

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κ. ΠΕΤΡΟΥΤΣΑΤΟΥ – ΔΡ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠ – ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η δυσμενής οικονομική συγκυρία στην οποία έχει περιέλθει η χώρα μας το τελευταίο διάστημα επιβάλλει γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης προκειμένου η ελληνική οικονομία να μπορέσει να ανακάμψει και να βγει από την κρίση με μικρή ή και μηδενική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Ο τομέας των υποδομών προσφέρει εύφορο έδαφος για ανάπτυξη με άμεση ανάδραση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και της συνεργασίας του ιδιωτικού και δημοσίου φορέα μέσω των συμβάσεων παραχώρησης (ΣΠ) για μεγάλους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες, αεροδρόμια, λιμάνια κλπ. με ολική ή μερική μεταβίβαση υποχρεώσεων για τη χρηματοδότηση, μελέτη, κατασκευή, συντήρηση του δημόσιου έργου με αντίστοιχη μεταβίβαση μέρους ή του συνόλου των προνομίων εκμετάλλευσής του για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η μελέτη - χρηματοδότηση - κατασκευή και εκμετάλλευση έργων με την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα ξεκίνησε στην Ελλάδα το 1991, οπότε και άρχισε η διαδικασία του διαγωνισμού για την επιλογή «συνεταίρου» της Ελληνικής Κυβέρνησης στο έργο της Μελέτης - Κατασκευής - Χρηματοδότησης & Εκμετάλλευσης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών στα Σπάτα. Αυτή τη στιγμή κατασκευάζονται 750 χιλιόμετρα οδικού δικτύου σε διάφορες περιοχές της χώρας, με ορίζοντα πενταετίας.

Τα μεγάλα έργα υποδομής, τόσο κατά την περίοδο κατασκευής όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας, αποτελούν μοχλούς ανάπτυξης με σημαντικά θετικά αποτελέσματα για την εθνική οικονομία, την ποιότητα ζωής και την ενίσχυση της θέσης της χώρας στην Ευρωπαϊκή και διεθνή οικονομική σκηνή. Με την εκτέλεση σειράς μεγάλων έργων το Ελληνικό Δημόσιο επιδιώκει την αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής στους τομείς των χερσαίων, θαλάσσιων και εναερίων μεταφορών.

Η συγκεκριμένη εργασία θα επιχειρήσει μία σύντομη αναφορά των ΣΠ οδικών αξόνων της χώρας και μέσα από τη συγκριτική αξιολόγηση των συμβατικών όρων τους θα παρουσιάσει ουσιαστικές προτάσεις επαναδιαπραγμάτευσης με σκοπό την επιτυχή και επωφελή για το κοινωνικό σύνολο υλοποίησή των συμβάσεων αυτών.

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (ΣΠ) – ΓΕΝΙΚΑ

Παραδοσιακά, η χρηματοδότηση και κατασκευή έργων υποδομής υλοποιείται από το Δημόσιο με κάλυψη του κόστους από τον κρατικό προϋπολογισμό μέσω του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 τέθηκε ως στόχος η νομισματική ένωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ανάγκη δημοσιονομικής και νομισματικής σταθερότητας στις χώρες μέλη, η επίτευξη της οποίας απαιτεί τη δραστική μείωση των ελλειμμάτων και του δημόσιου χρέους. Παράλληλα όμως απαιτείται επίτευξη υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης, ώστε να πραγματοποιηθεί πραγματική σύγκλιση των χωρών μελών.

Οι δημοσιονομικοί αυτοί περιορισμοί που συνεχίζουν να ισχύουν σε συνδυασμό με τις αυξημένες επενδυτικές ανάγκες ήταν ο κύριος λόγος που οδήγησε αρκετές χώρες στην εξασφάλιση πόρων μέσω της υλοποίησης ΣΠ και την αξιοποίηση της δανειοληπτικής ικανότητας ιδιωτικών φορέων.

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

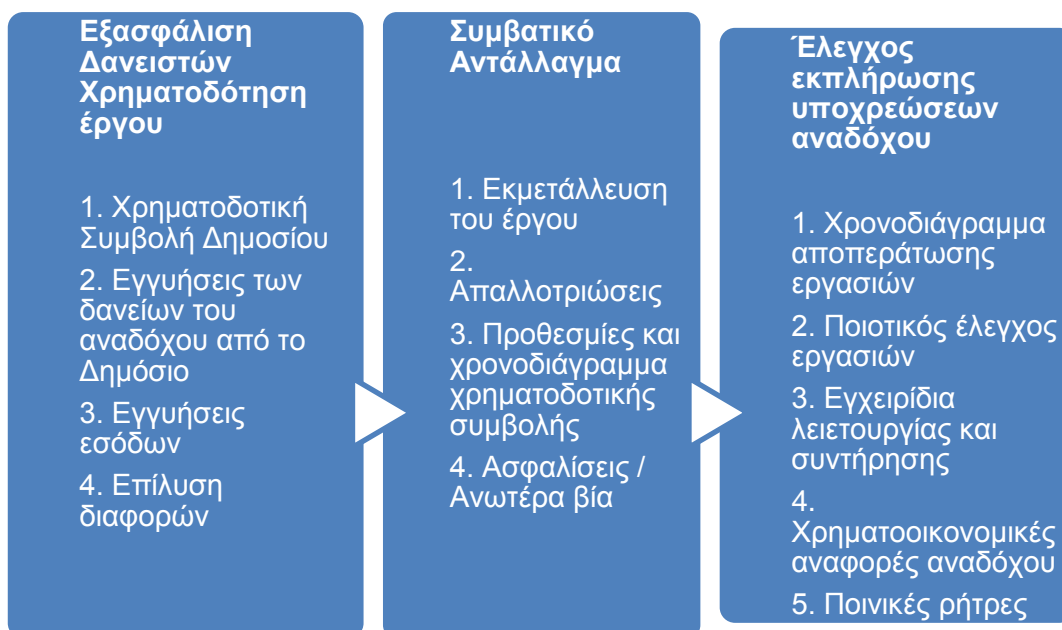
Ο βασικός εμπορικός στόχος του κράτους είναι να επιτύχει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία και τη συντήρηση του δικτύου με οικονομικά συμφέροντες όρους και με επιμερισμό των κινδύνων σε εκείνους τους συμβαλλόμενους, που μπορούν να τους διαχειριστούν καλύτερα.

