοι:

- Ολυμπία Οδός: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα
- Ιόνια Οδός: Αντίρριο – Ιωάννινα και ΠΑΘΕ: Α/Κ Μεταμόρφωσης – Σκάρφεια και Σχηματάρι – Χαλκίδα
- Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65: Λαμία – Εγνατία Οδός

- ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί
- Αυτοκινητόδρομος Μορέα: Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη

4.2.1 Συνοπτικό χρηματοδοτικό σχήμα των αυτοκινητόδρομων

Η χρηματοδοτική συμβολή και τα έσοδα από διόδια της κατασκευαστικής περιόδου καλύπτουν το 51% περίπου του κόστους. Επισημαίνεται ότι, παρότι στο άρθρο 9 του ν. 2052/1992 αναφέρεται ότι στην περίπτωση των συγχρηματοδοτούμενων έργων απαιτείται η χρηματοδότηση των ιδιωτών να υπερβαίνει το 50% της αξίας του έργου, ειδικά για την εκτέλεση συγκοινωνιακών έργων, στα οποία εντάσσεται και η κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων, το ποσοστό αυτό μπορεί να ορίζεται και σε χαμηλότερο του 50%.

Στον πίνακα 4.1 παρουσιάζονται τα συνολικά ποσά, βασικές πηγές της περιόδου κατασκευής για τα πέντε Οδικά δίκτυα. Τα ποσά είναι σε εκατομμύρια ευρώ και χωρίς το Φ.Π.Α.

Πίνακας 4.1: Συνολικά ποσά περιόδου κατασκευής χωρίς Φ.ΠΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ-ΔΡΟΜΟΙ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟ-ΔΟΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ	Μετοχικό Κεφάλαιο		ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ				ΔΙΟΔΙΑ που θα εισπραχθούν ως το τέλος κατασκευής	ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΠΗΓΩΝ
		ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΔΕΥΤΕΡΟ-ΓΕΝΕΣ ΔΑΝΕΙΟ	Κύριο Δάνειο	Δάνειο Χρηματοδοτικής Συμβολής	Δάνειο ΦΠΑ	Άλλο Δάνειο		
Ιόνια Οδός	359.512.771	75.000.000	117.230.019	109.600.000	270.166.708	83.298.808	0	860.867.129	1.522.209.920
Μαλιακός - Κλειδί	296.482.410	50.000.000	86.300.000	571.000.000	-	-	-	298.973.349	1.471.755.759
	169.000.000								
	465.482.410								
Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	607.057.525	100.000.000	100.732.000	1.186.727.266	364.586.286	0	0	943.766.000	2.938.282.791
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	518.713.575	65.000.000	89.909.821	231.544.013	440.291.563	295.689.165	721.678.000	43.068.83	1.669.914.□43
Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)	341.880.000	50.000.000	55.000.000	524.293.026	265.794.282	27.928.842	17.010.105	114.494.370	1.102.677.501
ΣΥΝΟΛΑ	2.292.646.281	340.000.000	449.171.841	2.623.164.305	1.340.838.840	406.916.81	738.688.10	2.261.169.682	8.704.840.214

Πηγή: Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων έργων, 2011

Από ότι φαίνεται στον πίνακα τα κύρια δανειακά κεφάλαια δηλαδή ο κύριος δανεισμός από τις εμπορικές τράπεζες στο σύνολο των έργων ανέρχονται περίπου σε 3.300 εκατ. ευρώ. Ακόμη, προβλέπονται πρόσθετα ενδιάμεσα δάνεια γεφύρωσης προς τους παραχωρησιούχους ύψους 1800 εκατ. ευρώ περίπου, προς κάλυψη για περιορισμένο χρόνο

της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου και της επιστροφής του ΦΠΑ. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο κόστος αφορά την ολύμπια οδό το οποίο χρειάζεται το 34% του συνολικού ποσού των έργων. Ενώ, η μικρότερη χρηματοδότηση αφορά τον Αυτοκινητόδρομο Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ) με ποσοστό 12,7% στη συνολική χρηματοδότηση. Το 46% των δανειακών κεφαλαίων καλύπτεται από τις ελληνικές τράπεζες. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ.) συμμετέχει με το 9%, ενώ 33 αλλοδαπές τράπεζες, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται όλες σχεδόν οι μεγάλες διεθνείς τράπεζες που δραστηριοποιούνται στον τομέα project finance, παρέχουν το 45%. Παράλληλα, οι ελληνικές τράπεζες έχουν καλύψει μεγάλο μέρος των εγγυήσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση των έργων όπως, εγγυήσεις καλής εκτέλεσης έργων, εγγυήσεις δεσμευτικής επένδυσης, κλπ. Το μετοχικό κεφάλαιο των παραχωρησιούχων φτάνει τα 800 εκατ. ευρώ περίπου. Το εν λόγω ποσό αποτελεί μόνο το 9% των αναγκαίων πόρων που απαιτούνται για την κατασκευή των έργων.

Στον πίνακα 4.2, παρουσιάζονται οι συμμετοχές στη χρηματοδότηση των πέντε συμβάσεων παραχώρησης όπου αποτελείται από τις εξής πηγές: Συμμετοχή του Δημοσίου, Έσοδα Διοδίων κατά την κατασκευαστική περίοδο, Κύρια δάνεια (ξένα κεφάλαια), ίδια κεφάλαια.

Πίνακας 4.2: Χρηματοδότηση συμβάσεων παραχώρησης

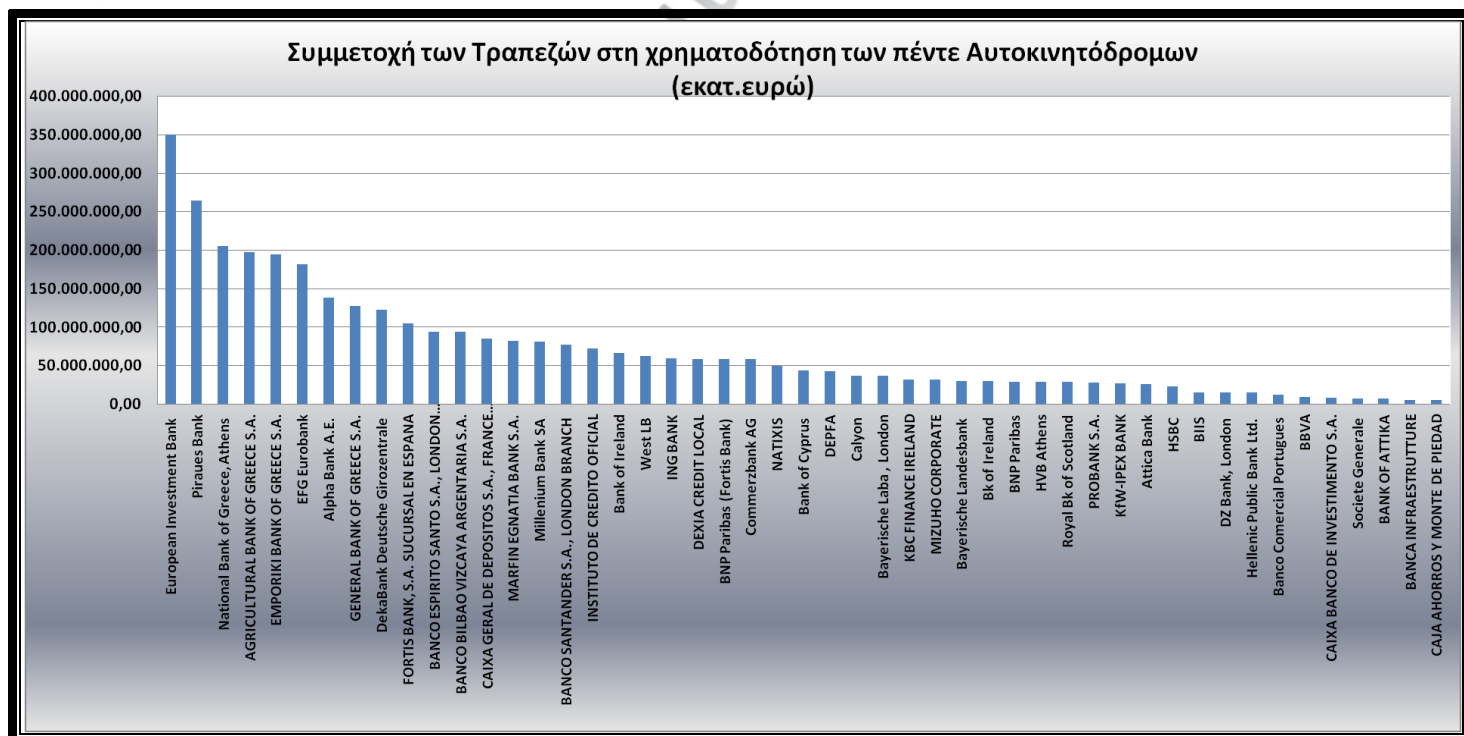
Συμβάσεις Παραχώρησης	Συμμετοχή Δημοσίου	Έσοδα Διοδίων κατά την κατασκευαστική περίοδο	Κύρια Δάνεια	Ιδία Κεφάλαια
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	20,66%	32,12%	40,39%	6,83%
ΠΑΘΕ: ΜΑΛΙΑΚΟΣ-ΚΛΕΙΔΙ	22,76%	22,95%	43,83%	10,46%
ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	23,62%	56,55%	7,20%	12,63%
E65	31,06%	2,58%	57,08%	9,28%
ΜΟΡΕΑΣ	31,00%	10,38%	49,09%	9,53%

Πηγή: ίδια επεξεργασία στοιχείων της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 4.2 οι Τράπεζες συμμετείχαν στην χρηματοδότηση των πέντε έργων παραχώρησης με ένα ποσοστό της τάξεως του 7-57%, ενώ τα υπόλοιπα κεφάλαια προέρχονται κατά κύριο λόγο από το δημόσιο και είναι της τάξεως του 20-31% και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 6-12% προέρχεται από τους ιδιώτες. Τα έργα για τα οποία οι προβλέψεις δείχνουν ότι θα έχουν αυξημένα έσοδα από τα διόδια κατά την

κατασκευαστική περίοδο έχουν μικρότερο κόστος δανεισμού και μικρότερη συμμετοχή του δημοσίου. Έτσι, για την Ιόνια και Ολύμπια οδό οι προβλέψεις των εσόδων από τα έσοδα των διοδίων είναι υψηλά με μερίδιο συμμετοχής στη χρηματοδότηση 56,55% για την Ιόνια οδό και 32,12% για την Ολύμπια οδό. Τα λιγότερα έσοδα από διόδια προβλέπονται στους αυτοκινητόδρομους Μορέας με 10,38% και Ε65 με 2,58%, για τους οποίους προβλέπεται αντίστοιχα μεγάλος δανεισμός από τράπεζες (ξένα κεφάλαια) που φτάνουν το 50% και παραπάνω. Παρατηρείται λοιπόν η μεγάλη συμμετοχή των Τραπεζών στη χρηματοδότηση/δανεισμό και στις πέντε συμβάσεις παραχώρησης με εξαίρεση τη σύμβαση παραχώρησης της Ιόνιας οδού. Δηλαδή, αν εξαιρεθεί η συμμετοχή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού που είναι της τάξεως του 7,20%, τα υπόλοιπα έργα εξασφαλίζουν τα κεφάλαια τους από τις τράπεζες σε ποσοστό που κυμαίνεται από 40,39 σε 57,08%.

