



Τμήμα: Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΠΜΣ: Εφαρμοσμένη Οικονομική στη Διοίκηση Επιχειρήσεων και Δημοσίων Οργανισμών

Μεταπτυχιακός φοιτητής / Συγγραφέας: Πατελοδήμος Δημήτριος του Μιλτιάδη

Επιβλέπων Καθηγητής: Δρ Θεόδωρος Μεταξάς

Τίτλος διπλωματικής εργασίας:

**ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ
(ΣΔΙΤ). ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ
ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1990-2020**

ΒΟΛΟΣ 2022-2023

Υπεύθυνη δήλωση

Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας αυτής της διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στη διπλωματική εργασία. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στην Εφαρμοσμένη Οικονομική του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Βόλος, Μάιος 2023.

Ευχαριστίες

Με αφορμή την αποπεράτωση της διπλωματικής μου εργασίας θα επιθυμούσα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Δρ Θεόδωρο Μεταξά για τη πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση του , όπως επίσης και την οικογένεια μου που με στήριξε και με εμπύχωσε μέχρι το τέλος .

Περιεχόμενα

Υπεύθυνη δήλωση.....	2
Ευχαριστίες	3
Περίληψη.....	6
Abstract	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Εισαγωγή	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Εννοιολογικό πλαίσιο	11
2.1 Προσδιορισμός της έννοιας των ΣΔΙΤ/PPPs (Public – Private – Partnerships).....	11
2.2 Αιτίες που οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν συμβάσεις ΣΔΙΤ	14
2.3 Προσδιορισμός αποδοτικών και μη αποδοτικών έργων σύνδεση της έννοιας με τη περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη	17
2.4 Τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μίας σύμβασης ΣΔΙΤ	19
2.5 Πλεονεκτήματα και περιορισμοί διαφορετικών μοντέλων ΣΔΙΤ	20
2.6 Θέματα για τη θέσπιση εταιρικών σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)	25
2.7. Διαχείριση Κινδύνων	29
2.8 Λόγοι αποτυχίας των ΣΔΙΤ	30
2.9 ΣΔΙΤ και τοπική ανάπτυξη.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Ευρωπαϊκά προγράμματα και χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ	36
Διάγραμμα 1: Αριθμός των νέων έργων ΣΔΙΤ.....	36
Διάγραμμα 2: ΣΔΙΤ στην αγορά της Ευρώπης ανά κράτος Μέλος από το 1990 έως το 2016.....	37
3.1 ΣΔΙΤ και Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Ευρωπαϊκή εμπειρία των ΣΔΙΤ	39
4.1 Πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ έως το 2014.....	39
4.2. Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα Μακροοικονομικά	43
4.3 Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μικροοικονομικά	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : Μεθοδολογία	52
5.1. Σκοπός της έρευνας.....	52
5.2. Κριτήρια ένταξης των στοιχείων.....	56
5.3. Πηγή δεδομένων και στρατηγική αναζήτησης.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : Ανάλυση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων	58
6.1 Χρονική περίοδος από το 1990 έως το 2000.....	60
6.2 Χρονική περίοδος από το 2000 έως 2010	62
Διάγραμμα 3: Συνολική Διεκπεραίωση Container στο Λιμένα Πειραιά	65
Διάγραμμα 4: Διανομή μετοχών στο Λιμένα Πειραιά	66
6.3 Χρονική Περίοδος από το 2010 έως 2020	70
Νόμος Υπ' Αριθμ. 4412 (ΦΕΚ Α' 147/08-08-2016)	71

Νόμος Υπ' Αριθμ. 4413/2016	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο: Συμπεράσματα	78
Βιβλιογραφία.....	81

Περίληψη

Οι Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα ωφελούν όλους και αντικατοπτρίζουν τα συμφέροντα των εταίρων. Επομένως, τα πλεονεκτήματα και οι κίνδυνοι της συνεργασίας πρέπει να εξισορροπούνται. Η υπευθυνότητα διασφαλίζει ότι η συνεργασία προάγει την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Οι ΣΔΙΤ για ένα έργο εξαρτώνται από τις λεπτομέρειες και το πλαίσιο του.

Στην Ελλάδα η έννοια των ΣΔΙΤ έχει αρχίσει να εξελίσσεται σε μεγαλύτερο βαθμό πρόσφατα καθώς στο παρελθόν είχε λίγες ΣΔΙΤ και συνάμα αποτελεσματικές. Οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα περιορίζονται σε τεράστια εθνικά έργα με κεντρική κρατική διοίκηση και παρακολούθηση. Η τοπική και περιφερειακή αδράνεια εμποδίζει την οικονομική πρόοδο. Ο νόμος 3389/2005 εισήγαγε δύο νέους διοικητικούς οργανισμούς για να βοηθήσουν τις Δημόσιες Αρχές να δημιουργήσουν και να διαχειριστούν έργα ΣΔΙΤ. Η ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητά τους χρειάζονται επίσης συνεργασία. Εξέτασε επίσης πώς οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) βελτιώνουν τις ευρωπαϊκές μητροπολιτικές οικονομίες και κοινωνίες.

Η έρευνα στην Ελλάδα ήταν επίσης καθοριστική. Η μελέτη σε επίπεδο εταιρείας στην Ελλάδα εξέτασε την παρούσα συνεργασία, πιθανά εμπόδια και δυνατότητες ανάπτυξης ΣΔΙΤ. Η έρευνα βρήκε πολλές σημαντικές δυσκολίες με τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που πλήττουν τις προσπάθειες ΣΔΙΤ.

Οι ΣΔΙΤ, εάν επενδυθούν σωστά και η διαχείρισή τους είναι αποτελεσματική, μπορεί να σταθεροποιήσουν την απασχόληση, να επιταχύνουν τη σύγκλιση και να μειώσουν την ανισότητα στις πόλεις, τις περιφέρειες και τις βασικές τοπικές κοινότητες της ΕΕ. Η συγκέντρωση κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα για επενδύσεις είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της ενδογενούς ανάπτυξης, την επιλογή πρωτοβουλιών που ωφελούν τους πολίτες της ΕΕ και τη διασφάλιση ότι είναι συμβατές με τις στρατηγικές αποφάσεις της ΕΕ, δεδομένου ότι οι κοινοτικοί πόροι είναι πεπερασμένοι και η διαχείριση τους θα γίνεται με δεοντολογία. Οι ΣΔΙΤ επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε κυβερνητικά αναπτυξιακά σχέδια σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στο πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων και σε άλλους εθνικούς δημόσιους και κοινοτικούς πόρους, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία. Τέλος, μέσα από την παρούσα έρευνα ανασκοπήθηκαν τρεις χρονικές περίοδοι με όλα τα έργα και το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τις ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.

Λέξεις Κλειδιά: ΣΔΙΤ, Ελλάδα, Χρηματοδότηση, Οφέλη

Abstract

Public Private Partnerships benefit everyone and reflect the interests of the partners. Therefore, the benefits and risks of cooperation must be balanced. Accountability ensures that cooperation promotes economic, social and environmental sustainability. PPPs for a project depend on its details and context.

In Greece the concept of PPPs has started to evolve to a greater extent recently as in the past there were few PPPs and at the same time effective ones. PPPs in Greece are limited to huge national projects with central government management and monitoring. Local and regional inertia hinders economic progress. Law 3389/2005 introduced two new administrative bodies to help Public Authorities set up and manage PPP projects. Their growth and competitiveness also need cooperation. It also looked at how public-private partnerships (PPPs) improve European metropolitan economies and societies.

Research in Greece was also decisive. The company-level study in Greece examined current cooperation, potential barriers and opportunities for PPP development. The research found several significant difficulties with public-private partnerships that plague PPP efforts.

PPPs, if properly invested and effectively managed, can stabilize employment, accelerate convergence and reduce inequality in EU cities, regions and key local communities. Raising private sector capital for investment it is necessary to encourage endogenous development, to select initiatives that benefit EU citizens and to ensure that they are compatible with EU strategic decisions, given that Community resources are finite and will be managed ethically. PPPs are allowed to be used in government development plans at national, regional and local level, in the public investment program and other national public and community resources, in accordance with European and national legislation. Finally, through this research, three time periods were reviewed with all the projects and the legislative framework concerning PPPs in Greece.

Keywords: PPP, Greece, Financing, Benefits

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Εισαγωγή

Η βιομηχανία δημοσίων έργων χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ως μέσο χρηματοδότησης, ιδίως στην ευρωπαϊκή αγορά. Καθώς η οικονομία ανακάμπτει από μια κρίση, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις επενδύσεις που έγιναν σε έργα υποδομής. Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι ολοκληρωμένες συνεργατικές ρυθμίσεις στις οποίες ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνδυάζουν τους πόρους τους για την υλοποίηση ενός δημόσιου έργου. Ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η κατασκευή, η διοίκηση, η επισκευή και η συντήρηση δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών είναι όλοι οι στόχοι αυτής της συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (Ke, et al., 2010).

Τα περισσότερα από τα κύρια καθήκοντα που εμπλέκονται στην εκτέλεση και τη χρηματοδότηση ενός έργου ΣΔΙΤ (όπως σχεδιασμός, κατασκευή, συντήρηση κ.λπ.) αναλαμβάνονται από τον ιδιωτικό τομέα, με το δημόσιο να αποκτά την κυριότητα του έργου με ποικίλους ρυθμούς ταχύτητας ανάλογα με τη συμφωνία. Ωστόσο, ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει μεγάλο μέρος του κινδύνου κατά το στάδιο υλοποίησης του έργου λόγω των καθηκόντων του συγκεκριμένου συμβατικού φορέα και των οικονομικών απαιτήσεων του έργου. Συνηθέστερα, το δημόσιο «εξοφλεί» τμήματα της ιδιοκτησίας, μέχρι και την απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών ή την πλήρη μεταβίβαση της κυριότητας, μετατοπίζοντας έτσι τον κίνδυνο σταδιακά από τον ιδιωτικό στον δημόσιο τομέα, σύμφωνα με τη συμφωνία. μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα (Ke, et al., 2010).

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δημιουργήθηκαν για να ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα του δημόσιου τομέα διευκολύνοντας την ταχεία εκτέλεση δημοσίων έργων με μικρό κίνδυνο στον δημόσιο τομέα. Διαρθρώνοντας τις συμβάσεις με αυτόν τον τρόπο, οι κυβερνήσεις μπορούν να πραγματοποιήσουν τεράστιες επενδυτικές πρωτοβουλίες με μικρό κόστος και κίνδυνο, ενώ αυξάνουν επίσης τις θέσεις εργασίας στον ιδιωτικό τομέα χάρη στην υψηλότερη ζήτηση για υπηρεσίες ανθρώπων. Με την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης, ωστόσο, τα κέρδη αποτελεσματικότητας και ταχύτητας από τις συμβάσεις ΣΔΙΤ κρίθηκαν ανεπαρκή, προκαλώντας μια συνολική επανεκτίμηση τόσο της πρακτικής χρήσης τους όσο και των θεωρητικών πλεονεκτημάτων που παρέχουν (Liu, et al., 2015).

Ο τομέας της δημόσιας διοίκησης, μαζί με άλλους οικονομικούς τομείς, αξιολογεί συνεχώς τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ ως χρηματοδοτικών εργαλείων για να

εξακριβώσει το ακριβές επίπεδο οφέλους που προκύπτει από τη χρήση τους και να ενισχύσει την ικανότητα του δημόσιου τομέα να διαπραγματευτεί τη διαδικασία αποπληρωμής και μεταβίβασης ιδιοκτησίας . Δεδομένου ότι η ιδιωτική εταιρεία που συμμετέχει σε μια ΣΔΙΤ φέρει το μεγαλύτερο μερίδιο κινδύνου, όταν το έργο παραδίδεται στον δημόσιο τομέα, η ιδιωτική επιχείρηση έχει ισχυρότερη διαπραγματευτική μόχλευση πρέπει να φροντίσει να έχει καλή απόδοση στα χρήματά του (Regan, et al., 2011).

Ο ρυθμός με τον οποίο ολοκληρώνονται τα έργα και η πολυπλοκότητα των τοπικών οικονομιών είναι πρόσθετα ζητήματα που προκύπτουν με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ. Δεν είναι πάντα δυνατό να πιστοποιηθεί ότι υπάρχουν επαρκή κεφάλαια για τα έργα, καθώς οι ιδιώτες που εμπλέκονται στις συμβάσεις ενδέχεται να αποσύρουν τη χρηματοδότησή τους, επιβραδύνοντας τον ρυθμό με τον οποίο ολοκληρώνονται τα έργα. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην Ελλάδα και στην περίπτωση του Μετρό της Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει καθυστερήσει διαβόητα λόγω ζητημάτων χρηματοδότησης και επιπλοκών που προκλήθηκαν από την ανακάλυψη αρχαίων αντικειμένων και είναι το σημείο αναφοράς πολλών τοπικών ανέκδοτων λόγω των αρνητικών επιπτώσεων που έχει. είχε στην οικονομία της πόλης και στη ζωή των κατοίκων της (De Schepper, et al., 2015).

Έχοντας λάβει υπόψη τα προαναφερόμενα, σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να εξετάσει τις θεωρητικές βάσεις των ΣΔΙΤ και να περιγράψει την τρέχουσα κατάσταση στην Ελλάδα από το 1990 έως το 2020.

Τα ερευνητικά ερωτήματα που προκύπτουν παρουσιάζονται παρακάτω:

- 1) Ποια είναι η έννοια και σπουδαιότητα των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα;
- 2) Ποια είναι η κατάσταση στην Ελληνική πραγματικότητα αναφορικά με τις Συμπράξεις ΣΔΙΤ από το 1990 έως και το 2020;

Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της παρούσας εργασίας θα πραγματοποιηθεί συστηματική βιβλιογραφική ανασκόπηση και θα αναζητηθούν στοιχεία που αφορούν τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην Ελλάδα τα προηγούμενα τριάντα χρόνια δηλαδή από το 1990 έως και το 2020. Η σπουδαιότητα της παρούσας εργασίας συνίσταται στο ότι θα παρουσιάσει όλες τις αλλαγές που προέκυψαν αναφορικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα τα τελευταία τριάντα χρόνια τόσο από την πλευρά της νομοθεσίας όσο και από την άποψη των συμπράξεων και των έργων έχοντας πραγματοποιηθεί αυτού του είδους οι συμπράξεις.

Προκειμένου λοιπόν να επιτευχθεί ο σκοπός της εργασίας η παρούσα εργασία έχει δομηθεί αποτελούμενη από 7 κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο και παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται αναφορά στο θέμα, δηλώθηκε ο σκοπός της εργασίας και η προστιθέμενη αξία της όπως και η δομή της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα παρατεθεί το εννοιολογικό πλαίσιο των Συμβάσεων ΣΔΙΤ. Ειδικότερα, προσδιορίζεται η έννοια των ΣΔΙΤ, παρουσιάζονται αιτίες που οι κυβερνήσεις επιδιώκουν τη διενέργεια συμβάσεων ΣΔΙΤ. Επίσης, προσδιορίζονται ποιες είναι οι αποδοτικές και μη αποδοτικές συμβάσεις και οι αιτίες που ωθούν την αποτυχία των ΣΔΙΤ. Τέλος, αναλύεται και η συνεισφορά των ΣΔΙΤ στην τοπική ανάπτυξη.

Στο τρίτο κεφάλαιο και τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη. Ειδικότερα, στο τρίτο κεφάλαιο παρατίθενται Ευρωπαϊκά προγράμματα για τη χρηματοδότηση των έργων ΣΔΙΤ. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η Ευρωπαϊκή Εμπειρία των ΣΔΙΤ. Πιο συγκεκριμένα, θα παρουσιαστεί η Ευρωπαϊκή εμπειρία ΣΔΙΤ. Πιο συγκεκριμένα, οι πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ που χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση έως το 2014 αλλά και το πεδίο και τη μεθοδολογία ελέγχου που θα ακολουθηθεί.

Το πέμπτο κεφάλαιο αναλύει τη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί ώστε να επιτευχθεί ο σκοπός της εργασίας και να απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα. Το έκτο κεφάλαιο παρουσιάζει τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε που διαχωρίζονται σε τρεις περιόδους. Η πρώτη χρονική περίοδος είναι από το 1990 έως και το 2000. Η δεύτερη χρονική περίοδος από το 2000 έως και το 2010 και η τρίτη περίοδος από το 2010 έως και το 2020.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Εννοιολογικό πλαίσιο

2.1 Προσδιορισμός της έννοιας των ΣΔΙΤ/PPPs (Public – Private – Partnerships)

Οι συμβάσεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι μορφές συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, με στόχο την εξασφάλιση της απαραίτητης χρηματοδότησης, κατασκευής, ανακαίνισης, διαχείρισης και συντήρησης μιας υποδομής ή την παροχή υπηρεσίας σε τομείς της οικονομίας όπου η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς είναι είτε αδύνατη είτε ανεπιθύμητη, όπως η υγεία, η άμυνα και άλλοι τομείς. Σε αυτές τις συμβάσεις, οι οποίες είναι συνήθως μακροπρόθεσμες, όλοι οι εταίροι μοιράζονται το κόστος, τις ευθύνες, τους κινδύνους, καθώς και τα οφέλη που παρουσιάζει η κατασκευή και η λειτουργία ενός έργου με τέτοιο τρόπο ώστε κάθε εταίρος να αναλαμβάνει τους κινδύνους και τις ευθύνες που μπορεί να διαχειριστεί πιο αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά σε σύγκριση με τους άλλους συμμετέχοντες. Λόγω της βελτιωμένης παραγωγικότητάς του και της καλύτερης εξειδίκευσής του, ο ιδιωτικός φορέας μπορεί να ολοκληρώσει ορισμένα καθήκοντα πιο γρήγορα, αποτελεσματικά, οικονομικά και ποιοτικά από τον δημόσιο φορέα. Αντίθετα, ο δημόσιος οργανισμός παρέχει δημόσιες υπηρεσίες με υψηλότερη αποτελεσματικότητα και ασφάλεια από τον ιδιωτικό. Σύμφωνα με τη διαπραγματευθείσα σύμβαση, ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τη χρηματοδότηση του έργου και τον σχεδιασμό του σύμφωνα με τα κριτήρια του δημόσιου φορέα. Οι δημόσιες αρχές επικεντρώνονται στον καθορισμό των λειτουργικών, τεχνικών και σχεδιαστικών απαιτήσεων και εξουσιοδοτούν τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του έργου από τον ιδιώτη. Η αμοιβή του ιδιωτικού φορέα εισπράττεται είτε κατά τη φάση λειτουργίας του έργου μέσω των λεγόμενων τελών διαθεσιμότητας είτε απευθείας από τους τελικούς καταναλωτές του έργου μετά την έναρξή του (Βενιέρης, 2007).

Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) υπάρχουν εδώ και αρκετό καιρό ως θεσμική προσέγγιση της στρατηγικής τοπικής οικονομικής ανάπτυξης (Ward, 1990· Xie and Stough, 2002; Carroll and Steane, (2000), σελ. 38; Watson, 2004). Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΚ) δημοσίευσε μια Πράσινη Βίβλο το 2004 που κάλεσε το κοινό να σχολιάσει τις ΣΔΙΤ και δύο ακόμη έγγραφα το 2003 και το 2004 (Οδηγίες για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και Βιβλίο Πόρων για Μελέτες Περιπτώσεων ΣΔΙΤ, αντίστοιχα) (Marra,

2006). Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) συζητούνται ως μια προσέγγιση για την παροχή δημόσιας υποδομής, κοινοτικών εγκαταστάσεων και συναφών υπηρεσιών μέσω της συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Όταν οι συμμετέχοντες σε ένα επιχειρηματικό εγχείρημα μοιράζονται πόρους, κινδύνους, ευθύνες και κέρδη, η συμφωνία ονομάζεται «συνεργασία» (Araujo & Sutherland, 2010). Σε γενικές γραμμές, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δημιουργούνται έτσι ώστε οι δημόσιες υποδομές και υπηρεσίες να μπορούν να χρηματοδοτούνται, να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται, να λειτουργούν και να συντηρούνται (British Columbia, Ministry of Municipal Affairs, (1999), σελ.5; Hemming, 2006). Σύμφωνα με τους Carroll και Steanne (2000), οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι αμοιβαία επωφελείς συνεταιριστικές επιχειρήσεις στις οποίες τουλάχιστον ένας ιδιωτικός και δημόσιος παράγοντας έχουν συμφωνήσει συμβατικά να μοιράζονται τους κινδύνους και τα οφέλη. Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι έργα που δημιουργούνται και επιβλέπονται από κοινού από μια κυβερνητική υπηρεσία και μια επιχείρηση με στόχο την επίτευξη τόσο της πρωταρχικής αποστολής του έργου όσο και των ειδικών στόχων κάθε οργανισμού εταίρου (Jamali, 2005; Nijkamp et al., 2002). . Οι ΣΔΙΤ έχουν προκύψει ως μέσο διακυβέρνησης για τα κράτη και των τεσσάρων εθνών, όπως τονίστηκε από τους DiGaetano και Storm (2003), υποδηλώνοντας μια σύγκλιση των δημόσιων πολιτικών πέρα από τα τοπικά και εθνικά σύνορα. Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δημιουργούνται επειδή οι κυβερνήσεις θέλουν να χρησιμοποιήσουν ιδιωτική χρηματοδότηση και εμπειρία διαχείρισης για τη βελτίωση των δημόσιων υπηρεσιών (Kyvellou & Karaïskou, 2006). Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) συνδυάζουν την κοινωνική ευθύνη, την περιβαλλοντική συνείδηση και την τοπική γνώση του δημόσιου τομέα με τα πλεονεκτήματα του ιδιωτικού τομέα (καινοτομία, πρόσβαση στη χρηματοδότηση, γνώση τεχνολογιών, διαχειριστική αποτελεσματικότητα και επιχειρηματικό πνεύμα). Τα συνεργατικά έργα για τη βιωσιμότητα ενθαρρύνονται και υποστηρίζονται (κυρίως χρηματικά) από τον δημόσιο τομέα, όπως προτείνουν οι Grindle και Hilderbrand (1995).

Ο πρωταρχικός στόχος είναι να διευκολυνθεί ένα σενάριο στο οποίο τόσο η τοπική κοινωνία όσο και οι εμπλεκόμενοι ιδιώτες (συχνά επιχειρήσεις) βγαίνουν μπροστά οικονομικά. Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) μπορούν να θεωρηθούν με την ευρεία έννοια ως μια συλλογική προσπάθεια μεταξύ του δημόσιου τομέα και του ιδιωτικού κερδοσκοπικού και μη κερδοσκοπικού τομέα, με κάθε μέρος να συνεισφέρει τους δικούς του πόρους και να συμμετέχει στον σχεδιασμό και την απόφαση της πρωτοβουλίας. κατασκευή (Savas, 2000; Peri and Dragievi, 2011).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η διαχείριση του αστικού χώρου ενσωματώνει τις πτυχές της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, του αποτελεσματικού επανασχεδιασμού, της βιωσιμότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος, οι ΣΔΙΤ συχνά συνεργάζονται για να υλοποιήσουν μια ποικιλία έργων αστικής ανάπτυξης που συμβάλλουν στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πόλεων. Η εταιρική σχέση (Bennett και Krebs, 1991; Osborne, 2000; Wallis and Dollery, 2002; Fuller et al., 2003; Metaxas, 2011) είναι το θεμέλιο για την ανάπτυξη τέτοιων δράσεων οικονομικής ανάπτυξης, χρησιμεύει ως ενδιάμεσο επίπεδο μεταξύ των δραστηριοτήτων που εκτυλίσσονται ανεξάρτητα από τις επιχειρήσεις και εκείνων που εκτυλίσσονται υπό την επίβλεψη της τοπικής αυτοδιοίκησης και των ανώτερων κυβερνητικών δράσεων (Metaxas, & Preza, 2015). Για έργα μεγάλης κλίμακας στις μεταφορές, την ιατρική, τις τηλεπικοινωνίες, την ενέργεια, τα συστήματα ύδρευσης, ακόμη και τα ορφανά φάρμακα, οι ΣΔΙΤ έχουν γίνει ευρέως αποδεκτός τρόπος προμήθειας δημόσιων εγκαταστάσεων τα τελευταία χρόνια, τόσο σε ανεπτυγμένες χώρες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο, όπως στην πρωτοβουλία ιδιωτικής χρηματοδότησης (PFI) που ξεκίνησε το 1992, και σε αναδυόμενες οικονομίες όπως η Λατινική Αμερική, η Ανατολική Ευρώπη και η Κίνα τη δεκαετία του 1990 (Stoker, 1998; Brenck et al., 2005). Στο πλαίσιο των νέων μέθοδοι αστικής διακυβέρνησης και η αποκέντρωση που είναι τόσο διακριτική των ΣΔΙΤ (Mohr, 2004; Kalogeropoulou, 2003), οι ΣΔΙΤ δημιουργούνται όλο και περισσότερο σε δημοτικό επίπεδο. (Boxmeer and Beckhoven, 2005) και από τη δεκαετία του 1980, οι εταιρείες ανάπτυξης συνεργάζονται με μεμονωμένους κατασκευαστές ακινήτων σε έργα όπως το Battery Park City, η αναζωογόνηση της Times Square, η Boston Housing Partnership, η Cleveland Tomorrow, η Rebuild Los Angeles και η Dev Co New Jersey (Grimsey και Lewi, 2003).

Ως εκ τούτου, και σύμφωνα με την παγκόσμια εμπειρία, η συνεργασία ιδιωτικού και δημοσίου τομέα έχει ως αποτέλεσμα την παροχή υπηρεσιών ή υποδομών υψηλής ποιότητας που ικανοποιούν τους κατοίκους πιο αποτελεσματικά, οικονομικά και με τη χρήση ιδιωτικών πόρων πέραν των δημοσίων. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η μεταφορά πόρων του ιδιωτικού τομέα στον δημόσιο τομέα δεν είναι το μοναδικό στοιχείο στην ανάπτυξη των ΣΔΙΤ. Η ανάγκη χρησιμοποίησης και εφαρμογής της τεχνογνωσίας και των επιχειρησιακών τεχνικών του ιδιωτικού τομέα, καθώς και η δέσμευση του κράτους στον οικονομικό τομέα με τη λήψη όχι μόνο εμπορικών αλλά και οργανωτικών, κανονιστικών και ελεγκτικών μέτρων, είναι μερικοί από τους λόγους για την άνοδο του ΣΔΙΤ. Ωστόσο, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δεν πρέπει να προωθούνται ως η μόνη απάντηση για έναν δημόσιο

τομέα που αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες. Αντίθετα, θα πρέπει να αξιολογηθεί εάν οι οργανωτικές και οικονομικές εναλλακτικές των ΣΔΙΤ δίνουν γνήσια πρόσθετη αξία σε σύγκριση με άλλες δυνατότητες, όπως η τυπική σύμβαση για την εκτέλεση ενός δημόσιου έργου, και εάν ισχύει αυτό, χρησιμοποιήστε την τεχνική κατασκευής ΣΔΙΤ. Η επιτυχία μιας συμφωνίας ΣΔΙΤ βασίζεται τόσο στην πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα συμφωνηθεί όσο και στην ορθότητα και σαφήνεια των διατάξεων της σύμβασης. Κατά συνέπεια, οι λόγοι για την επιτυχία ή την αποτυχία μιας ΣΔΙΤ είναι η σαφής οριοθέτηση της λειτουργίας κάθε συμμετέχοντα, η ακριβής εκτίμηση του έργου και η ιδανική κατανομή των κινδύνων, καθώς και ο προσδιορισμός των υποχρεώσεων κάθε συμμετέχοντα (Βενιέρης, 2007).

2.2 Αιτίες που οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν συμβάσεις ΣΔΙΤ

Οι αδυναμίες στη διακυβέρνηση των υποδομών αυξάνουν τους δημοσιονομικούς κινδύνους που συνδέονται με τις ΣΔΙΤ. Αυτό περιλαμβάνει τα πάντα, από κυβερνητικούς φορείς έως τις πολιτικές και τις διαδικασίες που διαμορφώνουν τον τρόπο με τον οποίο δαπανώνται τα φορολογικά δολάρια για πρωτοβουλίες υποδομής. Η κυβέρνηση συμμετέχει άμεσα σε όλες τις πτυχές της διακυβέρνησης των υποδομών. Ως εκ τούτου, η κυβερνητική δράση και/ή η αδράνεια είναι οι βαθύτερες αιτίες των ανησυχιών για τη διακυβέρνηση των υποδομών. Οι κυβερνήσεις θα μπορούσαν να λάβουν μέτρα για τον μετριασμό και τον έλεγχο αυτών των απειλών, εάν τις γνώριζαν.

Οι ανεπάρκειες του στρατηγικού σχεδιασμού και της αξιολόγησης έργων, ειδικότερα, ευθύνονται για ένα δυσανάλογο μερίδιο των οικονομικών κινδύνων της υποδομής (Fouad et al, 2021). Αν και είναι σημαντικό να μην ελαχιστοποιείται η σημασία μιας καλά δομημένης σύμβασης, είναι επίσης σημαντικό να αναγνωριστεί ότι πολλοί δημοσιονομικοί κίνδυνοι προέρχονται από:

- (1) έλλειψη προσεκτικής επιλογής έργου,
- (2) ακατάλληλη ΣΔΙΤ για το υπό εξέταση έργο ή

(3) η προθυμία μιας κυβέρνησης να υπογράψει μια σύμβαση που στερείται ρεαλιστικής οικονομικής σκοπιμότητας.

Οι παράλληλες διαδικασίες εξέτασης, έγκρισης και διαχείρισης των ΣΔΙΤ είναι συνηθισμένες σε πολλές κυβερνήσεις, αυξάνοντας σε μεγάλο βαθμό τους δημοσιονομικούς κινδύνους. Αυτό συμβαίνει όταν οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) θεωρούνται σαν να υπάρχουν εκτός του προϋπολογισμού συνολικά. Συχνά δημιουργούνται χωριστοί αγωγοί έργων, με τις ΣΔΙΤ να υπόκεινται σε μια ξεχωριστή και, σε πολλές περιπτώσεις, απλοποιημένη διαδικασία έγκρισης. Αυτές οι πολιτικές μειώνουν την ευθύνη της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής για τη διασφάλιση της δημοσιονομικής βιωσιμότητας στο πλαίσιο διαχείρισης των δημοσίων επενδύσεων και μειώνουν τη δημοσιονομική πειθαρχία, ακόμη και όταν οι ΣΔΙΤ υποβάλλονται σε ενδελεχή επανεξέταση σύμφωνα με τις δικές τους διαδικασίες.

Οι κυβερνήσεις μπορούν να ενισχύσουν τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις τους σε υποδομές χρησιμοποιώντας ΣΔΙΤ, δεδομένου ότι δεν υπόκεινται σε δημοσιονομικούς περιορισμούς. Οι ΣΔΙΤ θεωρούνται συχνά ως μέσο για την αύξηση των δαπανών για υποδομές χωρίς αύξηση των φόρων ή αύξηση των κρατικών κανονισμών. Τόσο τα ολοκαίνουργια έργα ΣΔΙΤ όσο και οι ανανεώσεις συμβάσεων υποβάλλονται σε αυτή τη διαδικασία. Ένα τέτοιο σενάριο είναι όταν μια κρατική υπηρεσία ζητά να γίνει περισσότερη δουλειά σε ένα υπάρχον έργο με αντάλλαγμα την επέκταση της σύμβασης ή μια υπόσχεση να πληρώσει στο μέλλον. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι κυβερνήσεις δεν θα μπορούν να υπολογίζουν σε τόσους οικονομικούς πόρους στο μέλλον. Οι ΣΔΙΤ αυξάνουν την έκθεση της κυβέρνησης σε κινδύνους και παρέχουν κίνητρα ώστε οι ΣΔΙΤ να θεωρηθούν ότι προσφέρουν δημοσιονομικό περιθώριο για περισσότερα έργα (δημοσιονομική ψευδαίσθηση) λόγω της κατάστασης εκτός προϋπολογισμού και της έλλειψης δημοσιονομικής διαφάνειας. Η ικανότητα λειτουργίας της κυβέρνησης και η πιθανότητα υλοποίησης έργων κακής ποιότητας τίθενται και τα δύο σε κίνδυνο (Fouad et al, 2021).

Ομοίως, όταν οι ΣΔΙΤ εφαρμόζονται εκτός της κεντρικής κυβέρνησης με ανεπαρκή κεντρική παρακολούθηση, οι δημοσιονομικοί κίνδυνοι από τις ΣΔΙΤ αυξάνονται. Οι υποεθνικές ΣΔΙΤ και οι ΣΔΙΤ του δημόσιου τομέα είναι δύο εξαιρετικά παραδείγματα. Λόγω έλλειψης ισχυρής ενδοκυβερνητικής συνεργασίας, ο κεντρικός έλεγχος των ΣΔΙΤ που εκτελούνται εκτός της κεντρικής κυβέρνησης είναι γενικά σχετικά περιορισμένος. Η επιλογή και η προμήθεια έργων ΣΔΙΤ ενδέχεται να υπόκεινται σε ηθικό κίνδυνο λόγω της πιθανότητας μετατροπής των δαπανών σε δημοσιονομικούς κινδύνους ΣΔΙΤ και της ελπίδας να είναι δυνατή η μεταφορά του κινδύνου σε υψηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης. Εάν οι κρατικοί υπάλληλοι σε ένα έθνος

δεν έχουν τρόπο να μοιραστούν την πείρα τους μεταξύ τους, η χώρα μπορεί να μην έχει την ικανότητα να σχεδιάζει έργα ΣΔΙΤ και να δομεί τις συμβάσεις τους. Επιπλέον, πολλές κυβερνήσεις, σε μια προσπάθεια να αποφύγουν οικονομικούς περιορισμούς, έχουν ιδρύσει δημόσιους θεσμούς με τη μορφή δημόσιων εταιρειών για να αναλάβουν την ευθύνη για το σχεδιασμό, την κατασκευή και την εκτέλεση των δημόσιων περιουσιακών στοιχείων (για παράδειγμα, οδικές υπηρεσίες). Δεδομένου ότι είναι τελικά δημόσια περιουσιακά στοιχεία, οι ΣΔΙΤ που πραγματοποιούνται από αυτά τα δημόσια ιδρύματα εκθέτουν τους φορολογούμενους σε μεγαλύτερο οικονομικό κίνδυνο (Fouad et al, 2021).

