

Πληθαίνουν τα δημοσιεύματα σε όλο το φάσμα του ελληνικού Τύπου, αλλά και οι συζητήσεις για το θεσμό της Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), που όπως είναι γνωστό, σε επιταγή σχετικών κοινοτικών Οδηγιών, σκοπεύει εντός του έτους να προωθήσει η κυβέρνηση.

Το ΤΕΕ, με τη δημοσίευση των ιδεών μιας ειδικής Ομάδας Εργασίας που συγκρότησε (τεύχος 2328/24/1/2005), άνοιξε τον εσωτερικό διάλογο μεταξύ των μελών του, ελπίζοντας ότι τις αμέσως επόμενες εβδομάδες θα συγκεντρώσει τις απόψεις ενός ευρύτατου κύκλου διπλωματούχων μηχανικών, που θα αποτελέσουν τη βάση της διαμόρφωσης των τελικών του θέσεων που θα υποβάλει προς το υπουργείο Οικονομίας και το ΥΠΕΧΩΔΕ, συμμετέχοντας στη δημόσια διαβούλευση στην οποία έχει προσκληθεί και αποδεχθεί. Στο σημερινό τεύχος δημοσιεύουμε τις απόψεις του Ινστιτούτου Οικονομίας Κατασκευών (ΙΟΚ) για το θέμα, απόψεις που διαμορφώθηκαν – όπως επισημαίνεται και στο κείμενο – μετά από εκτενή μελέτη όλων των δεδομένων. Είναι αυτονόητο ότι το κείμενο αυτό δε δεσμεύει το ΤΕΕ, αλλά αποτελεί χρήσιμο υλικό για τον περαιτέρω προβληματισμό και την ανάπτυξη του εσωτερικού διαλόγου που επιδιώκει η Διοικούσα Επιτροπή.

ΤΟ ΙΟΚ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Χωρίς καχυποψία ή φοβικά σύνδρομα να προσεγγίσουμε το θεσμό

Οι απόψεις του ΙΟΚ

Ολοκληρώθηκε μελέτη του Τμήματος Συγχρηματοδοτούμενων - Αυτοχρηματοδοτούμενων Έργων του ΙΟΚ με βασικό αντικείμενο το επιχειρηματικό περιβάλλον που διαμορφώνεται στον κατασκευαστικό κλάδο, ενόψει θεσμοθέτησης των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Στη μελέτη αναλύονται ζητήματα που αφορούν στις επικρατέστερες μεθοδολογίες επιλογής μιας ΣΔΙΤ από τον κύριο του έργου (ΚτΕ) - Επενδυτή, στις θεωρίες κατανομής και διαχείρισης κινδύνων, στις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, στο ρόλο των πιστωτικών ιδρυμάτων, καθώς και στην κατηγοριοποίηση των έργων που μπορούν να παραχθούν με ΣΔΙΤ και στη σύνδεσή τους με τη ζήτηση στην εγχώρια αγορά. Επίσης, εξετάζονται οι εξελίξεις επί του θέματος σε επίπεδο ΕΕ και πώς αυτές οι εξελίξεις αναμένεται να επηρεάσουν την εγχώρια αγορά, ενώ παρατίθενται συγκεκριμένες προτάσεις πολιτικής που εκτιμάται ότι θα συμβάλουν στην ομαλή προσαρμογή της εγχώριας αγοράς στο θεσμό.