Το Ελληνικό Δημόσιο, με την επιλογή ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν να επενδύσουν στην ολοκλήρωση της κατασκευής του βασικού οδικού δικτύου της χώρας, εκτίμησε ότι η εκτεταμένη ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα θα έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών, ενώ παράλληλα ο ιδιωτικός τομέας θα αναλάβει το μεγαλύτερο μέρος των κινδύνων ιδιαίτερα όσον αφορά (α) στην ολοκλήρωση των έργων στο πλαίσιο του χρονοδιαγράμματος και του προϋπολογισμού που έχει συμφωνηθεί και (β) την ανάληψη της ευθύνης για όλη τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας και συντήρησης των έργων.

Σε ένα συμβόλαιο παραχώρησης ο κάθε συμβαλλόμενος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες από την επικείμενη συνεργασία. Οι διαφορετικές αυτές επιδιώξεις εμφανίζονται στο κείμενο της σύμβασης παραχώρησης και απεικονίζονται στο σχήμα 1, οι οποίες είναι αλληλένδετες μεταξύ τους και αποτελούν βασικό αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ του Δημοσίου και του υποψήφιου αναδόχου. Αφορούν:

- (α) Στη διασφάλιση των δανειστών από κινδύνους που αφορούν το αυξημένο επιχειρηματικό ρίσκο (επιτόκια, πληθωρισμός, συναλλαγματικοί κίνδυνοι) και το ρίσκο της αγοράς (αναμενόμενα έσοδα, ανταγωνιστικά έργα). Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αποτέλεσμα πιέσεων που ασκούν οι δανειστές στον ανάδοχο και εμφανίζονται στο κείμενο της σύμβασης έπειτα από σχετική αίτηση του αναδόχου. Είναι ιδιαίτερα σημαντικές γιατί αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την παραχώρηση ή όχι του έργου και τον προσδιορισμό εκ μέρους του ιδιώτη των ιδίων κεφαλαίων.
- (β) Στη διαμόρφωση της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου και τον τρόπο καταβολής της.
- (γ) Στον έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του αναδόχου. Πρόκειται για ρυθμίσεις που επιδιώκει το Δημόσιο, προκειμένου να έχει μία σαφή εικόνα τόσο της πορείας των εργασιών όσο και της οικονομικής κατάστασης του αναδόχου.

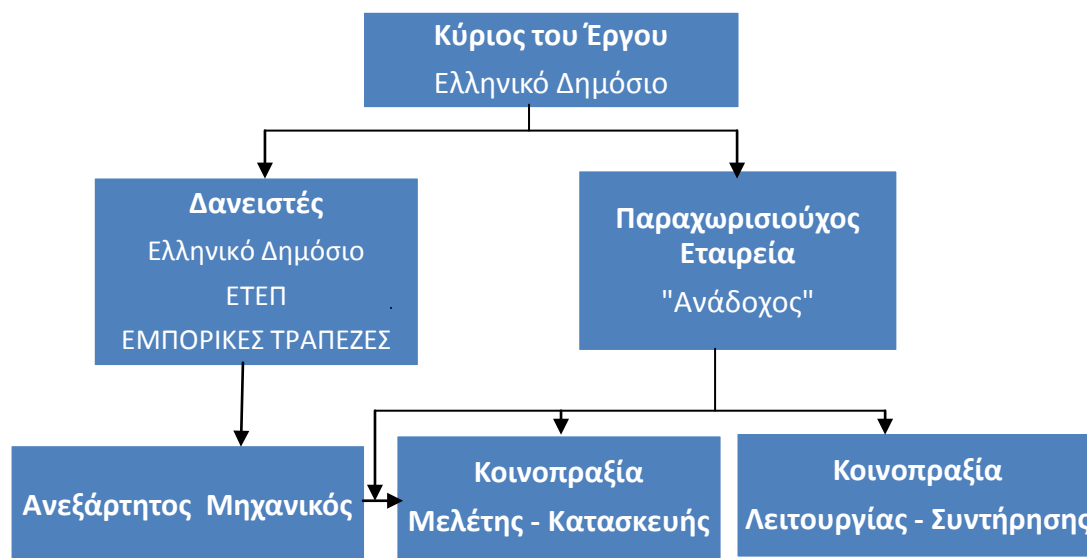
Σχήμα 1: Θέματα προς συζήτηση κατά τις διαπραγματεύσεις Δημοσίου – υποψήφιου Αναδόχου



Το κείμενο της σύμβασης είναι δεσμευτικό για τα εμπλεκόμενα μέρη και τίθεται σε ισχύ αμέσως μετά την υπογραφή του. Η έναρξη της περιόδου παραχώρησης γίνεται εφόσον έχουν συναφθεί και οι δανειακές συμβάσεις του αναδόχου, δηλαδή έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου.