Όταν οι βασικοί ιδιοκτήτες ΣΔΙΤ είναι δημόσιες εταιρείες και μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης του έργου προέρχεται από δημόσιους χρηματοοικονομικούς φορείς, οι δημοσιονομικοί κίνδυνοι αυξάνονται. Οι δημόσιες επιχειρήσεις σε πολλές χώρες ενδέχεται να αντιμετωπίζουν τις συμβάσεις «ΣΔΙΤ» του δημόσιου τομέα σαν να ήταν ιδιωτικές συμβάσεις. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει ιδιωτικό κεφάλαιο σε κίνδυνο από τους μετόχους σε αυτές τις συμβάσεις, τα κίνητρα αποτελεσματικότητας μειώνονται (λόγω ηθικού κινδύνου) και ο δημοσιονομικός κίνδυνος αυξάνεται (καθώς οι κυβερνήσεις συνήθως διασώζουν τις δημόσιες επιχειρήσεις σε περιόδους ανάγκης). Η συσσώρευση σημαντικού όγκου δεσμεύσεων ακόμη και εταιρείες που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο που θεωρούνται ότι έχουν σχέση εμπορίου με την κυβέρνηση μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές δημοσιονομικές ανησυχίες για την κυβέρνηση. Όταν τα έργα χρηματοδοτούνται από κρατικές τράπεζες και άλλες κρατικές χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις, εμφανίζεται ένας παρόμοιος ηθικός κίνδυνος και επακόλουθη απώλεια αποτελεσματικότητας. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) χρηματοδοτεί ιδιωτικούς παραχωρησιούχους ΣΔΙΤ αλλά περιορίζει την έκθεσή του απαιτώντας τραπεζικές εγγυήσεις από τον ιδιωτικό τομέα κατά τη φάση κατασκευής, μεταξύ άλλων μέτρων.

Οι κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν περισσότερους κινδύνους όταν οι δημόσιοι φορείς που είναι επιφορτισμένοι με την υλοποίηση και τη διαχείριση ΣΔΙΤ δεν διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία και πόρους. Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι πιο δύσκολες οικονομικά από τις συμβατικές πρωτοβουλίες δημόσιων επενδύσεων, και απαιτούν πλήρη γνώση της έκθεσης της κυβέρνησης στον κίνδυνο. Το μακροπρόθεσμο δημόσιο συμφέρον και η ποιότητα των περιουσιακών στοιχείων και υπηρεσιών υποδομής χρειάζονται κρατικές υπηρεσίες με εξειδικευμένες ομάδες διαχείρισης που μπορούν να εφαρμόσουν ΣΔΙΤ. Εξίσου σημαντικό για τη διαχείριση των μακροπρόθεσμων συμβάσεων είναι η διασφάλιση ότι τυχόν αλλαγές στη σύμβαση δεν αλλάζουν τα κίνητρα που καθορίζονται στην αρχική συμφωνία. Η εξυπηρέτηση των απαιτήσεων των χρηστών και η ελαχιστοποίηση των

δημοσιονομικών κινδύνων ενδέχεται να χρειάζεται τομεακή διακυβέρνηση με συμβάσεις προσαρμοσμένες στο ρυθμιστικό πλαίσιο και κανόνες που συνάδουν με την ιδιωτική διαχείριση της υποδομής (World Bank, 2018).

2.3 Προσδιορισμός αποδοτικών και μη αποδοτικών έργων σύνδεση της έννοιας με τη περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη

Όπως προαναφέρθηκε, οι συμβάσεις ΣΔΙΤ αναφέρονται σε μια κρατική υπηρεσία ή ιδιωτική επιχείρηση που χρηματοδοτείται και διαχειρίζεται μέσω εταιρικής σχέσης μεταξύ της κυβέρνησης και μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα. Σύμφωνα με το Canadian Council for Public-Private Partnership (CCPPP, 2011), μια ΣΔΙΤ είναι «μια κοινή προσπάθεια μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που ικανοποιεί σαφώς καθορισμένες δημόσιες ανάγκες μέσω της σωστής κατανομής των πόρων, του κινδύνου και των ανταμοιβών». Οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν συμβατικά μοντέλα στρατηγικής δημοσίων συμβάσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό χρησιμοποιεί δημόσιους πόρους σε αντίθεση με τον ιδιωτικό τομέα. Η Ανάπτυξη Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι μια εναλλακτική μέθοδος υλοποίησης έργων υποδομής του δημόσιου τομέα ως μέρος του ρόλου της κυβέρνησης στην προώθηση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, όπου η κυβέρνηση επιτρέπει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη και υλοποίηση μιας επιχείρησης υποδομής ενσωματώνοντας προσεκτικά περιβαλλοντικά, οικονομικά, και κοινωνικές ανάγκες για την επίτευξη τόσο ενός αυξημένου βιοτικού επιπέδου βραχυπρόθεσμα όσο και του καθαρού κέρδους μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών μακροπρόθεσμα. Οι ΣΔΙΤ προάγουν τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη σε τομείς εκτός υποδομής, όπως η υγεία, η εκπαίδευση, η γεωργία, η δασοκομία και η αλιεία μέσω προγραμμάτων δημιουργικής συνεργασίας που είναι οικονομικά εφικτά, οικολογικά μη υποβαθμιστικά, τεχνικά επαρκή και κοινωνικά αποδεκτά.

Δεδομένου ότι οι κυβερνήσεις συσσωρεύσαν τεράστια δημόσια χρέη ως αποτέλεσμα των υφέσεων της δεκαετίας του 1970 και του 1980, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων σύμπραξης συμβάσεων ΔΙΤ έγινε δημοφιλής σε πολλές χώρες στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Οι κυβερνήσεις προσπάθησαν να τονώσουν τις ιδιωτικές επενδύσεις σε εθνικές υποδομές προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν το δημόσιο χρέος, να ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα και να μειώσουν το κόστος. Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, οι κυβερνήσεις τόσο των πλούσιων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών έχουν υιοθετήσει τις ΣΔΙΤ ως εναλλακτική

λύση στις συμβατικές μορφές στρατηγικής δημοσίων συμβάσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις κυβερνήσεις που δεν διαθέτουν τους πόρους από τον δημόσιο τομέα για να παρέχουν βασικές δημόσιες υπηρεσίες όπως υγειονομική περίθαλψη, μεταφορές, ηλεκτρισμός κ.λπ. Οι ΣΔΙΤ ξεκίνησαν στο Ηνωμένο Βασίλειο στα μέσα της δεκαετίας του 1990 ως απάντηση στην έλλειψη επενδύσεων σε υποδομές. Αυτό σηματοδότησε την έναρξη μιας ουσιαστικής μεταρρύθμισης των προμηθειών με βάση την πολιτική σε πλούσια κράτη (Regan, 2009). Οι ΣΔΙΤ έχουν από τότε υιοθετηθεί εκτενώς τόσο από τις πλούσιες όσο και από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η ΣΔΙΤ προσπαθεί να εγγυηθεί τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της οικονομίας μέσω:

- Εξισορρόπησης οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών απαιτήσεων
- Μείωση της φτώχειας μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας.
- Ικανοποίηση θεμελιωδών ανθρώπινων αναγκών, που συνεπάγεται τόσο οικονομική ανάπτυξη όσο και κοινωνική ισότητα.
- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αναπτυξιακών πρωτοβουλιών.
- Μεγιστοποίηση της χρήσης των διαθέσιμων περιουσιακών στοιχείων, ιδιαίτερα των φυσικών πόρων

Υπάρχουν τρεις βασικοί λόγοι για την εφαρμογή μιας στρατηγικής ΣΔΙΤ (Walker). Πρώτον, ο ιδιωτικός τομέας είναι πιο κινητός από τον δημόσιο τομέα. Ως αποτέλεσμα, όχι μόνο ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να εξοικονομήσει χρήματα για το σχεδιασμό, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία έργων, αλλά μπορεί επίσης να αποφύγει τη γραφειοκρατία και να μειώσει τον διοικητικό φόρτο. Δεύτερον, υπάρχει μια ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να προσφέρει ανώτερες υπηρεσίες στον δημόσιο τομέα και να σχηματίσει μια επιτυχημένη συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα προκειμένου να διατηρηθεί ένα ισορροπημένο πλαίσιο κινδύνου-ανταμοιβής. Η ιδιωτική δέσμευση μπορεί να μειώσει την ανικανότητα των κυβερνήσεων να δημιουργήσουν τεράστια χρηματοδότηση για έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας (Cheung et al, 2009). Προκειμένου να μεγιστοποιήσει την παροχή δημόσιων υπηρεσιών, η ΣΔΙΤ προσπαθεί επίσης να αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα (Rosenau, 1999). Εκτός από τη δημιουργία θέσεων εργασίας και ως εκ τούτου λειτουργώντας ως καταλύτης για τη μείωση της φτώχειας, πολλές κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει προγράμματα ΣΔΙΤ τα τελευταία χρόνια για να προωθήσουν μη παραδοσιακά αναπτυξιακά έργα όπως το περιβάλλον, η στέγαση, ακόμη και η δασοκομία ή η διατήρηση των φυσικών πόρων, δεδομένου ότι Ο ιδιωτικός τομέας έχει μεγαλύτερη κινητικότητα από τον δημόσιο τομέα. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των μοντέλων ΣΔΙΤ, το καθένα με τους δικούς του

περιορισμούς και τις βέλτιστες πρακτικές. Δεδομένου ότι ο κίνδυνος και οι υποχρεώσεις του έργου κατανέμονται μεταξύ των εταίρων, πρέπει να γίνουν μια σειρά από σκέψεις.

2.4 Τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μίας σύμβασης ΣΔΙΤ

Η κυβέρνηση παρακολουθεί και αξιολογεί τόσο τις πρωτοβουλίες του δημόσιου τομέα όσο και τις ΣΔΙΤ, και και στις δύο περιπτώσεις, το έργο ξεκινά συχνά από την κυβέρνηση (αν και υπάρχουν μηχανισμοί που επιτρέπουν αυτόκλητες προτάσεις από τον ιδιωτικό τομέα για έργα ΣΔΙΤ). Και στις δύο περιπτώσεις, η κυβέρνηση παίζει βασικό ρόλο. Ωστόσο, υπάρχουν αξιοσημείωτες αποκλίσεις. Η διαδικασία της κυβερνητικής γραφειοκρατίας για πρωτοβουλίες του δημόσιου τομέα είναι συχνά χρονοβόρα και περίπλοκη. Αυτή η μέθοδος απλοποιείται από την πρωτοβουλία ΣΔΙΤ. Ωστόσο, αυτή η φαινομενική απουσία γραφειοκρατίας μπορεί να εξαπατήσει, καθώς μετατοπίζεται στον ιδιωτικό τομέα, όπου είναι λιγότερο εμφανής. Παράλληλα με αυτή τη φαινομενική έλλειψη γραφειοκρατίας, ο ρόλος της κυβέρνησης έχει μετατοπιστεί προς μια μεγαλύτερη έμφαση στην παρακολούθηση και τη ρύθμιση. Αυτή η αλλαγή στη λειτουργία είναι αποτέλεσμα της δέσμευσης του ιδιωτικού τομέα και μιας αντίδρασης στην πολυπλοκότητα που προκύπτει. Παρά την έμφαση που δίνει στην οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα μέσω της μείωσης της φτώχειας, η τεχνική ΣΔΙΤ δεν είναι πάντα προτιμότερη από τα έργα του δημόσιου τομέα. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ είναι μοναδικά για το μεμονωμένο έργο και το λειτουργικό περιβάλλον. Ωστόσο, το μοντέλο ΣΔΙΤ έχει διακριτά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα σε σχέση με τις επιχειρήσεις του δημόσιου τομέα. Ένα έργο ΣΔΙΤ μπορεί να επωφεληθεί από φθηνότερο κόστος και μικρότερη διάρκεια κατασκευής (Department of Transport and Regional Services, 2005· Cheung, Chan, & Kajewski, 2009). Μια διαφανής διαδικασία υποβολής προσφορών για ένα έργο ΣΔΙΤ συχνά προσελκύει πιο ικανές και αποτελεσματικές μεγάλες επιχειρήσεις. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα μπορεί επίσης να είναι μια μέθοδος εισαγωγής και μετάδοσης νέας τεχνολογίας, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για τις αναπτυσσόμενες χώρες (Blaiklock, 2003). Επιπλέον, μια συνεργασία μπορεί να αξιοποιήσει τα οφέλη της συνεργασίας και της συνέργειας. Είναι σημαντικό ότι ο δημόσιος τομέας μπορεί να χρησιμοποιήσει πόρους του ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στις αναδυόμενες χώρες, όπου οι οικονομικοί περιορισμοί στον δημόσιο τομέα εμποδίζουν την ανάπτυξη και την ανάπτυξη. Η εταιρική σχέση θα επέτρεπε επίσης τη μεταφορά ορισμένων κινδύνων στον ιδιωτικό τομέα και, ως εκ τούτου, στο μέρος που είναι καλύτερα εξοπλισμένο για να τους

αντιμετωπίσει. Αυτό θα οδηγήσει σε βελτιώσεις απόδοσης και παραγωγικότητας (Zou et al, 2008). Στην πραγματικότητα, αυτό είναι δύσκολο να γίνει, αλλά εάν γίνει σωστή διαχείριση, το αποτέλεσμα μπορεί να είναι πιο αποτελεσματική διαχείριση κινδύνου. Επιπλέον, οι συμβάσεις μπορούν να εξορθολογιστούν και οι διαδικασίες σύναψης συμβάσεων μπορούν να απλουστευθούν για να παράγουν καλύτερα αποτελέσματα σε έργα ΣΔΙΤ. Επιπλέον, η σπάταλη γραφειοκρατική διαδικασία και οι πολιτικές προμηθειών μπορούν να αποφευχθούν σε σημαντικό βαθμό.

Ωστόσο, τα μοντέλα ΣΔΙΤ έχουν τα δικά τους μειονεκτήματα. Τα έργα ΣΔΙΤ είναι συχνά μακροπρόθεσμα (δηλαδή 30 χρόνια) και πολυκομματικά. Αυτές είναι πολύ πιο δύσκολες από τις τυπικές πρωτοβουλίες του δημόσιου τομέα. Ωστόσο, η κατανομή των κινδύνων και των καθηκόντων μεταξύ της κυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα τυπικά τηρεί την αρχή ότι οι κίνδυνοι πρέπει να αναλαμβάνονται από εκείνους που είναι καλύτερα εξοπλισμένοι για να τους χειριστούν (Rashed & Alam, 2009). Αυτές οι πολυπλοκότητες έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες περιόδους διαπραγμάτευσης και μεγαλύτερο κόστος εφαρμογής λόγω της επιρροής τους στο χρονοδιάγραμμα (Zou et al, 2008). Αυτά αποτελούν βάσιμα εμπόδια για την εκτέλεση έργων ΣΔΙΤ. Πρόσθετα ζητήματα αναπτύσσονται ως αποτέλεσμα των διαφορετικών συμφερόντων των σχετικών μερών. Ο ιδιωτικός τομέας κινητοποιείται κυρίως από τη μεγιστοποίηση του κέρδους, ενώ ο δημόσιος τομέας έχει ως κίνητρο την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Η ευκαιριακή συμπεριφορά διαφορετικών μερών μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένα έξοδα και πιθανώς αποτυχία. Σημαντικά έργα υποδομής περιλαμβάνουν σημαντική ιδιαιτερότητα περιουσιακών στοιχείων και μειωμένα κόστη, τα οποία μπορεί να αντέξουν σε εταίρους του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα με πιθανότητες καθυστέρησης (Globerman & Vining, 1996; Williamson, 1975; Vining & Boardman, 2008). Ο ιδιωτικός τομέας ενδιαφέρεται λιγότερο από τον δημόσιο τομέα με ισότητα και διαφάνεια. Η πρόσβαση σε υπηρεσίες για μειονεκτούσες ομάδες μπορεί να δημιουργήσει προκλήσεις (Rosenau, 1999). Επιπλέον, μια διαφορά στις ικανότητες και τις γνώσεις των διαφόρων μερών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των συμφερόντων ενός μέρους και την αδυναμία επίτευξης ίσων αποτελεσμάτων (Mirafteb, 2004). Ωστόσο, λόγω της κύριας εστίασης του χορηγού έργου στις ταμειακές ροές του έργου, η ΣΔΙΤ δίνει λιγότερη προσοχή σε προβλήματα βιωσιμότητας όπως η κλιματική αλλαγή και η προστασία του περιβάλλοντος.

2.5 Πλεονεκτήματα και περιορισμοί διαφορετικών μοντέλων ΣΔΙΤ

Οι έννοιες των ΣΔΙΤ υπάρχουν σε μια συνέχεια αυξανόμενων επιπέδων συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα. Αυτή η εξέλιξη ξεκινά με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και προχωρά μέσω

παραχωρήσεων. Υπάρχει επίσης σημαντική συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε κοινοπραξίες. Αυτά τα μοντέλα έχουν το καθένα τα δικά του πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Έτσι, ορισμένα από αυτά τα μοντέλα είναι πιο κατάλληλα για συγκεκριμένες περιστάσεις από άλλα. Όλες αυτές οι έννοιες έχουν εφαρμοστεί σε όλη την Ασία σε διάφορους βαθμούς (ADB, 2008). Τα μοντέλα επεξηγούνται στην επόμενη ενότητα.

Συμφωνίες παροχής υπηρεσιών: Σε μια σύμβαση παροχής υπηρεσιών, η κυβέρνηση απασχολεί μια ιδιωτική εταιρεία για την παροχή μιας υπηρεσίας για ορισμένο χρονικό διάστημα (1-3 χρόνια). Συνήθως, η επιλογή της εταιρείας γίνεται μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας. Σε αυτό το παράδειγμα, η κυβέρνηση παραμένει ο κύριος πάροχος υπηρεσιών, ενώ ο ιδιωτικός εταίρος παίζει δευτερεύοντα ρόλο. Συνήθως, ο ιδιώτης εταίρος δεν συνεργάζεται άμεσα με τον καταναλωτή. Συνήθως, ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το κόστος μιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών αλλά όχι για τα έσοδά της. Ωστόσο, η κυβέρνηση αναλαμβάνει όλους τους εμπορικούς κινδύνους και πληρώνει τις απαραίτητες βελτιώσεις του συστήματος. Οι συμβάσεις ορίζουν μια συμφωνημένη τιμή για την υπηρεσία και ορίζουν ότι πρέπει να πληροί τις συμφωνημένες απαιτήσεις απόδοσης. Όταν η υπηρεσία είναι καλά καθορισμένη, η ζήτηση είναι προβλέψιμη και η απόδοση μπορεί να παρακολουθηθεί εύκολα, οι συμβάσεις υπηρεσιών είναι αποδεκτές. Οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ενδέχεται να έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο στην παραγωγικότητα και να διευκολύνουν τη μεταφορά τεχνολογιών από τον ιδιωτικό τομέα. Αυτές οι συμβάσεις είναι βραχυπρόθεσμες και έχουν ελάχιστες απαιτήσεις εισόδου (καθώς απαιτείται μόνο μια διακριτή υπηρεσία και επομένως δεν είναι δύσκολη η συμμετοχή ιδιωτικών εταιρειών). Επιπλέον, υπάρχει επαναλαμβανόμενη αντιπαλότητα αφού η διάρκεια των συμβολαίων είναι περιορισμένη. Μαζί, αυτές οι διατάξεις της σύμβασης απαιτούν από τον ανάδοχο να διατηρεί χαμηλό κόστος. Από την άλλη πλευρά, οι συμβάσεις υπηρεσιών είναι ακατάλληλες όταν είναι απαραίτητες οι κεφαλαιουχικές δαπάνες του ιδιωτικού τομέα. Καθώς η σύμβαση ορίζει μόνο μια συγκεκριμένη υπηρεσία, οι βελτιώσεις στο μεγαλύτερο σύστημα είναι περιορισμένες. Επιπλέον, η κυβέρνηση διατηρεί τον έλεγχο του αντικειμένου και καθορίζει την τιμή του. Και οι δύο αυτές δραστηριότητες έχουν τη δυνατότητα να είναι πολιτικά εύθραυστες. Συνήθως, η σύμβαση παροχής υπηρεσιών χρησιμοποιείται για συντήρηση, επείγουσες επισκευές, δημόσια πληροφόρηση και εκπαίδευση.

Συμβάσεις διαχείρισης: Σε σύγκριση με τις συμβάσεις υπηρεσιών, οι συμβάσεις διαχείρισης διευρύνουν τις αρμοδιότητες του ιδιωτικού εταίρου ώστε να περιλαμβάνουν την παροχή του συνόλου ή μέρους της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, ο ιδιωτικός τομέας αλληλεπιδρά άμεσα με τους πελάτες αλλά δεν χρηματοδοτεί κεφαλαιουχικές δαπάνες. Σε αυτού του είδους

τις συμφωνίες, η κυβέρνηση ορίζει και χρεώνει στον καταναλωτή της συγκεκριμένης υπηρεσίας ένα τιμολόγιο. Η κυβέρνηση αποφασίζει τα εργατικά και άλλα λειτουργικά έξοδα που θα καταβληθούν στον ανάδοχο. Η κατανομή των κερδών ή οι πληρωμές κινήτρων μπορούν να ενσωματωθούν στη σύμβαση ως κίνητρα. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να διασφαλιστεί ότι ο ανάδοχος δεν μειώνει τη συντήρηση ή υπερεκτιμά τα επιτεύγματα προκειμένου να αυξήσει τα έσοδα.

Το πρωταρχικό όφελος των συμβάσεων διαχείρισης είναι ότι επιτρέπουν οφέλη αποδοτικότητας μέσω της δέσμευσης του ιδιωτικού τομέα χωρίς την ανάγκη μεταφοράς περιουσιακών στοιχείων στον ιδιωτικό τομέα. Οι συμβάσεις διαχείρισης είναι επίσης πολύ απλές και τόσο απλές στη σύνταξη. Αυτές οι συμβάσεις ενδέχεται να παρέχουν κίνητρα για ενισχυμένη αποτελεσματικότητα. Επιπλέον, αυτές οι συμβάσεις θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως σκαλοπάτι για μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Αντίθετα, είναι δύσκολο να διαχωριστεί η διαχείριση της δημόσιας υπηρεσίας από τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξή της. Συχνά, και οι δύο θέσεις εργασίας είναι δωρεάν, καθώς η επέκταση μιας υπηρεσίας μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερα έσοδα από τη λειτουργία της διευρυμένης υπηρεσίας. Ωστόσο, στο πλαίσιο των συμβάσεων διαχείρισης, η ιδιωτική επιχείρηση στη σύμπραξη είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της δημόσιας υπηρεσίας, ενώ πρέπει να διευθετηθούν σχέδια χρηματοδότησης και επέκτασης. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να αποφευχθεί η σπάταλη συμπεριφορά εάν χρησιμοποιούνται κίνητρα. Εάν παρέχεται στον ανάδοχο ένα μέρος του κέρδους ως κίνητρο, πρέπει να υπάρχουν διασφαλίσεις που να εγγυώνται ότι δεν ελαχιστοποιεί τη συντήρηση ή δεν συμμετέχει σε άλλη επιζήμια συμπεριφορά. Ομοίως, εάν παρέχονται πληρωμές κινήτρων, ο ιδιωτικός φορέας δεν πρέπει να παρουσιάζει λανθασμένα ή υπερβολικά αποτελέσματα. Οι συμβάσεις διαχείρισης χρησιμοποιούνται συχνά στον ιδιωτικό τομέα για την ανέγερση ξενοδοχείων και τη διαχείριση λιμένων.

Συμβάσεις μίσθωσης: Με σύμβαση μίσθωσης, ο ιδιώτης ανάδοχος είναι υπεύθυνος για το σύνολο της διοίκησης και λειτουργίας της δημόσιας υπηρεσίας. Ο ιδιωτικός φορέας έχει τη δυνατότητα να χρεώνει τους χρήστες και, στις περισσότερες περιπτώσεις, αναλαμβάνει τον εμπορικό κίνδυνο, ο οποίος περιλαμβάνει τον οικονομικό κίνδυνο που σχετίζεται με τη διαχείριση και τη διατήρηση της λειτουργίας. Ωστόσο, ο ιδιωτικός εταίρος δεν είναι υπόλογος για οποιαδήποτε αντικατάσταση ή πρόσθετη επένδυση. Επιπλέον, η κυβέρνηση ρυθμίζει τόσο την ποιότητα των υπηρεσιών όσο και την τιμή που χρεώνεται στους καταναλωτές. Το δημόσιο κατέχει το περιουσιακό στοιχείο βάσει σύμβασης μίσθωσης και

είναι υπεύθυνο για τις κεφαλαιουχικές δαπάνες για νέα έργα, την αντικατάσταση οχημάτων, την πληρωμή του χρέους, τα τιμολόγια και τα μέτρα ανάκτησης κόστους. Η κυβέρνηση φέρει επίσης τον κίνδυνο της επένδυσης κεφαλαίου, ο οποίος συχνά αποπληρώνεται μέσω του επιτοκίου του ιδιωτικού φορέα. Επιπλέον, η κυβέρνηση εισπράττει επίσης πληρωμές χρηματοδοτικής μίσθωσης. Σύμφωνα με τις συμβάσεις μίσθωσης, τα έσοδα του αναδόχου βασίζονται στην πώληση υπηρεσιών κοινής ωφέλειας. Καθώς ο ανάδοχος μπορεί να αυξήσει τα έσοδα μειώνοντας το κόστος κατασκευής, υπάρχει ένα κίνητρο να είναι αποτελεσματικός. Ένα άλλο όφελος των συμβολαίων χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι η πρόβλεψη για περιοδικές τροποποιήσεις των τιμών των εργολάβων με χρήση υπολογισμού του δείκτη τιμών και η καθιέρωση εξαιρετικών πρακτικών τιμολόγησης και είσπραξης.

Ωστόσο, η προσπάθεια για ενίσχυση της αποδοτικότητας μπορεί να οδηγήσει σε ανεπαρκή συντήρηση των περιουσιακών στοιχείων, καθώς αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερα κέρδη. Αυτό είναι ιδιαίτερα πιθανό να συμβεί κατά τη σύναψη της σύμβασης. Επιπλέον, η κυβέρνηση πρέπει να καθορίσει το τιμολόγιο σε αυτή τη μορφή σύμβασης, το οποίο είναι ένα λεπτό θέμα που μπορεί να περιλαμβάνει περίπλοκες ρυθμίσεις (ADB, 2008). Επιπλέον, αυτού του είδους η σύμβαση δεν είναι κατάλληλη για την απόκτηση ιδιωτικής χρηματοδότησης. Διάφορα κράτη έχουν μισθώσει επιτυχώς τερματικούς σταθμούς λιμένων, γραμμές τρένων και καλώδια οπτικών ινών στον ιδιωτικό τομέα.

Σύμβαση παραχώρησης: Σύμφωνα με μια σύμβαση παραχώρησης, ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος για την παροχή όλων των υπηρεσιών σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Αυτός ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος για όλα τα κεφάλαια κίνησης και τις κεφαλαιουχικές δαπάνες. (Όμως, ο δημόσιος τομέας μπορεί να παρέχει χρηματοδότηση μέσω του Viability Gap Financing) Αυτές οι συμβάσεις είναι συχνά μακροπρόθεσμες (25-30 χρόνια), έτσι ώστε ο ιδιωτικός εταίρος να έχει την κατάλληλη απόδοση της επένδυσης.

Συμβατικά, ο παραχωρησιούχος εισπράττει το τιμολόγιο απευθείας από τον πελάτη. Η ευθύνη της κυβέρνησης περιορίζεται κυρίως στη ρύθμιση των τιμών και της ποιότητας των υπηρεσιών.

Επιπλέον, η κυβέρνηση διατηρεί την κυριότητα όλων των περιουσιακών στοιχείων στο πλαίσιο αυτού του είδους συμβάσεων. Ένα από τα οφέλη των παραχωρήσεων είναι ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, μεγαλύτερος κίνδυνος μπορεί να μεταφερθεί στον ιδιωτικό τομέα. Ως αποτέλεσμα της συσχέτισης μεταξύ μειωμένου κόστους και καλύτερων κερδών για τον ανάδοχο, αυτές οι συμβάσεις περιλαμβάνουν επίσης ισχυρά κίνητρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Το μεγαλύτερο μειονέκτημα των παραχωρήσεων είναι ότι συνεπάγονται μια περίπλοκη

σύμβαση που απαιτεί την ικανότητα της κυβέρνησης να ελέγχει τις τιμές και τα κριτήρια απόδοσης. Λόγω της μεγάλης διάρκειάς του, η διαδικασία υποβολής προσφορών και ο σχεδιασμός της σύμβασης καθίστανται πιο προβληματικές. Υπάρχει επίσης η πιθανότητα ο ανάδοχος να μην προβεί σε νέες επενδύσεις εάν οι δαπάνες δεν μπορούν να επιστραφούν εντός της διάρκειας της παραχώρησης. Επιπλέον, οι παραχωρήσεις μπορεί να προσφέρουν περιορισμένο ανταγωνισμό λόγω της πολυπλοκότητάς τους και των τεράστιων δαπανών που απαιτούνται, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε αναποτελεσματικότητα.

Οι συμβάσεις BOT (Build-Operate-Transfer) είναι εξειδικευμένα είδη συμβάσεων παραχώρησης. Κατά τη διάρκεια των συμβάσεων BOT, ο ιδιωτικός εταίρος διατηρεί την κυριότητα του περιουσιακού στοιχείου. Σε ένα έργο build-operate-transfer (BOT), ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί, κατασκευάζει και εκτελεί μια συγκεκριμένη νέα εγκατάσταση και είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του συστήματος, τη διαχείριση συντήρησης και τον κίνδυνο μεγάλου έργου. Εκτός από τα συμβόλαια BOT, υπάρχουν διάφορες εκδόσεις, όπως BOOT (Build-Own-Operate-Transfer), BOO (Build-Own-Operate), BLT (Built-Lease-Transfer), SOT (Supply-Operate-Transfer), ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer) κ.λπ. Καθώς οι συμφωνίες BOT και παρόμοιες συμφωνίες αποτελούν ένα είδος παραχώρησης, έχουν συγκρίσιμα οφέλη και μειονεκτήματα. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της μεμονωμένης σύμβασης βασίζονται στις προδιαγραφές της. Λόγω της πολυπλοκότητας τέτοιων συμβάσεων, η προετοιμασία της προσφοράς και της σύμβασης απαιτεί χρόνο.

Κοινοπραξίες: Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας κατέχουν και διαχειρίζονται από κοινού κοινοπραξίες. Για να λειτουργήσει η κοινοπραξία, και τα δύο μέρη πρέπει να είναι προετοιμασμένα να συμμετάσχουν στη νεοσύστατη εταιρεία (Special Purpose Vehicle, ή SPV) και να αναλάβουν ορισμένους από τους σχετικούς κινδύνους. Σε μια κοινοπραξία, η κυβέρνηση και ένας επενδυτής χρηματοδοτούν από κοινού, αναπτύσσουν, εκτελούν και διατηρούν ένα έργο για προκαθορισμένο χρόνο, μετά τον οποίο η επιχείρηση μπορεί ή όχι να παραδοθεί στον κυβερνητικό έλεγχο.

Τόσο ο εμπορικός όσο και ο κυβερνητικός τομέας συμβάλλουν στο έργο, το οποίο είναι το πρωταρχικό όφελος των κοινοπραξιών. Ως εκ τούτου, και οι δύο πλευρές έχουν κίνητρο να συνεργαστούν και να εργαστούν αποτελεσματικά. Ωστόσο, δεδομένου ότι η κυβέρνηση κατέχει και επιβλέπει την κοινοπραξία, ενδέχεται να υπάρξουν συγκρούσεις συμφερόντων. Επιπλέον, οι κοινοπραξίες είναι επιρρεπείς στη διαφθορά, δεδομένου ότι συχνά χρησιμοποιούν λιγότερο αυστηρές και επίσημες διαδικασίες σύναψης συμβάσεων.

Συγκρίνοντας τα διάφορα μοντέλα, είναι σαφές ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, οι συμβάσεις διαχείρισης και οι συμφωνίες μίσθωσης/αμοιβής μίσθωσης ωφελούνται από τον έντονο ανταγωνισμό. Αυτό συμβαίνει επειδή αυτές οι στρατηγικές είναι γενικά απλές, επιτρέποντας σε περισσότερες επιχειρήσεις να ανταγωνίζονται. Ωστόσο, η διάρκεια αυτών των συμβάσεων είναι αρκετά σύντομη.

Ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται για συμβάσεις πιο συχνά, με αποτέλεσμα μεγαλύτερο ανταγωνισμό στην αγορά. Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, τόσο εντός όσο και εκτός αγοράς, είναι απαραίτητος για τη μείωση της τιμής παροχής της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, οι παραχωρήσεις, οι συμφωνίες τύπου BOT και οι κοινοπραξίες διαφέρουν από άλλα μοντέλα ΣΔΙΤ στο ότι χρειάζονται χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα. Τα επιτόκια των κεφαλαίων που δανείζονται από τον ιδιωτικό τομέα είναι συχνά υψηλότερα. Αυτό αυξάνει το κόστος δανεισμού, το οποίο μπορεί να αυξήσει την τιμή των δημόσιων υπηρεσιών.

Αυτά δεν είναι τα μόνα μοντέλα συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Υπάρχουν υβριδικά μοντέλα που ενσωματώνουν πτυχές των προαναφερθέντων τύπων. Δεδομένου ότι τα διάφορα μοντέλα PPP διαφέρουν μεταξύ τους, τα πλεονεκτήματα και οι περιορισμοί τους ποικίλλουν. Ορισμένα από αυτά τα μοντέλα ταιριάζουν περισσότερο σε συγκεκριμένες συνθήκες και περιβάλλοντα από άλλα. Οι ιδιαιτερότητες ενός μοντέλου ΣΔΙΤ βασίζονται στη φύση του έργου και στο περιβάλλον του. Οι ιδιαιτερότητες και η δομή της εταιρικής σχέσης καθορίζονται από μεταβλητές όπως τα ταλέντα και οι ικανότητες των εταίρων και το λειτουργικό περιβάλλον.

2.6 Θέματα για τη θέσπιση εταιρικών σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)

Τα στοιχεία που είναι σημαντικά για τις βέλτιστες πρακτικές διαφέρουν ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του έργου και το υπάρχον περιβάλλον. Ωστόσο, για να υπάρξει μια εταιρική σχέση, πρέπει να είναι προς το συμφέρον και των δύο μερών. Αυτό επιδεινώνεται από την πιθανότητα τα συμφέροντα του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα να μην είναι πανομοιότυπα. Ο στόχος του μοντέλου ΣΔΙΤ είναι να επωφεληθεί από περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να συνδεθούν δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα για να επιτευχθούν τα βέλτιστα αποτελέσματα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη κινήτρων και τιμωριών στη σύμβαση τόσο για τον δημόσιο όσο και για τον εμπορικό τομέα. Επιπλέον, για να γίνει αυτό, τα διάφορα μέρη της εταιρικής σχέσης πρέπει να καταλήξουν σε συμβιβασμό.