Μέχρι σήμερα, η παραγωγή δημοσίων τεχνικών έργων στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε, σχεδόν αποκλειστικά, από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, ενώ επικεντρώθηκε σε έργα βασικών υποδομών, γεγονός αναμενόμενο, αφού ήταν και αυτά που εξέλιπαν. Οι σχετικές με τα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας πρόσφατες εξελίξεις, σε συνδυασμό με το σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο που ο κατασκευαστικός κλάδος παίζει, κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας στην εγχώρια οικονομία, οδήγησε στην ταχεία προσέγγιση του θεσμού των ΣΔΙΤ, με στόχο την κάλυψη των βασικών και λοιπών υποδομών (υδρεύσεις, αποχετεύσεις, βιολογικοί, δημόσια κτίρια, σχολεία, αναπλάσεις αστικών συγκροτημάτων, κλπ.) που είτε βρίσκονται σε στάδιο μερικής περάτωσης είτε σε στάδιο ωρίμανσης μελετών είτε στο στάδιο της λειτουργίας τους. Ταυτόχρονα, ο θεσμός των ΣΔΙΤ δύναται να έχει απήχηση και σε έργα προστιθέμενης αξίας, παράμετρος που μπορεί να αξιοποιηθεί σε σημαντικό βαθμό, αφού η διάρθρωση της ελληνικής επικράτειας ευνοεί την ανάπτυξη τέτοιας μορφής επενδυτικών δραστηριοτήτων.

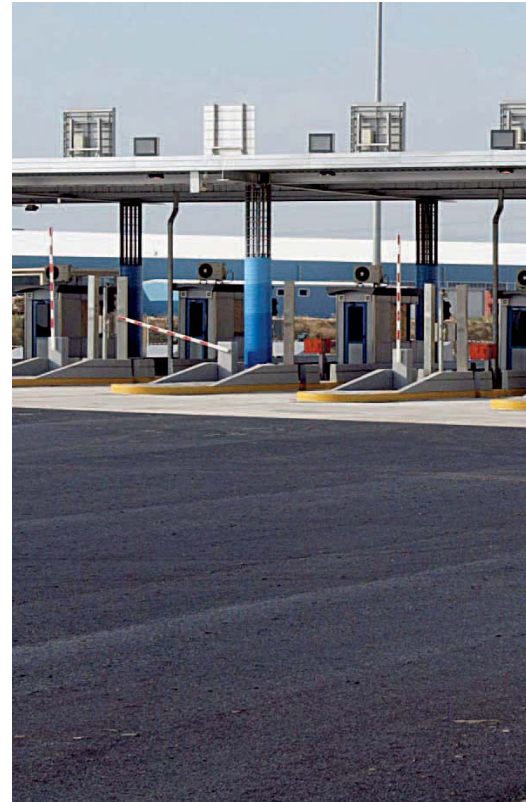
Η επερχόμενη θεσμοθέτηση των ΣΔΙΤ αναμένεται να απελευθερώσει σημαντικούς πόρους από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύ-

σεων¹ και να κινητοποιήσει ιδιωτικά κεφάλαια από την Ελλάδα και το εξωτερικό, εξελίξεις που με τη σειρά τους εκτιμάται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στη διατήρηση υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης και θα έχουν ευεργετικές συνέπειες και στα υπόλοιπα δημοσιονομικά μεγέθη της χώρας.

Σύμφωνα με τη μελέτη, υπάρχει η θεσμική δυνατότητα άμεσου σχεδιασμού και υλοποίησης ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, σε σημαντικό αριθμό κατηγοριών έργων, αφού οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν εξαιρούνται των διατάξεων του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου δημοσίων έργων και ρυθμίζονται από τις ισχύουσες κοινοτικές Οδηγίες. Ταυτόχρονα, όμως, στη μελέτη τονίζεται ότι ο εγχώριος κατασκευαστικός κλάδος, ως σύνολο, δε δείχνει έτοιμος απέναντι στις νέες αυτές τάσεις, γεγονός που δεν προέρχεται από κατασκευαστική ανεπάρκεια στην υλοποίηση των έργων - παράμετρος ήσσονος σημασίας στις ΣΔΙΤ - αλλά από την αδυναμία ανταπόκρισης της πλειοψηφίας των εγχώριων τεχνικών εταιρειών στα πιο βασικά συστατικά μιας ΣΔΙΤ, όπως ο χρηματοοικονομικός σχεδιασμός και η οικονομική βιωσιμότητα, παράγοντες, δηλαδή, που είναι καθοριστικοί για την επιτυχή έκβαση μιας πολυετούς διάρκειας ΣΔΙΤ. Ωστόσο, σημαντικότερο πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπίσει η εφαρμογή του θεσμού των ΣΔΙΤ από τη δομή και διάρθρωση της μεγάλης πλειοψηφίας των Κυρίων των Έργων (δημόσιος τομέας, Οργανισμοί, ΟΤΑ, κλπ.) και την αδυναμία τους να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις του σχεδιασμού, μελέτης και υλοποίησης μιας ΣΔΙΤ, παράγοντες, οι οποίοι θα μπορούσαν άμεσα να αντιμετωπιστούν με την υιοθέτηση συγκεκριμένων μεθοδολογικών εργαλείων σε συνδυασμό με την πολιτική βούληση για την άμβλυνση των προαναφερόμενων δυσχερειών.