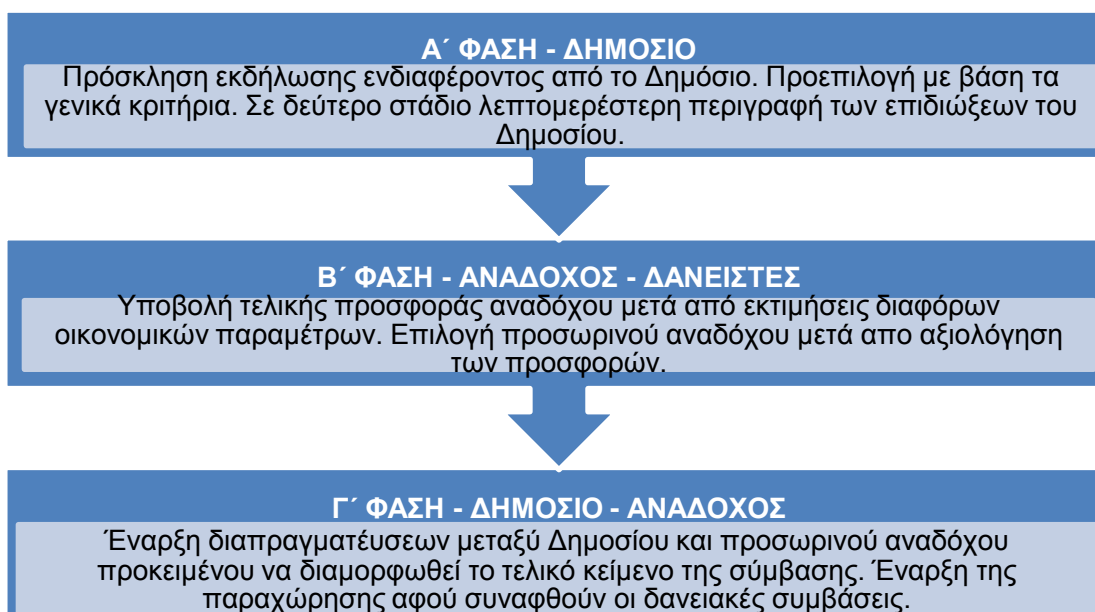
Η γενική δομή ενός έργου παραχώρησης θα μπορούσε να παρουσιαστεί ως εξής:

Σχήμα 2: Οργανωτική δομή ενός έργου παραχώρησης



Οι διάφορες φάσεις της διαδικασίας παραχώρησης, όπως αυτή υλοποιείται στην Ελλάδα περιγράφονται στο σχήμα 3.

Σχήμα 3: Διαδικασία παραχώρησης δημοσίου έργου



Αρχικά το Δημόσιο εξετάζει τη δυνατότητα κατασκευής του έργου με αυτοχρηματοδότηση. Με τη βοήθεια ειδικών συμβούλων, νομικών, χρηματοοικονομικών και τεχνικών διαμορφώνονται τα κείμενα της Πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Οι αρχικές αυτές επιδιώξεις του Δημοσίου έχουν να κάνουν με τα εξής:

- Συνθήκες κατασκευής
- Χρηματοδότηση.

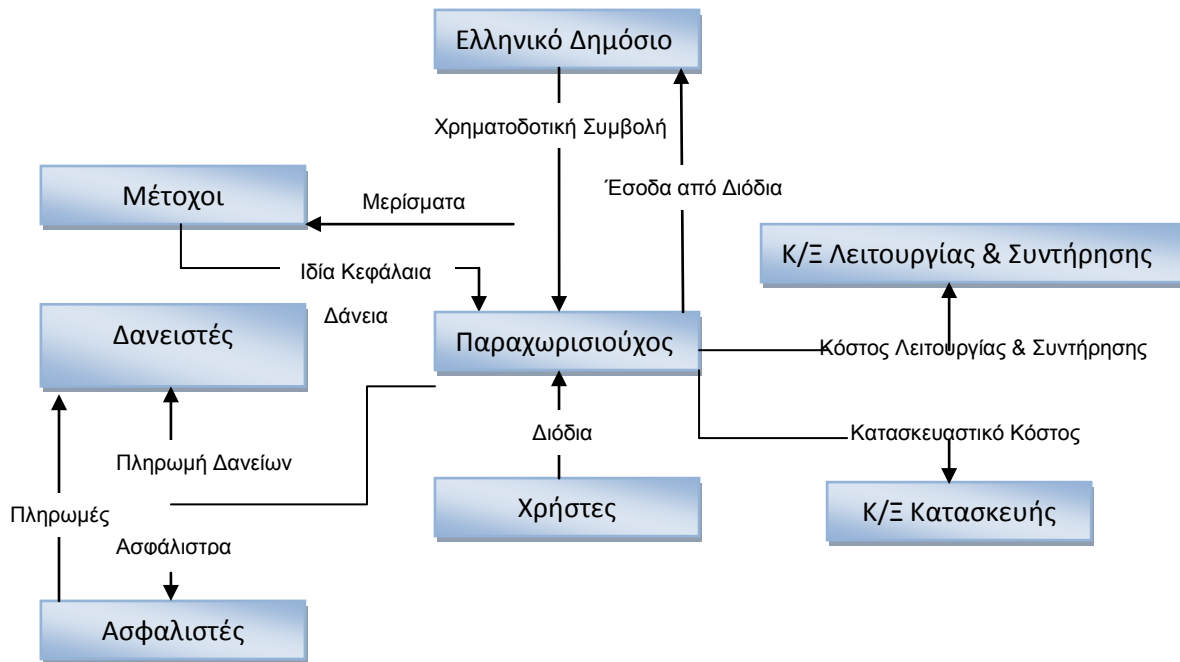
Οι ενδιαφερόμενοι σε πρώτη φάση καταθέτουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά δεδομένου ότι πρέπει να πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις (τεχνική κατάρτιση, εμπειρία και νομικής φύσεως προϋποθέσεις) και εφόσον γίνει μία προεπιλογή των επικρατέστερων υποψηφίων, ακολουθεί η δεύτερη φάση της διαδικασίας με τις τελικές προσφορές των υποψηφίων αναδόχων. Στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού οι υποψήφιοι ανάδοχοι καταθέτουν τις τελικές προσφορές τους, αφού έχει προηγηθεί «Μελέτη Βιωσιμότητας», η οποία θα οδηγεί στις παρακάτω εκτιμήσεις:

- Κόστους
- Εσόδων
- Χρηματοδοτικής Συμβολής Δημοσίου
- Απόδοση ιδίων κεφαλαίων
- Εγγυήσεων Δημοσίου.