Βασικός παράγοντας είναι το ποσοστό απόδοσης της επένδυσης. Ο ιδιωτικός τομέας θα θέλει να μεγιστοποιήσει τα κέρδη και θα δικαιολογήσει αυτή τη μεγιστοποίηση με τον κίνδυνο που αναλαμβάνεται για την απόκτηση αυτών των κερδών. Ο δημόσιος τομέας, από την άλλη, δεν θα πληρώσει περισσότερο από το πραγματικό κόστος κατασκευής της εγκατάστασης. Ο περιορισμός του κέρδους του ιδιωτικού τομέα είναι ένας τρόπος για να ξεπεραστεί αυτό το εμπόδιο. Αυτό δεν πρέπει να χρησιμεύει ως κίνητρο για την ιδιωτική εταιρεία να συμπεριφέρεται αναποτελεσματικά (Transport Policy and Tourism Section, 2010). Η διάρκεια της περιόδου παραχώρησης συνδέεται στενά με αυτό το ζήτημα (στο BOT).

Πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για την εκτίμηση των χρημάτων που παράγονται από το έργο.

Ως εκ τούτου, η διάρκεια της παραχώρησης θα πρέπει να καθοριστεί έτσι ώστε να ικανοποιεί όλα τα συμβαλλόμενα μέρη. Αναγνώριση αναγκών: Για να μπορέσει η πρωτοβουλία να εξυπηρετήσει τον δημόσιο τομέα, πρέπει να προσδιοριστεί η ανάγκη της. Η αναγνώριση της απαίτησης βοηθά την κυβέρνηση να βρει την κατάλληλη απάντηση. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τον προσδιορισμό της διάρκειας της απαίτησης και εάν ποικίλλει (Zou, Wang, & Fang, 2008). Για να διασφαλιστεί η σχέση ποιότητας/τιμής, θα πρέπει επίσης να αναπτυχθεί ένας συγκριτής του δημόσιου τομέα (PSC). Το PSC είναι ένα μοντέλο που λαμβάνει υπόψη το κόστος και τους κινδύνους που σχετίζονται με την παράδοση ενός έργου μέσω του δημόσιου τομέα. Στη συνέχεια, αυτό συγκρίνεται με το μοντέλο ΣΔΙΤ προκειμένου να επιτευχθεί η σχέση ποιότητας-τιμής, που είναι η αποτελεσματική χρήση των πόρων του δημόσιου τομέα σε κεφαλαιουχικά έργα. Ωστόσο, αυτό μπορεί να είναι ανέφικτο σε καταστάσεις όπου η έλλειψη δημόσιων οικονομικών είναι η βασική ώθηση για την επιδίωξη του μοντέλου ΣΔΙΤ.

Διαδικασία υποβολής προσφορών: Η διαδικασία υποβολής προσφορών είναι ένας άλλος τομέας όπου ο συμβιβασμός μπορεί να είναι επωφελής. Η προσπάθεια διασφάλισης του ανταγωνισμού στη διαδικασία υποβολής προσφορών θα συμβάλει στα βέλτιστα αποτελέσματα και στην προώθηση του δημόσιου συμφέροντος. Από τη φύση τους, οι ΣΔΙΤ είναι περίπλοκες.

Η προπαρασκευαστική φάση του έργου συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες. Η διαδικασία υποβολής προσφορών ενδέχεται να είναι δαπανηρή, γεγονός που μπορεί να αποθαρρύνει τις επιχειρήσεις από τον ανταγωνισμό. Η κρατική αποζημίωση για δαπάνες που καταβλήθηκαν κατά τη διαδικασία υποβολής προσφορών ενδέχεται να τονώσει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Δυστυχώς, ο αυξανόμενος ανταγωνισμός αυξάνει τα κρατικά έξοδα (Vining &

Boardman, 2008). Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί για να αποφευχθούν αναποτελεσματικά αποτελέσματα ως αποτέλεσμα αποζημίωσης. Υπό κανονικές συνθήκες, εάν το κόστος προετοιμασίας του έργου δεν είναι ανάλογο με τα χρήματα που λαμβάνονται από τη λειτουργία, το έργο δεν θα είναι εφαρμόσιμο. Ωστόσο, εάν η κυβέρνηση αποζημιωθεί για το κόστος προετοιμασίας των προσφορών, αυτά τα έργα ενδέχεται να καταστούν βιώσιμα. Κατά συνέπεια, η αποζημίωση μπορεί να οδηγήσει σε αναποτελεσματικά αποτελέσματα, καθώς ένα έργο του δημόσιου τομέα με συγκρίσιμα αποτελέσματα μπορεί να είχε ολοκληρωθεί με λιγότερα χρήματα. Ωστόσο, εάν η δέσμευση του ιδιωτικού τομέα αποφέρει επαρκή οφέλη, αυτό το ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να είναι επιθυμητό. Διακυβέρνηση και λογοδοσία: Ο δημόσιος τομέας ενδιαφέρεται κυρίως για κοινωνικούς στόχους που σχετίζονται με την πολιτική θέση της κυβέρνησης και την εξουσία που κατέχει (Zou et al, 2008). Εκτός από το να ενεργεί ως παραγωγός, η κυβέρνηση εγγυάται ότι η αγορά λειτουργεί ομαλά. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με κανονισμό. Ένα σταθερό ρυθμιστικό πλαίσιο καθιστά τις συνεργασίες πιο αποτελεσματικές και βελτιστοποιεί τους πόρους τους σύμφωνα με ευρύτερους στόχους πολιτικής (Pongsiri, 2002). Ένας άλλος σκοπός της ρύθμισης μπορεί να είναι η διασφάλιση της επίτευξης των στόχων της κοινωνίας, όπως η παροχή βασικών υπηρεσιών και η εφαρμογή ειδικών πρωτοβουλιών (Saltman & Figueras, 1998; Rosenue, 1999).

Κατά την περίοδο σχεδιασμού της σύμβασης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα όλων των μερών, καθώς και η κατανομή του κινδύνου. Όμως, για να διασφαλιστεί ότι η συνεργασία λειτουργεί σωστά, οι εταίροι πρέπει να τηρούνται υπεύθυνοι. Χωρίς λογοδοσία, τα συμφέροντα των πολλών μερών μπορεί να τεθούν σε κίνδυνο, οδηγώντας σε αποτυχία. Η υιοθέτηση ενός συντάγματος δικαιοδοσίας ΣΔΙΤ με διατάξεις για διαφάνεια θα προωθούσε τη λογοδοσία. Ορισμένοι από αυτούς τους κανονισμούς μπορεί να περιλαμβάνουν χρονοδιαγράμματα αναφοράς προϋπολογισμού για όλες τις ΣΔΙΤ και δημόσια γνωστοποίηση όλων των συμβάσεων. Χρησιμοποιώντας ένα ουδέτερο τρίτο μέρος, είναι δυνατό να αποτραπούν ορισμένα τμήματα των συμβάσεων που περιέχουν εμπορικά μυστικά (Vining & Boardman, 2008). Προκειμένου να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός, η διαδικασία υποβολής προσφορών θα πρέπει επίσης να είναι ανοιχτή (Department of Economic Affairs, 2006). Ως μέρος της βιώσιμης ανάπτυξης, τα έργα ΣΔΙΤ πρέπει επίσης να ενθαρρύνουν πολιτικές, μεθόδους και εργαλεία για την αξιολόγηση και τον μετριασμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων.

Η κατανομή των κινδύνων σύμφωνα με τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες πρέπει να είναι ίση μεταξύ του κρατικού φορέα εκτέλεσης και του χορηγού του ιδιωτικού τομέα. Η αγορά γης, η επανεγκατάσταση και η ολοκλήρωση σχετικών έργων (μετεγκατάσταση επιχειρήσεων

κοινής ωφέλειας, κ.λπ.) θα πρέπει να εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της κυβέρνησης (Rashed & Alam, 2010). Ωστόσο, οι εταιρικοί χορηγοί θα πρέπει επίσης να μοιράζονται τα οφέλη τέτοιων πρωτοβουλιών εταιρικής σχέσης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα με τον πληττόμενο πληθυσμό. Διάφορες αναπτυξιακές υπηρεσίες σε όλο τον κόσμο υποστηρίζουν το δικό τους σύνολο κανόνων και νόμων κοινωνικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης για κάθε φάση ανάπτυξης έργου ΣΔΙΤ. Ωστόσο, τα γενικά κριτήρια για την κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα προβλήματα που πρέπει να διασφαλίσει ο χορηγός ενός έργου ΣΔΙΤ από τον ιδιωτικό τομέα:

- Αποτροπή απόκτησης ακινήτων εάν είναι εφικτό
- Εάν η απόκτηση είναι αναπόφευκτη, αποζημίωση των ιδιοκτητών γης στην τρέχουσα αγοραία αξία
- Ανάπτυξη σχεδίου επανεγκατάστασης και παρακολούθηση της εφαρμογής του πριν από την υλοποίηση του έργου ΣΔΙΤ.
- Αξιολόγηση των πιθανών θετικών και αρνητικών επιπτώσεων του έργου.
- Προσδιορισμός μέτρων μετριασμού και τυχόν υπολειπόμενων αρνητικών επιπτώσεων που δεν μπορούν να μετριαστούν.
- Διερεύνηση ευκαιριών για περιβαλλοντική βελτίωση.
- Υποστήριξη των αυτόχθονων πληθυσμών.
- Προώθηση κοινωνικών, κοινοτικών και πολιτιστικών πρακτικών.

Αν και η κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για τη ρυθμιστική δομή και την εκτέλεσή της προκειμένου να διασφαλιστεί η κοινωνικοοικονομική βιωσιμότητα ενός έργου ΣΔΙΤ, ο ιδιωτικός τομέας είναι εξίσου υπεύθυνος για την πραγματοποίησή τους. Ορισμένοι συγκεκριμένοι τομείς λογοδοσίας για ιδιωτικούς χορηγούς περιγράφονται παρακάτω:

- Μακροπρόθεσμες, περιβαλλοντικά υπεύθυνες και βιώσιμες στρατηγικές διαχείρισης έργων
- Βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή στο σχετικό έργο ΣΔΙΤ • Προώθηση της χρήσης φιλικού προς το περιβάλλον εξοπλισμού
- Τηρείτε τους διεθνείς κανόνες για την πολιτική επανεγκατάστασης και τις συνθήκες που σχετίζονται με τα ανθρώπινα δικαιώματα
- Βελτιωμένα αγαθά και υπηρεσίες που μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της χρήσης ενέργειας και πόρων
- Διαδικασίες παραγωγής που είναι καθαρότερες και πιο παραγωγικές, ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα
- Μετατόπιση της κατανάλωσης προς προϊόντα και υπηρεσίες με μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Όταν οι στόχοι και η δομή της εταιρικής σχέσης είναι σαφείς και καθορισμένοι, υπάρχει μεγαλύτερη βεβαιότητα λογοδοσίας. Η κατανομή συγκεκριμένων υποχρεώσεων στους εταίρους και η παροχή κινήτρων και πόρων για την εκπλήρωση αυτών των ευθυνών θα εξασφάλιζε ακόμη περισσότερο τη λογοδοσία (Stiglitz et al, 1999). Για να παραμείνουν υπεύθυνοι οι εταίροι, είναι ζωτικής σημασίας να παρακολουθείται η πρόοδός τους προς την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Εάν δεν σημειωθεί αρκετή πρόοδος, το υπεύθυνο άτομο μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο και μπορούν να γίνουν τροποποιήσεις για να επιτευχθούν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα.

2.7. Διαχείριση Κινδύνων

Η κατανομή του κινδύνου είναι θεμελιώδης για την επιτυχία των πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ. Γενικά, ο κίνδυνος θα πρέπει να αποδίδεται σε αυτούς που είναι πιο εξοπλισμένοι για να τον χειριστούν. Συνήθως, ο ιδιωτικός τομέας διαχειρίζεται τον εμπορικό κίνδυνο πιο αποτελεσματικά από ό,τι ο δημόσιος τομέας τον ρυθμιστικό κίνδυνο (Department of Economic Affairs, 2006). Στην πραγματικότητα, η κατανομή των κινδύνων είναι περίπλοκη δεδομένου ότι οι κίνδυνοι πρέπει πρώτα να αναγνωριστούν πριν από την ανάθεση. Κάθε μέρος θα θέλει να περιορίσει την έκθεσή του στον κίνδυνο. Πρέπει να ληφθεί μέριμνα στη σύμβαση για να διασφαλιστεί η σωστή μεταφορά του κινδύνου.

Η επενδυτική δέσμευση του ιδιωτικού εταίρου ενέχει κίνδυνο στον ιδιωτικό εταίρο. Αυτή η δέσμευση του ιδιωτικού εταίρου έχει αποδειχθεί ότι συνδέεται με την επιτυχία της εταιρικής σχέσης (Pongsiri, 2003). Λόγω του κινδύνου απώλειας των μετρητών που επενδύθηκαν στην εταιρική σχέση, ο ιδιώτης χορηγός παρακινείται να αποδώσει από την απόφαση να συμμετάσχει στην εταιρική σχέση. Έτσι, συνήθως συνιστάται οι συνεργασίες με ανεξάρτητες εταιρείες περιορισμένης ευθύνης να αντιμετωπίζονται με προσοχή (Vining & Boardman, 2008). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ξεχωριστές περιορισμένες υποχρεώσεις μειώνουν τον επενδυτικό κίνδυνο. Αυτό το ζήτημα μπορεί να επιδεινωθεί εάν η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης έχει υψηλό δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια. Αυτές οι εταιρείες μπορεί να λειτουργούν αναποτελεσματικά, επομένως πρέπει να δίδεται προσοχή κατά τη σύναψη συμφωνιών μαζί τους. Ένα παράδειγμα αυτού είναι όταν εμφανίζονται επιπλοκές κατά τη διάρκεια της χειρουργικής φάσης. Λόγω της μικρής τους έκθεσης στον κίνδυνο, αυτές οι επιχειρήσεις ενδέχεται να κηρύξουν πτώχευση όταν η κατάσταση θα μπορούσε να έχει επιλυθεί. Αντίθετα, η σύσταση εταιρειών περιορισμένης ευθύνης είναι μια προσπάθεια

μείωσης της έκθεσης σε κίνδυνο, χωρίς την οποία οι επενδυτές μπορεί να διστάζουν να επενδύσουν. Ο κίνδυνος χρήσης είναι αρκετά διαδεδομένος όσον αφορά τα έργα υποδομής. Όταν τα κυβερνητικά μέτρα ενδέχεται να οδηγήσουν σε απαράδεκτη μείωση του εισοδήματος για τον ιδιωτικό εταίρο, πρέπει να εφαρμόζονται διασφαλίσεις για να αποφευχθεί αυτό. Αυτό είναι απαραίτητο για την προσέλκυση επενδύσεων από τον επιχειρηματικό τομέα. Στην οδική υποδομή, για παράδειγμα, ένας ιδιώτης επενδυτής μπορεί να λάβει μια ελάχιστη εγγύηση κυκλοφορίας. Εάν παρέχεται ελάχιστη εγγύηση κυκλοφορίας, πρέπει να συγχρονιστεί με τα διόδια χρήστη. Εάν όχι, ο ιδιώτης εταίρος μπορεί να ορίσει τα διόδια τόσο ακριβά ώστε να υπάρχουν λίγοι πελάτες και η κυβέρνηση να πληρώνει διογκωμένη τιμή για τον εγγυημένο ελάχιστο όγκο κίνησης. Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, ο ιδιωτικός τομέας θα είναι σε θέση να μεταφέρει με επιτυχία όλους τους κινδύνους κατανάλωσης στην κυβέρνηση.

Επιπλέον, η ΣΔΙΤ πρέπει να επιτύχει μια ισορροπία μεταξύ κινδύνου και απόδοσης προκειμένου να είναι τραπεζική. Ο κίνδυνος του ιδιώτη πρέπει να είναι ανάλογος με το ποσοστό απόδοσης της επένδυσης στο έργο. Διαφορετικά, οι ιδιώτες επενδυτές δεν θα μπορούν να δικαιολογήσουν τη συμμετοχή τους σε ΣΔΙΤ.

Συντελεστής δασμού: Ο δασμολογικός συντελεστής είναι ζωτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα του έργου από οικονομική άποψη. Η βέλτιστη τιμολόγηση εισιτηρίων ή διοδίων θα πρέπει να καθοριστεί για τους δρόμους. Μια πολύ υψηλή χρέωση διοδίων μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μη δημοτικότητα του έργου και τη συνακόλουθη κατάρρευση, ενώ μια πολύ χαμηλή τιμή διοδίων μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερο ποσοστό απόδοσης από το αναμενόμενο. Για να αποφευχθεί η πιθανότητα για τις προαναφερθείσες καταστάσεις, είναι ζωτικής σημασίας να αναπτυχθεί και να αξιολογηθεί ένα κατάλληλο μοντέλο σε πολλές φάσεις του έργου.

2.8 Λόγοι αποτυχίας των ΣΔΙΤ

Οι αποτυχίες έργων σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) οφείλονται συχνά σε μακροοικονομικές κρίσεις. Έλεγχος για άλλους παράγοντες, μια έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας (Harris and Pratar, 2009) αποκαλύπτει ότι η παρουσία μακροοικονομικού σοκ αυξάνει την πιθανότητα ακύρωσης (αποτυχίας) έργου από λιγότερο από 5% σε περισσότερο από 8%. Το μακροοικονομικό σοκ που προκαλείται από τον Covid πιθανότατα θα έχει συγκρίσιμη επίδραση στις πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ από την πλευρά της ζήτησης και της

προσφοράς. Κατά την εποχή του lockdown στην Ινδία, υπήρξε σχεδόν πλήρης αναστολή των οδικών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών από τον Μάρτιο έως τον Μάιο του 2020 και η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας μειώθηκε σημαντικά. Όλες αυτές οι συνθήκες έχουν σταδιακά αμβλυνθεί από τον Ιούνιο του 2020. Κατά την εποχή του lockdown, τόσο η διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού όσο και η πρόσβαση στη χρηματοδότηση επηρεάστηκαν σοβαρά. Αν και ενώ η ταχύτητα ανάκαμψης είναι σημαντικά καλύτερη από την προβλεπόμενη (βελτιωμένος ρυθμός ανάπτυξης από -23,9% το πρώτο τρίμηνο του 2021 σε -7,9% το δεύτερο τρίμηνο), είναι πιθανό οι αποτυχίες έργων ΣΔΙΤ να αυξηθούν στο μέλλον λόγω του Covid (Pratap, 2020).

Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων Ιδιωτικής Συμμετοχής στην Υποδομή (PPI) της Παγκόσμιας Τράπεζας (ppi.worldbank.org), το ποσοστό αποτυχίας έργων ΣΔΙΤ στον αναπτυσσόμενο κόσμο είναι κάτω από 4%, τόσο ως προς τον αριθμό των έργων όσο και ως προς τις σχετικές επενδύσεις. Σύμφωνα με αυτήν τη βάση δεδομένων, το 3,5% (292 από τα 8.295 έργα) των έργων ΣΔΙΤ στις αναπτυσσόμενες χώρες απέτυχαν μεταξύ 1990 και 2020. Τα ισοδύναμα στοιχεία για τις επενδύσεις ήταν 71 δισεκατομμύρια δολάρια από 1,99 τρισεκατομμύρια δολάρια, ή 3,6%. Αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο από το συνολικό ποσοστό εταιρικής αποτυχίας και μπορεί να αποδοθεί σε ανησυχίες για τη συνέχεια της υπηρεσίας (εξάλλου, σχεδόν όλα τα έργα υποδομής ΣΔΙΤ εκτελούν πρώην κρατικές λειτουργίες), πιθανές πληρωμές τερματισμού και αρνητική δημοσιότητα γύρω από αυτές τις αντιληπτές αστοχίες (Pratap, 2020).

Σε μια πρόσφατη ανάρτηση ιστολογίου, ο Αντιπρόεδρος Υποδομής στην Παγκόσμια Τράπεζα, ο Makhtar Diop συζητά τη χρήση τεχνητής νοημοσύνης για την αξιολόγηση της επίδρασης του Covid στις υποδομές. Από τον Φεβρουάριο του 2020, έχει αναφερθεί ότι 256 έργα εμπορικής υποδομής σε αναπτυσσόμενες χώρες έχουν ακυρωθεί ή αναβληθεί. Ο αριθμός των συνεχιζόμενων κατασκευαστικών έργων που παρουσίασαν διακοπές κορυφώθηκε τον Μάιο και έκτοτε μειώθηκε. Ωστόσο, ο συντριπτικός αριθμός προβληματικών έργων (256) σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των έργων που ολοκληρώθηκαν (292) από το 1990 θα πρέπει να είναι πολύ ανησυχητικός και να υποδηλώνει πιθανή αύξηση στις ακυρώσεις. Η Ινδία, η οποία έχει τον δεύτερο υψηλότερο αριθμό έργων ΣΔΙΤ και συναφών επενδύσεων μεταξύ των αναπτυσσόμενων χωρών, προβλέπεται επίσης να δει αύξηση των αποτυχιών έργων μετά τον Covid, σύμφωνα με αυτήν την έρευνα (Pratap, 2020).

Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων PPI της Παγκόσμιας Τράπεζας, το ποσοστό αποτυχίας έργων της Ινδίας πλησιάζει γρήγορα τον υπόλοιπο αναπτυσσόμενο κόσμο. ήταν περίπου 2%

μέχρι το 2011, αλλά έκτοτε έχει αυξηθεί σε 34 έργα αξίας 13 δισεκατομμυρίων δολαρίων (σε σύνολο 1.103 έργων αξίας 275 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ή 3,1% σε αριθμό έργων και 4,9% σε αξία, αντίστοιχα). Ωστόσο, η αυξανόμενη συχνότητα αποτυχίας έργων στην Ινδία δεν είναι πάντα αρνητική. Η εμπορική πειθαρχία και η «ελευθερία στην αποτυχία» είναι βασικές δικαιολογίες για τη στροφή στον ιδιωτικό τομέα. Ως εκ τούτου, οι αποτυχίες των έργων πρέπει να αναμένονται, καθώς ορισμένα έργα ή ανάδοχοι ενδέχεται να υπολειτουργούν. Όταν μεταβαίνουμε σε μια οικονομία της αγοράς, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ορισμένες επιχειρήσεις με χαμηλή απόδοση θα καταρρεύσουν. Το να επιτρέψουμε σε ορισμένα έργα ΣΔΙΤ να αποτύχουν (αντί να εμπλακούμε σε επαναλαμβανόμενες επαναδιαπραγματεύσεις για να γλυκάνουμε τη συμφωνία για τον ιδιωτικό τομέα) είναι πιθανότατα ο μόνος τρόπος για να αποσπαστούν πιο ρεαλιστικές προσφορές από τον ιδιωτικό τομέα. Ο πόνος που μπορεί να βιώσουν οι ενδιαφερόμενοι (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών χορηγών) λόγω της αύξησης των ακυρώσεων είναι πιθανόν το τίμημα που πρέπει να πληρωθεί για να υποβάλει πιο ρεαλιστικές προσφορές ο ιδιωτικός τομέας (Pratap, 2020).

Η κυβέρνηση έχει λάβει διάφορα μέτρα για να μετριάσει την επιρροή του Covid στα έργα υποδομής. Ο Covid-19 έχει αναγνωριστεί ως περιστατικό ανωτέρας βίας. Σύμφωνα με τις Πρότυπες Συμφωνίες Παραχώρησης της Ινδίας, η θεραπεία για μια μη πολιτική περίπτωση ανωτέρας βίας είναι η παράταση της περιόδου παραχώρησης κατά τη διάρκεια της περιόδου ανωτέρας βίας. Για την αντιμετώπιση επειγουσών δυσκολιών ρευστότητας, η RBI ενέκρινε πάγωμα των πληρωμών δανείων για έξι μήνες. Υπό το πρίσμα του θέματος του Covid, η προθεσμία για την εκπλήρωση συμβατικών δεσμεύσεων για όλα τα κυβερνητικά έργα, συμπεριλαμβανομένων των ΣΔΙΤ, που είχαν προγραμματιστεί για ολοκλήρωση τον Φεβρουάριο του 2020 ή μετά, παρατάθηκε έως και έξι μήνες (Pratap, 2020).

Παρά την καλά τεκμηριωμένη σημασία των υποδομών για την ανάκαμψη της οικονομίας, η κυβέρνηση θα ήταν καλό να μην σώσει ζόμπι, καθώς η προσπάθεια να σώσει κάθε προβληματική εταιρεία θα ήταν μια εξαιρετικά σπάταλη επένδυση σε αυτούς τους οικονομικά δύσκολους καιρούς. Το να περιμένουμε από τις κατά τα άλλα υγιείς εταιρείες του δημόσιου τομέα (όπως η NTPC) να τις αναλάβουν (αναξιοπαθούντα εργοστάσια ηλεκτροπαραγωγής με βάση τον άνθρακα, για παράδειγμα) είναι επίσης παράλογο, καθώς αυτά τα ισχυρά PSU θα αρρωστήσουν νωρίτερα παρά αργότερα. Στον αναπτυσσόμενο κόσμο, το ογδόντα πέντε τοις εκατό των αποτυχημένων ΣΔΙΤ υποδομών αναλαμβάνεται από την κυβέρνηση, καθώς οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησής τους είναι συχνά ανεπιτυχείς (Pratap, 2020).

Η ματαιότητα της προσπάθειας διατήρησης κάθε εταιρείας ζόμπι είναι εμφανής από τα δισεκατομμύρια δολάρια που σπαταλήθηκαν από την Dabhol Power Company (DPC, που υποστηρίζεται από τη διαβόητη Enron). Το DPC είναι ένα έργο ισχύος 2.184 Megawatt που ανελήφθη από μια ομάδα χορηγών του δημόσιου τομέα (συμπεριλαμβανομένων των NTPC και GAIL) το 2005, οι οποίοι στη συνέχεια δημιούργησαν την Ratnagiri Gas & Power Private Limited ως όχημα ειδικού σκοπού. Η τιμή αγοράς ήταν «8.485 crores, αλλά το συνολικό κόστος του έργου έχει πλέον ξεπεράσει τις 13.000 crores και η Maharashtra State Electricity Distribution Company Ltd, ο κύριος δικαιούχος του έργου, ακύρωσε τη Συμφωνία Αγοράς Ενέργειας το 2015. Θα ήταν προτιμότερο να επιτραπεί η εταιρεία να αποτύχει και να ανακατευθύνει τους πόρους της αλλού (Pratap, 2020).

2.9 ΣΔΙΤ και τοπική ανάπτυξη

Οι πολιτικές της ΕΕ που στοχεύουν στην αποτελεσματική αστική διοίκηση έχουν δύο συμπληρωματικούς, αμοιβαία ενισχυόμενους στόχους: την προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και την υλοποίηση εταιρικών σχέσεων (Γετίμης και Γρηγοριάδου, 2004). Οι ομάδες κοινοτικής ανάπτυξης, τα εμπορικά επιμελητήρια και τα επιχειρηματικά συμβούλια είναι σε θέση να συμβάλουν στη διαδικασία τοπικής οικονομικής ανάπτυξης (Bartsch, 2006). Υπάρχουν περισσότερες από 80 χιλιάδες τοπικές αρχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτές είναι οι θεμελιώδεις διοικητικές μονάδες της αγροτικής και αστικής κοινοτικής ζωής. Στην πλειονότητα των κρατών μελών, έχουν εξουσία σε ένα ευρύ φάσμα τομέων, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής βοήθειας, της εκπαίδευσης, της υγείας, της στέγασης, της προστασίας του περιβάλλοντος, των τοπικών δημόσιων μεταφορών, της παροχής νερού και ενέργειας, της συλλογής και επεξεργασίας των οικιακών απορριμμάτων, του πολιτισμού και ψυχαγωγικές δραστηριότητες (Monne, 2004).

Επιπλέον, προσπαθούν να χρησιμοποιούν τους οικονομικούς τους πόρους πιο αποτελεσματικά υιοθετώντας μια πιο επιχειρηματική προσέγγιση στις καθημερινές τους δραστηριότητες (Elander, 2002). Οι Bennett και Krebs (1991), αναφερόμενοι στη διαδικασία τοπικής οικονομικής ανάπτυξης στη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, υποστηρίζουν ότι η επέκταση της αγοράς και η ενεργοποίηση της συλλογικής συνείδησης από διάφορες μονάδες τονίζονται από την ενδογενή και συνεργατική δράση που εμφανίζεται σε μια περιοχή. (τοποθεσία/πόλη).

Οι ΣΔΙΤ, ως θεσμική μέθοδος, έχουν μακρά ιστορία στη στρατηγική τοπικής οικονομικής ανάπτυξης (Ward, 1990; Xie και Stough, 2002). δημιουργήθηκαν αρχικά τη δεκαετία του

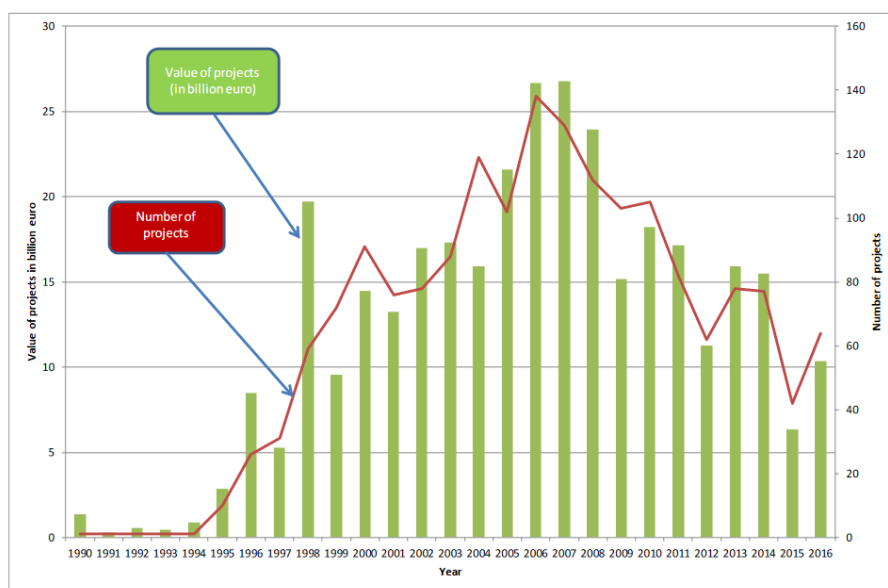
1970 στις Ηνωμένες Πολιτείες και στη συνέχεια σε άλλα έθνη (Carrol και Steane, 2000; Paskavela-Shapira et al., 2000). Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΚ) δημοσίευσε δύο έγγραφα για τις ΣΔΙΤ το 2003 και το 2004 (Οδηγίες για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και Βιβλίο πόρων για μελέτες περιπτώσεων ΣΔΙΤ, αντίστοιχα) και μια Πράσινη Βίβλο το 2004 που ξεκίνησε μια δημόσια διαβούλευση (Marra, 2006). Οι ΣΔΙΤ περιγράφονται ως συμφωνίες μεταξύ της κυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα για την παροχή δημόσιας υποδομής, κοινοτικών ανέσεων και συναφών υπηρεσιών. Τέτοιες συνεργασίες ορίζονται από μια κατανομή επένδυσης, κινδύνου, καθήκοντος και ανταμοιβής μεταξύ των εταίρων. Η δημιουργία τέτοιων εταιρικών σχέσεων μπορεί να υποκινηθεί από διάφορους παράγοντες, όπως η χρηματοδότηση, ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η λειτουργία και η συντήρηση δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών (British Columbia, Ministry of Municipal Affairs, 1999; Almeida, 2004; Financial Government Guidance, 2006; Hemming). Σύμφωνα με τους Carrol και Steanne (2000), οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμφωνημένες συνεργατικές πρωτοβουλίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον έναν ιδιωτικό και έναν δημόσιο παράγοντα, με αμφότερα τα μέρη να αναγνωρίζουν ότι έχουν καθήκοντα και πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτή τη ρύθμιση. Επιπλέον, οι ΣΔΙΤ είναι συλλογικές προσπάθειες που σχεδιάζονται και διαχειρίζονται μια υπηρεσία του δημόσιου τομέα και μια εταιρεία του ιδιωτικού τομέα για την επίτευξη τόσο ενός κοινού στόχου όσο και των ατομικών στόχων των εταίρων (Jamali, 2005; Nijkamp et al., 2002). Οι Di Gaetano και Storm (2003), αναφερόμενοι στη φύση των ΣΔΙΤ στις Ηνωμένες Πολιτείες, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία και τη Γερμανία, σημείωσαν ότι οι ΣΔΙΤ έχουν εξελιχθεί ως μέσο διακυβέρνησης στις πόλεις και στα τέσσερα έθνη, δείχνοντας σύγκλιση των δημοσίων πολιτικών πέρα από τοπικά και εθνικά σύνορα. Το πρωταρχικό κίνητρο για τη δημιουργία συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι η επιθυμία του δημόσιου τομέα να φέρει ιδιωτική χρηματοδότηση και τεχνογνωσία διαχείρισης στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών (Kyvelou και Karaïskou, 2006).