Ενδεικτικά, οι σημαντικότερες υπηρεσίες που καλείται να υλοποιήσει ο ΚτΕ είναι:

- Συνοπτική περιγραφή τεχνικού και οικονομικού αντικείμενου μιας ΣΔΙΤ.
- Προσδιορισμός των ακινήτων που θα διατεθούν για την επένδυση και έλεγχος ιδιοκτησιακού καθεστώτος.
- Προσδιορισμός χωροθετήσεων, περιβαλλοντικών εγκρίσεων και λοιπών προαπαιτούμενων υποστηρικτικών διαδικασιών καθώς και έ-



λεγχος για την έγκαιρη ολοκλήρωσή τους.

- Διερεύνηση κοινωνικής αποδοχής έργου και έλεγχος διαδικασιών που έχουν ακολουθηθεί (αποφάσεις αρμοδίων οργάνων, εποπτευόμενων φορέων, κλπ.).
 - Ενδεικτική μελέτη βιωσιμότητας και προσέγγιση της χρηματοδότησης του έργου.
 - Μελέτη νομικού πλαισίου Οργανισμού και επιλογή διαγωνιστικής διαδικασίας για τη ΣΔΙΤ που έχει επιλεγεί.
 - Κατάρτιση τευχών διαγωνισμού.
 - Τεχνική, οικονομική και νομική υποστήριξη κατά την αξιολόγηση των προσφορών.
 - Κατάρτιση συμβάσεων και έλεγχος νομιμότητας αυτών.
 - Παρακολούθηση υλοποίησης συμβατικών υποχρεώσεων του ιδιώτη επενδυτή.
- Εξίσου σημαντικές είναι και οι υπηρεσίες που καλείται να υλοποιήσει ο ιδιώτης - επενδυτής και οι οποίες σαφώς διαφοροποιούνται σε σχέση με την προσέγγιση των κλασικών δημοσίων έργων. Απαιτούν καλή οργάνωση, πιστοληπτική ικανότητα, μεθοδολογία και επιλογή των κατάλληλων στελεχών. Αναλυτικότερα, οι σημαντικότερες εξ αυτών είναι οι κάτωθι:
- Διερεύνηση νομικού πλαισίου της συγκεκριμένης ΣΔΙΤ και αξιολόγηση της υφιστάμενης εμπειρίας από σχετικά έργα που έχουν πραγματοποιηθεί στον επιλεχθέντα Οργανισμό.
 - Συγκέντρωση, κωδικοποίηση και αξιολόγηση διαθέσιμων στοιχείων από ΚτΕ.



την πάροδο του χρόνου.

Στη μελέτη του ΙΟΚ τονίζονται επίσης τα κάτωθι:

✓ Η Ελλάδα αποτελεί αγορά στην οποία ο θεσμός των ΣΔΙΤ μπορεί να αναπτυχθεί και να καλύψει τόσο τις ανάγκες σε βασικές υποδομές όσο και σε έργα υψηλής προστιθέμενης αξίας.

