



**ΔΙΕΘΝΕΣ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΙΣ
ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ**

Πρόσκληση επενδυτών για τα έργα τρίτης γενιάς

Η χρηματοδότηση των έργων υποδομής διεθνώς, είναι σήμερα κατακερματισμένη, γιατί εμπλέκονται πολλές πηγές και αυτό την κάνει πιο σύνθετη, με αποτέλεσμα οι ρυθμοί των αποφάσεων να γίνονται πιο αργοί. Ωστόσο επικρατεί συγκρατημένη αισιοδοξία ότι θα επανέλθει η ρευστότητα στην αγορά με δάνεια για την εκτέλεση έργων υποδομής.

Το ελπιδοφόρο αυτό μήνυμα για την πορεία και το μέλλον των έργων υποδομής με τη μορφή παραχωρήσεων ή ΣΔΙΤ σε περίοδο κρίσης των χρηματοπιστωτικών αγορών, δόθηκε κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης και του Διεθνούς Συνεδρίου της EIC (European International Contractors), το οποίο διοργανώθηκε στις αρχές Οκτωβρίου

στην Αθήνα από την ΠΕΔΜΕΔΕ.

Τις εργασίες του συνεδρίου που είχε ως θέμα τη «Χρηματοδότηση Έργων Υποδομής σε Περίοδους Χρηματοοικονομικής Δυσχέρειας: Ποιο είναι το μέλλον των συγχρηματοδοτούμενων έργων» κήρυξε ο υπουργός Υποδομών **Δημήτρης Ρέππας**.

Στο συνέδριο μετείχαν στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα από την Ελλάδα και το εξωτερικό, εκπροσωπώντας επενδυτές, τον κατασκευαστικό, συμβουλευτικό και νομικό κλάδο, καθώς και διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Καταξιωμένοι ομιλητές ανέπτυξαν τη θεματολογία τους σχετικά με τις εξελίξεις στο διεθνή χώρο των συγχρηματοδοτούμενων έργων υποδομής.

Επιμέλεια: **ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΡΑΧΑΛΗΣ**

Δρομολογούνται έργα με συμβάσεις παραχώρησης

Η εκτέλεση έργων με παραχώρηση και με συμπράξεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε μία περίοδο κρίσης έχουν εξαιρετικό ενδιαφέρον, καθώς μπορεί να αποτελέσουν σημαντικά εργαλεία για την υπέρβασή της. Σημείωσε, όμως, ότι βασική προϋπόθεση είναι η προσέλκυση επενδύσεων και αυτό θα επιτευχθεί με πολιτική σταθερότητα, αξιοπιστία, καλή εικόνα της χώρας και συνέχιση διαρθρωτικών αλλαγών και εξυγιαντικών τομών.

Ο υπουργός κάνοντας μια αναφορά στα έργα που έχουν κατασκευαστεί στη χώρα με το καθεστώς των ΣΔΙΤ και έχουν επιτύχει, σημείωσε ότι με το ίδιο καθεστώς δρομολογούνται και αρκετά μελλοντικά έργα κυρίως στον τομέα των μεταφορών.

Η τρίτη γενιά έργων

Αναφερόμενος στην τρίτη γενιά έργων στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ ο υπουργός τόνισε ότι αυτά θα δημοπρατηθούν σταδιακά έως τα τέλη του 2011. Πιο συγκεκριμένα, στο τέλος του χρόνου αναμένεται να έχουν κατατεθεί οι προσφορές για το αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης, αλλά και για τους αυτοκινητόδρομους μήκους 44 χιλιομέτρων που θα εξασφαλίσουν την πρόσβαση στις νέες εγκαταστάσεις.

Ταυτόχρονα, μελετάται για την επόμενη διετία η προώθηση των αυτοκινητόδρομων της Αττικής μήκους 35 χλμ. και προϋπολογισμού 1 δισ. ευρώ, που μπορεί να γίνει σε δύο φάσεις, καθώς και η σύνδεση της Λευκάδας με την ηπειρωτική χώρα προϋπολογισμού 50 εκ. ευρώ με συμβάσεις παραχώρησης.

Προτεραιότητα δίνεται στο νέο αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα - Θήβα, μήκους 50 χιλιομέτρων, που θα παρακάμπτει τα κορεσμένα τμήματα αυτοκινητοδρόμων στην Αθήνα και κυρίως θα αποσυμφορήσει τον Κηφισό, ενώ ανακοινώθηκαν και μικρότερα έργα που αφορούν στη

ζεύξη της Λευκάδας με την Αιτωλοακαρνανία. Επίσης, με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων θα προωθηθούν έργα εκσυγχρονισμού σε 50 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, αλλά και στη δημιουργία μονάδων ασφαλάτωσης στη νησιωτική χώρα.