Μέσω των ΣΔΙΤ, τα πλεονεκτήματα του ιδιωτικού τομέα - καινοτομία, πρόσβαση στη χρηματοδότηση, γνώση τεχνολογιών, διαχειριστική αποτελεσματικότητα και επιχειρηματικό πνεύμα - συνδυάζονται με την κοινωνική ευθύνη του δημόσιου τομέα, την περιβαλλοντική συνείδηση και την τοπική γνώση σε μια προσπάθεια επίλυσης προβλημάτων (Kumar και Prasad, 2004). Σύμφωνα με τους Gindle et al. (2002), ο δημόσιος τομέας ενθαρρύνει και χρηματοδοτεί κυρίως την εφαρμογή συνεργατικών προγραμμάτων βιωσιμότητας. Ο βασικός στόχος είναι να δημιουργηθεί μια (οικονομική) win-win κατάσταση για την κοινωνία και τους εμπλεκόμενους ιδιωτικούς φορείς (κυρίως εταιρείες, επιχειρήσεις). Η κύρια έμφαση

αυτών των έργων είναι στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των κοινοτήτων, καθώς η παρουσία τοπικών δημόσιων αρχών ή αστικών διαχειριστών με επιχειρηματικές δεξιότητες έχει αναδειχθεί ως κρίσιμη ανάγκη, ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1990 (Hall and Hubbard, 1998; van den Berg και Braun, 1999). Ο Barlow (1997) σημείωσε ότι η έλλειψη επιχειρηματικής ικανότητας των τοπικών κυβερνητικών αξιωματούχων μπορεί να έχει αρνητική επίδραση (μειονεκτήματα) στην ανάπτυξη μιας πόλης σε σύγκριση με άλλες. Τυπικά παραδείγματα συμμετοχής και συμβολής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη πολιτικών και διαδικασιών προώθησης που σχετίζονται με την αστική ανάπτυξη, τις πολιτιστικές δραστηριότητες και την οικονομική ανάπτυξη βρίσκονται στη διεθνή βιβλιογραφία: περιπτώσεις πόλεων όπως το Εδιμβούργο, (Simpson και Chapman, 1999), η περίπτωση των Κοινοτικών Συμβουλίων (CCs) στη Σκωτία (Raco and Flint, 2001) και οι πολιτικές ανασυγκρότησης της Γλασκώβης και του Dundee στη Σκωτία (Simpson και Chapman, 2003; Carmon, 1999). Επιπλέον, περιπτώσεις ΣΔΙΤ που αφορούν οικονομικές-εδαφικές επενδύσεις στην Ολλανδία (Premious, 2002; Watersand Smith, 2002; Baidal, 2003), πολιτικές προσέλκυσης επενδύσεων στις πόλεις της Ιρλανδίας (Flinter, 2005), καθώς και η Κοινοτική Επενδυτική Υποστήριξη Πρόγραμμα (CISP) στις πόλεις του Καναδά (www.cisp.gc.ca), το οποίο βοηθά τις канаδικές κοινότητες να γίνουν πιο αποτελεσματικές στη συνεργασία με ξένους επενδυτές και στην προσέλκυση ξένων άμεσων επενδύσεων κ.λπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Ευρωπαϊκά προγράμματα και χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ

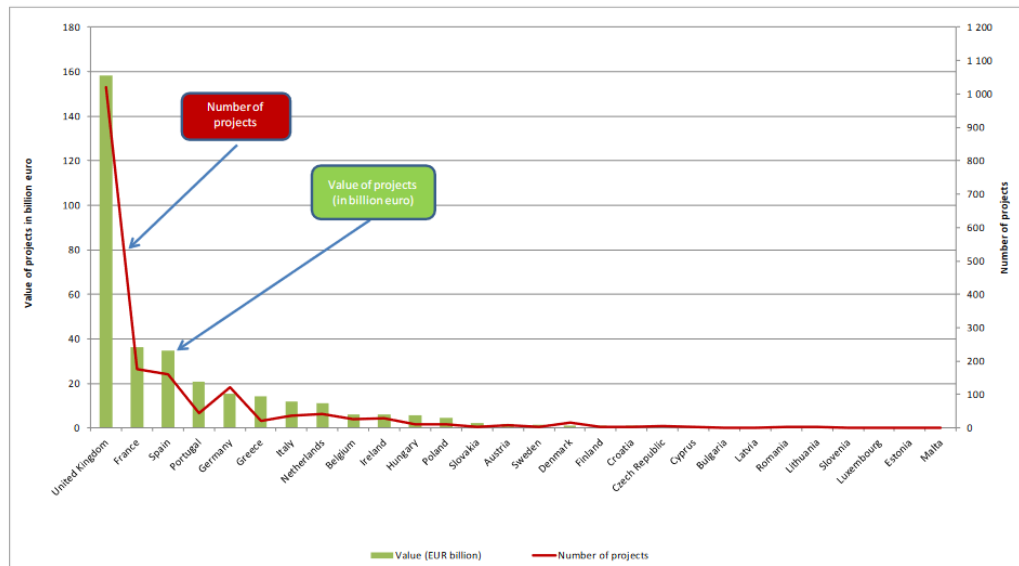
Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κέντρο Εμπειρογνωμοσύνης ΣΔΙΤ (EPEC), μεταξύ 1990 και 2016, 1.749 έργα ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 336 δισεκατομμυρίων ευρώ πέτυχαν οικονομικό κλείσιμο στην αγορά ΣΔΙΤ της ΕΕ. Πριν από τη χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση, ο τομέας των ΣΔΙΤ είχε ισχυρή ανάπτυξη σε όγκο. Ωστόσο, από το 2008, ο αριθμός των νέων έργων ΣΔΙΤ μειώθηκε σημαντικά (όπως διαφαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα 1). Το 2016, 64 συμφωνίες ΣΔΙΤ στην αγορά της ΕΕ πέτυχαν χρηματοοικονομικό κλείσιμο συνολικής αξίας 10,3 δισ. ευρώ. Το 2016, το ένα τρίτο του συνόλου των επενδύσεων ΣΔΙΤ ήταν στον κλάδο των μεταφορών, ακολουθούμενο από τους τομείς της υγειονομικής περίθαλψης και της εκπαίδευσης (European Court of Auditors, 2018).



Διάγραμμα 1: Αριθμός των νέων έργων ΣΔΙΤ

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 2, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Γερμανία εκτέλεσαν το 90% όλων των έργων ΣΔΙΤ της ΕΕ μεταξύ 1990 και 2016, αντιπροσωπεύοντας το 90% της αγοράς. Αν και ορισμένα κράτη μέλη υλοποίησαν πολλά έργα ΣΔΙΤ, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο με περισσότερα από 1.000 έργα ΣΔΙΤ αξίας άνω των 160 δισεκατομμυρίων ευρώ καθ' όλη την περίοδο, ακολουθούμενη από τη Γαλλία με 175 ΣΔΙΤ αξίας σχεδόν 40 δισεκατομμυρίων ευρώ, δεκατρία από τα 28 κράτη μέλη υλοποίησαν λιγότερα από πέντε ΣΔΙΤ (European Court of Auditors, 2018).

Figure 3 - EU PPP market per Member State from 1990 to 2016



Source: ECA based on information provided by EPEC.

Διάγραμμα 2: ΣΔΙΤ στην αγορά της Ευρώπης ανά κράτος Μέλος από το 1990 έως το 2016

3.1 ΣΔΙΤ και Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση

Οι συνδυασμένες ΣΔΙΤ είναι πρωτοβουλίες που συνδυάζουν τις επιδοτήσεις της ΕΕ με ιδιωτικούς χρηματοδοτικούς πόρους. Συνδυάζοντας τη χρηματοδότηση της ΕΕ με μια ΣΔΙΤ, ο δημόσιος τομέας μπορεί να καταστήσει ένα έργο πιο προσιτό μειώνοντας τα απαιτούμενα ποσά χρηματοδότησης.

Υπήρξε μια τάση προς μεγαλύτερη μόχλευση των δημοσίων κονδυλίων από τη σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Το σχέδιο Ευρώπη 2020, για παράδειγμα, τονίζει τη σημασία των ΣΔΙΤ. Σύμφωνα με το σχέδιο, η μόχλευση οικονομικών πόρων συνδυάζοντας ιδιωτική και δημόσια χρηματοδότηση και ανάπτυξη νέων εργαλείων για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων είναι ένα από τα πιο σημαντικά βήματα που πρέπει να κάνει η Ευρώπη για να επιτύχει τους στόχους της για την Ευρώπη 2020.

Η Λευκή Βίβλος του 2011 για τις μεταφορές (COM, 2011) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτρέπει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τη χρήση των ΣΔΙΤ, ενώ αναγνωρίζει ότι δεν είναι

όλα τα έργα κατάλληλα για αυτήν την προσέγγιση. Επιπλέον, αναγνωρίζει ότι τα χρηματοδοτικά εργαλεία μπορούν να επιτρέψουν τη χρηματοδότηση ΣΔΙΤ σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2014-2020, η Επιτροπή έχει δώσει μεγάλη έμφαση στο ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι ΣΔΙΤ στην εντατική μόχλευση των δημόσιων πόρων με ιδιωτικά χρήματα.

Τόσο ο κανονισμός για τις κοινές διατάξεις (ΚΚΔ) για την περίοδο 2014-2020 όσο και ο κανονισμός CEF (Regulation (EU) No 1316/2013) θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως μια δυνητικά βιώσιμη μέθοδο για την υλοποίηση έργων υποδομής που διασφαλίζουν την εκπλήρωση στόχων δημόσιας πολιτικής συνδυάζοντας δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους.

Ο κανόνας του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), που εγκρίθηκε το 2015, προβλέπει επίσης τη χρήση μιας τεράστιας σειράς χρηματοπιστωτικών μέσων για την κινητοποίηση ιδιωτικών συνεισφορών. Επιπλέον, το EFSI μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την υποστήριξη ΣΔΙΤ (Regulation (EU) 2015/1017).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Ευρωπαϊκή εμπειρία των ΣΔΙΤ

4.1 Πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ έως το 2014

Στην Ευρώπη το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν στην πρώτη γραμμή της ευρείας υιοθέτησης των ΣΔΙΤ σε όλες τις βιομηχανίες (Ball et al., 2002). Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υπέγραψε 677 ΣΔΙΤ (ή PFIs) μεταξύ 1987 και 2004, συνολικής αξίας περίπου 43 δισεκατομμυρίων στερλινών (65 δισεκατομμύρια ευρώ) (Υπουργείο Οικονομικών 2005α). Αν και η συντηρητική κυβέρνηση (η οποία ήταν στην εξουσία από το 1979 έως το 1997) ξεκίνησε PFIs, ο αριθμός των νέων ΣΔΙΤ έφτασε στο υψηλότερο επίπεδο το έτος 2000, μετά από μια ισχυρή αύξηση τα έτη αμέσως μετά την εκλογή της κυβέρνησης των Εργατικών το 1997 (η οποία είναι εξακολουθεί να βρίσκεται στην εξουσία το 2006). Πράγματι, 62 νέα PFI/PPP ιδρύθηκαν μεταξύ 1987 και 1997, 60 νέα το 1998 και 467 νέα τα έτη μετά το 1997 (με 10 χωρίς συγκεκριμένη ημερομηνία). Η αξία των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια καθώς εφαρμόζονται όλο και πιο σημαντικές ΣΔΙΤ (κυρίως στους τομείς των μεταφορών και της υγειονομικής περίθαλψης, βλέπε παρακάτω). Το 8% όλων των PFI/PPPs ξεκίνησαν πριν από το 1997, έξι τοις εκατό το 1997 και ογδόντα έξι τοις εκατό μετά το 1997.

Η Private Finance Initiative (PFI), οι κοινοπραξίες, οι παραχωρήσεις, η εξωτερική ανάθεση και η πώληση μετοχικών συμμετοχών σε κρατικές εταιρείες είναι όλα παραδείγματα ΣΔΙΤ στα μάτια της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου (Treasury 2000, σ. 8). Ιδιωτικά ιδρύματα στο Ηνωμένο Βασίλειο (χρηματοδότες, προγραμματιστές, διαχειριστές έργων, φορείς εκμετάλλευσης, τράπεζες, νομικές εταιρείες κ.λπ.) και μια αυξανόμενη δευτερογενής αγορά για την «πώληση» έργων ΣΔΙΤ από τους αρχικούς προγραμματιστές τους έχουν επίσης συμβάλει σημαντικά στο μοντέλο ΣΔΙΤ. ευρεία υιοθέτηση στη χώρα. Οι τοπικές και εθνικές κυβερνήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν επίσης εκτεταμένες γνώσεις στους αντίστοιχους τομείς τους. Ωστόσο, όταν πρόκειται για ένα συγκεκριμένο έργο, ο ιδιωτικός τομέας έχει συχνά πολύ περισσότερη τεχνογνωσία από τον τοπικό δημόσιο φορέα και μπορεί να είναι σε θέση να ελέγξει καλύτερα τη μακροπρόθεσμη απόδοση του έργου προς όφελός του.

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο Ηνωμένο Βασίλειο εμπίπτουν σε μία από τις τρεις βασικές κατηγορίες: ιδιοκτησία, παροχή υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης της υποδομής) στον δημόσιο τομέα και πώληση υπηρεσιών του δημόσιου τομέα σε τρίτους (όπως μέσω της εκμετάλλευσης διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας). Οι ΣΔΙΤ παρέχουν επίσης μια τέταρτη,

αλληλοεπικαλυπτόμενη λειτουργία, μεσολαβώντας μεταξύ του δημόσιου, του ιδιωτικού και του τρίτου τομέα για την προώθηση πολιτικών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Ο πρωταρχικός στόχος των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι η μεταβίβαση των κρατικών επιχειρήσεων στην ιδιοκτησία του ιδιωτικού τομέα. Αυτό μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους, όπως μέσω δημόσιας προσφοράς μετοχών, ενσωμάτωσης ενός νέου στρατηγικού εταίρου ή μεταφοράς συμφερόντων της πλειοψηφίας ή της μειοψηφίας στον ιδιωτικό τομέα. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως μετακύλιση από το ήθος της ιδιωτικοποίησης της δεκαετίας του 1980 και του 1990, η οποία ξεκίνησε σε μεγάλο βαθμό από τη συντηρητική διοίκηση μετά το 1979. Οι ΣΔΙΤ έχουν ωφελήσει ένα ευρύ φάσμα βιομηχανιών στο Ηνωμένο Βασίλειο, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών (50,2 τοις εκατό όλων των έργων από αξία), άμυνα (10 τοις εκατό), υγειονομική περίθαλψη (11,1 τοις εκατό) και εκπαίδευση και δεξιότητες (7 τοις εκατό), μεταξύ άλλων. Ο τομέας της υγείας και των μεταφορών τείνουν να είναι τα κύρια σημεία εστίασης των αποκεντρωμένων κυβερνητικών προγραμμάτων (Σκωτία, Ουαλία και Βόρεια Ιρλανδία). Η Σκωτία έχει σχεδόν το 9% του πληθυσμού του Ηνωμένου Βασιλείου αλλά μόνο το 5,3% των ΣΔΙΤ. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε έναν συνδυασμό παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων των συγκριτικά υψηλών κατά κεφαλήν κρατικών δαπανών της χώρας (που πληρώνεται από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου επειδή η Σκωτία δεν παράγει δικό της εισόδημα) και μια καθυστέρηση στη θέσπιση ΣΔΙΤ. Ορισμένες εξαιρετικά φτωχές περιπτώσεις πρώιμων PFI/PPP στη Σκωτία, συμπεριλαμβανομένης της γέφυρας Skye, η οποία άνοιξε το 1995 αλλά τέθηκε ξανά στα χέρια του κοινού το 2004, μπορεί να βοηθήσουν να εξηγηθεί αυτό. Αρκετές κυβερνητικές εκτιμήσεις, όπως η Επιτροπή Δημόσιων Λογαριασμών της Βουλής των Κοινοτήτων (1998) και η Εθνική Υπηρεσία Ελέγχου (1999), ήταν πολύ καυστικές για την κακή σχέση ποιότητας/τιμής.

Το δεύτερο είδος ΣΔΙΤ ασχολείται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή ή/και τη διαχείριση φυσικής υποδομής. Για να αξιοποιήσει την τεχνογνωσία της διαχείρισης του ιδιωτικού τομέα και να παράσχει κίνητρο για τον ιδιωτικό τομέα έχοντας ένα στοιχείο κινδύνου στην ιδιωτική χρηματοδότηση, ο δημόσιος τομέας έχει αρχίσει να συνάπτει μακροπρόθεσμες συμβάσεις για την αγορά υπηρεσιών μέσω του Private Finance Initiative (PFI) και άλλες ρυθμίσεις.

Πολλές επενδύσεις σε δημόσιους οργανισμούς όπως σχολεία και νοσοκομεία, καθώς και έργα μεταφορών όπως το καταδικασμένο Private Finance Initiative (PFI) για τη γέφυρα Skye (η οποία επέστρεψε στη δημόσια ιδιοκτησία σε λιγότερο από μια δεκαετία) εμπίπτουν σε αυτήν την κατηγορία συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σε γενικές γραμμές, ο βαθμός στον οποίο ένα μέρος εκτελεί την υπηρεσία και ο βαθμός στον οποίο ένα άλλο μέρος

προμηθεύει την υποδομή (κτίριο ή/και εξοπλισμό κ.λπ.) μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατηγοριοποίηση τέτοιων ΣΔΙΤ σε δύο άξονες. Οι διαφορετικοί τύποι συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα περιλαμβάνουν προγράμματα κατασκευής και λειτουργίας (όπου ο ιδιωτικός τομέας κατασκευάζει και λειτουργεί μια εγκατάσταση για μια καθορισμένη χρονική περίοδο, ας πούμε 25 χρόνια, προτού την παραδώσει πίσω στο δημόσιο τομέα), ΣΔΙΤ μόνο για υπηρεσίες (όπου ο ιδιωτικός τομέας παρέχει την υπηρεσία ενώ χρησιμοποιεί δημόσιους ιδιόκτητες και κατασκευασμένες εγκαταστάσεις) και την παροχή εγκατάστασης ιδιωτικού τομέα που θα λειτουργεί από προσωπικό του δημόσιου τομέα. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, τα «δεύτερα στάδια» των ΣΔΙΤ εγκαθίστανται σε χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και οι συμμετοχές της ιδιωτικής εταιρείας ενδέχεται να πωληθούν σε άλλες επιχειρήσεις.

Το τρίτο είδος ΣΔΙΤ του Ηνωμένου Βασιλείου περιλαμβάνει τη χρήση δεξιοτήτων και χρηματοδότησης του ιδιωτικού τομέα για τη μεγιστοποίηση του οικονομικού δυναμικού των δημόσιων περιουσιακών στοιχείων, όπως η πώληση κρατικών υπηρεσιών σε νέο κοινό ή η σύναψη διαφόρων τύπων συμφωνιών εταιρικής σχέσης. Για παράδειγμα, μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την αξιοποίηση καινοτομιών που αναπτύχθηκαν σε κυβερνητικά εργαστήρια, όπως αυτά που είναι αφιερωμένα στον στρατό.

Τέταρτον, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έχουν χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση ομάδων υπεράσπισης για ορισμένες πολιτικές. Οι στρατηγικές τοπικής οικονομικής ανάπτυξης μπορεί να είναι ευρείες (McQuaid, 1999) ή στενές (HM Treasury, 2005b), όπως αυτές που επιδιώκουν να βοηθήσουν το Ηνωμένο Βασίλειο να ενισχύσει την υποδομή τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών και να επιτύχει τους στόχους της Ατζέντας της Λισαβόνας για την απασχόληση και την αύξηση της παραγωγικότητας μέσω ΤΠΕ. Για παράδειγμα, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει θέσει στόχους τόσο για την ανταγωνιστικότητα όσο και για την έκταση της ευρυζωνικής αγοράς, όπως το να έχει την πιο εκτεταμένη και ανταγωνιστική αγορά ευρυζωνικότητας στην G7 έως το 2005. Ωστόσο, μπορεί να υπάρξει αντιστάθμιση μεταξύ αυτών των στόχων βραχυπρόθεσμα, με έμφαση στην ανάπτυξη ευρυζωνικών συνδέσεων δυνητικά σε βάρος του ανταγωνισμού (DTI, 2004). Η Ομάδα Ενδιαφερομένων Ευρυζωνικών Μερών (BSG) δημιουργήθηκε τον Απρίλιο του 2001 ως δημόσια/ιδιωτική συνεργασία στο Ηνωμένο Βασίλειο για να βοηθήσει την κυβέρνηση στη δημιουργία και εφαρμογή ενός εθνικού σχεδίου ευρυζωνικότητας. Το DTI και ορισμένες ιδιωτικές εταιρείες συγκεντρώνουν πόρους για την υποστήριξη του BSG. Δοκιμές ευρυζωνικότητας και πιλοτικά προγράμματα τεχνολογίας, συγκέντρωση ζήτησης του

δημόσιου τομέα, χρηματοδότηση υποδομών του δημόσιου τομέα, παροχή δημόσιας υποδομής, συσσώρευση ζήτησης του δημόσιου τομέα, προγράμματα προώθησης και ανάθεσης περιεχομένου και πρωτοβουλίες κοινοτικών δικτύων είναι μερικές μόνο από τις παρεμβάσεις του δημόσιου τομέα που σημειώνονται από την BSG. Έτσι, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) θεωρούνται ως μία από τις πολλές επιλογές για διάφορες καταστάσεις (ειδικά εάν αναμένεται περιορισμένη εμπορική εξυπηρέτηση, όπως σε αγροτικές περιοχές, για παράδειγμα, όπου η πυκνότητα πληθυσμού είναι χαμηλή).

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) έχουν μακρά ιστορία τόσο στη Γερμανία όσο και στην Αυστρία, που χρονολογείται τουλάχιστον από τον 19ο αιώνα (για παράδειγμα με την κατασκευή τμημάτων του αυστριακού σιδηροδρομικού δικτύου από ΣΔΙΤ) και πιο πρόσφατα στο δεύτερο μισό του 20ο αιώνα (με βασικά έργα αστικής ανάπτυξης στη Γερμανία τη δεκαετία του 1980). Παρόλο που και τα δύο έθνη προσχώρησαν πρόσφατα στο κίνημα PPP (συγκρίνετε Bastin 2003 και Beirat 1998 για την Αυστρία με Friedrich Ebert Stiftung 2002 και Sack 2003 για τη Γερμανία), υστερούν ήδη από το υπόλοιπο πακέτο.

Αν και υπήρξαν μερικά μεγάλα επενδυτικά έργα (όπως τα συστήματα διόδων φορτηγών βαρέων εμπορευμάτων που έχουν εγκατασταθεί και στις δύο χώρες), το συνολικό ποσό της επένδυσης ήταν μάλλον χαμηλό.

Οι ΣΔΙΤ ήταν πρόσφατα ένας εξέχων παράγοντας στη Γερμανία. Σύμφωνα με μια μελέτη για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (DIFU 2005), ο αριθμός των συμβάσεων που υπογράφηκαν το 2004 και το 2005 υπερτετραπλασιάστηκε σε σχέση με τα δύο προηγούμενα χρόνια. Περίπου 3 δισεκατομμύρια ευρώ έχουν επενδυθεί σε ΣΔΙΤ από γερμανικούς δήμους. Αυτό αντιπροσωπεύει το 2%-3% των συνολικών πάγιων επενδύσεων των κοινοτήτων. Το κρατικό και το ομοσπονδιακό επίπεδο συνεισφέρουν κατά μέσο όρο 70 εκατομμύρια ευρώ για κάθε έργο, ενώ τα τοπικά επίπεδα επενδύουν κατά μέσο όρο 13 εκατομμύρια ευρώ ανά έργο.

Στη μελέτη υπολογίζονται επιπλέον δύο δισεκατομμύρια ευρώ, το σύνολο των αναμενόμενων δημοτικών, ομοσπονδιακών και κεντρικών κρατικών έργων. Επί του παρόντος, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) χρησιμοποιούνται συχνότερα από τις ομοσπονδιακές πολιτείες και το κεντρικό κράτος για την κατασκευή υποδομών κυκλοφορίας, φυλακών και διοικητικών κτιρίων, ενώ οι κοινότητες χρησιμοποιούν ΣΔΙΤ συχνότερα για την παροχή εκπαίδευσης και αθλητισμού/τουρισμού/αναψυχής υποδομών (που αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% όλων των έργων το καθένα). Στην Αυστρία, οι δήμοι είναι οι πιο συνηθισμένοι εταίροι ΣΔΙΤ στον δημόσιο τομέα. Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη από τον Schaffhauser-

Linzatti (2004), από τις 185 υφιστάμενες πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ που εντοπίστηκαν, το 58% αφορούσε δήμους, ενώ το 21% αφορούσε το κεντρικό κράτος και το 21% τα ομοσπονδιακά κράτη ως δημόσιους εταίρους.

Αυτή η οργάνωση αντικατοπτρίζει ουσιαστικά τις συνταγματικές αρμοδιότητες των δήμων, καθώς οι περισσότερες κοινότητες δραστηριοποιούνται στους τομείς της ενέργειας, της υγείας, της διάθεσης λυμάτων και λυμάτων και της αστικής ανάπτυξης. Οι πρωτοβουλίες δημοτικών ΣΔΙΤ είναι συνήθως μέτριας κλίμακας και οι προσεγγίσεις «συμβατικών» κυριαρχούν στον ενεργειακό τομέα. Σε αντίθεση με τα ομοσπονδιακά κράτη, τα οποία επικεντρώνονται κυρίως στις εξελίξεις στις μεταφορές, το κεντρικό κράτος επενδύει σε μεγάλο βαθμό σε εκπαιδευτικές και τεχνολογικές προσπάθειες.

Οι ΣΔΙΤ επεκτάθηκαν και στα τρία έθνη τις τελευταίες δύο δεκαετίες για διάφορους οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς λόγους. Τόσο οι μακροοικονομικοί λόγοι (όπως η διαθεσιμότητα κεφαλαίων για δημόσιες επενδύσεις) όσο και τα περισσότερα μικροοικονομικά επιχειρήματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δημοσίων δαπανών βρέθηκαν στο επίκεντρο αυτών των συζητήσεων. Προτείνεται ότι οι μακροοικονομικές εκτιμήσεις του προϋπολογισμού, όπως το χάσμα μεταξύ των αναγκών και των επιθυμιών των δημοσίων δαπανών και των μελλοντικών εσόδων, φαίνονται μέχρι στιγμής να είναι οι κύριοι μοχλοί των ΣΔΙΤ στη Γερμανία και την Αυστρία. Αν και μπορεί να είναι σημαντικές, η εστίαση στο Ηνωμένο Βασίλειο έχει δοθεί στις μικροοικονομικές μεταβλητές, οι οποίες έχουν συσχετιστεί με μια μετατόπιση της ιδιοκτησίας και του ελέγχου από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα, ιδιαίτερα στις δεκαετίες του 1980 και του 1990. Αυτό κάνει μια σύγκριση μεταξύ των εθνών ενδιαφέρουσα.

4.2. Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα Μακροοικονομικά

Υπήρξε σημαντική ανάγκη για κρατικές δαπάνες για υπηρεσίες και υποδομές και στα τρία έθνη, ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1990. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για αυτήν την επενδυτική ανάγκη, ορισμένοι από τους οποίους είναι μοναδικοί ή σχετικά πιο σημαντικοί στη Γερμανία και την Αυστρία από ό,τι σε άλλα έθνη (Budäus, 2003). Και τα δύο έθνη βρίσκονται τώρα πιο κοντά στον γεωγραφικό πυρήνα της ΕΕ από ό,τι πριν από την επέκταση, καθιστώντας επιτακτική την ενίσχυση των συγκοινωνιακών συνδέσεων με τα νέα κράτη μέλη. Η παρούσα ζήτηση επενδύσεων είναι υψηλότερη σε διάφορες συμβατικές βιομηχανίες κοινής ωφέλειας όπως η παροχή νερού και η διάθεση λυμάτων ως αποτέλεσμα των τάσεων αστικοποίησης και των απαιτήσεων επανεπένδυσης. Απαιτούνται βαριές επενδύσεις στον

τομέα της υγείας και στα τρία έθνη λόγω της μετατόπισης του πληθυσμού και της τεχνολογικής προόδου. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, το Ηνωμένο Βασίλειο εξακολουθούσε να αντιμετωπίζει τις συνέπειες της ανεπαρκούς επένδυσης σε δημόσιες υποδομές (συμπεριλαμβανομένων σχολείων, νοσοκομείων και συστημάτων μεταφορών). Λόγω των περικοπών του προϋπολογισμού που έγιναν από τις τοπικές κυβερνήσεις τις δεκαετίες του 1980 και του 1990, υπάρχει τώρα ένα υστέρημα επισκευών και ανοικοδόμησης για δεκαετίες που πρέπει να ολοκληρωθούν προτού μπορέσει να εφαρμοστεί οποιαδήποτε νέα τεχνολογική υποδομή.

Επειδή η κρατική χρηματοδότηση υπολείπεται των απαραίτητων επενδυτικών επιπέδων.

Οι υπηρεσίες και οι υποδομές που χρηματοδοτούνται από το κράτος έχουν επιδοτηθεί από τον ιδιωτικό τομέα. Οι ΣΔΙΤ έχουν αποκτήσει δημοτικότητα ως τρόπος ανακούφισης των δημόσιων οικονομικών μετά το απροσδόκητα υψηλό κόστος της γερμανικής επανένωσης. Ένα καλό παράδειγμα σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι το σύστημα διοδίων αυτοκινητοδρόμων, το οποίο προορίζεται να δημιουργήσει κεφάλαια για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων. Οι οικονομικές συνεισφορές του ιδιωτικού τομέα είναι συχνά μόνο προσωρινές, αλλά στην πρόσφατη ακαδημαϊκή συζήτηση για τις ΣΔΙΤ στη Γερμανία, ο ισχυρισμός αυτός ονομάστηκε «ευρεία παρεξήγηση» από τα μέλη του επιστημονικού συμβουλίου του Journal of Public and Non-profit Enterprises (ZögU 2004), το κορυφαίο γερμανικό περιοδικό στον τομέα αυτό.

Οι επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της κεντρικής κυβέρνησης της Αυστρίας από την αύξηση των επιπέδων των κρατικών δαπανών για αγαθά και υπηρεσίες και τη μεταφορά στις αρχές της δεκαετίας του 1990, όταν η οικονομική ανάπτυξη ήταν μέτρια, και από τις συγκριτικά υψηλότερες απαιτήσεις για τις δημόσιες δαπάνες. Σύμφωνα με την Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen (μια επιτροπή της άτυπης αλλά ωστόσο σημαντικής αυστριακής «κοινωνικής σύμπραξης»· Beirat 1998), η πρόσβαση σε νέες πηγές χρημάτων για δημόσιες υποδομές ήταν μια από τις βασικές δικαιολογίες για τις ΣΔΙΤ στην Αυστρία. Ως εκ τούτου, οι ανησυχίες σχετικά με το κόστος οδήγησαν τη χρήση συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής και λειτουργίας σταθμών επεξεργασίας αστικών λυμάτων (Föllner and Freitag, 1999) και στον τομέα των μεταφορών, όπου αρκετοί δρόμοι έχουν έχει κατασκευαστεί (βλ. κριτική έκθεση του Oberösterreichischer Landesrechnungshof/ελεγκτικό δικαστήριο της επαρχίας Άνω Αυστρία, 2002) και όπου πρόκειται να κατασκευαστούν μεγάλες οδικές συνδέσεις στην περιοχή της Βιέννης με χρήση ΣΔΙΤ.

Η δημόσια χρηματοδότηση στο Ηνωμένο Βασίλειο μπορεί μερικές φορές να ληφθεί μέσω της διαδικασίας ΣΔΙΤ.

Οι ΣΔΙΤ επιτρέπουν στον δημόσιο φορέα να έχει πρόσβαση σε κεφάλαια για την πραγματοποίηση αξιών γης που διαφορετικά θα ήταν απρόσιτα. Ορισμένοι δήμοι αναζήτησαν ενεργά συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) που θα οδηγούσαν στην κατασκευή πάρκων και άλλων εγκαταστάσεων αναψυχής (όπως αθλητικά γήπεδα). Τοποθεσίες όπως αυτή «προστατεύονται» από το σύστημα σχεδιασμού και άλλους τοπικούς/εθνικούς κανονισμούς (όπως αυτοί που προορίζονται για την ενθάρρυνση του αθλητισμού και τη διατήρηση της προσφοράς αθλητικών γηπέδων) και ως εκ τούτου δεν μπορούν να αναπτυχθούν. Οι κατασκευές ιδιωτικών κατοικιών συχνά δεν επιτρέπονται σε τέτοιες περιοχές, και οι τοπικές αρχές που το κάνουν αντιμετωπίζουν κατηγορίες ότι υποκύπτουν στα συμφέροντα των ιδιωτικών προγραμματιστών. Ωστόσο, στο πλαίσιο του ΣΔΙΤ, γίνονται προτάσεις για την ανέγερση του σχολείου (ή άλλης εγκατάστασης) σε τέτοιες «προστατευόμενες» τοποθεσίες, με την ελπίδα ότι οι κάτοικοι της περιοχής δεν θα είχαν αντίρρηση για την ανέγερση νέου δημόσιου κτιρίου. Η τοπική κυβέρνηση ή άλλη δημόσια υπηρεσία μπορεί στη συνέχεια να ανακατασκευάσει κερδοφόρα την εγκαταλελειμμένη σχολική ιδιοκτησία για οικιστική χρήση. Κατά συνέπεια, αναπτύχθηκε η πρώην πράσινη ζώνη και σημειώθηκε άνοδος στην κατασκευή κατοικιών σε περιοχές όπου αυτή η ανάπτυξη δεν θα είχε επιτραπεί βάσει των προηγούμενων δημοτικών πολεοδομικών νόμων σε μέλη της Ευρωπαϊκής Νομισματικής Ένωσης (ΟΝΕ) όπως η Γερμανία και η Αυστρία.

Οι δημόσιοι προϋπολογισμοί στην Ευρωπαϊκή Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ) ρυθμίζονται από τους κανόνες του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης, ιδίως σε περιόδους βραδείας οικονομικής ανάπτυξης. Ως μέρος της διαδικασίας του συμφώνου σταθερότητας και ανάπτυξης της ΕΕ, τα εθνικά "σύμφωνα σταθερότητας" έχουν επιβάλει στις κρατικές και δημοτικές κυβερνήσεις να τηρούν τις εθνικές απαιτήσεις προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους που περιγράφονται στα εθνικά προγράμματα σταθερότητας. Οι ΣΔΙΤ έχουν αποκτήσει δημοτικότητα ως μέσο μείωσης της οικονομικής επιβάρυνσης των κρατικών και τοπικών κυβερνήσεων, οι οποίες ευθύνονται για την πλειονότητα των δαπανών για τις δημόσιες επενδύσεις. Η Γερμανία, με τα πιο βαριά δημόσια οικονομικά της σε σύγκριση με την Αυστρία, υφίσταται μεγαλύτερη πίεση να χρησιμοποιήσει ΣΔΙΤ για να μειώσει την επιβάρυνση των κρατικών πόρων.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υιοθέτησε μια δημοσιονομική στρατηγική που ακολουθεί στενά τα πρότυπα που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Νομισματική Ένωση. Οι αυξήσεις φόρων ενδέχεται να περιορίζονται από τον «χρυσό κανόνα» της εξισορρόπησης των

δημόσιων οικονομικών σε όλους τους οικονομικούς κύκλους και τη χρηματοδότηση «εκτός ισολογισμού», στην οποία οι χρηματοδοτήσεις ΣΔΙΤ δεν καταγράφονται ως μεγάλες κεφαλαιουχικές δαπάνες το έτος που πραγματοποιούνται, αλλά ως μια σειρά από ενδέχεται να ενθαρρυνθούν μικρότερες ετήσιες δαπάνες «εσόδων» κατά τη διάρκεια ζωής του έργου.

Η μείωση των συνολικών πληρωμών φόρων (συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών SSI) είναι ένας άλλος παράγοντας που συμβάλλει στη ΣΔΙΤ, ειδικά στη Γερμανία και την Αυστρία, όπου το μερίδιο του ΑΕΠ που προορίζεται για φόρους είναι πολύ υψηλότερο από τον κανόνα της ΕΕ.

