ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΜΣ «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ»

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ «ΛΥΣΗ Ή ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ;»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΚΟΥΦΟΓΙΑΝΝΗ,
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΕΝΗΣ
Επίκουρος Καθηγητής

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ «ΛΥΣΗ Ή ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ; »

της Βασιλικής Κουφογιάννη

Πολιτικός Μηχανικός (Πανεπιστήμιο Πατρών)

και υπό την επίβλεψη του κ. Κωνσταντίνου Λαλένη,

Επίκουρος Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)

κατατέθηκε στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, στα πλαίσια ολοκλήρωσης του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΠΜΣ) με γνωστικό αντικείμενο «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ»

Βόλος, Σεπτέμβριος 2011

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ή ΣΔΙΤ) εμφανίζονται παγκοσμίως ως ένας τρόπος κάλυψης δημοσίων απαιτήσεων για κατασκευή έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών. Η θεσμοθετημένη εισαγωγή αυτού του τρόπου περάτωσης δημοσίων αναγκών, πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας μέσω του Νόμου 3389/2005.

Στην πράξη, οι ΣΔΙΤ αποτελούν μέσο παραχώρησης στους ιδιώτες επιχειρηματίες δραστηριοτήτων που ανήκουν κατά τεκμήριο στο δημόσιο τομέα. Οι δραστηριότητες αυτές αναλαμβάνονται εξ᾽ ολοκλήρου από τους ιδιωτικούς φορείς όχι μόνο για τη μελέτη και την κατασκευή εγκαταστάσεων (που αφορούν δημόσια έργα ή υπηρεσίες) αλλά και τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων αυτών.

Οι Συμπράξεις αποτελούν μια πολυσύνθετη διαδικασία, η οποία δεν εμπεριέχει μόνο νομικά και τεχνικά θέματα, αλλά και θέματα αστικής αναδιάρθρωσης και διεθνή ανταγωνισμού, χρηματοοικονομικά, κοινωνικά, χωροταξικά και διαχείρισης χώρου, πολιτικά και περιβαλλοντικά.

Το ερώτημα το οποίο ειδικότερα μελετά και καλείται να απαντήσει η παρούσα διπλωματική εργασία είναι, εάν η διαχείριση αξιοποίησης των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, σε περιφερειακό επίπεδο και σε κεντρικό κυβερνητικό σχεδιασμό, μπορεί να δώσει λύσεις στα προβλήματα της σύγχρονης εποχής και συγκεκριμένα διέξοδο στην οικονομική κρίση ή είναι ένα ακόμα θύμα αυτής.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Συμπράξεις, Δημόσιος και Ιδιωτικός Τομέας, ΣΔΙΤ, Συγχρηματοδοτούμενα Έργα.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ABSTRACT

The public and private partnerships (PPP), appear worldwide as a way to cover public demands for the construction of infrastructure works and services. The public and private partnerships which are the new way to cope with the public needs, is passed by the (3389/2005) law.

The public and private partnerships actually give the individual businessmen activities that mostly belong to the public sector. These activities are diametrically undertaken by the private sectors not only for the construction of the facilities but also for the function, maintenance and utilization of these facilities.

The PPP are considered to be a complicated process that not only includes legal and technical issues but also international competition issues, financial, political, social as well as environmental issues.

What this diplomacy is trying to figure out and answer is, whether the public and private partnerships are worth using, in regional level and from the central governmental planning, if they can give a solution to the problems of our modern world and more specifically, if they can give an outlet to the economic crisis or if they are another victim of the economic crisis.

KEY WORDS: Partnerships, Public-Private sector, PPP, PFI, co-financed projects.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΣΚΟΠΟΣ

Ο στόχος της παρούσας μεταπτυχιακής μελέτης, έγκειται κατ' αρχάς στην παρουσίαση μιας όσο το δυνατό πληρέστερης και ολοκληρωμένης προσέγγισης των ΣΔΙΤ, τόσο από θεωρητική σκοπιά όσο και από πρακτική. Το θέμα που πραγματεύεται είναι θέμα επιχειρησιακής έρευνας, οικονομικών σπουδών, πολιτικής επιστήμης, ευρωπαϊκής ανάπτυξης και γεωγραφικής ανάλυσης. Το σημείο επαφής όλων αυτών, όπως θα δούμε και στα ακόλουθα κεφάλαια είναι να καλυφθούν διοικητικά και πολιτικά ζητήματα, θεσμικά και τεχνικά θέματα, κίνδυνοι και χρονικές καθυστερήσεις, προβλήματα χρηματοδοτήσεων, περιβαλλοντικά και εξωτερικά κόστη.

Οι Συμπράξεις αποτελούν θέμα στο οποίο μπορεί να εφαρμοστεί μια σειρά μεθοδολογικών εργαλείων που αποκομίσθηκαν κατά τη διάρκεια της φοίτησης. Η διεπιστημονικότητα στη γεωγραφική έρευνα είναι που δίνει το συγκριτικό πλεονέκτημα στην προσέγγιση του θέματος, μέσω ανάλυσης ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων. Με αυτό το σκεπτικό, οι ΣΔΙΤ παρουσιάζονται ως νομοθετικά εργαλεία με διαφορετική βαρύτητα ανά χώρα, με ξεχωριστά ιστορικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα, που έφεραν ευνοϊκές συνθήκες στη διεξαγωγή επενδύσεων.

Τελικός στόχος είναι η κριτική προσέγγιση οικονομικο-κοινωνικών επιπτώσεων και ειδικότερα η απάντηση στο ερώτημα αν η αξιοποίηση των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, σε περιφερειακό επίπεδο και σε κεντρικό κυβερνητικό σχεδιασμό, μπορεί να δώσει λύσεις στα προβλήματα της σύγχρονης εποχής και διέξοδο στην οικονομική κρίση ή είναι ένα ακόμα θύμα αυτής.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ I

ΣΚΟΠΟΣ III

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ XII

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ 3

1.1. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ 3
1.2. Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ 5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ 7

2.1. Ο ΝΟΜΟΣ 3389/2005 7
2.2. ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΣΔΙΤ 8
2.3. ΜΟΡΦΕΣ ΣΔΙΤ 10
2.4. ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ 17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ 21

3.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ 21
3.2. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ 23
3.3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ 27
3.4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΕ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ 34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΓΙΑΤΙ ΣΔΙΤ; 43

4.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΔΙΤ 43
4.2. ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΔΙΤ 45
4.3. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (ΓΙΑΤΙ ΚΑΙ ΠΟΤΕ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ) 47

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ «ΛΥΣΗ Ή ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ;»..... 51

5.1. ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ, ΥΦΕΣΗ ΚΑΙ ΣΔΙΤ..... 51
5.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ..... 52
5.2.1. ΑΠΟΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ..... 52
5.2.2. ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ IFC..... 54
5.3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ..... 55
5.3.1. ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ..... 55
5.3.1.1. ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ..... 55
5.3.1.2. ΓΑΛΛΙΑ..... 59
5.3.1.3. ΙΣΠΑΝΙΑ..... 61
5.3.1.4. ΙΤΑΛΙΑ..... 62
5.3.1.5. ΓΕΡΜΑΝΙΑ..... 64
5.3.1.6. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ..... 65
5.3.1.7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ..... 66
5.3.1.8. ΣΛΟΒΑΚΙΑ..... 66
5.3.2. ΥΠΟΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ..... 66
5.3.2.1. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ..... 66
5.3.2.2. ΚΑΝΑΔΑΣ..... 68
5.3.2.3. ΗΠΑ..... 68
5.3.2.4. ΡΩΣΙΑ..... 69
5.3.2.5. ΙΝΔΙΑ..... 70
5.3.2.6. ΤΟΥΡΚΙΑ..... 70
5.3.2.7. ΙΟΡΔΑΝΙΑ..... 71
5.3.2.8. ΛΙΒΑΝΟΣ..... 72
5.3.2.9. ΑΙΓΥΠΤΟΣ..... 72
5.3.2.10. ΙΑΠΩΝΙΑ..... 74
5.3.2.11. ΜΕΞΙΚΟ..... 74
5.3.2.12. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ..... 74
5.4. ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΟΙ ΣΔΙΤ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ;..... 75
5.4.1. ΑΡΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ..... 75
5.4.2. ΜΕΤΡΑ..... 76
5.4.3. ΡΗΤΡΕΣ..... 77
5.4.4. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ..... 80
5.4.5. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΗΣ ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ..... 85
5.4.6. ΣΥΝΕΝΩΣΗ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΣΔΙΤ+ΕΣΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... 85
5.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... 88
5.5.1. ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ..... 88
5.5.2. ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ..... 91

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 93

6.1. ΚΡΙΣΙΜΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΜΟΡΦΗΣ ΣΔΙΤ 93

6.2. ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ..... 96

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 101

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 106

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 : ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ 20

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: ΈΡΓΑ ΣΔΙΤ ΕΚΤΟΣ ΕΥΡΩΠΗΣ 22

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: Η ΑΓΟΡΑ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 25

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 2.1.Α ΚΑΙ 2.1.Β: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΕ ΚΑΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ 17

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΣΧΗΜΑ 2.1: ΜΟΝΤΕΛΟ BOT ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ 13

ΣΧΗΜΑ 4.1: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ VALUE FOR MONEY (VFM) ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ 45

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 3.1: ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 24

ΧΑΡΤΗΣ 3.2: ΥΠΟ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΣΔΙΤ ΑΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 32

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 3.1 ΚΑΙ 3.2: ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΙΟΥ 28
ΕΙΚΟΝΑ 3.3 ΚΑΙ 3.4: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ 29
ΕΙΚΟΝΑ 3.5 ΚΑΙ 3.6: ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ 29

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1: ΈΡΓΑ ΣΔΙΤ 10
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2: ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΔΙΤ 18
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.3: ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΔΙΤ 19
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ (BY CAPITAL VALUE) ΑΝΑ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ 26
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ (BY CAPITAL VALUE) ΑΝΑ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ 27
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1: ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ 56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΔΙΤ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥΣ (2004) 58

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΑΚΜ : Αυτόνομη Κοινότητα Μαδρίτης

Ε.Κ. : Ευρωπαϊκή Κοινότητα

Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ : Διϋπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

ΔΕΔ-Μ : Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

ΔΕΚΟ : Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί

Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. : Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Ε.Ε. : Ευρωπαϊκή Ένωση

Ε.Κ : Ευρωπαϊκή Κοινότητα

ΕΕΣ : Εταιρεία Ειδικού Σκοπού

ΕΛΚΕ : Ειδικός Λογαριασμός Κονδυλίων Έρευνας

ΕΟΚΕ : Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

ΕΠΑ : Εταιρεία Παροχής Αερίου

ΕΣΠΑ : Ειδικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΕΤΕπ : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

ΕΤΑΑ : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης

ΕΤΕ : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

ΕΤΠΑ : Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΗΠΑ : Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΥΠΑ : Υπουργείο Πολιτικής Αεροπορίας

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΤΠ : Κοινή Τεχνολογική Πρωτοβουλία

Ν. : Νόμος

Ο.Τ.Α. : Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΟΛΠ : Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Π.Δ. : Προεδρικό Διάταγμα

ΣΔΙΤ : Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

ΤτΕ : Τράπεζα της Ελλάδος

ΥΠΕΧΩΔΕ : Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας, Δημοσίων Έργων

BBO : Buy Build Operate

BBO : Buy Build Operate

BOLT : Build Own Lease Transfer

BOO : Build Own Operate

BOOT : Build Own Operate and Transfer

BOT : Build Operate Transfer

BTO : Build Transfer Operate

DBFO : Design Build Finance Operate

DBO : Design-Built-Operate

DLA : Defense Logistics Agency

EPPPC : European Public-Private Partnership Center

LGTT : Loan Guarantee Instrument for Trans European Transport Network Progects

LRO : Lease Rehabilitate Operate

PEIT : Plan Estrategico de Infraestructuras y Transporte

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

PFI : Private Finance Initiative

PPP : Public Private Partnerships

PWC : Pricewaterhousecoopers

RSFF : Risk Sharing Finance Facility

SCUT : Sem Cobranca ao Utilizator

U.K. : United Kingdom

VFM : Value For Money (Οικονομική Αποδοτικότητα)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Καθώς η ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας σηματοδοτεί και την ολοκλήρωση της φοίτησης μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Πολεοδομία – Χωροταξία», οφείλω να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα της διπλωματικής μου, Επίκουρο Καθηγητή του ΤΜΧΠΠΑ του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας κ. Κωνσταντίνο Λαλένη, για την πολύτιμη καθοδήγησή του, τις συμβουλές και την ουσιαστική υποστήριξη της προσπάθειάς μου.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Καθηγήτρια του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ και Διευθύντρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων» κα. Ρία Καλφακάκου, για την εποικοδομητική συζήτηση που είχαμε και για το χρόνο που μου διέθεσε.

Επιπλέον, ευχαριστώ τους καθηγητές μου για όλα όσα με δίδαξαν και τους συμφοιτητές μου για όλα όσα ζήσαμε κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών. Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω το συνάδελφό μου Αλέξη Καντλή, για τις συμβουλές του ως προς τη σύνταξη και μορφοποίηση του κειμένου ενώ θερμές ευχαριστίες αξίζει ιδιαίτερα η φίλη μου Μιρέλλα Δήμου, επειδή τίποτα από τα παραπάνω δεν θα είχε συμβεί χωρίς την προτροπή της να κάνω αίτηση στο συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, τον παππού μου και τον σύντροφό μου, που με στηρίζουν πάντοτε σε κάθε μου βήμα.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική μελέτη ασχολείται με το θεσμό των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (γνωστός ως ΣΔΙΤ ή με τον αγγλικό όρο Public- Private Partnerships, (P.P.P). Η σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα είναι η μακροχρόνια συνεργασία για οικονομικό όφελος, η οποία συνάπτεται εγγράφως μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών. Τις τελευταίες τρεις, περίπου, δεκαετίες σε πολλές ευρωπαϊκές αλλά και διεθνείς χώρες του κόσμου, οι διαδικασίες σχεδιασμού, ανάπτυξης και υλοποίησης κοινωφελών έργων αναθεωρούνται (εξ' αιτίας νέων οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών δεδομένων). Η αναθεώρηση αυτή έχει ενθαρρύνει τη μετάβαση προς συμβάσεις συνεργασίας με βάση αμοιβαία συμφέροντα, που καταρτίζονται ανάμεσα στους Δημόσιους Φορείς (Δημόσιο, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου) και στα νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, δηλαδή τους Ιδιωτικούς Φορείς.

Στο παρελθόν η κατασκευή όλων των δημοσίων έργων και εν γένει των υποδομών της χωράς (μεταφορές, ενέργεια, υδραυλικά συστήματα, επικοινωνίες), ως απαραίτητων μέσων λειτουργίας και ανάπτυξης μίας κοινωνίας, παραδοσιακά προγραμματίζεται και υλοποιείται με την ευθύνη του δημοσίου τομέα, ως μέρους της γενικότερης κρατικής επενδυτικής πολιτικής, η οποία είναι αναγκαία για τη διατήρηση της κοινωνικοοικονομικής αναπαραγωγής και των ρυθμών ανάπτυξης (Σκάγιαννης, 1994).

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης των απόψεων σχετικά με την έκταση της δραστηριότητας του δημοσίου τομέα και την αναγκαιότητα της αποτελεσματικότητάς της, τέθηκε το θέμα της ιδιωτικοποίησης των υποδομών που χρηματοδοτούνται εκ των φορολογικών εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Σε αυτό συνέβαλε το γεγονός ότι, οι προσπάθειες μείωσης σε πολλά κράτη των ελλειμμάτων οδηγούν σε συνολική μείωση των δημοσίων δαπανών που συχνά καταλήγουν σε μείωση των επενδύσεων. Έτσι, οι πιέσεις για την εμπλοκή των ιδιωτών, αφενός αποσκοπούν στη συμπλήρωση της ανεπαρκούς δημόσιας δραστηριότητας, αφετέρου στον εξορθολογισμό της και την καλύτερη διαχείριση του δημιουργούμενου κεφαλαίου.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Έτσι η κεντρική κυβέρνηση έτεινε αρχικά σε επιμερισμό του βάρους με την υλοποίηση πολλών έργων από ευρύτερους δημόσιους φορείς (ΟΤΑ, ΔΕΚΟ) και στη συνέχεια εστράφη στη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, μέσω συμβατικών ρυθμίσεων (Σκάγιαννης, 1994).

Εν συνεχεία δε, ο ρόλος του κράτους στον οικονομικό τομέα πέρασε από αυτό του άμεσου φορέα σε ένα ρόλο οργανωτή, ρυθμιστή και εκτελεστή. Σε αυτή την εξέλιξη εξάλλου εντάσσεται και η ανάπτυξη των έργων ΣΔΙΤ.

Ο θεσμός των ΣΔΙΤ, ως εναλλακτικός μηχανισμός χρηματοδότησης δημοσίων υπηρεσιών, έχει ενσωματωθεί επίσης στο νομοθετικό πλαίσιο των ΗΠΑ, Καναδά, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Πορτογαλίας, Μεξικού, Βραζιλίας και προσφάτως στην Ελλάδα με το νόμο 3389/2005[1]

[1] http://www.parliament.gr/ergasiew/nomosxedia/validNomosxedio/s-dimosio-pap.pdf

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

1.1. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ο γενικός όρος "Σύμπραξη Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα" (Public Private Partnership) αναφέρεται σε όλες τις πιθανές μορφές συνεργασίας των Δημόσιων Αρχών με τον Ιδιωτικό Τομέα, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή, ανακαίνιση, διαχείριση ή συντήρηση μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας (Κούτρας κ.ά, 2005).

Η πρώτη μορφή σύναξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα είναι οι συμβάσεις παραχώρησης. Η Παραχώρηση είναι μια συμφωνία, βάσει της οποίας η Αναθέτουσα Αρχή αναθέτει στον Παραχωρησιούχο - Ανάδοχο να εκτελέσει ένα Δημόσιο Έργο ή να παράσχει Δημόσια Υπηρεσία, αναλαμβάνοντας κινδύνους και ευθύνες με δαπάνη δική του. Σε αντάλλαγμα ο Ανάδοχος αμοίβεται εισπράττοντας τέλη από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της συμφωνηθείσας περιόδου παραχώρησης (Δημόγλου, 2002).

Η Παραχώρηση είναι ένας τρόπος διαχείρισης των Δημοσίων Υπηρεσιών που εφαρμόζεται σε αρκετά προηγμένα ή και αναπτυσσόμενα κράτη εδώ και αιώνες.

Στην αρχαία Ρώμη αλλά και την αρχαία Ελλάδα η ανάθεση της διαχείρισης Δημόσιων Υπηρεσιών στους επιχειρηματίες της εποχής εκείνης, ήταν συνήθης.

Στην πόλη της Ερέτριας, οι Ερετριείς ανέθεσαν στον εργολάβο Χαιρεφάντη την αποξήρανση της λίμνης των Πτυχών (Λίμνη Δύστος), με αντάλλαγμα την δεκαετή εκμετάλλευση των εδαφών που αποκαλύφθηκαν (336-323 π.Χ.). Το κείμενο της σύμβασης φυλάσσεται σε μαρμάρινη στήλη στο Αρχαιολογικό Μουσείο της Αθήνας.

Τα Μεταλλεία της πόλης - κράτους της Αθήνας, παραχωρήθηκαν συχνά σε ιδιώτες προς εκμετάλλευση. Η περίοδος παραχώρησης της εκμετάλλευσης ποίκιλλε ανάλογα με την ποιότητα των μεταλλευτικών στοών εργάσιμα και αναξάσιμα. Σύστημα εκμίσθωσης φόρων και τελών συναντούμε και στη Μακεδονία επί βασιλείας Περδίκα Γ΄ και Φιλίππου Β. (Στριάγκα, 2006).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Στην πλειονότητα των κρατών μελών της Ευρώπης, το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από το δίκαιο των παραχωρήσεων σε ιδιώτες. Στον 20^{ο} αιώνα, οι συμβάσεις παραχώρησης επιτρέπουν την κατασκευή όχι μόνο αυτοκινητοδρόμων και χώρων στάθμευσης αλλά, επίσης, κέντρα βιολογικού καθαρισμού για διαχείριση αποβλήτων, μουσείων, αερολιμένων, γραμμών τράμ ή υπόγειου σιδηρόδρομου, αστικών υποδομών ή ακόμη την πλήρη ανακαίνιση σχολείων και νοσοκομείων (HM Treasury, 2003/2006).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, στη Μ. Βρετανία ξεκίνησε μια νέα διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Συμπράξεων Δημοσίου –Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), προσαρμοσμένη στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό, θεσμικό κ.λ.π. περιβάλλον. Στόχο είχαν την αναζήτηση εναλλακτικών μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκών, προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων, καθώς οι σχετικές ανάγκες της χώρας αυξάνονταν ενώ ταυτόχρονα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ήταν αρκετά περιορισμένα. Αρχικά αντιμετωπίστηκαν πολλές δυσκολίες που σχετίζονταν κυρίως με την έλλειψη εμπειρίας από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, το υψηλό κόστος συμμετοχής στους διαγωνισμούς, το μη σαφή προσδιορισμό των προδιαγραφών των έργων, την έλλειψη τυποποιημένων τευχών και συμβάσεων και την έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού.

Στη νεότερη ιστορία της χώρας μας, σημαντικά έργα υποδομής εκτελέσθηκαν με παραχώρηση (Στριάγκα 2006, ΕΟΚΕ 2005), όπως:

- Ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθήνας – Πειραιά.
- Παραχώρηση της κατασκευής της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου το 1869 στους Piat και Chollet.
- Η αποξήρανση της λίμνη Κωπαϊδας το 1858.
- Η ηλεκτροδότηση της Αθήνας από την Electric Power Company.
- Η υδροδότηση της Αθήνας από την Αμερικανική εταιρεία Ulen & Co.

Το 2000, το Δημόσιο έχοντας συσσωρεύσει πια σημαντική εμπειρία στην διαχείριση έργων με τη μορφή των συμπράξεων, προχωρεί στη θεσμοθέτηση των ΣΔΙΤ δίνοντας μια πιο ευρεία διάσταση στον όρο αφού περιλαμβάνει εκτός από το PFI (Private Finance Initiative), τις συμβάσεις παραχώρησης (concession agreements) και

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

τις κοινοπραξίες (joint ventures). Επίσης ιδρύεται το Partnership UK, μια ΣΔΙΤ με συμβουλευτικό ρόλο που σε συνεργασία με το National Audit Office είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό και τον έλεγχο των συμβάσεων στη Μεγάλη Βρετανία (Grahame, 2001). Το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας ακολούθησαν με κάποια καθυστέρηση και άλλες χώρες.

Στην Ελλάδα, κατά τα τελευταία χρόνια υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή ή την διαχείριση έργων, που είτε αφορούσαν σε πολύ μεγάλες υποδομές, είτε σε συγκεκριμένα έργα αλλά σε περιορισμένο αριθμών τομέων.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα της συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μέχρι σήμερα αποτελούν το Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και η Αττική Οδός. Η πρακτική που ακολουθείτο, προκειμένου να αναληφθούν τέτοιου είδους επενδυτικές δραστηριότητες ήταν να διαμορφώνεται ένας ξεχωριστός νόμος για κάθε ένα από αυτά τα έργα, καθώς δεν υπήρχε μέχρι τότε το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο που θα επέτρεπε και θα καθόριζε τους όρους για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν ταχύτερα και πιο αποτελεσματικά απ' ότι αν τα είχε αναλάβει εξ ολοκλήρου το Δημόσιο. Παράλληλα, όμως, αν δεν είχαν τεθεί οι βάσεις από το Δημόσιο, ο ιδιωτικός τομέας δεν θα μπορούσε να τα υλοποιήσει.

Παρ' όλη όμως την προσπάθεια, η σχετική εμπειρία, οι γνώσεις και η γενική οργανωτική υποδομή που υπάρχουν σήμερα τόσο στον δημόσιο (περιλαμβανομένου και του ευρύτερου δημοσίου), όσο και στον ιδιωτικό τομέα, εξακολουθούν να είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την έλλειψη ενός εξειδικευμένου αλλά ευέλικτου νομοθετικού πλαισίου, πρακτικά απαγορεύει μέχρι πρόσφατος την εφαρμογή των ΣΔΙΤ σε ευρεία κλίμακα.

1.2. Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας (που μπορεί να εκτείνονται σε διάρκεια και 20 ή περισσότερων

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ετών), οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων και / ή την παροχή υπηρεσιών. Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας υποχρεούται να χρηματοδοτήσει την επένδυση, ενώ αναλαμβάνει και σημαντική ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου. Η Αναθέτουσα Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις της με βάση λειτουργικές προδιαγραφές και εγκρίνει τον αναλυτικό σχεδιασμό του έργου. Ο Ιδιωτικός Φορέας αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης της λειτουργίας του έργου, χρεώνοντας σε ετήσια βάση είτε την Αναθέτουσα Αρχή, είτε απευθείας τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους δύο.

Ουσιαστικά, επομένως, μέσα από τις Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, ο ρόλος του δημόσιου Τομέα αλλάζει, και συγκεκριμένα εξειδικεύεται στην παρακολούθηση και τον έλεγχο της σωστής τήρησης των προδιαγραφών απόδοσης που θέτει στον Ιδιώτη της σύμβασης ΣΔΙΤ. Η λογική που διατρέχει τις ΣΔΙΤ είναι η παροχή βελτιωμένων ποιοτικά και αποδοτικότερων οικονομικά υπηρεσιών στο κοινό, με τη συνδυασμένη αξιοποίηση των πόρων και των δεξιοτήτων του δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα.

Μέσω των ΣΔΙΤ είναι δυνατόν να παραδίδονται περισσότερα έργα ή υπηρεσίες, σύμφωνα με προδιαγεγραμμένες προδιαγραφές ποιότητας, σε συντομότερο χρονικό διάστημα και αυτό γιατί οι ΣΔΙΤ μετατρέπουν τις ογκώδεις αρχικές κεφαλαιουχικές δαπάνες σε τακτικές πληρωμές υπηρεσιών είτε από τους τελικούς χρήστες είτε από το δημόσιου Φορέα στη βάση μακροχρόνιων συμβάσεων, επιτρέποντας έτσι στο δημόσιο τομέα να χρηματοδοτεί έργα ή υπηρεσίες πέρα των διαθέσιμων πεπερασμένων πόρων του. Από λογιστική άποψη, η Αναθέτουσα Αρχή δεν αναλαμβάνει δανειακές υποχρεώσεις για την αγορά ενός περιουσιακού στοιχείου και έτσι η συναλλαγή δεν εμφανίζεται στο σκέλος του παθητικού στον ισολογισμό του δημόσιου τομέα (χρηματοδότηση έργων «εκτός ισολογισμού»).

Δεδομένου ότι η συμβατική δέσμευση του δημόσιου τομέα να αγοράζει υπηρεσίες από τον ιδιωτικό για αρκετές δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση ενός έργου έχει σημαντικές συνέπειες τόσο για τις δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα, όσο και για τον έλεγχο των μελλοντικών δημόσιων δαπανών, είναι απαραίτητο το δημόσιο να τις παρακολουθεί προσεκτικά, ώστε να διασφαλίζεται η προσήκουσα αποπληρωμή του έργου.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

2.1. Ο ΝΟΜΟΣ 3389/2005

Το 2005, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ανέλαβε τη νομοθετική πρωτοβουλία για τη διαμόρφωση ενός σύγχρονου, ευέλικτου και αποτελεσματικού θεσμικού πλαισίου, το οποίο διευρύνει, πέραν των βασικών έργων υποδομής, το πεδίο εφαρμογής των Συμπράξεων, ανταποκρινόμενος στις ανάγκες και τις απαιτήσεις της κοινωνίας και των πολιτών.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο ενσωματώνει όλη την τρέχουσα ευρωπαϊκή και διεθνή εμπειρία και επιτρέπει την κινητοποίηση δυνάμεων και κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα προκειμένου να υποστηριχθούν σχέδια, προγράμματα και δράσεις σε τομείς δραστηριοτήτων όπου μέχρι τώρα το δημόσιο είχε το μονοπώλιο της κατασκευής υποδομών ή της παροχής υπηρεσιών. Το Σεπτέμβριο του 2005 ψηφίστηκε στην Ελληνική Βουλή ο Ν. 3389/2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» για τις ΣΔΙΤ, οι διατάξεις του οποίου είχαν συζητηθεί με τους εκπροσώπους των φορέων που θα αποτελούσαν άμεσα ή έμμεσα τους κύριους εμπλεκόμενους στην υλοποίηση αντίστοιχων συμβάσεων.

Ο νέος νόμος 3389/2005 εισάγει νέες διαδικασίες και έννοιες στο χώρο του ιδιωτικού (outsourcing) σε πεδία της δημόσιας δράσης. Με το νόμο αυτό καθορίζονται το περιεχόμενο των ΣΔΙΤ και το πλαίσιο εφαρμογής τους στην Ελλάδα και προσδιορίζονται οι διαδικασίες προκειμένου ένα έργο να χαρακτηριστεί επιλέξιμο να ενταχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού.

Δύο βασικά σημεία του νόμου είναι:

1. Το πεδίο εφαρμογής του, σύμφωνα με το οποίο οι ΣΔΙΤ θα πρέπει:

- να έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα δημοσίων φορέων
- να προβλέπεται ότι οι ιδιωτικοί φορείς έναντι ανταλλάγματος αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της ΣΔΙΤ, καθώς και των συναφών κινδύνων

- να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, θα γίνεται με κεφάλαια που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς

2. Ο προσδιορισμός των φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών, που είναι οι εξής:

- Ως δημόσιοι φορείς ορίζονται το δημόσιο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, οι ανώνυμες εταιρίες που το σύνολο του μετοχικού τους κεφαλαίου (έμμεσα ή / και άμεσα) ανήκει σε κάποιον από του προηγούμενους φορείς.
- Οι ιδιωτικοί φορείς δεν είναι άμεσα συμβαλλόμενα μέλη, αλλά συμμετέχουν στις συμπράξεις μέσω μιας νέα μορφής Α.Ε., της « ανώνυμης εταιρείας ειδικού σκοπού» (ΕΕΣ), οι οποίες αναλαμβάνουν ανάλογα με την περίπτωση (είτε με ίδια μέσα, είτε με υπεργολαβίες) την ολοκλήρωση των μελετών, την κατασκευή του έργου (ή την παροχή υπηρεσιών) και είτε τη λειτουργία και εκμετάλλευση του είτε τη συντήρησή του σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού. Η ΕΕΣ εξασφαλίζουν επίσης τη χρηματοδότηση του έργου, η οποία προέρχεται συνήθως σε ένα μικρό ποσοστό από κεφάλαια των ιδιωτών και κατά κύριο λόγο από δανειακά κεφάλαια. Στη διάρκεια της λειτουργίας της, η ΕΕΣ εισπράττει τμηματικές πληρωμές διαθεσιμότητας από το Δημόσιο ή / και τέλη από τους χρήστες, αποπληρώνει σταδιακά τα δάνεια των τραπεζών και, εφόσον έχει κέρδη, καταβάλλει μέρισμα στους μετόχους της, αναμένοντας μια εύλογη απόδοση στα ίδια κεφάλαια που έχει επενδύσει[2].

2.2. ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με το νόμο, σε κεντρικό επίπεδο δημιουργούνται δύο όργανα:

[2] Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα 2006

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Α) Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ)

Η Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ είναι το όργανο που έχει επιφορτισθεί με την εξειδίκευση της κυβερνητικής πολιτικής για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων. Στη ΔΕΣΔΙΤ συμμετέχουν ως τακτικά μέλη, ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ο Υπουργός Ανάπτυξης και ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ως έκτακτο μέλος συμμετέχει ο Υπουργός ή οι Υπουργοί που εποπτεύουν κάθε έναν από τους Δημόσιους Φορείς, οι οποίοι προβλέπεται να συμμετάσχουν στη Σύμπραξη. Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών προεδρεύει τη ΔΕΣΔΙΤ, εποπτεύει το έργο της και έχει την ευθύνη της υποβολής των σχετικών εισηγήσεων προς αυτή. Στις αρμοδιότητες της ΔΕΣΔΙΤ εμπίπτουν:

- η έγκριση της υπαγωγής συμπράξεων στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- η ανάκληση τέτοιων εγκρίσεων, σε περίπτωση που οι δημόσιοι φορείς που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του ανωτέρω νόμου δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους
- η απόφαση για την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς ανταλλάγματος,
- η απόφαση για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης,
- η λήψη κάθε άλλης συναφούς απόφασης.

Β) Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ)

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ είναι το συντονιστικό όργανο που συστάθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό την προώθηση του θεσμού των Συμπράξεων μέσω της υποστήριξης των εμπλεκόμενων Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την επιλογή, ανάθεση και εκτέλεση των Συμβάσεων Σύμπραξης. Η ΕΓΣΔΙΤ επικουρεί τη ΔΕΣΔΙΤ και τους Δημόσιους Φορείς και έργο της είναι:

• ο εντοπισμός των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

• η προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων, η διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημόσιων Φορέων, στο πλαίσιο των Διαδικασιών Ανάθεσης που προβλέπονται στο Ν. 3389/2005, για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την εκτέλεση των έργων ή την παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω των Συμπράξεων,

• η παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των παρεπομένων συμφώνων, η τακτική ενημέρωση της ΔΕΣΔΙΤ και η επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων

• η σύνταξη ετήσιας έκθεσης και η παρουσίασή της στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Διάγραμμα 2.1: Έργα ΣΔΙΤ

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, 2006

2.3. ΜΟΡΦΕΣ ΣΔΙΤ

Στη διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων εφαρμογής της συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε διεθνές επίπεδο αναπτύχθηκαν και δοκιμάστηκαν διάφορες μορφές (τύποι/μέθοδοι) Σ.Δ.Ι.Τ.. Οι διαφορές που προκύπτουν μεταξύ τους προέρχονται κυρίως από την κατανομή των επιμέρους αντικειμένων και των σχετικών κινδύνων της συνεργασίας των δύο πλευρών, αλλά και το ποιος διατηρεί την κυριότητα των παγίων.

Οι κυριότεροι τύποι συμβάσεων Σ.Δ.Ι.Τ. είναι οι κάτωθι:

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

1. B.O.T. (Build-Orerate-Transfer) και B.O.O.T. (Build-Own-Operate-Transfer) *(Κατασκευή-Απόκτηση κυριότητας-Λειτουργία-Μεταβίβαση κυριότητας)*

Ο ιδιωτικός φορέας-ανάδοχος κατασκευάζει το έργο με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο, συντηρεί και λειτουργεί το έργο που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση Β.Ο.Τ.) ή έχει εκχωρηθεί στο ίδιο (περίπτωση Β.Ο.Ο.Τ.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στη συνέχεια με τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης) μεταβιβάζει τη λειτουργία του (Β.Ο.Τ.) ή και την ιδιοκτησία του (Β.Ο.Ο.Τ.) στον κρατικό φορέα. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τμήμα ή για το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου, συνεπώς και η περίοδος εκμετάλλευσης πρέπει να είναι επαρκής, προκειμένου ο ιδιώτης μέσω των τελών χρήσης του έργου να επιτύχει μια ελάχιστη απόδοση επί του κεφαλαίου που επένδυσε. Στο τέλος της προκαθορισμένης περιόδου εκμετάλλευσης του έργου από τον ιδιώτη το δημόσιο μπορεί να αναλάβει τη λειτουργία του έργου ή να την αναθέσει εκ νέου στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή και σε τρίτο (Τροβά, 2005).

Πρέπει να τονιστεί ότι σε ένα σχήμα ΒΟΤ η ευθύνη του ιδιώτη δεν περιορίζεται μόνο στην λειτουργία και την συντήρηση της υποδομής αλλά περιλαμβάνει την υλοποίηση μίας αρχικής κατασκευής (Built), την αναβάθμιση κάποιας υπάρχουσας ή την αποκατάσταση κάποιου τμήματος της αρχικής. Σε αυτή την περίπτωση απαιτούνται ογκώδεις επενδύσεις και μεγάλη κινητοποίηση ιδιωτικών πηγών χρηματοδότησης, οι οποίοι αποπληρώνονται από τα έσοδα που αποκομίζονται από τους χρήστες της υποδομής (διόδια, τέλη, φόροι). Το σχήμα ΒΟΤ (κατασκευή – λειτουργία – μεταφορά) χαρακτηρίζεται από την ευθύνη του ιδιωτικού τομέα κατά την διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας της υποδομής μέχρι την παράδοση (μεταφορά) αυτής στο δημόσιο στο τέλος της συμφωνημένης περιόδου. Η αρχική ογκώδης επένδυση που απαιτείται από τον ιδιωτικό τομέα και η επακόλουθη, μεγάλη χρονικά, περίοδος παραχώρησης της υποδομής κάνουν την διανομή του ρίσκου (κίνδυνου) μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών ένα βασικό στοιχείο επιτυχίας σε τέτοιου είδους παραχωρήσεις.