Στο Γράφημα 4.1, που ακολουθεί παρουσιάζονται οι συμμετοχές των εμπορικών τραπεζών αλλά και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων(ΕΤΕπ) στη χρηματοδότηση των πέντε συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητόδρομων κατά την ημέρα παραχώρησης των συμβάσεων, σε εκατομμύρια ευρώ.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία δεδομένων Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων

Γράφημα 4.1 : Ποσοστό συμμετοχής τραπεζών στο χρηματοδοτικό σχήμα των πέντε συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητόδρομων

Συμμετείχαν 49 τράπεζες συνολικά στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων από τις οποίες οι 14 είναι Ελληνικές ενώ μεγάλο είναι το ενδιαφέρον στην επένδυση των Ελληνικών αυτοκινητόδρομων των ξένων τραπεζών. Τις πρώτες 8 θέσεις με τα μεγαλύτερα ποσά στα χρηματοδοτικά σχήματα και των πέντε αυτοκινητόδρομων κατέχουν οι Ελληνικές τράπεζες. Τη μεγαλύτερη συμμετοχή, αν εξαιρεθεί το ποσό της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων από τη συνολική χρηματοδότηση, από τις εμπορικές τράπεζες στο χρηματοδοτικό σχήμα των αυτοκινητόδρομων κατέχει η Τράπεζα Πειραιώς με μερίδιο συμμετοχής 8,54% και ποσό των 264.956.567,50ευρώ, ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος με 6,61% και ποσό 205.119.167,96ευρώ, η Αγροτική Τράπεζα με ποσοστό στη συνολική χρηματοδότηση 6,37% και ποσό 197.528.440,40ευρώ και η Εμπορική Τράπεζα με 6,28% μερίδιο συμμετοχής στο συνολικό ποσό δανεισμού των τραπεζών και ποσό 194.883.569,76ευρώ. Στις τελευταίες θέσεις των χρηματοδοτικών σχημάτων βρίσκονται η Attica Bank με ποσοστό 2% και ποσό 33.053.691,30ευρώ η HVB Athens με 0,73 % και 28.678.828,52ευρώ και η Hellenic Public Bank Ltd. με 0,73% και 14.800.908,99ευρώ.

Μεγάλο ήταν το ενδιαφέρον των ξένων τραπεζών στην επένδυση των Ελληνικών αυτοκινητόδρομων συμμετέχοντας στα χρηματοδοτικά σχήματα 35 ξένες τράπεζες. Έτσι στις πρώτες θέσεις της συνολικής χρηματοδότησης των αυτοκινητόδρομων είναι η DekaBank Deutsche Girozentrale με 3,93% και 122.180.262,69ευρώ, η FORTIS BANK, S.A. SUCURSAL EN ESPANA με 3,36% και 104.574.142,00ευρώ και η BANCO ESPIRITO SANTO S.A., LONDON BRANCH με ποσοστό 3,01% και 93.734.316,00ευρώ.

4.2.2 Σενάρια Τραπεζών

Κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμβάσεων παραχώρησης έγιναν κάποια σενάρια από τις τράπεζες για τους τέσσερις από τους πέντε αυτοκινητόδρομους για τη μείωση της κυκλοφορίας, για τη μέση διάρκεια ζωής των δανείων και τα συνολικά έσοδα. Αρχικά έγινε το βασικό και χαμηλό σενάριο κατά την ημέρα υπογραφής κάθε έργου και το 2011 το συμβατικό μοντέλο δείχνοντας το πόσο λάθος είχαν γίνει οι προβλέψεις το 2007 πριν την οικονομική κρίση. Τα σενάρια των τραπεζών για τον αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, την Ιόνια

οδό, της Ολυμπίας οδού και του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Σενάρια Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης το 2007 και νέα σενάρια το 2011												
	Βασικό	Χαμηλό	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Βασικό	Χαμηλό	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Βασικό	Χαμηλό	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Βασικό	Χαμηλό	
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ			ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ			ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ		
Σενάρια	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	-20%	-39%	-	-10%	-45%	-	-14%	-42%	-	-23%	-44%
Περιθώριο δανεισμού	90	90	90	95	94	95	95	95	95	105	105	105
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	9	2		15,1	-	16,40%	7,9	-	-	8,3	2,7	
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	17,6	17,6	14,5	12,5	12,5	13	10,35	10,17	9,91	15,2	17,3	15,2
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας σε τρέχουσες τιμές	6.265	5.000	3.828	14.434	12.927	7.886	14.038	12.053	8.194	2.684	2.070	1.504

Έσοδα Δημοσίου (εκατ. €) τρέχουσες τιμές	3.300	2.503	1.348	9.536	8.602	2.559	10.896	9.459	4.400	1.647	1.647	1647
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	------

Πίνακας 4.3: Σενάρια τραπεζών αυτοκινητόδρομων

Από ότι παρατηρούμε από τον πίνακα τα πρώτα σενάρια 1 και 2 που έγιναν αρχικά από τις τράπεζες στις συμβάσεις παραχώρησης το 2007 δεν είχαν καμία σχέση με τα αληθινά ποσοστά και τιμές που προέκυψαν λόγω της οικονομικής κρίσης. Τα ποσοστά μείωσης της κυκλοφορίας είχαν σχεδόν παραπάνω από 50% μείωση σχεδόν σε όλα τα έργα ακόμη και από τα χαμηλά σενάρια προβλέψεων. Έτσι, τα έσοδα του Δημοσίου από τα διόδια ήταν μειωμένα κατά 50% από τις αρχικές προβλέψεις. Συνεπώς, λόγω της φύσεως των έργων, όπου οι τράπεζες τις μόνες εγγυήσεις που έχουν για τα κεφάλαια τους είναι τα έσοδα από τα διόδια των αυτοκινητόδρομων και τις εγγυήσεις του δημοσίου, οι τράπεζες διέτρεχαν μεγάλους κινδύνους και ζήτησαν εγγυήσεις, αύξηση των περιθωρίων στα δάνεια και επαναδιαπραγμάτευση των όρων των συμβάσεων. Με αποτέλεσμα να ασκηθεί μεγάλη πίεση από τις τράπεζες προς τον δημόσιο τομέα.

4.3 Εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης παρούσα κατάσταση

Όταν το 2007 υπεγράφησαν οι συμβάσεις παραχώρησης των έργων, υπήρχε οικονομική ανάπτυξη. Οι Τράπεζες αξιολόγησαν τα έργα παραχώρησης ως «ασφαλείς επενδύσεις», με αποτέλεσμα τα επιτόκια δανεισμού των παραχωρησιούχων να κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα, της τάξης του 1% πάνω από το επιτόκιο βάσης. Επίσης, οι τότε εκτιμήσεις των παραχωρησιούχων για τον κυκλοφοριακό φόρτο και τα αναμενόμενα έσοδα ήταν ιδιαίτερα αισιόδοξες και σε βάθος τριακονταετίας τα καθαρά έσοδα για το Δημόσιο θα ήταν της τάξης των 20 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η κρίση της ελληνικής οικονομίας και η συνακόλουθη κατάρρευση των εσόδων των έργων ήταν τέτοιας έκτασης που ήταν αδύνατο να προβλεφθούν τέτοιες μεταβολές στα χρηματοοικονομικά δεδομένα των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης. Οι προβλέψεις εσόδων που εκτιμήθηκαν από τους παραχωρησιούχους είναι μειωμένες κατά 40% με 45 % σε σχέση με εκείνες του αρχικού χρηματοοικονομικού μοντέλου της έναρξης Παραχώρησης. Ενώ, η καθυστέρηση υλοποίησης των έργων μείωσε ακόμα περισσότερο τα έσοδα. Η έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας σημείωσε μείωση της τάξεως του 75% το 2013 σε σχέση με το

2012, η μείωση της κυκλοφορίας στου αυτοκινητόδρομους που βρισκόταν σε ισχύ οι συμβάσεις παραχώρησης ήταν η κατακόρυφη πτώση των πραγματικών αλλά και των προβλεπόμενων εσόδων των έργων, που προερχόταν κυρίως από την είσπραξη των διοδίων τελών. Σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησης τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των αυτοκινητόδρομων επί τη βάσει των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των έργων.

Στον πίνακα 4.4 παρουσιάζονται οι χρηματοδοτικές ανάγκες των συμβάσεων παραχώρησης συνολικά των πέντε έργων, μη περιλαμβανομένων των τυχόν απαιτήσεων αποζημιώσεων των παραχωρησιούχων. Δηλαδή, αναλύονται οι υποχρεώσεις του Δημοσίου έναντι των συμβάσεων παραχώρησης για την περίοδο 2007 με 2014:

Πίνακας 4.4: Υποχρεώσεις δημοσίου έναντι συμβάσεων παραχώρησης για την περίοδο 2007 με 2014

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ			
ΕΤΗ	ΕΤΗΣΙΕΣ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
2007	54.436.998,78	54.436.998,78	1,67%
2008	252.754.075,51	307.191.074,29	9,40%
2009	614.514.100,79	921.705.175,08	28,21%
2010	398.259.005,09	1.319.964.180,17	40,39%
2011	771.901.850,00	2.091.866.030,17	64,01%
2012	215.531.075,92	2.307.397.106,09	70,61%
2013	550.429.700,00	2.857.826.806,09	87,45%
2014	410.000.000,00	3.267.826.806,09	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ		3.267.826.806,09	

Πηγή: Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων, 2011

Το Δημόσιο έχει καταβάλει συνολικά τη Χρηματοδοτική Συμβολή, απαλλοτριώσεις κλπ. για την περίοδο 2007 με 2010 το ποσό των 1.319.000.000 ευρώ και πρέπει να καταβάλει

για την περίοδο 2011 με 2014 το ποσό των 1.947.000.000ευρώ (Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων, 2011).

Στο Γράφημα 4.2, παρουσιάζονται οι υποχρεώσεις του Δημοσίου προς τις συμβάσεις παραχώρησης αθροιστικά. Παρατηρείται η μεγάλη αύξηση διαχρονικά των υποχρεώσεων ειδικότερα μετά το 2008 και την αδυναμία κάλυψής τους, ξεκινώντας με υποχρεώσεις 54.436.998,78ευρώ το 2007, καταλήγοντας σε 3.267.826.806,09 ευρώ για το 2014.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων Γενικής Γραμματείας συγχρηματοδοτούμενων Έργων, 2011

Γράφημα 4.2: Υποχρεώσεις Δημοσίου προς τις συμβάσεις παραχώρησης για την περίοδο 2007 με 2014

Στα τέλη του 2013 μετά από τρία χρόνια που έγινε το «πάγωμα» των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών αξόνων άρχισε λίγο να ανατρέπεται το οικονομικό κλίμα στην Ελλάδα και έγιναν κάποια βήματα ανάπτυξης δίνοντας μια ανάσα αισιοδοξίας. Συμφώνα με άρθρο της ιστοσελίδας www.ypodomes.com η Βουλή τέλος του 2013 ψήφισε υπέρ στο «ξεπαγωμα» των συμβάσεων παραχώρησης μεγάλων δημοσίων έργων έτσι, δόθηκε το «πράσινο φως» για την επανεκκίνηση των μεγάλων οδικών αξόνων, όπου είχαν παγώσει από τα μισά του 2010, και συγκεκριμένα των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων της Ιονίας Οδού, της Κεντρικής Ελλάδας (E65), της Ολυμπίας Οδού, όπως και του αυτοκινητοδρόμου Αιγαίου.