Συνεργασία με την ΕΤΕπ

Το υπουργείο στηρίζει τα έργα παραχώρησης, επισημαίνει ο υπουργός, και με κατάλληλες παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες επιδιώκει να αντιμετωπίσει και να λύσει προβλήματα τα οποία οφείλονται στην έναρξη κατασκευής αυτών των έργων χωρίς την απαιτούμενη διοικητική ωριμότητα, ενώ, αναφερόμενος στους οικονομικούς πόρους, τόνισε ότι αυτοί είναι πε-

των ΣΔΙΤ «επιστρέφει» στο καλό παρελθόν τους ή θα πρέπει να αναζητηθούν άλλοι παίκτες για την αγορά. Και σε αυτό το σημείο κάλεσε κυβερνήσεις και τράπεζες να δώσουν απαντήσεις. Όπως είπε «αν και υπάρχει μια ελαφριά ανάκαμψη στον τομέα της χρηματοδότησης, ωστόσο η αγορά είναι ακόμη πληγωμένη».

Απαιτείται συνεργασία όλων των εταιρών

Από την πλευρά τους, ο πρόεδρος της ΠΕΔΜΕΔΕ **Γ. Ρωμοσιός** και ο **Γ. Δημητρίου**, εκπρόσωπος της Ένωσης στην ΕΙC, και μέλος της «JP Άβαξ» η οποία είχε και την τεχνική υποστήριξη διοργάνωσης του συνεδρίου, προλογίζοντας τον υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ Δ. Ρέππα, τό-

δοτήσεις των συγχρηματοδοτούμενων έργων παρουσίασε ο προϊστάμενος, Υπηρεσιών Δανεισμού της Τράπεζας για την Ελλάδα, **Θ. Κουβαράκης**, ο οποίος σημείωσε ότι η κρίση έχει ως συνέπεια τη μείωση των χρηματοδοτήσεων σε έργα ΣΔΙΤ, αναφέροντας, χαρακτηριστικά, ότι το 2008 δόθηκαν 3,5 δισ. ευρώ και το 2009 2 δισ. ευρώ. Ωστόσο η τράπεζα έχει αναπτύξει μια σειρά χρηματοοικονομικών εργαλείων ώστε να μπορεί να αναλαμβάνει τους κινδύνους σε πολύ ευαίσθητες συναλλαγές. Ωστόσο ο κ. Κουβαράκης τόνισε ότι στο μέλλον θα χρηματοδοτηθούν μόνο έργα που διαθέτουν ολοκληρωμένες μελέτες.

Ανέφερε, ακόμη, ότι «σε μια τελευταία εξέλιξη η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα διευκολύνει την έκδοση ομολόγων για τη δημιουργία δευτερευόντων δανείων που θα απορροφηθούν σε διάφορους τομείς της οικονομίας».

Ο κ. Κουβαράκης επικεντρώθηκε στη μέχρι τώρα παρουσία της ΕΤΕΠ στη χρηματοδότηση έργων παραχώρησης, τις επενδυτικές προκλήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίως σε σημαντικά έργα υποδομής, και το ρόλο της ΕΤΕΠ στη διευκόλυνση της εφαρμογής συγκεκριμένων έργων και κυρίως αυτών που εμπλέκουν τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Τα έργα αυτά που προωθούνται τα τελευταία χρόνια, αφορούν στην πλειοψηφία τους τις μεταφορές, όσον αφορά τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Παραχώρηση υπό τη σκέπη της ευρωπαϊκής οικονομικής κρίσης

Την ανθεκτικότητα των ευρωπαϊκών συγχρηματοδοτούμενων έργων, κατά την περίοδο της ευρωπαϊκής κρίσης, που εξελίχθηκε ως επακόλουθο της οικονομικής κρίσης, ανέπτυξε ο διευθύνων σύμβουλος της «Meridiam Infrastructure», **T. Diau**, ενώ, όπως είπε, είχαν να αντιμετωπίσουν από τη μιά

Δ. Ρέππας: Η προσέλκυση επενδύσεων θα επιτευχθεί μόνο με πολιτική σταθερότητα, αξιοπιστία και καλή εικόνα της χώρας και συνέχιση διαρθρωτικών αλλαγών και εξυγιαντικών τομών

ριορισμένοι και χρειάζονται την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση. Στο πλαίσιο αυτό, η πολιτεία βρίσκεται σε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προκειμένου να αντληθούν κεφάλαια για την εκτέλεση νέων έργων. «Είναι αναγκαίο κάθε φορά να σταθμίζουμε τους θετικούς και αρνητικούς παράγοντες για την επιλογή μεταξύ μιας δημόσιας σύμβασης και μιας παραχώρησης ή σύμπραξης» σημείωσε ο υπουργός Υποδομών.