Η αύξηση αυτών των ποσοστών είναι δύσκολη και επικίνδυνη λόγω του φορολογικού ανταγωνισμού εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως με τα νέα κράτη μέλη. Έτσι, τόσο στη Γερμανία όσο και στην Αυστρία, το ύψος της φορολογικής επιβάρυνσης έχει γίνει κεντρικό θέμα πολιτικής συζήτησης, με τους (μικρο)οικονομικούς λόγους να διαδραματίζουν αυξανόμενο ρόλο. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι διοικήσεις μπορεί να διστάζουν να αυξήσουν τους άμεσους φόρους λόγω της πίεσης από τα αντίπαλα μέρη. Οι μακροπρόθεσμες, ουσιαστικές αυξήσεις φόρων αναμένεται να είναι πιο δύσκολες από ό,τι στο παρελθόν λόγω των πιέσεων από την παγκοσμιοποίηση και της γήρανσης των δημογραφικών προτύπων των εθνών, αυξημένη εξάρτηση από τα τέλη χρήστη σε αντίθεση με την τιμολόγηση ανά υπηρεσία, αντί να παρέχεται απλώς νέα υποδομή για την κάλυψη της τρέχουσας ή προβλεπόμενης ζήτησης, μπορεί να γίνει ευρύτερα κατανοητή ως στροφή προς τη χρήση διαδικασιών της αγοράς για την επίτευξη αποτελεσματικότερης διαχείρισης της ζήτησης για υποδομές. Έχει κάποιες συνδέσεις με τις πιο γενικές ιδέες του χρήστη ή ο ρυπαίνων πληρώνει, οι οποίες χρησιμοποιούν διαδικασίες της αγοράς για να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των καταναλωτών και να επιμερίσουν το κόστος της περιβαλλοντικής ζημίας. Παραδείγματα αυξημένης χρήσης τελών χρήστη στις μεταφορές περιλαμβάνουν τη χρέωση χρηστών του δρόμου, με διάφορα πιλοτικά συστήματα να δημιουργούνται στο Ηνωμένο Βασίλειο ως πιθανό προηγούμενο της τιμολόγησης των εθνικών οδών, και ένα πρόγραμμα για βαρέα φορτηγά που έχει ήδη εφαρμοστεί στη Γερμανία. Αν και οι Fietelson και Solomon (2004) προτείνουν ότι η υιοθέτηση καινοτομιών στις μεταφορές είναι το αποτέλεσμα μιας πολιτικής διαδικασίας και όχι απλώς η διάχυση της τεχνικής καινοτομίας, η τεχνολογία για ένα τόσο μεγάλο σχήμα μπορεί κάλλιστα να απαιτεί τη μεγαλύτερη χρήση ΣΔΙΤ που βασίζονται στις ΤΠΕ στο μέλλον, προκειμένου να ανάπτυξη της απαραίτητης τεχνολογίας και την εφαρμογή των πολιτικών.

Ορισμένες βιομηχανίες, χάρη στην απορρύθμιση και τις τροποποιημένες οικονομικές δομές, που παλαιότερα ελέγχονταν από δημόσιες επιχειρήσεις αλλά τώρα είναι επιθυμητές ΣΔΙΤ.

Με την εισαγωγή ιδιωτών ανταγωνιστών, τη μεταφορά οργανισμών από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ή τη δημιουργία «εσωτερικών αγορών» (εσωτερικές στους δημόσιους παρόχους, όπως στις υπηρεσίες υγείας του Ηνωμένου Βασιλείου τη δεκαετία του 1990), πρώην προστατευόμενοι τομείς όπως ανταλλακτικά των μεταφορών ή των υπηρεσιών υγείας έχουν μετατραπεί ή αναμένεται να γίνουν πιο ανταγωνιστικές αγορές.

Η δικτύωση μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων εταιρών έχει ενθαρρυνθεί ενεργά από αναπτυξιακές πολιτικές σε τοπικό, εθνικό και επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (Jones, 1999) με στόχο την ενίσχυση της συλλογικής επιχειρηματικότητας (Silva and Rodriguez, 2005).

4.3 Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μικροοικονομικά

Η αύξηση της παραγωγικότητας είναι ένα θέμα στην ατζέντα ΣΔΙΤ, ειδικά στο Ηνωμένο Βασίλειο. Σχετίζεται με την αποτελεσματικότητα με την οποία παρέχονται οι κρατικές υπηρεσίες. Τις περισσότερες φορές, πρόκειται για την ενσωμάτωση νέων ιδεών από το εξωτερικό, κυρίως του επιχειρηματικού τομέα, και τη δημιουργία κατάλληλων κινήτρων για τους εμπλεκόμενους. Η μεταφορά των πραγματικών κινδύνων στον προγραμματιστή ή στον φορέα εκμετάλλευσης αναφέρεται ως ένα από αυτά τα κίνητρα, μαζί με την εισαγωγή ανταγωνισμού ή την προοπτική ανταγωνισμού στην αρχή της απόφασης για τη ΣΔΙΤ. Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου (Treasury, 2000) υποστηρίζει ότι οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) τους επιτρέπουν να αξιοποιούν πλήρως τους ανθρώπους, τις γνώσεις και τα περιουσιακά στοιχεία του δημόσιου τομέα, ενώ εκμεταλλεύονται τους καθιερωμένους επιχειρηματικούς κλάδους, τα κίνητρα, τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα ζητήματα που αφορούν την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βασισμένων στις ΤΠΕ, όπως φαίνεται από μια εξέταση της διανομής πληροφοριών που βασίζεται στο Διαδίκτυο σχετικά με την τοποθεσία μιας εταιρείας (Scherrer 2002). Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών τους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων του ιδιωτικού επιχειρηματικού τομέα, αυτά τα ιδρύματα μπορούν να επωφεληθούν από ΣΔΙΤ που τους βοηθούν να αναδιοργανώσουν τις μονάδες τους που παρέχουν την υπηρεσία, να τροποποιήσουν την οργανωσιακή τους κουλτούρα και να καλύψουν συγκεκριμένα κενά γνώσης. Περισσότερα οικονομικά κίνητρα για την παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών, μεγαλύτερη έμφαση στις ανάγκες των πελατών και καινοτόμες τεχνικές για την παροχή υπηρεσιών ή την κατασκευή υποδομής είναι όλα όσα το

Υπουργείο Οικονομικών (2000) πιστεύει ότι θα προκύψουν από τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε αυτές τις προσπάθειες.

Με αυτόν τον τρόπο, οι ΣΔΙΤ μπορούν είτε να βοηθήσουν στην ενίσχυση των λειτουργιών των κρατικών επιχειρήσεων είτε να διευκολύνουν την αντικατάστασή τους από ιδιώτες προμηθευτές. Εν τω μεταξύ, η κυβέρνηση διατηρεί την εξουσία και τη δημοκρατική λογοδοσία για την πραγματοποίηση αντισταθμίσεων μεταξύ ανταγωνιστικών στόχων, περιγράφοντας με σαφήνεια αυτούς τους στόχους, διασφαλίζοντας την εκπλήρωσή τους και προστατεύοντας ευρύτερα δημόσια συμφέροντα.

Η επιλογή τονίζεται από τις υποκείμενες μικροοικονομικές δυνάμεις των ΣΔΙΤ υπό το πρίσμα του σχεδιασμού του πώς θα εφαρμόσει στην πράξη τυχόν οφέλη στην αποτελεσματικότητα των δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό είναι σύμφωνο με τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τα επιχειρήματα της δεκαετίας του 1980 σχετικά με το εάν η κυβέρνηση θα έπρεπε να διαδραματίσει έναν εξουσιοδοτικό ρόλο, αποφασίζοντας τη μορφή και το μέγεθος των δημόσιων υπηρεσιών ή έναν ρόλο ως αποκλειστικός προμηθευτής υπηρεσιών (Giloith και Mier 1993). Δηλαδή, οι κυβερνήσεις πρέπει να σταθμίσουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του να κάνουν πράγματα οι ίδιες έναντι της ανάθεσης τους στον ιδιωτικό ή στον τρίτο τομέα. Η αυξανόμενη σημασία των ΣΔΙΤ φαίνεται να δείχνει ότι η ευνοϊκή προοπτική για την κυβέρνηση και τη διακυβέρνηση έχει κερδίσει. Μαζί με τα πλεονεκτήματα μιας ευνοϊκής στρατηγικής, οι ΣΔΙΤ μπορεί να αντιμετωπίσουν προκλήσεις που σχετίζονται με: τη διαθεσιμότητα παραγόντων που μπορούν να παρέχουν την υπηρεσία (είτε στον ιδιωτικό, είτε στον δημόσιο ή στον τρίτο τομέα). ο κίνδυνος να μην «μάθει» ο οργανισμός από την εμπειρία του παρελθόντος και να επαναλάβει λάθη από το παρελθόν ή να «εφευρίσκει εκ νέου τον τροχό»· και τον κίνδυνο ο οργανισμός να μην «μάθει» από την εμπειρία του παρελθόντος και να επαναλάβει λάθη από το παρελθόν. Η έλλειψη τοπικής τεχνογνωσίας και η έλλειψη συνέπειας από την πλευρά των προμηθευτών μεγάλης κλίμακας μπορεί να αναιρεί τα θεωρητικά και πρακτικά οφέλη των οικονομιών κλίμακας. Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν λιγότερα περιθώρια για να μειώσουν τη συντήρηση των εγκαταστάσεων ή ακόμη και την παροχή κατά τη διάρκεια οικονομικής ύφεσης λόγω των ΣΔΙΤ (βλ. παρακάτω). Τέλος, λαμβάνονται υπόψη ορισμένοι από τους περιορισμούς που σχετίζονται με τη ΣΔΙΤ που αντιμετωπίζουν οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων.

Ασφαλώς, οι μικροοικονομικές μεταβλητές δεν αγνοούνται στη Γερμανία και την Αυστρία. Ωστόσο, οι ανησυχίες «Value for Money» είναι συγκριτικά σημαντικό στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αναφορικά με τις ΣΔΙΤ. Όπως και στο Ηνωμένο Βασίλειο, είναι

σημαντικό να γίνει διάκριση μεταξύ των ΣΔΙΤ «τύπου ιδιωτικοποίησης» και των ΣΔΙΤ «τύπου PFI». Μια διαδικασία ιδιωτικοποίησης ήταν επιτυχής στη μείωση της κρατικής παρέμβασης στις αποφάσεις διαχείρισης σε τομείς όπως η εξόρυξη, οι βαριές βιομηχανίες και οι τράπεζες (ειδικά στην Αυστρία), εν μέρει επειδή η κυβέρνηση επιδίωξε άλλους στόχους εκτός από μικροοικονομικούς ή προσανατολισμένους στην αποδοτικότητα. Ενώ πολλές από αυτές τις εταιρείες διέθεταν επίσημα συστήματα εταιρικής διακυβέρνησης όπως αυτά του ιδιωτικού τομέα, οι ομοσπονδιακές, πολιτειακές και ακόμη και δημοτικές κυβερνήσεις συχνά παρενέβησαν στην πράξη. Δεδομένου ότι οι περισσότερες κρατικές επιχειρήσεις έχουν ιδιωτικοποιηθεί τουλάχιστον εν μέρει, τα επίσημα πλαίσια εταιρικής διακυβέρνησης αναμένεται να έλκονται προς τις δομές διακυβέρνησης του ιδιωτικού τομέα.

Ακόμη και όταν ένα μόνο μειοψηφικό ιδιοκτησιακό συμφέρον πωλήθηκε σε ιδιώτες επενδυτές, αυτή η διαδικασία ονομάστηκε «ιδιωτικοποίηση» στο δημόσιο και ακόμη και στον ακαδημαϊκό λόγο τόσο στη Γερμανία όσο και στην Αυστρία. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δεν έχουν συμπεριλάβει τη μετάβαση από οργανισμούς του δημόσιου σε ιδιωτικούς. Για παράδειγμα, η ανάλυση της Schaffhauser-Linzatti (2004) των έργων ΣΔΙΤ στην Αυστρία δεν περιέχει σχεδόν καθόλου ΣΔΙΤ τύπου πλήρως ιδιωτικοποίησης.

Η Γερμανία δεν υπήρξε σημαντικός παίκτης στις ΣΔΙΤ τύπου PFI και μόνο μερικές φορές υιοθετήθηκε στην αυστριακή κοινωνία. Οι δημόσιες υποδομές (ειδικά στον τομέα των μεταφορών) έχουν αναπτυχθεί και χρηματοδοτηθεί σημαντικά από το κράτος και στα δύο έθνη. Αν και ορισμένες κυβερνητικές υπηρεσίες έχουν επικριθεί για την κακή ποιότητά τους, μεγάλο μέρος της υποδομής που παρέχεται από το ομοσπονδιακό, το κρατικό και το τοπικό επίπεδο διακυβέρνησης είναι σε ικανοποιητική κατάσταση. Τόσο η αυστριακή (Puwein et al., 2004) όσο και η γερμανική (ZgöU, 2004) επιστημονικές κοινότητες έχουν λάβει πολύ διαφοροποιημένες θέσεις σχετικά με το θέμα των πιθανών βελτιώσεων της απόδοσης μέσω ΣΔΙΤ. Ωστόσο, οι παραδοσιακές δημόσιες επενδύσεις (με βάση την έννοια του "Generalunternehmer" που αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τη διαδικασία κατασκευής) μπορεί να αποφέρει παρόμοια αποτελέσματα όσον αφορά την αποδοτικότητα (ZgöU 2004, σελ. 412), γεγονός που υποδηλώνει ότι τα μοντέλα ΣΔΙΤ δεν απαιτούνται για την πραγματοποίηση της αποδοτικότητας οφέλη από την αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παροχή δημόσιας υποδομής.

Οι ανησυχίες σχετικά με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στον εφοδιασμό υποδομών έχουν ενισχυθεί στη γερμανική και, πολύ περισσότερο, στον δημόσιο διάλογο της Αυστρίας από

αναφορές σχετικά με τις αρνητικές επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης της δημόσιας υποδομής σε άλλες χώρες.

Υπήρξε αύξηση τόσο στη γνώση του κοινού όσο και στο ενδιαφέρον για τις ΣΔΙΤ στη Γερμανία, και πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ στην Αυστρία με τη συμμετοχή ορισμένων μεγάλων τοπικών επιχειρήσεων. Η αυξανόμενη εστίαση σε αυτό το ζήτημα πηγάζει από την επιθυμία να διασφαλιστεί ότι οι τοπικές εταιρείες θα έχουν μεγαλύτερο μερίδιο από το κέικ ΣΔΙΤ και θα ανταγωνίζονται πιο αποτελεσματικά στην παγκόσμια σκηνή. Αυτό το κίνητρο είναι ιδιαίτερα σημαντικό στους κατασκευαστικούς τομείς των δύο εθνών λόγω της απότομης μείωσης των εγχώριων δημόσιων επενδύσεων που τις ώθησε να εξαρτώνται όλο και περισσότερο από τις εξαγωγές. Σε μια προσπάθεια να παραμείνουν ανταγωνιστικές, αρκετές κατασκευαστικές εταιρείες έχουν αναπτυχθεί σε υποδομές, με ανάμεικτα αποτελέσματα. Οι εταιρείες όπως η Siemens και η Deutsche Telekom στη Γερμανία, καθώς και ο εθνικός φορέας εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων ASFINAG στην Αυστρία, είναι επίσης σημαντικοί παίκτες σε αυτόν τον κλάδο. Όταν μια επιλεγμένη ομάδα τραπεζών άρχισε να επικεντρώνεται στη χρηματοδότηση ΣΔΙΤ στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1990, η υπεράσπιση των εταιρειών για υποδομές που χρηματοδοτούνται από ΣΔΙΤ έλαβε σημαντική ώθηση. Τέλος, αναλύεται ο αντίκτυπος των νέων ΣΔΙΤ ΤΠΕ στο κόστος και τα οφέλη των διαφόρων μερών.

Τα κοινωνικά στοιχεία, ιδιαίτερα αυτά που υποστηρίζονται από δημόσιους πόρους, είναι ζωτικής σημασίας (McQuaid et al., 2004). Έχει δηλωθεί, τόσο στο Ηνωμένο Βασίλειο όσο και διεθνώς, ότι η σχεδιαζόμενη χρήση των ΤΠΕ στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών αντανάκλα την εμπιστοσύνη στο δυναμικό των νέων τεχνολογιών για την ενίσχυση της κοινωνικής ένταξης των μειονεκτούντων ατόμων και κοινοτήτων. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι «οι ΤΠΕ μπορούν να έχουν εκτεταμένο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των περιθωριοποιημένων τμημάτων του πληθυσμού, παρέχοντας πιο ανταποκρινόμενη και διαφανή διακυβέρνηση καθώς και βελτιώνοντας την εμβέλεια και την παροχή υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης και άλλων κοινωνικών υπηρεσιών (ΔΟΕ, 2001). Το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας του Ηνωμένου Βασιλείου (DTI) δημοσίευσε επιχειρήματα υπέρ της χρήσης τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών για την προώθηση των πολιτικών κοινωνικής ένταξης. Για παράδειγμα, το New Opportunities Fund διέθεσε πάνω από 250.000.000 \$ για τη δημιουργία ενός εθνικού «δίκτυου ηλεκτρονικών βιβλιοθηκών» που συνέδεε τις μη προνομιούχες κοινότητες με διαδικτυακούς πόρους και υπηρεσίες μέσω των τοπικών βιβλιοθηκών τους και των ειδικά σχεδιασμένων «κέντρων μάθησης ΤΠΕ» (Liff & Steward, 2001). Το πρόγραμμα «WiredUp Communities» στο Ηνωμένο Βασίλειο εξασφάλισε

ότι όλοι οι κάτοικοι των καθορισμένων πιλοτικών περιοχών είχαν πρόσβαση σε Internet υψηλής ταχύτητας, ψηφιακή τηλεόραση, συνδεσιμότητα κινητής και συμβατικής τηλεφωνίας και υπηρεσίες συμβουλευτικής και υποστήριξης (DfES, 2002). Ο στόχος ήταν να αξιολογηθεί πώς η χρήση του Διαδικτύου από τους ίδιους τους ανθρώπους μπορεί να ανοίξει προηγουμένως απρόσιτες οδούς στην εκπαίδευση, την απασχόληση και τους κυβερνητικούς πόρους σε αυτούς τους τομείς. Το ποσοστό του πληθυσμού που χρησιμοποιεί το Διαδίκτυο σε πιλοτικές περιοχές κυμαινόταν από 50 έως 90 τοις εκατό, ωστόσο ο αριθμός αυτός κυμαινόταν πολύ από κοινότητα σε κοινότητα (Devins et al., 2003).

Η υποτιθέμενη ικανότητα του Διαδικτύου να διευκολύνει τη διανομή πληροφοριών έχει επίσης υπερασπιστεί. Η χρήση δεδομένων και η ενθάρρυνση περισσότερων ανθρώπων να συμμετάσχουν θα μπορούσε να βοηθήσει τους παρόχους δημόσιων υπηρεσιών να ανταποκριθούν καλύτερα στις ανάγκες των πελατών τους, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει μια πιο ανοιχτή και συνεργατική σύνδεση με αυτούς που εξυπηρετούν (Carter και Grieco, 2000). Ωστόσο, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών έχει συνήθως ευνοήσει τους εύπορους (Servaes and Heinderyckx 2002) και η ανάπτυξη υποδομών ΤΠΕ (συμπεριλαμβανομένης της ευρυζωνικής σύνδεσης) υστερεί σε πολλές αγροτικές και μειονεκτικές αστικές περιοχές σε σύγκριση με πιο εύπορες κοινότητες και κέντρα απασχόλησης (ΗΠΑ Υπουργείο Εμπορίου, 1999). Τέτοια αποτελέσματα διανομής μπορεί να διευκολυνθούν (ή να παρεμποδιστούν) με τη σωστή ρύθμιση των όρων των ΣΔΙΤ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Μεθοδολογία

5.1. Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να αναλυθεί το εννοιολογικό πλαίσιο που σχετίζεται με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και να παρουσιαστεί η κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα από το 1990 έως το 2020. Ως εκ τούτου, μέσα από την παρούσα εργασία θα επιχειρηθεί να απαντηθούν τα ακόλουθα ερευνητικά ερωτήματα:

- 3) Ποια είναι η έννοια και σπουδαιότητα των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα;
- 4) Ποια είναι η κατάσταση στην Ελληνική πραγματικότητα αναφορικά με τις Συμπράξεις ΣΔΙΤ από το 1990 έως και το 2020;

Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της παρούσας εργασίας θα πραγματοποιηθεί συστηματική βιβλιογραφική ανασκόπηση και θα αναζητηθούν στοιχεία που αφορούν τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην Ελλάδα τα προηγούμενα τριάντα χρόνια από το 1990 έως και το 2020.

Ο σκοπός των συστηματικών βιβλιογραφικών ανασκοπήσεων στην ακαδημαϊκή έρευνα είναι η συλλογή υπαρχουσών πληροφοριών και η αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης μιας περιοχής (Kunisch, 2018). Πριν από τη διεξαγωγή νέας μελέτης για την αξιολόγηση της κατάστασης των υπαρχόντων στοιχείων, οι ερευνητές συχνά συγκεντρώνουν υπάρχοντα στοιχεία για ένα θέμα ή πρόβλημα. Είναι χαρακτηριστικό για τους ακαδημαϊκούς του μάνατζμεντ – και τους ερευνητές σε συναφείς τομείς όπως η λογιστική και τα χρηματοοικονομικά – να δικαιολογούν την επιδίωξη ενός ερευνητικού ζητήματος με μια σύντομη και αφηγηματική επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας.

Πολλές βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις αφήνουν στον αναγνώστη να αξιολογήσει γιατί οι συγγραφείς συμπεριέλαβαν (ή εξάλειψαν) ορισμένα άρθρα, βιβλία ή εργασίες συνεδρίων αντί για άλλα. Οι συγγραφείς μερικές φορές εξαρτώνται από την αναφορά σε πληροφορίες από δημοσιεύσεις "υψηλής ποιότητας" χωρίς απαραίτητα να εξετάζουν μια ευρύτερη ποικιλία στοιχείων (Tranfield et al., 2003). Ωστόσο, μια βιβλιογραφική ανασκόπηση που παρέχει απλώς μια αυθαίρετη επιλογή αποδεικτικών στοιχείων είναι συχνά ανεπαρκώς αντιπροσωπευτική του τρέχοντος επιπέδου γνώσης και η επιλογή ορισμένων στοιχείων είναι συχνά αυθαίρετη.

Η μεροληψία επιλογής δείγματος, στη στατιστική ανάλυση, είναι μια μορφή μεροληψίας που δημιουργείται με την επιλογή ενός μη τυχαίου δείγματος δεδομένων για επακόλουθη

ανάλυση. Έτσι, οι αφηγηματικές αξιολογήσεις συχνά παρέχουν ανεπαρκές πλαίσιο για τη διατύπωση και τη δοκιμή θεωρίας.

Μια σημαντική διαφορά μεταξύ αφηγηματικών και συστηματικών ανασκοπήσεων είναι ότι: Οι συστηματικές βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις διαφέρουν από τις συμβατικές αφηγηματικές κριτικές ακολουθώντας μια τυποποιημένη μορφή.

Με άλλα λόγια, ένα αναπαραγώγιμο, επιστημονικό και διαφανές σύστημα που προσπαθεί να εξαλείψει τη μεροληψία μέσω περιεκτικών βιβλιογραφικών αναζητήσεων δημοσιευμένων και μη δημοσιευμένων ερευνών και δίνοντας ένα αρχείο ελέγχου των δραστηριοτήτων και των ευρημάτων του κριτή (Tranfield et al., 2003: 209).

Σε ορισμένους τομείς, όπως η ιατρική, το σκεπτικό για συστηματικές ανασκοπήσεις βιβλιογραφίας έχει καθιερωθεί εδώ και δεκαετίες (π.χ. Mulrow, 1994). Ωστόσο, υπάρχουν λίγες μεθοδολογικές κατευθυντήριες γραμμές διαθέσιμες στις επιστήμες διαχείρισης σχετικά με τον τρόπο συγκέντρωσης και δομής τέτοιων ανασκοπήσεων (Tranfield et al., 2003). Αυτό είναι απροσδόκητο λαμβάνοντας υπόψη τον πλούτο υλικού που είναι προσβάσιμο σε ερευνητές σε άλλες επιστημονικές διαδικασίες (όπως έρευνα έρευνας, πειραματικά σχέδια και ανάλυση δεδομένων πάνελ) που εξαρτώνται από αναπαραγώγιμα και επιστημονικά δεδομένα και τεχνικές συλλογής πληροφοριών. Ο σκοπός μιας συστηματικής ανασκόπησης είναι η συλλογή πληροφοριών με συστηματικό τρόπο και η αξιολόγησή τους με βάση προκαθορισμένα κριτήρια, σε αντίθεση με την παροχή μιας μη συστηματικής αξιολόγησης μόνο εκείνων των μελετών που ο ερευνητής κρίνει κατάλληλες (Tranfield et al., 2003). Ως εκ τούτου, μια συστηματική ανασκόπηση μπορεί να παρέχει μια ισορροπία μεταξύ του εξαντλητικού εντοπισμού μιας ευρύτερης δεξαμενής δημοσιεύσεων και της μεθοδικής επιλογής μιας μικρότερης συλλογής εργασιών που πληρούν τα κριτήρια ένταξης και μπορούν να καθοδηγήσουν τους ερευνητικούς στόχους.

Η διεύρυνση της ακαδημαϊκής γνώσης είναι εκθετική. Χιλιάδες πρόσφατα άρθρα, αναφορές και άλλα είδη περιεχομένου κυκλοφορούν καθημερινά. Ο αριθμός των επιστημονικών δημοσιεύσεων πιστεύεται ότι ξεπέρασε τα 50 εκατομμύρια το 2009 (Jinha, 2010), με γρήγορη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια λόγω της αύξησης των αρπακτικών εκδοτών. Ως αποτέλεσμα αυτών των τάσεων, υπάρχει ένας μη συστηματικός πολλαπλασιασμός των πληροφοριών σε διάφορα μέσα ενημέρωσης και ακαδημαϊκούς τομείς. Γίνεται όλο και πιο δύσκολο (ακόμη και για τους ειδικούς στους αντίστοιχους τομείς τους) να συμβαδίζουν με τις νέες εξελίξεις λόγω του τεράστιου όγκου των πληροφοριών και των σχετικών απαιτήσεων χρόνου για την αξιολόγηση και την αξιολόγηση νέων πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού εάν μια δεδομένη μελέτη δημοσιεύτηκε σε έγκυρο περιοδικό. Οι ερευνητές

δυσκολεύονται να εντοπίσουν σχετικές εργασίες για ένα θέμα, να αξιολογήσουν την ουσία και την ποιότητα των υπαρχόντων στοιχείων και να συνθέσουν τα αποτελέσματα. Για να προχωρήσετε σε έναν τομέα γνώσης μέσω μελλοντικής μελέτης και δημοσίευσης, είναι δύσκολο να επιλέξετε σε ποια στοιχεία θα βασιστούν (ή όχι).

Η συστηματική ανασκόπηση της βιβλιογραφίας μπορεί να βοηθήσει στην υπέρβαση αυτών των περιορισμών και να βοηθήσει με πολλαπλές πτυχές της ερευνητικής διαδικασίας, όπως: τη δημιουργία ενός πλαισίου και τον καθορισμό ενός ερευνητικού προβλήματος. αναζήτηση θεωρητικής υποστήριξης· εξορθολογισμός ενός προβλήματος και νέες γραμμές έρευνας· διάκριση τι έχει γίνει και τι πρέπει να γίνει· προσδιορισμός των κύριων αποτελεσμάτων (και μεθοδολογιών που χρησιμοποιήθηκαν σε προηγούμενες μελέτες). και αποφεύγοντας την άκαρπη έρευνα. Τέτοιες αξιολογήσεις μπορεί να επικεντρωθούν στον εντοπισμό σημαντικών ερευνητικών ροών και μελλοντικών προοπτικών για μελέτη (Linnenluecke et al., 2017). Σε άλλες περιπτώσεις, ένας ερευνητής μπορεί να θέλει να εξερευνήσει μια νέα διαδρομή έρευνας (Cai, 2018, 2019) ή να αναπτύξει μια νέα υπόθεση. Ποια είναι η νέα ερευνητική περιοχή ή θεωρία και πώς συνδέεται με τα τρέχοντα πεδία ή θεωρίες; Ακόμα κι αν υπάρχουν λίγες μόνο σχετικές μελέτες, μια βιβλιογραφική ανασκόπηση μπορεί να χρησιμεύσει ως βάση για μια συζήτηση σχετικά με το κενό γνώσης και τον τρόπο με τον οποίο ο ερευνητής σχεδιάζει να το καλύψει. Όλο και περισσότερο, υπάρχει τώρα ανάγκη για συστηματικές ανασκοπήσεις βιβλιογραφίας που θα δίνουν στους επαγγελματίες και στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής πληροφορίες και συμβουλές για τις καλύτερες διαδρομές ή δράση - μια λειτουργία που ιστορικά ήταν δευτερεύουσας σημασίας στον τομέα της διαχείρισης (Tranfield et al., 2003).

Γενικά, οι βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις μπορούν να κατασκευαστούν σύμφωνα με μια ποικιλία κριτηρίων και δεν υπάρχει κατευθυντήρια γραμμή για την «βέλτιστη πρακτική» — κάθε μελέτη χρειάζεται μια μοναδική μέθοδο. Η κύρια αντίθεση μεταξύ των κριτικών είναι εάν είναι συγγραφοκεντρικές ή θεματικές (Webster και Watson, 2002). Οι συγγραφοκεντρικές κριτικές εξετάζουν άρθρα που παράγονται από έναν μόνο συγγραφέα ή ομάδα συγγραφέων και παρέχουν μια περίληψη των σχετικών αποτελεσμάτων. Μερικές φορές, μια χρονολογική ανασκόπηση χρησιμοποιεί αυτή τη μέθοδο για να εντοπίσει τις απαρχές ενός προβλήματος, ενός θέματος ή μιας σκέψης σε βάθος χρόνου. Η περιγραφική φύση της παρουσίασης των δεδομένων είναι ένας σημαντικός κίνδυνος που σχετίζεται με αυτή τη μέθοδο, ιδιαίτερα εάν δεν υπάρχει επαρκής σύνθεση ή αξιολόγηση μεμονωμένων άρθρων. Μια θεματική ανασκόπηση, στην οποία ο ερευνητής παραπέμπει τον αναγνώστη στο πώς οι προηγούμενες δημοσιεύσεις έχουν συμβάλει στη γνώση μας για θέματα, ιδέες ή φαινόμενα ενδιαφέροντος, είναι μια πιο διαδεδομένη μέθοδος.

Ανεξάρτητα από την τεχνική (συγγραφοκεντρική ή θεματική), πολλοί συγγραφείς αξιολογούν μόνο μερικές εργασίες στην ενότητα ανασκόπησης της βιβλιογραφίας τους και δημιουργούν μια «ιστορία» σε αντίθεση με μια συστηματική αξιολόγηση. Οι συστηματικές ανασκοπήσεις απαιτούν τη συλλογή ενός αντιπροσωπευτικού ή εξαντλητικού συνόλου δεδομένων της διαθέσιμης έρευνας (Tranfield et al., 2003) καθώς και μιας επαναλαμβανόμενης, επιστημονικής και διαφανούς διαδικασίας για την αξιολόγηση των υπαρχόντων στοιχείων προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η μεροληψία που προκύπτει από την τυχαία συμπερίληψη ή εξαίρεση μελέτες κατά τη διαδικασία ανασκόπησης της βιβλιογραφίας. Η ιδέα μιας διαδικασίας συστηματικής αναθεώρησης εμπνεύστηκε από τις απαιτήσεις της ιατρικής έρευνας.

Η μόνη «αξιόπιστη» μέθοδος για τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων ιατρικών θεραπειών, όπως η αποτελεσματικότητα μιας θεραπείας για τον καρκίνο, είναι η σύνθεση υπαρχουσών πληροφοριών για ένα θέμα (Tranfield et al., 2003). Αν και μια μεμονωμένη μελέτη που αναφέρει μια επιτυχημένη δοκιμή χρησιμοποιώντας ένα νέο φάρμακο μπορεί να δώσει κάποια αρχική αισιοδοξία για την αποτελεσματικότητά του, καλύτερα στοιχεία παρέχονται από μελέτες που συνδυάζουν δεδομένα από πολλές δοκιμές με συγκρίσιμα ερευνητικά θέματα ή ερευνητικές προσεγγίσεις. Στις ιατρικές επιστήμες, μια συστηματική ανασκόπηση και μετα-ανάλυση τυχαιοποιημένων ελεγχόμενων δοκιμών (δηλαδή, το πιο αυστηρό είδος πειραματισμού) μπορεί να συμπεριληφθεί σε μια επακόλουθη συστηματική ανασκόπηση που παρέχει συστάσεις για την πιο αποτελεσματική θεραπεία. Στις επιστήμες διαχείρισης, όπου συχνά δεν είναι διαθέσιμες τυχαιοποιημένες ελεγχόμενες δοκιμές, χρησιμοποιείται συστηματική ανασκόπηση.

Το επόμενο «καλύτερο» είδος αποδεικτικών στοιχείων είναι μια βιβλιογραφική ανασκόπηση προηγουμένως δημοσιευμένης έρευνας, η οποία συνεπάγεται τη συλλογή, αξιολόγηση και σύνθεση όλων των σχετικών μελετών που αφορούν ένα δεδομένο θέμα (Akobeng, 2005). Σε αντίθεση με τις ιατρικές επιστήμες, η διοίκηση (και οι κοινωνικές επιστήμες γενικά) δεν έχουν αναπτύξει τυποποιημένα, συμφωνημένα πρωτόκολλα για τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων βέλτιστης πρακτικής. Οι μελέτες διαχείρισης, ακόμη και για το ίδιο ή παρόμοιο θέμα, μπορεί να διαφέρουν ως προς τα ερευνητικά τους ερωτήματα, τα χρονικά πλαίσια, την επιλογή δειγμάτων, καθώς και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιορισμών, οι ερευνητές διαχείρισης χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο μετα-αναλυτικές τεχνικές για να δημιουργήσουν «υπερδείγματα» που επιτρέπουν τη σύνθεση πληροφοριών και αποτελεσμάτων από διάφορες μελέτες. Ωστόσο, παρά τη διαθεσιμότητα τέτοιων μεθοδολογιών, παραμένουν ανεπίλυτες διαφωνίες σχετικά με τις προσεγγίσεις

βέλτιστης πρακτικής (Combs et al., 2019) και οι ερευνητές διαχείρισης συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν σημαντικά εμπόδια κατά την αξιολόγηση τέτοιων κατακερματισμένων δεδομένων. Αυτή είναι μια περιγραφή πιθανών μεθόδων για συστηματικές ανασκοπήσεις.