Η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ΕΤΕπ σε συνδυασμό με τους πόρους 1,2 δισ. ευρώ που θα προέλθουν από την αναδιανομή του ΕΣΠΑ (σημείο-κλειδί ότι η Κομισιόν επιτρέποντας την αναθεώρηση των έργων του ΕΣΠΑ προκειμένου να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι), συν τις αποζημιώσεις κ.λπ., κλείνει ουσιαστικά το χρηματοδοτικό κενό των τεσσάρων οδικών αξόνων που οφείλεται στη διακοπή της χρηματοδότησης από ξένα τραπεζικά ιδρύματα

Σύμφωνα με το άρθρο της ιστοσελίδας www.imerisia.gr τον Απρίλιο του 2014, αναφέρεται ότι ξεκινούν μέσα στο επόμενο διάστημα οι τέσσερις μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι δημιουργώντας άμεσα 25.000 νέες θέσεις εργασίας και μεσοπρόθεσμα πάνω από 60.000 θέσεις εργασίας. Η επανεκκίνηση των έργων αναμένεται ότι θα συμβάλλει στην αύξηση κατά 1,5% του ΑΕΠ. ο υπουργός Ανάπτυξης Κωστής Χατζηδάκης και ο αναπληρωτής υπουργός Σταύρος Καλογιάννης ανακοίνωσαν την επίτευξη της τελικής συμφωνίας με την οποία επιτυγχάνεται η επανεκκίνηση των εδώ και δυο χρόνια παγωμένων έργων στους τέσσερις οδικούς άξονες της Ολυμπίας Οδού, του Αυτοκινητοδρόμου Αιγαίου, της Ιόνιας Οδού και του Ε-65. Η τελική συμφωνία προβλέπει την υλοποίηση σε πρώτη φάση του 80% των έργων με το οποίο θα καλυφθεί το 95% του κυκλοφοριακού φόρτου. Με τον τρόπο αυτό έως το τέλος του 2015 θα έχουν ολοκληρωθεί:

- ο άξονας Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα (Ολυμπία Οδός)
- ο άξονας Μαλιακός-Εγνατία (Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)
- ο άξονας Αντίρριο-Ιωάννινα (Ιόνια Οδός)
- το πέταλο του Μαλιακού και το τμήμα Τρίκαλα-Ξυνιάδα (Ε-65).

Για το μέλλον μετατίθενται τα εξής τμήματα:

- Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα της Ολυμπίας Οδού
- Τρίκαλα - Εγνατία και Λαμία-Ξυνιάδα του Ε-65.

Στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους συμπεριλαμβάνεται και ο οδικός άξονας Μορέας (Κόρινθος-Τρίπολη- Καλαμάτα) ο οποίος όμως δεν αντιμετωπίζει προβλήματα και βρίσκεται σε στάδιο ολοκλήρωσης. Σύμφωνα με την ηγεσία του υπουργείου Ανάπτυξης, τα έργα θα ξεκινήσουν χωρίς τις εκκρεμότητες των οικονομικών διεκδικήσεων του παρελθόντος. Ελληνικό δημόσιο και παραχωρησιούχοι συμφώνησαν τελικά σε αποζημιώσεις ύψους 353 εκατ. ευρώ ενώ οι αρχικές διεκδικήσεις ήταν πάνω από 700 εκατ. ευρώ. Το ποσό

της τελικής συμφωνίας είναι μικρότερο κι από αυτό που εισηγήθηκε ο ανεξάρτητος μηχανικός (473 εκατ. ευρώ). Παράλληλα, συνεχίζεται η διαπραγμάτευση με τις τράπεζες που χρηματοδοτούν τα έργα. Σύμφωνα με την κυβέρνηση, έχει επέλθει συμφωνία με τις περισσότερες και εκφράζεται αισιοδοξία ότι σύντομα θα συμφωνήσει το σύνολο αυτών. Σε κάθε περίπτωση πάντως, το δημόσιο προκειμένου να καλύψει το χρηματοδοτικό κενό θα ενεργοποιήσει το δάνειο 650 εκατ. ευρώ που έχει συμφωνηθεί με την ΕΤΕπ και το οποίο αφορά αυστηρά την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων.

Η δαπάνη κατασκευής των έργων, με βάση τις συμβάσεις παραχώρησης που υπογράφηκαν, θα καλυφθεί κατά το ήμισυ περίπου από ιδιωτικά κεφάλαια (ίδια κεφάλαια και δάνεια) και κατά το υπόλοιπο από δημόσιους πόρους (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, κοινοτικά κονδύλια, έσοδα από διόδια τέλη). Το άθροισμα των αναγκαίων πόρων για την περίοδο κατασκευής των έργων ανέρχεται στα 8600 εκατ. ευρώ περίπου (Αιτιολογικές εκθέσεις στα σχέδια νόμου κύρωσης των συμβάσεων παραχώρησης, 2013).

4.4 Σύμβαση παραχώρησης Ιόνιας Οδού

4.4.1 Στοιχεία έργου

Σύμφωνα με το Ν.3555/2007 (ΦΕΚ Α'81) το 2007 παρουσιάστηκε η σύμβαση παραχώρησης έργου της Ιόνιας οδού. Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε στις 19-12-2006 και ενεργοποιήθηκε (Ημέρα Έναρξης Παραχώρησης - ΗΕΠ) στις 19-12-2007. Στην παραχωρησιούχο εταιρεία συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρείες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

Πίνακας 4.5: Μέτοχοι της εταιρείας παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού:

CINTRA S.A.	33,34%
ΓΕΚ- ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	33,33%
IRIDIUM	1,33%
ACS	23,00%
DRAGADOS S.A.	9,00%

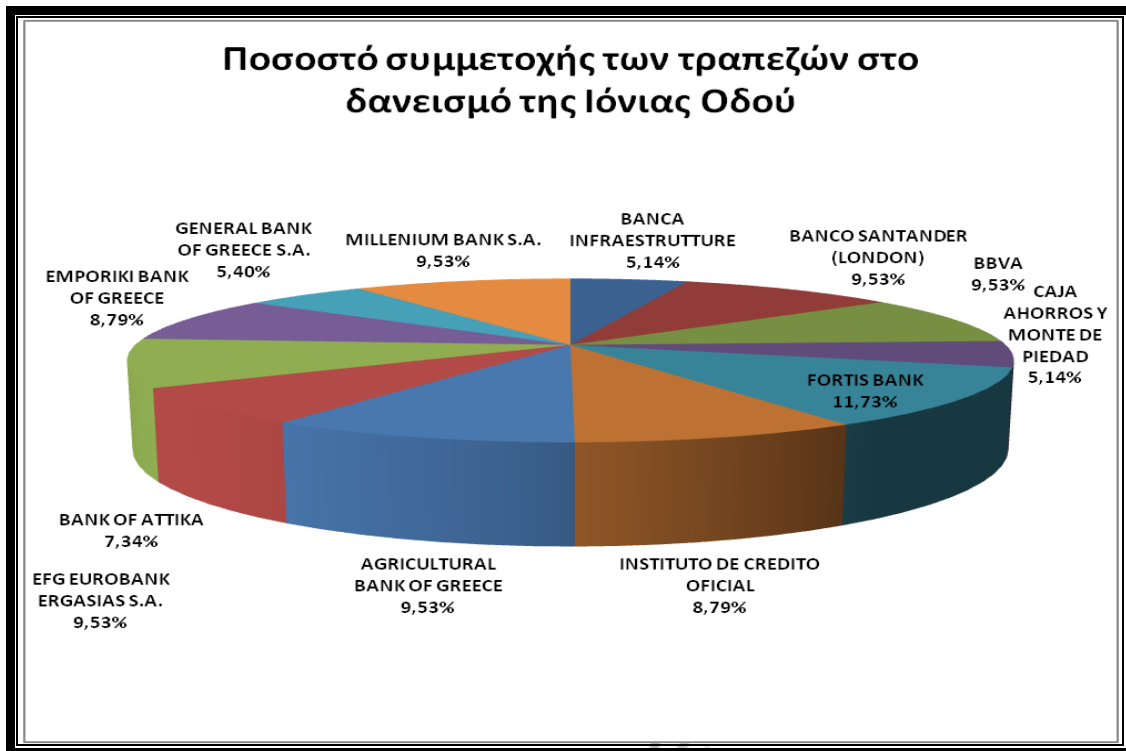
4.4.2 Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών

Στον πίνακα 4.6 παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού όπου, το 57,15% θα χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια, το 23,30% από τη χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου, το 7,1% από κύρια δάνεια τραπεζών και το 12,43% από το μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου.

Πίνακας 4.6: Πηγές χρηματοδότησης έργου Ιόνιας οδού

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή Δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου	192.000.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	360.000.000
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	883.000.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών τραπεζών	109.600.000
Συνολικές Πηγές χρηματοδότησης Περιόδου Μελετών -Κατασκευών	1.545.000.000

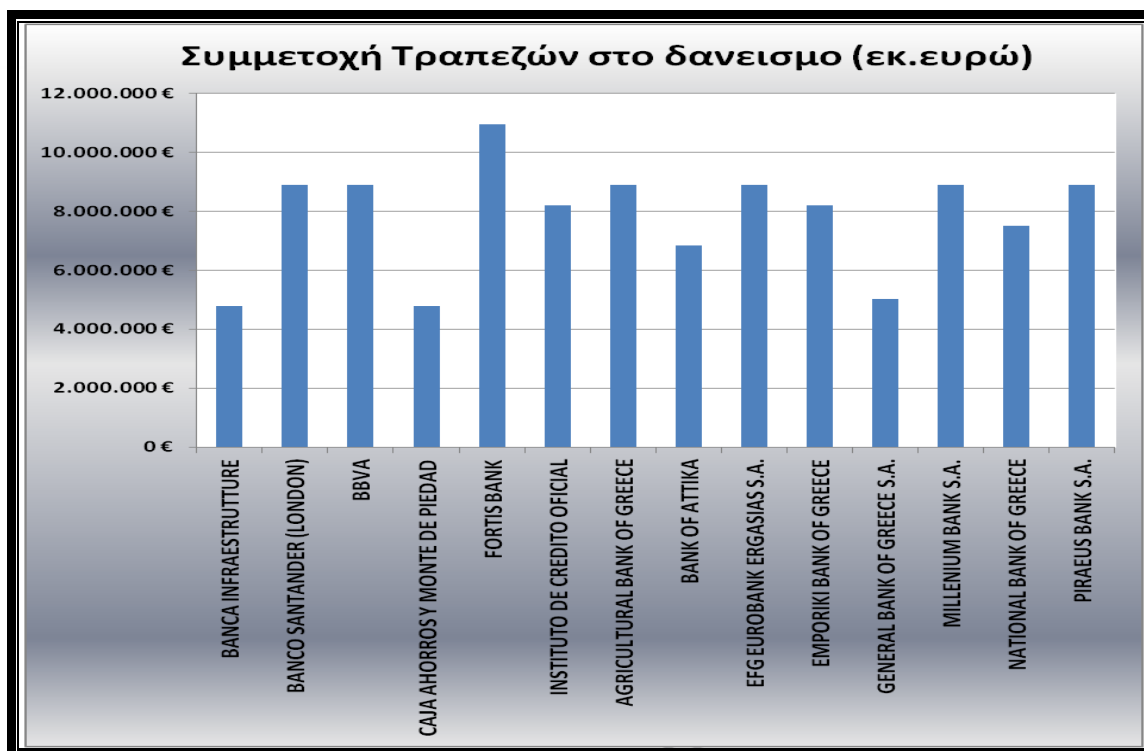
Στο γράφημα 4.3, παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής των τραπεζών στο δανεισμό για την υλοποίηση του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού την ημέρα παραχώρησης της σύμβασης. Συμμετέχουν συνολικά 14 τράπεζες όπου οι 8 είναι ελληνικές τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 57,60% και οι 6 είναι ξένες τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 42,40%.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία δεδομένων Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων

Γράφημα 4.3 : Ποσοστό συμμετοχής τραπεζών στο δανεισμό του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού:

Στο γράφημα 4.4, παρουσιάζονται οι συμμετοχές των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Ιόνιας οδού σε εκατομμύρια ευρώ.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.4: Συμμετοχή των τραπεζών στην χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Ιόνιας οδού σε εκατομμύρια ευρώ.