Το σχήμα της ίδιας κατηγορίας με τη μορφή της ΒΟΟΤ σύμβασης μπορεί να οριστεί ως κρατική παροχή σε έναν ιδιωτικό φορέα μίας χρηματοδοτικής παραχώρησης να κατασκευάσει ένα έργο, να είναι ιδιοκτήτης αυτού για συγκεκριμένο χρονικό

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

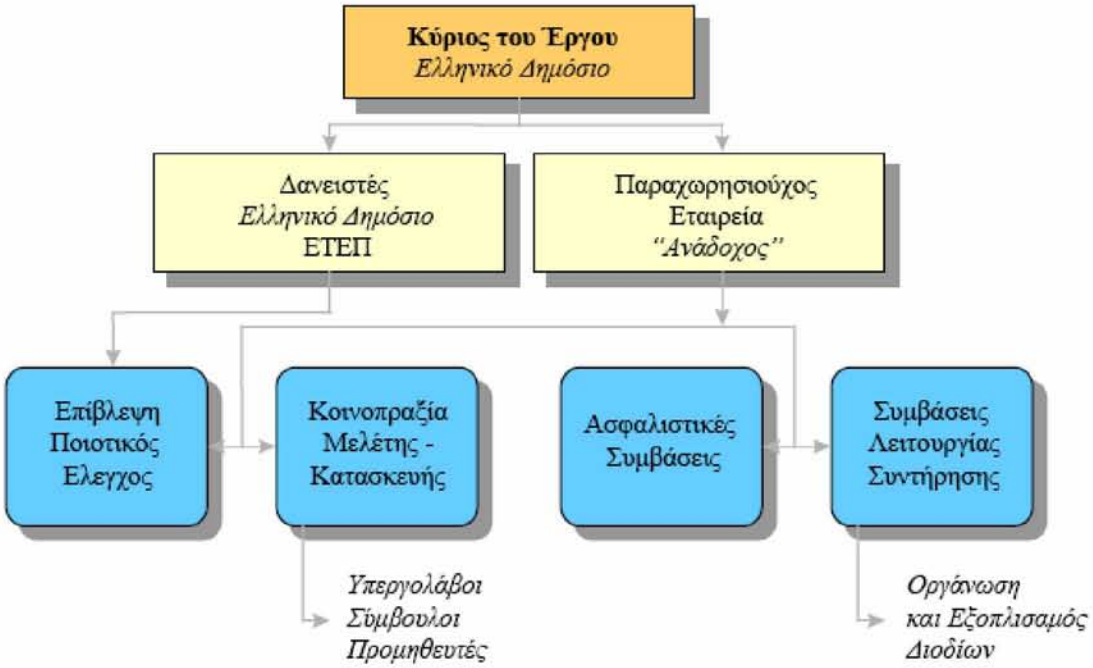
διάστημα, να το λειτουργεί, να λάβει εισοδήματα από αυτό και να το επιστρέψει τελικά στο δημόσιο φορέα. Λόγω της εμπλοκής ποικίλων φορέων στην υλοποίηση μέσω τέτοιου είδους μορφών συνεργασίας μεγάλων διαστάσεων κατασκευαστικών έργων, πραγματοποιείται πάντα μία εκτίμηση των κινδύνων και από τα δύο μέρη. Υποδεικνύεται δε προς το σκοπό αυτό ως χρήσιμη μέθοδος ανάλυσης για την οικονομική εκτίμηση σημαντικών έργων, η λεγόμενη ανάλυση ευαισθησίας (sensitivity analysis), η οποία παρέχει στους αποφασίζοντες έναν μηχανισμό εκτίμησης των πιθανών επιπτώσεων ποικίλων υποθετικών σεναρίων, υπογραμμίζοντας ποια ελαττώματα μπορεί να έχουν τη μεγαλύτερη δυνατή επίδραση στο υπό υλοποίηση σχέδιο (Woodward, 1995).

Η συγκεκριμένη μορφή ΣΔΙΤ, κυρίως ως μοντέλο ΒΟΤ χρησιμοποιείται κυρίαρχα στην επίτευξη μεγαλεπίβολων σχεδίων διεθνώς, με ιδιαίτερα αυξητική τάση στην χρήση του από αναπτυσσόμενες χώρες, καθώς ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για περισσότερη ανάπτυξη στις υποδομές, δίνοντας ώθηση στην αγορά της χώρας που το υιοθετεί, για κατασκευή και λειτουργία έργων υποδομής με μειωμένη κυβερνητική εμπλοκή και αυξημένη δυνατότητα αποκόμισης κερδών (Tiong κ.ά, 1992).

Μάλιστα υιοθετήθηκε και από την Ελλάδα για την κατασκευή μεγάλων έργων, όπως το αεροδρόμιο των Σπάτων, η λεωφόρος Ελευσίνας-Σπάτων, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η Υποθαλάσσια σήραγγα Θεσσαλονίκης κ.α. (Τροβά, 2005).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Σχήμα 2.1: Μοντέλο BOT κατά τα ελληνικά δεδομένα



Πηγή: Τσαμπούλας, 2003

2. D.B.F.O. (Design-Build-Finance-Operate) ***(Σχεδιασμός- Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Λειτουργία)***

Στην περίπτωση αυτή ο ιδιωτικός φορέας σχεδιάζει, κατασκευάζει, χρηματοδοτεί και λειτουργεί μια υποδομή και το δημόσιο αγοράζει τις υπηρεσίες που προέρχονται από το έργο αυτό, αποκτώντας το δικαίωμα χρήσης του έργου για μια συμβατική περίοδο. Η μέθοδος εφαρμόζεται στο εξωτερικό κυρίως στους τομείς κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης δημοτικών κτιρίων (σχολεία, δημοτικά κτίρια, βιβλιοθήκες), στην διαχείριση απορριμμάτων, σε υποδομές αποχέτευσης – βιολογικών, κλπ. Δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, ενώ η καταβολή αμοιβής εκ μέρους του δημοσίου βασίζεται στην αποδοτικότητα του ιδιωτικού τομέα σε συμφωνημένα επίπεδα παροχής ορισμένων υπηρεσιών (Γιάνναρος και Μουντρουΐδης 2005).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

3. B.T.O. (Build-Transfer-Operate) ***(κατασκευή-μεταβίβαση χρήσης-λειτουργία)***

Στην περίπτωση αυτή ο ιδιωτικός φορέας σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο και μετά την αποπεράτωση του μεταβιβάζει την ιδιοκτησία στον κρατικό φορέα. Στη συνέχεια ο ιδιώτης και το δημόσιο συμφωνούν την μίσθωση του έργου στον ιδιώτη, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο κατά την οποία αυτός διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του. Ένας πρόσφορος τομέας για την εφαρμογή αυτής της μεθόδου στην Ελλάδα είναι η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των οδικών δικτύων, με την διαφοροποίηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος κατά την περίοδο της εκμετάλλευσης (Γιάνναρος και Μουντρουΐδης 2005).

Στην μορφή αυτή μπορεί να υπαχθούν δύο ακόμη υποπεριπτώσεις όπως:

α) Σύναψη συμβολαίου παροχής υπηρεσιών (Private Services Contract: Operations and Maintenance), όπου ο δημόσιος φορέας συνάπτει συμβόλαιο παροχής υπηρεσιών για τη λειτουργία και συντήρηση του έργου με τον ιδιώτη, το δημόσιο διατηρεί όμως την ιδιοκτησία και τη διοίκηση του έργου και

β) Σύναψη συμβολαίου παροχής "ολοκληρωμένων" υπηρεσιών (Private Services Contract: Operations, Maintenance and Management), όπου ο δημόσιος φορέας συνάπτει συμβόλαιο παροχής υπηρεσιών για τη λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, οπότε το δημόσιο διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου, αλλά ο ιδιώτης μπορεί να επενδύσει και δικά του κεφάλαια στο έργο.

Όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια του συμβολαίου, τόσο αυξάνεται και η πιθανότητα ο ιδιώτης να επενδύσει δικά του κεφάλαια στο έργο, δεδομένου ότι έχει περισσότερο χρόνο να τα αποσβέσει και να επιτύχει μια ελάχιστη απόδοση επί αυτών των κεφαλαίων. Η μέθοδος αυτή προτιμάται, όταν το έργο απαιτεί υψηλή εξειδίκευση και ο κρατικός φορέας δεν έχει την απαιτούμενη διοικητική εμπειρία σε σύνθετα έργα (Τροβά, 2005).

4. B.O.O (Build-Own-Operate) ***(Κατασκευή-Απόκτηση κυριότητας-Λειτουργία)***

Με αυτή τη μέθοδο ο κρατικός φορέας αποφασίζει την κατασκευή ενός νέου κοινωφελούς έργου και στρέφεται στον ιδιωτικό τομέα για να το υλοποιήσει. Χορηγεί άδεια λειτουργίας μακράς διάρκειας στον ιδιωτικό φορέα, ο οποίος καθίσταται

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

υπεύθυνος για τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων. Στην συγκεκριμένη μορφή σύμπραξης, ιδιωτικός φορέας έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ ο δημόσιος φορέας προσδιορίζει τις προδιαγραφές των προσφερόμενων υπηρεσιών, τους κανόνες ασφαλείας και το ανώτατο επίπεδο των τελών χρήσης (π.χ. διοδίων) του έργου (Γιάνναρος και Μουντρουΐδης 2005).

5. B.B.O. (Buy-Build-Operate) ***(Αγορά-Σχεδιασμός-Λειτουργία)***

Στα πλαίσια προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, ο κρατικός φορέας πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνισης / επέκτασης) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η "εκμετάλλευση" των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής οικονομικής αξίας των έργων υποδομής. Ο ιδιώτης λειτουργεί τις εγκαταστάσεις σαν ένα κρατικά εποπτευόμενο κερδοφόρο κοινωφελές έργο (Τροβά και Σκουρής 2009).

6. L.R.O. (Lease-Rehabilitate-Operate) ***(Μίσθωση-Αποκατάσταση- λειτουργία)***

Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιωτικός φορέας μισθώνει τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις από έναν κρατικό φορέα και επενδύει τα κεφάλαιά του προκειμένου να εκσυγχρονίσει ή και να επεκτείνει τις εγκαταστάσεις και στη συνέχεια τις λειτουργεί, στα πλαίσια μίας σύμβασης με τον κρατικό φορέα. Ο κρατικός φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου και ο ιδιωτικός φορέας αποκτά το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, ώστε να αποσβέσει το κεφάλαιό του, μέσω ενός προσεκτικά ρυθμισμένου τιμολογίου καταναλωτών. Τα έσοδα του ιδιώτη προέρχονται από τη χρέωση των χρηστών – πολιτών αλλά και την ανάπτυξη συμπληρωματικών εμπορικών δραστηριοτήτων. Το δημόσιο είναι δυνατόν, αν το επιθυμεί, να αναλάβει μέρος ή το σύνολο της χρέωσης για τους δημότες με επιδότηση του ιδιώτη, ελέγχοντας ταυτόχρονα το είδος και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών (Γιάνναρος και Μουντρουΐδης 2005).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

7. B.O.L.T. (Build-Own-Lease-Transfer) ***(Κατασκευή-Απόκτηση κυριότητας-Μίσθωση-Μεταβίβαση χρήσης)***

Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει τις εγκαταστάσεις, τις οποίες στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στον κρατικό φορέα, ο οποίος και καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται η κυριότητα του έργου σε αυτόν. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου ο κρατικός φορέας είναι πλέον ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων ή τις αγοράζει με τίμημα που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε ο κρατικός φορέας-αγοραστής είτε ο ιδιώτης-εκμισθωτής (Τροβά, 2005).

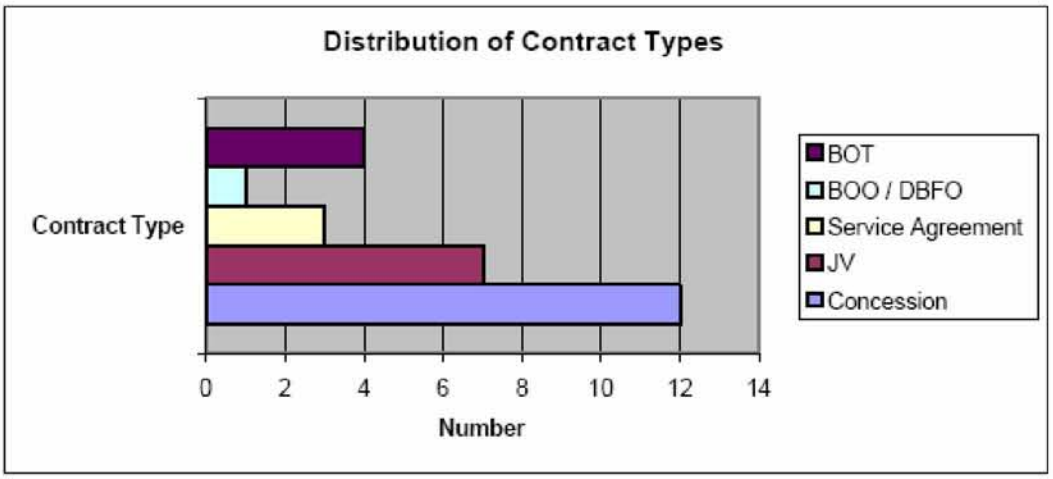
8. D.B.O. (Design, Build, Operate) ***(Σχεδιασμός- Κατασκευή- Λειτουργία)***

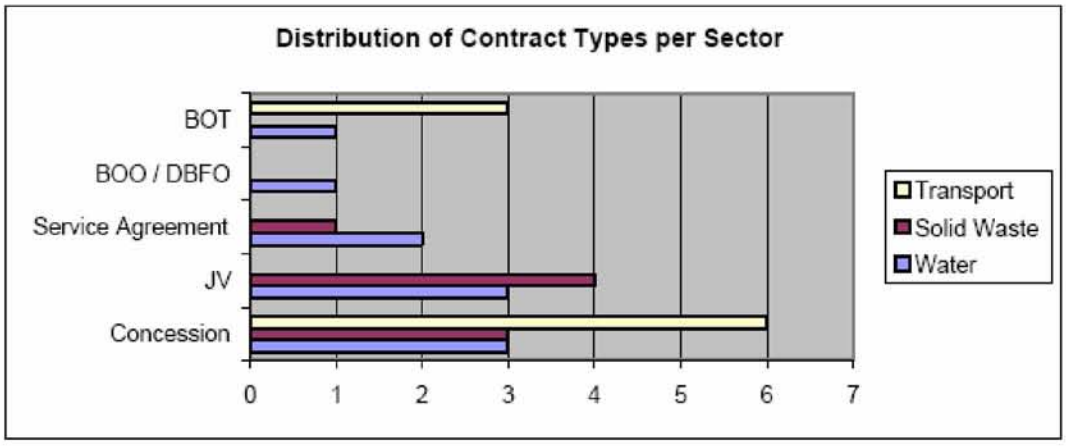
Στην περίπτωση αυτή ο ιδιωτικός φορέας επιφορτίζεται με την ευθύνη του σχεδιασμού του έργου, θέτει ο ίδιος τις προδιαγραφές και το κατασκευάζει αναλαμβάνοντας όλους τους κινδύνους και διαθέτει για μεγάλο χρονικό διάστημα τη λειτουργία και εκμετάλλευσή του. Το δημόσιο τύποις έχει την ιδιοκτησία, εκτός ένα προβεί σε αποπληρωμή του έργου εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος ώστε να αναλάβει την εκμετάλλευσή του (Χατζηγιάννη, 2007).

Θεωρείται ότι προσφέρει επάρκεια στην παράδοση του έργου, αποτελεσματική κοστολόγηση, μέγιστη δυνατή μετακύλιση κινδύνου, διατήρηση του ιδιοκτησιακού δικαιώματος του δημοσίου. Πρόκειται για μέθοδο που χρησιμοποιείται ευρύτατα στις ΗΠΑ με χαρακτηριστικό το παράδειγμα της πόλης του Σιατλ, όπου επιλέχθηκε επιτυχώς η συγκεκριμένη μέθοδος ΣΔΙΤ για τη διαχείριση μία εκ των βασικών πηγών ύδατος της πόλης, τον ποταμό Τολτ (Kelly κ.ά, 1998).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Γράφημα 2.1.α και 2.1.β: Κατανομή χρησιμοποιούμενων μορφών σύμπραξης στην ΕΕ και ανά τομέα εφαρμογής





Πηγή: European Commission, 2004

2.4. ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ, μπορούν να διαχωριστούν σε ανταποδοτικά ή μη ανταποδοτικά έργα.

Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, για τις οποίες εκτός της χρηματοδότησης, του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησής τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους. Η εκμετάλλευση αυτή συνδέεται με την είσπραξη τελών από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, μέσω της οποίας οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξής τους προσδιορίζονται με ακρίβεια στη σύμβαση σύμπραξης που συνάπτεται

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

μεταξύ του ιδιωτικού φορέα και της αναθέτουσας αρχής[3]. Στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης - το εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας - ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο μεταβιβάζεται στο δημόσιο. Στην περίπτωση που το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, η βιωσιμότητα της επένδυσης μπορεί να υποστηριχθεί και με τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είτε με εφάπαξ ποσό κατά την περίοδο κατασκευής, είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας[4]. Συνήθη ανταποδοτικά έργα είναι τα συγκοινωνιακά έργα (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κλπ), περιβαλλοντικά έργα (ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), ενεργειακά έργα, έργα τουριστικής υποδομής και θεματικά πάρκα.

Διάγραμμα 2.2: Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα, 2006

[3] Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών :Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα. « Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ.»
[4] Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών :Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα. « Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ.»

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Στα **μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ** δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται ουσιαστικά για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες των οποίων τη λειτουργία αναλαμβάνει το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε αυτού του είδους τις συμπράξεις οι ιδιώτες αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους, αποπληρώνονται απευθείας από το δημόσιο τομέα και αναλαμβάνουν κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά στη χρηματοδότηση και την κατασκευή και όχι στη ζήτηση για το συγκεκριμένο έργο ή την υπηρεσία. Αναλαμβάνουν ωστόσο τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας, δηλαδή, τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας, ώστε να την καθιστούν διαθέσιμη με σαφώς ορισμένες από το δημόσιο προδιαγραφές ποιότητας και λειτουργικότητας καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο περιέρχεται στο Δημόσιο[5].

Διάγραμμα 2.3: Μη Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα, 2006

Τα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι συνήθως έργα κοινωνικού χαρακτήρα. Τέτοια έργα είναι τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κτίρια δημόσιων υπηρεσιών, η

[5] Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών :Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα. « Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ.»

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης, καθώς και τα συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση (επαρχιακές οδοί, δημόσιες συγκοινωνίες κλπ).

Πίνακας 2.1 : Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ

	Ανταποδοτικά έργα	**Μη ανταποδοτικά έργα**
Χαρακτηριστικά έργων	• Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα, κλπ)	• Η αποπληρωμή της επένδυσης δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών (σχολεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια κλπ)
Αποπληρωμή επένδυσης Ιδιώτη	• Οι τελικοί χρήστες καταβάλλουν τέλη	• Το Δημόσιο καταβάλει περιοδικές πληρωμές διαθεσιμότητας
Επενδυτικός Κίνδυνος	• Υψηλότερος κίνδυνος • Κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων • Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου, ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται	• Χαμηλότερος κίνδυνος • Τα έσοδα δεν επηρεάζονται από τη ζήτηση, αλλά από τη διαθεσιμότητα του έργου • Έσοδα λειτουργίας βάσει τήρησης προδιαγραφών απόδοσης (χαμηλή ποιότητα υποδομών ή υπηρεσιών οδηγεί σε χαμηλές πληρωμές και αντιστρόφως) • Χαμηλότερες αποδόσεις κεφαλαίου ανάλογες των μικρότερων κινδύνων που αναλαμβάνονται
Υπολογισμός των εσόδων	• Βασίζεται στο συνολικό κόστος του έργου και προσδιορίζεται στη σύμβαση • Το ύψος των τελών μπορεί να κυμαίνεται ανάλογα με τις συνθήκες, εντός ορίων που προβλέπονται στη σύμβαση	• Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης • Η επένδυση αποπληρώνεται με τμηματικές πληρωμές μετά την έναρξη της λειτουργίας του έργου
Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου	• Ενδεχόμενη επιχορήγηση κατά τη διάρκεια κατασκευής • Ενδεχόμενη εγγύηση ελάχιστων εσόδων	• Αποπληρωμή του έργου απ' ευθείας από το δημόσιο • Εμπορικές ή άλλες χρήσεις δύναται να μειώσουν την χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικό Τομέα, 2006

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

3.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης η ανάγκη προώθησης επενδύσεων και κατασκευής βιώσιμων υποδομών, δεν περιορίζεται μόνο στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης αλλά και σε όλο τον κόσμο. Κεφάλαια μετακινούνται παγκοσμίως και κυβερνήσεις παίρνουν αποφάσεις με σκεπτικό τη σύγκριση του πρόσθετου κόστους της ιδιωτικής χρηματοδότησης και με τα πρόσθετα οφέλη που συνεισφέρει στο δημόσιο τομέα (δηλ. την οικονομική αποδοτικότητα). Επενδύσεις που προσφέρουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε διεθνή, εθνική ή τοπική βάση, θέτοντας υψηλές προδιαγραφές για την υγεία, την εκπαίδευση, τις κατασκευές, τις μεταφορές κλπ. Πάνω από 206 έργα, μέσα σε χρονικό διάστημα από το 2004 μέχρι το 2005, έχουν στοιχίσει 52εκ.$/ 42εκ.€, από τα οποία τα 94 ήταν εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και κόστισαν 26εκ.$/ 21εκ.€ (Partnerships British Columbia, 2006). Ήπειροι και χώρες όπως: Αυστραλία, Καναδάς, Ιαπωνία, Χονγκ Κονγκ, Μεξικό, Ν. Αφρική, και ΗΠΑ, παρουσιάζουν διαφορετικές νομοθετικές και θεσμικές παραμέτρους γύρω από τα ΣΔΙΤ, καθώς και ξεχωριστούς επενδυτικούς στόχους διαμορφώνοντας έτσι ένα πολυσύνθετο δίκτυο συμφωνιών και συνεργασιών μεταξύ εταιρειών – χωρών – συμφερόντων και πολιτικών.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Πίνακας 3.1: Έργα ΣΔΙΤ εκτός Ευρώπης

	Συντήρηση Κτιριακών εγκαταστάσεων	Αεροδρόμια	Αμυντικά Συστήματα	Καζίνα	Εξοπλισμός Υγείας/ Νοσοκομεία	Δίκτυα	Λιμάνια	Φυλακές	Συνδυασμένες μεταφορές	Σιδηρόδρομος	Αυτοδρόμοι	Σχολεία	Αθλητικές εγκαταστάσεις	Ύδρευση αποχέτευση διαχείριση Αποβλήτων
Αυστραλία	◔	●	◔	◔	◑	◑	●	◕	◕	◔	●	◔	◑	◕
Καναδάς	◔				◑			○		◔	◑	◔	◔	◔
Ιαπωνία	◕	◔	○	◔	◑	○	◔	◔	○	○	○	◕	◑	◑
Μεξικό		◔			◔			○		◔	◔	◔		○
Σιγκαπούρη	○		◔		○						○	◔	◔	◔
Ν. Αφρική	◔	○			◑	○		◔	◔		◑	○	◔	○
ΗΠΑ			○		○							○		◔

Επεξήγηση:
Κενό: τρέχουσες συμφωνίες για έργα,
Σκιασμένο 1/4 : συμβάσεις σε εξέλιξη,
Σκιασμένο 1/2 : αρκετές συμβάσεις έργων σε εξέλιξη μερικές από τις οποίες έχουν ολοκληρωθεί,
Σκιασμένο 1/2 : υλοποιημένα προγράμματα,
Πλήρως Σκιασμένο : ολοκληρωμένα έργα και αξιοσημείωτος αριθμός έργων που έχουν δοθεί προς χρήση.

Πηγή**:** PricewaterhouseCoopers, 2005

Παρόμοια με την Ευρωπαϊκή Ένωση, πολλές άλλες χώρες έχουν στραφεί προς συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στην προσπάθεια τους να βελτιώσουν την σχέση απόδοσης / τιμής, όσον αφορά έργα και υπηρεσίας, καθώς τα κονδύλια είναι περιορισμένα και η ζήτηση σχετικά αυξανόμενη. Σύμφωνα με την Pricewaterhouse Coopers (μελέτη 2007) την περίοδο 2004-2005 πραγματοποιήθηκαν 206 έργα με συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Από αυτά, μόνο τα 54 ανήκαν σε χώρες πέραν της Ευρωπαϊκής Ηπείρου, ποσοστό που αν και εμφανίζεται χαμηλό του

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

αντιστοιχούν το 50% των χρηματοδοτήσεων που έγινε την ίδια χρόνια, δίνοντας μας ην αίσθηση ότι παρά το μικρότερο σχετικά μέγεθος των έργων οι χρηματοδοτήσεις κινούνται σε παρόμοια επίπεδα στο σύνολο τους.

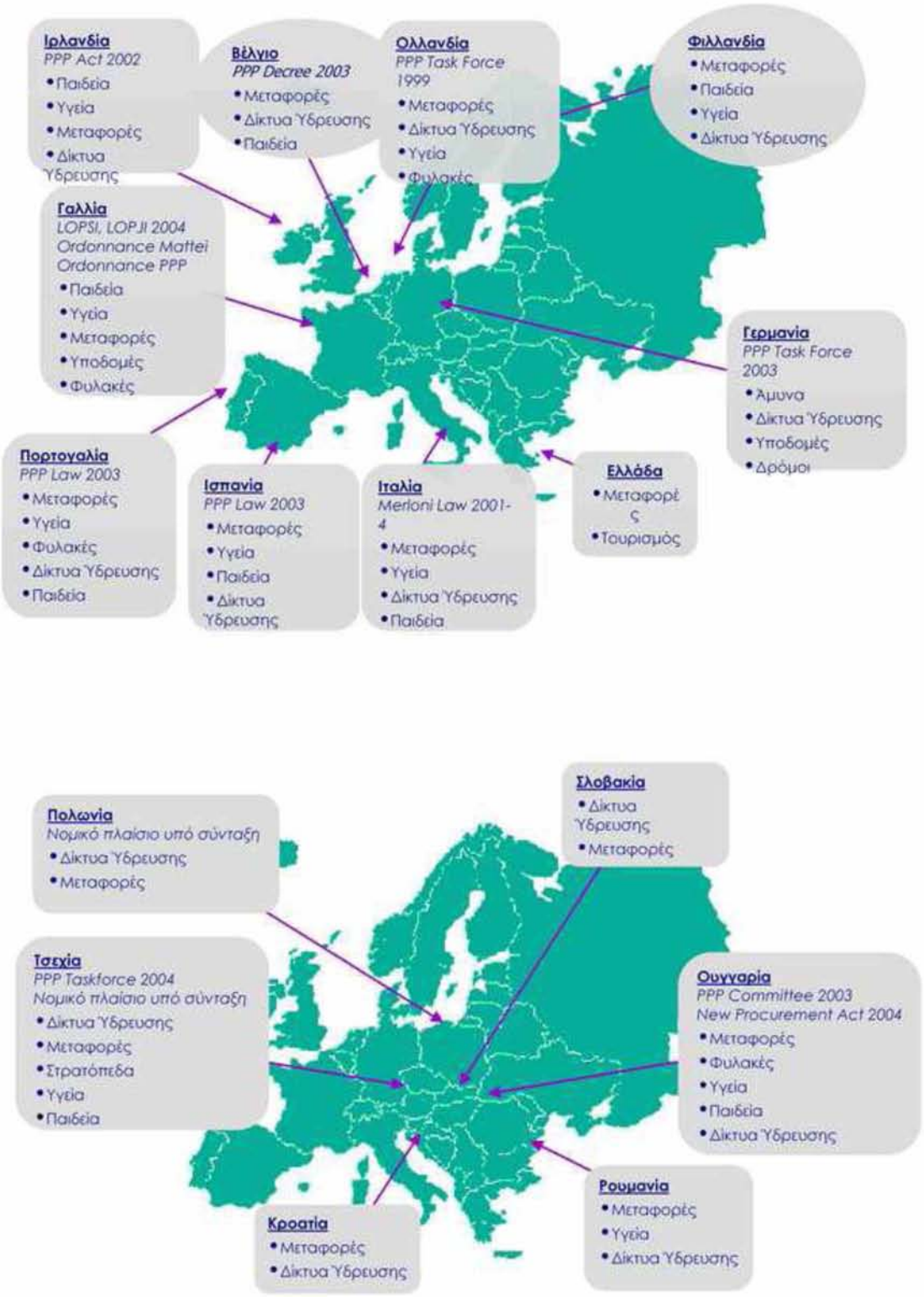
3.2. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δια των θεσμοθετημένων οργάνων επικροτεί τη συνεργασία μεταξύ δημοσίων αρχών και επιχειρήσεων, καθώς θεωρεί ότι μπορεί να παράγει συνέργιες και δημόσια οφέλη, καθιστώντας δυνατή την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση του δημοσίου χρήματος και ότι μπορεί, σε καιρούς δημοσιονομικής στενότητας να αποτελέσει εναλλακτική λύση για την ιδιωτικοποίηση και να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης με την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας. Μάλιστα ενθαρρύνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να συγκεντρώσουν την εμπειρογνωμοσύνη τους και να την διαδώσουν ειδικά σε εκείνα τα κράτη μέλη, των οποίων οι δημόσιες αρχές δεν είναι εξοικειωμένες με τις ΣΔΙΤ (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2006).

Στην πλειονότητα των χωρών της Ε.Ε. παρατηρείται σταθερά ότι οι συνάψεις συμβάσεων τύπου ΣΔΙΤ επικεντρώνονται αρχικά στον τομέα των μεταφορών. Στη συνέχεια, οι περισσότερες χώρες προχωρούν σταδιακά σε άλλους τομείς, όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η ενέργεια, το νερό και η επεξεργασία αποβλήτων στους οποίους οι μέθοδοι της σύναψης συμβάσεων τύπου ΣΔΙΤ θεωρούνται επίσης ως καλή λύση (βλ. Χάρτη 3.1) (ΕΟΚΕ, 2005).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Χάρτης 3.1: ΣΔΙΤ στην Ευρώπη ανά τομέα υλοποίησης



Πηγή: ΕΤΕπ, 2009

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Σύμφωνα με τη μελέτη του DLA το 2005[6] η ευρωπαϊκή αγορά των ΣΔΙΤ σε διαγωνιστική διαδικασία (σε κεφαλαιακή αξία) μεγεθύνθηκε πάνω από δύο φορές ανάμεσα στο 2004 (από 20,2 δισεκ. ευρώ) και το 2005 (σε 53,8 δισεκ.).

Στον Πίνακα 3.2 που ακολουθεί παρουσιάζεται η αγορά των ΣΔΙΤ για το 2004/2005 σε σύγκριση με το 2003/2004. Οι αριθμοί στις παρενθέσεις υποδεικνύουν το ποσοστό αύξησης της αγοράς. Οι χώρες με τη μεγαλύτερη αύξηση είναι αυτές που δεν είχαν καθόλου έργα ΣΔΙΤ το προηγούμενο έτος. Εκτός από αυτές, οι χώρες εκείνες που εμφάνισαν τη μεγαλύτερη αύξηση σε συμπράξεις κατά το 2004/2005 ήταν η Γερμανία, η Πορτογαλία και η Ιταλία.

Πίνακας 3.2: Η αγορά ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

2004/2005	Χώρες	σε εκατ. € (% αύξηση 04/05)	2003/2004	σε εκατ. €
1	Ιταλία	22451*(137)	Ιταλία	9448*
2	Ισπανία	10341 (95)	Ισπανία	5288
3	Γερμανία	8151 (600)	Γαλλία	1280
4	Γαλλία	2400 (87)	Γερμανία	1163
5	Πορτογαλία	1830 (335)	Ιρλανδία	707
6	Αυστρία	1695 (νέα)	Ουγγαρία	450
7	Ιρλανδία	1497 (νέα)	Πορτογαλία	420
8	Ολλανδία	1177 (νέα)	Κροατία	372
9	Ρουμανία	1173 (νέα)	Ολλανδία	193
10	Βέλγιο	1055 (νέα)	Νορβηγία	125

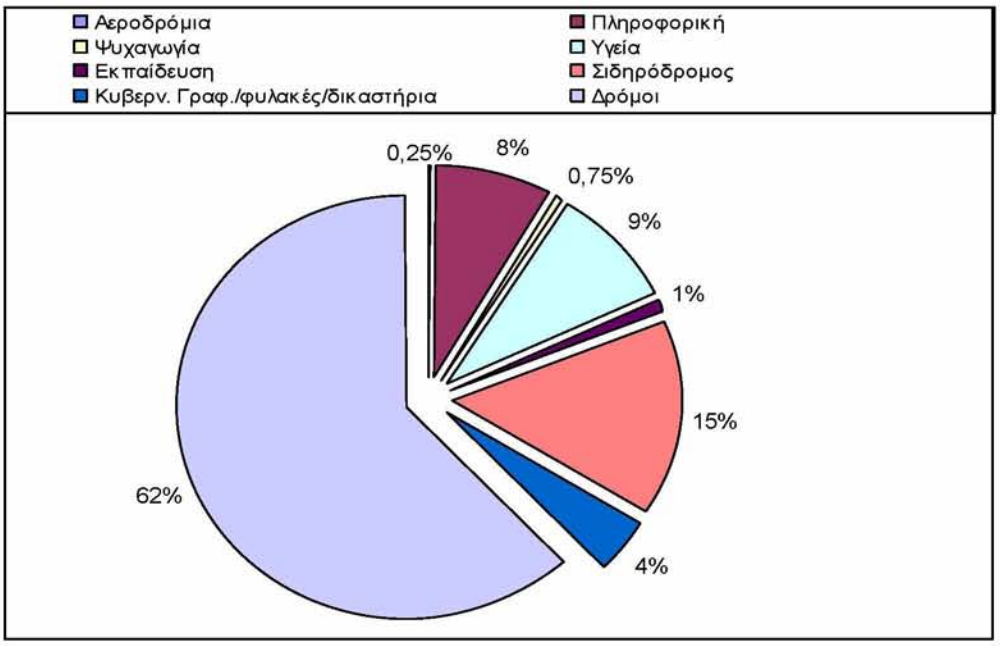
Πηγή: DLA Piper Rudnick Gray Cary, 2005

[6] DLA Piper Rudnick Gray Cary (2005)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Η συντριπτική πλειοψηφία των ΣΔΙΤ στον ευρωπαϊκό χώρο αφορούν στην κατασκευή οδικών αξόνων, ενώ μόλις το 8% της συνολικής τους αξίας αφορά σε έργα και υποδομές πληροφορικής (βλ. Διάγραμμα 3.1)[7]. Αν όμως αφαιρεθεί το ποσοστό των ΣΔΙΤ που αφορά στην κατασκευή οδικών αρτηριών παρατηρούμε ότι τα έργα πληροφορικής αποτελούν το τρίτο κατά σειρά πεδίο εφαρμογής των ΣΔΙΤ μετά τα έργα κατασκευής σιδηροδρόμων και τα έργα που σχετίζονται με την υγεία (βλ. Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.1: Κατανομή των ΣΔΙΤ (by capital value) ανά πεδίο εφαρμογής

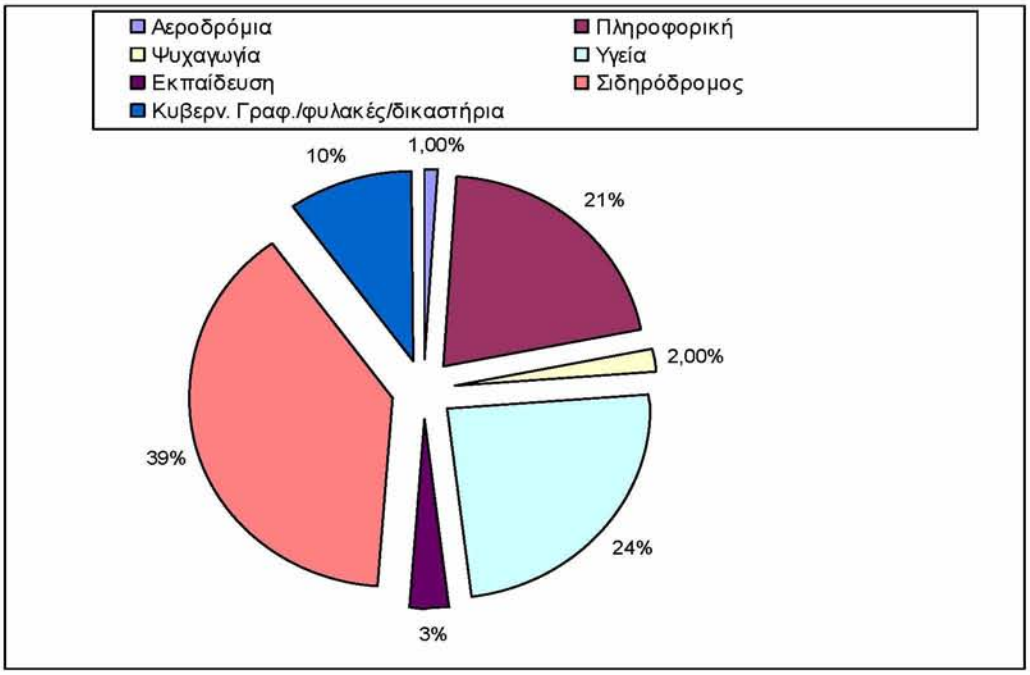


Πηγή: DLA Piper Rudnick Gray Cary , 2005

[7] DLA Piper Rudnick Gray Cary (2005)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Διάγραμμα 3.2: Κατανομή των ΣΔΙΤ (by capital value) ανά πεδίο εφαρμογής εξαιρουμένων των οδικών αξόνων



Πηγή: DLA Piper Rudnick Gray Cary , 2005

3.3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η χρηματοδότηση των Δημοσίων Έργων στον Ελληνικό χώρο πραγματοποιούνταν μέχρι πρότινος στη συντριπτική πλειονότητα από πόρους του Ελληνικού Δημοσίου. Τα τελευταία χρόνια όμως και μετά την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μέρος της χρηματοδότησης ανέλαβε και η Ε.Ε. μέσω των σχετικών προγραμμάτων στήριξης (1ο, 2ο, 3ο Κοινοτικό πλαίσιο, κλπ). Η εκτέλεση όμως όλων εκείνων των έργων που ήταν απαραίτητα για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας αλλά και για την αρτιότερη διοργάνωση των Ολυμπιακών αγώνων, που φιλοξενήθηκαν από τη χώρα μας το καλοκαίρι του 2004, οδήγησε το Ελληνικό κράτος στην ανάγκη εξεύρεσης νέων εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης έργων, την κυριότερη έκφραση των οποίων αποτελεί η κατασκευή έργων με συμβάσεις παραχώρησης, όπως τα τρία μεγαλύτερα πρόσφατα έργα υποδομής στην Ελλάδα, δηλαδή η Αττική Οδός, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου (Χρηστάκος και Καλφακάκου, 2005).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο μέχρι το 2004 υλοποιήθηκαν έργα με ΣΔΙΤ στην Ελλάδα τόσο επιτυχή όσο και μη επιτυχή.

Τέτοιες προσπάθειες είναι :

1. Με τον Ν.2395/1996 κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η σύμβαση παραχώρησης δημόσιου έργου και δημόσιας υπηρεσίας για την ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου στην εταιρία «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε»[8]

Εικόνα 3.1 και 3.2: Ζεύξη Ρίου - Αντιρίου

Πηγή : www.daniilidis.gr

2. ΜΕ τον Ν.2338/1995 κυρώθηκε η σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα. Με την ανωτέρω σύμβαση ανάπτυξης του Αεροδρομίου χαρακτηρίζεται ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων στην εταιρία «Δ.Α.Α. Α.Ε» για την μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση, διοίκηση και ανάπτυξη του Αεροδρομίου για 30 χρόνια 9.