Μετά την κατάθεση των προσφορών γίνεται η αξιολόγησή τους από το Δημόσιο και επιλέγεται ο «προσωρινός ανάδοχος», ο οποίος προβαίνει σε διαπραγματεύσεις με το Δημόσιο προκειμένου να διαμορφωθεί το τελικό κείμενο της σύμβασης. Το κείμενο της σύμβασης είναι δεσμευτικό για τα εμπλεκόμενα μέρη και τίθεται σε ισχύ μετά την κύρωσή του από τη Βουλή. Η έναρξη της περιόδου παραχώρησης ξεκινά, αφού έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου, δηλαδή έχουν συναφθεί οι δανειακές συμβάσεις.

Ένα διάγραμμα οικονομικής ροής που διέπει μία ΣΠ θα μπορούσε να αναπαρασταθεί με το σχήμα 4.

Σχήμα 4: Χρηματοοικονομικές ροές σε μία τυπική ΣΠ



ΣΠ οδικών αξόνων υπό εξέλιξη στην Ελλάδα

Σήμερα υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης οι ακόλουθοι πέντε αυτοκινητόδρομοι του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου:

1. Ολυμπία Οδός: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα
2. Ιόνια Οδός: Αντίρριο – Ιωάννινα και ΠΑΘΕ: Α/Κ Μεταμόρφωσης – Σκάρφεια και Σχηματάρι – Χαλκίδα
3. Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65: Λαμία – Εγνατία Οδός
4. ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί
5. Αυτοκινητόδρομος Μορέα: Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη

Το τεχνικό αντικείμενο των παραπάνω συμβάσεων περιληπτικά περιγράφεται στο πίνακα 1.

Η λογική των συμβάσεων αυτών είναι ότι ο χρήστης θα πρέπει να επιβαρύνεται για την κατασκευή και συντήρησή τους και όχι ο φορολογούμενος πολίτης. Στην

πραγματικότητα ο χρήστης αποπληρώνει το 72% του κόστους των έργων, ενώ το υπόλοιπο 28% το επιδοτεί ο Δημόσιος Προϋπολογισμός (ο οποίος περιλαμβάνει και την κοινοτική συμμετοχή) μέσω της χρηματοδοτικής συμβολής.

Επί πλέον, στο πλαίσιο της Περιφερειακής συνοχής της χώρας και της συναφούς κοινοτικής πολιτικής, ο χρήστης αποπληρώνει όχι αποκλειστικά τον αυτοκινητόδρομο που χρησιμοποιεί, αλλά και άλλα τμήματα του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζεται την τρέχουσα περίοδο. Δηλαδή όλοι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται ως ένα ενιαίο δίκτυο και ο χρήστης καταβάλλει διόδια σε κάθε τμήμα του. Πρόκειται για πολιτική (cross subsidy) που εφαρμόστηκε κατά κόρον τις προηγούμενες δεκαετίες σε χώρες της νότιας Ευρώπης προκειμένου να αναπτύξουν γρήγορα τα δίκτυα των αυτοκινητοδρόμων τους. Κατασκευάστηκαν πρώτα τα τμήματα με μεγάλο φόρτο μεταξύ μεγάλων πόλεων (λ.χ. Ρώμη – Φλωρεντία – Μιλάνο) και με τα διόδιά τους κατασκευάστηκαν οι αυτοκινητόδρομοι στην περιφέρεια (λ.χ. Σικελία).

Συγκριτική ανάλυση των υπό εξέλιξη ΣΠ

Η επιτυχία ενός οποιουδήποτε σχεδίου συνεργασίας μεταξύ δημοσίου-ιδιωτικού τομέα θέλει μεγάλη προσπάθεια και από τα δύο μέρη. Πιο συγκεκριμένα, επειδή η κατασκευή συγκοινωνιακών έργων με τη μορφή της παραχώρησης αφορούν επενδύσεις με αρκετά μεγάλη περίοδο ανάκτησης των επενδυμένων κεφαλαίων (30 έτη), ο επενδυτής (ιδιώτης) είναι πολύ επιφυλακτικός να δεσμεύσει ίδια κεφάλαια για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα λαμβανομένου υπόψη του ρίσκου από αλλαγές στη νομοθεσία, οικονομία ή της αβεβαιότητας που οι προηγούμενοι λόγοι προκαλούν στις προβλέψεις στο χρηματοοικονομικό του μοντέλο, που προτείνει κατά την προσφορά του (μειώσεις στο προβλεπόμενο φόρτο κυκλοφορίας των αυτοκινητοδρόμων πέρα των προβλεπόμενων).