Παρατηρείται ότι μεγαλύτερη συμμετοχή στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας οδού έχει η FORTIS BANK με 10.938.080ευρώ ενώ, μικρότερη συμμετοχή των τραπεζών BANCA INFRAESTRUTTURE και CAJA AHORROS Y MONTE DE PIEDAD με 4.789.520ευρώ η κάθε μια.

4.4.3 Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η κρίση της ελληνικής οικονομίας και η συνακόλουθη κατάρρευση των εσόδων των έργων ήταν τέτοιας έκτασης που ήταν αδύνατο να προβλεφθούν τέτοιες μεταβολές στα χρηματοοικονομικά δεδομένα των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης. Σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησης τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των αυτοκινητόδρομων επί τη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των έργων. Από τον Απρίλιο του 2014 έγινε το «ξεπάτωμα» των μεγάλων

αυτοκινητόδρομων όπου είχε σταματήσει η κύρια κατασκευή τους από το 2010. Οπότε έγινε η εκκίνηση των εργασιών και η συνέχιση του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας Οδού. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης, έχει επέλθει προφορική συμφωνία με τις τράπεζες. Οι αποζημιώσεις για το έργο θα είναι 90,5 εκατ. ευρώ και το χρηματοδοτικό κενό θα καλυφθεί κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από τους πόρους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων αλλά και μέσω δανείου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας επενδύσεων.

4.5 Σύμβαση Παραχώρησης Ολυμπίας Οδού

4.5.1 Στοιχεία έργου

Η Σύμβαση Παραχώρησης της Ολυμπίας οδού σύμφωνα με τον Ν.3621/07 (ΦΕΚ Α'279), υπογράφηκε την 24-7-2007 και τέθηκε σε ισχύ την 4-8-2008. Ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα έχει συνολικό μήκος 366 χλμ. Ενώ, στη σύμβαση παραχώρησης περιλαμβάνονται η κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 284χλμ, από την Κόρινθο στην Πάτρα και από εκεί στον Πύργο, στον Αλφειό και στην Τσακώνα, με 29 χλμ. νέες σήραγγες και 8,5 χλμ. νέες μεγάλες γέφυρες πάνω από 270 ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις. Επίσης, περιλαμβάνεται η κατασκευαστική και λειτουργική αναβάθμιση των 82 χλμ. του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου από την Ελευσίνα έως την Κόρινθο και της παράκαμψης Πάτρας. Οι Μέτοχοι της εταιρίας Παραχώρησης και τα ποσοστά συμμετοχής τους είναι:

Πίνακας 4.7: Μέτοχοι της εταιρείας παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Ολύμπιας οδού

VINCI CONCESSIONS S.A.S.	29,90%
HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH	17,00%
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	17,00%
J&P ΑΒΑΞ Α.Ε.	17,00%
ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.	2,10%
ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	17,00%

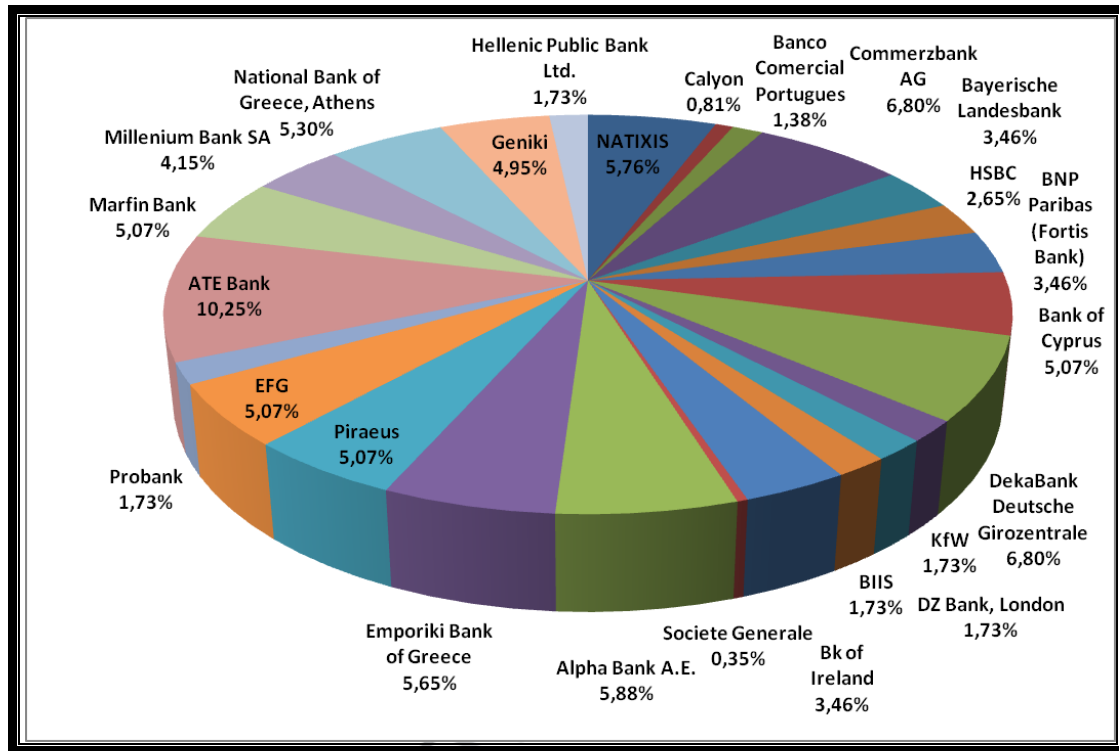
4.5.2 Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών

Στον πίνακα 4.8 παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης του αυτοκινητόδρομου της Ολύμπιας οδού όπου, το 32,12% θα χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια, το 20,66% από τη χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου, το 31,89% από κύριο δάνειο των εμπορικών τραπεζών και το 6,83% από το μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου. Ακόμη συμμετοχή στη χρηματοδότηση του έργου έχει και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων(ΕΤΕπ) με μερίδιο συμμετοχής 6,81%. Παρατηρείται η μεγάλη συμμετοχή στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου της Ολυμπίας οδού των τραπεζών αφού το ποσοστό των εμπορικών τραπεζών μαζί με το ποσοστό της Ευρωπαϊκή Τράπεζας Επενδύσεων(ΕΤΕπ) αξίζουν το 40% της συνολικής χρηματοδότησης.

Πίνακας 4.8: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου	€ 200.732.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	€ 607.057.525
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	€ 943.766.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών Τραπεζών	€ 937.000.000
Κύριο Δάνειο ΕΤΕπ	€ 200.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	€ 2.938.282.791

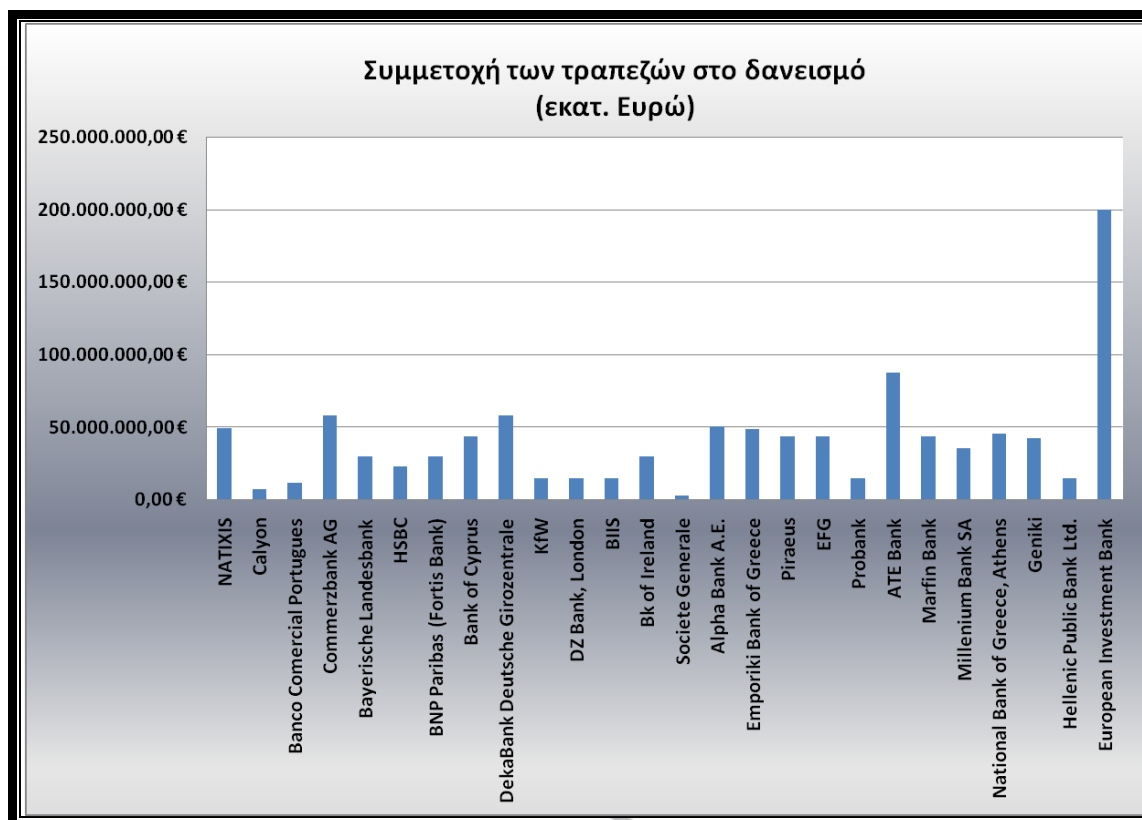
Στο γράφημα 4.5, παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Ολυμπίας οδού. Συμμετέχουν στο δανεισμό 25 τράπεζες από τις οποίες οι 14 είναι ξένες τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 52,10 % και οι 11 είναι ελληνικές τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 47,60%. Παρατηρείται το μεγάλο ενδιαφέρον των ξένων επενδυτικών τραπεζών στο συγκεκριμένο έργο.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.5: Ποσοστό συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Ολυμπίας οδού

Στο γράφημα 4.6, παρουσιάζονται οι συμμετοχές των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου της Ολύμπιας οδού σε εκατομμύρια ευρώ:



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.6: Συμμετοχή των τραπεζών στο δανεισμό του αυτοκινητόδρομου Ολυμπίας οδού σε εκατομμύρια ευρώ.

Από το άνω γράφημα βλέπουμε ότι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων συμμετέχει με €200.000.000 ευρώ, ακολουθεί η ATE Bank με € 87.818.726,67ευρώ έπειτα, η Commerzbank AG με € 58.216.908,69 ευρώ. Ενώ, τις μικρότερες συμμετοχές έχουν η Societe Generale με € 2.960.181,80 ευρώ και η Calyon € 6.907.090,86 ευρώ.