[8] Ν. 2395/1996 (Σύμβαση Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου)
[9] Ν. 2338/1995 (Σύμβαση Σπάτων)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Εικόνα 3.3 και 3.4: Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος

Πηγή : www.minenv.gr

3. Με τον Ν.2445/1996 κυρώθηκε η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Α.Ε «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» για την μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων καθώς και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού[10].

Εικόνα 3.5 και 3.6: Αττική Οδός

Πηγή : www.daniilidis.gr

4. Η ζεύξη του Μαλιακού (υποθαλάσσια σήραγγα), μη επιτυχής.
5. Μετρό Θεσσαλονίκης.

[10] Ν. 2445/1996 (Σύμβαση Αττικής οδού)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Εκτός των Συμβάσεων Παραχώρησης, έχουν υπάρξει μέχρι σήμερα και άλλες μορφές ΣΔΙΤ. Ως επιτυχείς μπορούν να θεωρηθούν, υπό το πρίσμα του έργου και της διαχείρισης οι ακόλουθες :

- Υπόγειοι Σταθμοί αυτοκινήτων σε διάφορες πόλεις με συμβάσεις που ανατέθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ, τους Ο.Τ.Α και άλλους φορείς (π.χ ΟΛΠ - HELEXPO - ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ κ.α) σύμφωνα με τον Ν. 2052/1992.
- Σύμφωνα με το Ν.2545/1997 έχουν εκδοθεί κοινές υπουργικές αποφάσεις για παραχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς ΒΕΠΕ της χρήσης αιγιαλού και παραλίας και δικαιώματος εκτέλεσης λιμενικών έργων.
- Η δυνατότητα σύμφωνα με το Π.Δ. 410/1995 άρθρο 277 δημιουργίας από τους Ο.Τ.Α επιχειρήσεων ή συμμετοχής σε επιχειρήσεις για την εκτέλεση κοινωφελών έργων.
- Η παραχώρηση αδειών λειτουργίας Καζίνο για ορισμένο διάστημα.
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση για τριάντα (30) έτη μαρίνας στην Λευκάδα και στις Γουβιές Κέρκυρας, από ιδιώτες με παραχώρηση από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.
- Το κτίριο της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος με αυτοχρηματοδότηση στην Αλεξανδρούπολη.
- Ανατέθηκε η ανάπτυξη και εκμετάλλευση δικτύων διανομής φυσικού αερίου με σύσταση κοινών επιχειρήσεων του Δημοσίου με ιδιώτες επενδυτές (Ε.Π.Α).
- Αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στο πεδίο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (συνολική ισχύς περίπου 400 MW).
- Ανάθεση από τα «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα» Α.Ε σε κοινοπραξίες ιδιωτών της αξιοποίησης - εκμετάλλευσης οργανωμένων πλαζ και ξενοδοχείων ΞΕΝΙΑ ανά την Ελλάδα.

Ως μη επιτυχείς περιπτώσεις ΣΔΙΤ θεωρούνται :

- Η δημιουργία Ιπποδρόμου (κηρύχθηκε άγονος και έγινε ως δημόσιο έργο).

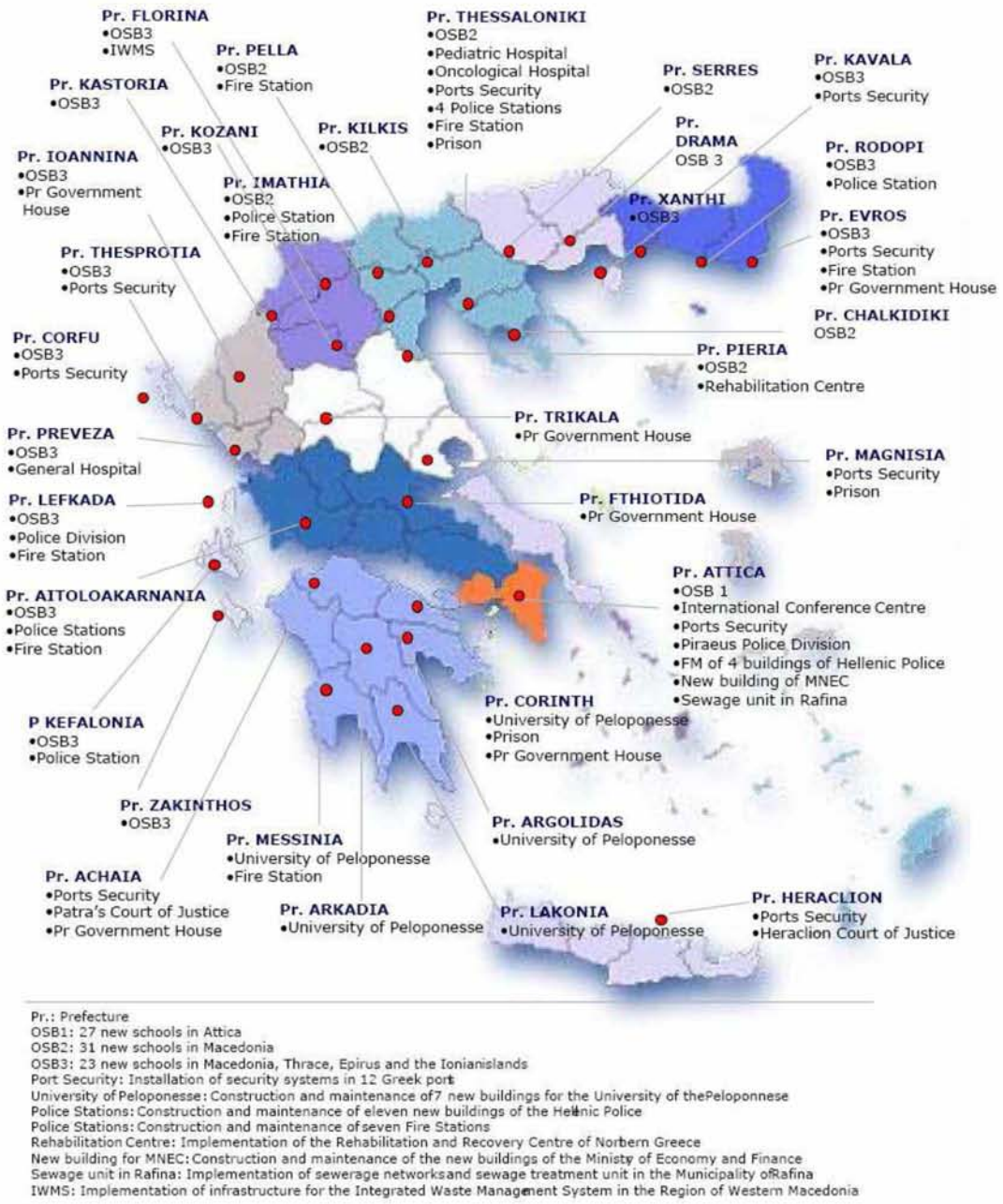
Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Το Ολυμπιακό χωριό, το οποίο τελικά κατασκευάστηκε από την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ ΑΕ» με κλασικές εργολαβίες δημοσίων έργων.
- Οι διαδικασίες ανάδειξης αναδόχων για τις μαρίνες Μυκόνου, Σύρου, Κεφαλληνίας κ.ά., οι οποίες διακόπηκαν.
- Το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Λαύριο.
- Η σύμβαση εκμετάλλευσης των χρυσοφόρων κοιτασμάτων του Παγγαίου όρους (εταιρία ΤΥΧ).

Το νέο νομοθετικό αυτό πλαίσιο επιχειρεί να ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που αποκομίστηκε από τα προηγούμενα έργα, που αποτελούν σημαντικές προσπάθειες να υλοποιηθούν έργα με ιδιωτική χρηματοδότηση, αρκετά από τα οποία, όμως, οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της Αναθέτουσας Αρχής, η ανεπαρκής επιχειρηματική αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους (Γέροντας, 2006).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Χάρτης 3.2: Υπό υλοποίηση ΣΔΙΤ ανά αντικείμενο στην Ελλάδα



Πηγή : Ministry of Economy and Finance, Hellenic Republic, 2007

Ο Νόμος καλύπτει ένα ευρύ φάσμα έργων ΣΔΙΤ, ανταποδοτικών και μη, μέγιστου προϋπολογισμού 200 εκ. Ευρώ. Ήδη σχεδιάζεται η εφαρμογή ενός σημαντικού προγράμματος έργων από ένα αριθμό φορέων του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα, όπως :

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων
- ΚΕΔ . Συναρμόδιοι Φορείς
- Ολυμπιακά Ακίνητα
- Υπουργείο Πολιτισμού
- Υπουργείο Παιδείας
- Περιφέρειες & Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Υπουργείο Υγείας

Τα έργα αυτά αφορούν:

- Νέες σχολικές μονάδες
- Στέγαση δημόσιων υπηρεσιών
- Νέους πυροσβεστικούς σταθμούς
- Στέγαση αστυνομικών διευθύνσεων και υπηρεσιών περιφέρειας
- Ακαδημίες σωμάτων ασφαλείας
- Μετασκευή Γηπέδου tae kwo do σε συνεδριακό κέντρο
- Δημιουργία πάρκου πολιτισμού . Στέγαση Λυρικής σκηνής
- Πρόγραμμα φοιτητικής στέγασης
- Στέγαση Υπηρεσιών
- Μονάδες Διαχείρισης Αποβλήτων
- Αξιοποίηση Ακινήτων
- Τουριστικές Υποδομές
- Νέα Νοσοκομεία (Παπαδόπουλος, 2006)

Σύμφωνα με το European Public-Private Partnership Center (EPPPC), δηλαδή το κέντρο γνώσης που δημιουργήθηκε με σκοπό τη διάχυση της τεχνογνωσίας και πληροφοριών σχετικά με τις ΣΔΙΤ, η Ελλάδα ανήκει στις πιο ενεργές χώρες αναφορικά με την προώθηση έργων ΣΔΙΤ, καθώς μέχρι το Νοέμβριο 2007, ήδη είχαν εγκριθεί 24 νέα έργα ΣΔΙΤ συνολικού προϋπολογισμού 3.1 δισεκατομμύρια ευρώ, ανταποκρινόμενα σε 140 νέες υποδομές, διασπειρόμενα σχεδόν σε όλο τον ηπειρωτικό Ελλαδικό χώρο (EPPPC, 2007).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

3.4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΕ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ

Η χρηματοδότηση της ΕΕ μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων ή των μέσων των ΔΕΔ-Μ μπορεί συμβάλει στην κινητοποίηση για τη σύσταση ΣΔΙΤ για βασικές επενδύσεις σε έργα ακόμη και σε μια εποχή μειωμένων δημόσιων εθνικών ή ιδιωτικών πόρων. Η ΕΕ επηρεάζει επίσης το περιβάλλον εντός του οποίου λειτουργούν οι ΣΔΙΤ μέσω του κανονιστικού της πλαισίου.

Κοινοτικοί κανόνες

Διάφοροι κοινοτικοί κανόνες έχουν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στις ΣΔΙΤ. Για να υπάρξει πρόοδος, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι ισχύοντες κανόνες είναι κατάλληλοι και υποστηρικτικοί, σεβόμενοι απολύτως τις αρχές της εσωτερικής αγοράς.

Στο παρελθόν, υπήρχε η ανησυχία ότι οι κυβερνήσεις των κρατών θα χρησιμοποιούσαν τις ΣΔΙΤ ως μέσο συγκάλυψης δαπανών και νέων υποχρεώσεων στους δημόσιους ισολογισμούς, συσσωρεύοντας επιβαρύνσεις για το μέλλον, αντίθετα με τους κανόνες του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης. Παρόμοιες ανησυχίες θα μπορούσαν να διατυπωθούν στις σημερινές συνθήκες αύξησης των δημοσίων χρεών λόγω της κρίσης. Η Eurostat έχει επεξεργαστεί κανόνες για τη στατιστική λογιστική αποτύπωση των ΣΔΙΤ[11], οι οποίοι προσδιορίζουν σαφώς σε ποιες περιπτώσεις τα περιουσιακά στοιχεία μιας ΣΔΙΤ θα πρέπει να εγγράφονται στους ισολογισμούς της κυβέρνησης. Οι κανόνες αυτοί στηρίζονται στον καταμερισμό των βασικών κινδύνων του έργου μεταξύ της κυβέρνησης και του φορέα λειτουργίας της ΣΔΙΤ. Όταν τον χρηματοπιστωτικό κίνδυνο του έργου φέρει κατά κύριο λόγο η κυβέρνηση, τα περιουσιακά στοιχεία της ΣΔΙΤ εγγράφονται στους ισολογισμούς της κυβέρνησης. Λαμβάνοντας υπόψη τις πιέσεις που ασκούνται στα δημόσια οικονομικά λόγω της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, η ομαλή επάνοδος στη δημοσιονομική πειθαρχία θα απαιτούσε από τα κράτη μέλη να έχουν επίγνωση των επιπτώσεων των επιμέρους έργων στους ισολογισμούς τους καθώς και των συναφών συνεπειών (αντιμετώπιση χρέους και ελλείμματος).

[11] Δελτίο τύπου της Eurostat 18/2004: Η αντιμετώπιση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και ESA95: Εγχειρίδιο για το δημόσιο έλλειμμα και χρέος, έκδοση 2004: Κεφάλαιο για τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις μεταξύ κυβερνητικών μονάδων και μη κυβερνητικών εταίρων (συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Οι ΣΔΙΤ είναι διαρθρωμένες γύρω από μια δημόσια σύμβαση ή μια παραχώρηση εκτέλεσης έργου ή παροχής υπηρεσιών. Όταν πρόκειται για δημόσια σύμβαση ή παραχώρηση εκτέλεσης έργου, υπόκεινται στις διατάξεις των οδηγιών σχετικά τις δημόσιες συμβάσεις εάν η αξία τους υπερβαίνει τα κοινοτικά όρια[12]. Μετά από εκτεταμένες τροποποιήσεις το 2004, η νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων[13] προβλέπει τώρα ένα φάσμα διαδικασιών των οποίων μπορούν να κάνουν χρήση οι αναθέτουσες αρχές. Συγκεκριμένα, για την εκκίνηση διαλόγου με τους προσφέροντες σε ιδιαίτερα πολύπλοκες υποθέσεις, οι κανόνες της ΕΕ προβλέπουν πλέον τη δυνατότητα ανταγωνιστικού διαλόγου. Η χρήση του μπορεί να ενδείκνυται σε περιπτώσεις ΣΔΙΤ στις οποίες η αναθέτουσα αρχή μπορεί να μην είναι πάντοτε σε θέση να προσδιορίσει εκ των προτέρων τις τεχνικές προδιαγραφές και το κατάλληλο επίπεδο τιμής.

Οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών σχετικά τις δημόσιες συμβάσεις, αλλά η νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει επιβεβαιώσει ότι οι αρχές της συνθήκης ΕΚ (όπως η διαφάνεια και η ίση μεταχείριση) ισχύουν και τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών[14]. Επί του παρόντος εξετάζεται κατά πόσο υπάρχει ανάγκη βελτίωσης της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης μεταξύ όλων των οικονομικών φορέων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου στις διαδικασίες ανάθεσης όσον αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών. Η Επιτροπή προετοιμάζει εκτίμηση επιπτώσεων

[12] Για δημόσιες συμβάσεις ή παραχωρήσεις έργων που δεν υπερβαίνουν τα προβλεπόμενα όρια, ισχύουν οι αρχές της Συνθήκης (διαφάνεια, ίση μεταχείριση, μη εισαγωγή διακρίσεων.

[13] Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (30.04.2004) Επίσημη Εφημερίδα L 134 της 30/04/2004 σ. 0001 – 0113. Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (30.04.2004) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114–240.

[14] Απόφαση της 26ης Απριλίου 1994, υπόθεση C-272/91, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Loto)· απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 1999, υπόθεση C-108/98, RI.SAN· απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 2000, υπόθεση C-324/98, Telasutria Verlags· απόφαση της 21ης Ιουλίου 2005, υπόθεση C-231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname)· απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2005, υπόθεση C-458/03, Parking Brixen· απόφαση της 6ης Απριλίου 2006, υπόθεση C-410/04, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV)· απόφαση της 18ης Ιουλίου 2007, υπόθεση C-382/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (κατάλοιπα των αστικών αποβλήτων των δήμων της Περιφέρειας της Σικελίας).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

για να αξιολογήσει ποιες μελλοντικές πρωτοβουλίες είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ένα σαφές και προβλέψιμο πλαίσιο σε αυτόν τον τομέα.

Τέλος, υπενθυμίζεται επίσης ότι οι ΣΔΙΤ, εφόσον ασκούν οικονομική δραστηριότητα, υπόκεινται στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού και, ιδίως, των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

ΣΔΙΤ σε επίπεδο ΕΕ: η περίπτωση των Κοινών Τεχνολογικών Πρωτοβουλιών

Στο έβδομο πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα θεσπίστηκε ένα νέο είδος ευρωπαϊκής σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε επίπεδο προγράμματος: η κοινή τεχνολογική πρωτοβουλία (ΚΤΠ) βάσει του άρθρου 171 της συνθήκης ΕΚ[15]. Αυτό το νέο μέσο δημιουργήθηκε για την προώθηση της ευρωπαϊκής έρευνας σε τομείς όπου η κλίμακα και η φύση των επιδιωκόμενων στόχων είναι τέτοιες ώστε τα παραδοσιακά μέσα να μην είναι επαρκή. Οι πρώτες ΚΤΠ δημιουργήθηκαν σε πέντε τομείς: των καινοτόμων φαρμάκων, της αεροναυτικής, των κυψελών καυσίμου και υδρογόνου, της νανοηλεκτρονικής και των ενσωματωμένων συστημάτων πληροφορικής. Οι ΚΤΠ έχουν συνολικούς προϋπολογισμούς που κυμαίνονται μεταξύ 1 και 3 δισεκατ. ευρώ για την περίοδο μέχρι το 2017. Σε τρεις ΚΤΠ (πρωτοβουλία καινοτόμων φαρμάκων, Clean Sky, και κυψέλες καυσίμου και υδρογόνου), οι δημόσιοι πόροι αποτελούνται αποκλειστικά από κοινοτικούς πόρους που παρέχονται μέσω του προϋπολογισμού των ΚΤΠ· δύο άλλες ΚΤΠ (ARTEMIS και ENIAC), συνδυάζονται με πόρους των συμμετεχόντων κρατών μελών ή των χωρών που συνδέονται με το έβδομο πρόγραμμα πλαίσιο, και παρέχονται μέσω των εθνικών χρηματοδοτικών οργανισμών. Η συμμετοχή των ιδιωτικών εταίρων αποτελείται από συνεισφορές «σε είδος» στα έργα που χρηματοδοτούνται από τις ΚΤΠ στις οποίες συμμετέχουν οι ιδιωτικοί εταίροι. Τόσο οι δημόσιοι όσο και οι ιδιωτικοί εταίροι συμμετέχουν στις δαπάνες λειτουργίας (διοικητικές δαπάνες) της κοινής πρωτοβουλίας.

Αυτές οι συμπράξεις επιτρέπουν:

[15] Το άρθρο 171 της ΣΕΚ επιτρέπει στην Κοινότητα να δημιουργεί κοινές επιχειρήσεις για την καλή εκτέλεση των προγραμμάτων κοινοτικής έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Την εμπορική ανάπτυξη εμπορικά βιώσιμων λύσεων με τη στήριξη πολυεθνικών δραστηριοτήτων μεγάλης κλίμακας σε τομείς σημαντικού ενδιαφέροντος για την ευρωπαϊκή βιομηχανική ανταγωνιστικότητα.
- Την ενσωμάτωση και τον ενστερνισμό στόχων καίριου ενδιαφέροντος για την κοινωνία, όπως η προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας και η αποτελεσματικότερη χρήση ενέργειας και πόρων[16], η ενίσχυση περισσότερο βιώσιμων μέσων μεταφοράς, η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και η εξασφάλιση ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης υψηλής ποιότητας σε προσιτές τιμές.
- Τη συγκέντρωση και τη μόχλευση (ιδιωτικής, ευρωπαϊκής και εθνικής) χρηματοδότησης και τεχνογνωσίας και τη μείωση του κατακερματισμού που δημιουργείται από πλήθος εθνικών σχεδίων που επιδιώκουν παρόμοιους ή αλληλεπικαλυπτόμενους στόχους.
- Την αξιοποίηση των δεξιοτήτων και των καινοτομιών που αναπτύσσει ο ιδιωτικός τομέας στο πλαίσιο κατάλληλων ρυθμίσεων καταμερισμού των κινδύνων.

Η εμπειρία που αποκτάται από τις πέντε υφιστάμενες ΚΤΠ καθώς καθίστανται αυτόνομες και πλήρως λειτουργικές θα δώσει περισσότερο φως στην προσέγγιση για τη δημιουργία και άλλων ΣΔΙΤ στον τομέα της έρευνας.

Διαρθρωτικά ταμεία

Τα έργα ΣΔΙΤ μπορούν εν μέρει να χρηματοδοτηθούν από πόρους των διαρθρωτικών ταμείων. Ωστόσο, μέχρι στιγμής λίγα μόνο κράτη μέλη φαίνεται να σχεδιάζουν συστηματικά προγράμματα που παρέχουν κοινοτική χρηματοδότηση σε σχήματα ΣΔΙΤ[17]. Υπάρχει η αντίληψη ότι ο συνδυασμός διαφόρων συνόλων κοινοτικών και εθνικών κανόνων και πρακτικών καθώς και χρονοδιαγραμμάτων σε ένα έργο αποτελεί πολύπλοκο εγχείρημα πράγμα που λειτουργεί ως αντικίνητρο. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις μια ΣΔΙΤ μπορεί να προσφέρει τη βέλτιστη προσέγγιση για την

[16] Οι ΣΔΙΤ μπορούν ειδικότερα να προωθήσουν περαιτέρω την ανάπτυξη της πανευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της έρευνας για την ενέργεια και θα προωθηθούν μέσω της πρόσφατα εκδοθείσας ανακοίνωσης της Επιτροπής για τις επενδύσεις στην ανάπτυξη τεχνολογιών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (σχέδιο ΣΕΤ), COM(2009)519.

[17] Σύμφωνα με έρευνα της Γενικής Διεύθυνσης REGIO, 7 κράτη μέλη έχουν αποκτήσει εμπειρία σε ΣΔΙΤ με συνιστώσα από διαρθρωτικό ταμείο.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

υλοποίηση έργων. Η ενίσχυση της θεσμικής ικανότητας των κρατών μελών και η παροχή μεγαλύτερης πρακτικής καθοδήγησης για το συνδυασμό της κοινοτικής χρηματοδότησης με ΣΔΙΤ μπορεί να βοηθήσει τις εθνικές διοικήσεις να κάνουν μεγαλύτερη χρήση των ΣΔΙΤ όταν λαμβάνουν αποφάσεις για τη χρηματοδότηση σημαντικών μελλοντικών έργων.

Η «Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης»:

Αυτή η γέφυρα πάνω από τον Κορινθιακό Κόλπο, είναι η μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα του κόσμου και συνδέει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα. Το 1996, το ελληνικό κράτος ανέθεσε στη γαλλοελληνική κοινοπραξία «Γέφυρα Α.Ε.» σύμβαση παραχώρησης διάρκειας 42 ετών για τη μελέτη, κατασκευή, χρήση και συντήρησης της Γέφυρας Χαρίλαος Τρικούπης. Η ΕΕ χορήγησε σημαντική χρηματοδοτική στήριξη, με τη μορφή επιχορήγησης από το ΕΤΠΑ και δανείου από την ΕΤΕπ, σε αυτό το κατασκευαστικό έργο.

Τα διαρθρωτικά ταμεία για την περίοδο 2007-2013 προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν επιχειρησιακά προγράμματα μέσω ΣΔΙΤ που οργανώνονται με την ΕΤΕπ, τράπεζες, επενδυτικά ταμεία και τον ιδιωτικό τομέα εν γένει. Οι πρωτοβουλίες που στοχεύουν στο συνδυασμό των διαρθρωτικών ταμείων με έργα μέσω ΣΔΙΤ μπορούν να κάνουν χρήση των εξής:

- της διευκόλυνσης JASPERS[18] για την ανάπτυξη έργων που δρομολογήθηκε από κοινού από την ΕΤΕπ και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ), με στόχο την παροχή συνδρομής αναλόγως των αναγκών για οποιοδήποτε στάδιο του κύκλου μιας ΣΔΙΤ/ενός έργου υποδομής·
- της πρωτοβουλίας JESSICA[19] για βιώσιμες αστικές επενδύσεις για αστικά έργα / έργα μέσω ΣΔΙΤ που εντάσσονται σε ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπτυξης

[18] Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη των έργων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες.
[19] Κοινή ευρωπαϊκή στήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

– της πρωτοβουλίας JEREMIE[20] για τη στήριξη της δημιουργίας νέων επιχειρήσεων και τη βελτίωση της πρόσβασης επιχειρήσεων σε χρηματοδότηση.

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ)

Η ΕΤΕπ, ο οργανισμός μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης της ΕΕ, έχει επιδιώξει ενεργά την υποστήριξη αποδοτικών σχεδίων ΣΔΙΤ σε όλη την Ευρώπη, και ιδίως για υποδομές μεταφορών. Η Τράπεζα διέθεσε σχεδόν 30 δισεκατ. ευρώ σε δάνεια για ΣΔΙΤ από τα τέλη του 1980. Η ΕΤΕπ είναι επίσης ο βασικός χρηματοδοτικός φορέας των δικτύων ΔΕΔ-Μ. Για την περίοδο από το 2007 έως το 2013, η συμβολή της αναμένεται να ανέλθει σε 14% των συνολικών επενδύσεων ΔΕΔ-Μ.

Ο όμιλος ΕΤΕπ βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των προσπαθειών της ΕΕ για τη χρηματοδότηση της καινοτομίας και των επιχειρήσεων. Με την αξιοποίηση της εμπειρογνωμοσύνης της ΕΤΕπ και του χρηματοδοτικού σκέλους της υπέρ των ΜΜΕ, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων (ΕΤΕ) παρέχει στην ΕΕ ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την ανάπτυξη νέων ΣΔΙΤ.

Επιπλέον, η ΕΤΕπ έχει θεσπίσει από κοινού με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη το Κέντρο Ευρωπαϊκής Εμπειρογνωμοσύνης για τις ΣΔΙΤ (EPEC), στόχος του οποίου είναι η ενίσχυση της οργανωτικής ικανότητας του δημοσίου τομέα να συμμετέχει σε ΣΔΙΤ με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων δικτύου και τη στήριξη των στρατηγικών των μελών του.

Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με την ΕΤΕπ και τον ιδιωτικό τομέα για να αυξηθεί το συνολικό αποτέλεσμα μόχλευσης της χρηματοδότησης της ΕΤΕπ, παραδείγματος χάρη μέσω του συνδυασμού επιχορηγήσεων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ με δάνεια της ΕΤΕπ.

Μέσα ΔΕΔ-Μ

Βάσει του ισχύοντος δημοσιονομικού κανονισμού των ΔΕΔ σχεδιάστηκαν τρία χρηματοδοτικά μέσα για έργα ΔΕΔ-Μ, που αποσκοπούν όλα στην αύξηση της

[20] Κοινοί ευρωπαϊκοί πόροι για μικροεπιχειρήσεις και μεσαίες επιχειρήσεις.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ιδιωτικής συμμετοχής. Αυτά τα νέα μέσα σχεδιάστηκαν για την υποβοήθηση σχεδίων που στοχεύουν σε ειδικές ανάγκες (όπως βέλτιστη μεταβίβαση κινδύνων, κόστος χρηματοδότησης). Όχι μόνο επιτρέπουν να δοθεί μια στοχευμένη απάντηση, αλλά εξασφαλίζουν επίσης το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα μόχλευσης των διαθέσιμων πόρων της ΕΕ.

Η αξία αυτής χρηματοδοτικής στήριξης σε επίπεδο ΕΕ για σχέδια ΣΔΙΤ συχνά προχωρεί πέρα από την απλή παροχή κεφαλαίων. Αποτελεί επίσης έκφραση της πολιτικής δέσμευσης της ΕΕ και συχνά έχει ως αποτέλεσμα τα χρηματοδοτικά ιδρύματα να υιοθετούν πιο ευνοϊκή στάση έναντι του προφίλ κινδύνου ενός έργου και, συνεπώς, διευκολύνει την εξασφάλιση της χρηματοδότησής του με πιο ευνοϊκούς όρους. Την ίδια λειτουργία επιτελούν οι εγγυήσεις που παρέχονται σε επίπεδο ΕΕ.

Μέσο εγγύησης δανείων για έργα ΔΕΔ-Μ (LGTT)

Οι ΣΔΙΤ για έργα ΔΕΔ-Μ στα οποία ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει κινδύνους σχετικά με τις πιθανές διακυμάνσεις της ζήτησης συχνά αντιμετωπίζουν δυσχέρειες στην προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης σε ανταγωνιστικές τιμές. Το μέσο LGTT είναι μηχανισμός παροχής εγγυήσεων που βοηθά με τη μερική κάλυψη των κινδύνων αυτών αντισταθμίζοντας τα τυχόν μειωμένα έσοδα που προκύπτουν από χαμηλότερη σε σχέση με την αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας στις αρχικές περιόδους λειτουργίας των έργων. Με αυτόν τον τρόπο, βελτιώνεται η χρηματοπιστωτική βιωσιμότητα ενός έργου και η συνολική πιστωτική του ποιότητα. Οι μεμονωμένες εγγυήσεις LGTT διατίθενται μέσω της ΕΤΕπ. Τρία καθεστώτα ΣΔΙΤ έχουν ήδη επωφεληθεί από το μέσο αυτό[21] και συνολικά η διευκόλυνση LGTT αναμένεται να στηρίξει 25-35 έργα ΔΕΔ-Μ μέχρι το 2013. Μεταξύ των σχεδιαζόμενων έργων περιλαμβάνεται μια σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας, μια ταχεία σύνδεση αεροδρομίου, παραχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων σε ορισμένα νέα κράτη μέλη και καινοτόμα σχέδια μεταφοράς εμπορευμάτων.

- Επιχορήγηση βάσει του κόστους κατασκευής στο πλαίσιο συστημάτων πληρωμών διαθεσιμότητας. Αυτό το ειδικό καθεστώς επιχορηγήσεων

[21] Προγράμματα αυτοκινητοδρόμων «IP4 Amarante — Villa Real» και «Baixo Alentejo» στην Πορτογαλία, και η ΣΔΙΤ μοντέλο Α για τον αυτοκινητόδρομο Α5 στη Γερμανία.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ενθαρρύνει τον ανάδοχο του έργου να συνάψει συμφωνία ΣΔΙΤ με έναν ιδιώτη εταίρο αντί να κάνει χρήση των δημόσιων επιχορηγήσεων για τη χρηματοδότηση της κατασκευής. Η επιχορήγηση ΔΕΔ-Μ, που ισοδυναμεί σε ποσό μέχρι 30% του συνολικού κόστους κατασκευής, χρησιμοποιείται από τον ανάδοχο για τη στήριξη των υποχρεώσεων πληρωμών μόνο όταν ολοκληρωθεί το έργο. Αυτό καθιστά το έργο πιο προσιτό οικονομικά για τον δημόσιο τομέα, ενώ ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα εξακολουθεί να φέρει τον κίνδυνο.

- Παροχή επιχειρηματικού κεφαλαίου — συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο για έργα ΔΕΔ-Μ. Μέχρι 1% ήτοι 80 εκατομ. ευρώ του προϋπολογισμού του ΔΕΔ-Μ μπορεί να επενδυθεί σε έργα με τη μορφή ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων μέσω ενός ταμείου υποδομής που ιδρύεται για το σκοπό αυτό. Η Επιτροπή διερευνά επί του παρόντος τις δυνατότητες χρησιμοποίησης αυτού του μέσου για επενδύσεις στο ευρωπαϊκό ταμείο για την ενέργεια, την αλλαγή του κλίματος και τις υποδομές με ορίζοντα το 2020» (ταμείο Marguerite)[22] το μέγεθος του οποίου αναμένεται να φθάσει σε 1,5 δισεκατ. ευρώ.

Χρηματοδοτική διευκόλυνση καταμερισμού του κινδύνου και πρόγραμμα για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία

Η χρηματοδοτική διευκόλυνση καταμερισμού του κινδύνου (RSFF), ένα καινοτόμο καθεστώς καταμερισμού του πιστωτικού κινδύνου που συστάθηκε από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την ΕΤΕπ, καθώς και τα χρηματοδοτικά μέσα βάσει του προγράμματος για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία (CIP), στηρίζουν τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στους τομείς της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης, της επίδειξης και της καινοτομίας.

Τόσο η RSFF όσο και τα χρηματοδοτικά μέσα του CIP απέδειξαν την επιτυχία τους:

[22] Η πρόταση για τη δημιουργία ενός τέτοιου ταμείου, που θα επένδυε σε βασικές υποδομές που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την ΕΕ, εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Δεκέμβριο του 2008.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Από την εκκίνηση της RSFF τον Ιούλιο του 2007, εγκρίθηκαν 4,4 δισεκατ. ευρώ σε δάνεια για επενδύσεις σε E&A και καινοτομία. Το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας προβλέπει την επιτάχυνση της εφαρμογής της RSFF.
- Μέχρι τα τέλη του δεύτερου τριμήνου του 2009, βάσει του CIP, συνάφθηκαν συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα σε 16 συμφωνίες με επιχειρηματικά κεφάλαια από 14 χώρες. Για το μέσο εγγυήσεων, οι συμπράξεις δημόσιων και ιδιωτικών οργανισμών οδήγησαν στη σύναψη 16 συμφωνιών με ενδιάμεσους χρηματοδοτικούς οργανισμούς από 10 χώρες. Μέχρι τα τέλη του πρώτου τριμήνου του 2009, άνω των 30.000 ΜΜΕ έλαβαν χρηματοδότηση χάρη στα μέσα αυτά.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΓΙΑΤΙ ΣΔΙΤ ;

4.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΔΙΤ

Για να αποδώσει οποιαδήποτε συνεργασία του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα θα πρέπει η σχέση να αποβαίνει προς όφελος και των δύο. Η πρόταση αυτή αποτελεί τη βασική αρχή των ΣΔΙΤ, που είναι η οικονομική αποδοτικότητα ή value for money - VFM-(σχήμα 4.1) των πόρων του δημοσίου τομέα κατά την παροχή υπηρεσιών. Κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται αρχικά, με την καλύτερη κατανομή κινδύνων και την ανάληψή τους από τα μέρη εκείνα (Δημόσιο-Ιδιωτικός τομέας), που είναι σε θέση να τους διαχειριστούν καλύτερα. Η κατασκευή των έργων με τη μέθοδο ΣΔΙΤ απελευθερώνει πόρους οι οποίοι μπορούν να διατεθούν σε άλλους τομείς της οικονομίας, που είτε δεν έχουν ένα ελκυστικό επίπεδο αποδοτικότητας για τον ιδιωτικό τομέα, είτε δεν είναι αποδεκτό από το Δημόσιο να υλοποιηθούν και αποτελέσουν αντικείμενο εκμετάλλευσης από τον ιδιωτικό τομέα. Η λειτουργία των έργων αυτών διευκολύνει σημαντικά την καθημερινή ζωή του πολίτη μειώνοντας, για παράδειγμα στα μεταφορικά έργα, το χρόνο μετακίνησης του και αυξάνοντας σημαντικά το επίπεδο ασφαλείας του (Βενιέρης, 2007).

Το κόστος χρήσης για τον πολίτη πολλών από τα έργα αυτά καλύπτεται και με το παραπάνω από την εξοικονόμηση εξόδων τα οποία θα επιβάρυναν τον χρήστη εάν χρησιμοποιούσε την υφιστάμενη παλαιά υποδομή (πχ ύψος διόδου Αττικής Οδού σε σχέση με την μείωση κατανάλωσης βενζίνης λόγω απρόσκοπτης και γρήγορης μετακίνησης). Η ποιότητα των έργων έχει αποδειχθεί σημαντικά υψηλότερη από εκείνη των έργων που υλοποιούνται μέσω συμβάσεων δημοσίων έργων, ενώ και το επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών είναι σαφώς υψηλότερο.

Η οικονομική αποδοτικότητα στηρίζεται ακόμη, στην εξασφάλιση ότι τα έργα εξυπηρετούν πλήρως το σκοπό τους και αυστηρώς και μόνον αυτόν, χωρίς να ακολουθούν πλέον την τάση της «γιγάντωσης» και υπερβολικών δαπανών σε νέα έργα, όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Η σαφέστερη εστίαση στις διαφορετικές ευθύνες του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, που θα αντικατοπτρίζει με ακρίβεια την καλύτερη και αποδοτικότερη κατανομή αρμοδιοτήτων και κινδύνων μεταξύ τους, είναι η πρακτική όπου ο δημόσιος τομέας μπορεί να προσδιορίσει ποιες υπηρεσίες θα πρέπει να

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

παραχθούν, αφήνοντας τον ιδιωτικό τομέα να εξετάσει το πώς αυτές θα πρέπει να υλοποιηθούν (Μουρμούρης, 2006).

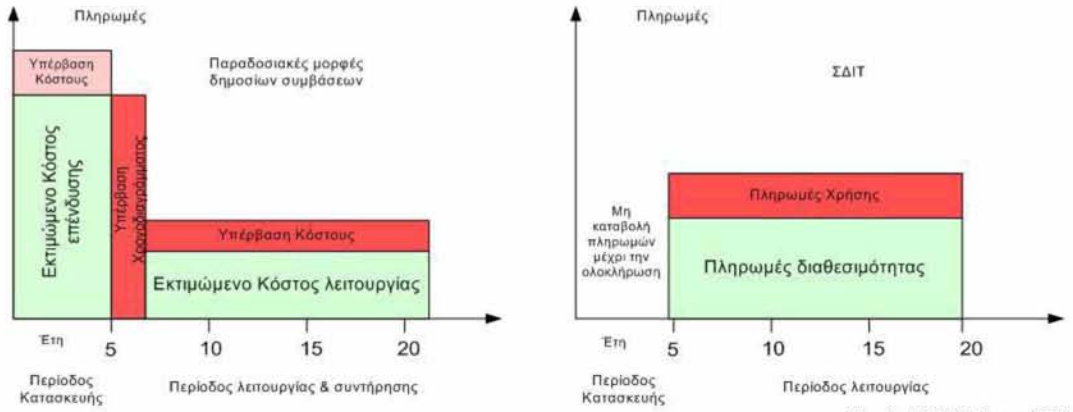
Μέσα στα πλαίσια του VFM είναι και η διατήρηση του εμπορικού κινήτρου του ιδιωτικού τομέα για αποτελεσματικότητα σε όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού, της κατασκευής, της συντήρησης και της λειτουργίας του έργου. Ενώ ταυτόχρονα με τη δυνατότητα εμπορικής εκμετάλλευσης των υποδομών από τον ιδιώτη φορέα, επιτυγχάνεται η αποτελεσματική χρήση υποδομών και η προοπτική περισσότερων και καλύτερης ποιότητας έργων. Εάν με τις συμφωνίες του τύπου αυτού υπάρξει οικονομικό πλεόνασμα που δεν θα υπήρχε με τους συμβατικούς τρόπους προμήθειας και χρηματοδότησης, μπορούν να απελευθερωθούν πόροι για νέα έργα. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί και η ταχύτερη έναρξη της λειτουργίας των έργων που γίνονται μέσω των ΣΔΙΤ, καθώς η ροή πληρωμών ξεκινά με την έναρξη της λειτουργίας σε αντίθεση με το συμβατικό τρόπο πληρωμής.