Πληγωμένη ακόμα η χρηματοδότηση από την κρίση

Σε σύντομη παρέμβασή του, πριν από την έναρξη των εργασιών, ο πρόεδρος της ΕΙC, **D. Demarre**, έθεσε το ερώτημα στους εμπλεκόμενους φορείς (κράτος, επενδυτές και κατασκευαστές) εάν η ιστορία

μισαν πως είναι ουσιαστικά προς το συμφέρον όλων των εταιρών να συνεργαστούν για να ξεπεραστεί με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες η περίοδος της οικονομικής κρίσης. Κάλεσαν, μάλιστα, τους ξένους φιλοξενούμενους να συμμεριστούν την αισιοδοξία που υπάρχει στη φύση του Έλληνα, κάνοντας μια αναφορά στα μεγάλα έργα που έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία χρόνια στη χώρα (Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», Ρίο - Αντίρριο κλπ.) λίγο πριν την Ολυμπιάδα του 2004, όταν η διεθνής κοινότητα δεν πίστευε στην επιτυχή διοργάνωσή τους.

ΕΤΕπ: Χρηματοδότηση συγχρηματοδοτούμενων έργων με ολοκληρωμένες μελέτες

Το ρόλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων στις χρηματο-

▶ Απλούστευση διαδικασιών για την εκτέλεση δημόσιων έργων

Παρουσίαση των μεγάλων έργων στον τομέα των Μεταφορών που βρίσκονται σε εξέλιξη στην Ελλάδα έκανε ο γενικός γραμματέας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, **Σ. Λαμπρόπουλος**, ο οποίος υποστήριξε ότι τυχόν αποτυχία των έργων αυτών θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία.

Έκανε, ακόμα, αναφορά στις δύο γενιές συγχρηματοδοτούμενων έργων. Αυτά της πρώτης γενιάς, όπως η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και αυτά της δεύτερης γενιάς όπως οι νέοι αυτοκινητόδρομοι.

Μεταξύ των δύο γενιών συγχρηματοδοτούμενων έργων, υπήρχαν, όπως είπε, σημαντικές διαφορές στη διαπραγμάτευση των συμβάσεων και τη χρηματοδότησή τους, με αυτά της πρώτης γενιάς, τα οποία ως πρωτόπορα είχαν υψηλές απαιτήσεις από τους τραπεζικούς οργανισμούς με την ανάγκη για εγγυήσεις του Ελληνικού Δημοσίου, σε αντίθεση με της δεύτερης γενιάς που η διαβούλευσή τους και το κλείσιμο των συμφωνιών έγινε με ταχείς ρυθμούς και σε μία περίοδο που η ελληνική οικονομία δεν είχε χτυπηθεί από την κρίση.

Απευθυνόμενος στους ξένους επενδυτές, επισήμανε το ενδιαφέρον της κυβέρνησης για τη υλοποίηση των έργων με παραχώρη-

ση, εκφράζοντας την πεποίθηση ότι μπορούν να γίνουν χωρίς σημαντικές δυσκολίες ακόμα και σε αυτό το αγχωτικό χρονικό διάστημα, καθώς το μέγεθος της χρηματοδότησης που απαιτείται για την εφαρμογή των προτεινόμενων νέων έργων, είναι μέσα στα όρια που η χρηματοπιστωτική αγορά μπορεί να χειριστεί σήμερα. **Ο κ. Λαμπρόπουλος έδωσε έμφαση στην ανάγκη διεθνών πιστωτικών οργανισμών και ειδικά της ΕΙΒ στο να συνδράμουν στην περαιτέρω αξιολόγηση και επένδυση νέων συμβάσεων παραχώρησης, εξαλείφοντας τις ανησυχίες των δανειστών, ήτοι των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, ούτως ώστε να δρομολογηθούν τόσο τα νέα έργα όσο και να ενισχυθούν τα τρέχοντα.** Στο σημείο αυτό, επισήμανε ότι η κυβέρνηση αναμένει από τη Διεθνή Τράπεζα και άλλα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να αναλάβουν δράσεις ώστε να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη των μεγάλων έργων υποδομής σε χώρες όπως η Ελλάδα.

Από την πλευρά του το Ελληνικό Δημόσιο, προκειμένου να επιταχύνει τις διαδικασίες υλοποίησης των έργων αυτών, όπως είπε, προχωρεί στην απλούστευση της υφιστάμενης νομοθεσίας έτσι ώστε να υπάρξει αυστηρότερο χρονοδιάγραμμα για τις απαλλοτριώσεις, τις αρχαιολογικές ανασκαφές, και συγχρόνως να υπάρξει εκσυγχρονισμός των δημόσιων φορέων σε ό,τι αφορά τη μετατό-

πιση δικτύων, και, τέλος, στην επιτάχυνση των περιβαλλοντικών αδειών.