4.5.3 Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση

Η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, η οποία έφτασε το 35% το 4ο τρίμηνο του 2011 λόγω της ύφεσης και της δραματικής αύξησης της τιμής των καυσίμων, δημιούργησαν ένα έλλειμμα διαθέσιμων πόρων για την κατασκευή του έργου καθώς τα προβλεπόμενα έσοδα διοδίων για την περίοδο 2008-2014 μειώθηκαν κατά αρκετές εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, η κατάσταση έθεσε σε διακύβευση την ικανότητα του έργου να παρέχει επαρκείς διαβεβαιώσεις στις δανειστριες τράπεζες ότι τα δάνεια τους θα επιστραφούν. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα έσοδα διοδίων ουσιαστικά «ενεργοποιούν» τους

υπόλοιπους πόρους χρηματοδότησης (δάνεια από τράπεζες, συμβολή Δημοσίου και Ευρωπαϊκής Ένωσης). Η κατάσταση οδήγησε του Δανειστές του έργου στην προσωρινή αναστολή χρηματοδότησης τον Νοέμβριο 2010 έως ότου βρεθεί μια βιώσιμη λύση για την εξισορρόπηση των συνολικών πόρων και εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευής και την παροχή επαρκούς ασφάλειας προς τους Δανειστές για την αποπληρωμή των δανείων τους.

Δεδομένου ότι οι δανειστές ανέστειλαν τη χρηματοδότηση στα τέλη Νοεμβρίου 2010, η κατασκευή συνεχίστηκε με τους οικονομικούς πόρους των κατασκευαστικών εταιρειών. Σήμερα, τους οφείλονται περισσότερα από 138 εκατ. ευρώ εκτελεσμένων και ανεξόφλητων έργων. Στο σημερινό περιβάλλον, όταν ο κύκλος εργασιών του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου έχει μειωθεί κατά 70%, αυτή η κατάσταση δεν είναι βιώσιμη και αποτελεί μια μεγάλη επιβάρυνση για τις εταιρείες. Η συνέχιση της κατασκευής μπορεί να αναμένεται μόνο αφού εξοφληθούν στο ακέραιο τα έργα που έχουν ήδη εκτελεστεί (Δελτίο τύπου Ολύμπιας οδού, 2012).

Από τον Απρίλιο του 2014 έγινε το «ξεπάγωμα» των μεγάλων αυτοκινητόδρομων μετά από δυο χρόνια. Οπότε έγινε η εκκίνηση των εργασιών και η συνέχιση του αυτοκινητόδρομου της Ολυμπίας Οδού. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης, έχει επέλθει τελική συμφωνία με τις τράπεζες και το χρηματοδοτικό κενό θα καλυφθεί κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από τους πόρους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων αλλά και μέσω δανείου που χορήγησε η Ευρωπαϊκή τράπεζα Επενδύσεων. Οι αποζημιώσεις θα είναι ύψους 130 εκατ. ευρώ.

4.6 Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου

4.6.1 Στοιχεία έργου

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητόδρομου ή την αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο 229χλμ του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. από τις Ράχες (Χ.Θ.240+300) έως το Κλειδί (469+700). Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι κατασκευές σε 205χλμ και απομένει να ολοκληρωθεί το τμήμα Ευαγγελισμός – Σκοτίνα(μεγάλες σήραγγες Τεμπών και Πλαταμόνα). Η Σύμβαση Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου ή αλλιώς του Μαλιακού-κλειδί σύμφωνα με τον Ν.3605/07 (ΦΕΚ Α'168), υπογράφηκε στις 28/6/2007 και ενεργοποιήθηκε

ως Ημέρα Έναρξης Παραχώρησης η 5/3/2008. Στον παραχωρησιούχο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

Πίνακας 4.9: Μέτοχοι της εταιρείας παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου

HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)	35%
ΕΛΛΑΚΤΩΡ	20%
J & P ΑΒΑΞ ΑΕ	16,25%
VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ)	13,75%
ΑΕΓΕΚ	10%
ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ	5%

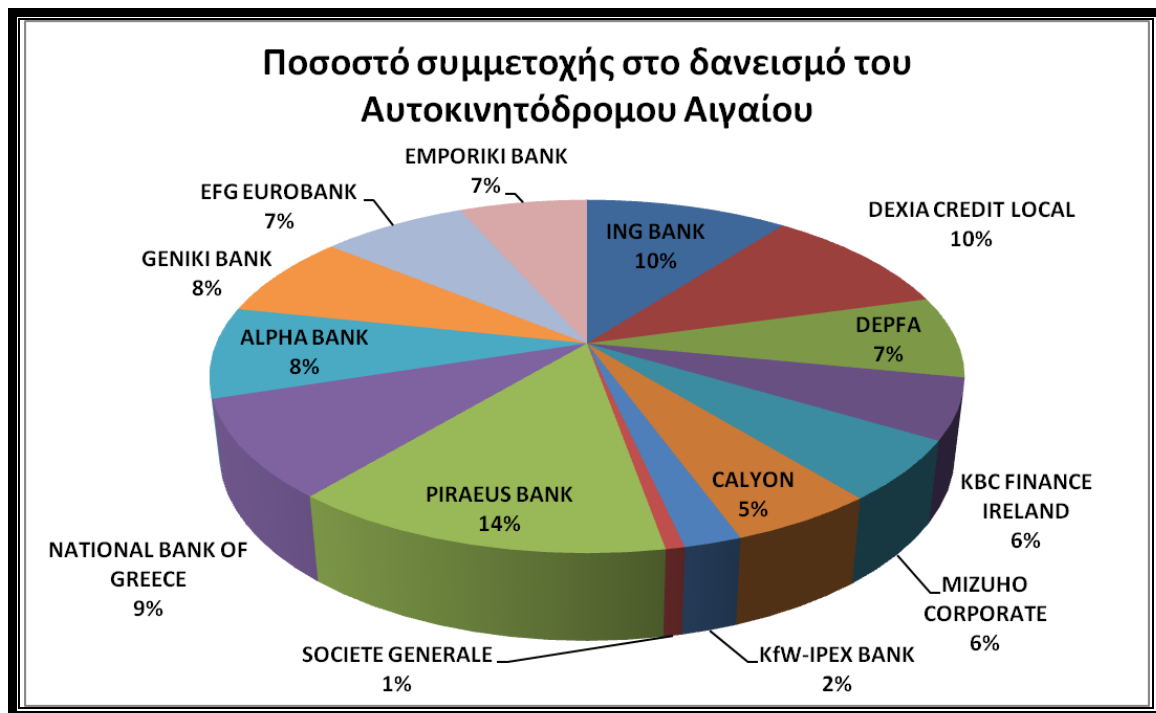
4.6.2 Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών

Στον πίνακα 4.10 παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου κατά την ημερομηνία παραχώρησης, το 22,96% θα χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια, το 22,73% από τη χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου, το 43,85% από κύριο δάνειο των εμπορικών τραπεζών και το 10,45% από το μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου. Παρατηρείται η μεγάλη συμβολή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου αναλαμβάνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό όλου του έργου.

Πίνακας 4.10: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου	€136.300.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	€296.482.410
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	€299.000.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών Τραπεζών	€571.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	€1.302.782.410

Στο γράφημα 4.7, παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου:

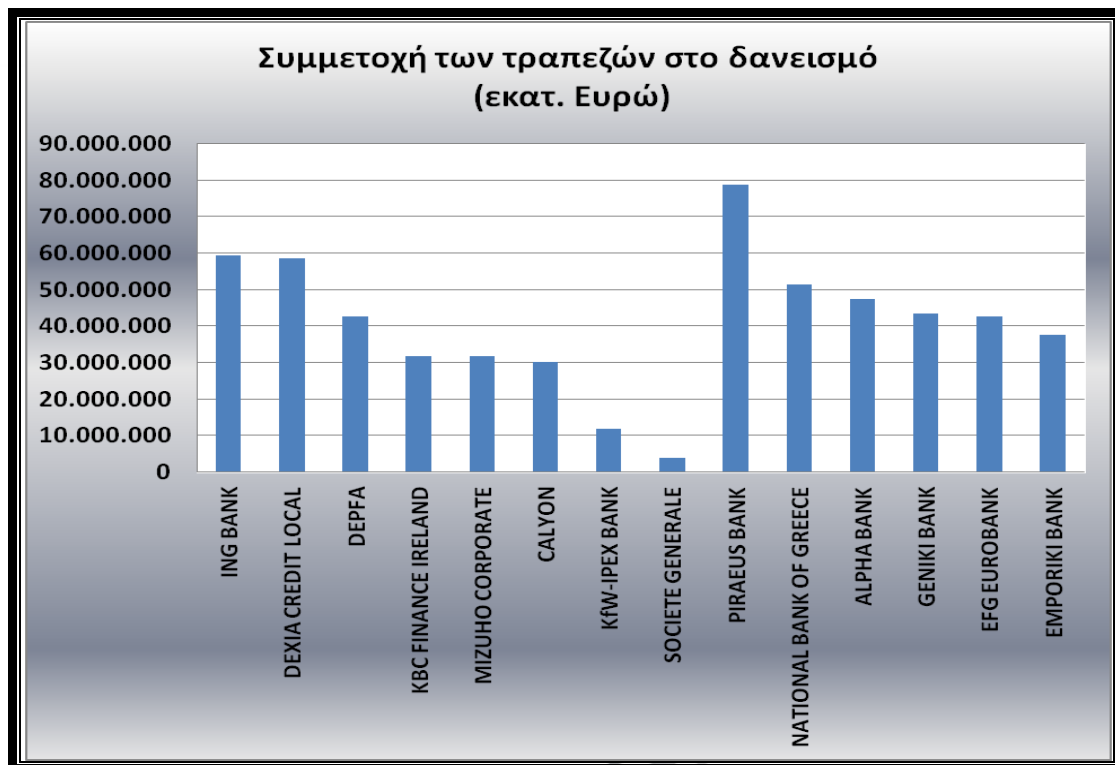


Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.7: Ποσοστό συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου

Συμμετέχουν στο δανεισμό 14 εμπορικές τράπεζες από τις οποίες 8 είναι Ξένες τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 47,22% και 6 Ελληνικές με μερίδιο συμμετοχής 52,78%²⁵. Παρατηρείται ότι από τις Ελληνικές τράπεζες μεγαλύτερη συμμετοχή στη χρηματοδότηση κατέχει η Τράπεζα Πειραιώς με 14% περίπου ενώ ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα με 9% περίπου.

Στο γράφημα 4.8, παρουσιάζονται οι συμμετοχές των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου σε εκατομμύρια ευρώ:



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.8: Συμμετοχή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου σε εκατομμύρια ευρώ.

Η Τράπεζα Πειραιώς συμμετέχει με 78.855.100 ευρώ, ακολουθεί η ING BANK με 59.269.800 ευρώ έπειτα, η Commerzbank AG με 59.785.644,00 ευρώ. Ενώ, τις μικρότερες συμμετοχές έχουν η Societe Generale με 3.939.900 ευρώ και η KfW-IPEX BANK με 11.876.800 ευρώ.

4.6.3 Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση

Η κρίση της ελληνικής οικονομίας και οι μεγάλες συνέπειες της από τη μία πλευρά στον τραπεζικό κλάδο όπως η έλλειψη ρευστότητας, η αύξηση των κινδύνων τους, η άνοδος του κόστους χρηματοδότησης τους οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των αυτοκινητόδρομων στις ήδη υφιστάμενες δανειακές συμβάσεις. Από την άλλη πλευρά η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, λόγω της αύξησης της τιμής των καυσίμων, δημιούργησαν ένα έλλειμμα διαθέσιμων πόρων για την κατασκευή του έργου καθώς τα προβλεπόμενα έσοδα διοδίων την περίοδο κατασκευής. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τα

μεγάλα προβλήματα των κατασκευαστικών εταιρειών είχαν ως αποτέλεσμα τη διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των έργων το 2010. Από τον Απρίλιο του 2014 έγινε το «ξεπάγωμα» των μεγάλων αυτοκινητόδρομων μετά από τρία χρόνια. Συνεπώς, έγινε η εκκίνηση του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης, έχει επέλθει τελική συμφωνία με τις τράπεζες και το χρηματοδοτικό κενό θα καλυφθεί κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από τους πόρους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων αλλά και μέσω δανείου που χορήγησε η Ευρωπαϊκή τράπεζα Επενδύσεων. Οι αποζημιώσεις θα είναι ύψους 59,50 εκατ. ευρώ.