Τα ΣΔΙΤ λοιπόν, επιτρέπουν την επίτευξη οικονομιών κλίμακας με την ομαδοποίηση ομοειδών έργων σύμπραξης, καθώς διαμοιράζεται η χρήση στοιχείων παγίου κεφαλαίου. Έμφαση πλέον δίνεται και στο σχεδιασμό του έργου με τρόπο, που να διατηρείται η αξία του μέχρι το τέλος της σύμβασης, καθώς και η δυνατότητα εναλλακτικής χρήσης του μετά την εκπνοή του συμβολαίου. Τέλος οι συμπράξεις προσφέρουν τη δυνατότητα, μέσω κοινοπραξιών διαφόρων μορφών, προώθησης έργων που δεν θα μπορούσε να αναλάβει οικονομικά ο δημόσιος τομέας μόνος του. Οι ΣΔΙΤ προσφέρουν επίσης την ευκαιρία στο κράτος να προγραμματίσει καλύτερα τις δαπάνες του.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι δημόσιοι φορείς μπορούν να ολοκληρώσουν ταχύτερα περισσότερα έργα ξεπερνώντας το πρόβλημα των περιορισμένων οικονομικών διαθεσίμων που αντιμετωπίζουν ακολουθώντας την παραδοσιακή μέθοδο προκήρυξής τους σε ότι αφορά την κατασκευή, το σύστημα των ΣΔΙΤ δίνει κίνητρα στους ιδιώτες να σχεδιάζουν εξ' αρχής το έργο ώστε στο μέλλον να μπορούν να το συντηρήσουν αποδοτικότερα και οικονομικότερα καθώς και να το παραδίνουν νωρίτερα για χρήση. Η κύρια ωφέλεια βάσει της οποίας εκτιμάται η προσφορά των ΣΔΙΤ είναι η καλύτερη οικονομική αποδοτικότητα του έργου σε όλη τη διάρκεια της ζωής του (Ψαραύτης, 2007).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Σχήμα 4.1: Παραδείγματα επίτευξης Value for Money (VFM) μέσω ΣΔΙΤ



Πηγή: Αθ.Γ. Καΐσης, 2006

4.2. ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΔΙΤ

Οι συμπράξεις ως ένα πολυδιάστατο σύστημα έχουν γίνει, από την αρχή ακόμα της εφαρμογής τους, αντικείμενο έντονης κριτικής. Με βάση το σκεπτικό αυτό, πέρα από τα πλεονεκτήματα και τα πιθανά οφέλη των ΣΔΙΤ, θα πρέπει να δοθεί έμφαση και στον αντίλογο. Κυρίαρχα επιχειρήματα όσων διατηρούν επιφυλάξεις με την πρακτική των ΣΔΙΤ εστιάζονται στο κόστος των έργων, στο χρόνο της διαδικασίας ανάθεσης, αλλά και στην απώλεια ελέγχου του Δημοσίου επί των κατασκευαστών και άλλων υπεργολάβων. Στις ακόλουθες παραγράφους παρουσιάζονται τα αντεπιχειρήματα επί των Συμβάσεων Σύμπραξης.

Κυρίαρχο θέμα έναντι της χρήσης των Συμπράξεων, είναι το γεγονός ότι τα έργα που πραγματοποιούνται με ΣΔΙΤ κοστίζουν ακριβότερα (συμπεριλαμβάνοντας το κόστος αποπληρωμής μιας επένδυσης στον ιδιώτη). Ο λόγος είναι πως στις Συμπράξεις την ευθύνη της χρηματοδότησης την έχει ο Ιδιωτικός Φορέας, γεγονός που συνεπάγεται το αυξανόμενο κόστος χρηματοδότησης, από την άλλη όμως και ο μοναδικός τρόπος που καθιστά δυνατή την υλοποίηση έργων, τα οποία αλλιώς δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν. Περαιτέρω, προωθεί την υλοποίηση περισσότερων έργων σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Το αυξανόμενο κόστος της χρηματοδότησης καταμερίζεται σε περιοδικές καταβολές σε βάθος χρόνου και μπορεί να μετριασθεί με τις εναλλακτικές αναχρηματοδότησης που μπορεί να διαπραγματεύεται ο Ιδιωτικός

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

φορέας. Άλλωστε, οι πληρωμές διαθεσιμότητας καλύπτουν το σύνολο των κινδύνων που αναλαμβάνει ο Ιδιώτης δηλαδή και κινδύνων της περιόδου λειτουργίας (διαχειριστικό/τεχνικό κίνδυνο) (Andersen, 2004).

Δεδομένης της πολυπλοκότητας των συμβάσεων σύμπραξης πρέπει να προβλέπονται μεταξύ άλλων ο τρόπος χρηματοδότησης από τον Ιδιώτη και ο καταμερισμός των κινδύνων, είναι αναγκαία και υποδεικνύεται και από τους Φορείς χωρών οι οποίες έχουν εμπειρία ήδη εκτελεσθεισών συμβάσεων σύμπραξης, η πρόσληψη εξειδικευμένων συμβούλων προκειμένου να συνδράμουν το Δημόσιο Φορέα τη διαδικασία ανάθεσης και σύναψης της σύμβασης σύμπραξης και των παρεπομένων δανειακών ή άλλων συμφωνιών. Η πρόσληψη των συμβούλων, ως παραδοσιακή δημόσια σύμβαση, απαιτεί χρόνο, η δε αμοιβή τους επιβαρύνει το κόστος της σύμπραξης. Ωστόσο, η σχετική καθυστέρηση που προκαλείται εξισορροπείται από το συντομότερο χρόνο έναρξης λειτουργίας του έργου (λόγω ταχύτερης υλοποίησης των υποδομών) που ευλόγως αναμένει ο Δημόσιος Φορέας, λόγω των κινήτρων που δίδονται στον ιδιώτη, δηλαδή της σύνδεσης της πληρωμής του Ιδιώτη με την έναρξη της λειτουργίας του έργου. Επιπλέον με την εφαρμογή τυποποιημένων διαδικασιών συντομεύονται ακόμη περισσότερο οι διαδικασίες ανάθεσης της σύμπραξης (Bult-Spiering και Dewulf, 2006).

Στον αντίλογο επί των ΣΔΙΤ, υποστηρίζεται πως το δημόσιο χάνει τον έλεγχο του επί του έργου. Με αφετηρία το γεγονός, ότι στα ΣΔΙΤ η διαχείριση και λειτουργία του έργου γίνεται από τον ιδιώτη, ξεκίνησε μια διαμάχη γύρω από τον ελλιπή έλεγχο που ασκεί το δημόσιο επί του αναδόχου. Στην πραγματικότητα ο έλεγχος που ασκεί το δημόσιο περιορίζεται στην τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας, δεν ορίζονται ορόσημα (milestones) στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες κατά τη διάρκεια της κατασκευής και δύναται να μην επιβάλλονται ποινικές ρήτρες ούτε για την παράδοση του έργου. Ωστόσο αυτού του είδους η εποπτεία σε συνδυασμό με το μηχανισμό πληρωμών που είναι άμεσα συνδεδεμένος με την έναρξη της λειτουργίας του έργου αλλά και την τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας εξασφαλίζουν ουσιαστικότερα αλλά και αποδοτικότερα σε επίπεδο ποιότητας παροχής υπηρεσιών έλεγχο του δημοσίου.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Η μακρά διάρκεια των συμβάσεων σύμπραξης, η οποία κατά κανόνα υπερβαίνει τα είκοσι χρόνια, είναι ένας παράγοντας για να αποδειχθούν μη λειτουργικές οι συμπράξεις. Απρόβλεπτες ή μη προγραμματισμένες συνθήκες είναι πιθανό να παρουσιάζονται συχνότερα σε σχέση με άλλες βραχυχρόνιες συμβάσεις δημοσίων έργων. Η πιθανότητα αυτή αντιμετωπίζεται με την πρόβλεψη στη Σύμβαση Σύμπραξης δυνατότητας επαναπροσδιορισμού των σημείων που αποδεικνύεται με το πέρασμα του χρόνου ότι δεν λειτουργούν.

4.3. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (ΓΙΑΤΙ ΚΑΙ ΠΟΤΕ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ)

Στην ΕΕ, ΣΔΙΤ αναπτύχθηκαν στον τομέα των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές)[23], στον τομέα των δημόσιων κτιρίων και εγκαταστάσεων (σχολεία, νοσοκομεία, φυλακές)[24] και του περιβάλλοντος (επεξεργασία ύδατος/απορριμμάτων, διαχείριση απορριμμάτων)[25]. Η εμπειρία διαφέρει σημαντικά μεταξύ των τομέων και από τη μια χώρα στην άλλη. Πολλά κράτη μέλη έχουν περιορισμένη μόνο εμπειρία ΣΔΙΤ ή καμία απολύτως. Από απόψεως συνολικής διαχείρισης των δημόσιων υπηρεσιών ή της κατασκευής και λειτουργίας δημόσιων υποδομών σε συνολικό επίπεδο ΕΕ, η διάδοση των ΣΔΙΤ είναι ακόμη πολύ περιορισμένη και αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μερίδιο των συνολικών δημοσίων επενδύσεων[26]. Όσον αφορά την ενέργεια ή τα δίκτυα τηλεπικοινωνιών υπάρχει ήδη σημαντική παροχή υπηρεσιών στον ιδιωτικό τομέα, αλλά υπάρχουν περιθώρια για την ανάπτυξη περισσότερων ΣΔΙΤ, παραδείγματος χάρη για την ανάπτυξη των απαραίτητων ενεργειακών υποδομών όπου τα εμπορικά συμφέροντα προσφέρουν ανεπαρκή επενδυτικά κίνητρα[27] ή σε ΣΔΙΤ για

[23] Ελλάδα, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο: Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships (Οδηγός για την προώθηση της ορθής διακυβέρνησης στις συμπράξεις δημοσίου ιδιωτικού τομέα), UNECE 2007, σ. 20.
[24] Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο ομοίως.
[25] Το μοντέλο που επικρατούσε για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στον τομέα του περιβάλλοντος ήταν εκείνο των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων υπηρεσιών.
[26] Σύμφωνα με παγκόσμια έρευνα της Siemens το 2007, το μερίδιο των ΣΔΙΤ στο σύνολο των επενδύσεων του δημόσιου τομέα φθάνει σε μόλις 4%.
[27] Παραδείγματος χάρη, στην περίπτωση των εξοπλισμών διασύνδεσης που κυκλοφορούν στην αγορά, τα έργα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων ασφάλειας του εφοδιασμού και στη συνεργασία στον τομέα της έρευνας για την ενέργεια.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ευρυζωνικά δίκτυα – τόσο σταθερά όσο και ασύρματα - για να αντιμετωπιστεί το ψηφιακό χάσμα και να προωθηθεί η ταχεία μετάβαση στις ευρυζωνικές υπηρεσίες διαδικτύου υψηλής ταχύτητας. Υπάρχουν πλέον επαρκή στοιχεία που δείχνουν ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν:

– Να βελτιώσουν το βαθμό υλοποίησης των έργων. Οι ΣΔΙΤ έχουν ιστορικό έγκαιρης παράδοσης των έργων[28], και εντός του προβλεπόμενου προϋπολογισμού[29]. Τα έργα που εκτελέστηκαν με ΣΔΙΤ όσον αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποδεικνύουν ότι συμπράξεις μπορούν να εφαρμοστούν με επιτυχία σε διάφορα έργα για όλα τα μεταφορικά μέσα· Μεταξύ των παραδειγμάτων αναφέρουμε τη σύμβαση παραχώρησης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Perpignan — Figueras διάρκειας 50 ετών περιλαμβανομένης μιας διασυνοριακής σήραγγας, τη σταθερή σιδηροδρομική σύνδεση Øresund μεταξύ της Σουηδίας και της Δανίας, και τη σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας στις Κάτω Χώρες. Τη στιγμή αυτή σχεδιάζονται διάφορα έργα με ΣΔΙΤ βάσει των ΔΕΔ-Μ. Μεταξύ των έργων αυτών αναφέρουμε τη σιδηροδρομική/οδική γέφυρα μεταξύ Δανίας και Γερμανίας, το κανάλι Seine-Nord και ένα έργο διασυνοριακής οδού εσωτερικής ναυσιπλοΐας στη Γαλλία και το Βέλγιο.

– Να βελτιώσουν τη σχέση ποιότητας/τιμής των υποδομών, αξιοποιώντας την αποτελεσματικότητα[30] και το δυναμικό καινοτομίας του ανταγωνιστικού ιδιωτικού τομέα είτε ως προς το κόστος είτε ως προς την επίτευξη καλύτερης σχέσης ποιότητας.

[28] Μια πρόσφατη έρευνα (Οκτώβριος 2009) του National Audit Office (NAO) στο ΗΒ επικαιροποιεί τις πληροφορίες της προηγούμενης έκθεσης του 2003 «PFI construction performance report». Στην έκθεση αυτή επιβεβαιώνεται η εν γένει καλύτερη επίδοση των ΣΔΙΤ έναντι των συμβατικών δημοσίων συμβάσεων όσον αφορά τον προϋπολογισμό (65 % των έργων PFI) και την έγκαιρη παράδοση (69 %). Οι υπερβάσεις κόστους που παρατηρήθηκαν οφείλονταν σε αιτήματα της δημόσιας αρχής ή τρίτων στο 90 % των περιπτώσεων. Επιπλέον, 91 % των έργων που ολοκληρώθηκαν, αξιολογήθηκαν από σημαντικούς χρήστες ως πολύ ή αρκετά καλά από πλευράς ποιότητας κατασκευής και μελέτης .

[29] Τα συμπεράσματα αυτά επιβεβαιώθηκαν από εσωτερική έρευνα της ΕΤΕπ που δημοσιεύτηκε το 2005, με βάση λεπτομερή επισκόπηση των 15 ΣΔΙΤ «Αξιολόγηση των έργων μέσω ΣΔΙΤ που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΤΕπ», http://www.bei.europa.eu/projects/publications/evaluation-of-ppp-projects-financed-by-the-eib.htm.

[30] Τα αποτελέσματα συνολικής μελέτης για τις επιπτώσεις της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη διανομή ύδατος και ηλεκτρισμού (Μάιος 2009) δείχνουν ότι ο ιδιωτικός τομέας ανταποκρίνεται στις προσδοκίες υψηλότερης παραγωγικότητας της εργασίας και επιχειρησιακής αποδοτικότητας, http://www.ppiaf.org/content/view/480/485/.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Να κατανείμουν το κόστος χρηματοδότησης των υποδομών σε όλη τη διάρκεια ζωής του περιουσιακού στοιχείου, μειώνοντας έτσι τις άμεσες πιέσεις στον προϋπολογισμό του δημόσιου τομέα και επιτρέποντας την ολοκλήρωση των έργων υποδομής — και των ωφελειών που παρέχουν — αρκετά έτη νωρίτερα.
- Να βελτιώσουν τον καταμερισμό των κινδύνων[31] μεταξύ των ιδιωτών και του δημοσίου. Εφόσον ο καταμερισμός είναι ορθός, η ορθολογικότερη διαχείριση του κινδύνου μειώνει το συνολικό κόστος των έργων.
- Να ενισχύσουν τις προσπάθειες σε επίπεδο διατηρησιμότητας, καινοτομίας και έρευνας και ανάπτυξης για την πραγματοποίηση των αναγκαίων τομών όσον αφορά την εξεύρεση νέων λύσεων για τις κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις της κοινωνίας: αυτό συνδέεται με τον βασικό μηχανισμό στον οποίο στηρίζονται οι ΣΔΙΤ:
    - Είναι μια ανταγωνιστική διαδικασία· θα προωθεί καινοτομίες (από απόψεως εξοπλισμού ή συστημάτων) που εξασφαλίζουν ένα ανταγωνιστικό προβάδισμα.
    - Στηρίζεται σε δεσμεύσεις ενός ιδιωτικού φορέα να προσφέρει ένα έργο που μπορεί να συνδεθεί με τεχνικά καθώς και περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια.
- Να δώσουν κεντρικό ρόλο στον ιδιωτικό τομέα στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή μακροπρόθεσμων στρατηγικών για σημαντικά προγράμματα στους τομείς της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υποδομών.
- Να διευρύνουν τα μερίδια αγοράς των εταιρειών της ΕΕ στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων σε αγορές τρίτων χωρών. Με την ανάθεση συμβάσεων «κατασκευή, λειτουργία και μεταβίβαση» (Build, Operate and Transfer - BOT) και παραχωρήσεων παροχής υπηρεσιών καθώς και την εφαρμογή λύσεων μέσω σχημάτων ειδικού σκοπού, οι ευρωπαϊκές εταιρείες δημοσίων έργων και κοινής ωφελείας μπορούν να κατακτήσουν σημαντικές συμβάσεις σε ορισμένες αγορές με μεγάλους εμπορικούς εταίρους όσον αφορά π.χ. την κατασκευή και διαχείριση αεροδρομίων, αυτοκινητοδρόμων και την ύδρευση και επεξεργασία υδάτων.

[31] Οι Canoy κ.ά (2001) υπογραμμίζουν ότι οι ρυθμίσεις καταμερισμού του κινδύνου εντός των ΣΔΙΤ αποτελούν εργαλείο που παρέχει κίνητρα και στα δύο μέρη να αυξήσουν την αποδοτικότητα του έργου.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Επιπλέον, οι ΣΔΙΤ προσφέρουν δυνατότητα μόχλευσης ιδιωτικών κεφαλαίων και συνδυασμού τους με δημόσιους πόρους. Τα οφέλη αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικά υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη προσπαθούν να επιταχύνουν τις επενδύσεις για να αντιμετωπίσουν την κρίση, υφιστάμενα ταυτόχρονα έντονες πιέσεις για την τήρηση χρηματοδοτικής πειθαρχίας.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ «ΛΥΣΗ Ή ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ;»

5.1. ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ, ΥΦΕΣΗ ΚΑΙ ΣΔΙΤ

Τα πακέτα των κυβερνήσεων για την αποκατάσταση των πληθωριστικών τάσεων και την αντιμετώπιση της ύφεσης, συνήθως περιλαμβάνουν αύξηση των δημοσίων δαπανών και του δανεισμού. Μερικά από αυτά τα πακέτα περιλαμβάνουν επενδύσεις σε υποδομές - δρόμους, γέφυρες, σιδηροδρόμους, νοσοκομεία, σχολεία, και άλλα παρόμοια.

Παραδοσιακά, οι ίδιες οι κυβερνήσεις δανείζονται χρήματα για να πληρώσουν την κατασκευή των υποδομών, και αυτό εξακολουθεί να είναι ο βασικός τρόπος με τον οποίο χρηματοδοτούνται τα έργα στις περισσότερες χώρες.

Τα τελευταία χρόνια, έχει υπάρξει μια αυξανόμενη τάση για τις κυβερνήσεις να χρησιμοποιούν συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Στις συμπράξεις αυτές είναι ευθύνη του ιδιωτικού τομέα να συγκεντρώσει τα χρήματα για την επένδυση και στη συνέχεια η απόσβεση των επενδυόμενων ποσών γίνεται μέσω της λειτουργίας του περιουσιακού στοιχείου για μεγάλο χρονικό διάστημα, και τη χρέωση των χρηστών είτε - μια σύμβαση παραχώρησης τύπου ΣΔΙΤ - ή να λαμβάνουν πληρωμές προερχόμενες από κυβέρνηση - ένα PFI τύπου ΣΔΙΤ.

Για τις μεν κυβερνήσεις, ελκυστικό είναι το γεγονός ότι στις ΣΔΙΤ η χρηματοδότηση υπολογίζονται ως «ιδιωτική», δανεισμός των ιδιωτικών εταιρειών από τις τράπεζες και έτσι δεν εμφανίζεται ως επιπλέον δανεισμός του Δημοσίου. Ενώ από την άλλη πλευρά βασικός πόλος έλξης για τις εταιρείες είναι μια σειρά πληρωμών εγγυημένη από τις κυβερνήσεις για περιόδους των 20 και πλέον ετών.

Θα μπορούσε να αναμένεται ότι η απάντηση στην ύφεση θα αυξήσει τη ζήτηση για τις ΣΔΙΤ από κυβερνήσεις, επειδή είναι ένας τρόπος δημιουργίας υποδομής, περιορίζοντας ταυτόχρονα την προφανή επίδραση στο επίσημο δημόσιο έλλειμμα. Αλλά και πως η ύφεση θα παρείχε ακόμη μεγαλύτερα κίνητρα στις ιδιωτικές εταιρείες για την υπογραφή συμβάσεων ΣΔΙΤ, προκειμένου να αποκτηθούν μακροπρόθεσμες

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

εγγυήσεις από τις κυβερνήσεις σε μια εποχή που η ζήτηση από τον ιδιωτικό τομέα μειώνεται.

Ωστόσο, η πιστωτική κρίση σημαίνει ότι οι τράπεζες και οι επενδυτές είναι λιγότερο πρόθυμες να δανείσουν σε ιδιωτικές εταιρείες. Ως αποτέλεσμα, οι εταιρείες δεν είναι ουσιαστικά σε θέση να δανειστούν χρήματα για τη χρηματοδότηση των ΣΔΙΤ. Υπάρχουν πλέον σαφείς ενδείξεις ότι πολύ λίγα νέα ΣΔΙΤ θα υπογραφούν στο προσεχές μέλλον και ότι οι υπάρχουσες ΣΔΙΤ έχουν επίσης επηρεαστεί από την αδυναμία να αναχρηματοδοτήσουν το αρχικό χρέος τους, καθώς και από τα μειωμένα έσοδα λόγω της πτώσης της ζήτησης. Αυτό το πρόβλημα χρηματοδότησης ενισχύει άλλες ανησυχίες για τις συνέπειες των ΣΔΙΤ στα ζητήματα του κόστους και της απόδοσης.

5.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ

5.2.1. ΑΠΟΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ

Αν και για τις ΣΔΙΤ έχει ασκηθεί ισάξιο μερίδιο κριτικής και δημοτικότητας θεωρούνται ως βασικός τρόπος σύναψης συμβάσεων στους τομείς της οικονομικής ανάπτυξης και της παροχής δημοσίων έργων υποδομής. Σύμφωνα με τον Kwak κ.ά (2009), πολλές κυβερνήσεις εξακολουθούν να θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως μία από τις βασικές στρατηγικές και την ενίσχυση της γνώσης και την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών.

Ωστόσο, η πρόσφατη παγκόσμια οικονομική κρίση και η οικονομική αναταραχή έχει δημιουργήσει προκλήσεις για αυτά τα έργα, κυρίως λόγω των δυσκολιών στη χρηματοδότηση. Η ζήτηση για έργα μέσω ΣΔΙΤ φαίνεται να εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα του χαμηλού κόστους πίστωσης ενώ οι κοινοπρακτικές τράπεζες, οι οργανισμοί αξιολόγησης και οι ασφαλιστές επικαλούνται πως οι τιμές στην αμοιβαία εμπιστοσύνη και ένα καλό επίπεδο ρευστότητας, απουσιάζουν στην φάση αυτή της χρηματοπιστωτικής κρίσης (Willumsen, 2008).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Σύμφωνα με τον Raisbeck (2009), η παγκόσμια ΣΔΙΤ (Ειδικά η ιδιωτική πρωτοβουλία Οικονομικών) γνώρισε μια σημαντική οπισθοδρόμηση μετά την κατάρρευση ενός αριθμού παικτών, τραπεζών και ασφαλιστών. Για παράδειγμα, στην Ευρώπη, μια σειρά από τράπεζες οι οποίες είχαν υποστηρίξει την αγορά ΣΔΙΤ, όπως η Fortis, Dexia, Depfa Bank plc και η Eurohypo AG, δεν υφίστανται πλέον στην προ της κρίσης μορφές τους και έχουν αποκτηθεί από άλλες τράπεζες ή διασωθεί από τις κυβερνήσεις. Οι αγορές έχουν κλείσει επειδή είτε οι τράπεζες είναι απρόθυμες να δανείσουν είτε επειδή στην παρούσα φάση έχουν λιγότερα χρήματα για να δανείσουν.

Αυτό έχει επιδεινωθεί από την κατάρρευση της αγορά ομολόγων η οποία υποστηρίζει τις ΣΔΙΤ ευκαιρίες. Το πιστωτικό τοπίο μετά τις τελικές συνέπειες και τη διάρκεια της κρίσης δεν είναι ακόμη γνωστό, ωστόσο, οι πιθανές επιπτώσεις στα έργα μέσω ΣΔΙΤ μπορούν ήδη να εντοπιστούν. Στις περισσότερες χώρες, υπάρχουν πλέον σαφείς ενδείξεις ότι πολύ λίγα νέα ΣΔΙΤ θα υπογραφούν στο προσεχές μέλλον (Hall, 2009) χωρίς κρατική υποστήριξη ή υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

Για παράδειγμα, χώρες όπως η Κίνα, η Σουηδία και η Αυστραλία έχουν βιώσει αποτυχίες με τις μορφές ΣΔΙΤ λόγω της τρέχουσα χρηματοπιστωτικής κρίσης. Η ύφεση και η πιστωτική κρίση έχει επίσης δημιουργήσει προβλήματα και για τις υπάρχουσες ΣΔΙΤ, όπως οι ΣΔΙΤ που χρηματοδοτούνται από ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες δυσκολεύονται να αναχρηματοδοτήσουν το αρχικό χρέος τους. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στην περίπτωση των έργων υποδομής (π.χ. έργα μεταφορών), όπου η ζήτηση έχει προκύψει με βάση τη μακροοικονομική ανάπτυξη. Όπως ισχυρίζεται ο Willumsen (2009), ένας αριθμός επενδυτικών συμφωνιών αναβλήθηκε τους τελευταίους μήνες λόγω της αναταραχής στην αγορά, ενώ άλλες συνεχίστηκαν μεν αλλά υπό αυστηρότερους όρους από ό, τι θα συνέβαινε πριν από ένα χρόνο.

Αν και τα περισσότερα από τα υφιστάμενα και τα σχεδιαζόμενα προγράμματα ΣΔΙΤ έχουν επηρεαστεί με διάφορα μέσα (π.χ. διαθεσιμότητα και το κόστος της πίστωσης, χαμηλότερη ανάπτυξη, η ζήτηση κάτω από τις προβλέψεις και απρόβλεπτες διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών), εξακολουθούν να υπάρχουν σε μεγάλο σειρά έργων ΣΔΙΤ σε αγωγό στο Ηνωμένο Βασίλειο, την ΕΕ και σε όλη την υδρόγειο.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Για παράδειγμα, σύμφωνα με τους Rose (2008) και Thadden (2009), παρά τις οπισθοδρομήσεις από την οικονομική κρίση, στο Ηνωμένο Βασίλειο η ΣΔΙΤ αγορά παρέμεινε σχετικά υγιείς. Σύμφωνα πάντα με στοιχεία καταδεικνύεται πως παρά τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, το ενδιαφέρων για ΣΔΙΤ παραμείνει ισχυρό και αποτελεσματικό σε χώρες όπως η Ινδία, ΗΠΑ (Willumsen, 2009) και τη Γαλλία (Raisbeck, 2009), κλπ. Για χώρες όπως η Ελλάδα, με μια οικονομία με σημαντικές δυσκολίες, τα ΣΔΙΤ φαίνεται να είναι τα μόνα εν εξελίξει έργα. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι, παρά την οικονομική ύφεση, το σκεπτικό για ΣΔΙΤ παραμένει θετικό. Η οικονομική κρίση μπορεί να προσφέρει ευκαιρίες για τις επενδύσεις σε υποδομές, οι οποίες θεωρούνται παραδοσιακά ως αντίδοτο για την οικονομική ύφεση, που θα μπορούσε με τη σειρά της να βοηθήσει στην αύξηση της απασχόλησης, την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης και την ανακούφιση από τις πληθωριστικές πιέσεις με την άρση των περιορισμών της προσφοράς, αλλά και με αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των πολιτών στον ιδιωτικό τομέα (Hamilton, 2009).

5.2.2. ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ IFC

Οι ΣΔΙΤ έχουν ενισχυθεί σε μεγάλο βαθμό στις αναπτυσσόμενες χώρες εδώ και πολλά χρόνια από την Παγκόσμια Τράπεζα και άλλους δωρητές και αναπτυξιακές τράπεζες, αν και είναι πλέον γενικά παραδεκτό ότι έχουν αποτύχει να αποδώσουν τις επενδύσεις. (Annez, 2006).

Η IFC της Παγκόσμιας Τράπεζας, πιστεύει ότι η πιστωτική στενότητα θα κάνει ακόμα πιο δύσκολο τη χρηματοδότηση των ΣΔΙΤ. Εκτιμά ότι οι 110 δισεκατομμυρίων δολαρίων αξίας προτεινόμενες ΣΔΙΤ μπορεί να καθυστερήσουν ή να ακυρωθούν, αλλά και ότι οι 70 δισεκατομμυρίων δολαρίων υπάρχουσες ΣΔΙΤ βρίσκονται σε κίνδυνο λόγω του αυξημένου κόστους χρηματοδότησης αυτών των έργων για τον ιδιωτικό τομέα (IFC, 2008).

Η IFC αναφέρει επίσης ότι οι ιδιώτες επενδυτές ενδιαφέρονται λιγότερο για τις υποδομές στις αναπτυσσόμενες χώρες. Τα hedge funds τα οποία χρησιμοποιούν πληθώρα χρηματοοικονομικών εργαλείων με σκοπό την μείωση του επενδυτικού ρίσκου, την αύξηση των αποδόσεων και την ελαχιστοποίηση της συσχέτισης με τις αγορές των μετοχών και των ομολόγων, παραγκωνίζουν τις φτωχότερες

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

αναπτυσσόμενες χώρες διότι οι επενδυτές απαιτούν υψηλότερες αποδόσεις για τα δεδομένα επίπεδα κινδύνου και εστιάζουν στις μεγαλύτερες αναδυόμενες αγορές (IFC, 2008).

Η ίδια η IFC έχει δημιουργήσει ένα παγκόσμιο «επενδυτικό κεφάλαιο» και «εμπιστοσύνη στη χρηματοδότηση δανείων» για την υποστήριξη των ΣΔΙΤ ή αμιγώς ιδιωτικών έργων υποδομής. Η IFC συμβάλλει με $ 300 δισεκατομμύρια του δημοσίου χρήματος σε αυτό το ταμείο μετοχικού κεφαλαίου και αναμένει από «άλλους» να συμβάλουν με ποσά μεταξύ των $ 1,2 δισ. και 10 δισ. δολάρια. Αυτοί οι «άλλοι» είναι κατά πάσα πιθανότητα δωρήτριες χώρες ή οργανισμοί, που συμβάλλουν με περισσότερες κρατικές ενισχύσεις και χρηματοδότηση, στη διατήρηση των ιδιωτικών έργων υποδομής. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται προσπάθεια αποτροπής από τη χρήση άλλων υπηρεσιών χρηματοδότησης.

5.3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ

5.3.1. ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

5.3.1.1. ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

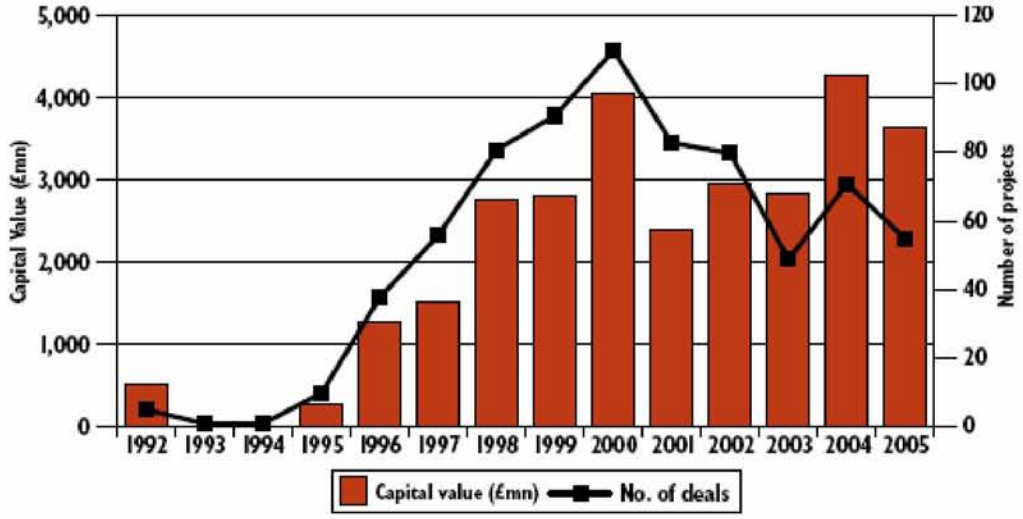
Στις αρχές τις δεκαετίας του ‘90 άρχισαν για πρώτη φορά να υλοποιούνται στη Μεγάλη Βρετανία έργα με την εφαρμογή της πρωτοβουλίας ιδιωτικής χρηματοδότησης (Private Finance Initiative). Οι σχετικές ανάγκες της χώρας που συνεχώς αυξάνονταν είχε ως αποτέλεσμα την αναζήτηση εναλλακτικών μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκαίων προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων, ενώ ταυτόχρονα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό δημοσίων οργανισμών ήταν αρκετά περιορισμένα. Μέχρι τότε η ανάπτυξη των έργων υποδομής στηριζόταν κατά κανόνα στη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό των αρμόδιων δημόσιων οργανισμών. Ήταν μία σειρά πολιτικών προσαρμοσμένων στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό, θεσμικό κλπ περιβάλλον, που εισήχθησαν από την συντηρητική κυβέρνηση με στόχο την αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Με την πάροδο όμως των χρόνων και τη συνεχή χρήση του θεσμού των ΣΔΙΤ η Μεγ.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Βρετανία συσσώρευσε μια σημαντική εμπειρία υπηρεσιών στην διαχείριση έργων ΣΔΙΤ.

Το Διάγραμμα 5.1 παρουσιάζει την αξία και τον αριθμό των έργων ΣΔΙΤ στη Μεγάλη Βρετανία από την έναρξη του θεσμού στη χώρα αυτή έως και το 2005. Μέχρι και το Μάρτιο του 2006 είχαν συμβασιοποιηθεί περισσότερες από 700 συμπράξεις με συνολική αξία που ξεπερνούσε τα 46 δισ. στερλίνες.

Διάγραμμα 5.1: Κεφαλαιακή αξία και αριθμός έργων ΣΔΙΤ στη Μεγάλη Βρετανία



Source: HM Treasury.
Excludes London Underground PPP contracts.

Στο σύνολο των συμβάσεων αυτών ισχυρή είναι και η παρουσία των ΟΤΑ με 200 περίπου έργα, ενώ 500 από τις συμβάσεις αφορούν έργα σε λειτουργία. Επιπλέον από το 1997 μέχρι και σήμερα οι επενδύσεις σε ΣΔΙΤ κυμαίνονται μεταξύ 2 και 4 δις στερλινών το χρόνο.

Τα αρχικά προβλήματα που αντιμετώπισαν οι συμβάσεις αυτές αφορούσαν κυρίως:

- Υψηλό κόστος συμμετοχής στους διαγωνισμούς
- Έλλειψη τυποποιημένων τευχών / συμβάσεων.
- Έλλειψη εμπειρίας από το Δημόσιο

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Δεν υπήρχε σαφής προσδιορισμός των έργων που θα εφαρμόζονταν με ΣΔΙΤ
- Μη επαρκής εξουσιοδότηση των αναθετουσών αρχών
- Έλλειψη κεντρικού συντονισμού.

Το κρισιμότερο στοιχείο λοιπόν ήταν η κατάλληλη προετοιμασία του Δημοσίου, ενώ πλέον ο ιδιωτικός τομέας λόγω υψηλού κόστους είναι ιδιαίτερα επιλεκτικός στην συμμετοχή του. Ωστόσο, παρά την μεγάλη εμπειρία της Μεγ. Βρετανίας σε έργα ΣΔΙΤ εξακολουθούν να παρουσιάζονται προβλήματα ακόμη και σήμερα, που προσδιορίζονται κυρίως στην τυποποίηση των τευχών / συμβάσεων που οδηγεί σε λιγότερη ευελιξία και μαζί με την επιλεκτική επιλογή των έργων από τον ιδιωτικό τομέα, οι δυνατότητες αρχίζουν να εξαντλούνται.