Η επίτευξη μίας συμφωνίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού επενδυτή είναι μία πολυμετρική συνάρτηση πολλών διαφορετικών παραγόντων, αφού κάθε μέρος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες. Το δημόσιο ενδιαφέρεται για την αποπεράτωση του έργου, με μειωμένη αν όχι μηδενική ίδια συμμετοχή, με βάση τα πρότυπα και τους κανονισμούς για ασφάλεια και εξυπηρέτηση των χρηστών και με ελαχιστοποίηση του χρόνου κατασκευής. Ο ιδιώτης, από την άλλη πλευρά, έχει σκοπό του την αύξηση του κέρδους του, δηλαδή την επιστροφή των κεφαλαίων που έχει δεσμεύσει, προσαυξημένα με τη ζητούμενη απόδοση επί των κεφαλαίων αυτών. Προκειμένου, λοιπόν, για μία επένδυση να είναι ελκυστική θα πρέπει να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένες ενέργειες για να αυξήσουν το ποσοστό

απόδοσης του έργου μειώνοντας το ρίσκο, χωρίς όμως να ζημιώνεται το δημόσιο συμφέρον.

Για να επιτευχθεί, λοιπόν, μία συμφωνία μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων μερών θα πρέπει να γίνει τέτοια κατανομή κινδύνων έτσι, ώστε ο κάθε φορέας να επωμισθεί τον κίνδυνο που μπορεί να διαχειρισθεί καλύτερα λόγω εμπειρίας. Στη χώρα μας μέχρι σήμερα δεν υπάρχει ένα γενικό νομικό πλαίσιο που να αφορά στις ΣΠ, οπότε η κάθε σύμβαση πρέπει να εγκριθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο δημιουργώντας έτσι μία ξεχωριστή νομική δομή για κάθε παραχωρούμενο έργο. Στον πίνακα 2 περιγράφονται ανά ΣΠ οι ανάδοχοι (6 ελληνικές και 6 ξένες εταιρείες), οι κατασκευαστές (6 ελληνικές και 4 ξένες εταιρείες) και οι δανείστριες τράπεζες (11 ελληνικές και 32 ξένες τράπεζες).

1. Περίοδος Παραχώρησης

Η μέγιστη διάρκεια παραχώρησης συμφωνείται με τη ΣΠ και υπολογίζεται από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης. Σε όλες τις υπό εξέλιξη ΣΠ οδικών αξόνων στη χώρα μας, ο ανάδοχος μπορεί να καταγγείλει τη ΣΠ αν ο χρόνος της κατασκευαστικής περιόδου επιμηκυνθεί κατά 30% χωρίς δική του υπαιτιότητα. Στον πίνακα 3 ο χρόνος αυτός καλείται απώτατη ημερομηνία περαίωσης κατασκευής.

2. Περιβαλλοντικοί Όροι

Ενδεχόμενες ενέργειες στις οποίες υποχρεούται να προβεί ο ανάδοχος εξαιτίας μεταβολής της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν «γεγονότα απαλλαγής» και αποζημιώνονται από το δημόσιο σε όλες τις συμβάσεις.

Μεγάλες καθυστερήσεις παρατηρούνται κατά την έκδοση των περιβαλλοντικών αδειών που αφορούν τα συνοδά έργα των αυτοκινητοδρόμων και στις συνακόλουθες εγκρίσεις των Ειδικών Τεχνικών Μελετών Εφαρμογής (ΕΤΜΕ). Οι αδειοδοτήσεις συνήθως αφορούν: (α) εργοτάξια, (β) λατομεία, (γ) δανειοθαλάμους, (δ) αποθεσιοθαλάμους, (ε) υλικά κοίτης ποταμών, (στ) κτίρια διοδίων κα. Οι καθυστερήσεις από τη στιγμή υποβολής των αντιστοίχων αιτημάτων στις αρμόδιες υπηρεσίες μπορεί να φτάνουν και τους 30 μήνες κάτι το οποίο οδηγεί σε μεγάλες καθυστερήσεις στην πρόοδο των έργων με συνακόλουθες δυσμενείς επιπτώσεις στην επίτευξη των συμβατικών προθεσμιών τους.

3. Απαλλοτριώσεις

Οι απαλλοτριώσεις για όλες τις υπό εξέλιξη ΣΠ γίνονται με ευθύνη του δημοσίου. Παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις στην διαδικασία απαλλοτρίωσης και

παραχώρησης ελεύθερου χώρου για την κατασκευή των έργων που αναπόφευκτα οδηγεί σε μη τήρηση των συμβατικών προθεσμιών. Προκειμένου να επιταχυνθούν οι διαδικασίες απαλλοτριώσεων έγινε εφαρμογή του άρθρου 7^Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ΚΑΑΑ), η οποία προβλέπει την έκδοση Πράξεων Υπουργικού Συμβουλίου (ΠΥΣ) και την εκδίκαση των υποθέσεων από τα κατά τόπους Εφετεία. Το μέτρο αυτό έλυσε σε σημαντικό βαθμό τα προβλήματα των απαλλοτριώσεων που όμως χρήζουν νομοθετικών ρυθμίσεων για μελλοντικά έργα.

4. Ασφαλίσεις - Φορολογία

Οι Ανάδοχοι υποχρεούνται να συνάψουν ασφαλίσεις που θα αναφέρονται τόσο στη μελέτη και κατασκευή των έργων παραχώρησης όσο και στη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευσή τους και αφορούν όλες τις δραστηριότητες που προβλέπονται στις ΣΠ. Οι συμβάσεις αυτές εγκρίνονται από το δημόσιο.