4.7 Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας – E65

4.7.1 Στοιχεία έργου

Ο οδικός άξονας E65 έχει ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο TEN και είναι αυτοκινητόδρομος. Έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας με την κοινή απόφαση ΟΑΠ/Φ10/οικ/16360/ Υπουργών Οικονομίας, Οικονομικών και Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ Β 1339/2006). Έχει μήκος 174χλμ. Η Σύμβαση Παραχώρησης περιλαμβάνει επίσης τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του τμήματος ΠΑΘΕ από Σκάρφεια (Χ.Θ. 183+300) έως Ράχες (Χ.Θ. 240+300), μήκους 57χλμ. Σύμφωνα με το Ν.3597/07 (ΦΕΚ Α'168), η σύμβαση παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας-E65 υπογράφηκε στις 31-5-2007 και τέθηκε σε ισχύ στις 31-3-2008. Στον παραχωρησιούχο δηλαδή στην εταιρεία ειδικού σκοπού με ονομασία «ΟΔΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» ή «ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.», συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

Πίνακας 4.11 Μέτοχοι της εταιρείας παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας

CINTRA S.A./ FERROVIAL	33,34%
ΓΕΚ- ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	33,33%
IRIDIUM	1,33%
DRAGADOS S.A.	32,00%

4.7.2 Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών

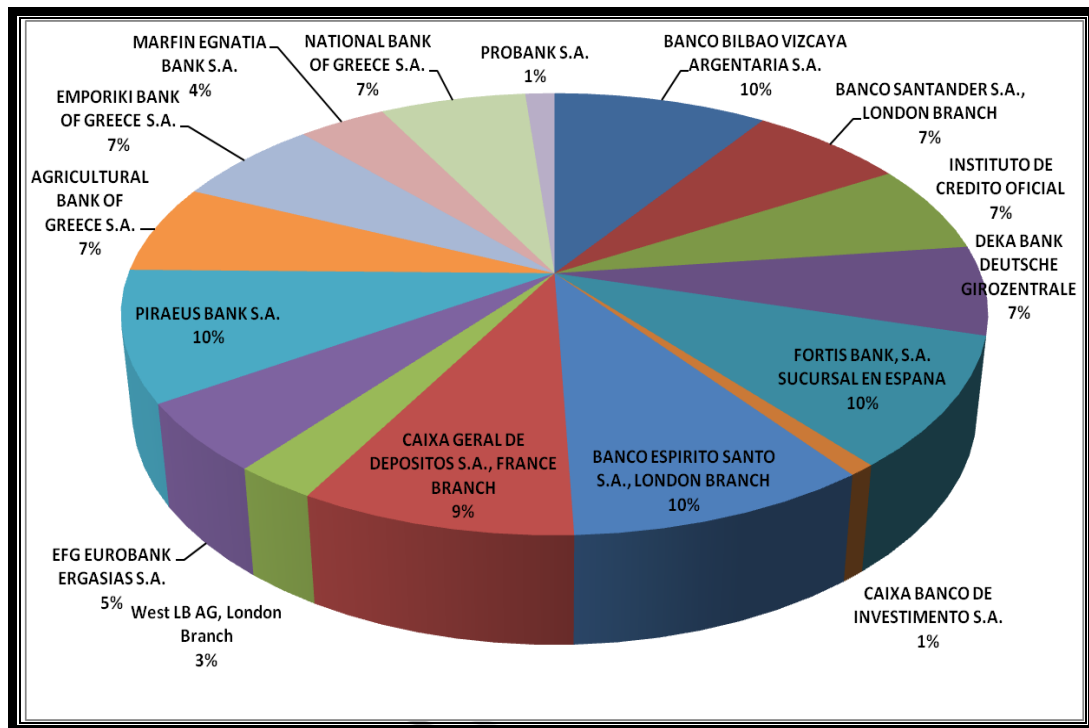
Στον πίνακα 4.12, παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας κατά την ημερομηνία παραχώρησης, το 2,54% θα χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια, το 30,50% από τη χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου, το 15,40% από κύριο δάνειο των εμπορικών τραπεζών και το 9,12% από το μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου. Επίσης, το 42,45% θα χρηματοδοτηθεί από δάνειο που αποπληρώνεται με την επιδότηση λειτουργίας. Παρατηρείται η μεγάλη συμβολή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου το κύριο δάνειο και το επιπλέον δάνειο που αποπληρώνεται με την επιδότηση λειτουργίας κατέχουν το 57,08% της χρηματοδότησης όλου του έργου. Μεγάλη επίσης είναι η συμβολή της χρηματοδότησης του δημοσίου ενώ, τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια προβλέπονται ελάχιστα. Κατά τα προβλεπόμενα στο χρηματοοικονομικό μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, η χρηματοδότηση του έργου κατά την περίοδο κατασκευής έχει ως εξής (σε εκ. €):

Πίνακας 4.12: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό Κεφάλαιο και Δευτερογενή Δάνεια ευθύνης μετόχων	€154.900.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου (ΧΣ)	€517.990.000
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	€43.070.000
Κύριο Δάνειο	€261.540.000
Δάνειο που αποπληρώνεται με την επιδότηση λειτουργίας	€721.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	1.698.500.000

Στο γράφημα 4.9, παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας-E65. Συμμετέχουν στο δανεισμό 15 εμπορικές τράπεζες από τις οποίες 8 είναι Ξένες τράπεζες με μερίδιο συμμετοχής 60,68% και 7 Ελληνικές με μερίδιο συμμετοχής 39,32%. Βλέπουμε το μικρότερο ενδιαφέρον των Ελληνικών τραπεζών και τη μεγάλη συμμετοχή επένδυσης των Ξένων τραπεζών στη χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου. Από τις Ελληνικές τράπεζες μεγαλύτερη

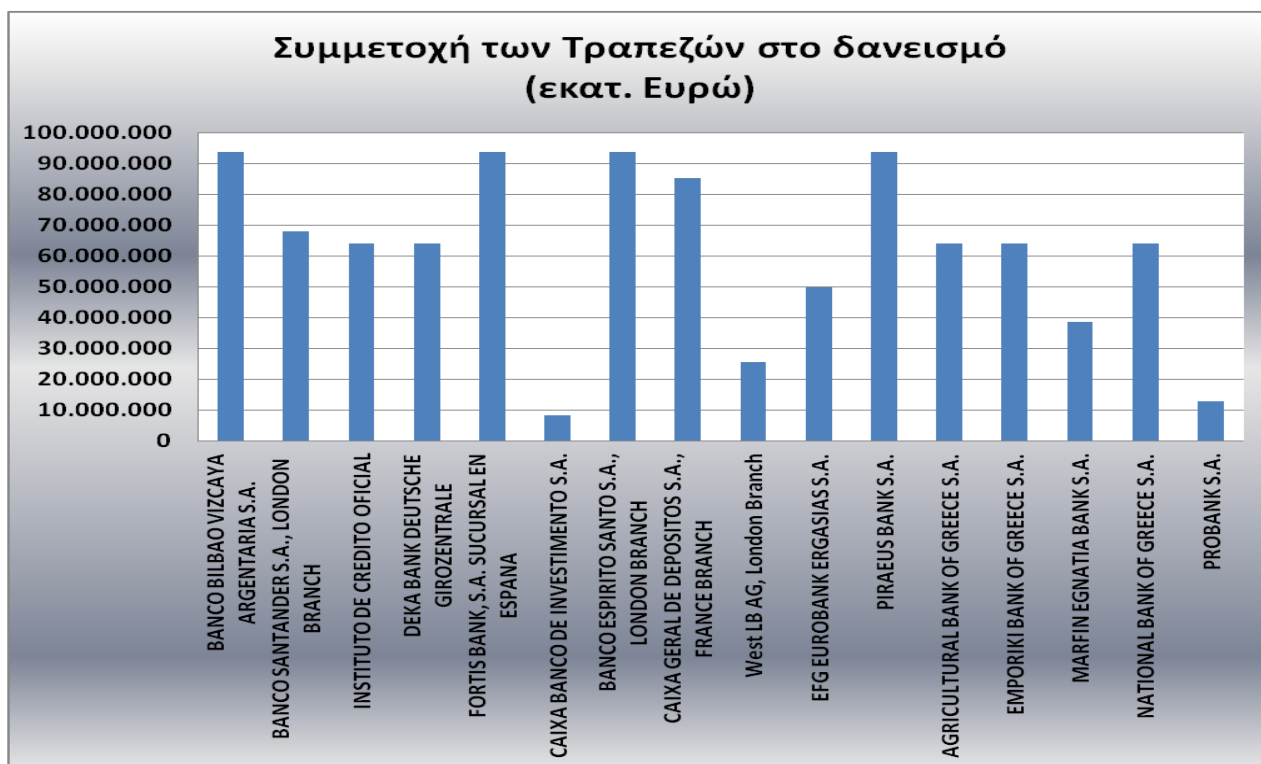
συμμετοχή στη χρηματοδότηση κατέχει η Τράπεζα Πειραιώς με 10% περίπου μερίδιο συμμετοχής ενώ, ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα, η Εμπορική Τράπεζα και η Αγροτική Τράπεζα με 7% περίπου.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.9: Ποσοστό συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας-E65

Στο γράφημα 4.10, παρουσιάζονται οι συμμετοχές των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας-E65 σε εκατομμύρια ευρώ. Η BANCO ESPIRITO SANTO S.A., LONDON BRANCH συμμετέχει στη χρηματοδότηση με το μεγαλύτερο ποσό των 93.734.316ευρώ. Ακολουθούν οι BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA S.A., η FORTIS BANK, S.A. SUCURSAL EN ESPANA και η Τράπεζα Πειραιώς με 93.636.062ευρώ. Ενώ, τη μικρότερη συμμετοχή στο χρηματοδοτικό σχήμα κατέχει η CAIXA BANCO DE INVESTIMENTO S.A. με 8.351.590ευρώ και η PROBANK S.A. με 12.773.020ευρώ.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.10: Συμμετοχή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας-E65 σε εκατομμύρια ευρώ.

4.7.3 Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες μεταβλήθηκαν κατά την υλοποίηση της σύμβασης παραχώρησης. Η οικονομική κρίση με τη συνεπαγόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η αύξηση των τιμών διοδίων, η αύξηση του ΦΠΑ, η αβεβαιότητα στον τομέα της εργασίας δημιούργησαν συνθήκες που επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης (από τους παραχωρησιούχους) κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Επιπλέον, η κατάσταση έθεσε σε διακύβευση την ικανότητα του έργου να παρέχει επαρκείς διαβεβαιώσεις στις δανείστριες τράπεζες ότι τα δάνειά τους θα επιστραφούν. Από τον Απρίλιο του 2014 δόθηκε το «πράσινο φως» και η εκκίνηση των μεγάλων αυτοκινητόδρομων μετά από την διακοπή των κύριων εργασιών από το 2010 είναι προ των πυλών. Έτσι θα ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης, έχει επέλθει τελική συμφωνία με τις τράπεζες, οι

αποζημιώσεις θα είναι ύψους 59,50 εκατ. ευρώ. και το χρηματοδοτικό κενό θα καλυφθεί κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από τους πόρους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων αλλά και μέσω δανείου που χορήγησε η Ευρωπαϊκή τράπεζα Επενδύσεων.