✓ Η κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου κρίνεται αναγκαία και αποτελεί καθαρά πολιτική επιλογή. Στο σχέδιο αυτό θα πρέπει: i) να καταγραφούν και αξιολογηθούν οι υφιστάμενες ανάγκες της χώρας και οι διαθέσιμοι πόροι για την υλοποίησή τους και ii) να εντοπιστούν τα θεσμικά προβλήματα, τα οποία οφείλονται στην πολυνομία των εμπλεκόμενων φορέων, και λειτουργούν ανασταλτικά στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. Σημειώνεται ότι παρόλο το γεγονός ότι το 70% της ακίνητης περιουσίας της χώρας ανήκει στο δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι ξεκαθαρισμένα ζητήματα ιδιοκτησίας, χρήσεων, κλπ.

✓ Δεν φαίνεται να απαιτείται η κατάρτιση ενόχου ενιαίου και συγκεκριμένου θεσμικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ, δεδομένου ότι και η κοινοτική νομοθεσία, πέραν των βασικών απαιτήσεων που θέτει (προστασία ανταγωνισμού, κανόνες δημοσιότητας, κλειστή ή ανοικτή διαδικασία, κλπ.), δίδει στον ΚτΕ σημαντικά περιθώρια διατύπωσης των ιδιαιτεροτήτων και των αναγκών κάθε ΣΔΙΤ.

✓ Στη διάρκεια των τελευταίων μηνών έχουν υπάρξει ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις ή αναμένονται να δρομολογηθούν (Νόμος ΥΠΕΣΔΑ ΘΗΣΕΑΣ για τους ΟΤΑ, Αναπτυξιακός Νόμος, Νομοσχέδιο για την ΚΕΔ που αφορά τα ακίνητα του Δημοσίου, πολεοδομικές και λοιπές ρυθμίσεις από το ΥΠΕΧΩΔΕ), οι οποίες κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση και με τον κατάλληλο συντονισμό θα δημιουργήσουν συνθήκες για την προσέλκυση επενδυτών και άντληση ιδιωτικών κεφαλαίων. Ο συντονισμός αυτός κρίνεται απαραίτητος, ώστε να μην υπάρχουν αποσπασματικές ρυθμίσεις, οι οποίες θα δημιουργήσουν σύγχυση στην αγορά, ενώ στη μελέτη τονίζεται ότι θα πρέπει να ενταχθεί στο αρχικό στρατηγικό σχέδιο.

✓ Η ανάγκη έργων υποδομής είναι υψηλή, ειδικά στην περιφέρεια, ωστόσο θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ετοιμότητα των ΚτΕ, στα θέματα που προαναφέρθηκαν, δεν είναι η απαιτούμενη, με συνέπεια την αδυναμία άμεσης έναρξης διαγωνιστικών διαδικασιών για έργα ΣΔΙΤ. Πρέπει να δοθεί, άμεσα και αποτελεσματικά,

- Μελέτη Βιωσιμότητας (γενικές αρχές που θα πρέπει να ακολουθούνται): περιγραφή έργου, γενικά στοιχεία, στοιχεία αγοράς, νομικό πλαίσιο συμμετοχής, ανάλυση κόστους – εσόδων, προσφορά – ζήτηση, κύριες πηγές ιδιωτικών κεφαλαίων, χρηματοοικονομική ανάλυση – αναλύσεις ευαισθησίας, συμπεράσματα.

- Ανάλυση ωφελειών - κινδύνων και πρόταση κατανομής στα συμβαλλόμενα μέρη.

- Επιλογή κατάλληλης μεθόδου ΣΔΙΤ που θα ακολουθηθεί.

- Διαμόρφωση επιχειρηματικού - συμβατικού πλαισίου ΣΔΙΤ, στο οποίο περιλαμβάνεται η σύμβαση κατασκευής, η σύμβαση διαχείρισης και η σύμβαση παραχώρησης.

- Πόροι που απαιτούνται για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης - σύνδεση με αναπτυξιακό νόμο και λοιπές ενδεχόμενες επιδοτούμενες χρηματοδοτήσεις.

- Υποβολή - υποστήριξη επιχειρηματικού σχεδίου σε πιστωτικά ιδρύματα για χρηματοδότηση της επένδυσης.