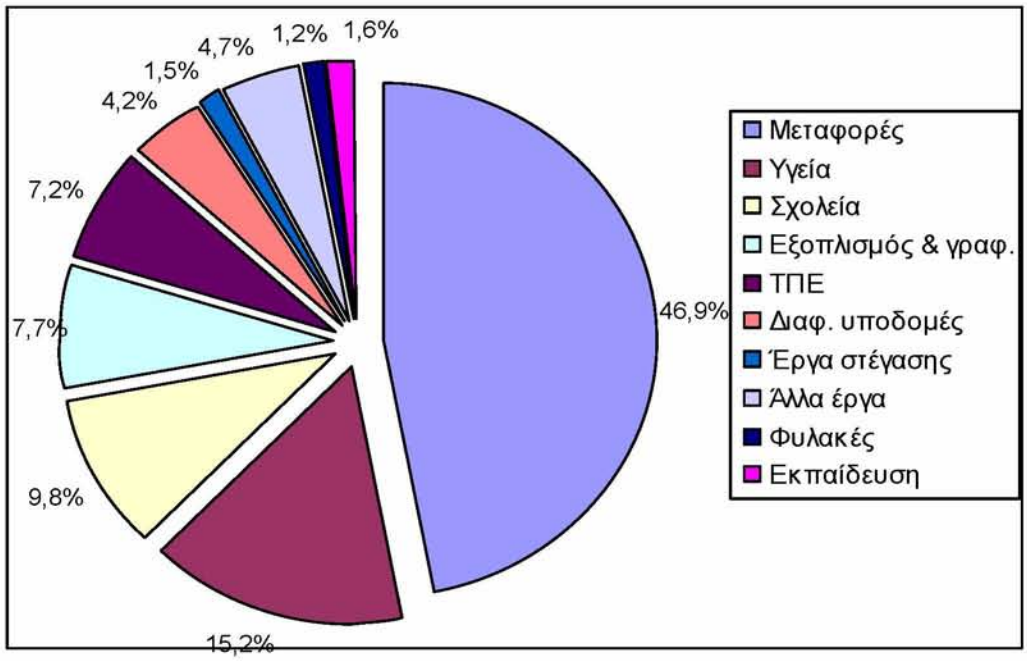
Το ποσοστό της χρηματοδότησης σε δημόσιες υποδομές που προέρχεται από ΣΔΙΤ στο Ηνωμένο Βασίλειο, ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 12% περίπου για όλο το χρονικό διάστημα εφαρμογής του θεσμού[32]. Το σχετικά μικρό και σταθερό ποσοστό της χρηματοδότησης από ΣΔΙΤ οφείλεται κυρίως στο ότι υπήρχε προσεκτική προσέγγιση στο θέμα αυτό μετά από κάποια αποτυχημένα παραδείγματα στα αρχικά στάδια εφαρμογής του θεσμού. Επιπλέον οι ΣΔΙΤ βρίσκουν εφαρμογή κατά κύριο λόγο σε τομείς βασικών υποδομών, όπου όμως υπάρχει ταυτόχρονα μεγάλη ευχέρεια επιλογής εναλλακτικών χρηματοδοτικών εργαλείων και σχημάτων.

Στο Διάγραμμα 5.2 που ακολουθεί φαίνεται η κατανομή των ΣΔΙΤ για το 2004 με βάση τον τομέα εφαρμογής τους. Είναι φανερό ότι ο τομέας των μεταφορών έχει πολύ σημαντικό ρόλο, ενώ ακολουθούν με πολύ μικρότερα ποσοστά τα έργα που αφορούν στην υγεία, τα σχολεία, αλλά και τις ΣΔΙΤ στον τομέα των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών και σε έργα που αφορούν το περιβάλλον (διαχείριση απορριμμάτων (Lancashire) Μεγ. Βρετανίας, προϋπολογισμού 27 εκατ. Στερλινών).

[32] Partnership UK "Κατανομή ΣΔΙΤ με βάση των τομέας εφαρμογής τους (2004)" www.partneshipuk.org.uk

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Διάγραμμα 5.2: Κατανομή ΣΔΙΤ με βάση των τομέας εφαρμογής τους (2004)



Πηγή: Partnership UK

Σήμερα η ροή των ΣΔΙΤ στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι οποίες είχαν θεσπιστεί στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (PFI), έχει επιβραδυνθεί. Μόνο 34 νέα έργα PFI υπεγράφησαν το 2008, ο μικρότερος αριθμός από το 1997 (FT, 2009).

Μια ΣΔΙΤ, τμήμα αυτοκινητοδρόμου 11 μιλίων υπογράφει τον Ιανουάριο του 2009, αλλά αυτή στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό από τον δημόσιο τομέα και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), οι οποίες παρείχαν περισσότερο από το ήμισυ της χρηματοδότησης (FT, 2009).

Ο Andy Rose, ο εκτελεστικός διευθυντής της BFL μονάδας του Ηνωμένου Βασιλείου, δήλωσε τον Νοέμβριο του 2008 ότι ΣΔΙΤ έργα δεν μπορούν πλέον να βασίζονται σε προηγούμενες μεθόδους, την αύξηση χρηματοδότησης ομολόγων, και να εξαρτώνται πλέον από τα τραπεζικά δάνεια που είναι διαθέσιμα μόνο σε πολύ χειρότερους όρους: «Η αγορά ομολόγων, η οποία έχει την οικονομική δομή της επιλογής για τα μεγάλα έργα κατά τη διάρκεια των τελευταία 10 χρόνια, τώρα είναι ουσιαστικά κλειστή στις νέες συναλλαγές. Αυτό έχει αυξημένη εξάρτηση από την τραπεζική αγορά. Η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης είναι περιορισμένη και τα περιθώρια πίστωσης έχουν μετακινηθεί προς τα κάτω» (Rose, 2008).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Μια έκθεση τον Ιανουάριο του 2009 από μια κοινοβουλευτική επιτροπή για το πρόγραμμα των υποδομών στα σχολεία για το Ηνωμένο Βασίλειο εξέφρασε την ανησυχία ότι οι επενδυτές "μπορεί να είναι πολύ λιγότερο πρόθυμοι να συνάψουν συμφωνίες ΣΔΙΤ για σχολικά κτίρια στο μέλλον " (House of Commons, 2009).

Μια έκθεση από το Εθνικό Ελεγκτικό Συνέδριο τον Ιανουάριο του 2009 προειδοποίησε ότι τα σχέδια διαχείρισης των αποβλήτων που βασίζονται σε ΣΔΙΤ έχουν ήδη καθυστερήσει, και αναμένονται περαιτέρω καθυστερήσεις και αβεβαιότητα λόγω των «Δυσκολιών στις αγορές χρηματοδότησης». Οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή αυτών των συστημάτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε δαπανηρά πρόστιμα για μη συμμόρφωση με περιβαλλοντικά πρότυπα της ΕΕ (NAO, 2009).

Η ύφεση δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα στις ισχύουσες αλλά και στις προτεινόμενες ΣΔΙΤ στον τομέα της διαχείρισης των αποβλήτων. Οι συμπράξεις αυτές εξαρτώνται εν μέρει από τα έσοδα των πωλήσεων ανακυκλωμένων υλικών, και η ύφεση σημαίνει ότι η ζήτηση για αυτά τα «Δευτερογενή υλικά», έχει καταρρεύσει. (Pearson, 2009).

Ο John Tizard, ο διευθυντής του Κέντρου Δημόσιας Υπηρεσίας - Συμπράξεων στο Birmingham University, υποδεικνύει ότι η προφανής απάντηση είναι η επιστροφή στον παραδοσιακό δανεισμό του Δημοσίου, η οποία είναι σε κάθε περίπτωση φθηνότερη: «Σε αυτές τις περιστάσεις, θα ήταν ίσως σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο χρηματοδότησης μέσω μοντέλων, όπως το σύστημα Εγγυοδοσίας και άλλες μορφές χρηματοδότησης, μέσω ομολόγων της κυβέρνησης, από τα δημόσια οικονομικά. Οι Κυβερνήσεις μπορούν να δανειστούν φθηνότερα από ό, τι ο ιδιωτικός τομέας ". (Tizard, 2009)

5.3.1.2. ΓΑΛΛΙΑ

Το δικαίωμα σύναψης των συμβάσεων παραχώρησης, την πληρωμή των οποίων αναλαμβάνει ο χρήστης, θεσπίστηκε με τον νόμο της 29/1/1993, τον αποκαλούμενο νόμο Sapin, και η πρακτική των εν λόγω συμβάσεων έχει αναπτυχθεί πολύ:

- στον τομέα των αστικών υπηρεσιών υδροδότησης, καθαριότητας, δημοσίων μεταφορών, κ.λπ.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- στον τομέα των μεγάλων υποδομών: αυτοκινητόδρομοι, γέφυρες, μεγάλα στάδια, σήραγγες, κ.λπ.

Από το νόμο της 5ης Ιανουαρίου 1988 και μετά, η Γαλλία διαθέτει τις λεγόμενες διοικητικές συμβάσεις εκμίσθωσης μακράς διάρκειας οι οποίες πληρώνονται από το κράτος. Οι συμβάσεις αυτές χρησιμοποιούνται στην περίπτωση των δημοσίων κτηρίων, συγκεκριμένα στα εκπαιδευτικά κτήρια, ως παραλλαγή της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing), της οποίας επίσης κάνει χρήση το γαλλικό κράτος. Εξάλλου, οι μισθώσεις με δικαίωμα αγοράς έχουν αναπτυχθεί για το κράτος στον τομέα των κτηρίων και των υποδομών (νόμοι Αυγούστου 2002 και 2003).

Επιπλέον, ο νόμος του Ιουλίου 2003 προβλέπει την υιοθέτηση διατάξεων για τις συμβάσεις μακράς διάρκειας που περιλαμβάνουν «τη σύλληψη, την κατασκευή, την χρηματοδότηση και τη διαχείριση με δημόσια χρηματοδότηση». Μια πρώτη διάταξη για τον τομέα των νοσοκομείων δημοσιεύθηκε το Σεπτέμβριο του 2003, και μια άλλη υιοθετήθηκε για το γαλλικό κράτος και τις τοπικές αρχές. Πρόκειται για το κανονιστικό διάταγμα για τις συμβάσεις συμπράξεων του Ιουνίου 2004.

Σήμερα στη Γαλλία υπάρχει μια προσπάθεια να εισαχθούν ειδικές διατάξεις μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης (το «σχέδιο de relance») και να χρησιμοποιηθούν τα ΣΔΙΤ μοντέλα για τις υποδομές που περιλαμβάνονται στα σχέδια της κυβέρνησης. Το ίδιο το σχέδιο περιλαμβάνει μια κυβερνητική εγγύηση για όλα τα τραπεζικά δάνεια που λαμβάνονται από ΣΔΙΤ. Τον Ιανουάριο του 2009, η γαλλική Γερουσία επέφερε διάφορες τροποποιήσεις οι οποίες έχουν ως στόχο να καταστούν οι ΣΔΙΤ πιο βιώσιμες με διάφορες μορφές κρατικής παρέμβασης.

Αυτά περιλαμβάνουν: ειδικές φορολογικές απαλλαγές που επιτρέπουν στην κυβέρνηση να εγγυηθεί στις τράπεζες για μεγάλο μέρος του δανείου που απαιτείται από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα - δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στις τράπεζες να δανείσουν με τα χαμηλότερα επιτόκια και επιτρέποντας στις ΣΔΙΤ να υπογράψουν με βάση μια «ρυθμιζόμενη χρηματοδότηση» κατά τη διάρκεια της αναμονής για βελτίωση των συνθηκών στη χρηματοοικονομική αγορά.

Το μέγεθος της κρατικής παρέμβασης στους μηχανισμούς αυτούς δείχνει τη δυσκολία εύρεσης χρηματοδότησης για τις ΣΔΙΤ και την πιστωτική στενότητα. Οι

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ιδιωτικές εταιρείες έχουν επίσης το επιχείρημα για περαιτέρω αλλαγές ώστε να είναι ευκολότερο να εισαγάγει τις ΣΔΙΤ. Ο πρόεδρος της Vinci, μιας μεγάλης κατασκευαστικής εταιρείας, υποστήριξε το 2009 για μια μεγαλύτερη χρήση των ΣΔΙΤ, θα πρέπει να εκτονωθεί η πίεση στο δημόσιο χρέος και να χαλαρώσει η νομοθεσία, έτσι ώστε οι ίδιες οι εταιρείες να μπορούν να προτείνουν έργα (Thibault de Silguy, 2009).

5.3.1.3. ΙΣΠΑΝΙΑ

Η περίπτωση της Ισπανίας είναι διαφορετική σε σχέση με τις χώρες που αναφέραμε. Στην Ισπανία πέρα από την κεντρική κυβέρνηση οι επιμέρους περιφέρειες της χώρας παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αυτόνομες και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα έργα όπως αυτά που παράγονται με συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα να χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στην μία κατηγορία ανήκουν έργα που μπορούν σχεδιαστούν με βάση τις ανάγκες που έχουν οι επιμέρους περιφέρειες, ενώ η δεύτερη κατηγορία περικλείει έργα που πραγματοποιούνται σε περισσότερες περιφέρειες που επιβλέπονται από την κεντρική κυβέρνηση.

Στην Ισπανία, τα μεγαλύτερα έργα που έχουν γίνει ή έχουν προγραμματιστεί αφορούν είτε σιδηροδρομικό-οδικό δίκτυο είτε τον τομέα της υγείας. Επίσης έχει εκδοθεί πρόγραμμα για την περίοδο 2005-2020 (Plan Estrategico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)) το οποίο συνεχίζει τα επιτυχημένα έργα που έχουν γίνει σε σιδηροδρομικό κυρίως δίκτυο, ενώ προβλέπεται η δημιουργία 9 νοσοκομείων στην Μαδρίτη όσον αφορά την δημόσια υγεία. Πέρα όμως από τα επιτυχημένα αυτά έργα, έχουν γίνει προσπάθειες και σε άλλους τομείς, χωρίς όμως την ανάλογη επιτυχία. Το έργο για την διαχείριση των υδάτων έχει εγκαταλειφθεί ενώ έργα σχετικά με φυλακές ή δικαστήρια είναι πολύ δύσκολο να πραγματοποιηθούν μίας και θεωρούνται αρμοδιότητα του Δημόσιου τομέα και υπάρχουν πολύ λίγες πιθανότητες να αλλάξει η κατάσταση χωρίς παρεμβάσεις στο νομικό πλαίσιο.

Οι ΣΔΙΤ συνεπάγονται με 20-30 χρόνια συμβάσεις, οι οποίες δεσμεύουν τις κυβερνήσεις και άλλες δημόσιες αρχές για τις πληρωμές για μεγάλο χρονικό διάστημα, μειώνοντας έτσι την ευελιξία των κυβερνήσεων στις μελλοντικές αποφάσεις δημόσιων δαπανών. Μια πρόσφατη έκθεση αξιολόγησης από την Standard and Poor προειδοποιεί ότι οι άκαμπτες αυτές δεσμεύσεις μπορούν να βλάψουν μια δίκαιη αξιολόγηση της

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

πιστοληπτικής ικανότητας της δημόσιας αρχής ή το επίπεδο των δαπανών για δημόσιες υπηρεσίες (S & P, 2009).

Η έκθεση αφορά την Αυτόνομη Κοινότητα της Μαδρίτης, η οποία διατηρεί ένα υψηλό δείκτη πιστοληπτικής ικανότητας AA + αντανακλώντας το σχετικό πλούτο της περιοχής. Όμως, η S & P δίνει «αρνητικές προοπτικές», εν μέρει επειδή η ύφεση μπορεί να επηρεάσει τα φορολογικά έσοδα, αλλά και λόγω της «βάσης σε ανελαστικές δαπάνες" της περιοχής, και λόγω της συγκέντρωσης για τις κοινωνικές δαπάνες, αλλά και λόγω του ότι η επιτάχυνση των επενδύσεων γίνεται μέσω συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Οι ΣΔΙΤ επενδύσεις γενικά αυξάνουν τις οικονομικές δεσμεύσεις της ΑΚΜ. Σύμφωνα με την S & P, η εξυπηρέτηση του χρέους θα κυμαίνεται μεταξύ του 60% και 75% των δαπανών της ΑΚΜ το 2010. Η χαμηλή ευελιξία των δαπανών και η αύξηση της δημοσιονομικής ακαμψίας που απορρέουν από τα μεγάλα προγράμματα ΣΔΙΤ μπορεί να περιορίσουν τη δυνατότητα της ΑΚΜ να μειώσει το λειτουργικό κόστος σε μακροπρόθεσμη βάση. Αυτή η ακαμψία του χρέους των ΣΔΙΤ σημαίνει για την ΑΚΜ, μέτρα για τη μείωση των δαπανών, μείωση της απασχόλησης και των υπηρεσιών στον προϋπολογισμό της. Σε αντίθετη περίπτωση, η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της ΑΚΜ θα αναθεωρηθεί προς τα κάτω.

5.3.1.4. ΙΤΑΛΙΑ

Το υψηλό επίπεδο του δημόσιου χρέους της χώρας είναι που την ωθεί στην όλο και μεγαλύτερη προώθηση των ΣΔΙΤ. Ο νόμος-πλαίσιο του 1994 (νόμος Merloni) παρέχει τον ορισμό της σύμβασης παραχώρησης κατασκευής και διαχείρισης. Η μορφή αυτή σύμβασης παραχώρησης χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο «παραχωρησιούχος» εκτελεί το έργο με δικά του μέσα, ανακτώντας το κεφάλαιο που του έχει χορηγηθεί μέσω της οικονομικής εκμετάλλευσης του πραγματοποιηθέντος έργου.

Το πρόγραμμα κατασκευής υποδομών έχει στόχο την εκτέλεση 220 έργων τα οποία θεωρούνται στρατηγικής σημασίας:

-από το 2002 έως το 2011 το ύψος των επενδύσεων εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 125 δις ευρώ

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- οι μισοί πόροι προέρχονται από το κράτος και το υπόλοιπο από ιδιωτικές χρηματοδοτήσεις.

Ο νόμος θέσπισε προσαρμοσμένο νομικό πλαίσιο: τον γενικό ανάδοχο, τον παραχωρησιούχο, τον δικαιούχο της εκμετάλλευσης και τον επιχειρηματικό φορέα. Για να περιοριστούν οι καθυστερήσεις παράδοσης και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της κατασκευής, ένας νέος νόμος το 2001 δημιούργησε τον «γενικό αντισυμβαλλόμενο», οποίος παραδίδει το έργο ολοκληρωμένο και το συντηρεί. Οφείλει, επίσης, να αναλάβει την προχρηματοδότηση του έργου.

Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης είναι άμεσες και προφανείς, με μείωση των επενδυτικών δαπανών στις ΣΔΙΤ δραστηριότητες και στη χρήση της συγχρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά τους πρώτους οκτώ μήνες του 2009 οι δήμοι αποφάσισαν να διενεργήσουν 7.320 νέα δημόσια έργα (22,8% λιγότερες από το 2008), ενώ οι προσφορές ξεκίνησαν από έργα αξίας 444 εκατομμύρια ευρώ σε σύγκριση με το 1,4 δισ. το 2008.

Ωστόσο, η αγορά ΣΔΙΤ δεν έχει καταρρεύσει. Προσφορές εξακολουθούν να διατίθενται στην αγορά αν και με βραδύτερο ρυθμό. Υπάρχει υψηλός βαθμός επιλεκτικότητας από την πλευρά των τραπεζών και μια γενική έλλειψη συνέπειας στους όρους και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από τους χρηματοδότες.

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο μελετάται η επέκταση ήδη υφιστάμενων μορφών δημόσιας στήριξης για τις ΣΔΙΤ, όπως οι επιχορηγήσεις ή ο πολυμερείς δανεισμός.

• Οι κρατικές εγγυήσεις, που εφαρμόζεται για το χρέος του έργου ή ομόλογα του έργου (π.χ. η εγγύηση εγκαταστάσεις).
• Συνεργασία δανεισμό από το κράτος.

Τέλος υπάρχει μια γενική συναίνεση για το ότι οι κεφαλαιαγορές είναι οι «φυσικοί» δανειστές για τις ΣΔΙΤ. Ωστόσο, φέρνοντας ιδρύματα πίσω σε αυτή την αγορά θα απαιτηθεί είτε:

• Η αναδιάρθρωση του μοντέλου ΣΔΙΤ για την πρόσβαση στην αγορά. Ή
• Ανάπτυξη ισοδύναμων ομολόγων, όπως προτείνεται από την

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Legautonomie, 2009).

5.3.1.5. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Όπως και σε άλλα κράτη μέλη, έτσι και στη Γερμανία υφίσταται ένα λεπτομερές δίκαιο ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων (έργων), σύμφωνα με το οποίο μπορούν να συμμετέχουν χωρίς διακρίσεις τόσο δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις όσο και συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Πρέπει να διαχωριστεί κατ' αρχήν η διαδικασία για τη διασφάλιση των υπηρεσιών κοινής ωφελείας. Στη Γερμανία, οι δήμοι συχνά επιλέγουν συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στην περίπτωση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος, π.χ., για τον εφοδιασμό και την διαχείριση σε τομείς όπως ενέργεια, υδροδότηση, διαχείριση των αστικών λυμάτων και διάθεση αποβλήτων. Για το σκοπό αυτό, γίνεται χρήση συμβάσεων κάθε μορφής. Παράλληλα με τις ευρέως διαδεδομένες παραχωρήσεις υπηρεσιών, υφίστανται δημόσιες αναθέσεις, π.χ., εφοδιασμός σε ηλεκτρισμό καθώς και θεσμοθετημένες συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στους δήμους. Οι συμπράξεις αυτές συμβάλλουν στη διασφάλιση των θέσεων απασχόλησης στην περιοχή και στην τοπική οικονομία.

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βασίζονται στις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί στις τοπικές αρχές από το σύνταγμα. Βάσει των εν λόγω αρμοδιοτήτων, οι τοπικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν ελεύθερα τον τρόπο και την οργάνωση της παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος στην περιοχή τους στο πλαίσιο παραχωρήσεων. Διαθέτουν την ελευθερία να ιδρύουν τις δικές τους επιχειρήσεις, να δημιουργούν συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με κατάλληλους εταίρους, ή ακόμη να αναθέτουν τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος στον ιδιωτικό τομέα. Τέτοιου είδους συμπράξεις δεν εμπίπτουν στο δίκαιο ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Μόνο στον τομέα της υγείας και των διοικητικών κτιρίων αναμενόταν να ολοκληρωθούν μέχρι το 2009 έργα προϋπολογισμού 6δις Ευρώ. (Βασιλείου, 2007).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.3.1.6. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η Πορτογαλία τα τελευταία χρόνια κάνει σημαντικές προσπάθειες στην προώθηση των ΣΔΙΤ, τα οποία και χρησιμοποιεί κυρίως για την κατασκευή μεταφορικών υποδομών και στη διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων. Οι περιορισμένες χρηματοδοτικές πηγές την αναγκάζουν να αναζητά περισσότερο τη λήψη Ευρωπαϊκών κονδυλίων και πόρων από την ΕΤΕπ. Τα τελευταία πέντε χρόνια έχουν υλοποιηθεί 20 μεγάλα ανταποδοτικά έργα μεταφορικών υποδομών (PricewaterhouseCoopers, 2005). Η κυβέρνηση ανακοίνωσε και προωθεί επενδυτικά προγράμματα αξίας 25εκ.ευρώ (για ανταποδοτικά και μη έργα, π.χ νοσοκομεία και σχολεία), συμπεριλαμβανομένου και 8,3εκ. ευρώ για τον μεταφορικό τομέα που θα συμπληρώνουν πόρους από διευρωπαϊκά δίκτυα. Το πιο γνωστό έργο που αναπτύχθηκε με σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα είναι ίσως το επονομαζόμενο ως SCUT (Sem Cobranca ao UTilizador) το οποίο σαν ιδέα ξεκίνησε το 1996, ενώ η εργασίες ξεκίνησαν το 2001.

Για να βελτιώσει το οδικό της σύστημα έθεσε τη σύμβαση SCUT, ως ένα καθεστώς σύναψης η οποία επιτρέπει σε έναν ιδιώτη κατασκευαστή να εισπράττει κρατική αμοιβή. Η σύμβαση SCUT είναι εμπνευσμένη από το σύστημα εικονικών διοδίων “shadow toll”, που έχει καθιερωθεί στο βρετανικό οδικό δίκτυο. Το έργο αυτό από πολλούς χαρακτηρίζεται ως μία “δοκιμαστική μορφή (trial and error process)” μέσω της οποίας η άπειρη μέχρι τότε Πορτογαλία έκανε τις πρώτες απόπειρες όσων αφορά τις συμπράξεις, η οποία οδήγησε στην σταδιακά καλύτερη, πιο σταθερή και αποδοτική προσέγγιση τους από την Πορτογαλική κυβέρνηση.

Οι προσπάθειες της Πορτογαλίας συνεχίστηκαν και μετά από το SCUT και σε άλλους τομείς πέραν των υποδομών, με τον σχεδιασμό 10 νοσοκομείων από το 2002 όσων αφορά τον τομέα της υγείας, καθώς επίσης και άλλα έργα όπως την διαχείριση αποβλήτων, την δημιουργία φυλακών και την στέγαση φοιτητών μεταξύ άλλων, τα οποία όμως βρίσκονται ακόμα σε στάδιο μελέτης. Η απόκτηση εμπειρίας της Πορτογαλίας οδήγησε στην δημιουργία μίας νέας μονάδας στα πλαίσια της Δημόσιας Διοίκησης, η οποία αναλαμβάνει να συλλέξει και να επεξεργαστεί στοιχεία όσων αφορά συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.3.1.7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Σε άλλες χώρες υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι οι ΣΔΙΤ αναμένεται να ακυρωθούν λόγω της πιστωτικής κρίσης. Η ύφεση έχει επίσης επίδραση λόγω της μείωσης των πληρωμών στους αυτοκινητόδρομους με διόδια, για παράδειγμα. στην Ιρλανδία, έξι έργα ΣΔΙΤ για κοινωνική στέγαση ακυρώθηκαν. Επίσης μια προγραμματισμένη φυλακή ΣΔΙΤ ακυρώθηκε λόγω προβλημάτων με την πιστωτική κρίση και μιας ΣΔΙΤ για το μετρό στο Δουβλίνο είναι τώρα υπό αμφισβήτηση (The Irish Times, 2008).

5.3.1.8. ΣΛΟΒΑΚΙΑ

Το πρόγραμμα της Σλοβακίας των οδικών ΣΔΙΤ τίθεται εν αμφιβόλω, με τον πρωθυπουργό Ρόμπερτ Φίκο να δηλώνει ότι οι εν λόγω τράπεζες δεν θα θέλουν να λάβουν μέρος σε όλα.

Η κυβέρνηση ετοιμάζει τώρα μια εναλλακτική λύση, το Υπουργείο Μεταφορών έχει ετοιμάσει ένα εναλλακτικό σχέδιο για την κατασκευή αυτοκινητόδρομου στη Σλοβακία, το οποίο χρηματοδοτείται απευθείας από κρατικά ταμεία, σε περίπτωση αποτυχίας των τριών δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) για τις οποίες έχει ήδη προκηρυχθεί διαγωνισμός (Vilikovská, 2009).

5.3.2. ΥΠΟΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

5.3.2.1. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Η Αυστραλία έχει μακράν παράδοση στον τομέα των υποδομών, οπού πιο σημαντικά έργα είναι το Cross City Tunnel και το Lane Cove Tunnel στο Sydney , όπως επίσης και το Western Sydney Orbital. Επιπλέον, συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα έχουν χρησιμοποιηθεί για την δημιουργία Λιμανιών και Αεροδρομίων όπου η Αυστραλία μετρά αρκετά ολοκληρωμένα έργα. Αντίθετα, στον τομέα της Υγείας και της Εκπαίδευσης η Αυστραλία κάνει τα πρώτα βήματα, με αρκετές συμπράξεις εν ενεργεία αλλά όχι μεγάλο αριθμό ολοκληρωμένων έργων. Η Αυστραλία

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

δεν διαθέτει νομικό πλαίσιο σχετικά με τις συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, και έτσι οι πολιτικές και οι οδηγίες δίνονται από την εκάστοτε κυβέρνηση των κρατιδίων. Σύμφωνα με δηλώσεις τις πολιτικής ηγεσίας, τα έργα που θα πραγματοποιηθούν τα επόμενα χρόνια προορίζονται για χρηματοδότηση και από τον ιδιωτικό τομέα, γεγονός που υπογραμμίζει την ζήτηση που υπάρχει για συμπράξεις στο μέλλον (Bult-Spiering & Dewulf, 2006).

Η Αυστραλία έχει σημειώσει σημαντική χρήση των ΣΔΙΤ, ειδικά σε προγράμματα για δρόμους, αλλά και σε μια σειρά από άλλα έργα. Η πιστωτική στενότητα όμως φαίνεται να απειλεί το μέλλον.

Σύμφωνα με άρθρο στο The Australian η ωμή πραγματικότητα είναι ότι οι περισσότερες ιδιωτικές επιχειρήσεις διοδίων είναι ένα χάος, ένα νέο μοντέλο χρειάζεται για να βοηθήσει τη χρηματοδότηση των κατ 'εκτίμηση $ 800 δισεκατομμύρια που η χώρα πρέπει να δαπανήσει για υποδομές κατά την επόμενη δεκαετία. Σύμφωνα με τον Mark Binns, διευθύνων σύμβουλο μιας μεγάλης αυστραλιανής ανάδοχου κατασκευαστικής εταιρείας Fletcher, οι ίδιες οι κατασκευαστικές εταιρείες, επισημαίνοντας τα πλεονεκτήματα του παραδοσιακού μοντέλου, με τα οποία η κυβέρνηση δανείζεται χρήματα και προσκαλεί στη συνέχεια για υποβολή προσφορών για απλές συμβάσεις κατασκευής έργων έναντι των ΣΔΙΤ στα πλαίσια της πιστωτικής κρίσης. (Gibson, 2008)

Σύμφωνα με έρευνα για τη Νέα Ζηλανδία η υλοποίηση των έργων μέσω ΣΔΙΤ είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα λόγω της μεγάλης καθυστέρησης για τη δημιουργία του νομικού πλαισίου μεταξύ των συμμετεχόντων στο έργο. Η χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα δεν θα είναι βιώσιμη στο τρέχον πιστωτικό περιβάλλον, χωρίς εγγυήσεις από την κυβέρνηση, η οποία ακύρωσε τη μεταβίβαση του κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα. Μερικές φορές τα οφέλη από τη μεταφορά του κινδύνου των έργων ΣΔΙΤ στον ιδιωτικό τομέα είναι απάτη, αναφέροντας σχέδιο διάσωσης της βρετανικής κυβέρνησης της Metronet, τον ιδιωτικό φορέα, του Μετρό του Λονδίνου. Αν η μεταβίβαση του κινδύνου δεν ήταν πλήρης, τα πραγματικά οφέλη των ΣΔΙΤ είναι μειωμένα, σε μια ανάλυση του κόστους χρηματοδότησης. Ισχυρό επιχείρημα πλέον αποτελεί η άποψη, ότι η κυβέρνηση θα ήταν καλύτερα απλώς να αυξήσει το χρέος,

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ενδεχομένως μέσω ομολόγων και να χρησιμοποιεί άλλες παραδοσιακές μεθόδους σύμβασης. (Ferguson, 2009)

5.3.2.2. ΚΑΝΑΔΑΣ

Ο Καναδάς, αν και παρουσιάζει ενθαρρυντικά μηνύματα σχετικά με τον αριθμό συμπράξεων τα τελευταία χρόνια, υπολείπεται της Αυστραλίας. Στον Καναδά, οι συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα των τελευταίων χρόνων περιορίζονται σε 3 περιφέρειες, αυτές των Alberta, Ontario και British Columbia. Πιο συγκεκριμένα, η Alberta παρουσιάζει τις λιγότερες συμπράξεις εκ των τριών, ,με μόλις δύο έργα, το "Edmonton Ring Road" και τον "Calgary Court House". Στην περίπτωση του Ontario, η κυβέρνηση έχει δείξει αυξημένο ενδιαφέρον για τις συν- χρηματοδοτήσεις έργων από τον Ιδιωτικό τομέα και έτσι έχει σχηματιστεί το "Ontario Infrastructure Projects Corporation" με σκοπό την καλύτερη καθοδήγηση αλλά και ομαλότερη μετάβαση των έργων προς το δημόσιο. Η British Columbia παρουσιάζει περισσότερες συμπράξεις σε σχέση με τη υπόλοιπη χώρα, αφού έχει ολοκληρώσει 8 έργα για το 2004 όπως το "Richmont Airport Vancouver Rapid Transit" και το "Sea to Sky Highway". Επιπλέον, παρόμοια με το Ontario, έχει δημιουργήσει το "Partnerships British Columbia" με στόχο την αύξηση των συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα όσον αφορά έργα υποδομής και υπηρεσιών (Bult-Spiering et Dewulf, 2006).

Στον Καναδά, ο Γενικός Ελεγκτής του Οντάριο έχει επικρίνει το πρώτο νοσοκομείο ΣΔΙΤ στην επαρχία και δήλωσε ότι θα ήταν 50 εκατ. δολάρια φθηνότερη η κατασκευή του αν είχε κατασκευαστεί από την επαρχιακή κυβέρνηση, χωρίς ιδιώτες εταίρους. (Versace, 2009)

5.3.2.3. ΗΠΑ

Στις ΗΠΑ, οι ΣΔΙΤ δεν έχουν χρησιμοποιηθεί ευρέως μέχρι σήμερα. Ορισμένοι δρόμοι διοδίων έχουν ιδιωτικοποιηθεί υπό παραχώρηση- ΣΔΙΤ μοντέλου, αλλά δεν υπήρξε έντονο ενδιαφέρον σχετικά με τα συστήματα αυτά (Baxandall, 2007).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Στο Τέξας, μια προτεινόμενη ΣΔΙΤ 183 δισεκατομμυρίων δολαρίων για δρόμους ακυρώθηκε μετά από εκτεταμένες διαμαρτυρίες, και μία έκθεση από το νομοθετικό σώμα του Τέξας για την αξία τους (Falkenberg, 2009).

Υπάρχουν στοιχεία για την πώληση μίσθωσης σε ιδιώτη, του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων των κρατικών λιμανιών του Πόρτλαντ, που όμως σταμάτησε λόγω της πιστωτικής κρίσης και των δύσκολων συνθηκών της αγοράς (Timmins, 2009).

Ορισμένες εταιρείες ελπίζουν ότι οι ΣΔΙΤ θα χρησιμοποιηθούν για τουλάχιστον ένα μέρος των μεγάλων δαπανών για τις υποδομές πρόγραμμα που ανακοίνωσε ο Πρόεδρος Ομπάμα, αλλά παραμένει ασαφές εάν αυτό θα συμβεί.

5.3.2.4. ΡΩΣΙΑ

Στη Ρωσία, η απάντηση της κυβέρνησης στην ύφεση μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τις ΣΔΙΤ, επειδή οι δημόσιες δαπάνες περιορίζονται αντί να αυξάνονται. Σύμφωνα με τον Andrei Zverev, επικεφαλή αναλυτή της ρωσικής κυβέρνησης, η ύφεση οδηγεί σε πτώση των φορολογικών εσόδων, και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος αρχών αθέτησης (S & P, το Δεκέμβριο βαθμολόγησαν τη Μόσχα ως «Επιλεκτική προεπιλογή») (S & P, 2009).

Για να αποφευχθεί αυτό, εκτός από περικοπές στις κρατικές δαπάνες θα πρέπει να γίνουν και περικοπές σε ΣΔΙΤ. Μια ανασκόπηση των προοπτικών για την οικοδομική βιομηχανία στη Ρωσία δίνει μια παρόμοια απαισιόδοξη εκτίμηση. Η ύφεση και η πιστωτική κρίση θα οδηγήσει τους επενδυτές να σφίξουν το ζωνάρι τους, αφήνοντας λιγότερα χρήματα στη χρηματοδότηση των υποδομών συναφών έργων, ιδίως εκείνων στον τομέα ακινήτων. Αυτό θα επέφερε μια σοβαρή μείωση του αριθμού των εταιρειών που συμμετέχουν στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), αλλά και θα οδηγήσει σε καθυστερήσεις και σε ορισμένες περιπτώσεις σε ακυρώσεις των προτεινόμενων έργων υποδομής (BMI, 2009).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.3.2.5. ΙΝΔΙΑ

Στην Ινδία, η κυβέρνηση προσπαθεί να αποφύγει την έλλειψη πόρων από τον ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό τομέα, επιτρέποντας σε ένα κρατικό οικονομικό σώμα να αυξήσει $ 6 δισεκατομμύρια τα αφορολόγητα ομόλογα, για να βοηθήσει τα έργα του Ταμείου αξίας 15 δισ. δολαρίων. Δεν είναι σαφές όμως ότι το ταμείο αυτό θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά και μόνο για τις ΣΔΙΤ (Press Trust of India, 2009).

5.3.2.6. ΤΟΥΡΚΙΑ

Η Τουρκία το 1994 θέσπισε ένα γενικό νόμο για τις ΣΔΙΤ, για διαφορετικούς τομείς όπως η παροχή υποδομών μεταφορών, ενέργειας και επεξεργασίας νερού. Σε αυτή τη νομική βάση, τα έργα ΣΔΙΤ στην Τουρκία ήρθαν σε ημερήσια διάταξη και πολλά έργα, κυρίως για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και εγκαταστάσεις πόσιμου νερού έχουν πραγματοποιηθεί ως BOT. Για παράδειγμα, στον τομέα της ενέργειας, σχεδόν το ένα τέταρτο της δυναμικότητας της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της Τουρκίας έχει ολοκληρωθεί στα πλαίσια των ΣΔΙΤ μοντέλων. Η Τουρκία έχει αντιμετωπίσει προκλήσεις στη διαδικασία της αναζήτησης για μια νέα διαίρεση της εργασίας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων του κράτους, του ιδιωτικού τομέα, μη κυβερνητικών οργανισμών, τους επαγγελματίες και τις εθελοντικές οργανώσεις. Από αυτές τις συζητήσεις προέκυψαν διάφορες πτυχές. Πρόκειται για νέες μορφές συνεργασίας, οι νέους παράγοντες (παίκτες ή τους εταίρους) στη βιομηχανία, νέες ρυθμίσεις και δομές, νέες μορφές συμμετοχής, της επικοινωνίας και της λογοδοσίας (Goymen, 2000).

Επιπλέον, ο Yilmaz και ο Bititci (2006) αναφέρουν ότι η υπερβολικά συγκεντρωτική παράδοση στην Τουρκία και η σχετική απουσία μιας πλουραλιστικής και συμμετοχικής κουλτούρας έχει αποτελέσει εμπόδιο στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, η Τουρκία ήταν πρόθυμη να προετοιμάσει μια σειρά από "νόμους της μεταρρύθμισης". Ήταν ο προάγγελος για μία νέα φιλελεύθερη εποχή σε μια προσπάθεια να ξεπεραστούν ορισμένα από τα εμπόδια, όπως έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων οργανισμών που σχετίζονται με τον τουρισμό και δυσκολία στην απόκτηση κατάλληλης γης για την επένδυση (Tarhan, 1996).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ο νέος νόμος προέβλεπε επενδύσεις προκειμένου να μπορεί να διοχετευθεί σε «ζώνες προτεραιότητας». Διατυπώσεις και απαιτήσεις για την κατανομή της κρατικής γης απλοποιήθηκαν με μείωση του αριθμού των εμπλεκόμενων φορέων (Goymen, 2000).