5.2. Κριτήρια ένταξης των στοιχείων

Τα κριτήρια ένταξης των στοιχείων που θα συμπεριληφθούν ώστε να δοθούν απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα είναι εξέχουσας σημασίας προκειμένου να πραγματοποιηθεί η αναζήτηση. Ως εκ τούτου για την επίτευξη του στόχου της παρούσας έρευνας τα κριτήρια ένταξης είναι τα ακόλουθα:

- 1) Στοιχεία που αφορούν την ελληνική πραγματικότητα που σχετίζεται με τις Συμπράξεις ΔΙΤ από το 1990 έως και το 2020.
- 2) Οποιαδήποτε πληροφορία να είναι είτε αγγλικά είτε ελληνικά.

5.3. Πηγή δεδομένων και στρατηγική αναζήτησης

Αυτή η βιβλιογραφική ανασκόπηση χρησιμοποίησε μια στρατηγική τυχαίου δείγματος για την αναζήτηση συγκεκριμένων ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων για τα σχετικά άρθρα στηριζόμενη στα προαναφερθέντα κριτήρια ένταξης. Η αναζήτηση πραγματοποιήθηκε στις παρακάτω διαδικτυακές βιβλιοθήκες:

- (i) Research gate,
- (ii) Google Scholars,
- (iii) Scopus και
- (iv) Science Direct.

Επιπρόσθετα, η αναζήτηση πραγματοποιήθηκε χρησιμοποιώντας συγκεκριμένες λέξεις κλειδιά στα Ελληνικά όπως: ΣΔΙΤ, Ελλάδα, Νομοθετικό πλαίσιο ΣΔΙΤ, χρονική περίοδος 1990-2020, έργα ΣΔΙΤ, Ευρωπαϊκή ένωση. Ομοίως η αναζήτηση στα αγγλικά θα πραγματοποιηθεί με τις εξής λέξεις κλειδιά PPP, Greece, PPP legislative framework, time frame 1990-2020, PPP projects, European Union, MPRA

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο: Ανάλυση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν από την έρευνα προκειμένου να αναλυθούν και να παρουσιαστούν, συγκεντρώθηκαν και ομαδοποιήθηκαν σύμφωνα με τη χρονική περίοδο του ενδιαφέροντος. Με άλλα λόγια τα στοιχεία που συλλέχθηκαν αφορούν τρεις χρονικές περιόδους:

A) τη χρονική περίοδο από το 1990 έως το 2000

B) Τη χρονική περίοδο από το 2000 έως και το 2010

Γ) Τη χρονική περίοδο από το 2010 έως το 2020.

Αρχικά, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το σύστημα αποκέντρωσης και οι ΟΤΑ στην Ελλάδα έχουν υποστεί πολυάριθμες τροποποιήσεις, με πιο πρόσφατη πρόταση για νέο Κώδικα Δήμων στο πλαίσιο του Ν. 2539/97 (Καποδίστρια) [Μπεσίλα-Βίκα, 2004]. Όσο μεγαλύτερες και πιο περίπλοκες είναι αυτές οι αλλαγές, τόσο μεγαλύτερη και πιο έντονη θα είναι η τοπική και περιφερειακή αντίσταση.

Οι δήμοι και οι τοπικές επιχειρήσεις θα πρέπει να ενθαρρύνονται να συνεργάζονται με την επιχειρηματική κοινότητα και άλλες θεσμικές δομές, όπως α) επιμελητήρια, β) βιομηχανικές ενώσεις και γ) εμπορικά επιμελητήρια, προκειμένου να υποστηρίξουν τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την αποτελεσματικότητα των αναπτυξιακών πολιτικών. δ) Εταιρείες Ανάπτυξης Τεχνολογίας, ε) Κέντρα Καινοτομίας και στ) Πανεπιστήμια, Ινστιτούτα Τεχνικής Εκπαίδευσης και Ερευνητικά Κέντρα. Δυστυχώς, στην Ελλάδα, η Κεντρική Κυβέρνηση πάντα διαχειριζόταν και έλεγε τους ΟΤΑ. Σύμφωνα με μια σειρά από προοπτικές (Getimis & Grigoriadou, 2002), το εξαιρετικά συγκεντρωτικό και ιεραρχικά οργανωμένο κράτος και η απουσία βιώσιμου συστήματος υποεθνικής διακυβέρνησης είναι τα καθοριστικά χαρακτηριστικά των ελληνικών διακυβερνητικών σχέσεων, στις οποίες Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές δεν διαθέτουν την απαραίτητη αυτονομία για να λειτουργούν ανεξάρτητα. Επιπλέον, οι ελληνικές κυβερνητικές αρχές δεν είναι σε θέση να βοηθήσουν επαρκώς τις προσπάθειες τοπικής ανάπτυξης λόγω αναποτελεσματικών γραφειοκρατικών συστημάτων, περιορισμένων υποδομών και έλλειψης εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού. Επιπλέον, σύμφωνα με το Georgiou (1994), η ανεπαρκής θεσμική υποδομή σε υποεθνικό επίπεδο στην Ελλάδα επιβράδυνε την υλοποίηση των προγραμμάτων

της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ), τα οποία, παρά το ικανοποιητικό επίπεδο οικονομικών σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν δημιούργησαν μια δυναμική για αποτελεσματική διαχείριση.

Έτσι, η ανάγκη εκτεταμένων αλλαγών για την εκπλήρωση των νέων απαιτήσεων των τοπικών οικονομιών και κοινοτήτων εξαρτάται από την ικανότητα της κυβέρνησης να αναγνωρίσει και να προβλέψει τις νέες προσδοκίες. Παρά το γεγονός ότι η προηγούμενη ευρωπαϊκή εμπειρία με τις ΣΔΙΤ ήταν εκτεταμένη, η εισαγωγή των ΣΔΙΤ στην ελληνική αγορά χαιρετίστηκε με πολλά εμπόδια. Τα εμπόδια αφορούσαν κυρίως την απουσία ή την ανεπάρκεια ενός νομικού και θεσμικού πλαισίου, την κατανομή των καθηκόντων μεταξύ των διαφόρων αρχών και την οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής του έργου, τη διαφήμιση ενός έργου ως σύμπραξη δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα (MEF, 2005; Papaioannou, 2006).

Οι Getimis & Karava (2002) υποστηρίζουν ότι οι τοπικές ΣΔΙΤ και ο ιδιωτικός τομέας συμμετείχαν λιγότερο σε συνεταριστικά προγράμματα. Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα επικεντρώνονται σε τεράστια έργα υποδομής (γέφυρες και σήραγγες, δίκτυα ελαφρών σιδηροδρομικών μεταφορών, αεροδρόμια και παρόμοια) στην πλειονότητα των περιπτώσεων, συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, φυλακές, εγκαταστάσεις ύδρευσης και αποχέτευσης, νοσοκομεία, σχολεία και δημόσιες δομές (Hemming, 2006).

Στην Ελλάδα προσφέρεται παρόμοια προοπτική (Αττικό Μετρό, Αττική Οδός, Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Μετρό Θεσσαλονίκης) [Papaioannou & Peleka, 2006].

Η ψήφιση του Ν. 3398/2005 ήταν ένα ζωτικό βήμα για την αντιμετώπιση των προαναφερθέντων ζητημάτων. Ο νόμος 3398/2005 προσέφερε κίνητρα τόσο σε δημόσιους όσο και σε ιδιωτικούς φορείς να συμμετάσχουν σε συνεργασίες για την κατασκευή υποδομών ή την παροχή υπηρεσιών, κυρίως μέσω του εξορθολογισμού των ισχυουσών διαδικασιών.

Καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο μιας σύμβασης ΣΔΙΤ, με σαφή περιγραφή των δικαιωμάτων και των ευθυνών και των δύο μερών, ρυθμίζοντας συγκεκριμένα θέματα όπως η χρηματοδότηση, η συμμετοχή δημόσιων φορέων σε εταιρικές σχέσεις, ο μηχανισμός πληρωμής, η χορήγηση αδειών και η προστασία του περιβάλλοντος.

Ο χειρισμός αρχαιολογικών ανακαλύψεων, απαλλοτριώσεων και περιπτώσεων έργων που εκτελούνται από Επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας. Επιπλέον, οι νομικές ανησυχίες που σχετίζονται με αυτές τις εταιρικές σχέσεις, όπως η μεταβίβαση δικαιωμάτων, οι φόροι και η επίλυση διαφορών, είναι σαφώς καθορισμένες (MEF, 2006).

Οι ανησυχίες για το δημόσιο χρέος, το οποίο επεκτάθηκε γρήγορα κατά τη διάρκεια της μακροοικονομικής αναταραχής των δεκαετιών του 1970 και του 1980, ήταν η κύρια πηγή πίεσης για αλλαγή του κανονικού παραδείγματος των δημοσίων συμβάσεων. Καθώς οι δημόσιοι λογαριασμοί δεν έκαναν διάκριση μεταξύ λειτουργικών και κεφαλαιουχικών

δαπανών, οι κυβερνήσεις προσπάθησαν να τονώσουν τις ιδιωτικές επενδύσεις σε υποδομές. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα οργανώνονταν συχνά κατά περίπτωση. Ενώ η ιδέα ότι ο ιδιωτικός τομέας θα μπορούσε να κατασκευάσει και να διατηρήσει υποδομές χωρίς να χρεώνει το δημόσιο έχει σε μεγάλο βαθμό απαξιωθεί, η αναζήτηση βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων στο παραδοσιακό παράδειγμα των δημοσίων συμβάσεων συνεχίστηκε (Dalaklis et al, 2014). Συγκεκριμένα, έχει υποστηριχθεί ότι τα μοντέλα που ενέχουν μεγαλύτερο ρόλο για τον ιδιωτικό τομέα, με έναν μόνο οργανισμό του ιδιωτικού τομέα να αναλαμβάνει την ευθύνη για τις περισσότερες πτυχές των παροχών υπηρεσιών για ένα δεδομένο έργο, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πιο δίκαιη κατανομή των κινδύνων ενώ θα απαιτούσαν δημόσιας λογοδοσίας για θεμελιώδεις πτυχές της παροχής υπηρεσιών. Σε μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), ένας φορέας του δημόσιου τομέα και ένας ιδιωτικός φορέας συνάπτουν σύμβαση βάσει της οποίας ο ιδιωτικός φορέας παρέχει μια δημόσια υπηρεσία ή έργο ενώ αναλαμβάνει μεγάλο μέρος του σχετικού οικονομικού, τεχνικού και λειτουργικού κινδύνου. Ορισμένες μορφές ΣΔΙΤ μετατοπίζουν το βάρος της παροχής υπηρεσιών μακριά από την κυβέρνηση και στους ίδιους τους καταναλωτές (Barlow et al, 2013).

6.1 Χρονική περίοδος από το 1990 έως το 2000

Για την περίοδο 1990 έως και 2000 δεν παρατηρήθηκαν σημαντικά έργα ΣΔΙΤ. Ωστόσο πραγματοποιήθηκαν μελέτες ώστε να επιτευχθεί η διενέργεια της σύμπραξης. Μία μελέτη περίπτωσης Έργου ΣΔΙΤ που πραγματοποιήθηκε αφορούσε την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Απορριμμάτων (ΔΙΑΔΥΜΑ Α.Ε.) για την Προστασία του Περιβάλλοντος μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Ιδρύθηκε το 1996 από δήμους της Δυτικής Μακεδονίας για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της Τοπικής Αποκομιδής και Διάθεσης Απορριμμάτων. Πρωταρχική της ευθύνη είναι η υλοποίηση του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων (IWMS) της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας όπου περιλαμβάνει τέσσερις Νομούς με 61 πόλεις. Ο πληθυσμός τότε ήταν 300.000 κάτοικοι και συνιστούσαν 100.000 τόνους αστικών στερεών απορριμμάτων ετησίως.

Τα συστήματα συλλογής και μεταφοράς, η ανακύκλωση και επεξεργασία αστικών στερεών αποβλήτων, ο σχεδιασμός και η αποκατάσταση χωματερών, η διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων κ.λπ. είναι μόνο μερικοί από τους τομείς στους οποίους η τεχνογνωσία της εταιρείας έχει αυξηθεί από το 1998.

Η περιβαλλοντική μηχανική, η ανάλυση και αξιολόγηση συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων, η μείωση των περιβαλλοντικών συνεπειών κ.λπ., λάμβαναν όλα περισσότερη χρηματοδότηση. Συνολικά 65 εκατ. € αναμενόταν να δαπανηθούν μεταξύ του 1998 και 2010 όπου περιλάμβαναν τα παρακάτω.

- Μηχανολογικά Έσοδα: 6.000.000€
- Money Moved: €6,8 εκατομμύρια
- Ανάκτηση & Επαναχρησιμοποίηση: 4,1 Εκατομμύρια Ευρώ
- Διαχωρισμός και Μηχανική Επεξεργασία: 31,5 εκ. €
- Υγειονομική Υγειονομική Ταφή και Αποκατάσταση: 11,2 εκ. €
- Διάφορα: 5,3 δισ. Ευρώ.

Συστηματική Προετοιμασία για Διαχείριση Απορριμμάτων

Μελέτη για τις Επιδράσεις στο Περιβάλλον

Βελτιστοποίηση και Σχεδιασμός Πολύπλοκων Συστημάτων

Τεχνικές και Μελέτες Σκοπιμότητας για Ανάπτυξη και Διαχείριση Συστημάτων

Προσκλήσεις υποβολής προσφορών για Ερευνητικά Έργα και Ανάπτυξη Υποδομών

- Διαχείριση Έργων για Κατασκευές Κτιρίων και Υποδομών

Στη μελέτη που διενέργησαν οι Roumboutsos & Anagnostopoulos (2008) η Κατανομή κινδύνου όπως ορίζεται στις συμβάσεις των τριών μεγάλων ελληνικών ΣΔΙΤ (Ελληνικός Νόμος 2445/96 1 (Κυβερνητικό Τεύχος Α 274 της 16/12/1996), Ελληνικός Νόμος 2338/95 2 (Κρατικό Τεύχος Α 202 της 14/9/1995), Ν. 2395/963 (Κυβερνητικό Τεύχος Α 71 της 24/4/1996))—ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, η Περιφερειακή Οδός Αθηνών και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου—είναι σε αντίθεση με την προτιμώμενη κατανομή που περιγράφηκε παραπάνω.

Σε κάθε μία από τις τρεις συμφωνίες, η ανωτέρα βία ήταν ο μοναδικός πραγματικά κοινός κίνδυνος, ενώ οι άλλοι κίνδυνοι κατανεμήθηκαν περισσότερο ή λιγότερο όπως θα ήταν σε μια τυπική σύμβαση (Anagnostopoulos et al., 2006). Η κυβέρνηση ήταν υπεύθυνη για όλους τους άλλους κοινούς κινδύνους που επισημάνθηκαν σε αυτή την έρευνα. Η μελέτη αποκάλυψε επίσης ότι υπήρξε συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών ότι ο ανάδοχος πρέπει να φέρει την κύρια ευθύνη για τη διασφάλιση της ζήτησης και των εσόδων του έργου. Οι προηγούμενες συμβάσεις ΣΔΙΤ περιλάμβαναν την εγγύηση των κερδών του έργου από την κυβέρνηση. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ερωτήθηκαν τόσο οι δημόσιοι όσο και οι ιδιωτικοί φορείς που συμμετείχαν στα προαναφερθέντα έργα ΣΔΙΤ, γεγονός που υποδηλώνει

ότι ενδέχεται να υπήρξε αλλαγή στις προτιμήσεις κατανομής κινδύνου ως αποτέλεσμα της εκπαίδευσης και της εμπειρίας (Roumboutsos & Anagnostopoulos, 2008).

6.2 Χρονική περίοδος από το 2000 έως 2010

Κατά τη χρονική περίοδο 2000 έως και 2010 πραγματοποιήθηκαν διάφορες συμπράξεις για έργα ενώ σημαντικές ήταν και οι νομοθετικές πράξεις που θεσπίστηκαν. Αρχικά, αποφασίστηκε να πραγματοποιηθεί η κατασκευή βοηθητικών εγκαταστάσεων με τη στήριξη του Ταμείου Συνοχής (2002-2004):

Σύνολο αρχικού προϋπολογισμού 2001: 13 εκατ. €

- Συμβάσεις αξίας 11 εκατ. € τον Μάρτιο του 2004
- Παρακρατήσεις Μαρτίου 2004: 2.000.000 EUR (15%)
- Το συνολικό κόστος ανήλθε σε 4.000.000 € μεταξύ Ιουνίου 2002 και Απριλίου 2004.

Δόθηκαν προκλήσεις ΣΔΙΤ για τις Εγκαταστάσεις Ανακύκλωσης. Η ανάκαμψη προβλέπεται να προσεγγίσει το 70% μέχρι το έτος 2010, με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση τοπικών φόρων και τη βελτιστοποίηση του συστήματος, ενώ το Εργοστάσιο Μηχανικού Διαχωρισμού και Κομποστοποίησης αναμενόταν να ολοκληρωθεί το 2007. Έως το 2007, αναμενόταν ότι η ανάκτηση και επεξεργασία υλικών θα κόστιζε συνολικά 26 εκατ. €. Αναμενόταν ιδιωτικές επενδύσεις περίπου 10 εκατ. ευρώ (δεν περιλαμβάνεται μονάδα ανάκτησης ενέργειας).

Ένα από τα σημαντικά έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2000 έως και 2010 αφορούσε το λιμάνι του Πειραιά. Από την αρχαιότητα, το λιμάνι του Πειραιά ήταν το μεγαλύτερο και πιο σημαντικό λιμάνι της Ελλάδας, υπεύθυνο για το 75% της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα. Είναι επίσης σημαντικό λιμάνι της Μεσογείου. Το λιμάνι «εταιοποιήθηκε» και το απόθεμά του τέθηκε στη διάθεση του κοινού το 2003 (Εταιοποίηση ΟΛΠ με Κυμαινόμενες Μετοχές) (Unescwas.org (2019).

Το λιμάνι ανοίγει το 25,5% των αποθεμάτων του στο κοινό. Η κυβέρνηση εξακολούθησε να πιέζει το άλλοτε δημόσιο λιμάνι να υποστεί σημαντικές αλλαγές. Το 2004 ξεκίνησαν πραγματικές συνομιλίες για ΣΔΙΤ στον Πειραιά και ο λιμενικός τομέας της χώρας ξεκίνησε έναν δεύτερο γύρο ανταγωνιστικών προσφορών ΣΔΙΤ.

Το 2008, η COSCO Pacific έλαβε το συμβόλαιο επειδή πρόσφερε μεγαλύτερο μερίδιο των εσόδων της παραχώρησης.

Οι λόγοι για τους οποίους δημιουργήθηκαν συμβάσεις ΣΔΙΤ:

1. Το λιμάνι χρειάζεται νέα υποδομή για τη διαχείριση μεγαλύτερων, πιο εξειδικευμένων φορτηγών πλοίων, κάτι που απαιτεί να δαπανηθούν περισσότερα χρήματα (υπολογίστηκε χονδρικά ότι θα χρειαζόταν μια επένδυση 400 εκ. ευρώ).

2. Η σημασία της αύξησης της παραγωγικότητας στο λιμάνι. Πριν από την παραχώρηση, ο Πειραιάς είχε 40% μεγαλύτερες δαπάνες από συγκρίσιμα λιμάνια λόγω λειτουργικής ανεπάρκειας.

3. Ο μετριασμός του κινδύνου στις εξαιρετικά ασταθείς αγορές μεταφόρτωσης είναι απαραίτητος (κατανομή των κινδύνων στον ιδιωτικό τομέα).

Μετά από αρχική πληρωμή 50.000.000 ευρώ, παραχωρήθηκε 30ετής παραχώρηση με δυνατότητα επέκτασης 5 ετών με αντάλλαγμα την επιτυχή ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος Pier III. Κάθε χρόνο, η COSCO διοχετεύει 100 εκατομμύρια ευρώ στο λιμάνι για το προνόμιο να λειτουργεί εκεί. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις του ΟΛΠ διαμαρτυρήθηκαν για τη συμμετοχή της COSCO επειδή ένιωσαν ότι οι μισθοί και τα επιδόματά τους περικόπτονταν.

Τα μέλη του συνδικάτου αποκλείονται και δίνεται μεγαλύτερη πίεση στην τήρηση του χρονοδιαγράμματος και στην παραγωγή αποτελεσμάτων. Από την άλλη πλευρά, η οικονομική απόδοση της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί δραματικά από το 2009.

Αφού η COSCO ανέλαβε τον έλεγχο, το λιμάνι έσπασε το προηγούμενο ρεκόρ του 1,5 εκατομμυρίου TEU που διακινούνταν ετησίως. Το 2017, ο αριθμός αυτός έφτασε στο ιστορικό υψηλό των 3.692,1 εκατομμυρίων εμπορευματοκιβωτίων. Τα έσοδα και η κερδοφορία αυξήθηκαν ως άμεση συνέπεια. Ο ΟΛΠ, ο οποίος διαπραγματεύεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών, σχεδόν τετραπλασίασε τα κέρδη προ φόρων το 2017.

11–21,2 εκατομμύρια ευρώ. Το 67% του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ανήκε στην COSCO στις 10 Αυγούστου 2016, ενώ το 7,14% κατείχε το Ταμείο Ανάπτυξης Περιουσιακών Στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και το 25,86% από άλλους επενδυτές. Όταν η COSCO εξαγόρασε για πρώτη φορά

Το ΤΑΙΠΕΔ πούλησε την COSCO το 51% του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, ενώ η COSCO αγόρασε το υπόλοιπο 16% από το ΤΑΙΠΕΔ. Το ΤΑΙΠΕΔ είναι υπεύθυνο για την εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου και τη διαχείριση της εκτέλεσης του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η COSCO έχει συμφωνία παραχώρησης με την ελληνική κυβέρνηση για τη λειτουργία των προβλήτων 2 και 3 του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Βενιζέλου. Το Λιμεναρχείο Πειραιά διαχειριζόταν ακόμη την προβλήτα 1. Καθώς η

προβλήτα 1 ήταν ήδη σε χρήση, το PCT κατασκευάστηκε στις παρακείμενες προβλήτες 2 και 3.

Τα διαγράμματα 3 και 4 δείχνουν ότι το εισόδημα του λιμανιού αυξήθηκε κατά 9,6 ποσοστιαίες μονάδες ως αποτέλεσμα της αύξησης κατά 14,5% του όγκου φορτίου TEU στις προβλήτες II και III μεταξύ 2015 και 2016. Την ίδια χρονική περίοδο, ο όγκος εμπορευμάτων TEU μειώθηκε κατά 8,4 τοις εκατό στο Η προβλήτα I, η οποία λειτουργεί υπό ΟΛΠ, οδηγώντας σε πτώση των εσόδων κατά 2,4%.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η ανάπτυξη TEU που παρατηρήθηκε στους τερματικούς σταθμούς PPP μεταξύ 2015 και 2016 συνεχίστηκε αμείωτη, με συνολικά 4.400.000 TEU αναμένεται να διακινηθούν το 2018. Πρόκειται για αύξηση 2,5 φορές τη συνολική διακίνηση το 2010 χάρη στην μεταφορτώσεις και όγκοι τροφοδοσίας που φέρνει ο φορέας εκμετάλλευσης ΤΟ και ο συνεργάτης της ναυτιλιακής του γραμμής.

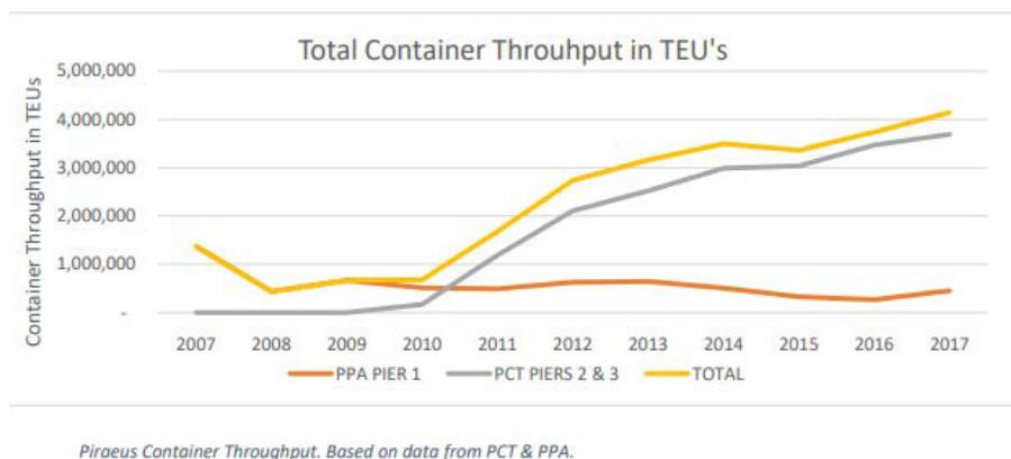
Μια ανασκόπηση της ιστορίας της μεταρρύθμισης των λιμένων στην Ελλάδα αποκαλύπτει ότι η κεντρική κυβέρνηση διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη διαδικασία των προμηθειών, παρόλο που ο αναθέτων φορέας είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς. Ο ΟΛΠ λειτουργεί ως ιδιοκτήτης, ρυθμιστής και πάροχος αρκετών κοινοτικών υπηρεσιών. Οι θαλάσσιες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της βυθοκόρησης και της συντήρησης του καναλιού εισόδου του λιμανιού, των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, βρίσκονται υπό την αρμοδιότητα του (πλοήγηση και ρυμούλκηση).

Η κατασκευή και η συντήρηση τερματικών υποδομών, η προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού (εν μέρει μεταφέρθηκε από το Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς) και η παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου είναι όλες οι αρμοδιότητες της παραχωρησιούχου COSCO Pacific.

Το στοιχείο "ποσοστό των συνολικών εσόδων" του τέλους παραχώρησης αντιπροσωπεύει μερική κατανομή του κινδύνου αγοράς. Ωστόσο, ο χειριστής του τερματικού φέρει το μεγαλύτερο μέρος του κινδύνου αγοράς λόγω των αυστηρών εγγυήσεων απόδοσης και των προβλέψιμων ετήσιων πληρωμών μισθωμάτων. Λόγω ενός καθορισμένου χρονοδιαγράμματος κατασκευής και της περιορισμένης δυνατότητας εξοικονόμησης κόστους λειτουργίας μετά τη μείωση της διακριτικής ευχέρειας του φορέα εκμετάλλευσης να προσαρμόσει τις συνθήκες απασχόλησης ως απάντηση στις απαιτήσεις του συνδικάτου, ο φορέας εκμετάλλευσης φέρει δυσανάλογο μερίδιο του οικονομικού κινδύνου.

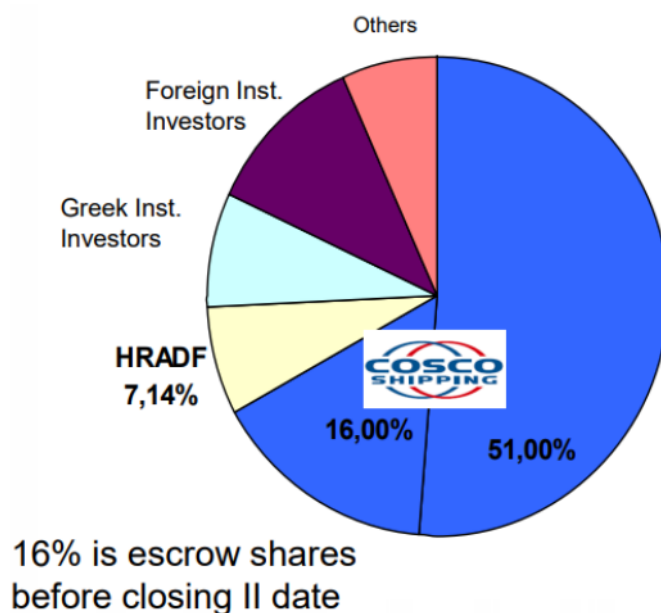
- Παρόλο που η σύμβαση παραχώρησης μπορεί να παραταθεί (έως και 42 έτη) εάν οι λειτουργίες του τερματικού σταθμού επηρεάζονται από τις δραστηριότητες του ΟΛΠ, ο κίνδυνος απώλειας επιχειρηματικής δραστηριότητας λόγω βιομηχανικής δράσης βαρύνει

κυρίως τον φορέα εκμετάλλευσης. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει επαρκή ασφάλιση, είναι υπεύθυνος για την κάλυψη των δαπανών που σχετίζονται με περιστατικό ανωτέρας βίας σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Οποιοδήποτε επιπλέον κόστος προκύψει από τον Παραχωρησιούχο ως αποτέλεσμα περιστατικού ανωτέρας βίας θα καλύπτεται από το Δημόσιο.



Διάγραμμα 3: Συνολική Διεκπεραίωση Container στο Λιμένα Πειραιά

Μέχρι το 2015, η παραχώρηση λιμένων αναμένεται να έχει αυξήσει την απασχόληση και να αποφέρει επιπλέον 800 εκατομμύρια ευρώ σε οικονομική αξία (2600 άμεσες θέσεις εργασίας και 8000 έμμεσες θέσεις εργασίας). Παρά τον σκεπτικισμό της COSCO, το λιμάνι του Πειραιά θεωρείται ευρέως ως πρότυπο επιτυχίας ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.



Διάγραμμα 4: Διανομή μετοχών στο Λιμένα Πειραιά

Μέσα στη συγκεκριμένη δεκαετία, ισχυροποιήθηκε το νομοθετικό πλαίσιο. Ειδικότερα, ο Νόμος 3299/2004 και ειδικότερα το άρθρο που αφορά την «Παροχή Κινήτρων για Ιδιωτικές Επενδύσεις» χρησιμεύει ως επαύξηση στη χρηματοδότηση ειδικευμένων επενδυτικών κατηγοριών, λαμβάνοντας υπόψη την τοποθεσία και άλλους παράγοντες. Σύμφωνα με τον Ν. 3299/2004 και σύμφωνα με όλες τις ισχύουσες Υπουργικές Αποφάσεις και Εγκυκλίου, αναμενόταν ότι θα επιτευχθεί:

- βιώσιμη ανάπτυξη
- θα αυξηθεί ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων εργασίας,
- θα ενισχυθεί η παραγωγικότητα και η απασχολησιμότητα,
- θα ενισχύθει η επιχειρηματικότητα,
- θα προωθηθεί η καινοτομία και η προσαρμογή στην τεχνολογία,
- η περιβαλλοντική ασφάλεια, ενεργειακή απόδοση κ.λπ (Φλυτζάνι και Γιαουτζί, 2008).

Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται:

- μέσα από την επιχορήγηση μέρους της ενισχυμένης δαπάνης του επενδυτικού σχεδίου
- της παροχής επιδότησης για τη χρηματοδοτική μίσθωση μέρους των δόσεων που πρέπει να καταβληθούν

- μέσα από τη φοροαπαλλαγή μέρους ή του συνολικού ποσού της ενισχυμένης δαπάνης του επενδυτικού σχεδίου ή/και της αξίας της της χρηματοδοτούμενης μίσθωσης και τέλος
- μέσω της επιδότησης για το κόστος της προκύπτουσας απασχόλησης ανά επενδυτικό σχέδιο.

Το νομοθετικό πλαίσιο βοήθειας καλύπτει επενδυτικά έργα σε όλους τους οικονομικούς τομείς, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 του προαναφερθέντος νόμου (3299/2004). Για τον προσδιορισμό της παρεχόμενης βοήθειας, τα προαναφερθέντα επενδυτικά έργα αναλύονται σε πέντε (5) κατηγορίες. Όλα τα μέρη του έθνους, συμπεριλαμβανομένων των πολεοδομικών συγκροτημάτων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, βρίσκονται εντός της προσφερόμενης βοήθειας, κάτι που αποτελεί σημαντική αλλαγή σε σχέση με την προηγούμενη νομοθεσία (2601/98) (Φλυτζάνι και Γιαουτζί, 2008).

Η παράγραφος 6 του άρθρου 3 του νόμου προβλέπει επίσης ειδική ενίσχυση για επενδυτικά σχέδια που δεν ανήκουν στον Επενδυτικό Φορέα εφόσον έχουν παραχωρηθεί για περισσότερα από 15 χρόνια. Αυτή η μεταβλητή παρέχει ουσιαστικά περιθώρια δράσης τόσο από την πλευρά των τοπικών αρχών όσο και από τους επενδυτές. Από τα τέλη Μαρτίου 2005, όταν η ΕΕ έδωσε τελικά την ευλογία της στην αναπτυξιακή νομοθεσία και όταν κυκλοφόρησαν όλες οι απαραίτητες οδηγίες και εγκύκλιοι, ο νόμος έχει τεθεί σε πλήρη ισχύ. Σημαντικοί παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι η αναπροσαρμογή των κινήτρων με βάση τις εξαιρέσεις των περιφερειών από τον στόχο 1 και η μη χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ που έχουν ενταχθεί και χρηματοδοτηθεί από το νόμο 3389/2005 και το Ειδικό ΣΑΕ ΠΔΕ του, που τέθηκαν σε ισχύ και τα δύο, στις αρχές του 2006. Το άρθρο 2 του «Αναπτυξιακού Προγράμματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΘΗΣΕΑΣ», του ν. 3274/2004, παρέχει εξουσιοδότηση για ΣΔΙΤ και υπηρεσίες στους ΟΤΑ (Προσυμβατικά και Συμβατικά) (Φλυτζάνι και Γιαουτζί, 2008).

Πιο συγκεκριμένα, το νομοθέτημα 3274/2004 ισχύει έως το 2009 (με δυνατότητα παράτασης δύο ετών) και επιτυγχάνει τους εξής στόχους:

Η χρηματοδότηση για την έρευνα βοηθά τις πρωτοβουλίες να ωριμάσουν.

Συνιστάται οι κοινότητες να συνεργάζονται για την προώθηση της ανάπτυξης,

Η χρηματοδότηση των απαραίτητων διαδικασιών ενθαρρύνει τις συνεργασίες μεταξύ των ΟΤΑ και του ιδιωτικού τομέα.

Η γραπτή επαλήθευση και η συμμόρφωση με το ετήσιο όριο των χορηγούμενων πιστώσεων ανά Περιφέρεια εγγυάται τη χρηματοδότηση, εξορθολογίζοντας την προενταξιακή-τελική ένταξη των έργων.