Αυτή τη στιγμή, κατασκευάζονται 750 χιλιόμετρα οδικού δικτύου σε διάφορες περιοχές της χώρας, με ορίζοντα πενταετίας. Εκτός, όμως, από τα μεγάλα έργα ο κ. Λαμπρόπουλος τόνισε ότι και αρκετά μικρότερα θα δρομολογηθούν με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ.

Υποθαλάσσια σήραγγα Πέραμα - Σαλαμίνα

Ο κ. Λαμπρόπουλος ανακοίνωσε ακόμα ότι στα σχέδιά της είναι η κατασκευή της υποθαλάσσιας σήραγγας Πέραμα - Σαλαμίνα, 1.100 μέτρων, προϋπολογισμού 300 εκ. ευρώ. Παράλληλα ανακοίνωσε ότι ερευνάται η πιθανότητα οι μελλοντικές επεκτάσεις του μετρό να γίνουν με συμβάσεις παραχώρησης ή ΣΔΙΤ, όπως και έργα αστικής ανάπτυξης (αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ).

Η ομιλία του γενικού γραμματέα έκλεισε με αναφορά στις νέες συμβάσεις που η κυβέρνηση προτίθεται να θέσει σε διαβούλευση, όπως είναι αυτή του Διεθνούς Αερολιμένα στο Καστέλι της Κρήτης, των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας - Θήβας, της νέας υποθαλάσσιας ζεύξης της Λευκάδας και της οδικής σύνδεσης της Σαλαμίνας.

πλευρά μια προβληματική αλλά ανακτώμενη χρηματοπιστωτική αγορά, με την εξαφάνιση των μονόπρακτων ομολόγων, τα αυξημένα επιτόκια των λιγοστών διαθέσιμων τραπεζών και από την άλλη περιορισμούς προϋπολογισμών και κυβερνήσεις σε αναζήτηση ανάπτυξης της αγοράς.

Ο κ. Diau έθεσε προβληματισμούς και αναλύσεις σχετικά με το ποιες θα είναι οι νέες μέθοδοι χρηματοδότησης έργων παραχώρησης, ποια θα είναι τα προϊόντα και οι λύσεις που πρέπει να αναπτυχθούν για να πραγματοποιηθούν τα ευρωπαϊκά δρομολογημένα έργα και πώς το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αντιδράσουν στη μετάπτωση της

οικονομικής κρίσης.

Η κατάσταση της πιστωτικής αγοράς των έργων υποδομής

Στο σημαντικό ρόλο της κρατικής συνοχής στη χρηματοδότηση και επένδυση έργων υποδομής επικεντρώθηκε η παρουσίαση του γενικού διευθυντή για τον Παγκόσμιο Τομέα Έργων Υποδομής της HSBC, **A. Recio**, αναπτύσσοντας τον παγκόσμιο κλάδο έργων Υποδομής και τις τάσεις που επικράτησαν τον περασμένο χρόνο. Στη συνέχεια, έγινε μία οικονομική επισκόπηση του χώρου με αναφορά στις πρόσφατες χρηματοδοτικές τάσεις, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις κύριες τάσεις στη χρη-

ματοδότηση έργων υποδομής και τις πρόσφατες εξελίξεις στον χρηματοπιστωτικό κλάδο και στις αγορές δανεισμού.

Δυσκολίες στη χρηματοδότηση αγγλικού αυτοκινητόδρομου

Σειρά προβλημάτων που παρουσιάστηκαν για την επίτευξη χρηματοδότησης των αυτοκινητοδρόμων του Birmingham με τη μέθοδο παραχώρησης, η οποία διήρκεσε 8 χρόνια ανέπτυξε ο διευθυντής κλάδου κυρίων και παγκοσμίων αγορών της «Mott MacDonald», **F. Johnston**. Ως αβιαντικό έργο για την εποχή του, είχε να αντιμετωπίσει κυβερνητικές διαδικασίες και γραφειοκρα-

τία, να υπερνικήσει δυσκολίες με εργατικά σωματεία, να παρακάμψει τοπικά πολιτικά συμφέροντα, να αντιμετωπίσει, τελικά, τη διεθνή κρίση.

Οι δύσκολοι καιροί απαιτούν ικανότητα ελιγμών

Αναφερόμενος στη διεθνή κρίση, ο διευθύνων σύμβουλος της «Αττική Οδός ΑΕ», **B. Χαλκιάς**, τόνισε ότι «δεδομένης της παρούσας κατάστασης πιέσεων στην ελληνική κυβέρνηση και της δυσκολίας χρηματοδότησης από τις τράπεζες, έμφαση πρέπει να δοθεί σε έργα που δημιουργούν από μόνα τους χρηματοροές που συνδράμουν στην απόσβεση του έργου».