Υπήρχαν διάφορες σκέψεις αυτού του νέου προσανατολισμού για τη βιομηχανία. Όλες οι κρατικές επενδύσεις σταμάτησαν, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοποριακών πρωτοβουλιών, καθώς άρχισαν και προετοιμασίες για ιδιωτικοποιήσεις των υπαρχουσών εγκαταστάσεων. Η πρακτική του καθορισμού των τιμών για τις εγκαταστάσεις από την κυβέρνηση είχε διακοπεί, επιτρέποντας τους μηχανισμούς της αγοράς να λειτουργήσουν (Goymen, 2000).

5.3.2.7. ΙΟΡΔΑΝΙΑ

Στην Ιορδανία, στους γενικούς στόχους του προγράμματος ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν τη δημιουργία μιας περαιτέρω κινητήριας δύναμης για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση στη χώρα μέσω μιας καλά καθορισμένης συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα σε υποδομές, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και στον τομέα των υπηρεσιών. Η αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα και η βελτίωση ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για ιδιωτικές επενδύσεις που υποστηρίζονται από μια ισχυρή πολιτική βούληση, άπτονται των ρυθμιστικών πλαισίων, της διαφάνειας και των αποτελεσματικών θεσμικών δομών και σημαίνουν τον πυρήνα της νέας εποχής του ιδιωτικού τομέα της ανάπτυξης και της ανάπτυξης στην Ιορδανία.

Επιπλέον, και σύμφωνα με τις βασικές αρχές του διεθνούς και περιφερειακού οργανισμού, η Ιορδανία εξακολουθεί να εργάζεται για την παροχή της νομικής πλατφόρμας για την προγραμματισμένη αειφόρο κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της μέσω της τροποποίησης του νόμου και την ανάπτυξη των θεσμικών συστημάτων. Η αύξηση του ρόλου του δημόσιου τομέα επικεντρώνονται στα έργα υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας, των μεταφορών, του νερού, της εκπαίδευση, της υγείας και της κοινωνικής μέριμνας, περιλαμβάνει επίσης συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα στην ανάπτυξη ιδιαίτερων σχεδίων παραγωγής στον τομέα των ορυχείων, όπως τσιμέντο, ανθρακικό κάλιο και φωσφορικά και σε μικρότερο βαθμό στις υπηρεσίες και τους χρηματοπιστωτικούς τομείς. Ενώ ο ρόλος της

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

κυβέρνησης περιλαμβάνει τον έλεγχο του μηχανισμού της αγοράς, το σύστημα τιμολόγησης, καθώς και την προστασία της εθνικής παραγωγής με διάφορους τρόπους.

Επίσης, για να διασφαλιστεί η σημασία των ΣΔΙΤ στην οικονομία της χώρας συστάθηκε και το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο. Το συμβούλιο αποτελείται από 20 μέλη, τόσο από τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Κύρια ευθύνη του Συμβουλίου είναι να θέτει τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

5.3.2.8. ΛΙΒΑΝΟΣ

Στο Λίβανο, η οικονομία κυριαρχείται παραδοσιακά από τον δημόσιο τομέα. Μετά από σχεδόν δύο δεκαετίες εμφύλιας διαμάχης, η απόδοση του κοινωνικού τομέα επιδεινώθηκε λόγω της σωματικής βλάβης, της έλλειψης επίβλεψης της κυβέρνησης, και σπανιότερα των πόρων (Jamali, 2007). Επανειλημμένες δεσμεύσεις για διοικητικές μεταρρυθμίσεις δεν υλοποιήθηκαν και η απόδοση του δημόσιου τομέα δεν βελτιώθηκε.

Η κυβέρνηση του Λιβάνου δέχεται πιέσεις για τη θέσπιση νομοθεσίας για τις ΣΔΙΤ οι οποίες θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο αφού το Λίβανο δεν διαθέτει υποδομή σε όλους τους τομείς όπως τους δρόμους, τα απόβλητα, την επεξεργασία νερού, τα πάρκινγκ, κλπ. Η κυβέρνηση στερείται των μέσων για να επενδύσει σε υποδομή, γι 'αυτό και αναζητούν μεγαλύτερη συμμετοχή από τον ιδιωτικό τομέα. Τα έργα ΣΔΙΤ είχαν προταθεί ως πιθανή λύση για τη μόχλευση που απαιτείται, για τις τεχνικές και διοικητικές εμπειρίες και για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Έτσι ξεκίνησαν έργα ΣΔΙΤ σε αρκετούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των τηλεπικοινωνιών και της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων (Jamali, 2004).

5.3.2.9. ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Το 2006 η κυβέρνηση της Αιγύπτου ενέκρινε μια νέα μακροπρόθεσμη πολιτική μέσω της οποίας επιδιώκει συνεργασίες με τον ιδιωτικό τομέα για την επέκταση και την αύξηση των επενδύσεων σε υποδομές της χώρας. Οι ΣΔΙΤ είναι ένα μέρος μιας φιλελεύθερης οικονομικής ατζέντας στην Αίγυπτο. Από το 1990, η Παγκόσμια Τράπεζα

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

δήλωσε ότι έχει έρθει η ώρα για την κυβέρνηση και τον ιδιωτικό τομέα στην Αίγυπτο για να σφυρηλατήσουν μια νέα εταιρική σχέση για την ανάπτυξη. Γι' αυτό οι ΣΔΙΤ είναι απαραίτητες για πολλούς λόγους.

Πρώτον, παρά το γεγονός ότι τα προγράμματα μετασχηματισμού του ιδιωτικού τομέα είναι ένα νέο οικονομικό φαινόμενο στην Αίγυπτο, ο δημόσιος τομέας εξακολουθεί να αποτελεί ισχυρό παράγοντα για την οικονομική δραστηριότητα στη χώρα (Moi, 2006).

Δεύτερον, η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί τη συμμετοχή των βασικών οικονομικών παραγόντων στην κοινωνία, ιδίως του δημόσιου και του ιδιωτικού. Από τη μία πλευρά, χωρίς τις δεσμεύσεις του δημόσιου τομέα και την ικανότητα να παρέχει τις οικονομικές πολιτικές και τις θεσμικές ρυθμίσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ο ιδιωτικός τομέας δεν θα μπορεί να εξαντλήσει τις δυνατότητές του. Από την άλλη πλευρά, χωρίς να τις ιδιωτικές επενδύσεις, οι κυβερνητικές πολιτικές δεν δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες (Fawzy και Galal, 1999).

Σύμφωνα με το πρόγραμμα οικονομικών μεταρρυθμίσεων και τη στρατηγική για την αύξηση της ιδιωτικής συμμετοχής στις δημόσιες κοινωνικές υπηρεσίες υποδομής και την εξοικονόμηση δημοσίων δαπανών, η κυβέρνηση έχει δημιουργήσει μια Κεντρική Μονάδα ΣΔΙΤ στο πλαίσιο του Υπουργείου Οικονομικών και έχει θεσπίσει ένα νόμο για τις ΣΔΙΤ. Για όλα τα έργα ΣΔΙΤ, η αιγυπτιακή κυβέρνηση διατηρεί στενό έλεγχο όσον αφορά την παράδοση στον καθορισμένο χρόνο και επίπεδο υπηρεσιών. Η αιγυπτιακή κυβέρνηση αναμένοντας υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών παράδοσης από τις ΣΔΙΤ ανοίγει επίσης νέες πηγές χρηματοδότησης αφού ως εκ τούτου, η κυβέρνηση έχει μεγαλύτερο περιθώριο για την άσκηση προς τα εμπρός του επενδυτικού προγράμματος της (Fawzy και Galal, 1999).

Οι ΣΔΙΤ είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη τόσο από οικονομικής όσο και κοινωνικής άποψης και θα μπορούσε να αποδώσει αποτελεσματικά στις απαιτήσεις της κοινωνίας για οικονομική αειφόρο ανάπτυξη.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.3.2.10. ΙΑΠΩΝΙΑ

Η Ιαπωνία παρουσιάζει αυξημένη χρήση συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Οι συμπράξεις αυτές δεν περιορίζονται σε τομείς , αλλά αντίθετα υπάρχουν συμπράξεις για όλους τους τομείς, από τον τομέα της υγείας, μέχρι την διαχείριση αποβλήτων. Η μακρά αυτή παράδοση στην Ιαπωνία βασίζεται εν μέρει και στην ύπαρξη ειδικής μονάδας, η οποία έχει σαν σκοπό την προώθηση και διαφήμιση των συμπράξεων. Η συμπράξεις που παρουσιάζονται στην Ιαπωνική περίπτωση είναι τρεις, οι *B-O-T*, οι *joint-venture* και οι *leasing,* με την τελευταία να αποτελεί και την πιο κυρίαρχη (Lorenzen κ.ά, 2001).

5.3.2.11. ΜΕΞΙΚΟ

Οι συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα είναι σχετικά νέα πρακτική για την χώρα του Μεξικού, καθώς μόλις το 2004 πραγματοποιήθηκε σύμπραξη επίσημα για πρώτη φορά. Η πρώτη αυτή απόπειρα περιλάμβανε την δημιουργία δύο αυτοκινητοδρόμων, ενός πανεπιστημίου και ενός νοσοκομείου. Η δημιουργία τεσσάρων νέων αυτοκινητόδρομων, μίας σιδηροδρομικής γραμμής, η πιθανή ένταξη άλλων τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων στα προαναφερθέντα έργα αλλά και η δημιουργία κανονισμών σχετικά με συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα κάνει το μέλλον των συμπράξεων στο Μεξικό να φαντάζει ευοίωνο (Engel κ.ά, 2003).

5.3.2.12. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Η Σιγκαπούρη, παρόμοια με το Μεξικό, έχει και αυτή ξεκινήσει πρόσφατα τις πρώτες της απόπειρες στον τομέα των συμπράξεων. Το υπουργείο οικονομικών έχει παρουσιάσει μία σειρά από τομείς στους οποίους πιστεύει ότι έργα πρέπει να γίνονται με συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, όπως είναι η άθληση, η διαχείριση υδάτων, εκπαίδευση και άλλα. Σύμφωνα λοιπόν με το υπουργείο οικονομικών της Σιγκαπούρης, κάθε έργο που ξεπερνά τα 50εκατ. δολάρια θα πρέπει να ενταχθεί σε σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Τα δύο έργα που έχουν ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα στην Σιγκαπούρη είναι το Hyflux Desalination Plant και το NEWater Ulu Pandan (έργα που αφορούν υδάτινα αποθέματα).

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.4. ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΟΙ ΣΔΙΤ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ;

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Κομισιόν, Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο, καθώς η Ευρώπη εξέρχεται από την κρίση, τα ΣΔΙΤ μπορούν να βοηθήσουν τις δημόσιες αρχές να δημιουργήσουν θέσεις απασχόλησης. Εάν σχεδιαστούν και εκτελεστούν προσεκτικά με γνώμονα το μακροπρόθεσμο δημόσιο συμφέρον, οι ΣΔΙΤ μπορούν να τονώσουν τις επενδύσεις σε υψηλής ποιότητας ιατροφαρμακευτική κάλυψη, εκπαίδευση και βιώσιμα συστήματα μεταφορών, ενώ μπορούν επίσης να αποτελέσουν εργαλείο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και της αύξησης της ενεργειακής αποδοτικότητας, κατέληξε ο πρόεδρος της Κομισιόν (Ναυτεμπορική, 2009).

5.4.1. ΑΡΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Οι ενέργειες μιας κυβέρνησης για την ενίσχυση της ελκυστικότητας των ΣΔΙΤ μπορεί επίσης να αυξήσει τη δική της έκθεση σε κίνδυνο. Δεδομένου ότι οι κίνδυνοι δεν μεταφέρονται στον ιδιώτη εταίρο αλλά διατηρούνται από την κυβέρνηση, μπορεί να μείνει με ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα έκθεσης που είτε επιμένουν είτε εντείνονται με την πάροδο του χρόνου. Για να αποφευχθεί μια τέτοια κατάσταση, διατηρώντας παράλληλα την VFM, παρατίθενται ορισμένες βασικές αρχές που πρέπει να ακολουθηθούν:

• **η παρέμβαση θα πρέπει να δικαιολογείται από οικονομικούς λόγους.** Αυτό μπορεί να συμβεί αν η εν λόγω υπηρεσία είναι ένα δημόσιο αγαθό, για το οποίο συμφέρον της κυβέρνησης είναι να εξασφαλίσει την υλοποίηση του χωρίς να διαταράσσεται, π.χ., από την αποτυχία του αναδόχου.

• **οι παρεμβάσεις θα πρέπει να υποστηρίζουν τον ευρύτερο προσανατολισμό της δημοσιονομικής πολιτικής.** Η εξασφάλιση της ομαλής ροής και η μείωση της ευπάθειας των έργων ΣΔΙΤ θα μπορούσε να υποστηρίξει έναν συνολικά αντικυκλικό δημοσιονομικό προσανατολισμό. Η πρόταση αυτή θα πρέπει να σταθμιστεί σε σχέση με άλλες επιλογές για την αντικυκλική πολιτική.

• **τα μέτρα θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν και να συμπεριληφθούν στον προϋπολογισμό.** Για να μετριάσουν την έκθεση της κυβέρνησης στο μέλλον σε δημοσιονομικούς κινδύνους, τα μέτρα θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πλαίσιο της

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού και οι μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις τους να αξιολογούνται.

• **τα κυβερνητικά μέτρα θα πρέπει να εξαρτώνται από τις περιστάσεις.** Μόλις ο αντίκτυπός της κρίση υποχωρήσει τότε ο δανεισμός οδηγείται σε "κανονική" τιμή.

• **η παρέμβαση θα πρέπει να επιδιώξει να διατηρήσει την VFM.** Ο κίνδυνος που βαρύνει τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να εξασφαλίζει την επιθυμητή VFM. Στην περίπτωση των εξωγενών κινδύνων, ο τρόπος και η κλίμακα στην οποία ο κίνδυνος μετριάζεται δεν πρέπει να υπονομεύει τα κίνητρα της αποτελεσματικότητας.

• **οι πολιτικές πρέπει να δημοσιοποιούνται.** Τα μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης διατρέχουν τον κίνδυνο να εκληφθούν ως αλλαγές στους «κανόνες» και δυνητικά να προκαλέσουν ηθικό κίνδυνο στο μέλλον. Σαφώς διατυπωμένες και διαφανείς πολιτικές μπορούν να μετριάσουν τον κίνδυνο αυτό (Estache κ.ά, 2007, και Irwin, 2003).

5.4.2. ΜΕΤΡΑ

Είναι ορισμένα από τα μέτρα που έχουν προταθεί ώστε οι χώρες να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις της κρίσης ή να βελτιώσουν την ελκυστικότητα των ΣΔΙΤ για τους ιδιώτες εταίρους μέσω της διευκόλυνσης της πρόσβασης στη χρηματοδότηση και τη βελτίωση της ισορροπίας της σχέσης κινδύνου-απόδοσης.

Ο κατάλογος που ακολουθεί παρουσιάζει το εύρος των εναλλακτικών λύσεων οι οποίες όμως εξετάζονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι συντρέχουν οι εξής λόγοι:

(1) υπάρχουν ακραίες συνθήκες πέραν του ελέγχου του εταίρου του ιδιωτικού τομέα

(2) δίνουν θετικό-και κατ 'ανώτατο όριο, υπό τον όρο της κρίσης συνθήκες-VFM,

(3) η κυβέρνηση μπορεί να αποζημιωθεί για την αποδοχή του πρόσθετου κινδύνου

• **επέκταση παραχώρησης:** επεκτείνει τη θητεία της συμφωνίας για να επιτρέψει στον ιδιώτη εταίρο να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του έργου

• **επιδότηση:** με βάση τα αποτελέσματα είναι το μέτρο με την μεγαλύτερη διαφάνεια. Εναλλακτικά, οι φορολογικές ελαφρύνσεις θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ή επιδοτήσεις θα μπορούσαν να κατευθυνθούν στους χρήστες της υπηρεσίας

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

• **επιχορήγηση:** να επεκταθεί για τη βελτίωση της ελκυστικότητας του έργου έτσι ώστε να μειώσει τη συνολική έκθεση του ιδιώτη εταίρου σε κίνδυνο (αλλά θα πρέπει να υπόκειται σε όρους)

• **εγγύηση ελάχιστου εισοδήματος:** με την εγγύηση εξασφαλίζεται η ικανότητα του ιδιώτη εταίρου να καλύψει την αποπληρωμή και την εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων του. Η παροχή ως εγγύηση ενός ελάχιστου εισοδήματος προλαμβάνει την εγγύηση του χρέους

• **εγγύηση συναλλαγματικής ισοτιμίας:** παρέχει προστασία στον ιδιώτη εταίρο στην περίπτωση που το εγχώριο νόμισμα υποτιμηθεί σημαντικά προστατεύοντας τα κέρδη του αν αυτός είναι μια ξένη εταιρεία

• **εγγύηση χρέους:** εγγυάται την επιστροφή του συνόλου ή μέρους του χρέους

• **μειωμένης εξασφάλισης δανείου:** η κυβέρνηση παρέχει μόνιμη δυνατότητα δανείου στον ιδιώτη εταίρο, το οποίο μπορεί να αντλήσει εάν κριθεί απαραίτητο. Έτσι μπορούν να μειωθούν οι κίνδυνοι που τα ομολογιακά δάνεια μπορεί να προκαλέσουν

• **μέτρα ιδίων κεφαλαίων:** εγγυήσεις για το σύνολο ή μέρος των αξιών ιδίων κεφαλαίων (ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα μπορεί να πωλήσει τη συμμετοχή του στην κυβέρνηση σε προσυμφωνημένη τιμή) ή άλλα μέτρα που εξασφαλίζουν τα ίδια κεφάλαια

• **Παρέμβαση / βοήθεια στα δικαιώματα:** στην περίπτωση της αποτυχίας αναδόχου, οι κυβερνήσεις μπορούν να είναι σε θέση να παρεμβαίνουν και να δώσουν εκ νέου την προσφορά της ΣΔΙΤ η να αναλάβουν την επιχείρηση/λειτουργία/προσπάθεια, αν υπάρχει δημοσιονομικός χώρος (Angelides et Xenidis 2009, Hemming 2006).

5.4.3. ΡΗΤΡΕΣ

Για να εξασφαλιστεί ότι τα μέτρα είναι προσωρινά, η κυβερνητική παρέμβαση θα μπορούσε να περιλαμβάνει ρήτρες έκτακτης ανάγκης (ή «διακόπτες»). Όταν η οικονομία εξέρχεται από την κρίση και ο κίνδυνος επιστροφής «trade-off» για τους ιδιώτες εταίρους βελτιώνεται, τα μέτρα θα πρέπει να καταστούν άνευ αντικειμένου. Ρήτρες, διακόπτες ασφαλείας θα πρέπει να «απενεργοποιήσουν» την κυβερνητική παρέμβαση με βάση τους ίδιους δείκτες, όπως το επιτόκιο και τα Spreads, που την «ενεργοποίησαν».

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Μετά από διαπραγματεύσεις ή επαναδιαπραγματεύσεις, οι ρήτρες αυτές μπορούν να συμπεριληφθούν τόσο σε νέες όσο και υφιστάμενες συμβάσεις. Στο βαθμό που οι υφιστάμενες συμβάσεις που πλήττονται από την κρίση και ο ιδιώτης εταίρος ζητήσει την επαναδιαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης, η κυβέρνηση θα μπορούσε να επιλέξει να περιορίσει την επαναδιαπραγμάτευση με το είδος των μέτρων που αναφέρονται παρακάτω. Αυτό θα ενισχύσει την κυβέρνηση και θα περιορίσει την πίεση που της ασκείται για επαναδιαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης «de novo». Οι ακόλουθοι μπορούν να θεωρηθούν ως 'διακόπτες' για τα αντίστοιχα μέτρα παρέμβασης:

• **επεκτάσεις της σύμβασης:** Εάν τα έσοδα (ή κέρδος της επιχείρησης) υπάγεται προσωρινά κάτω από ένα προκαθορισμένο επίπεδο, η σύμβαση μπορεί αυτομάτως να παραταθεί για μια περίοδο που να επιτρέπει στον ιδιώτη φορέα να δημιουργήσει το απαιτούμενο ποσοστό απόδοσης. Για την πρόληψη ηθικού κινδύνου, η μείωση του κέρδους θα πρέπει να συσχετίζονται με τις γενικές οικονομικές συνθήκες και να μετράται με προ-συμφωνημένους δείκτες.

• **Έξοδος με βάση επιχορήγηση και εγγυήσεις:** Σε περίπτωση που τα έσοδα (ή λειτουργικό κέρδος) προσωρινά πέσει κάτω από ένα προκαθορισμένο επίπεδο, η κυβέρνηση θα καταβάλει επιδότηση που να εξασφαλίζει ότι ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα μπορεί να καλύψει το κόστος . Όπως και με μια επέκταση της σύμβασης, η ρήτρα (ή «διακόπτη ασφαλείας») ενεργοποιείται μόνο εάν η πτώση της ζήτησης συσχετίζεται με δείκτη σοβαρής οικονομικής συρρίκνωσης, και όχι ενδογενών κινδύνων (π.χ., μείωση της σχετικής ζήτησης για την παραγωγή, ως αποτέλεσμα της ποιότητας ή της ανικανότητας των χαρακτηριστικών των υπηρεσιών να ανταποκριθούν στις προσδοκίες).

• **ενίσχυση των εσόδων (διόδια σκιά):** Σχετικά με το μέτρο που βασίζεται στην επιδότηση μέσω προσωρινής επιβολής διοδίων σκιά (δηλαδή, συγκεκριμένα διόδια ανά χρήστη καταβάλλονται από την κυβέρνηση και όχι από τον άμεσο δικαιούχο), το οποίο χρηματοδοτείται με το χρέος. Μόλις τελειώσει η ύφεση, τα διόδια σκιά σταματούν και πρέπει να εξοφληθεί το χρέος που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

της ύφεσης. Κατά τη διάρκεια της ύφεσης η ΣΔΙΤ υποστηρίζεται και με μειωμένο φόρο και ως εκ τούτου βελτιώνει τα κέρδη της.

• **επιδότηση για αύξηση των επιτοκίων:** Αντί για την παροχή προσωρινής χρηματοδότησης στην ΣΔΙΤ, η κυβέρνηση θα μπορούσε να βοηθήσει τις ΣΔΙΤ, με καταβολή επιχορήγησης που καλύπτει την υπέρβαση από ό, τι θεωρείται «ανώτατα φυσιολογικά όρια» για τις μεταβολές των επιτοκίων (όπου «κανονική» εξαρτάται ε ν μέρει από την πιστοληπτική ικανότητα του δανειολήπτη). Η επιδότηση αυτή θα πρέπει να καταβληθεί στην περίπτωση δανείων με κυμαινόμενα επιτόκια (οποιασδήποτε διάρκειας), όπου το επιτόκιο αναμένεται να επιστρέψει στα φυσιολογικά επίπεδα, ή βραχυπρόθεσμα δάνεια σταθερού ρυθμού επιτοκίου. Η αύξηση του συντελεστή, δεν πρέπει να οφείλεται σε ιδιοσυγκρασιακά επικίνδυνες συμπεριφορές από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Γενικά θα πρέπει στη σύμβαση να ορίζεται μια ανώτερη κλίμακα για τις μεταβολές των επιτοκίων.

• **τα δημόσια οικονομικά:** Η κυβέρνηση θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει μέρος ή το σύνολο του χρέους για να αντιμετωπίσει μια βραχυπρόθεσμη δυσκολία του ιδιωτικού φορέα. Μια ρήτρα ασφαλείας θα παρέχει στην κυβέρνηση την επιλογή να πουλήσει τη συμμετοχή του χρέους της στο έργο μετά από δύο ή τρία χρόνια, ή, κατά προτίμηση, αν οι δείκτες της αγοράς που καθορίζονται στον όρο φθάνουν σε επίπεδα πριν την κρίση. Το ποσοστό του χρέους μπορεί στη συνέχεια να πουληθεί σε μια ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών. Με αυτόν τον τρόπο η κυβέρνηση αντιμετωπίζει ένα μικρό και μεσοπρόθεσμο πρόβλημα με μια μικρή-έως μεσοπρόθεσμη λύση και δεν δεσμεύεται για μακροπρόθεσμη παροχή χρηματοδότησης. Αυτό το μέτρο, όμως, θα πρέπει να χρησιμοποιείται με πολύ φειδώ, δεδομένου ότι αυξάνει την έκθεση της κυβέρνησης σημαντικά.

• **χρέος-ιδίων κεφαλαίων διακόπτη:** η σύμβαση θα μπορούσε να περιλαμβάνει μια ρήτρα έκτακτης ανάγκης που να απαιτεί μέρος της χρηματοδότησης του χρέους να μετατρέπεται σε ίδια κεφάλαια εάν τα έσοδα πέσουν κάτω από ένα επίπεδο που να επιτρέπει την εξυπηρέτηση του χρέους. Η βελτίωση του χρέους / εταιρικού κεφαλαίου θα απομοχλεύσει τον ισολογισμό και θα ανακουφίσει τις πιέσεις σχετικά με τις πληρωμές τόκων. Ωστόσο, θα αποδυνάμωνε επίσης την αξία των μετοχών και ως εκ

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

τούτου τον έλεγχο των παλαιών μετόχων. Η επιχείρηση αυτή θα μπορούσε να δράσει με αντίθετη φορά όταν τα έσοδα βελτιώνεται και πάλι.

Οι κυβερνήσεις πρέπει να εξασφαλίζουν ότι έχουν επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό τόσο για τη διαπραγμάτευση όσο και για τη διαχείριση της εφαρμογής των ρητρών. Σε περίπτωση που μια κυβέρνηση επιθυμεί να εφαρμόσει ρήτρες έκτακτης ανάγκης, αλλά αντιμετωπίζει έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, θα πρέπει να επιλέξει με βάση τις ρήτρες σε απλές περιπτώσεις, απλά τους δείκτες. Έτσι, οι δείκτες θα πρέπει να είναι σχετικά εύκολο να αξιολογηθούν με δεδομένα που είναι προσιτά και επαληθεύσιμα από όλα τα μέρη. Ο δείκτης και τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται δεν πρέπει επίσης να είναι ανοιχτά σε χειραγώγηση από οποιοδήποτε μέρος της σύμβασης.

Το να συμπεριλαμβάνει η αρχική διαπραγμάτευση ρήτρες, δεν είναι το πιο δύσκολο κομμάτι, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί από εξωτερικούς τεχνικούς συμβούλους που απασχολούνται από την κυβέρνηση κατά τη φάση διαπραγμάτευσης. Ωστόσο, όταν η σύμβαση είναι σε ισχύ, η διαχείριση της εφαρμογής (καθώς και τις πιθανές πιέσεις για επαναδιαπραγμάτευση) ελλείψει ειδικευμένου προσωπικού θα μπορούσε να καταστεί προβληματική (Burger κ.ά 2009)

5.4.4. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό των ΣΔΙΤ ως εργαλείο για τη διευκόλυνση της οικονομικής ανάκαμψης και την ενίσχυση της διατηρησιμότητας, της ανταγωνιστικότητας και δημοσίων υπηρεσιών υψηλής ποιότητας για το μέλλον καθώς και για τη διατήρηση περιβαλλοντικών προτύπων υψηλού επιπέδου, η Επιτροπή προτίθεται να δημιουργήσει ένα αποτελεσματικό και υποστηρικτικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Με βάση ένα διάλογο μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο μιας ειδικής ομάδας για τις ΣΔΙΤ, μια σειρά ενεργειών θα συμπληρώσει τις ενέργειες των κρατών μελών για την άρση των εμποδίων στην ανάπτυξη των ΣΔΙΤ και την προώθηση της χρήσης τους. Οι προτεινόμενες ενέργειες θα εστιάζονται αφενός στα κοινοτικά εργαλεία και το κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο και, αφετέρου, σε ενισχυμένα μέτρα με στόχο τη

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

βελτίωση της πρόσβασης πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ σε χρηματοδότηση και στην προώθηση του ρόλου της ΕΤΕπ στη χρηματοδότηση σημαντικών έργων. Η τελική απόφαση για τη χρήση ΣΔΙΤ εναπόκειται στα κράτη μέλη, όπως και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επανεξετάσουν το εθνικό πλαίσιο που θα επιτρέπει τη χρήση τους αναλόγως των αναγκών. Πρόθεση της Επιτροπής είναι:

1. Η βελτίωση της **πρόσβασης ΣΔΙΤ σε χρηματοδότηση** με:

- Την ενίσχυση και τη διεύρυνση της εμβέλειας των κοινοτικών εργαλείων που διατίθενται σήμερα για τη στήριξη των ΣΔΙΤ, όπως του μέσου εγγύησης δανείων για τα ΔΔ μεταφορών (LGTT) και του κέντρου εμπειρογνωμοσύνης για ΣΔΙΤ (EPEC) και άλλων πρωτοβουλιών οι οποίες, χωρίς να αφορούν ειδικά τις ΣΔΙΤ, μπορούν να στηρίξουν την εφαρμογή έργων μέσω ΣΔΙΤ (JASPERS, JESSICA, RSFF (χρηματοδοτική διευκόλυνση καταμερισμού του κινδύνου), Ταμείο Marguerite).
- Το στενό συντονισμό με την **ΕΤΕπ** προκειμένου να διερευνηθούν οι δυνατοί τρόποι για την αύξηση της συμμετοχής της Τράπεζας στη χρηματοδότηση έργων υποδομών της ΕΕ, ιδιαίτερα όσον αφορά τις κυριότερες πρωτοβουλίες στην ΕΕ με κοινωνικοοικονομική και ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία (π.χ. διασυνοριακά έργα, φιλικές για το περιβάλλον πρωτοβουλίες, κ.λπ.). Η ΕΤΕπ θα πρέπει επίσης να υποστηριχθεί στις προσπάθειές της να αξιοποιήσει πλήρως τα πολλαπλά μέσα που διατίθενται για ΣΔΙΤ και να ενσωματώσει τις ΣΔΙΤ στους βασικούς στόχους της Τράπεζας. Επιπλέον, η ΕΤΕπ καλείται να αναπτύξει περαιτέρω και να εφαρμόσει μέσα εγγυοδοσίας για τη διευκόλυνση της χρηματοδότησης ΣΔΙΤ, προωθώντας το ρόλο των κεφαλαιαγορών, των διεθνών επενδυτών και του δημοσίου τομέα ως φορέων παροχής ρευστότητας για έργα μέσω ΣΔΙΤ.

2. Η διευκόλυνση της σύστασης ΣΔΙΤ μέσω της **ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων σε ΣΔΙΤ** με:

- Την εξέταση του αντίκτυπου που είχαν τα μέτρα που έλαβε η Κοινότητα ως απάντηση στην κρίση όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για επενδύσεις υποδομών, περιλαμβανομένης της ανάγκης για την προσαρμογή των

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

υφιστάμενων προγραμμάτων δημοσίων συμβάσεων και των διαδικασιών για την αντιμετώπιση της παρούσας μειωμένης πρόσβασης σε χρηματοδότηση.

- Την ολοκλήρωση της εν εξελίξει αξιολόγησης των επιπτώσεων και άλλων προπαρασκευαστικών εργασιών με σκοπό την εξέταση νομοθετικής πρότασης στον τομέα των συμβάσεων παραχώρησης το 2010.

3. Η εξασφάλιση **της κατάλληλης αντιμετώπισης των χρεών ή των ελλειμμάτων των ΣΔΙΤ** με:

- Την εξέταση των συνεπειών των αναθεωρημένων χρηματοδοτικών συμφωνιών για την αντιμετώπιση των περιουσιακών στοιχείων ΣΔΙΤ στους ισολογισμούς και με τη δημοσίευση διευκρινίσεων σχετικά με την τρέχουσα λογιστική αντιμετώπιση των συμβάσεων ΣΔΙΤ στους εθνικούς λογαριασμούς.
- Την παροχή κατευθύνσεων για τη λογιστική αντιμετώπιση των εγγυήσεων που παρέχονται στο πλαίσιο προγραμμάτων ΣΔΙΤ.
- Την εξακολούθηση παροχής σαφών συστάσεων προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη στατιστική καταχώριση των επιμέρους συμβάσεων ΣΔΙΤ, εφόσον το ζητήσουν.

4. Η βελτίωση της **πληροφόρησης και η διάδοση της σχετικής εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσίας** με τις ακόλουθες ενέργειες:

- Η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθύνσεις σχετικά με νομικά και μεθοδολογικά ζητήματα που σχετίζονται με το συνδυασμό πόρων της ΕΕ με ΣΔΙΤ, ιδίως στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας JASPERS, προκειμένου να διευκολυνθεί και να αυξηθεί η συμμετοχή των ΣΔΙΤ στα διαρθρωτικά ταμεία. Θα εκδοθούν επίσης κατευθυντήριες γραμμές για τη δυνατότητα εφαρμογής απλούστερων μορφών ΣΔΙΤ όπως συμβάσεων για μελέτη - κατασκευή - λειτουργία.
- Ανάπτυξη πιλοτικών έργων μέσω ΣΔΙΤ που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως υποδείγματα βέλτιστων πρακτικών και ορθής διακυβέρνησης και λύσεων, και να αναπαραχθούν σε ευρύτερη κλίμακα με τη χρήση στοιχείων τεχνικής συνδρομής των σχετικών προγραμμάτων χρηματοδότησης.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Συνεργασία με το Κέντρο Ευρωπαϊκής Εμπειρογνωμοσύνης για τις ΣΔΙΤ (EPEC) για τον προσδιορισμό τρόπων επίτευξης μεγαλύτερης μακροχρόνιας στήριξης στα κράτη μέλη εκείνα τα οποία επιδιώκουν τη χρήση ΣΔΙΤ για να βελτιστοποιήσουν τη χρήση των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου συνοχής ως συνιστώσας των επενδυτικών προγραμμάτων. Το EPEC θα πρέπει να ενισχυθεί και να μετατραπεί σε μια πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών και να αποτελέσει κομβικό σημείο για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο των εθνικών φορέων που συγκροτούνται για τη στήριξη των ΣΔΙΤ. Μπορεί επίσης να συμπληρώσει το ρόλο του JASPERS και της Επιτροπής, που στηρίζουν μεμονωμένες αιτήσεις επιχορηγήσεων και μεμονωμένα έργα. Θα διερευνηθούν οι δυνατότητες να προωθηθεί η καλύτερη προετοιμασία των έργων και ο σχεδιασμός έργων που είναι πιο κατάλληλα για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

- Διάδοση των ορθών πρακτικών, σε συνεργασία με το EPEC, προκειμένου να βελτιωθεί η διαχειριστική ικανότητα του δημόσιου τομέα και να μειωθεί το κόστος των ΣΔΙΤ. Παραδείγματος χάρη, το EPEC ανέλυσε τις πιθανές διορθωτικές ενέργειες για τη στήριξη των πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ στις συνθήκες που επικρατούν σήμερα στις χρηματοπιστωτικές αγορές [33].

- Συνεργασία με τα κράτη μέλη για να εντοπιστούν οι διατάξεις στην εθνική νομοθεσία που εμποδίζουν τη σύσταση ΣΔΙΤ, στο πλαίσιο της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Σχεδίου για την ανάκαμψη της οικονομίας. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ΕΕ, θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι δεν ασκούνται διακρίσεις στην κατανομή των πόρων σε επενδυτικά σχέδια ανάλογα με το αν η διαχείριση του σχεδίου γίνεται από το δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα. Η Επιτροπή θα εξετάσει από κοινού με τα κράτη μέλη τους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες και πρακτικές και θα παρουσιάσει τα πορίσματά της, συνοδευόμενα, κατά περίπτωση, από προτάσεις τροποποιήσεων.

5. Η αντιμετώπιση των ειδικών **προβλημάτων των ΚΤΠ και της χρηματοδότησης της καινοτομίας**:

[33] Δες δημοσίευση του Κέντρου Ευρωπαϊκής Εμπειρογνωμοσύνης για τις ΣΔΙΤ (EPEC) «The financial Crisis and the PPP market, potential remedial actions» του Αυγούστου 2009 στο www.eib.org/epec.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Με την ταχεία αυτονόμηση των υφιστάμενων ΚΤΠ και την ανάλυση των διδαγμάτων του παρελθόντος, εξερευνώντας συγχρόνως τις εναλλακτικές δυνατότητες για την απλοποίηση του νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου που διέπει τις ΚΤΠ. Παράλληλα με την εξασφάλιση της προστασίας των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ, στόχος πρέπει να είναι η εξεύρεση της κατάλληλης ισορροπίας μεταξύ ελέγχου και κινδύνου, με την κατάλληλη ευελιξία που να επιτρέπει την ανάπτυξη μιας αποτελεσματικής εταιρικής σχέσης με ιδιωτικούς φορείς, εξασφαλίζοντας την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ με βάση το δίκαιο καταμερισμό του κόστους και των ωφελειών.
- Με την εξέταση των στρατηγικών προοπτικών με τους ηγετικούς φορείς των ΚΤΠ και άλλους ενδιαφερόμενους, ώστε να προσδιοριστούν ποια είναι τα συγκεκριμένα εμπόδια και πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν, μεταξύ άλλων με την τροποποίηση των κοινοτικών κανόνων τα οποία τα προκαλούν, όπως ο δημοσιονομικός κανονισμός, αναλόγως των αναγκών. Τους προσεχείς μήνες θα παρουσιαστεί έκθεση με συστάσεις ως προς τις πολιτικές που πρέπει να ασκηθούν. Με βάση τις συστάσεις της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή θα προτείνει νέο πλαίσιο για τις ΚΤΠ, το οποίο θα μπορούσε να στηρίζεται σε πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Το νέο αυτό πλαίσιο θα ληφθεί υπόψη κατά την αναθεώρηση του δημοσιονομικού κανονισμού.
- Με την ανάπτυξη συνεργασίας με τον όμιλο ΕΤΕπ και άλλους ενδιαφερόμενους ώστε να βρεθούν τρόποι με τους οποίους θα μπορούσαν να ενισχυθούν τα χρηματοπιστωτικά εργαλεία για να βελτιωθεί η χρηματοδότηση της καινοτομίας. Στο πλαίσιο αυτών των εργασιών θα πρέπει επίσης να εξεταστεί εάν και πώς θα μπορούσε να διευκολυνθεί η συμμετοχή της ΕΕ σε πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ως μέσου υλοποίησης των στόχων μας όσον αφορά την πολιτική καινοτομίας. Τα αποτελέσματα αυτών των εργασιών θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στις προτάσεις της Επιτροπής για μια νέα πολιτική καινοτομίας και να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, στην προσεχή αναθεώρηση του δημοσιονομικού κανονισμού.