Για να αλλάξετε και να βελτιώσετε τους νόμους για τις χρηματοδοτικές μισθώσεις, τις διατάξεις για το δημόσιο εισόδημα και άλλους κανόνες, βλ. Ν. 3483/2006, άρθρο 16 παράγραφος 1 (Φλυτζάνι και Γιαουτζί, 2008).

Ο επόμενος νόμος 3342/2005 αφορά την «Αξιοποίηση της Ολυμπίας για τη Μακροχρόνια Βιωσιμότητα», η οποία περιλαμβάνει την εκτέλεση έργων ΣΔΙΤ μέσω θεσμικών πρωτοβουλιών. Προκειμένου να δοθεί μια κατεύθυνση για την εφαρμογή των Οδηγιών στα πολλά και πολύπλοκα προβλήματα προμηθειών που προέκυψαν στα κράτη μέλη και συνδέονται κυρίως με τον «ανταγωνιστικό διάλογο», η Πράσινη Βίβλος για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την Κοινότητα το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και οι συμβάσεις παραχώρησης επιχειρεί να διατυπώσει ορισμένα κοινά στοιχεία και διακρίσεις των ΣΔΙΤ, χωρίς να γίνονται υποθέσεις για τα αποτελέσματα των σημερινών πολιτικών δράσεων, με στόχο τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι ΣΔΙΤ μπορούν να ανθίσουν σε μια ατμόσφαιρα γνήσιου ανταγωνισμού και διαφανούς δικαίου.

Διαφοροποιείται από τις ΣΔΙΤ «καταστατικού τύπου», στις οποίες πραγματοποιείται συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο άλλου οργανισμού, είναι η ΣΔΙΤ «συμβατικού τύπου», στην οποία η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βασίζεται μόνο σε συμβατικές συνδέσεις (Εταιρεία Ειδικού Σκοπού). ή SPV).

Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και κοινοτική νομοθεσία για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης: κοινοποίηση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, της 15ης Νοεμβρίου 2005.

Το διάταγμα αριθ. 59 του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως τροποποιήθηκε και προστέθηκε, εφαρμόζει τους όρους της Οδηγίας 2004/17/EK για τον συντονισμό των συμβατικών διαδικασιών στους τομείς του νερού, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΦΕΚ α 63).

Η Οδηγία 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Νοεμβρίου 2005, για τον συντονισμό των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών· όπως αναθεωρήθηκε με την Οδηγία 2005/51/EK της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΦΕΚ Α 64).

Το Κτηματολόγιο, το Θεσμικό Πλαίσιο με Πολεοδομικούς Κανόνες, οι ρυθμίσεις της ΚΕΔ για τα Ακίνητα του Δημοσίου κ.λπ. είναι επίσης σε ισχύ ή θα ισχύσουν μόλις οριστικοποιηθούν.

Η ουσία της Οδηγίας 18/2004/ΕΚ της ΕΕ έχει ως εξής:

Σύμφωνα με τον κοινοτικό κανονισμό 18/2004/ΕΚ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2004), τα ακόλουθα είναι τα πιο σημαντικά ζητήματα που πρέπει να λαμβάνονται κατά την ανάπτυξη και τη θέση σε εφαρμογή ενός έργου:

Προτείνεται να χρησιμοποιούνται ως κριτήρια ανάθεσης μόνο η Χαμηλότερη Τιμή και η Πιο Συμφέρουσα από οικονομική άποψη Προσφορά. Για το τελευταίο, η Αναθέτουσα Αρχή πρέπει να αναφέρει λεπτομερώς τα κριτήρια ανάθεσης και πόσο βάρος φέρει το καθένα.

- Το άρθρο 1, Ενότητες 3 και 4, ορίζει τις Συμβάσεις Παραχώρησης Δημόσιων Έργων ή Υπηρεσιών και την εξουσία εκμετάλλευσής τους, αντίστοιχα.

Το άρθρο 1 παράγραφος 10 ορίζει τις Προσφορές και τον τρόπο υποβολής τους (Ανοικτή, Κλειστή, Ανταγωνιστικός Διάλογος, Διαπραγμάτευση).

- Σύμφωνα με το άρθρο 7, καθορίζονται τα απολύτως ελάχιστα για τις δημόσιες συμβάσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό: 249.000 ευρώ για μελέτες και 6.242.000 ευρώ για έργα.

Οι δημόσιες συμβάσεις που έχουν ως σκοπό την αγορά ή μίσθωση, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, γης, υφιστάμενων κατασκευών ή άλλων ακινήτων ή συνεπάγονται δικαιώματα επί αυτών, εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό βάσει του άρθρου 16, παράγραφος α.

Τα άρθρα 35-37 συζητούν τον τρόπο δημοσίευσης της διαδικασίας, ενώ το άρθρο 38 αναφέρεται στα χρονικά όρια, τα οποία είναι τα εξής: 52 ημέρες για τις Ανοιχτές Διαδικασίες, 37 ημέρες για τις Διαδικασίες με Διαπραγμάτευση και 40 ημέρες για τις Κλειστές Διαδικασίες. Οι ημερομηνίες που αναφέρονται παραπάνω ενδέχεται να μειωθούν από 14 ημέρες σε 7 ημέρες εάν οι Ειδοποιήσεις προετοιμάζονται και αποστέλλονται ηλεκτρονικά και από 21 ημέρες σε 16 ημέρες εάν η Σύνταξη Υποχρεώσεων και άλλα έγγραφα διατίθενται ηλεκτρονικά δωρεάν.

Τα κριτήρια ανάθεσης των συμβάσεων εξετάζονται στο άρθρο 53 και οι βασικές προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή της διαδικασίας περιγράφονται στα άρθρα 44 και 45, με συγκεκριμένες αναφορές στα κριτήρια και τον έλεγχο επιλεξιμότητας των αιτούντων.

Η υπεργολαβία και η ανάθεση πρόσθετων εργασιών στον Ανάδοχο αναφέρονται στα άρθρα 56 έως 61, στα οποία αναφέρονται αναλυτικά οι ρυθμίσεις που διέπουν τις Συμβάσεις

Παραχώρησης δημοσίων έργων. Οι ρήτρες αυτές, μαζί με τις άλλες ρήτρες των άρθρων 62–65, ισχύουν και για τις συμβάσεις εργασίας των Αναδόχων.

Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων Δεν Χρειάζεται Έγκριση Αναθέτουσας Αρχής.

- Έως τις 31 Ιανουαρίου 2006, το αργότερο, όλα τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν συμμορφωθεί με τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο 80.

- Οι οδηγίες 92/50, 93/36 και 93/37 είναι άκυρες από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 80, σύμφωνα με το άρθρο 82.

Η Διυπουργική Επιτροπή για τις ΣΔΙΤ διαθέτει έναν διαφανή μηχανισμό έγκρισης (ICPPP).

- Καλογραμμένες διαδικασίες ανάθεσης σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες.
- Τυποποιημένο συμβατικό πλαίσιο. απαιτούμενα στοιχεία μιας σύμβασης σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Διατάξεις για ταχεία διεκπεραίωση των αιτημάτων για άδειες και άδειες.
- Έργα με πληρωμές διαθεσιμότητας και χρεώσεις χρήστη ενδέχεται να τεθούν σε εφαρμογή, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας.
- Το DBFO είναι ευθύνη του ιδιωτικού τομέα. Η κυβέρνηση μπορεί να είναι σε θέση να πληρώσει ένα μέρος του λογαριασμού.
- Η χρήση της διαιτησίας για την επίλυση τυχόν διαφωνιών που μπορεί να προκύψουν.
- Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία συντονίζει και επιβλέπει τέτοιες προσπάθειες, παρέχει συνεχή παρακολούθηση και ανατροφοδότηση.
- Η ασφάλεια δικαίου που παρέχει το ελληνικό πλαίσιο αναδεικνύεται από διαδοχικές αποφάσεις του Αρείου Πάγου υπέρ του Δημοσίου, μετά από προσφυγές των διαγωνιζομένων (sdit.gov.gr, 2019).

Πραγματοποιήθηκαν τα παρακάτω έργα:

- Συστήματα ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων σε 12 λιμάνια, συνολικού ύψους 342 εκατ. ευρώ
- 7 Έργα στο Περιβάλλον 3. Στα 450 εκατ. Ευρώ

6.3 Χρονική Περίοδος από το 2010 έως 2020

Κατά τη δεκαετία 2010 έως και 2020 νομοθετήθηκε νέο πλαίσιο αναφορικά με τις ΣΔΙΤ που παρουσιάζεται κάτωθι.

Ο εν λόγω νόμος θέτει το πλαίσιο για τις Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών και έχει προσαρμοστεί από τις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ.

Η παράγραφος 2 εφαρμόζεται σε υβριδικές συμβάσεις που επιδιώκουν να επιτύχουν περισσότερους από έναν από τους τύπους συμβάσεων που αναφέρονται σε αυτό το Βιβλίο, όπως τονίζεται από τη νομοθεσία (άρθρα 3 έως 221). Περιλαμβάνονται συμβάσεις που διέπονται από το ν. 3978/2011 (Α' 137) ή/και τις διατάξεις με τις οποίες εναρμονίζεται η νομοθεσία στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ, καθώς και αυτές που διέπονται από τους κανόνες του Βιβλίου ΙΙ ή/και άλλα νομικά καθεστώτα.

Κάθε φορά που μια σύμβαση περιλαμβάνει περισσότερες από μία κατηγορίες (έργα, υπηρεσίες ή προμήθειες), αναλύεται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για την κατηγορία που αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της συμφωνίας.

Το κύριο αντικείμενο καθορίζεται από την υψηλότερη από τις εκτιμώμενες αξίες των αντίστοιχων υπηρεσιών ή προμηθειών στην περίπτωση μικτών συμβάσεων που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες κατά την έννοια των άρθρων 107 έως 110 και εν μέρει από άλλες υπηρεσίες ή μικτές συμβάσεις που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες και εν μέρει των προμηθειών.

Οι διατάξεις της Ενότητας 4 εφαρμόζονται όταν είναι δυνατό να διαχωριστούν τα διάφορα μέρη μιας σύμβασης με αντικειμενικό τρόπο. Το τμήμα 6 εφαρμόζεται όταν είναι αδύνατο να διαχωριστούν τα διάφορα στοιχεία μιας σύμβασης.

Όπου για τμήμα σύμβασης εφαρμόζεται το άρθρο 346 ΣΛΕΕ ή το άρθρο 2 του ν. 3978/2011 (Α' 137), εφαρμόζεται το παρόν άρθρο 16.

Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να επιλέξουν να εκδώσουν πολλές συμβάσεις για κάθε συμβαλλόμενο μέρος ή μια ενιαία σύμβαση, εάν περιλαμβάνει τόσο στοιχεία που καλύπτονται από το παρόν Βιβλίο όσο και πτυχές που δεν καλύπτονται από αυτό το βιβλίο. Όταν αποφασίζεται η νομική ισχύς των συμβάσεων που ανατίθενται από τους αναθέτοντες φορείς, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά κάθε μέρους της σύμβασης.

Σε περίπτωση που οι αναθέτουσες αρχές αναθέτουν μια ενιαία σύμβαση που περιέχει στοιχεία που κανονικά υπόκεινται σε διαφορετικό νομικό καθεστώς, το παρόν βιβλίο εφαρμόζεται σε ολόκληρη τη σύμβαση, ανεξάρτητα από την αξία των στοιχείων που υπόκεινται σε διαφορετικό νομικό καθεστώς ή το νομικό καθεστώς βάσει του οποίου Τα στοιχεία αυτά θα υπόκεινταν διαφορετικά, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στο άρθρο 16.

Εάν η προβλεπόμενη αξία του τμήματος της σύμβασης που εμπίπτει στο παρόν Βιβλίο είναι ίση ή μεγαλύτερη από τη μέγιστη που αναφέρεται στο άρθρο 5, η συνολική σύμβαση ανατίθεται σύμφωνα με το παρόν Βιβλίο, ακόμη και αν περιέχει στοιχεία συμβάσεων προμηθειών, έργων και υπηρεσιών, και συμβάσεις παραχώρησης. Οι συμβάσεις που περιλαμβάνουν τόσο το αντικείμενο που καλύπτεται από το παρόν Βιβλίο όσο και το αντικείμενο για την εκτέλεση μιας δραστηριότητας που ρυθμίζεται από τις απαιτήσεις του Βιβλίου II διέπονται από τους κανονισμούς που ορίζονται στις παραγράφους 225 και 226. Η παράγραφος 4 δεν εφαρμόζεται σε τέτοιες συμβάσεις.

Όταν τα πολλά μέρη μιας σύμβασης δεν μπορούν να διαχωριστούν με αντικειμενικό τρόπο, ο θεμελιώδης στόχος της σύμβασης χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της νομικής ισχύος της.

Το κατάλληλο νομικό καθεστώς αποφασίζεται σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο για συμβάσεις δημοσίων έργων υπεράνω των περιορισμών μετά από σύμφωνη γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων του ΕΚΑΑ της περίπτωσης α', εφόσον η σύμβαση αυτή περιέχει και μέρη από σύμβαση δημοσίων έργων. της παρ. Για τις συμβάσεις δημοσίων έργων κάτω από τα κατώτατα όρια, το Τεχνικό Συμβούλιο της αναθέτουσας αρχής πρέπει να παρέχει την έγκρισή του. Τα στοιχεία αυτά πρέπει στη συνέχεια να σταλούν στο ΕΚΑΑ.

Νόμος Υπ' Αριθμ. 4413/2016

Με το συγκεκριμένο νόμο δίνεται έμφαση στην Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης και έχει εναρμονιστεί με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που εκδόθηκε στις 26 Φεβρουαρίου 2014.

Όταν ο νόμος αυτός αναφέρεται σε "αναθέτουσες αρχές", σημαίνει κρατικές, τοπικές ή περιφερειακές αρχές, οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή ενώσεις που αποτελούνται από έναν ή περισσότερους από τους προαναφερθέντες φορείς, με εξαίρεση εκείνων που ασκούν δραστηριότητα που παρατίθεται στο Παράρτημα II και την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης για την άσκηση μιας τέτοιας δραστηριότητας.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο όρος "περιφερειακές αρχές" περιλαμβάνει όλες τις αρχές διοικητικών μονάδων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο της κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων - NUTS 1 και 2. (ΕΕ L 154).

Όλες οι αρχές διοικητικών μονάδων που ταξινομούνται ως NUTS 3 και μικρότερες διοικητικές οντότητες όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 περιλαμβάνονται στον όρο "τοπικές αρχές".

Για να θεωρηθεί "οργανισμοί δημοσίου δικαίου", μια οντότητα πρέπει να πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

α) υπάρχουν για την κάλυψη απαιτήσεων δημοσίου συμφέροντος που δεν είναι βιομηχανικού ή εμπορικού χαρακτήρα,

β) να αναγνωρίζονται από το νόμο και

γ) λαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησής τους από την κυβέρνηση σε πολιτειακό ή δημοτικό επίπεδο, άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή άλλες παρόμοιες πηγές ή να επιβλέπουν τη διοίκησή τους από τέτοιους φορείς.

Όταν μιλάμε για "αναθέτοντες φορείς", αναφερόμαστε στους οργανισμούς που πραγματοποιούν μία από τις δραστηριότητες του Παραρτήματος II και αναθέτουν σύμβαση παραχώρησης για τη δραστηριότητα αυτή. Αυτά είναι ειδικότερα:

Ενώσεις που αποτελούνται από έναν ή περισσότερους από τις προαναφερθείσες κρατικές, περιφερειακές ή δημοτικές αρχές ή έναν ή περισσότερους από τους προαναφερθέντες οργανισμούς δημοσίου δικαίου.

Οι αναθέτοντες φορείς, όπως περιγράφεται στο στοιχείο γ της παραγράφου 1, δεν περιλαμβάνουν φορείς στους οποίους έχουν παραχωρηθεί αποκλειστικά ή αποκλειστικά δικαιώματα μέσω κατάλληλης διαφημιζόμενης διαδικασίας και βάσει αντικειμενικών κριτηρίων.

Μερικά παραδείγματα τέτοιων μεθόδων είναι:

Διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων μέσω προκήρυξης διαγωνισμού σύμφωνα με τις διατάξεις με τις οποίες εναρμονίζεται η νομοθεσία όπως ορίζεται στην Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 94, Οδηγία 2014/25/ΕΕ (ΕΕ L 94), N. 3978/2011 (Α' 137), ή τις διατάξεις του παρόντος).

Διαδικασίες που παρέχουν επαρκή εκ των προτέρων διαφάνεια για την έκδοση αδειών με βάση αντικειμενικά κριτήρια, σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα III.

Για να θεωρηθεί μια «δημόσια επιχείρηση», μια επιχείρηση πρέπει να ανήκει ή να χρηματοδοτείται εν όλω ή εν μέρει από την αναθέτουσα αρχή ή να υπόκειται σε εκτεταμένη εποπτεία από τις συμβατικές αρχές.

Τα ακόλουθα είναι παραδείγματα καταστάσεων στις οποίες η συμβατική αρχή θεωρείται ότι ασκεί κυρίαρχη επιρροή:

- α) Να έχουν τη μερίδα του λέοντος του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της εταιρείας,
- β) Κατέχει την Ψήφο των Μετοχών της Εταιρείας στην Πλειοψηφία και
- γ) έχουν το δικαίωμα να εκλέγουν περισσότερο από το 50% των μελών του διοικητικού συμβουλίου, της διοίκησης ή των εποπτών της εταιρείας.

Υπήρξε τρομερή κίνηση προς τα εμπρός στα έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Η πλήρης κυριαρχία του μοντέλου ΣΔΙΤ μπορεί να αποδοθεί εν μέρει στην προσαρμοστικότητα του όσον αφορά την ωριμότητα, τη χρηματοδότηση, τις συνθήκες και την εκτέλεση.

Επιπλέον, τα έργα αυτά παρέχουν ένα ασφαλές οικονομικό κλίμα τόσο για την αναθέτουσα αρχή όσο και για τους εργολάβους, οι οποίοι μπορούν να είναι ήσυχτοι γνωρίζοντας ότι οι επενδύσεις τους προστατεύονται (ypodomes.com, 2022).

Η συνολική αξία των έργων Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) που υποβάλλονται τώρα ή προγραμματίζονται για διαγωνισμό υπερβαίνει τα 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Έχουν ευρεία υποστήριξη της αγοράς, καθιστώντας τα μια αξιόπιστη εναλλακτική λύση σε συμβατικούς μηχανισμούς χρηματοδότησης, όπως το Εθνικό Ίδρυμα Επιστημών (NSF) ή το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της κυβέρνησης (PIP). Τα 37 μεγάλα έργα που έχουν προγραμματιστεί να ξεκινήσουν τα επόμενα χρόνια έχουν συγκεντρωθεί, εφόσον όλα πάνε σύμφωνα με το σχέδιο και υπογραφούν όλες οι απαραίτητες συμβάσεις.

Φυσικά, υπάρχουν και αρνητικές πτυχές. Μπορεί να χρειαστούν χρόνια για να ωριμάσει πλήρως ένα έργο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και να υποβληθεί σε προσφορά. Αυτή είναι μια αποδεδειγμένη αλήθεια, παρά το γεγονός ότι καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια για την εξεύρεση νομοθετικών λύσεων σε αυτό το πρόβλημα.

Ωστόσο, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη τα πάντα, τα έργα ΣΔΙΤ ξεπερνούν τα παραδοσιακά δημόσια έργα όσον αφορά την ταχύτητα και την ασφάλεια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι από τη στιγμή που τα έργα εγκατασταθούν σε ρουτίνα, λειτουργούν ομαλά με μικρές διακοπές σε όλη τη φάση υλοποίησης. Αυτές οι προσπάθειες θα ταξινομηθούν γενικά σε δύο τύπους. Τρέχοντες και μελλοντικοί διαγωνισμοί για έργα.

Η πλειονότητα των τρεχόντων έργων ΣΔΙΤ αφορά την κατασκευή και συντήρηση κτιρίων και δρόμων. Διατίθενται προσφορές για εκπαιδευτικές, επιστημονικές και δομές πολιτικής άμυνας. Οι λεπτομέρειες έχουν ως εξής:

-Τρεις προσφορές συνολικού ύψους 107 εκατ. ευρώ, 255 εκατ. ευρώ και 116 εκατ. ευρώ για νέα κτίρια και φοιτητικές εστίες στα Πανεπιστήμια Θράκης, Κρήτης και Θεσσαλίας, αντίστοιχα, υπόσχονται να φέρουν επανάσταση στην εμφάνιση των φυσικών εγκαταστάσεων του πανεπιστημίου και να προσφέρουν ένα ανώτερο επίπεδο της υπηρεσίας στους μαθητές.

Υπάρχουν επίσης:

- το Ινστιτούτο Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών (89 εκατ.)
- το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών στην οδό Πειραιώς
- ο παράλληλος διαγωνισμός για 13 RCPC (Περιφερειακά Κέντρα Πολιτικής Διάσωσης) (163 εκατ.)

Τα 17 εκπαιδευτικά ιδρύματα της Κεντρικής Μακεδονίας (159 εκατομμύρια).

-Νέα Δικαστικά Μέγαρα Κεντρικής Μακεδονίας

Τα πέντε αστυνομικά τμήματα της περιοχής σε πέντε μεγάλες πόλεις

- η νέα δομή της Γενικής Γραμματείας στον Πειραιά

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δέχεται τώρα προσφορές για πέντε σημαντικά έργα αυτοκινητοδρόμων και τοπικών οδοποιιών. Για να αναλύσουμε:

Το πρώτο είναι το εκτιμώμενο κόστος 350 εκατομμυρίων ευρώ του τμήματος Χερσόνησος-Νάπολη του VOAΚ από το 2018.

Το δεύτερο έργο είναι ο οδικός άξονας Καλαμάτα-Πύλος-Μεθώνη αξίας 250 εκατ. ευρώ (έναρξη 2019).

Το τρίτο έργο αφορά το flypast (έναρξη στα τέλη του 2020 στην Ανατολική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης) και θα κοστίσει περίπου 400 εκατ. ευρώ.

Στο νούμερο τέσσερα, βρίσκεται ο πρόσφατα προγραμματισμένος άξονας Δράμα-Αμφίπολη, αξίας 250 εκατομμυρίων ευρώ.

Ο πέμπτος είναι ο πρόσφατα ανακοινωθείς άξονας Θεσσαλονίκη – Έδεσσα, ο οποίος θα κοστίσει 440 εκατ. ευρώ.

Με ταχείς ρυθμούς προχωρά και η κατασκευή συστημάτων ύδρευσης και ταμιευτήρων. Μια σειρά από εξαιρετικά σημαντικές πρωτοβουλίες διαγωνισμών, όπως:

- Επένδυση 105 εκατομμυρίων ευρώ στο φράγμα της Χαβρίας στη Χαλκιδική για την αντιμετώπιση των κρίσιμων αναγκών της περιοχής σε νερό και γεωργικές ανάγκες.
- Φράγμα Ενιπέα Φαρσάλων
- Διπλό Φράγμα Ταυρωνίτη Κρήτης
- Τα υδραγωγεία της Αττικής που μεταφέρουν νερό από τη θάλασσα

Στη δημοπρασία περιλαμβάνονται επίσης:

- τις δύο εγκαταστάσεις απορριμμάτων Αττικής, στα 800 εκατ. ευρώ, και η μονάδα απορριμμάτων Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτική Περιφέρεια, στα 250 εκατ. ευρώ.
- τη διαχείριση και συντήρηση του Μετρό Θεσσαλονίκης
- το έργο Ultra Fast Broadband αξίας πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ, καθώς και πιο μέτριες πρωτοβουλίες για τον φωτισμό του δρόμου.

Με τη χρήση ΣΔΙΤ, πολλά νέα έργα βρίσκονται επί του παρόντος στο στάδιο του σχεδιασμού. Τα σημαντικότερα έργα που έχουν προγραμματιστεί προς πώληση τους επόμενους μήνες είναι:

Όσον αφορά την κατασκευή, αναμένουμε:

- Πωλούνται τα 8 δικαστικά μέγαρα (θα υπάρξουν 2 ξεχωριστές προσφορές για Θεσσαλία και Κρήτη) και

— Δάφνη-Κυβερνητικό Πάρκο Υμηττού.

Στο μεταξύ, ο ΟΣΕ ετοιμάζεται να δαπανήσει 300 εκατ. ευρώ για έργο ΣΔΙΤ για τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου στη Βόρεια Ελλάδα. Η ΣΔΙΤ για την ύδρευση της Κέρκυρας ετοιμάζεται επίσης από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης Έργα Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Θα διεξαχθεί επίσης διαγωνισμός για την εκτέλεση οκτώ σημαντικών έργων του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης από τη σύμπραξη ιδιωτικού-δημόσιου τομέα (ΣΔΙΤ). Τα έργα θα χρηματοδοτηθούν μέσω του Εθνικού Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, καθώς και του Ταμείου Ανάκαμψης και του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης για τους επόμενους οικονομικούς μήνες.

Οι οκτώ πρωτοβουλίες είναι οι εξής:

1) Έργα μεταφοράς νερού Κοιλιάδας Ξάνθης, Ελλάδα, Ποταμός Νέστου (Π.Ε. Ξάνθης). • Συνολικό κόστος κατασκευής ΣΔΙΤ: 203.000.000 €

Εκσυγχρονισμός Αρδευτικού Δικτύου ΤΟΕΒ Ταυρωπού (Π.Ε. Καρδίτσας) (Κόστος Κατασκευής με ΣΔΙΤ: 114.000.000 €)

Τρίτον, ταμιευτήρας της λίμνης Χοχλακίων Σητείας και σύστημα αγωγών που παρέχουν νερό σε ήδη εγκατεστημένο αγροτικό σύστημα (Π.Ε. Λασιθίου). Το κόστος κατασκευής με το μοντέλο ΣΔΙΤ ήταν 18.518.362 €

Το Αρδευτικό Σύστημα και ο Ιωάννης Ιεράπετρας (Π.Ε. Λασιθίου). Το κόστος κατασκευής με τη μέθοδο ΣΔΙΤ ήταν 26.044.385 €

Το αρδευτικό δίκτυο και Φράγμα Μηναγιώτικο Πύλου (Π.Ε. Μεσσηνίας). Εκτιμώμενο κόστος κατασκευής ΣΔΙΤ 98.500.000 €

Το κόστος με ΣΔΙΤ για την κατασκευή του φράγματος και του αρδευτικού συστήματος στο Μπουγάζι Δομοκού (Π.Ε. Φθιώτιδας) ήταν 26.397.000 €.

Υδροηλεκτρικό εργοστάσιο, σύστημα άρδευσης και φράγμα στο Λιβάδι Αράχωβας, αριθμός 7. Το κόστος κατασκευής ΣΔΙΤ ήταν 23.005.200 €.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο: Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, η ύπαρξη των ΣΔΙΤ ωφελούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Επομένως, πρέπει να προσαρμόζονται στα συμφέροντα των εταίρων. Με αυτόν τον τρόπο, τα οφέλη και οι κίνδυνοι της συνεργασίας πρέπει να κατανεμηθούν αναλογικά. Απαιτείται λογοδοσία για να διασφαλιστεί ότι η εταιρική σχέση προάγει την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα όπως προβλέπεται. Οι ακριβείς λεπτομέρειες των "θεμάτων ΣΔΙΤ" για ένα δεδομένο έργο θα βασίζονται στις ιδιαιτερότητες αυτού του έργου και του περιβάλλοντος χώρου του. Επιπλέον, τέτοιες σκέψεις πρέπει να χωνεύονται και να τροποποιούνται όταν οι νέες εμπειρίες ενσωματώνονται με τις εμπειρίες τους.

Ως εκ τούτου, ο πολλαπλασιασμός των αποτελεσματικών ΣΔΙΤ στην Ελλάδα είναι περιορισμένος. Περιορίζεται στην υλοποίηση μεγάλων έργων εθνικής εμβέλειας και σημασίας όταν η κυβέρνηση έχει κεντρική διαχείριση και εποπτεία. Η τοπική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη εμποδίζεται από την απουσία πρωτοβουλίας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Σύμφωνα με τον Ν. 3389/2005, έχουν δημιουργηθεί δύο νέες διοικητικές οντότητες για να βοηθήσουν τις Δημόσιες Αρχές στην ανάπτυξη και διαχείριση έργων ΣΔΙΤ. Πρώτον, η Διυπουργική Επιτροπή για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (IM PPP Committee), ένας κυβερνητικός οργανισμός που καθορίζει και αναπτύσσει την Πολιτική ΣΔΙΤ και εγκρίνει έργα ΣΔΙΤ που εμπίπτουν στο Ν. 3385/2005. Δεύτερον, η σύσταση της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Τμήμα ΣΔΙΤ) εντός του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών. Αυτή η Ειδική Μονάδα ανακαλύπτει έργα που μπορούν να παρέχονται μέσω ενός προγράμματος ΣΔΙΤ, προωθεί την υλοποίησή τους και προσφέρει βοήθεια στην Επιτροπή ΣΔΙΤ IM και στους Δημόσιους Φορείς για την ολοκλήρωση όλων των βασικών διαδικασιών για ένα έργο ΣΔΙΤ. Επιπλέον, η ανάγκη δημιουργίας και εφαρμογής συνεργασίας αναδεικνύεται ως απαραίτητη για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητά τους (MEF, 2006).

Επιπλέον, αναλύθηκε πώς οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) συμβάλλουν στην οικονομική και κοινωνική πρόοδο των αστικών περιοχών σε όλη την Ευρώπη.

Εξέχουσας σημασίας αποτέλεσε και η έρευνα για την επικράτεια της Ελλάδας. Ο σκοπός της έρευνας σε επίπεδο εταιρείας ήταν να τονίσει τις τρέχουσες συνθήκες συνεργασίας, να εντοπίσει πιθανά εμπόδια και να μετρήσει το μελλοντικό δυναμικό ανάπτυξης των ΣΔΙΤ. Τα ευρήματα της μελέτης παραθέτουν μια σειρά από κρίσιμα ζητήματα με τη δημιουργία

συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που είναι προφανώς επιζήμια για τις πρωτοβουλίες ΣΔΙΤ.

Ειδικότερα, η παρούσα θέση των ΣΔΙΤ στους ελληνικούς ΟΤΑ δεν φαίνεται να έχει αλλάξει γρήγορα μετά την πενταετία, από την υλοποίηση της παρούσας μελέτης. Επιπλέον, οι προαναφερθείσες αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο καθιστούν δυνατή την πιθανότητα οι εκλεγμένες εθνικές αλλά και δημοτικές αρχές θα λάβουν μέτρα για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την οργάνωση συνεργατικών έργων για την απόκτηση γνώσεων. Επιπλέον, επιτρέπει στις τοπικές κυβερνήσεις να αξιοποιήσουν τις πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να ενισχύσουν τις δικές τους υποδομές και υπηρεσίες. Για να συνεχίσουν να χρηματοδοτούνται τα έργα με τον παραδοσιακό τρόπο, είναι ζωτικής σημασίας οι τοπικές κυβερνήσεις να έχουν πρόσβαση σε επενδύσεις ιδιωτικών κεφαλαίων μακροπρόθεσμα με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και εντός των περιορισμών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Bekou, 2008). Αυτά τα οφέλη και τα επιχειρήματα υπογραμμίζουν τη σημασία των τοπικών κοινοτήτων να συνειδητοποιούν την ανάγκη για μεταρρυθμίσεις στη δομή και τη διαδικασία διακυβέρνησης. Οι ηγέτες και οι αρχές σε τοπικό επίπεδο, οι ολοκαίνουργιες δυσκολίες που αναπόφευκτα επιφέρει η υιοθέτηση ΣΔΙΤ. Επιπλέον, όπως συνηθίζεται στην ευρωπαϊκή πρακτική, το επίκεντρο του σχεδιασμού και της εκτέλεσης είναι έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας. Ο στόχος της εθνικής περιφερειακής πολιτικής τα τελευταία χρόνια ήταν να ενισχύσει τη θέση των τοπικών κυβερνήσεων, αλλά η διαδικασία ενδυνάμωσης των τοπικών κυβερνήσεων να επιλέγουν τους δικούς τους δρόμους ανεξάρτητα από τις ομοσπονδιακές οδηγίες προχωρά με παγετώδεις ρυθμούς. Εξαιτίας αυτού, η περιφερειακή ανάπτυξη επιβραδύνεται, οι δυνατότητες στην αστική περιφέρεια χάνονται και υπάρχει λιγότερο ενδιαφέρον στις αστικές ομάδες να συμμετέχουν ενεργά και παραγωγικά στην ανάπτυξη και την ευημερία της πόλης. Ως αποτέλεσμα των περιορισμένων πόρων, οι τοπικές κυβερνήσεις στην Ελλάδα συχνά χειρίζονται έργα με μέτριους προϋπολογισμούς και είναι σε θέση να αφιερώσουν ελάχιστο χρόνο στις φάσεις του προκαταρκτικού σχεδιασμού.

Οι προκλήσεις στην προώθηση των ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν την έλλειψη κατάλληλα καταρτισμένων ατόμων, τις τοπικές οικονομικές αποτυχίες και την αδυναμία χρηματοδότησης πρωτοβουλιών συμπεριλαμβανομένων των ΣΔΙΤ κ.λπ. Συμφωνούμε ότι η προοπτική των επιχειρήσεων στη Λάρισα είναι ορθολογική και ενδεικτική μιας γενικότερης αίσθησης εμπιστοσύνης, ισότητας, και κατανόηση εκ μέρους των Τοπικών Αρχών μεταξύ των επιχειρήσεων.

Όταν οι ΣΔΙΤ σχεδιάζονται και αναπτύσσονται σε περιφερειακό επίπεδο με κατευθυντήρια αρχή την ανάπτυξη κάθε πόλης ή περιοχής, μπορούμε να δούμε πώς θα ήταν ένα όφελος για την τοπική ανάπτυξη. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα (Haikio, 2007, Srensen, 2002, Metaxas and Lale-nis, 2006), οι ΣΔΙΤ είναι η ενσάρκωση του «κοινού καλού», η τοποθεσία όπου συναντώνται ο στρατηγικός σχεδιασμός και η εφαρμογή.

Οι σχέσεις διαμορφώνονται μέσω της έκφρασης ενός κοινού οράματος που απορρέει από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του οικοσυστήματος. Ωστόσο, για να είναι αποτελεσματικές οι ΣΔΙΤ, είναι απαραίτητο να έχουμε πλήρη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο θα επηρεάσουν κάθε πόλη ή περιοχή στο σύνολό της, καθώς και μεγάλη γνώση και μεγάλη ανάπτυξη πρωτοβουλιών σε περιφερειακό επίπεδο μαζί με τοπική αυτοδιοίκηση.