Στην προηγούμενη γενιά ΣΠ, που αφορούσαν στα έργα (α) Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, (β) Α/Δ Σπάτων, (γ) Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου υπήρξαν σημαντικές φορολογικές ελαφρύνσεις προκειμένου οι ΣΠ να είναι ελκυστικές στους νέους επενδυτές. Οι φορολογικές απαλλαγές των αναδόχων αφορούσαν τα παρακάτω (πίνακας 4):

Πίνακας 4: Φορολογικές απαλλαγές στις ΣΠ της προηγούμενης γενιάς

Αντικείμενο Φορολόγησης	Φορολόγηση
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	Συνιστά επιδότηση κεφαλαίου και απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος, ΦΠΑ, παρακράτηση φόρου ή άλλο φόρο
Εισοδήματα αναδόχου	Απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος και επιστρέφεται ο ΦΠΑ
Προμήθεια αγαθών / παροχή εξοπλισμού	Απευθείας φορολόγηση χωρίς φόρο εισοδήματος

Στις υπό εξέλιξη ΣΠ των αυτοκινητοδρόμων οι φορολογικές απαλλαγές, αφορούν τα παρακάτω (πίνακας 5):

Πίνακας 5: Φορολογικές απαλλαγές στις υπό εξέλιξη ΣΠ

Αντικείμενο Φορολόγησης	Φορολόγηση
-------------------------	------------

Δεδουλευμένοι τόκοι κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών	Απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	Συνιστά επιδότηση κεφαλαίου και απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος, ΦΠΑ, παρακράτηση φόρου ή άλλο φόρο
Συνολικό κόστος επένδυσης που περιλαμβάνει το κόστος μελέτης-κατασκευής, κόστους εξοπλισμού και κάθε δαπάνη και τόκους που αφορούν την πριν από και κατά την Περίοδο Κατασκευής	Αποσβένεται είτε σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας είτε όπως προβλέπεται στο Ν. 1914/1990, αρ. 50, παρ. 5
Χρεωστικοί τόκοι δανείων	Εφόσον δεν αποσβένονται, εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα του αναδόχου
Δανειακές συμβάσεις και οι αποζημιώσεις που καταβάλλει το δημόσιο	Απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος χαρτοσήμου, εισφορά, δικαίωμα ή κράτηση υπέρ του δημοσίου ή τρίτων

5. Λειτουργία διοδίων στις ΣΠ

Στις ΣΠ προβλέπεται η δυνατότητα των αναδόχων να εφαρμόσουν το ανοικτό ή το κλειστό σύστημα συλλογής διοδίων. Στο ανοικτό σύστημα διοδίων το οποίο οι ανάδοχοι κυρίως επιλέγουν, με βάση τις διατάξεις των συμβάσεων υποχρεούνται να εγκαταστήσουν έναν ελάχιστο αριθμό Μετωπικών Σταθμών Διοδίων (ΜΣΔ) για την κατά το δυνατόν αναλογικότερη χρέωση των χρηστών. Όσον αφορά τη θέση των Πλευρικών σταθμών Διοδίων (ΠΣΔ), οι συμβάσεις προβλέπουν ότι αυτοί θα καθορίζονταν ύστερα από Ειδική Κυκλοφοριακή Μελέτη.

Οι συμβάσεις προβλέπουν επίσης και την εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων, στο πλαίσιο υποχρεώσεων της χώρας για τη διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου.

Τα τέλη σε κάθε μετωπικό ή πλευρικό σταθμό διοδίων για τα ελαφρά οχήματα (οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.) υπολογίζονται ως γινόμενο του μήκους της ζώνης χρέωσης (L) επί την τιμή χρέωσης (ΑΟΔΤ) ανά χλμ.

Η τελική τιμή (ΑΟΔΤ) χρέωσης ανά χλμ είναι καθορισμένη για τα ελαφρά οχήματα σε 0,04 €/χλμ σε τιμές Ιανουαρίου 2003. Η τιμή αυτή προσαυξάνεται με τον πληθωρισμό

και με τον ΦΠΑ. Για παράδειγμα σήμερα η τιμή αυτή ανέρχεται σε 0,064 €/χλμ περιλαμβανομένου και του ΦΠΑ. Η τιμή αυτή είναι η μέγιστη που πληρώνεται σε κάποια τμήματα των αυτοκινητοδρόμων , ανάλογα με τις προβλέψεις των συμβάσεων.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους μετωπικούς σταθμούς είναι το άθροισμα του ημίσεως της απόστασης από τον προηγούμενο μετωπικό σταθμό συν το ήμισυ της απόστασης από τον επόμενο μετωπικό σταθμό διοδίων.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους πλευρικούς σταθμούς εισόδου είναι το μήκος από την είσοδο μέχρι τον επόμενο μετωπικό σταθμό.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους πλευρικούς σταθμούς εξόδου είναι το μήκος από την έξοδο μέχρι τον προηγούμενο μετωπικό σταθμό.

Για τις λοιπές κατηγορίες οχημάτων τα τέλη διοδίων ανά Σταθμό υπολογίζονται ως εξής:

Τα μήκη διαδρομής υπολογίζονται, όπως και για τα ελαφρά οχήματα. Η τιμή χρέωσης ανά χλμ προκύπτει με πολλαπλασιασμό της τιμής χρέωσης ανά χλμ των ελαφρών οχημάτων επί τους συντελεστές του πίνακα 6 που ακολουθεί.