- Υποβολή - υποστήριξη επιχειρηματικού σχεδίου (ΥΠΕΘΟ) για επιχορήγηση επιλέξιμων δαπανών του Έργου.

- Επισήμανση εναλλακτικών χρηματοδοτικών δομών και προσέγγιση πιθανών χρηματοδοτών.

Η κατανομή κινδύνων (Risk Allocation) έχει καθοριστική σημασία για τις ΣΔΙΤ, ενώ οι κίνδυνοι πρέπει να αναλαμβάνονται από την πλευρά που είναι σε καλύτερη θέση να τους διαχειριστεί. Ο κίνδυνος είναι θεμελιώδες χα-

ρακτηριστικό γνώρισμα οποιασδήποτε οικονομικής πράξης που ενσωματώνει μελλοντικές ροές, άρα και των ΣΔΙΤ, και επηρεάζει ουσιαστικά το γενικό κόστος ενός έργου. Η πλήρης ανάλυση των κινδύνων απαντά στο ερώτημα εάν θα πρέπει να ξεκινήσει ένα έργο και, κυρίως, ποιος τύπος παραχώρησης είναι κατάλληλος.

Υπάρχουν αυξημένα αποθεματικά κεφάλαια δημόσιων οργανισμών, αλλά θα απαιτηθεί προσεκτική διοχέτευσή τους σε ΣΔΙΤ

Οι κίνδυνοι προέρχονται είτε από απρόβλεπτα γεγονότα είτε από αβέβαιες ρυθμίσεις και εκτιμήσεις, σχετικές με τα στοιχεία που συγκροτούν τα δεδομένα του έργου και τις ροές μελλοντικού εισοδήματος μιας ΣΔΙΤ. Στα κλασικά δημόσια έργα η ανάλυση κινδύνου είχε παραμεληθεί, αφού οι υπάρχοντες κίνδυνοι εσωτερικοποιούνταν από το δημόσιο τομέα χωρίς την κατάλληλη αξιολόγηση ή τον κατάλληλο προσδιορισμό. Οι κίνδυνοι είναι παρόντες καθ' όλη τη διάρκεια ζωής ενός έργου και εξελίσσονται σε φύση και σε ένταση - συνήθως τείνουν να ελαττώνονται με

βάρος στην ενημέρωση σχετικά με τις διαδικασίες και τη μεθοδολογία που θα πρέπει να ακολουθηθεί για τις ΣΔΙΤ, ώστε να υποβοηθηθούν οι ΚτΕ στην αποφυγή αστοχιών, οι οποίες θα δημιουργούσαν αρνητικές επιπτώσεις στον θεσμό των ΣΔΙΤ και στη γενικότερη αποδοχή του από το κοινό.

✓ Απαιτείται η δημιουργία συνεργιών για τη δημιουργία ενός φορέα - εργαλείου γνώσης, ο οποίος θα παρέχει τεχνολογία και συμβουλευτικές υπηρεσίες, στις περιπτώσεις όπου αυτές δεν υπάρχουν, με σκοπό την ωρίμανση των έργων και την προστασία του δημόσιου συμφέροντος. Ο φορέας αυτός θα αποσκοπεί στο να καταστήσει τους ειδικούς εμπειρογνώμονες και την υφιστάμενη τεχνολογία τους αμοιβαία

και ανενήμερος σχετικά με τις όποιες ιδιαιτερότητες και προβλήματα δημιουργούνται στις ΣΔΙΤ.

✓ Ενδεχομένως, στην πορεία εξέλιξης του θεσμού, να πρέπει να δημιουργηθεί μια ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή για επίλυση διαφορών μεταξύ ΚτΕ και ιδιωτών, σε ό,τι αφορά τις ΣΔΙΤ. Η Αρχή αυτή θα πρέπει να είναι σε θέση να γνωμοδοτεί σε σειρά κρίσιμων παραμέτρων που θα επιλεχθούν και που έχουν να κάνουν με τις διαγωνιστικές διαδικασίες, την εφαρμογή των συμβατικών όρων που θα έχουν συναφθεί κλπ.