Η επικοινωνία μεταξύ της επιχείρησης, του τομέα των υπηρεσιών, των εργαζομένων και των οργανώσεών τους (όπως τα συνδικάτα), των τοπικών ή περιφερειακών αρχών, των ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έρευνας και των κυβερνητικών αρχών όπως οι φορείς περιφερειακής ανάπτυξης είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία οποιασδήποτε διαδικασίας αναδιάρθρωσης, ειδικά όταν πρόκειται για προβλήματα πρόβλεψης. Η αποτελεσματικότητα της αναδιοργάνωσης και το τελικό της αποτέλεσμα ενδέχεται να εξαρτώνται από την ποιότητα αυτών των συζητήσεων.

Συμπερασματικά, έχει υποστηριχθεί ότι εάν γίνουν επενδύσεις και στη συνέχεια λειτουργήσουν καλά, θα οδηγούσε σε σταθερή απασχόληση, θα επιταχύνει τη σύγκλιση και θα μειώσει την ανισότητα σε διάφορες πόλεις, περιφέρειες και σημαντικές τοπικές κοινότητες στα κράτη της ΕΕ. Καθώς οι κοινοτικοί πόροι είναι πεπερασμένοι και η διαχείρισή τους θα γίνεται με αυστηρότερα πρότυπα που έχουν να κάνουν με την ηθική, ο Bekou (2008) υποστηρίζει ότι η συγκέντρωση κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα για επενδύσεις είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της ενδογενούς ανάπτυξης, την επιλογή πρωτοβουλιών που θα ωφελήσουν τους πολίτες της ΕΕ και τη διασφάλιση είναι συμβατές με τις γενικές στρατηγικές αποφάσεις της ΕΕ. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, οι ΣΔΙΤ διαδραματίζουν τελικά ρόλο στα αναπτυξιακά σχέδια της κυβέρνησης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, καθώς και στο πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων και σε άλλους εθνικούς δημόσιους και κοινοτικούς πόρους, όλα με δωρεάν χρέωση.

Βιβλιογραφία

- ADB. (2008). Public-Private Partnership Handbook. September.
- Blaiklock, M. (2003). An introduction to PPP, Public Private Partnerships: A Review of the Key Issues, European Construction Institute, Loughborough University, Loughborough, pp. 7-12.
- Akobeng AK (2005) Understanding systematic reviews and meta-analysis. Archives of Disease in Childhood 90: 845–848
- Anagnostopoulos, K., Roumboutsos, A. and Kalpakis, F. (2006) Critical review and comparative study of three major Greek PPP contracts. Paper presented at the 7th International Conference on Organisation, Technology and Management in Construction, Zadar, 20–22 September.
- Araujo, S. and Sutherland, D. (2010) Public-Private Partnerships and Investment in Infrastructure, OECD Economics department Working Papers, No. 803, 23 September.
- Bennett, R. and Krebs, G. (1991) Local Development Public-Private Partnerships Initiation in Britain and Germany, Belhaven Press, London, NY.
- Boxmeer, B.V. and Beckhoven, E.V. (2005) ‘Public-private partnership in urban regeneration: a comparison of Dutch and Spanish PPPs’, European Journal of Housing Policy, Vol. 5, No. 1, pp.1–16.
- British Columbia Ministry of Municipal Affairs (1999) Public Private Partnership: A Guide for Local Government, May, Canada.
- Barlow J., Roehrich J. K. & Wright S., (2013) Europe Sees Mixed Results From Public-Private Partnerships For Building And Managing Health Care Facilities And Services, Health Affairs, 32(1).

Baidal I.A.J., 2003. Regional development agencies: an assessment of their evolution and effects on the Spanish tourist model, *Tourism Management*, 24, 655-663.

Balsas Lopes, J. C. (2000). City center revitalization in Portugal: Lessons from two medium size cities. *Cities*, 17, 19-31.

Barlow M., 1997. Administrative systems and metropolitan regions. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15, 399-411.

Bartsch C., 2006. Promoting Brownfield Redevelopment: Role of Public-Private Partnerships, Northeast-Midwest Institute, April, 2006.

Bekou V., 2008. New forms of Governance in Greece and European Union: New forms and Special Legal Regulations [in Greek], Postgraduate Thesis, Panteio University, Athens, Greece.

Bennett R., Krebs G., 1991. Local Development Public-Private Partnerships Initiation in Britain and Germany Belhaven Press, London, NY,

Bennett R., Krebs G., 1994. Local Economic Development Partnerships: An Analysis of policy networks in EC-LEDA Local Employment Development Strategies, *Regional Studies*, 28(2), 119-140.

Beriatos E., and Gospodini A., 2004. Glocalizing Urban Landscapes - the case of Athens 2004, *Cities* 21(3), 187-202.

Besilla-Vika, E., 2004. Local Government: Vol. I'Τοπική Αυτοδιοίκηση: Vol. I. Sakkoula Eds., Athens.

Blakely J.E., 1994. Planning Local Economic Development: Theory and Practice, Sage publications, 2nd edition British Columbia Ministry of Municipal Affairs, 1999. Public Private Partnership: A Guide for Local Government May 1999.

Ball, R., Heafey, M., King, D.: The Private Finance Initiative and Public Sector Finance; Environment and Planning C: Government and Policy 20, 2002

Bastin, J.: Public-Private Partnerships: A Review of International and Austrian Experience; Studiengesellschaft für Wirtschaft und Recht (ed.): Public Private Partnership, Vienna, 2003

Beirat: Innovative Kooperationen für eine leistungsfähige Infrastruktur. Eine Bewertung des Potentials von Public Private Partnership; Wien: Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen, 1998

Budäus, D., Rünning, G.: Public Private Partnership. Konzeption und Probleme eines Instruments zur Verwaltungsreformdiskussion und Darstellung eines Public-Choice-Modells des öffentlichen Sektors; Budäus, D. and P. Eichhorn (eds.): Public Private Partnership. Neue Formen öffentlicher Aufgabenerfüllung, Baden-Baden, 1997

Budäus, D.: Neue Kooperationsformen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben; J. HARMS and Ch. REICHARD (eds.): Die Ökonomisierung des öffentlichen Sektors: Instrumente und Trends; Baden-Baden, 2003

Carter, C., Grieco, M.: New Deals, no wheels: Social exclusion, tele-options and electronic ontology; Urban Studies 37, 2000

CEC: Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions; COM (2004) 327, Brussels: CEC, 2004

Coulson, A.: A plague on all your partnerships: theory and practice in regeneration;
International Journal of Public Sector Management, 18, 2005

Caporaso J., 1996. The European Union and forms of state: Westphalia, regulatory or post-modern?, Journal of Common Market Studies, 34 (1), 29-52.

Carmon N., 1999. Three generations of urban renewal policies: analysis and policy implications, Geoforum, 30, 145-158.

Carroll P., Steanne P., 2000. Public-private partnerships: sectoral perspectives” in Osborne, St.(edt),Public-Private Partnerships. Theory and practice in International perspective London: Routledge.

Chevrant – Breton M., 1997. Selling the World City: a comparison of promotional strategies in Paris and London. European Planning Studies, 5 (2), 137-161.

Compitello A.M., 2003. Designing Madrid, 1985-1997, Cities, 20 (6), 403- 411.

Cheung, E., Chan, A. P., & Kajewski, S. (2009). Reasons for implementing public private partnership projects: Perspectives from Hong Kong, Australian and British practitioners. Journal of Property Investment & Finance , 81-95.

Combs JG, Crook TR, Rauch A (2019) Meta- Analytic research in management: Contemporary approaches, unresolved controversies, and rising standards. Journal of Management Studies 56: 1–18.

COM(2011) 144 final of 28 March 2011, “White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area- Towards a competitive and resource efficient transport system”, p. 28.

Commission decision C(2010) 941 of 25 February 2010 on European Union participation in the 2020 European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure (the Marguerite Fund).

Cai CW (2018) Disruption of financial intermediation by FinTech: a review on crowdfunding and blockchain. *Accounting & Finance* 58: 965–992.

Cai CW (2019) Nudging the financial market? A review of the nudge theory. *Accounting & Finance*, <https://doi.org/10.1111/acfi.12471>

Carroll, P. and Steanne, P. (2000) ‘Public-private partnerships: sectoral perspectives’, in Osborne, St. (Ed.): *Public-Private Partnerships. Theory and practice in International perspective*, Routledge, London.

DiGaetano, A. and Storm, E. (2003) ‘Comparative urban governance: an integrated approach’, *Urban Affairs Review*, Vol. 38, No. 3, pp.356–395.

Dalaklis, Dimitrios; Sioussiouras, Petros; and Maniatis, Antonios, "Dealing with the need of Greek ports expansion: a public-private partnership opportunity?" (2014). *Conference Papers*. 1. http://commons.wmu.se/lib_papers/1

De Schepper, S., Haezendonck, E. & Dooms, M., 2015. Understanding pre-contractual transaction costs for Public–Private Partnership infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 33(4), pp. 932-946.

Department of Economic Affairs (DEA) (2006). *Facilitating Public-Private Partnership for*

Accelerated Infrastructure Development in India. New Delhi: Asian Development Bank (ADB) and Ministry of Finance, Government of India.

Department of Transport and Regional Services (2005), Public Private Partnership: Value for Money Sought in Joint Government-private Road Projects, Department of Transport and Regional Services, Australia. Available at <www.dotars.gov.au/transprog/govt_links/ppp.aspx>

Dekker K., van Kempen R., 2004. Urban governance within the Big Cities Policy: Ideals and practice in Den Haag, the Netherlands, *Cities*, 21(2), 109-117.

De Rooij R., 2002. The impact of the European Union on local government in the Netherlands' *Journal of European Public Policy*, 9(3), 447-46.7

De sa Almeida A., 2004. Public-Private Partnerships in Brazil, School of Business and Public Management Institute of Brazilian Business and Public Management Issues Minerva Program – Fall 2004.

Di Gaetano A., Strom E., 2003. Comparative Urban Governance: An Integrated Approach, *Urban Affairs Review*, 38(3), 356-395.

Devins, D., Darlow, A., Burden, T. Petrie, M.: Connecting communities to the Internet: evaluation of the Wired up Communities Programme 2000-2002; London: Department for Education and Skills, 2003

DfES (Department for Education and Skills): Wired up Communities – an overview; available on-line at: www.dfes.gov.uk/wired/over.shtml, 2002, accessed 19 August 2003

DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik): Public Private Partnership Projekte. Eine aktuelle Bestandsaufnahme in Bund, Ländern und Kommunen. Im Auftrag der PPP

Task Force im BM für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Berlin, 2005

DTI (Department for Trade and Industry): Closing the digital divide: Information and Communication Technologies in deprived areas; London: HMSO, 2000

DTI: Second Report from the Trade and Industry Committee, Session 2003–04, UK Broadband Market, HC 321; London: HMSO, 2004

Elander I., 2002. Partnerships and Urban Governance, UNESCO, pp. 191-204.

Eriksen O.E., 2004. Reflexive integration in Europe', ARENA Working Paper, no. 20, University of Oslo
EUROPEAN COMMISSION, (2003) 'Structural policies and European territories: Competitiveness, sustainable development and cohesion in Europe. From Lisbon to Gothenburg', Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities
Financial Management Guidance, 2006. Introductory Guide to Public Private Partnerships, Australian Government, Department of Finance and Administration, no. 16.

European Court of Auditors (2018) Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits (pursuant to Article 287(4), second subparagraph, TFEU)
EN

Fotis Y.N., Koutsopoulos K., 1996. Decentralization: a one-to-many relationship. The case of Greece, Mediterranean Multiregionality. Regional Analysis and Planning in the Mediterranean Regions, Bianchi, G. (ed.), F. Angeli Publ. Co., Milano.
Priemus H., 2002. Public-Private Partnerships for Spatio-economic Investments: A changing spatial planning approach in the Netherlands, Planning Practice and Research, 17 (2), 197-203.

Fuller, C., Bennett, J.R. and Ramsden, M. (2003) 'Organising for inward investments? Development agencies, local government and firms in the inward investment process', Environment and Planning A, Vol.35, No. 11, pp.2025–2051.

Fouad M., Matsumoto C., Monteiro R., Rial I., and Sakrak A.O., Volume 2021: Issue 010
International Monetary Fund ISBN: 9781513576565 Διαθέσιμο στο:
<https://doi.org/10.5089/9781513576565.087>

Fietelson, E. and Solomon, I.: The Political Economy of Transport Innovations;
Beuthe, M., Himanen, V., Reggiani, A. and L. Zamparini (eds): Developments and
Innovations in an Evolving World, Berlin, 2004

Föllner, P. FREITAG, M.: 1. Betreibermodell Österreichs; Kommunales Manage-
ment 19, 1999, Friederich Ebert Stiftung: Public Private Partnership – Mehr
Qualität und Effizienz im öffentlichen Güter und Dienstleistungsangebot; Bonn,
2002

Giloth, R., Mier, R.: Co-operative Leadership for Community Problem Solving, in:
Mier, R. et al. (eds) Social Justice and Local Development Policy; Newbury Park
CA, 1993

Grout, P., Stevens, M.: The Assessment: Financing and Managing Public Services;
Oxford Rev.of Economic Policy 19,2003

Gerrard B. M., (2001) Public- Private Partnerships Finance and Development Vol. 38 N. 3
Διαθέσιμο στο: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>

Georgiou G., 1994. The implementation of EG regional pro-
grammes in Greece: A critical review, European Planning Stud-
ies, 2(3), 321-336.

Getimis P.,Grigoriadou D., 2004. The Europeanization of urban governance in Greece: a
dynamic and contradictory process,
International Planning Studies, 9(1), 5-25.

Getimis P., Marava N., 2002. Public-private partnerships in urban infrastructure. Athens ring-road case study, paper presented at the EURA conference Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government, Turin, April, 2002.

Gindle M., Paskaleva-Shapira K., Stuppäck S., Schubert U., Wukovitsch, F., 2002. Best Practice' partnerships for Sustainable urban tourism: International Cross-Case Synthesis and Success Indicators, Research project of Key Action 4 "City of Tomorrow and Cultural Heritage" of the "Energy, Environment and Sustainable Development" Program within the "Fifth Framework Program" of the European Union Contract n° EVK4-CT-1999-00001.

Gomez M.V., 1998. Reflective images: The case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao' International Journal of Urban and Regional Research, 22, 106-121.

Grimaldi R., Grandi A., 2005. Business incubators and new venture creation: an assessment of incubating models', *Technovation*, 25, 111-121.

Globerman, S., & Vining, A. (1996). A framework for evaluating the government contracting-out decision with an application to information technology. *Public Administration Review*, 56, 40-46.

Grimsey, D. and Lewis, M.K. (2004) *Public Private Partnerships – The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*, Edward Elgar, USA.

Grindle, M.S. and Hilderbrand, M.E. (1995) 'Building sustainable capacity in the public sector: what can be done?', *Public Administration Development*, Vol. 15, No. 5, pp.441–463.

Hemming, R. (2006) 'Public-private partnerships', Paper prepared for presentation at a Joint

Africa Institute Seminar on 'Realizing the Potential for Profitable Investment in Africa', Tunis, February 28–March 1, 2006.

Haikio L., 2007. Expertise, Representation and the Common Good: Grounds of Legitimacy in the Urban Governance Network, *Urban Studies*, 44(11), 2147-2162.

Hall T., Hubbard P., 1998. The Entrepreneurial city” eds. J. Wiley and Sons Hemming R., 2006. Public-Private Partnerships, Prepared for presentation at a Joint Africa Institute Seminar on 'Realizing the Potential for Profitable Investment in Africa,' Tunis, February 28-March 1, 2006.

Hubbard P., 1995. Urban design and local economic development: a case study in Birmingham. *Cities*, 12 (4), 243-251.

Harris C., Pratap K., (2009) What drives private sector exit from infrastructure? Economic crises and other factors in the cancellation of private infrastructure projects in developing countries

Διαθέσιμο

στο:

https://www.researchgate.net/publication/238086871_What_drives_private_sector_exit_from_infrastructure_Economic_crises_and_other_factors_in_the_cancellation_of_private_infrastructure_projects_in_developing_countries

Hemming, Richard and a Staff Team from the Fiscal Affairs Department, 2006, Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk, International Monetary Fund (forthcoming).

Houses of Commons Committee of Public Accounts Forty Second Report, The Sky Bridge, HMSO; London, 1998

ILO (International Labour Organisation): World Employment Report 2001 – Life at work in the information economy; International Labour Organisation; Geneva, 2001

Jinha AE (2010) Article 50 million: an estimate of the number of scholarly articles in existence. *Learned Publishing*, 23(3), 258–263.

Jones, R.A.: The European Union as a Promoter of Public-Private Partnerships;
International Journal of Public and Private Sector Partnerships 1, 1999

Jamali, D. (2005) 'A study of customer satisfaction in the context of a public private partnership', International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 24, No. 4, pp.370–385.

Kalogeropoulou, V. (2003) Urban Space Management, Sustainability, Environment, Technical Chamber of Greece, Newsletter, No. 22–30.

Kalogeropoulou V.,2003. Urban space management, sustainability, environment, Technical Chamber of Greece Newsletter, Vol. 2230.

Kumar S., Prasad J.C., 2004. Public - private partnerships in urban infrastructure, Kerala Calling, 36-37.

Kyvellou S., Karaskou E., 2006. Urban development through PPPs in the Euro-Mediterraneanregion, Management of Environmental Quality: An International Journal, 17(5), 599-610.

Ke, Y., Wang, S. & Chan, A. P., 2010. Risk allocation in public-private partnership infrastructure projects: comparative study. Journal of infrastructure systems, 16(4), pp.343-351.

Kunisch S, Menz M, Bartunek JM, Cardinal LB. Denyer, D (2018) Feature topic at organizational research methods: How to conduct rigorous and impactful literature reviews? Organizational Research Methods 21: 519-523

Linnenluecke MK (2017) Resilience in business and management research: A review of influential publications and a research agenda. International Journal of Management Reviews, 19: 4–30.

Liu, J. και συν., 2015. Life cycle critical success factors for public-private partnership infrastructure projects. *Journal of Management in Engineering*, 31(5), p. 04014073

Liff, S., Steward, F.: Community e-gateways: locating networks and learning for social inclusion; *Information, Communication and Society* 4, 2001

McQuaid, R.W.: The Role of Partnerships in Urban Economic Regeneration, *International Journal of Public-Private Partnerships* 2, 1, 3-28, 1999

McQuaid, R.W.: Entrepreneurship and ICT Industries: Support from Regional and Local Policies; *Regional Studies* 36, 2002

McQuaid, R.W.: The Changing Nature of Work and Transport, in: Hine, J. and J. Preston (eds), *Integrated Futures and Transport Choices - UK Transport Policy Beyond the 1998 White Paper and Transport Acts*, Ashgate; Aldershot, pp. 55-67, 2003.

McQuaid, R.W., LINDSAY, C. and M. GREIG: Re-Connecting the Unemployed: ICT and Services for Job Seekers in Rural Areas; *Information, Communication & Society* 7, 2004

Monbiot, G. *Captive State: The Corporate Takeover of Britain*, Macmillan; London, 2000

Michalski W., Miller R., Stevens, B.: Anatomy of a Long Boom, in: *The Future of the Global Economy. Towards a Long Boom?*; Paris: OECD, 1999

Marks G., McAdam D., 1996. Social movements and the changing structure of political opportunity in the European Union' in Marks G., Scharpf W.F., Schmitter C.F., και Streeck W., (editors), *Governance in the European Union*, London: Sage Publications, pp. 95-120.

Marra A., 2006. Mixed Public-Private Enterprises in Europe: Economic Theory and an Empirical Analysis of Italian Water Utilities, Bruges European Economic Research Papers, no. 4.

McCarthy J., Pollock S.H.A., 1997. Urban regeneration in Glasgow and Dundee: a comparative evaluation, Land Use Policy, 14 (2), 137-149.

Metaxas T., 2006. Implementing Place Marketing Policies In Europe: A Comparative Evaluation Between Glasgow, Lisbon and Prague, International Journal of Sustainable Development and Planning, 1 (4), 399-418.

Metaxas T., Kallioras D., 2007. Cities' economic development and regional competitiveness: the case of Larissa-Volos dipole in Thessaly region, Review of Economic Sciences, 12, 115-136.

Metaxas T., Lalenis K., 2002. Strategic Planning as type of planning and tool of efficient Urban Administration, Aeichoros, 5(1), 4-37 [in Greek].

Metz W., 1990. What industry expects from localities' in Bennett, R. and Krebs, G (1991) 'Local Development Public-Private Partnerships Initiation in Britain and Germany' Belhaven Press, London, NY.

Ministry of Economy and Finance, General Secretariat of Investments and Development, CSF Managing Authority, (2005), Structural Interventions in Greece: Policies, Results, Perspectives – An Information Report.

Ministry of Economy and Finance, General Secretariat of Investments and Development, CSF Managing Authority, (2006), Guide for the implementation of Public Private Partnerships in Greece, Athens.

Monne, X. P., 2004. The role of the European Union in Local and Regional Development, World Bank Institute City Round OECD, Paris, 16 February 2004.

Moreno-Jimenez A., 2001. Interurban shopping, new town planning and local development in Madrid metropolitan area, *Journal of Retailing and Consumer services*, 8(5), 291-298.

Municipality of Larissa (2001), Department of Public Works, Procurement Summary (Regarding the Realization of an Underground Parking Station and the Rehabilitation of Town Squares in the City of Larissa), Larissa, 2 October (in Greek).

Municipality of Larissa (2005), Department of Organization and Planning, Paper with C/N 11037/28.06.05 (Regarding the Rehabilitation of the Former “Xenia Hotel” in the City of Larissa), 2005, (in Greek).

Miraftab, F. (2004). Public Private Partnerships: The Trojan Horse of Neoliberal Development? *Journal of Planning Education and Research* , 89-101.

Metaxas, T. (2011) ‘Local authorities entrepreneurial capacity in Southeastern Europe: an enterprises’ perspective’, *Romanian Economic and Business Review*, Vol. 6, No. 1, pp.18–36.

Mohr, A. (2004) ‘Governance though ‘public private partnerships’: gaining efficiency at the cost of public accountability?’, *International Summer Academy on Technology Studies – Urban Infrastructure in Transition*, pp.235–248.

Metaxas, T., & Preza, E. (2015). *Public-private partnerships in Southeastern Europe: Croatia. International Journal of Public Policy*, 11(1/2/3), 86. doi:10.1504/ijpp.2015.068845

Nijkamp, P., Van der Burch, M. and Vidigni, G. (2002) ‘A comparative institutional evaluation of public-private partnerships in Dutch urban land-use and revitalization projects’, *Urban Studies*, Vol. 39, No. 10, pp.1865–1880.

Nijkamp P., Van der Burch M. and Vidigni G., 2002. A comparative institutional evaluation of public-private partnerships in Dutch urban land-use and revitalization projects, *Urban Studies*, 39(10), 1865-80.

National Audit Office (NAO) The Skye Bridge, NAO; London, 1999
http://www.nao.gov.uk/publications/nao_reports/se1999_55.pdf (accessed 5 May 2006).

Oberender, P., Rudolf, T.: Public Private Partnership;
Wirtschaftswissenschaftliches Studium – WiSt 33, 2004

Oberösterreichischer Landesrechnungshof (Court of Audits of the Province of Upper Austria): *Initiativprüfung Umfahrung Ebelsberg*; Linz, 2002

Osborne, St.P. (2000) *Public-Private Partnerships: Theory and Practice in an International Perspective*, Routledge, London/New York.

Perić, M. and Dragičević, D. (2011) ‘Public and private sector partnership – exit opportunity from the global crisis?’, Paper presented at the 5th International Scientific Conference ‘Entrepreneurship and Macroeconomic Management: Reflections on the World in Turmoil’, March 24–26, in Pula, Croatia.

POST (Parliamentary Office of Science and Technology): *Government IT Projects*; London: HMSO, 2003

Puwein, W., Czerny, M., Handler, H., Kletzand, Weimngartler, M.: *Modelle der „Public Private Partnership“ im Lichte der theoretischen Diskussion und der empirischen Erfahrungen*; Austrian Institute for Economic Research, Vienna 2004

Papaioannou P., Peleka M., 2006. Recent Experience on Success and Failure Stories from Funding Large Transportation Projects in Greece, paper presented at 1st International Confer-

ence on Funding Transportation Infrastructure, Banff, Alberta, Canada, 2-3 August 2006.

Pongsiri, N. (2002). Regulations and public-private partnerships. *The International Journal of Public Sector Management* , 487-495.

Pongsiri, N. (2003). Public Private Partnerships in Thailand: A Case Study of the Electric Utility Industry. *Public Policy and Administration* , 69-90.

Pratap V. Kumar (2020) Public-Private Partnership (PPP) project failures: Don't put zombies on life-support Διαθέσιμο στο:

<https://www.financialexpress.com/opinion/public-private-partnership-ppp-project-failures-dont-put-zombies-on-life-support/2146855/>

Papaioannou P., Peleka M., (2006) Recent Experience on Success and Failure Stories from Funding Large Transportation Projects in Greece 1st International Conference on Funding Transportation Infrastructure, Banff, Alberta, Canada, 2-3 August 2006

Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010 (OJ L 348, 20.12.2013, p. 129).

Regulation (EU) 2015/1017 of the European Parliament and of the Council of 25 June 2015 on the European Fund for Strategic Investments, the European Investment Advisory Hub and the European Investment Project Portal and amending Regulations (EU) No 1291/2013 and (EU) No 1316/2013 – the European Fund for Strategic Investments (OJ L 169, 1.7.2015, p. 1).

Regan, M., Smith, J. & Love, P. E., 2011. Impact of the capital market collapse on public-private partnership infrastructure projects. *Journal of construction engineering and management*, 137(1), pp. 6-16.

Roumboutsos, A., & Anagnostopoulos, K. P. (2008). *Public-private partnership projects in Greece: risk ranking and preferred risk allocation*. *Construction Management and Economics*, 26(7), 751–763. doi:10.1080/01446190802140086

Raco M., Flint J., 2001. Communities, places and institutional relations: assessing the role of area-based community representation in local governance, *Political Geography*, 20, 585-612.

Rashed, M.A. and Alam, M.M. 2010. Delivering Countywide Cost-Effective and Better Education Services: The Models of Public Private Partnership (PPP), *Technics Technologies Education Management*, Vol. 5(4), pp. 875- 880.

Regan, M. (2009). A Survey of Alternative Financing Mechanisms for Public Private Partnerships. Research Report, Mirvac School of Sustainable Development, Faculty of Business, Technology, and Sustainable Development, Bond University. Available at < <http://www.iaq.com.au/images/PDF/Research/MR%20Research%20Report%20No%202.pdf>>

Rosenaue, P. V. (1999). The Strengths and Weaknesses of Public-Private Policy Partnerships. *American Behavioral Scientist*, 10-34.

Stiglitz, J.E. and Wallsten, S.J. 1999, „Public-private technology partnership: Promises and pitfalls, *American Behavioral Scientist*, vol. 43, pp. 52-73.

Savas, S.E. (2000) *Privatisation and Public-Private Partnerships*, Chatham House Publishers and Seven Bridges Press, New York.

Seo J-K., 2002. Re-urbanization in Regenerated Areas of Manchester and Glasgow', *Cities*, 19 (2), 113-121.

Simpson F., Chapman M., 1999. Comparison of urban governance and planning policy: East looking West, *Cities*, 16, 353-364.

SQW., 1998. Strategic partnership and local employment ini-

tiatives: a report to the EEC Task Forces for small and medium enterprises (Segal Quince Wicksteed Cambridge).

Sørensen E., 2002. Democratic theory and network governance, *Administrative Theory and Praxis*, 24 (4), 693-720.

Strategic Development Plan of Larissa (Master Plan), 2002. University of Thessaly, School of Engineering, dept. of Planning and Regional Development Strategic Plan for Prague (draft), (1998) by City Development Authority of Prague.

Strange I., 1997. Directing the show? Business leaders, local partnership, and economic regeneration in Sheffield, *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15, 1-17
Syrett S., 1994. Local Power and Economic Policy: Local Authority Economic Initiatives in Portugal, *Regional Studies*, 28(1), 53-67.

State Aid Decisions C(2013) 9274 final, Subject: State aid SA.36893 (2013/N), C(2013) 9253 final, State aid SA.36878 (2013/N), C(2014)7798 final, State aid SA.39224 (2014/N)

Sack, D.: Gratwanderung zwischen Partizipation und Finanzengpässen. Ein Überblick über die deutsche Public Private Partnership Entwicklung; *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen* 26, 2003

Schaffhauser-Linzatti, M.: The Presence of Public Private Partnership Models in the Internet: An Austrian Survey; paper delivered at the 10th International Conference on Public and Private Partnerships, Faro 2004

Scherrer, W.: The employment impact of communication and information technology in 2005: A possible application of the "long wave" concept?; KYRER A. (ed.): *Neue Politische Ökonomie 2005*; München, 2001

Scherrer, W.: Information deficiencies in place marketing and the scope for PPP: Evidence from the City of Salzburg; Montanheiro, L. et al (eds.): *Public and Private Sector Partnerships: Exploring Co-operation*; Sheffield 2002

Scherrer, W.: Tackling core issues of regional economic policy: Some considerations and recent experience from Salzburg; SIR-Mitteilungen und Berichte Nr. 31/32, 2005

Serwaes, J., Heinderyck, F.: The 'new' ICTs environment in Europe: closing or widening the gaps?; Telematics and Informatics, 19, 2002

Silva, M.R., RODRIGUEZ, H.: Public-Private Partnerships and the Promotion of Collective Entrepreneurship; paper delivered at the 11th International Conference on Public and Private Partnerships; Iasi, 2005

Treasury: The: Value for Money Assessment Guidance; London, The Treasury, 2004

Treasury: The: PFI Signed Projects List - December 2004, London: HM Treasury, available on-line at: http://www.hm-treasury.gov.uk/media/D90/70/PFI_signedprojects_dec04.xls, 2005a, accessed 05/01/06

Treasury: The: Lisbon Strategy for Jobs and Growth: UK National Reform Programme; London: HM Treasury, 2005b, available on-line at: http://www.hm-treasury.gov.uk/media/093/DD/lisbon_jobs131005.pdf, 2005b, accessed 05/01/06

Treasury: The: Public Private Partnerships: the Government's Approach; London: GSO, 2000

Tranfield, D, Denyer, D, Smart, P (2003) Towards a methodology for developing evidence-informed management knowledge by means of systematic review. *British Journal of Management* 14, 207–222

The Canadian Council for Public-Private Partnerships (CCPPP), (2011). Available at <http://www.pppcouncil.ca/aboutPPP_definition.asp> (Retrieved on January 25, 2011)

Transport Policy and Tourism Section. 2010. A Legal Perspective of Public Private Partnerships. Transport and Tourism Division, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP).

Unescwas.org (2019) Public Private Partnership (PPP) for Ports Development and Operation
Διαθέσιμο στο:

https://www.unescwa.org/sites/default/files/event/materials/PPP%20for%20Ports%20Development%20and%20Operation_Final%20Report_.pdf

US Department of Commerce: The emerging digital economy II; Washington DC:

US Department of Commerce, 1999

Vining, A. R., & Boardman, A. E. (2008). Public Private Partnerships: Eight Rules for Governments. Public Works Management and Policy , 149-161.

van den Berg L., Braun E., 1999. Urban competitiveness, Marketing and the need for Organizing capacity. Urban Studies, 36 (5-6), 987-999.

Vasconcelos L T., Reis A C., 1997. Building new institutions for Strategic Planning: Transforming Lisbon into the Atlantic capital of Europe' in Healy P., Khakee A., Motte A., Needham B., 1997 'Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe', ch. 6, UCL, Press.

WATIAC (Western Australia Technology and Industry Advisory Council): Initiating and Supporting Major Economic Infrastructure for State Development: Opportunities for Government; Perth 2004 (Access 10 September 2005)

<http://www.wa.gov.au/tiac/opportunities/index.htm>

Ward S., 1990. Local industrial promotion and development policies 1899-1940, *Local Economy*, 5, 100-118.

Waters R., Smith L.H., (2002), *Regional Development Agencies and Local Economic Development: Scale and Competitiveness in High-technology Oxfordshire and Cambridgeshire*, *European Planning Studies*, 10(5), 633-649.

Wallis, J and Dollery, B. (2002) *Local Government Capacity and Social Capital*, Economic Discussion Paper No. 0207, University of Otago, New Zealand.

Ward, S. (1990) 'Local industrial promotion and development policies 1899-1940', *Local Economy*, Vol. 5, No. 2, pp.100–118.

Watson, D. (2004) 'The challenge for public accounts committees in evaluating public-private partnerships', *Australian Accounting Review*, Vol. 14, No. 2, pp.78–84.

World Bank. 2018. *Policy Guidelines for Managing Unsolicited Proposals in Infrastructure Projects, Volumes 1–3*. Washington, DC.

Williamson, O. (1975). *Markets and hierarchies: Analysis and antitrust implications*. New York: The Free Press.

Webster J, Watson RT (2002) Analyzing the past to prepare for the future: Writing a literature review. *MIS Quarterly* xiii–xxiii.

Ypodomes.com (2022) The 37 new big infrastructure projects via PPP in Greece – Which sector dominates the list Διαθέσιμο στο: <https://ypodomes.com/what-are-the-37-major-ppp-projects-to-be-constructed-roads-dams-and-buildings-on-the-spotlight/>

Xie Q., Stough R., 2002. Public Private Partnerships in Urban Economic Development and Prospects of their Application in China, Paper presented at the International Conference “Transitions in Public Administration and Governance, Beijing, 15-19/6/2002.

ZgöU: Public Private Partnership. Positionspapier des Wissenschaftlichen Beirats der Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft; Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen, 77, 2004

Zou, P. X., Wang, S., & Fang, D. (2008). A life-cycle risk management framework for PPP infrastructure projects. *Journal of Financial Management of Property and Construction*, 123-142.

Βενιέρης Ιάκωβος, (2007), “ΣΔΙΤ – Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, Το Συμβατικό Πλαίσιο” ISBN 978-960-272-410-1, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Νόμος Υπ' Αριθμ. 4412 (ΦΕΚ Α' 147/08-08-2016)

Νόμος Υπ' Αριθμ. 4413/2016

Φλυτζάνι Σ., Γιαουτζί Μ., (2008) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) Αναγκαιότητα η προσαρμογή στις απαιτήσεις εξέλιξης της επιχειρηματικότητας ΕΜΠ ΕΠΕΑΕΚ II Προγραμμα Τεχνολογία και Επιχειρηματικότητα II Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/318378392_Sympraxeis_Demosiou_kai_Idiotikou_Tomea_SDITAnankaioteta_e_prosarmoge_stis_apaiteseis_exelikes_tes_epicheirematikotetas