Πίνακας 6: Συντελεστές χρέωσης διοδίων ανάλογα με τον τύπο οχήματος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
1	Δίκυκλα, τρίκυκλα		0,70
2	Ελαφρά οχήματα	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.	1,00
3	Φορτηγά, λεωφορεία, οχήματα με λιγότερους από 4 άξονες	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με δύο ή τρεις άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	2,50
4	Φορτηγά και άλλα οχήματα με 4 ή περισσότερους άξονες	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με τέσσερις ή περισσότερους άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	3,50

6. Χρηματοδοτικό σχήμα των ΣΠ

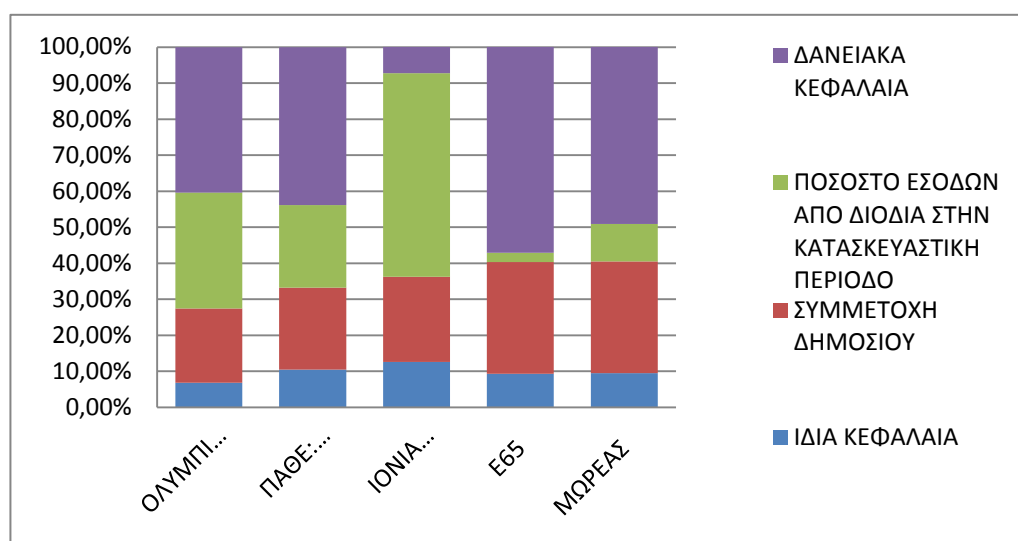
Τα χρηματοδοτικά σχήματα των υπό εξέταση ΣΠ παρουσιάζονται στον πίνακα 7. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα συμμετείχαν στην χρηματοδότηση των πέντε έργων παραχώρησης με ένα ποσοστό της τάξεως του 7-57%, ενώ τα υπόλοιπα κεφάλαια προέρχονται κατά κύριο λόγο από το δημόσιο και είναι της τάξεως του 20-31% και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 6-12% προέρχεται από τους ιδιώτες.

Από τον πίνακα προκύπτει ότι τα έργα που έχουν προβλεφθέντα αυξημένα έσοδα από διόδια κατά την κατασκευαστική περίοδο έχουν μικρότερο κόστος δανεισμού και μικρότερη συμμετοχή του δημοσίου.

Πίνακας 7: Χρηματοδοτικό σχήμα των ΣΠ

Συμβάσεις Παραχώρησης	Συμμετοχή Δημοσίου	Έσοδα Διοδίων κατά την κατασκευαστική περίοδο	Κύρια Δάνεια	Ιδία Κεφάλαια
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	20,66%	32,12%	40,39%	6,83%
ΠΑΘΕ: ΜΑΛΙΑΚΟΣ-ΚΛΕΙΔΙ	22,76%	22,95%	43,83%	10,46%
ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	23,62%	56,55%	7,20%	12,63%
Ε65	31,06%	2,58%	57,08%	9,28%
ΜΟΡΕΑΣ	31,00%	10,38%	49,09%	9,53%

Σχήμα 5: Σχηματική απεικόνιση του χρηματοδοτικού σχήματος των ΣΠ



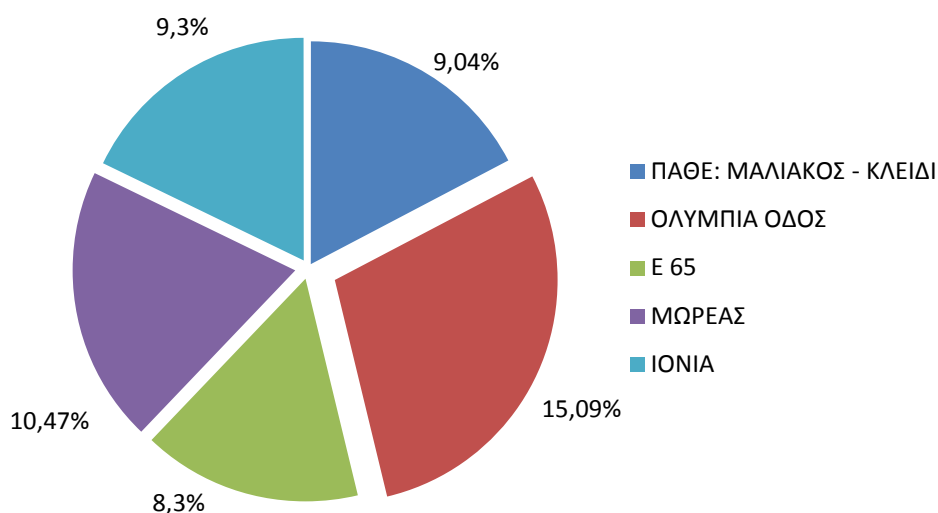
Ένα άλλο συγκριτικό στοιχείο των ΣΠ είναι οι δείκτες του εσωτερικού ρυθμού απόδοσης κεφαλαίου (Internal Rate of Return – IRR), βάσει του οποίου συμφωνήθηκε μεταξύ του δημοσίου και του αναδόχου η απόδοση των ιδίων και δανειακών κεφαλαίων που δεσμεύτηκαν στην επένδυση των συγκεκριμένων έργων.