Η Επιτροπή θα αναλύσει τα αποτελέσματα αυτών των πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στη βελτίωση του πλαισίου της ΕΕ για τις ΣΔΙΤ πριν από τα τέλη του 2011 και εφόσον είναι απαραίτητο, θα προτείνει νέες πρωτοβουλίες.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.4.5. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΗΣ ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ.

Ο Ευρωπαίος επίτροπος για την επιστήμη και την έρευνα, Janez Potocnik, δήλωσε: «Αναγνωρίζεται πλέον ότι η επένδυση στην Ε&Ε δεν είναι πολυτέλεια για περιόδους ευημερίας, αλλά, αντίθετα, μια ανάγκη σε χαλεπούς καιρούς. Εάν η Ευρώπη κάνει σήμερα "έξυπνες" επενδύσεις σε στρατηγικούς τομείς, αυτό θα δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης και βιώσιμη ανάπτυξη αύριο.

Μέσω των καινοτόμων αυτών συμπράξεων, η Επιτροπή και η βιομηχανία ενώνουν τις δυνάμεις τους για τονώσουν την ανάπτυξη καθαρών τεχνολογιών και να δώσουν ηγετική θέση στην Ευρώπη στον τομέα αυτόν.

Η έγκαιρη προκήρυξη των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων αποδεικνύει επίσης την ικανότητά μας να ανταποκριθούμε ταχέως από κοινού στα αιτήματα αναφορικά με την έρευνα που διατυπώνονται στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας.»

Τα αποτελέσματα της έρευνας πρέπει να βρουν αποτελεσματική εφαρμογή στη βιομηχανία, ώστε η Ευρώπη να κατορθώσει να αποκτήσει οικονομία με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και βασισμένη στη γνώση.

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δείχνουν ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βοηθάει τη βιομηχανία να επενδύσει κρίσιμη μάζα πόρων σε μακροπρόθεσμη έρευνα, ακόμα και στην παρούσα φάση της κρίσης στην οποία η βιομηχανία μπαίνει στον πειρασμό βραχυπρόθεσμων σχεδιασμών, δήλωσαν ο κ. Massimo Matucci, εξ ονόματος της σύμπραξης «εργοστάσια του μέλλοντος», ο κ. Juan Manuel Mieres, εκπροσωπώντας τη σύμπραξη «ενεργειακός αποδοτικά κτίρια» και ο Gunter Lugert για τη σύμπραξη «πράσινα αυτοκίνητα» (Ναυτεμπορική, 2009).

5.4.6. ΣΥΝΕΝΩΣΗ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΕΣΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τον κ. Δημήτρη Π. Γεωργαράκη π. γεν. γραμματέα Τουρισμού, π. διοικητή ΥΠΑ, π. αντιπρόεδρο ΕΛΚΕ το κρίσιμο ζητούμενο πλέον είναι η επιτάχυνση της ανάπτυξης, η μεγέθυνση των δημόσιων και η μεγαλύτερη δυνατή προσέλκυση

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ουσιαστικών ιδιωτικών επενδύσεων διότι η σοβαρή ύφεση χωρίς κινητικότητα στην πραγματική οικονομία είναι αμφίβολο αν θα επιτρέψει να προκύψουν τα δημόσια έσοδα στο μέγεθος που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων του Προγράμματος Σταθερότητας και Ανάπτυξης. Όμως η δημοσιονομική εξυγίανση και η μείωση του δημόσιου χρέους είναι πολιτικές αντίθετες με τις δημόσιες επενδύσεις.

Η ελληνική οικονομία με εγχώρια ύφεση (2009 ΑΕΠ: -2,0%), απώλεια ανταγωνιστικότητας (εξωτερικό έλλειμμα: 2006-2008: -14,0% του ΑΕΠ) και δημοσιονομική ασφυξία (2009: χρέος 114% και έλλειμμα 12% του ΑΕΠ) βρίσκεται σ' έναν φαύλο κύκλο:

• Η μείωση των δαπανών ή/και η αύξηση των φόρων επιδρά ευεργετικά στο δημοσιονομικό έλλειμμα και το δημόσιο χρέος, βαθαίνει όμως την ύφεση, την ανεργία κ.λπ.

• Η αύξηση των δημόσιων επενδύσεων αυξάνει το δημόσιο έλλειμμα και χρέος, ενώ επιδρά ευεργετικά στην ανάπτυξη και την απασχόληση.

Σε αυτή τη συγκυρία το ΕΣΠΑ φαίνεται ότι για τα επόμενα κρίσιμα χρόνια θα είναι ο κύριος μοχλός για την αντιμετώπιση της διαφαινόμενης βαθιάς ύφεσης. Ευεργετικά ως προς τα δημοσιονομικά προβλήματα λειτουργεί το γεγονός ότι η Επιτροπή επιτρέπει για τα επόμενα λίγα χρόνια δραστική μείωση έως και μηδενισμό της εθνικής μας συμμετοχής. Όμως και πάλι η ΤτΕ προβλέπει ύφεση -2% του ΑΕΠ, ενώ άλλοι αναλυτές εκτιμούν ότι η ύφεση θα προσεγγίσει το -4%.

Γιατί το ΕΣΠΑ είναι σημαντικό μεν, ανεπαρκές δε για να αντιμετωπίσει την ύφεση και το αναπτυξιακό έλλειμμα. Τεράστιο έλλειμμα σε βασικές υποδομές, κυρίως στην περιφέρεια, όπου αυτό παραμένει επίμονα και υπερβαίνει κατά πολύ τις όποιες κοινοτικές χρηματοδοτήσεις.

Άλλωστε η επιδιωκόμενη απλοποίηση των διαδικασιών και η επιτάχυνση της απορρόφησής του παραμένει ένα στοίχημα το οποίο οι παθογένειες της ελληνικής δημόσιας διοίκησης καθιστούν αμφίβολο.

Είναι εμφανές ότι το ΕΣΠΑ για να έχει μια έγκαιρη και αποτελεσματική συμβολή στην ύφεση πέραν της επιτάχυνσης, έχει ανάγκη από μια γενναία

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

χρηματοδοτική μόχλευση πολύ πέραν των δυνατοτήτων της κοινοτικής και εθνικής δημόσιας συμμετοχής.

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της κάλυψης του παραπάνω ελλείμματος στις υποδομές φαίνεται όχι μόνο χρήσιμη, αλλά ιδιαίτερα για τη συγκεκριμένη συγκυρία και αναγκαία. Χρηματοδοτική μόχλευση που εκ των πραγμάτων πλέον παραπέμπει στις Συμβάσεις Παραχώρησης ή στις γενικότερα αποκαλούμενες Συμπράξεις του Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Με αυτές, χωρίς άμεση επιβάρυνση των δημοσιονομικών της χώρας, προκαλείται σημαντική ανάπτυξη και οικονομική μεγέθυνση**,** καθώς και ουσιαστική αύξηση της μόνιμης και παραγωγικής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα σε βάθος χρόνου**,** που ξεπερνά κατά πολύ την περίοδο κατασκευής των έργων.

Πέραν όμως της επιτάχυνσης και της έγκαιρης μεγέθυνσης που η συνέργεια του ΕΣΠΑ με τις ΣΔΙΤ μπορεί να προκαλέσει, οδηγούμαστε σε σημαντικές, αναγκαίες και ορισμένες εξ αυτών από μακρού σε αναμονή, διαρθρωτικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις, τόσο στη δημόσια διοίκηση όσο και στην οικονομία.

Η κεντρική ιδέα αυτού του εργαλείου - μεταρρύθμισης είναι ο μετασχηματισμός:

• Του ιδιωτικού τομέα από παραγωγού δημόσιας περιουσίας (developer) σε κατά παραχώρηση λειτουργό και φορέα εκμετάλλευσης (operator) δημόσιων υποδομών κοινής ωφέλειας και

• του δημόσιου τομέα από αγοραστή δημόσιων παγίων (assets), που επεκτεινόμενο οφείλει να αξιοποιήσει, να λειτουργήσει και να συντηρήσει, συνήθως ανεπιτυχώς, σε προμηθευόμενο υπηρεσίες (services) δημόσιας υποδομής προς όφελος των πολιτών υπό προκαθορισμένες συνθήκες, προδιαγραφές και ρήτρες απόδοσης.

Η μείζων όμως διαρθρωτική αλλαγή πραγματοποιείται στην εθνική οικονομία και ιδιαίτερα στις αγορές των υπηρεσιών. Η εταιρικοποίηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών ανοίγει πλέον (αλλά δεν απορρυθμίζει) νέες αγορές με σημαντική προσφορά χρήσιμων θέσεων εργασίας.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ο συνδυασμός του ΕΣΠΑ και των ΣΔΙΤ μπορεί επίσης να επιφέρει σοβαρή διαρθρωτική μεταβολή και να προσδώσει ακόμη μεγαλύτερη αναπτυξιακή δυναμική στο επίπεδο της εθνικής οικονομίας εάν συσχετισθεί με την αξιοποίηση της σχολάζουσας τεράστιας δημόσιας και αυτοδιοικητικής ακίνητης περιουσίας της αυτοτελούς ενεργοποίησης και εκσυγχρονισμού και επανένταξής της στο οικονομικό σύστημα της χώρας ή/και της τοπικής οικονομίας.

Συνεπώς το ΕΣΠΑ χρειάζεται και μπορεί να έχει μια σημαντική χρηματοδοτική μόχλευση που όμως δεν είναι εφικτή στη συγκεκριμένη οικονομική συγκυρία από δημόσιους πόρους. Η εμπλοκή του ΕΣΠΑ με τις ΣΔΙΤ φαίνεται περισσότερο αναγκαία παρά ποτέ. Και ο περιφερειακός αναπτυξιακός σχεδιασμός έχει ανάγκη δραστικής αναθεώρησης όχι τόσο ως προς τις προτεραιότητες αλλά κυρίως ως προς τη μεγέθυνση και τη μέθοδο.

Τέλος, πρέπει να εξετασθεί ο νέος ρόλος και η μετατόπιση του κέντρου βάρους της αναπτυξιακής διαδικασίας προς το τραπεζικό σύστημα. Μετά την κάλυψή του από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, οφείλει να συμβάλει ουσιαστικά στην αντιμετώπιση της ύφεσης. Ουσιώδης συμβολή θα είναι να προσαρμόσει τις δανειακές ή επενδυτικές προσδοκίες του, δημιουργώντας ειδικά τραπεζικά προϊόντα η συμπράττοντας στη δημιουργία εξειδικευμένων funds.(Γεωργαράκης, 2010)

5.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.5.1. ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Οι ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν σημαντικά μέσα για την καταπολέμηση της οικονομικής κρίσης και για την οικονομική ανάκαμψη. Τα επιχειρήματα που υποστηρίζουν αυτή την προσέγγιση σχετίζονται με τα πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ:

(1) Οι ΣΔΙΤ μπορούν να βοηθήσουν άμεσα τον επανακαθορισμό του ρόλου του κράτους στην οικονομία
(2) Οι ΣΔΙΤ έχουν θετικό αντίκτυπο στα δημόσια οικονομικά
(3) Οι ΣΔΙΤ μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία θέσεων εργασίας

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

(4) Υπάρχει μια ειδική φορολογική μεταχείριση για τις ΣΔΙΤ (η "εκτός ισολογισμού θεραπεία") και

(5) Οι ΣΔΙΤ μπορούν να οδηγήσουν σε μια καλύτερη απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων.

Επανακαθορισμός του ρόλου του κράτους στην οικονομία

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βοηθούν το κράτος να εστιάσει στην «αρχική λειτουργία του»: εκπροσώπηση του λαού και διαχείριση των υπηρεσιών αυτών που δεν μπορούν να μεταφερθούν στον ιδιωτικό τομέα. Κατά τη διάρκεια περιόδων ύφεσης η πτυχή αυτή είναι κρίσιμη για τον οικονομικό ρυθμό ανάκαμψης της χώρας. Επιπλέον, οι ΣΔΙΤ έχουν ως στόχο την αναγνώριση της αποδοτικότητας και της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα.

Πολλαπλές θετικές επιπτώσεις για τα δημόσια οικονομικά

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη δημόσια χρηματοδότηση:

(α) δημιουργία νέων πηγών εισοδημάτων, νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες

(β) επιτρέποντας την ανάπτυξη επιπρόσθετων πηγών εσόδων στις ήδη υφιστάμενες (δημόσια συγκοινωνία, αποχέτευση)

(γ) προώθηση της βιομηχανικής ανάπτυξης και ως εκ τούτου, αύξηση των φορολογικών εισοδημάτων και

(δ) την καλύτερη καθοδήγηση των κρατικών προϋπολογισμών.

Οι ΣΔΙΤ συμβάλουν επίσης στη μείωση της φορολογίας, η οποία είναι ένα από τα κύρια μέτρα των κυβερνήσεων που υιοθετούνται κατά τις κρίσιμες περιόδους.

Η δημιουργία θέσεων εργασίας

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι πηγή θέσεων απασχόλησης μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα και το κλειδί στα προγράμματα καταπολέμησης της κρίσης.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Η θεραπεία της Eurostat για τις ΣΔΙΤ / η "εκτός ισολογισμού θεραπεία "

Η φορολογική μεταχείριση του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ένας από τους βασικούς μοχλούς για τέτοιου είδους έργα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, ανάλογα με τον κρατικό προϋπολογισμό της ΕΕ και τους κανόνες περί δημοσίων οικονομικών, οι ΣΔΙΤ μπορούν να επωφεληθούν από την "Εκτός ισολογισμού θεραπεία" εάν: ο κατασκευαστικός κίνδυνος, είτε ο κίνδυνος της ζήτησης ή ο κίνδυνος διαθεσιμότητας γίνονται δεκτοί από την ιδιωτική εταιρεία. Με άλλα λόγια, η θεραπεία της Eurostat για τις ΣΔΙΤ καθορίζει το ελάχιστο επίπεδο κινδύνου που πρέπει να αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας προκειμένου να degrevate το κοινό προϋπολογισμό του εν λόγω σχεδίου.

Στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, είναι προς το συμφέρον του κράτους να διατηρήσει τις επενδύσεις σε δημόσια έργα υποδομής εκτός ισολογισμού έτσι ώστε να μην προσθέσει στο εθνικό δημοσιονομικό έλλειμμα.

Η απορρόφηση των κονδυλίων της ΕΕ

Οι ΣΔΙΤ εξασφαλίζουν μια καλύτερη απορρόφηση των κοινοτικών επιχορηγήσεων. Οι ΣΔΙΤ που συνδυάζουν δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση με κονδύλια της ΕΕ καλούνται υβριδικά ΣΔΙΤ. Οι αισιόδοξοι πιστεύουν ότι τα χρήματα της ΕΕ θα προστατεύσουν τις ΣΔΙΤ από τις αρνητικές επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Η μεγάλη χρηματοδότηση έχει τρεις κύριες επιπτώσεις στις ΣΔΙΤ:

(α) μια άμεση επίδραση στην οικονομική βιωσιμότητα του έργου από τη μείωση του κόστους (ή αύξηση των εσόδων)
(β) επίπτωση στον προϋπολογισμό της τοπικής αυτοδιοίκησης με μείωση της ζήτησης για τα ταμεία που επιτρέπει τη μεταφορά του προϋπολογισμού σε άλλες απαιτήσεις και
(γ) επιπτώσεις στην αντίληψη του αναδόχου του ιδιωτικού τομέα για τη βιωσιμότητα του έργου.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

5.5.2. ΘΥΜΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η τρέχουσα οικονομική κρίση μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην εξέλιξη των ΣΔΙΤ και αυτή είναι η απαισιόδοξη προσέγγιση. Τα μεγάλα έργα υποδομής θα επηρεαστούν από τις τρέχουσες μακροοικονομικές συνθήκες. Τα επιχειρήματα που στηρίζουν αυτή τη προσέγγιση είναι:

(1) αυστηρότεροι όροι δανεισμού
(2) μείωση της εμπιστοσύνης του επενδυτή
(3) ασθενέστερη εξωτερική ζήτηση και
(4) δυσκολίες στην ανάμειξη ΣΔΙΤ με κοινοτικές επιχορηγήσεις.

Αυστηρότεροι όροι δανεισμού

Λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική οικονομική κρίση είναι πιθανό ότι μία μόνο τράπεζα δεν θα είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει ένα έργο υποδομής 1.000.000.000 €. Μια τέτοια επένδυση απαιτεί τη συμμετοχή τουλάχιστον δέκα τραπεζών. Επίσης, περισσότερος χρόνος θα απαιτηθεί προκειμένου να ληφθούν τα απαραίτητα δάνεια και οι προϋποθέσεις διαπραγμάτευσης θα είναι στα σίγουρα αυστηρότερες. Αυτή τη στιγμή οι τράπεζες δεν έχουν επαρκείς οικονομικούς πόρους και, κατά συνέπεια, θα τείνουν να είναι πολύ επιλεκτικές όταν πρόκειται να συμμετάσχουν σε ένα μεγάλο έργο υποδομής.

Μείωση της εμπιστοσύνης των επενδυτών

Οι δύσκολες συνθήκες δανεισμού θα αναγκάσουν τους επενδυτές να είναι πολύ προσεκτικοί με τα χρήματά τους. Επιπλέον, η περιοριστική στάση των τραπεζών θα αναγκάσει τους ιδιώτες εταίρους να αυξήσουν τη συνεισφορά ιδίων κεφαλαίων τους. Αυτό σημαίνει ότι, οι επενδυτές θα συμμετέχουν σε μια συμφωνία ΣΔΙΤ μόνο εάν το έργο αποδεικνύεται ότι είναι πολύ εφικτό. Με άλλα λόγια, η τραπεζική διαθεσιμότητα και τη βιωσιμότητα των έργων θα επηρεαστεί ιδιαίτερα. Η τραπεζική διαθεσιμότητα αναφέρεται στο ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα να συμμετάσχει σε μια ΣΔΙΤ, ενώ η βιωσιμότητα των στην ικανότητα του σχεδίου να παράγει θετικές ταμειακές ροές.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Εξασθένηση της εξωτερικής ζήτησης

Η εύθραυστη οικονομική κατάσταση θα επιφέρει μείωση του αριθμού των προσφορών που ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στις ΣΔΙΤ διαδικασίες υποβολής προσφορών. Αυτό έρχεται ως φυσική συνέπεια, εάν συνυπολογιστεί το κόστος που φέρουν οι ιδιώτες εταίροι για να κάνουν μια πρόταση (έξοδα μελέτης προ-σκοπιμότητας, μελέτης σκοπιμότητας, συμβουλευτικές υπηρεσίες, κόστος διαπραγμάτευση, κλπ.) Συνεπώς λιγότερες προσφορές σημαίνει λιγότερο ανταγωνιστικές τιμές για τις ΣΔΙΤ και οι υψηλότερες τιμές μεταφράζονται σε χαμηλότερη απόδοση, η οποία στο τέλος σημαίνει λιγότερη αξία για τα χρήματα.

Δυσκολίες στην ανάμειξη ΣΔΙΤ με επιχορηγήσεις της ΕΕ

Αν και η απορρόφηση των επιχορηγήσεων της ΕΕ είναι εξαιρετικά ελκυστική για τις ΣΔΙΤ, δεδομένου ότι προσφέρει τη φθηνότερη χρηματοδότηση, υπάρχουν διάφορες οικονομικές, νομικές και οργανωτικές ασυμβατότητες που καθιστούν δύσκολη την εισαγωγή της επιχορήγησης της ΕΕ εντός των δημόσιων και ιδιωτικών συμφωνιών.

Έτσι, υπάρχει μια διαφορά στο χρονοδιάγραμμα των πληρωμών: τα ταμεία της ΕΕ είναι διαθέσιμα για πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα (7 χρόνια) από ό,τι οι δημόσιου-ιδιωτικού συμφωνίες, οι οποίες είναι μακροπρόθεσμες συμβάσεις (20-25 ετών), με βάση σταθερές πληρωμές διαθεσιμότητας. Οι απαισιόδοξοι θεωρούν ότι οι ΣΔΙΤ δεν πρόκειται να απορροφήσουν τη χρηματοδότηση των ταμείων της ΕΕ, όπως αναμενόταν, λόγω αυτής της αναστάτωσης.

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί ότι είναι καλύτερο για τη χρηματοδότηση των υποδομών τα έργα ΣΔΙΤ σήμερα από ό, τι αύριο. Αν και σήμερα μπορεί να είναι πιο ακριβά, λόγω της «πιστωτικής κρίσης» που δημιουργείται από την οικονομική κρίση, αύριο δεν θα είναι φθηνότερα διότι οι τιμές πάντα έχουν την τάση να μεγαλώνουν και επειδή η διαδικασία επαναδιαπραγμάτευσης είναι πολύ ακριβή επίσης.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1. ΚΡΙΣΙΜΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΜΟΡΦΗΣ ΣΔΙΤ

Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιούν Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για να παραδώσουν ορισμένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής στον κόσμο. Στο διάστημα αυτό οι επενδυτές ήταν διατεθειμένοι να δανείζουν χρήματα για ένα ευρύ φάσμα έργων κοινωνικής υποδομής, όπως δρόμους με διόδια, αεροδρόμια, σχολεία, νοσοκομεία, συστήματα προμήθειας νερού και εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων. Μετά από την ίδρυσή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1992, τα έργα ΣΔΙΤ επεκτάθηκαν γρήγορα και έφτασαν στην ακμή του κατά τα έτη 2005 και 2008 (Raisbeck, 2009) στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην ΕΕ και αλλού στον κόσμο.

Ωστόσο, κάποιες εμπειρίες που αποκτήθηκαν μέσω ΣΔΙΤ δεν ήταν πάντα θετικές. Κατά τον Kwak κ.ά (2009), πολλά έργα ΣΔΙΤ, είτε καθυστερούν είτε τερματίζονται λόγω του ότι:

- ✓ υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των προσδοκιών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα
- ✓ έλλειψη σαφών στόχων των κυβερνήσεων
- ✓ πολύπλοκη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- ✓ ανεπαρκές νομικό / ρυθμιστικό πλαίσιο
- ✓ κακή διαχείριση του κινδύνου
- ✓ χαμηλή αξιοπιστία των κυβερνητικών πολιτικών
- ✓ ανεπαρκές νομικό / κανονιστικό πλαίσιο
- ✓ ανεπαρκή εγχώρια κεφάλαια αγορών
- ✓ έλλειψη μηχανισμών για την προσέλκυση μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης από ιδιωτικές πηγές σε προσιτές τιμές
- ✓ έλλειψη διαφάνειας και ανταγωνισμού.

Βασική προϋπόθεση επιτυχίας των ΣΔΙΤ, σύμφωνα με την Στριάγκα (2006) είναι η ικανοποίηση τριών βασικών κριτηρίων (3Ε), αυτών της:

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- ❖ Οικονομικότητας (Economic)
- ❖ Αποδοτικότητας (Efficient)
- ❖ Αποτελεσματικότητας (Effective)

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν μια σειρά από παράγοντες θεωρούνται κρίσιμοι για την επιτυχή ανάπτυξη και εφαρμογή συμβάσεων σύμπραξης Δημόσιων και Ιδιωτικών φορέων. Οι κυριότεροι από αυτούς όπως τους αναφέρουν οι Αρκουμανέας (2005), Καρανικολός (2006) και Στριάγκα (2006) είναι:

- Η ανάγκη στρατηγικού σχεδιασμού των ΣΔΙΤ
- Η Ιεράρχηση των Έργων
- Η Οριοθέτηση των Έργων
- Η αποδοχή των έργων από Τραπεζικά Ιδρύματα και η ανάλυση και πρόβλεψη του μακροπρόθεσμου κόστους αυτών
- Η Ισχυρή κοινοπραξία ιδιωτών
- Η Ενδελεχής και ρεαλιστική μελέτη κόστους - οφέλους
- Τεχνική εφικτότητα του έργου
- Η κτήση των Πνευματικών Δικαιωμάτων των μελετών, εφαρμοζόμενων καινοτομιών κλπ
- Η βελτίωση διαχείρισης των ΣΔΙΤ από το Δημόσιο
- Η βελτιστοποίηση του Επιμερισμού του Ρίσκου
- Η διάχυση των Έργων σε Τοπικό/ Περιφερειακό Επίπεδο
- Η μεγιστοποίηση της σχέσης Αξίας - Κόστους (Value for Money)
- Η σύσταση Κατάλληλων Ομάδων Εργασίας από το Δημόσιο

Προϋποθέσεις για να επιτύχουν τα πιο πάνω αποτελούν:

- ✓ Η κινητοποίηση φορέων του Δημοσίου
- ✓ Η πολιτική στήριξη, η ισχυρή οικονομική πολιτική & το σταθερό μακρο-οικονομικό περιβάλλον
- ✓ Ο σωστός και ολοκληρωμένος σχεδιασμός
- ✓ Η έμφαση στο τελικό επιθυμητό αποτέλεσμα
- ✓ Η διαφάνεια κατά τη διαγωνιστική διαδικασία
- ✓ Η κοινωνική αποδοχή

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- ✓ Ο ορθολογικός επιμερισμός των κινδύνων
- ✓ Η αλλαγή φιλοσοφίας Δημόσιου αλλά και Ιδιωτικού Τομέα
- ✓ Οι Πρωτοβουλίες
- ✓ Η εφαρμογή καινοτομίας και
- ✓ Ο μακροχρόνιος σχεδιασμός (Τομαδάκη 2006, Στριάγκα 2006, Αρκουμανέας 2005, Παναγόπουλος, 2005)

Για μεγαλύτερη ανάλυση των πιο πάνω παραγόντων αυτοί θα πρέπει να εξετασθούν από διάφορες οπτικές γωνίες: τι μπορεί να κάνει το Δημόσιο, πως πρέπει να εμπλακεί ο Ιδιωτικός Τομέας και βέβαια που είναι απαραίτητη η άμεση συνεργασία τους.

Οι παράγοντες που ελέγχει ή καθορίζει το Δημόσιο είναι:

- Καθορισμός πολιτικών προτεραιοτήτων σε σχέση με τα προς ανάπτυξη έργα
- Δέσμευση του Δημοσίου σε αυτές τις μορφές σύμπραξης
- Συντονισμός μεταξύ των Δημοσίων υπηρεσιών και φορέων
- Ικανότητα του Δημοσίου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που έχουν οι συμβάσεις αυτής της μορφής (διαπραγματεύσεις, παρακολούθηση, έλεγχος, αξιολόγηση)
- Προσέλκυση ενδιαφέροντος της αγοράς (βιωσιμότητα και ελκυστικότητα έργων)
- Η οικονομική βιωσιμότητα (affordability) του έργου από τη πλευρά του Δημοσίου
- Κατάλληλο οικονομικό, νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο
- Το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται το έργο
- Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του έργου
- Η διάρκεια της σύμβασης
- Τυποποίηση για περιορισμό του κόστους και καθορισμός αποτελεσματικών διαδικασιών προμηθειών

Παράγοντες που ελέγχει ή καθορίζει ο Ιδιωτικός τομέας μπορεί να είναι :

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

- Η ικανότητα της αγοράς να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Δημοσίου και του έργου
- Η οικονομική βιωσιμότητα (viability) για την υλοποίηση του έργου από τη πλευρά του Ιδιωτικού τομέα
- Η δυνατότητα αποκόμισης αποδεκτού κέρδους και η επίδρασή της στο συνολικό κόστος

Τέλος, στους παράγοντες που ελέγχονται ή καθορίζονται και από τους δύο, όπως υποστηρίζουν οι Αρκουμανέας (2005) και Τομαδάκη (2006), είναι:

- Επαρκής χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση των έργων
- Συμβατότητα των συμβάσεων με το ισχύον νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο
- Δόμηση και Διαχείριση συμβάσεων (καθορισμός ελαχίστων προδιαγραφών, μηχανισμοί πληρωμών κλπ)
- Ολοκληρωμένες τεχνικές λύσεις
- Προσδιορισμός, αποτελεσματική διαχείριση και κατάλληλος επιμερισμός κινδύνων
- Τεχνογνωσία και εμπειρία.

6.2. ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο θεσμός των ΣΔΙΤ είναι γνωστός, υπό ποικίλες εκφάνσεις, σε όλο το χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως στην Αγγλία, αλλά και σε άλλες χώρες και ηπείρους όπως ΗΠΑ, Αυστραλία, Καναδάς, Κίνα, Ιαπωνία, Αφρική, όπου είναι ιδιαίτερα διαδεδομένες. Συμβάσεις Παραχώρησης, ανταποδοτικά έργα, μη ανταποδοτικά και Συμπράξεις Ιδιωτικής Χρηματοδοτικής Πρωτοβουλίας, είναι κάποιες από τις μορφές των ΣΔΙΤ, που όπως είδαμε προσαρμόζονται τις ανάγκες των εκάστοτε χωρών. Δημοσιονομικά ελλείμματα, έλλειψη καινοτομίας και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, είναι λίγα μόνο από τα κενά που καλείται να εξομαλύνει μια ιδιωτική επένδυση, μέσω Σύμπραξης. Στα παραδείγματα που παρουσιάστηκαν κοινή νομοθεσία δεν υφίσταται, καθώς κάθε χώρα ανάλογα με τις απαιτήσεις τις και τις θεσμικές τις ιδιαιτερότητες αντιλαμβάνεται διαφορετικά την ανάπτυξη των ΣΔΙΤ, θέτοντας τις δικές της νομοθετικές ρυθμίσεις.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ΣΔΙΤ συμβάλλουν στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη και των διευρωπαϊκών δικτύων και γενικότερα στην κοινοτική συζήτηση σχετικά με τις υπηρεσίες κοινής ωφελείας, σε συνδυασμό με την προώθηση της εδαφικής συνοχής.

Η σχετικά αλματώδης ανάπτυξη των ΣΔΙΤ σχετίζεται με την γενικότερη μετεξέλιξη του ρόλου του κράτους, ο οποίος μεταπίπτει προοδευτικά από αυτόν του άμεσου διαχειριστή σ' αυτόν του οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή της οικονομικής δραστηριότητας.

Οι κυβερνήσεις των βιομηχανικών, αλλά και των αναπτυσσόμενων χωρών θεωρούν τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ως συμπληρωματικό μέσο αύξησης επενδύσεων σε υποδομές κάθε τύπου. Έρευνα της παγκόσμιας Τράπεζας καταδεικνύει ότι χώρες που εφαρμόζουν όρους της ελεύθερης αγοράς και παρουσιάζουν συνεχή και αξιόπιστη οικονομική ανάπτυξη με όρους χαμηλού πληθωρισμού και νομισματικής σταθερότητας, δημιουργώντας έτσι ασφαλές επενδυτικό περιβάλλον, είναι πιθανότερο να επιτύχουν στην προσέλκυση εισροής ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων.

Επιπρόσθετα, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι πιθανότερο να εμφανιστούν σε κράτη με μεγάλο εξωτερικό χρέος ή ελλειμματικούς προϋπολογισμούς που οδηγούν σε ανάγκη μείωσης των δημοσίων επενδύσεων, ενώ το μέγεθος της αγοράς είναι ένας ακόμη προσδιοριστικός παράγοντας της εμφάνισης τέτοιων σχημάτων.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των συμπράξεων είναι το γεγονός ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις κατευθύνονται σε υποδομές ή λειτουργίες που παρουσιάζουν μεγάλες τιμές ανταποδοτικότητας και αντισταθμίζουν προφανώς τους κινδύνους. Το γεγονός αυτό μπορεί να καταστήσει την ιδιωτική χρηματοδότηση ασύμφορη. Εναλλακτικά, μπορεί να οδηγήσει το κράτος σε εφαρμογές πολιτικών μείωσης κινδύνων μέσω της παραχώρησης μονοπωλιακών προνομίων.

Η τελευταία πιθανότητα περιορίζεται μέσω της διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού, αφού η συμμόρφωση του παραχωρησιούχου με τις επιταγές της, τον υποχρεώνει να λειτουργεί αποδοτικά. Επίσης, αποτροπή μονοπωλιακών πρακτικών

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

μπορεί να επιτευχθεί μέσω των όρων της σύμβασης παραχώρησης και πιο συγκεκριμένα μέσω του ελέγχου κομίστρου και σαφούς καθορισμού με όρους ποιοτικούς, ποσοτικούς και χωρικούς της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Η επίτευξη μιας συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Ιδιώτη επενδυτή, είναι μια συνάρτηση πολλών διαφορετικών παραγόντων μιας και κάθε μέρος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες, ανάλογα με τη χώρα. Δεν υπάρχει απαραίτητα ένας προσδιορισμός του θεσμού των ΣΔΙΤ, "καλές ή κακές Συμπράξεις", "χρήσιμες ή άχρηστες", υπάρχουν επιτυχημένα ή αποτυχημένα παραδείγματα Συμβάσεων (ανάλογα με το πώς τα χειρίστηκαν οι αρμόδιοι φορείς) που μας διδάσκουν για το πώς θα κάνουμε πιο αποδοτικό το θεσμό αυτό ώστε να ευνοηθεί το κοινωνικό συμφέρον.

Το Δημόσιο ενδιαφέρεται για την αποπεράτωση του έργου, με μειωμένη (αν όχι μηδενική) ιδία συμμετοχή, με βάση τα πρότυπα και τους κανονισμούς για ασφάλεια και εξυπηρέτηση των χρηστών (τεχνογνωσία και εμπειρία του Αναδόχου/ Ιδιώτη) και με ελαχιστοποίηση του χρόνου κατασκευής, κάτι που το ίδιο δεν θα ήταν δυνατό να πράξει. Ο Ιδιώτης από την άλλη πλευρά, έχει σαν σκοπό το κέρδος, δηλαδή την επιστροφή των κεφαλαίων που έχει δεσμεύσει, προσαυξημένα με την ζητούμενη απόδοση επί των κεφαλαίων αυτών.

Σε αυτή τη βάση εδράζεται και η άποψη πως οι ΣΔΙΤ σε τομείς ευαίσθητους όπως η υγεία και η παιδεία θεωρούνται «επικίνδυνες» διότι μπορεί να περάσουν πράγματα τα οποία δεν θα τα ελέγχει το κράτος και θα είναι εις βάρος των πολιτών. Για παράδειγμα σε ένα δρόμο το πολύ πολύ να πληρώσεις πιο ακριβά διόδια, όταν όμως δεν θα μπορείς να κάνεις εγχείρηση διότι δεν θα δέχονται την ασφάλεια του ΙΚΑ και θα δέχονται αυτή του ΤΣΜΕΔΕ τότε παύει να είναι μόνο ένα απλοϊκό παράδειγμα διότι μπορεί να υπάρξουν χίλια δυο προβλήματα που μια σύμβαση μπορεί να μην τα προβλέπει και έτσι να δέσει τα χέρια του κράτους και των ασφαλιστικών ταμείων εις βάρος των πολιτών (Γ. Καλφακάκου, 2011 - Συνέντευξη).

Με δεδομένη τη δημοσιονομική κατάσταση της Ελλάδας, οι ΣΔΙΤ θα βρουν σταδιακά σημαντικό πεδίο εφαρμογής. Η εφαρμογή των ΣΔΙΤ, στο υφιστάμενο πλαίσιο της Ελλάδας δεν πρέπει να θεωρείται a priori θετική, ούτε και αρνητική. Σε τελική

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ανάλυση, οι ΣΔΙΤ είναι άλλος ένας τρόπος υλοποίησης δημόσιων έργων και δεν πρέπει ούτε να αποθεώνεται, ούτε βέβαια και να δαιμονοποιείται.

Οι διαδικασίες ΣΔΙΤ, για να είναι αποτελεσματικές, προϋποθέτουν υψηλό επίπεδο προετοιμασίας και ισχυρούς φορείς υλοποίησης - διαχείρισης των έργων. Η υιοθέτηση μιας διαδικασίας ΣΔΙΤ πρέπει πάντα να τεκμηριώνεται σε σχέση με την υλοποίηση έργων με πιο κλασσικές μεθόδους και να υιοθετείται μόνο εάν έχει πράγματι πρόσθετη αξία.

Η παγκόσμια κρίση μπορεί επίσης να είναι μια ευκαιρία για την ευημερία των ΣΔΙΤ μεσοπρόθεσμα, εάν οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι επαγγελματίες προσαρμόσουν τα μοντέλα ΣΔΙΤ στο νέο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον στην εποχή μετά την κρίση.

Η έναρξη της οικονομικής κρίσης και της παγκόσμιας ύφεσης παρέχει μια ευκαιρία για μια στρατηγική επισκόπηση της λειτουργίας των ΣΔΙΤ. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη για συλλογή και εδραίωση παραδειγμάτων και εφαρμογών, σε παγκόσμιο επίπεδο, έργων ΣΔΙΤ που αναγνώρισαν την κατάσταση και μέσω ρυθμίσεων και αλλαγών και βέλτιστων πρακτικών, επιβιώσαν μέσα από την οικονομική κρίση και στην ΕΕ και σε όλη την υδρόγειο.

Κάθε οικονομική κρίση μέχρι τώρα είχε τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά. Αλλάζει τόσο πολύ η μορφή του καπιταλισμού, οι τρόποι χρηματοδότησης, ο ρόλος των τραπεζών, το χρηματοπιστωτικό κεφάλαιο το οποίο για παράδειγμα δεν υπήρχε στην κρίση του ’29. Το 1929 ήταν το παραγωγικό κεφάλαιο, δεν υπήρχαν εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο ή χρήματα που δεν είχαν αντίκρισμα σε χρυσό, ήταν άλλη η μορφή της κρίση τότε. Γι’ αυτό η επόμενη κρίση, όποτε κι αν είναι, θα είναι τελείως διαφορετική συνεπώς το μόνο που μπορεί να γίνει είναι να αλλάξει η σημερινή κατάσταση, να βρεθεί μια διέξοδος για τις εν εξελίξει ΣΔΙΤ διότι το μέλλον είναι πολύ δύσκολο και μπορεί να είναι πολύ διαφορετικό (Γ. Καλφακάκου, 2011 - Συνέντευξη).