4.8 Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑ

4.8.1 Στοιχεία έργου

Ο Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και ο κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη έχουν συνολικό μήκος 205χλμ. Στις υποχρεώσεις της Σύμβασης Παραχώρησης περιλαμβάνεται: Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 100χλμ, η Βελτίωση, Λειτουργία και Συντήρηση του υφιστάμενου τμήματος: Κόρινθος - Τρίπολη (μήκους 82,5χλμ.), Η Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων που κατασκευάζονται από το Ελληνικό Δημόσιο [Αθηναίο – Λεύκτρο, μήκους 14,6χλμ, που περιλαμβάνει και την Σήραγγα Ραψομάτη καθώς και Παραδείσια – Τσακώνα μήκους 11,0χλμ όπου γίνεται η ανακατασκευή μετά την κατολίπηση του 2003. Σύμφωνα με τον Ν. 3559 ΦΕΚ 102Α/14-5-2007, η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε την 31-1-2007 και τέθηκε σε ισχύ την 3-3-2008. Στον πίνακα 4.13 παρουσιάζονται οι μέτοχοι της εταιρίας ειδικού σκοπού και τα ποσοστά συμμετοχής τους:

Πίνακας 4.13 Μέτοχοι της εταιρείας παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Μορέα

ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	71,67%
INTRACOM HOLDINGS	13,33%
J&P ΑΒΑΞ Α.Ε.	15,00%

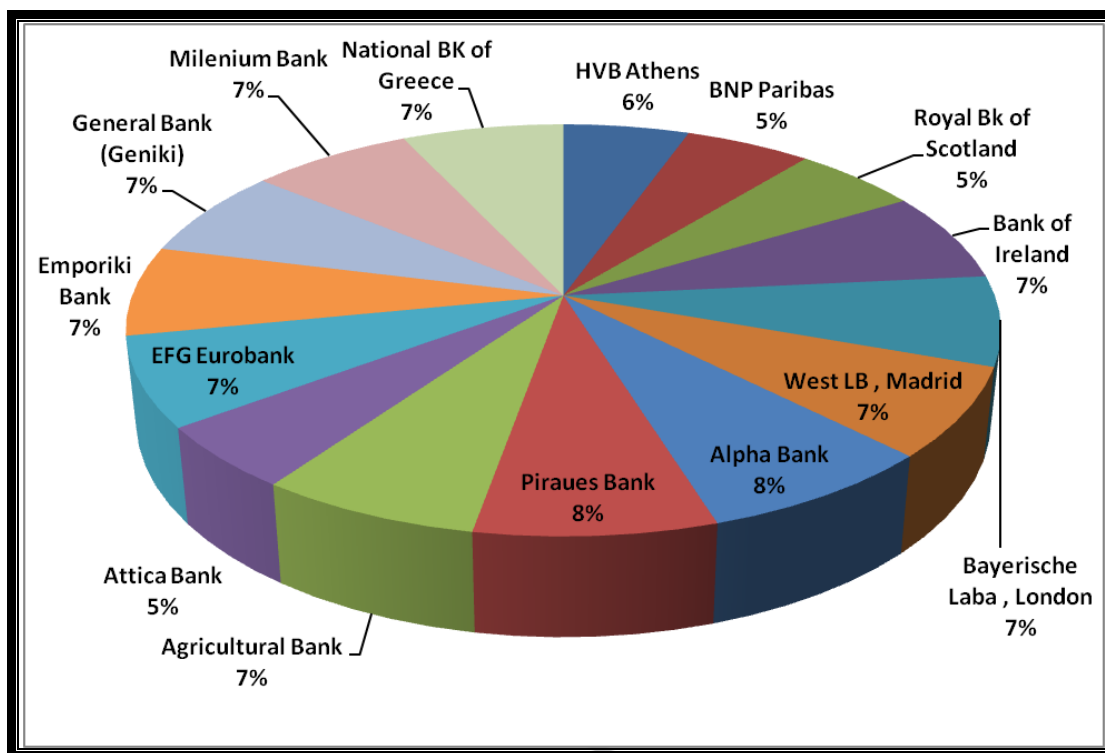
4.8.2 Χρηματοδότηση έργου και ο ρόλος των τραπεζών

Στον πίνακα 4.14, παρουσιάζονται οι πηγές χρηματοδότησης του αυτοκινητόδρομου Μορέα κατά την ημερομηνία παραχώρησης. Το 8,71% θα χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια, το 27,84% από τη χρηματοδοτική συμβολή δημοσίου, το 42,67% από κύριο δάνειο των εμπορικών τραπεζών και το 8,56% από το μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου. Ακόμη, το 12,21% θα χρηματοδοτηθεί από δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Παρατηρείται η μεγάλη συμβολή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου το κύριο δάνειο και το επιπλέον δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) κατέχουν το 54,89% της χρηματοδότησης όλου του έργου. Μεγάλη επίσης είναι η συμβολή της χρηματοδότησης του δημοσίου ενώ, τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια προβλέπονται ελάχιστα. Κατά τα προβλεπόμενα στο χρηματοοικονομικό μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, η χρηματοδότηση του έργου κατά την περίοδο κατασκευής έχει ως εξής (σε εκ. €):

Πίνακας 4.14: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων παραχωρησιούχου	€ 105.000.000
Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου	€ 341.880.000
Αναμενόμενα έσοδα διωδίων περιόδου κατασκευής	€ 107.000.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών Τραπεζών	€ 524.293.026
Κύριο Δάνειο ΕΤΕπ	€ 150.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	€ 1.228.173.026

Στο γράφημα 4.11, παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Μορέα. Συμμετέχουν στο δανεισμό 15 εμπορικές τράπεζες από τις οποίες 6 Ξένες Τράπεζες με ποσοστό συμμετοχής 37,50% και 9 Ελληνικές Τράπεζες με 62,50%.. Στο χρηματοδοτικό σχήμα παρατηρείται η μεγαλύτερη συμμετοχή των Ελληνικών τραπεζών σε σχέση με τις ξένες. Οι μεγαλύτερες συμμετοχές είναι της Τράπεζας Πειραιώς και της Alpha Bank κατέχοντας από 8% περίπου ενώ, αντίστοιχα την μικρότερη συμμετοχή κατέχει η Attica Bank με 5% μερίδιο συμμετοχής.



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.11: Ποσοστό συμμετοχής των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου Μορέα

Στο γράφημα 4.12, παρουσιάζονται οι συμμετοχές των τραπεζών στη χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου Μορέα σε εκατομμύρια ευρώ:



Πηγή: ίδια επεξεργασία δεδομένων

Γράφημα 4.12: Συμμετοχή των τραπεζών στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητόδρομου μορέα σε εκατομμύρια ευρώ.

Στο χρηματοδοτικό σχήμα περιλαμβάνεται ο δανεισμός της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ETEΠ) του ποσού των 150.000.000 ευρώ. Ακολουθούν η Alpha Bank και η Τράπεζα Πειραιώς που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση με το ποσό των 40.160.845,79ευρώ. Ενώ, τη μικρότερη συμμετοχή στο χρηματοδοτικό σχήμα κατέχει η Attica Bank με 26.214.651,3 ευρώ.

4.8.3 Εξέλιξη του έργου και παρούσα κατάσταση

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Επί πλέον δεν λειτούργησαν όλοι οι Σταθμοί Διοδίων όπως προέβλεπε η σύμβαση. Είχε δημιουργηθεί κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούσαν να πληρώνουν τα διόδια. Τέλος, λόγω καθυστέρησης υλοποίησης των εργασιών, δεν εισπράττονται διόδια σύμφωνα με τις προβλέψεις της σύμβασης παραχώρησης.

Από τα στοιχεία της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων έργων μέχρι και το 2011 είχε εισπραχθεί το 44% των συνολικά προβλεπομένων εσόδων από τα διόδια, ενώ είχε παρέλθει το 78% του χρόνου κατασκευής. Μέχρι το συμβατικό τέλος της διάρκειας της κατασκευής δεν αναμενόταν να συμπληρωθεί το απαιτούμενο ποσό για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου.

Επισημαίνεται όμως ότι η γενικότερη μείωση της κυκλοφορίας και των εσόδων δεν επηρέασε τη βιωσιμότητα του έργου, διότι η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει επιδότηση λειτουργίας του έργου από το Δημόσιο, σε περίπτωση που τα έσοδα του έργου κατέλθουν κάτω από ένα ορισμένο ύψος (Οριο Κινδύνου Κυκλοφορίας Εσόδων (ΟΚΚΕ) που έχει αναλάβει ο παραχωρησιούχος). Από ότι είδαμε και στο χρηματοδοτικό σχήμα τα αναμενόμενα έσοδα των διοδίων είχαν μικρό ποσοστό συμμετοχής στη χρηματοδότηση ενώ η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου κατείχε μεγάλο μερίδιο κατά την ημέρα έναρξης της σύμβασης παραχώρησης. Από τον Απρίλιο του 2014 έγινε το «ξεπάγωμα» των μεγάλων αυτοκινητόδρομων μετά από δυο χρόνια. Συνεπώς, γίνεται η εκκίνηση του αυτοκινητόδρομου Αιγαίου. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης, έχει επέλθει τελική συμφωνία με τις τράπεζες και το χρηματοδοτικό κενό θα καλυφθεί κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από τους πόρους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων αλλά και μέσω δανείου που χορήγησε η Ευρωπαϊκή τράπεζα Επενδύσεων. Οι αποζημιώσεις του συγκεκριμένου έργου θα είναι ύψους 59,50 εκατ. ευρώ.

4.9 Συνοπτικά συμπεράσματα έρευνας

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιήθηκε έρευνα με σκοπό την καταγραφή του ρόλου των τραπεζών στη χρηματοδότηση πέντε Ελληνικών αυτοκινητόδρομων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ξεκινώντας από την ημέρα υπογραφής των συμβάσεων παραχώρησης το 2007 και καταλήγοντας στο σήμερα παρατηρήθηκε ή έντονη συμμετοχή των τραπεζών ιδιαίτερα των Ελληνικών στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων επενδύοντας μεγάλα κεφάλαια. Μεγαλύτερη συμμετοχή στη συνολική χρηματοδότηση ήταν αυτή της Τράπεζας Πειραιώς ενώ, ακολούθησαν η Εθνική και Αγροτική Τράπεζα.

Η μείωση των εσόδων από τα διόδια λόγω της μείωσης της κυκλοφορίας επηρέασε τη βιωσιμότητα των έργων. Λόγω των ιδιαιτεροτήτων της μορφής δημιουργίας των συγκεκριμένων έργων(χρηματοδότηση έργου), με συμμετοχές του δημοσίου, του Ελληνικού και ξένου ιδιωτικού τομέα και πολλών Ελληνικών και ξένων τραπεζών παρατηρήθηκε η έντονη εξάρτηση μεταξύ των μερών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την έλλειψη συντονισμού σε συμφωνίες και πρωτοβουλίες στις συμβάσεις παραχώρησης ιδιαίτερα με την έναρξη των πρώτων δυσχερειών της οικονομικής κρίσης. Ο τραπεζικός τομέας λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που δέσμευσε άσκησε μεγάλη πίεση στα υπόλοιπα μέρη για την αποπληρωμή των δανείων ιδιαίτερα στο κράτος ζητώντας επαναδιαπραγματεύσεις και περισσότερες εγγυήσεις σταματώντας την χρηματοδότηση όπου τελικά επήλθε το πάγωμα των έργων δημιουργώντας περισσότερα προβλήματα.