✓ Σε ό,τι αφορά τα μεγάλα έργα παραχωρήσεων, το καθεστώς θα πρέπει να εξακολουθήσει να είναι το ίδιο, δηλαδή, ειδική προετοιμα-

τητα, η κατανομή των κινδύνων, η τιμολογιακή πολιτική, ο καθορισμός του εύλογου κέρδους του ιδιώτη, η παρακολούθηση των χρηματορικών κλπ. Η κατασκευή αποτελεί μεν σημαντικό τμήμα του όλου έργου, ωστόσο η ολοκλήρωσή της απαιτεί μικρή διάρκεια, συγκριτικά με τη συνολική χρονική ισχύ μιας ΣΔΙΤ, ενώ είναι σαφώς ελεγχόμενη και εύκολα προσδιορίσιμη. Η παράμετρος αυτή θα πρέπει να είναι ξεκαθαρισμένη στις επιχειρηματικές επιλογές του ιδιωτικού τομέα και προς την κατεύθυνση αυτή απαιτείται γνώση και εξειδίκευση.

Συμπερασματικά ο θεσμός των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με καχυποψία ή φοβικά σύνδρομα που θα οδηγήσουν σε πολυνομία, η οποία συνήθως δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά. Εκτιμάται ότι η απελευθέρωση των δυνάμεων του ιδιωτικού τομέα, υπό τις κατευθύνσεις που θα ορίζει ο στρατηγικός σχεδιασμός της Πολιτείας, θα συμβάλει στη διατήρηση υψηλών ρυθμών ανάπτυξης και δημοσιονομικού εξορθολογισμού. Επιπροσθέτως, η αξιοποίηση του αναπτυξιακού νόμου, ο οποίος μετά από δεκαετίες φαίνεται να έχει όραμα και στόχο, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και σε συνδυασμό με την άντληση κεφαλαίων από τα πιστωτικά ιδρύματα θα καλύψει σημαντικό τμήμα του κενού που έχει σήμερα δημιουργηθεί στην εγχώρια κατασκευαστική αγορά. Ο σχεδιασμός, η μελέτη και η υλοποίηση μιας ΣΔΙΤ φαίνεται ως εξαιρετικά δύσκολη διαδικασία και υψηλού ρίσκου, ωστόσο η σωστή μεθοδολογική προσέγγιση (τόσο από τον ΚτΕ, όσο και από τον ιδιώτη - επενδυτή) απλουστεύει αρκετά από τα προαναφερόμενα. Τέλος, και σε ό,τι αφορά την άντληση ιδιωτικών κεφαλαίων - πέραν των πιστωτικών ιδρυμάτων - υπάρχουν αρκετοί δημόσιοι οργανισμοί που διαθέτουν αυξημένα αποθεματικά κεφάλαια, των οποίων η προσεκτική διοχέτευση σε ΣΔΙΤ θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην αξιοποίησή τους.

Υπάρχει η θεσμική δυνατότητα για συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αλλά ο εγχώριος κατασκευαστικός κλάδος, ως σύνολο, δε δείχνει έτοιμος

διαθέσιμα (παραδείγματος χάριν οι Task Forces της Μ. Βρετανίας ή της Ιταλίας) και μέσω αυτών να συμβουλευούνται οι χρήστες σχετικά με τις διαφορετικές μορφές ΣΔΙΤ και τα στάδιά τους, όπως η αρχική μελέτη, ο τρόπος επιλογής ενός εταιρίου ιδιωτικού τομέα, η καλύτερη κατανομή κινδύνων, η επιλογή συμβατικών ρητρών ή ακόμη και η απορρόφηση κοινοτικής χρηματοδότησης. Ο φορέας θα πρέπει να ασκεί αποκλειστικά και μόνο συμβουλευτικές υπηρεσίες και όχι ελεγκτικές, διότι ο ιδιωτικός τομέας λειτουργεί διαφορετικά από τον δημόσιο και το αστικό δίκαιο της χώρας είναι από τα πληρέστερα στην Ευρώπη σε ό,τι αφορά την επίλυση τέτοιας μορφής διαδικασιών.