Συμπερασματικά, το μεγάλο πρόβλημα των ΣΔΙΤ είναι στις συμβάσεις, αν γίνουν σωστές συμβάσεις από την πλευρά της κοινωνίας με βασικό στόχο το κοινωνικό συμφέρον σε όλα τα επίπεδα, με βάση τις προβλεπόμενες προδιαγραφές και με μείωση του ποσοστού του κέρδους για τους επενδυτές σε ένα λογικό κέρδος, τότε ναι πράγματι

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

μέσα σε αυτή τη λογική θα μπορούσαν να είναι αποδοτικές για όλους τους συμβαλλόμενους. Στη σημερινή οικονομική κρίση όμως δεν μπορούν να γίνονται ΣΔΙΤ με τη λογική, του υπέρμετρου κέρδους και των υπέρμετρων εγγυήσεων.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνέντευξη με την Γλυκερία (Ρία) Καλφακάκου

Καθηγήτρια του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης – Διευθύντρια του ΠΜΣ "Διοίκηση & Διαχείριση Τεχνικών Έργων"

Κουφογιάννη: Ποια η θέση σας έναντι των ΣΔΙΤ γενικά;

Καλφακάκου: Κατ᾽ αρχάς θεωρώ πως οι ΣΔΙΤ στις υποδομές μπορούν να λειτουργήσουν και θετικά με κάποιο κυβερνητικό έλεγχο, σε τομείς όμως ευαίσθητους όπως η υγεία και η παιδεία είμαι αντίθετη στο να χρησιμοποιούνται ΣΔΙΤ διότι θεωρώ ότι είναι πολύ επικίνδυνο να περάσουν πράγματα τα οποία δεν θα τα ελέγχει το κράτος και θα είναι εις βάρος των πολιτών. Για παράδειγμα σε ένα δρόμο το πολύ πολύ να πληρώσεις πιο ακριβά διόδια, όταν όμως δεν θα μπορείς να κάνεις εγχείρηση διότι δεν θα δέχονται την ασφάλεια του ΙΚΑ και θα δέχονται αυτή του ΤΣΜΕΔΕ τότε παύει να είναι μόνο ένα απλοϊκό παράδειγμα διότι μπορεί να υπάρξουν χίλια δυο προβλήματα που μια σύμβαση μπορεί να μην τα προβλέπει και έτσι να δέσει τα χέρια του κράτους και των ασφαλιστικών ταμείων εις βάρος των πολιτών.

Κουφογιάννη: Η πιστωτική κρίση σημαίνει ότι οι τράπεζες και οι επενδυτές είναι λιγότερο πρόθυμες να δανείσουν σε ιδιωτικές εταιρείες. Ως αποτέλεσμα, οι εταιρείες δεν είναι ουσιαστικά σε θέση να δανειστούν χρήματα για τη χρηματοδότηση των ΣΔΙΤ. Για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης το Ηνωμένο Βασίλειο για παράδειγμα μελετά το ενδεχόμενο χρηματοδότησης μέσω μοντέλων, όπως το σύστημα Εγγυοδοσίας και άλλες μορφές χρηματοδότησης, μέσω ομολόγων της κυβέρνησης, από τα δημόσια οικονομικά. Οι Κυβερνήσεις μπορούν να δανειστούν φθηνότερα από ό, τι ο ιδιωτικός τομέας. Ομοίως και στη Γαλλία το σχέδιο που ακολουθείται «σχέδιο de relance» περιλαμβάνει μια κυβερνητική εγγύηση για όλα τα τραπεζικά δάνεια που λαμβάνονται από ΣΔΙΤ. Το ερώτημα που τίθεται είναι το εξής: μπορούν να καταστούν οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα πιο βιώσιμες με διάφορες μορφές κρατικής παρέμβασης;

Καλφακάκου: Θεωρώ ότι πρακτικά θα μπορούσε να συμβεί αυτό αλλά αν δίνουμε τόσες εγγυήσεις στους ιδιώτες τότε γιατί τους χρειαζόμαστε; Αν για παράδειγμα πρόκειται να τους πληρώσουμε διότι ο δρόμος έχει λιγότερο φόρτο απ᾽ ότι προβλέφθηκε, ή αντί να δανείζονται να

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

τους τα δίνει το κράτος, τότε καλύτερα να τα κάνει μόνο του. Θα πρέπει οι επενδυτές ή να πάρουν τα ρίσκα που τους αναλογούν ή ας μην αναμειχθούν καθόλου. Το μόνο που ζητείται από αυτούς, γι' αυτό είναι οι ΣΔΙΤ κατά τη γνώμη μου, γιατί δεν έχει το κράτος αρκετά χρήματα και θέλει να μεταφέρει αυτή την χρηματοδότηση στους ιδιώτες δίνοντάς τους σαν ανταπόδοση τα κέρδη από διόδια ή από οποιεσδήποτε παροχές τις οποίες θα προσφέρουν μέσω του έργου το οποίο θα πραγματώσουν. Ας αναλάβουν το ρίσκο να μην είναι οι εισπράξεις τους ανάλογες των προβλεπόμενων εσόδων. Ή δηλαδή να γίνει εξολοκλήρου ιδιωτικά ένα έργο και μια υπηρεσία ή να μη γίνει καθόλου, να το κάνει το κράτος. Αλλιώς πρακτικά θα μπορούσε, θα μπορούσαν να βρεθούν λύσεις που η κυβέρνηση να εγγυάται για να δανείζεται πιο εύκολα ο ιδιώτης αλλά τι νόημα έχει έτσι;

Κουφογιάννη: Σύμφωνα με δηλώσεις του Ευρωπαίου επιτρόπου για την επιστήμη και την έρευνα, Janez Potocnik, η επένδυση στην E&E δεν είναι πολυτέλεια για περιόδους ευημερίας, αλλά, αντίθετα, μια ανάγκη σε χαλεπούς καιρούς. Εάν η Ευρώπη κάνει σήμερα "έξυπνες" επενδύσεις σε στρατηγικούς τομείς, αυτό θα δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης και βιώσιμη ανάπτυξη αύριο. Η Ελλάδα στην παρούσα κατάσταση είναι σε θέση να υποστηρίξει μια τέτοια δράση;

Καλφακάκου: Συμφωνώ ότι πράγματι στους χαλεπούς αυτούς καιρούς οι επενδύσεις γενικά αλλά και ειδικά στις υποδομές στην έρευνα και την επιστήμη βοηθούν στην ανάπτυξη και δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας. Τώρα αν η Ελλάδα είναι σε θέση, θα έπρεπε να είναι σε θέση γιατί αν δεν κάνει κάτι και σε αυτό τον τομέα, με το να μειώνει μόνο τους μισθούς δεν θα οδηγηθεί πουθενά. Ούτε το χρέος θα μειωθεί ούτε η ανάπτυξη θα επιτευχθεί, για να υπάρξει κάποια διέξοδος από την κρίση θα πρέπει να γίνουν τέτοιες επενδύσεις.

Κουφογιάννη: Το μεγαλύτερο πρόβλημα των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα είναι υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, η πρόσβαση στη χρηματοδότηση. Η πρόθεση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη βελτίωση της πρόσβασης ΣΔΙΤ σε χρηματοδότηση, στρέφεται προς τις δύο ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Την ενίσχυση και τη διεύρυνση της εμβέλειας των κοινοτικών εργαλείων που διατίθενται σήμερα για τη στήριξη των ΣΔΙΤ, όπως του μέσου εγγύησης δανείων για τα Διευρωπαικά Δίκτυα μεταφορών (LGTT) και του κέντρου εμπειρογνωμοσύνης για ΣΔΙΤ (EPEC) και άλλων πρωτοβουλιών οι οποίες, χωρίς να αφορούν ειδικά τις ΣΔΙΤ, μπορούν να στηρίξουν την εφαρμογή έργων μέσω ΣΔΙΤ (JASPERS, JESSICA, RSFF (χρηματοδοτική διευκόλυνση

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

καταμερισμού του κινδύνου), Ταμείο Marguerite). Επομένως, έχουν χρησιμοποιηθεί τα εργαλεία αυτά στην χώρα μας; Και αν ναι με ποιο τρόπο και με τι προσδοκίες – αποτελέσματα;

- Το στενό συντονισμό με την ΕΤΕπ (Ευρωπαική Τράπεζα Επενδύσεων) προκειμένου να διερευνηθούν οι δυνατοί τρόποι για την αύξηση της συμμετοχής της Τράπεζας στη χρηματοδότηση έργων υποδομών της ΕΕ, ιδιαίτερα όσον αφορά τις κυριότερες πρωτοβουλίες στην ΕΕ με κοινωνικοοικονομική και ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία (π.χ. διασυνοριακά έργα, φιλικές για το περιβάλλον πρωτοβουλίες, κ.λπ.). Η ΕΤΕπ θα πρέπει επίσης να υποστηριχθεί στις προσπάθειές της να αξιοποιήσει πλήρως τα πολλαπλά μέσα που διατίθενται για ΣΔΙΤ και να ενσωματώσει τις ΣΔΙΤ στους βασικούς στόχους της Τράπεζας. Επιπλέον, η ΕΤΕπ καλείται να αναπτύξει περαιτέρω και να εφαρμόσει μέσα εγγυοδοσίας για τη διευκόλυνση της χρηματοδότησης ΣΔΙΤ, προωθώντας το ρόλο των κεφαλαιαγορών, των διεθνών επενδυτών και του δημοσίου τομέα ως φορέων παροχής ρευστότητας για έργα μέσω ΣΔΙΤ. Συνεπώς, ακολουθήθηκε τελικά η παραπάνω στρατηγική από την ΕΤΕπ; Και αν ναι, πως εκφράστηκε πρακτικά;

Καλφακάκου: Ξέρω ότι σε ένα ποσοστό έχουν χρησιμοποιηθεί αυτά τα εργαλεία στη χώρα μας. Δεν είναι γνωστά ακόμη τα αποτελέσματα αυτών διότι βρίσκονται σε αρχικό στάδιο. Όλοι αυτοί οι τρόποι εφόσον συνεχιστούν οι ΣΔΙΤ θα χρησιμοποιηθούν για να μπορέσουν να λειτουργήσουν και να υπάρχει και χρηματοδότηση. Τέλος, υπάρχει μια γενική άποψη ότι η ΕΤΕπ πράγματι πρέπει να δει σοβαρά τα ΣΔΙΤ πρακτικά όμως δεν θεωρώ πως έχει εκφραστεί ακόμη.

Κουφογιάννη: Το ΕΣΠΑ χρειάζεται και μπορεί να έχει μια σημαντική χρηματοδοτική μόχλευση που όμως δεν είναι εφικτή στη συγκεκριμένη οικονομική συγκυρία από δημόσιους πόρους. Η εμπλοκή του ΕΣΠΑ με τις ΣΔΙΤ φαίνεται περισσότερο αναγκαία παρά ποτέ. Τι αποτελέσματα αναμένονται από αυτή την εμπλοκή και ειδικότερα μετά την πρόσφατη συμφωνία για μείωση του ποσοστού της εθνικής συμμετοχής σε αυτά τα έργα;

Καλφακάκου: Ναι πράγματι θα μπορούσε να υπάρξει εμπλοκή του ΕΣΠΑ με τα ΣΔΙΤ. Το μόνο αποτέλεσμα που διαφαίνεται σε πρώτη φάση είναι η μείωση της συμμετοχής του κράτους που ανακοινώθηκε εν μέσω καλοκαιριού. Θα είναι μια θετική εξέλιξη με την έννοια ότι θα γίνουν κάποια έργα χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός αλλά και κάτι άμεσα εφαρμόσιμο. Το πιθανότερο είναι να έχει θετικά αποτελέσματα, δεν βλέπω τι αρνητικό μπορεί να επιφέρει.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Κουφογιάννη: Θα μπορούσε ο συνδυασμός του ΕΣΠΑ, των ΣΔΙΤ και της σχολάζουσας τεράστιας δημόσιας και αυτοδιοικητικής ακίνητης περιουσίας, να επιφέρει σοβαρή διαρθρωτική μεταβολή και να προσδώσει ακόμη μεγαλύτερη αναπτυξιακή δυναμική στο επίπεδο της εθνικής οικονομίας μέσω της ενεργοποίησης, του εκσυγχρονισμού και επανένταξής της στο οικονομικό σύστημα της χώρας ή/και της τοπικής οικονομίας;

Καλφακάκου: Αν γίνει σωστά η σύμβαση με βασικό στόχο το κοινωνικό συμφέρον σε όλα τα επίπεδα, με βάση τις προβλεπόμενες προδιαγραφές και με μείωση του ποσοστού του κέρδους για τους επενδυτές σε ένα λογικό κέρδος, τότε ναι πράγματι μέσα σε αυτή τη λογική θα μπορούσαν να συνδυαστούν το ΕΣΠΑ, τα ΣΔΙΤ και η σχολάζουσα κρατική περιουσία με θετικά αποτελέσματα.

Κουφογιάννη: Εάν οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι επαγγελματίες προσαρμόσουν τα μοντέλα ΣΔΙΤ στο νέο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον στην εποχή μετά την κρίση,
Ερώτημα 1^{ο} : μήπως η παγκόσμια κρίση είναι μια ευκαιρία για την ευημερία των ΣΔΙΤ μεσοπρόθεσμα;

Ερώτημα 2^{ο} : δημιουργείται επίσης μελλοντική ανάγκη για έρευνα και διερεύνηση προσεγγίσεων, σε ότι αφορά ΣΔΙΤ σε εξέλιξη, που θα τις βοηθούν να αντιμετωπίζουν τις διάφορες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες;

Καλφακάκου: Κάθε οικονομική κρίση μέχρι τώρα είχε τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά και γι᾽ αυτό δεν νομίζω ότι με το να αντιμετωπιστεί η παρούσα οικονομική κρίση, αν μπορέσει να αντιμετωπιστεί, εγώ τη βρίσκω πολύ μακροπρόθεσμη όσο πάμε βυθιζόμαστε στην κρίση και δεν βγαίνουμε από αυτή, δε νομίζω πως η επόμενη θα έχει τα ίδια χαρακτηριστικά. Αλλάζει τόσο πολύ η μορφή του καπιταλισμού, οι τρόποι χρηματοδότησης, ο ρόλος των τραπεζών, το χρηματοπιστωτικό κεφάλαιο το οποίο για παράδειγμα δεν υπήρχε στην κρίση του ’29. Το 1929 ήταν το παραγωγικό κεφάλαιο, δεν υπήρχαν εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο ή χρήματα που δεν είχαν αντίκρισμα σε χρυσό, ήταν άλλη η μορφή της κρίση τότε. Γι᾽ αυτό νομίζω η επόμενη κρίση, όποτε κι αν είναι, θα είναι τελείως διαφορετική συνεπώς το μόνο που μπορεί να γίνει είναι να αλλάξει η σημερινή κατάσταση, να βρεθεί μια διέξοδος για τις εν εξελίξει ΣΔΙΤ διότι το μέλλον είναι πολύ δύσκολο και μπορεί να είναι πολύ διαφορετικό.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Κουφογιάννη: Τελικά οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα είναι «ΛΥΣΗ ή ένα ακόμα ΘΥΜΑ της τρέχουσας οικονομικής κρίσης;»

Καλφακάκου: Το μεγάλο πρόβλημα των ΣΔΙΤ είναι στις συμβάσεις, αν γίνουν σωστές συμβάσεις από την πλευρά της κοινωνίας, θα είναι αποδοτικές για όλους τους συμβαλλόμενους. Αν κάνεις ένα έργο που έχει διάφορους εταίρους πρέπει όλοι να είναι ευχαριστημένοι, το κράτος διότι πραγματοποίησε το έργο, η τράπεζα διότι θα πάρει πίσω τα δάνεια με το επιτόκιο που έχει καθοριστεί, οι εταιρείες διότι θα πάρουν κάποιο κέρδος από τις παρερχόμενες υπηρεσίες (διόδια αυτ/μων, εισιτήρια αεροδρομίων κ.λ.π.) και θα είναι ευχαριστημένος και ο πολίτης ο οποίος θα έχει στη διάθεσή του ένα έργο που θα μπορεί να χρησιμοποιήσει με κόστος εντός των δυνατοτήτων του.

Είναι λύση λοιπόν με τη λογική που αναπτύχθηκε παραπάνω και θύμα μπορεί να είναι με τη λογική ότι οι περισσότεροι επενδυτές έχουν συνηθίσει να ζητούν από τις ΣΔΙΤ υπέρμετρα κέρδη και όλες τις εγγυήσεις από το κράτος. Για να μην λογίζονται ως θύματα θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί από τη σύμβαση λύσεις όπως η επιμήκυνση του χρόνου παράδοσης ενός έργου ή η μείωση του ποσοστού των κερδών για τους επενδυτές. Θεωρώ πως τα κέρδη των συμμετεχόντων εταιρειών είναι κατά πολύ μεγαλύτερα από αυτά που εμφανίζονται.

Στη σημερινή οικονομική κρίση όμως δεν μπορούν να γίνονται ΣΔΙΤ με αυτή την λογική, του υπέρμετρου κέρδους και των υπέρμετρων εγγυήσεων, ας αναλάβουν οι επενδυτές το ρίσκο. Αν είναι θύμα, είναι λόγω της λογικής που ακολουθούν, εγώ διαφωνώ με αυτή τη λογική.

Κουφογιάννη: Σας ευχαριστώ πολύ για αυτή την συνέντευξη και για το χρόνο που μου διαθέσατε.

Καλφακάκου: Και εγώ σας ευχαριστώ. Καλή επιτυχία με την διπλωματική σας.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αρκουμανέας, Π. (2005) *Οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και οι χρήσεις τους στον τομέα της Υγείας*, Αθήνα: Ινστιτούτο Δημοκρατίας Κων/νος Καραμανλής.

Βασιλείου, Μ. (2007) "Μεγάλες Μπίζνες του Δημοσίου με τράπεζες και εργολάβους. Διεθνής εμπειρία: Δεν γιάτρεψαν το Βρετανικό σύστημα Υγείας", *Το Βήμα*, 10-11-2007, Προσβάσιμο από: http://www.tovima.gr

Βενιέρης, Ι. (2007) *Σ.Δ.Ι.Τ. - Το συμβατικό πλαίσιο,* Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Γέροντας, Α. (2006) *Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα – κοινοτικά κείμενα*, Αθήνα: Εκδόσεις Infocus.

Γεωργαράκης Δ. (2010) **"**Πιο αναγκαία από ποτέ η μόχλευση του ΕΣΠΑ με Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα", *ΕΞΠΡΕΣ,* Προσβάσιμο από: http://www.express.gr/news/finance/292112oz_20100419292112.php3 [Τελευταία Πρόσβαση 22-08-2011]

Γιάνναρος, Ι. και Μουντρουΐδης, Σ. (2005) *Μεθοδολογία επιλογής και απαιτούμενες διαδικασίες για την επιτυχή υλοποίηση έργων μέσω Σ.Δ.Ι.Τ.*, Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών.

Δημόγλου, Α. (2002) "Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης" στο Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης Δ.Π.Θ, Τ.Ε.Ε. - Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας, Τ.Ε.Ε. – Τμήμα Θράκης, *Διαχείριση Έργων στην Ελλάδα. Πραγματικότητα και Προκλήσεις*, Ξάνθη, 28-06-2002, Προσβάσιμο από: http://pm-meeting2002.duth.gr/ [Τελευταία Πρόσβαση 28-06-2011]

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (2006) *Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ,* Αθήνα: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Προσβάσιμο από: http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/SDIT_guide_final.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 19-06-2011]

Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (2006) *Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα: Συνοπτικός Οδηγός,* Αθήνα: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Προσβάσιμο από: http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/gr_low.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 19-06-2011]

Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή – ΕΟΚΕ (2005) "Ο ρόλος της ΕΤΕ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και ο αντίκτυπος στην προβληματική της ανάπτυξης", *Επίσημη Εφημερίδα*, αριθ. C 234 της 22/09/2005 σ. 0052 – 0059.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2006) *Ψήφισμα από 26.10.2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης*, 2006/2043(INI), Στρασβούργο, Προσβάσιμο από: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2006-0462+0+DOC+XML+V0//EL [Τελευταία Πρόσβαση 19-07-2011]

Καΐσης, Α. (2006) *Σ.Δ.Ι.Τ. – Ο ν. 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας.

Καρανικολός, Γ. (2006) "Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα στο Χώρο των ΨηφιακώνΥπηρεσιών", Παρούσιαση σε ημερίδα, 6 Απριλίου 2006, Ηράκλειο: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Πληροφορικής & Επικοινωνιών Ελλάδας, Προσβάσιμο από: http://kedke.ntua.gr/kedke1/KARANIKOLOS.ppt [Τελευταία Πρόσβαση 1-08-2011]

Κούτρας, Δ., Σκουρής, Π. και Τροβά, Ε. (2005) *Οι Συμβάσεις Παραχώρησης και Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα*, Τόμος ΙΙ, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Μουρμούρης, Ι. (2006) *Οικονομική των Μεταφορών: Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση & Εφαρμογές*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Ναυτεμπορική (2009) "3,2 δισ. ευρώ για την ανάπτυξη ευρωπαϊκών ερευνητικών ΣΔΙΤ", *Ναυτεμπορική,* Προσβάσιμο από: http://www.naftemporiki.gr/mm/story.asp?id=1690590 [Τελευταία Πρόσβαση 10-08-2011]

Παπαδόπουλος, Α. (2006) *Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Νέο περιβάλλον υλοποίησης έργων & παροχής υπηρεσιών για την Τοπική Αυτοδιοίκηση*, Παρουσίαση, Καβάλα, 3-07-2006

Παναγόπουλος, Σ. (2005) "Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα. Οι τελευταίες εξελίξεις σε Ευρωπαϊκή Ένωση και Ελλάδα", *Εν Ολίγοις*, τ.30, Θεσσαλονίκη: ΚΔΕΟΔ, Προσβάσιμο από: http://www.cieel.gr/gr/files/30.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-08-2011]

Σκάγιαννης, Π. (1994) *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών,* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Στριάγκα, Φ. (2006) *Οργάνωση και Διαχείριση Έργων. Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα,* Πανεπιστημιακές Παραδόσεις στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «ΔΙΟΙΚΗΣΗ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ», Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη.

Τομαδάκη Κ., (2006), *Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα: Μη ανταποδοτικά έργα που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα,* Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.

Τροβά, Ε. (2005) "Συγχρηματοδοτούμενα και Αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα", ΤΕΕ, *Συνέδριο για τα δημόσια έργα: μελετάμε το παρόν, χτίζουμε το μέλλον για όλους μας,* Αθήνα, 19-21 Απριλίου 2005, Προσβάσιμο από: http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_contents.htm [Τελευταία Πρόσβαση 15-07-2011]

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Τροβά, Ε. και Σκουρής, Π. (2009) *Το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων,* Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Τσαμπούλας, Δ. (2003) "Συγκοινωνιακά Έργα με Σύμβαση Παραχώρησης στην Ελλάδα", *Τεχνικά Χρονικά*, Τεύχος 1, σελ. 35-59, Προσβάσιμο από: http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiaia_2003/pub1/02-tsampoylas.PDF [Τελευταία Πρόσβαση 10-05-2011]

Χατζηγιάννη, Μ. (2007) *Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, μελέτη περίπτωσης: Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης,* Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, Προσβάσιμο από: http://estia.hua.gr:8080/dspace/bitstream/123456789/193/1/Metaptychiaki2.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 28-06-2011]

Χρηστάκος, Ε. και Καλφακάκου, Γ. (2005) "Οι εμπειρίες από την κατασκευή έργων με συνεργασία Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα στον Ελληνικό χώρο. Προτάσεις για την εξέλιξη και βελτίωσή τους", ΤΕΕ, *2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας*, Βόλος, 18-20 Μαΐου 2005, Προσβάσιμο από: http://library.tee.gr/digital/ m2070/m2070_contents.htm [Τελευταία Πρόσβαση 15-07-2011]

Ψαραύτης, Χ. (2007) *Μεταφορές: Αρτηρίες ζωής για τα νησιά,* Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Ξενόγλωσση

Andersen, O.J. (2004) "Public Private Partnerships: organizational hybrids as channels for local mobilization and participation", *Scandinavian Politics Studies*, 27 (1): 1–21.

Angelides, D. et Xenidis, Y. (2009) "PPP Infrastracture Investments: Critical Aspects and Prospects" in Akintoye, A et Beck, M. (eds) *Policy, Finance and Management for Public Private Partnerships,* Chichester: Blackwell Publishing Ltd.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Annez, P.C. (2006) "Urban Infrastructure Finance From Private Operators: What Have We Learned From Recent Experience?", *Policy, Research Working Paper*, no. 4045, November 2006, Προσβάσιμο στο: http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=477894&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000016406_20061025122215 [Τελευταία Πρόσβαση 19-07-2011]

Baxandall, P. (2007) *Road Privatization: Explaining the Trend, Assessing the Facts, and Protecting the Public*, Boston: U.S. PIRG Education Fund, Προσβάσιμο από: http://www.uspirg.org/uploads/CK/Qk/CKQkZq9XOp57ybWVF4zr3w/Road-Privatization.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Business Monitor International – BMI (2009) *Russia Infrastructure Report Q1 2009*, London: Business Monitor.

Bult-Spiering, M. et Dewulf, G. (2006) *Strategic issues in Public-Private Partnerships. An international perspective*, Oxford: Blackwell Publishing Ltd

Brundtland, G. (1987) *Our common future: The World Commission on Environment and Development,* Oxford: Oxford University Press.

Burger, P. Tyson, J. Karpowicz, I. et. Coelho, M. G. (2009) *The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships*, Washington: International Monetary Fund, Προσβάσιμο από: http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09144.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 22-08-2011]

DLA Piper Rudnick Gray Cary (2005) *European PPP Report 2005*, Προσβάσιμο από: http://www.dlapiper.com/es/global/publications/detail.aspx?pub=1337 [Τελευταία Πρόσβαση 10-05-2011]

Engel, E. Fischer, R. et Galetovic, A. (2003) "Privatizing Highways in Latin America: Is It Possible to Fix What Went Wrong?", *Center Discussion Paper no. 866*, Economic

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Growth Center, New Heaven: Yale University, Προσβάσιμο από: http://www.econ.yale.edu/growth_pdf/cdp866.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Estache, A. Ellis, J. et Lourdes, T. (2007) "Public-Private Partnerships in Transport", *Policy Research Working Paper 4436*, Washington: The World Bank, Προσβάσιμο από: http://www2.vlaanderen.be/pps/documenten/ppp_in_transports.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 3-09-2011]

European Commision (2004) *Resource Book on PPP Case Studies*, Directorate-General Regional Policy, Brussels, Προσβάσιμο από: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/pppresourcebook.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 15-07-2011]

Falkenberg, L. (2009) "New road plan rises from ashes", *Houston Chronicle*, Προσβάσιμο από: http://www.chron.com/news/falkenberg/article/New-road-plan-rises-from-ashes-1739961.php [Τελευταία Πρόσβαση 10-05-2011]

Fawzy, S. et Galal, A. (eds.) (1999) *Partners for Development New Role for Government and Private Sector in the Middle East*, Washington: The World Bank.

Ferguson, A. (2009) "Infrastructure rethink needed as PPPs burn participants", *The Australian*, Προσβάσιμο από: http://www.theaustralian.com.au/news/infrastructure-rethink-needed/story-e6frg7f6-1111118485035 [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Gibson, A. (2008) "Fletcher unsure of PPPs benefits", *The New Zealand Herald*, Προσβάσιμο από: http://www.nzherald.co.nz/politics/news/article.cfm?c_id=280&objectid=10545040&pnum=0 [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Goymen, K. (2000) "Tourism and Governance in Turkey", *Annals of Tourism Research*, 72 (4): 1025- 1048.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Grahame, A. (2001) "The Private Finance Initiative (PFI), *Research Paper no. 01/117*, London: House of Commons Library, Προσβάσιμο από: http://www.parliament.uk /documents/commons/lib/research/rp2001/rp01-117.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 5-07-2011]

Hall, D. (2009), "A crisis for public-private partnerships (PPPs)?", University of Greenwich, *Public Services International Research Unit (PSIRU)*, Greenwich, Προσβάσιμο από: http://www.psiru.org, [Τελευταία Πρόσβαση 19-08-2011]

Hamilton, G. (2009) "Impact of the Financial Crisis on PPPs", UNECE, *Knowledge Sharing on Infrastructure Public-Private Partnerships in Asia*, Seoul, Korea, 19-21 May2009, Προσβάσιμο από: http://www.adb.org/Documents/Events/2009/ Infrastructure-Knowledge-Sharing/9GHAMILTON-presentation.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 19-08-2011]

Hemming, R. (2006) *Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk*, Washington: International Monetary Fund, Προσβάσιμο από: https://www.imf.org/External/Pubs/NFT/2006/ppp/eng/ppp.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 24-08-2011]

HM Treasury (2003/2006) *Value for Money Assessment Guidance*, Norwich: HM Treasury, Προσβάσιμο από: http://www.hm-treasury.gov.uk/ d/vfm_assessmentguidance061006opt.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 05-07-2011]

House of Commons, Children, Schools and Families Committee (2009) *Public Expenditure, First Report of Session 2008-2009,* London: The Stationery Office Limited, Προσβάσιμο από: http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200809/ cmselect/cmchilsch/46/46.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 20-08-2011]

IFC Infrastructure Crisis Facility Fact Sheet (2008) Προσβάσιμο από http://www.ifc.org/ifcext/about.nsf/AttachmentsByTitle/IssueBrief_ICF/$FILE/IssueBri ef_ICF.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 15-07-2011]

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Irwin, T. (2003) "*Public Money for Private Infrastructure: Deciding when to Offer Guarantees, Output Based Subsidies, and Other fiscal Support"*, Working Paper No 10, Washington: The World Bank, Προσβάσιμο από: http://rru.worldbank.org/ Documents/PapersLinks/Public%20Money%20for%20Private%20Infrastructure.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 22-08-2011]

Jamali, D. (2004) "Success and Failure Mechanisms of PPPs in Developing Countries: Insights from the Lebanese Context", *International Journal of Public Sector Management*, 17(5):414- 430.

Jamali, D. (2007) "A Study of Customer Satisfaction in the Context of a Public Private Partnership", *International Journal of Quality and Reliability Management*, 24(4): 370-385.

Kelly, S.E. Haskins, S. and Reiter, P. (1998) "Implementing a DBO project", *Journal American Water Works Association,* 90 (6), 34-46.

Kwak, Y.H. Chih, Y.Y. and Ibbs, C.W. (2009) "Towards a comprehensive understanding of Public Private Partnerships for infrastructure development", *California Management Review*, 51 (2), 51 – 78.

Legautonomie (2009) "La recente evoluzione degli investimenti delle amministrazioni pubbliche locali", *Legautonomie*, Προσβάσιμο από: http://www.legautonomie.it/ Documenti/Ricerche/La-recente-evoluzione-degli-investimenti-delle-amministrazioni-pubbliche-locali-Legautonomie-ottobre-2009 [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Lorenzen, C.C. Barrientos, M.E. et Babbar, S. (2001) *Toll Road Concessions: The Chilean Experience,* Private Finance and Guarantees Discussion Paper Series No. 124, Washington: The World Bank, Προσβάσιμο από: http://siteresources.worldbank.org /INTGUARANTEES/Resources/TollRoads_Concessions.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ministry of Economy and Finance, Hellenic Republic (2007) *Novelty and opportunities in the Greek PPP market,* Προσβάσιμο από: http://www.epppc.hu/documents /cikkek635infomemonovember2007.pdf [Τελευταία πρόσβαση 13-08-2011]

Ministry Of Investment – MOI (2007) *The Code of Corporate Governance for the Public Enterprise Sector,* Egyptian Institute of Directors, Arab Republic of Egypt, Προσβάσιμο από: http://www.ecgi.org/codes/documents/egyptsoecodeofcg_en.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

National Audit Office – NAO (2009) *Managing the waste PFI programme*, Department of Environment, Food and Rural Affairs, London: The Stationery Office, Προσβάσιμο από: http://www.nao.org.uk/publications/0809/ managing_the_waste_pfi_program.aspx, [Τελευταία Πρόσβαση 3-08-2011]

Pearson, A. (2009) "Cost soars as rot sets in for Recycling", *The Journal,* Προσβάσιμο από: http://www.journallive.co.uk/north-east-news/todays-news/2009/ 01/05/cost-soars-as-rot-sets-in-for-recycling-61634-22604994/ [Τελευταία Πρόσβαση 25-08-2011]

Press Trust of India (2009) "Govt to focus on IIFCL refinance to pump in Rs 75k cr: Montek", *Business Standard*, Προσβάσιμο από: http://www.business-standard.com/india/news/govt-to-focusiifcl-refinance-to-pump-in-rs-75k-cr-montek/52239/on [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

PricewaterhouseCoopers (2005) *Developing Public Private Partnerships in New Europe,* PricewaterhouseCoopers, Προσβάσιμο από: http://download.pwc.com/ie/ pubs/Deveoping_Public_Private_Partnerships_in_Europe.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 10-08-2011]

Raisbeck, P. (2009) "PPPs and the global credit crunch what next for the PPP financial model and global governance?", From *' Revisiting and Rethinking ' to ' Revamping and Revitalising ' PPPs*, CIB Symposium TG72, Hong Kong, pp. 17-25.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Rose, A. (2008) "The impact of the credit crisis on the PPP market", *The PPP Financing Conference*, 27 Nov 08, Προσβάσιμο από: http://www.partnershipsuk.org.uk/uploads/documents/SPEECHANDY%20ROSE2.pdf [Τελευταία πρόσβαση 18-07-2011]

Standard and Poors - S&P (2009) *Ratings History List: European Local And Regional Government Ratings Since 1975*, Προσβάσιμο από: http://www.standardandpoors.com/ratingsdirect

Tarhan, C. (1996) *Tourism Policies*, Ankara: Bilkent University.

Thadeen, von G. (2009) "The financial crisis and the PPP market", European PPP Expertise Centre (EPEC), *Regional Conference on Concessions and Public-Private Partnerships*, Zagreb, 3 – 4 December 2009, Προσβάσιμο από: http://www.oecd.org/dataoecd/56/14/44406733.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

The Irish Times (2008) "Public-private partnership scheme fails" *Irish Examiner* January 7, 2009 "Superprison plans hit by economic climate"; *Sunday Tribune* (Ireland) January 4, 2009 "Consultants are paid EUR38m for Metro that may be shelved - Opposition concerned that Dublin rail project will fall victim to cutbacks"

Timmins, N. (2009) "Downturn takes toll on PFI deals", *Financial Times*, Προσβάσιμο από: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/3d73dfda-e1ab-11dd-afa0-0000779fd2ac.html#axzz1XRiadYue [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Timmins, N. (2009) "Deal to upgrade Scottish roads is closed 'against all the odds'", *Financial Times*, Προσβάσιμο από: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/f09be6da-e691-11dd-8e4f-0000779fd2ac.html#axzz1XRiadYue [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Tiong, L.K. Yeo, K.T. and McCarthy, S.C. (1992) "Critical factors in winning BOT contracts", *Journal of Construction Engineering and Management*, 118 (2), 217-228.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Tizard, J. (2009) "The credit crunch hits PFII", *Project Data File*, Προσβάσιμο από: http://www.projectdatafile.co.uk/feature_story.asp?id=63 [Τελευταία Πρόσβαση 1-08-2011]

Thibault de Silguy, Y. (2009) "Le public a besoin du privé", *Les Echos, no.* 20339 du 12 Janvier 2009, p. 15

Versace, V. (2009) "Auditor General makes recommendations regarding future public-private partnerships", *Daily Commercial News and Construction Record,* Προσβάσιμο από: http://dcnonl.com/article/id31949 [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011]

Vilikovská, Z. (2009) "Transport Ministry drafts alternative to PPP highway projects", *The Slovak Spectator*, Προσβάσιμο από: http://spectator.sme.sk/articles/view/34022/10/transport_ministry_drafts_alternative_to_ppp_highway_projects.html [Τελευταία Πρόσβαση 1-08-2011]

Willumsen, W. (2008) "Getting PPP back up and running", *The review: Steer Davies Gleave's news & reviews*, Issue 34 December 2008, p.6, Προσβάσιμο από: http://www.steerdaviesgleave.com/sites/default/files/2050346841.pdf [Τελευταία Πρόσβαση 1-09-2011].

Woodward, D. (1995) "Use of sensitivity analysis in build-own-operate transfer project evaluation", *International Journal of Project Management*, 13(4), 239-246.

Yilmaz, Y. and Bititci, U. (2006) Performance Measurement in the Value Chain: Manufacturing v. Tourism, *International Journal of Productivity and Performance Management*, 55(5): 371- 389.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Νομοθετικά Κείμενα

ΦΕΚ 202/Α/ 1995 (Ν. 2338/1995) *Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρίας "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις*

ΦΕΚ 71/Α/1996 (Ν. 2338/1995) *Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών ορών και ρύθμιση συναφών θεμάτων*

ΦΕΚ 274/Α/1996 (Ν. 2445/1996) *Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, ρύθμιση συναφών θεμάτων και άλλες διατάξεις*

ΦΕΚ 232/Α/2005 (Ν. 3389/2005) *Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα*

ΦΕΚ 114/Α/2006 (Ν. 3463/2006) *Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων*

ΦΕΚ 169/Α/2006 (Ν. 3483/2006) *Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3389/2005*

ΦΕΚ 276/Α/2006 (Ν. 3522/2006) *Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3299/2004*

ΦΕΚ 64/Α/2007 (Π.Δ. 60/2007) *Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005*

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

Ιστοτόποι

Αν και η διερεύνηση στο διαδίκτυο μπορεί να είναι ανεξάντλητη, παρακάτω παρατίθενται κάποιες βασικές ιστοσελίδες, που αν και αρχικά διερευνήθηκαν κατά την αναζήτηση πληροφοριών και στοιχείων σχετικά με το θέμα της διπλωματικής εργασίας, τελικά δεν αντλήθηκε-χρησιμοποιήθηκε κάποιο στοιχείο από αυτές. Παρόλα αυτά, αξίζει να τις αναφέρουμε και αυτές, καθώς ενδεχομένως μελλοντικά, ή και σε κάποιον άλλο ερευνητή να αποδειχτούν πιο χρήσιμες.

http://home.asda.gr/ (Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας)

http://www.gspa.gr (Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης)

http://www.ggoa.gr/ (Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης)

http://www.sdit.mnec.gr/ (Ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Ι.Τ.)

http://www.eib.org/ (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων)

http://www.eppc.hu (European PPP Center)

http://www.ita.org.gr (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης)

http://www.tee.gr (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος)

http://www.hm-treasury.gov.uk (HM Treasury - The UK's economics & finance ministry)

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113

http://www.pwc.com (PricewaterhouseCoopers International Limited)

Συνεντεύξη

Καλφακάκου, Γ. (2011) Συνέντευξη στο γραφείο της στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, στις 1-09-2011

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
20/04/2024 12:59:05 EEST - 3.16.217.113