Εντύπωση κάνει το γεγονός ότι όσο αναφορά τον αυτοκινητόδρομο του Μορέα η γενικότερη μείωση της κυκλοφορίας και των εσόδων δεν επηρέασε τη βιωσιμότητα του έργου. Αυτό συνέβη γιατί στο χρηματοδοτικό σχήμα παρόλο που η συμμετοχή του τραπεζικού τομέα ήταν αξιόλογη, τα αναμενόμενα έσοδα των διοδίων είχαν μικρό ποσοστό συμμετοχής ενώ, η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου κατείχε μεγάλο μερίδιο. Συνεπώς, αν δεν βασιζόνταν τα έργα τόσο πολύ στα αναμενόμενα έσοδα των διοδίων αλλά είχαν δημιουργηθεί κι άλλες εναλλακτικές τα έργα δεν θα είχαν τόσες μεγάλες απώλειες.

Γενικά χωρίς την έντονη συμμετοχή του τραπεζικού τομέα δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν τέτοιου είδους έργα υψηλών προδιαγραφών ενώ, παρόλη την έλλειψη ρευστότητας και αδυναμία του δημοσίου για αποζημιώσεις έχουν πολλά πλεονεκτήματα να παραμείνουν στη χρηματοδότηση των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων και να επέλθουν σε συμφωνία με το κράτος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1 Συμπεράσματα

Ο ρόλος των τραπεζών στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων θεωρείται σημαντικός αφού συμμετέχουν στους πέντε αυτοκινητόδρομους με ποσοστά της τάξης του 40,39 με 57,08%. Ακόμη ο ρόλος των τραπεζών ήταν καθοριστικός στις εξελίξεις των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων εφόσον κατάφεραν να ανακόψουν τη δημιουργία των έργων διακόπτοντας τη χρηματοδότηση τους. Έτσι, φάνηκε αισθητά η δύναμη των τραπεζών στην πορεία και στις διαπραγματεύσεις των έργων. Η μεγάλη συμμετοχή των τραπεζών στα χρηματοδοτικά σχήματα, η έλλειψη ρευστότητας και η μεγάλη άνοδος στο κόστος χρηματοδότησης τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των αυτοκινητόδρομων.

Στη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων που εξετάστηκαν συμμετείχαν συνολικά 49 τράπεζες από τις οποίες οι 14 είναι Ελληνικές. Τις πρώτες 8 θέσεις με τα μεγαλύτερα ποσά στα χρηματοδοτικά σχήματα και των πέντε αυτοκινητόδρομων κατέχουν οι Ελληνικές τράπεζες. Μεγαλύτερη συμμετοχή έχει η Τράπεζα Πειραιώς με 264.956.567,50ευρώ ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος με 205.119.167,96, έπειτα η Αγροτική Τράπεζα με 197.528.440,40ευρώ και η Εμπορική Τράπεζα με 194.883.569,76ευρώ. Στις τελευταίες θέσεις των χρηματοδοτικών σχημάτων βρίσκονται η Attica Bank με 33.053.691,30 η HVB Athens με 28.678.828,52ευρώ και η Hellenic Public Bank Ltd. με 14.800.908,99ευρώ. Μεγάλο ήταν το ενδιαφέρον των ξένων τραπεζών στην επένδυση των Ελληνικών αυτοκινητόδρομων συμμετέχοντας στα χρηματοδοτικά σχήματα 35 ξένες τράπεζες. Έτσι, στις πρώτες θέσεις της συνολικής χρηματοδότησης των αυτοκινητόδρομων είναι η DekaBank Deutsche Girozentrale με 122.180.262,69ευρώ, η FORTIS BANK, S.A. SUCURSAL EN ESPANA με 104.574.142,00ευρώ και η BANCO ESPIRITO SANTO S.A., LONDON BRANCH με 93.734.316,00ευρώ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία διαφαίνεται η μεγάλη επενδυτική ικανότητα των Ελληνικών τραπεζών την περίοδο εκείνη διακρίνοντας τη συμμετοχή τους στα χρηματοδοτικά σχήματα των αυτοκινητόδρομων ως ευκαιρίες μεγάλου κέρδους και χαμηλού κινδύνου. Αυτό γιατί είχαν να συναναστραφούν με τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες της εγχώριας και

διεθνής σκηνής, και τις εγγυήσεις του κράτους. Τίποτα όμως δεν ήταν προβλέψιμο μάλλον ακόμη και οι χαμηλότερες προβλέψεις των σεναρίων των τραπεζών απείχαν πολύ από την πραγματικότητα. Η έκταση της χρηματοοικονομικής κρίσης και τα αποτελέσματα της στη ρευστότητα των τραπεζών ήταν ο παράγοντας που δημιούργησε φόβο και προβληματισμούς στο οικονομικό και χρηματοπιστωτικό σύστημα με αποτέλεσμα τη δημιουργία των αλυσιδωτών προβλημάτων στις συμβάσεις παραχώρησης. Έτσι, λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης πολλές τράπεζες ήθελαν να αποχωρίσουν από τη χρηματοδότηση των αυτοκινητόδρομων λόγω των μεγάλων κινδύνων που επέφεραν όπου φαινόταν ασύμφορο να δεσμεύουν πλέον μεγάλα κεφάλαια.

Τελικά, βρέθηκαν λύσεις από τη πλευρά του κράτους βρίσκοντας νέες πηγές κεφαλαίων για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού. Ακόμη, το κράτος έθεσε σε διαδικασία πολλούς δημοσίους οργανισμούς να καταγράψουν την έως τότε εξέλιξη των έργων και να προτάσσουν λύσεις σε εγγενή και χρηματοδοτικά προβλήματα των αυτοκινητόδρομων. Έτσι, μειώθηκαν οι προϋπολογισμοί και κάποια στάδια των έργων (όπως παρακάμψεις κ.α) που ήταν πολύ δαπανηρά και δεν ήταν απαραίτητα να δημιουργηθούν. Ενώ, έγινε αναθεώρηση πολλών σημείων των συμβάσεων παραχώρησης με σκοπό την αναγκαία συνέχιση τους με πιο συντηρητικούς τρόπους δίχως να μειωθεί αισθητά η ποιότητα και προδιαγραφή τους. Συνεπώς, ενώ παρατηρήθηκε η αλληλεξάρτηση του κράτους με το τραπεζικό σύστημα και τον ιδιωτικό τομέα στις εξελίξεις ανέγερσης των αυτοκινητόδρομων, το κράτος αντιστάθηκε αρκετά στις πιέσεις που δέχτηκε, αναλαμβάνοντας τη λύση προβλημάτων ακόμη και κάλυψης του χρηματοδοτικού κενού με νέες πηγές κεφαλαίων.

Σε αυτό το σημείο γίνεται αισθητό ότι ο παρεμβατισμός του κράτους είναι απαραίτητος για την οικονομική ανάπτυξη ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής κρίσης ενώ, στόχος πρέπει είναι η κοινωνική ευημερία και η ολοκληρωμένη ανάπτυξη. Άσχετα με το όφελος του κάθε μέρους που εμπλέκεται στη δημιουργία ενός αυτοκινητόδρομου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το κοινωνικό, πολιτιστικό, πολιτισμικό, εμπορικό, αναπτυξιακό, τεχνικό/τεχνολογικό όφελος ενός ποιοτικού με υψηλές προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου ως δημόσιο αγαθό και τις ζημιές που θα αποκομιστεί ολόκληρη η κοινωνία από την ανακοπή ή μη δημιουργία του.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Brinkerhoff1 Derick W., Brinkerhoff Jennifer M., (2011), Public–private partnerships: Perspectives on purposes, publicness, and good governance, *Public Administration and Development*, Volume 31, Issue 1, pages 2–14.
2. Cingolani M. (2006)., *Economic Impacts of Highway Investment and its Financing*, European Investment Bank 100 Bd. Konrad Adenauer L- 2950 Luxembourg.
3. David H., (2009), A crisis for public-private partnerships (PPPs)?, *Public Services Research Unit (PSIRU), University of Greenwich*, pp. 1-8.
4. European PPP Report Excursive Center, (2009). *The Future Direction*, DLA piper.
5. Eurostat (2002). *ESA95 Manual on Government Deficit and Debt*, Luxembourg-Office for Official Publications of the European Communities.
6. Gatti S., (2008). *Project Finance in theory and practice*, Academic Press.
7. Horvat R., Vurdelja J., Amidzic M., (2007), *Road Infrastructure Financing Models*, *Traffic Infrastructure Review* Vol. 19, No.6, 401-408.
8. Peters B. Guy, (1998), *Comparative Politics: Theory and Methods*, New York University Press, 262 p.p.
9. Roumboutsos A., Anagnostopoulos K.P,(2008).Public–private partnership projects in Greece: risk ranking and preferred risk allocation, *Construction Management and Economics* (July 2008) 26, 751–763.
10. Savas E.A (2000), *Privatization and Public-Private Partnerships*, Chatham House.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

11. Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου υπ' αριθ. 4219, (2013).,: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων.».
12. Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, (2008), Συμβάσεις Παραχώρησης και συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, παράρτημα 5-2.
13. Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων,(2011), Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων: Προβλήματα και Προτάσεις
14. Γέροντας Α., (2000). Δίκαιο Δημοσίων Έργων: Η Διοικητική Σύμβαση Δημόσιου Έργου.
15. Ελληνικός Σύλλογος Αποφοίτων LSE, (2013)., Το νέο τραπεζικό τοπίο - ρευστότητα, χρηματοδότηση, προοπτικές, London School Of Economics And Political Science.
16. Ενημερωτικό Δελτίο Ολύμπιας οδού, (2012), Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα .
17. Ιωάννης Γιάνναρος (2005), Χρηματοδότηση Δημοσίων Έργων, Συνέδριο ΤΕΕ: Δημόσια Έργα.
18. Μόσχος Δ., Χορταρέας Γ., (2011), Χρηματοπιστωτικό σύστημα και οικονομική δραστηριότητα .
19. Ν. 3905/2010 Ενίσχυση και ανάπτυξη της κινηματογραφικής τέχνης και άλλες διατάξεις.
20. Ν3389/2005 Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.
21. Ν.3555/07 (ΦΕΚ Α' 81), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ιόνια Οδός.
22. Ν.3597/07 (ΦΕΚ Α' 168), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ε65.
23. Ν.3559/07 (ΦΕΚ Α' 102), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Μωρέας.
24. Ν.3621/07 (ΦΕΚ Α' 279), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ολυμπία Οδός.
25. Ν.3605/07 (ΦΕΚ Α' 168), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί.
26. Παπαδόπουλος Λ. Δ., Φραγκιαδάκης Κ. Α., (2008). Συγκριτική Ανάλυση της Χρηματοδότησης Έργου και της Εταιρικής Χρηματοδότησης ως εργαλεία κεφαλαιαγοράς, ΕΣΔΟ, 135-151.

27. Πετρουτσάτο Κ., (2013) Συγκριτική Παρουσίαση των εν εξελίξει Συμβάσεων Παραχώρησης στην Ελλάδα, Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων.
28. Στοιχεία Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων.
29. Χαρδούβελης Γ., (2012), Εισαγωγή Συλλογικού τόμου: Ο Χρηματοοικονομικός Τομέας και το Αβέβαιο Μέλλον της Ελληνικής Οικονομίας, Ελληνική Ένωση Τραπεζών

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.ypodomes.com>

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/public_procurement/12201_1_el.htm

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113025665>