✓ Σε πρώτη φάση θα πρέπει να επιλεχθούν ορισμένα πιλοτικά έργα όλων των κατηγοριών, εφόσον προηγηθεί ο αρχικός στρατηγικός σχεδιασμός, στα οποία και θα υπάρξει ο απαραίτητος πειραματισμός, σχετικά με ορισμένα κρίσιμα ζητήματα της διαγωνιστικής διαδικασίας και ειδικότερα στην αξιολόγηση των τεχνικών και οικονομικών προσφορών. Σε καμία περίπτωση δεν κρίνεται σκόπιμη η προτυποποίηση των τευχών, δεδομένου ότι τόσο οι κατηγορίες έργων όσο και οι μέθοδοι που δύναται να εφαρμοστούν είναι πολυάριθμες. Αυτό που απαιτείται είναι να δοθεί βάρος στην προετοιμασία και στην ωριμότητα μιας ΣΔΙΤ και, κυρίως, στον αρχικό προσδιορισμό της βιωσιμότητας και της αρχικής αξιολόγησης των κινδύνων ώστε ο ΚτΕ να μην είναι απροετοίμαστος

οία συμβατικών τευχών και κλειστή διαδικασία. Ωστόσο, τα έργα αυτά είναι εξαιρετικά μεγάλου προϋπολογισμού, ειδικών απαιτήσεων, σε ό,τι αφορά το τεχνικό αντικείμενο, και διαφέρουν σημαντικά σε δομή και διάρθρωση από άλλες ΣΔΙΤ. Οι ΣΔΙΤ, στις οποίες αναφέρεται η μελέτη, είναι μικρά και μεσαία έργα, σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο, τα οποία θα είναι είτε ανταποδοτικά είτε προστιθέμενης αξίας. Κατά συνέπεια καθίσταται προφανές ότι πρόκειται για συγκριτικά χαμηλότερου ρίσκου έργα με αποτέλεσμα και η εμπλοκή των πιστωτικών ιδρυμάτων να γίνεται ευχερέστερη.

✓ Τέλος, και οι επιχειρήσεις θα πρέπει να προσαρμοστούν άμεσα στην αλλαγή της δομής και της διάρθρωσης της ζήτησης κατασκευαστικών υπηρεσιών. Στα έργα τύπου ΣΔΙΤ μείζονος σημασίας ζητήματα είναι η βιωσιμότητα

1. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τη σχετική βιβλιογραφία οι ιδιωτικές επενδύσεις δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποκαθιστούν τις δημόσιες, αλλά να λειτουργούν συμπληρωματικά με αυτές. Γενικά αναφέρεται ότι, πέραν της αναπλήρωσης της ανεπαρκούς δημόσιας επενδυτικής δραστηριότητας, η συμμετοχή των ιδιωτών μπορεί να αποδειχθεί σημαντική ως προς τον εξορθολογισμό των επενδυτικών δαπανών και την καλύτερη διαχείριση του δημιουργούμενου κεφαλαίου.

2. Στη σχετική βιβλιογραφία διατυπώνεται η θέση ότι οι κίνδυνοι πρέπει να αναλαμβάνονται από τον καταλληλότερο συμβαλλόμενο, ο οποίος θεωρείται αυτός που μπορεί να ελέγξει τις αιτίες του σχετικού κινδύνου, αλλά και να είναι σε θέση να τον αντιμετωπίσει και ακόμη έχει το κίνητρο να το πράξει, χαρακτηριστικά που δε συμπύκνουν πάντα. Επίσης, διατυπώνεται η θέση ότι ο καταμερισμός κινδύνων πρέπει να γίνεται όχι μόνο σύμφωνα με την καταλληλότητα του φορέα για τη διαχείριση του κινδύνου, αλλά βάσει του κόστους της διαχείρισης αυτής, το οποίο πρέπει εκ των προτέρων να συνεκτιμάται.