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{(\text{εισροές} - \text{εκροές})_t}{(1+IRR)^t} = 0 \quad (1)$$

την t χρονική περίοδο

Ο IRR είναι εκείνος ο δείκτης που καθιστά την παρούσα αξία της επένδυσης ίση με το μηδέν. Με βάση το δείκτη αυτό μία επένδυση αξιολογείται θετικά αν ο δείκτης προκύπτει μεγαλύτερος από το κόστος του κεφαλαίου (δηλαδή από την απόδοση των κεφαλαίων συμπεριλαμβανομένου και του ενδεχόμενου ρίσκου). Αντίστοιχα, προκειμένου για δύο επενδύσεις προτιμάται η επένδυση με το μεγαλύτερο δείκτη απόδοσης.

Σχήμα 6: Εσωτερικός ρυθμός απόδοσης κεφαλαίου - IRR



Εγγενή προβλήματα των ΣΠ

Οι ΣΠ παρουσιάζουν τα παρακάτω εγγενή προβλήματα:

- Προβλέπουν την κατασκευή αυτοκινητόδρομου σε τμήματα, όπου δεν ήταν αναγκαίο λόγω μικρού κυκλοφοριακού φόρτου.
- Προβλέπουν κατασκευή όλου του πλέγματος των αυτοκινητοδρόμων σε μικρή χρονική περίοδο. Αυτό αύξησε σημαντικά την ανάγκη δανειοδότησης των έργων (εμπροσθοβαρής φόρτιση του προγράμματος χρηματοδότησης).

- Προβλέπουν την πληρωμή διοδίων και σε μη ολοκληρωμένα τμήματα για τη μείωση του δανεισμού (λ.χ. Κόρινθος – Πάτρα).
- Δεν είναι επιτυχής ο διαχωρισμός των τμημάτων του δικτύου ανά σύμβαση. Αυτό οδηγεί σε ανισοβαρείς συμβάσεις από την άποψη των αναγκών δανεισμού των έργων για την υλοποίησή τους, λ.χ. μικρός δανεισμός και μεγάλη επιστροφή χρημάτων στο Δημόσιο από την Ιόνια Οδό, υψηλός δανεισμός και επιδότηση λειτουργίας για τον Ε65.
- Προβλέπουν δεσμεύσεις για το Δημόσιο οι οποίες είναι σχεδόν αδύνατον να τηρηθούν, π.χ. παράδοση χώρων έργου σε 12 μήνες, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις σε 4 μήνες. Αυτό οδηγεί σε μεγάλες απαιτήσεις των παραχωρησιούχων (αποζημιώσεων) σε βάρος του Δημοσίου.
- Ο τεχνικός σχεδιασμός των έργων χρήζει πολλών βελτιώσεων.

Σε μεγάλο βαθμό, οι σημειούμενες καθυστερήσεις οφείλονται στη μη τήρηση συμβατικών υποχρεώσεων των μερών (έγκαιρη παράδοση γηπέδων, μετακίνηση δικτύων ΟΚΩ, ολοκλήρωση αρχαιολογικών ερευνών, επιστροφή ΦΠΑ και έκδοση περιβαλλοντικών αδειών από το δημόσιο, προετοιμασία περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και εκπόνηση μελετών από τους παραχωρησιούχους). Οφείλονται όμως και στην ουσιώδη μεταβολή των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών σε σχέση με τις προβλέψεις των παραχωρησιούχων (μείωση κυκλοφοριακού φόρτου, αύξηση των επιτοκίων δανεισμού, μη καταβολή διοδίων από μεγάλο αριθμό χρηστών), που στην πράξη έχουν οδηγήσει στην αναστολή της χρηματοδότησης από τις δανείστριες τράπεζες σε τέσσερα από τα πέντε έργα και στην επακόλουθη μείωση των κατασκευαστικών εργασιών.

Συνεπώς η επίλυση των πολλών προβλημάτων απαιτεί δέσμη μέτρων με τους ακόλουθους στόχους:

- Την άμεση αποκατάσταση των γεγονότων αθέτησης Δημοσίου και την πλήρη τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων των μερών στο μέλλον.
- Την εξισορρόπηση της μεταβολής των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών αποκλειστικά προς όφελος των έργων.

Αντιμετώπιση συμβατικών προβλημάτων των ΣΠ

Με την ταχεία επίλυση των συμβατικών προβλημάτων θα εξαλειφθούν τα «γεγονότα ευθύνης Δημοσίου», δεν θα εγείρονται αιτήματα από τους παραχωρησιούχους.

Ιδιαίτερη δυσκολία συναντάται στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων των έργων εξ αιτίας καθυστέρησης των απαλλοτριώσεων, των αρχαιολογικών εργασιών, των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, των μετακινήσεων δικτύων ΟΚΩ και της ολοκλήρωσης μελετών από τους παραχωρησιούχους. Επισημαίνεται ότι υπέρβαση του συνολικού συμβατικού χρόνου κατασκευής των έργων πέραν του 30% με παρατάσεις προθεσμιών, δίνει το δικαίωμα στις τράπεζες / παραχωρησιούχους να καταγγείλουν τις συμβάσεις παραχώρησης με υπαιτιότητα του Δημοσίου.

Επιβάλλεται η βελτίωση των νόμων στο θέμα των απαλλοτριώσεων, ώστε να επιταχυνθούν οι χρόνοι ελευθέρωσης των χώρων. Επιπρόσθετα, απαιτείται η αναδιοργάνωση των αρχαιολογικών υπηρεσιών, με αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού τους, ώστε να ανταποκρίνονται έγκαιρα στις αρχαιολογικές έρευνες που απαιτούνται στους χώρους των έργων που συναντώνται αρχαιολογικά ευρήματα.

Επίσης, είναι απαραίτητες νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις για την απλοποίηση της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Οι καθυστερήσεις λόγω μετακινήσεων δικτύων οφείλονται στην άρνηση των ΟΚΩ να χρεωθούν τις σχετικές δαπάνες, όπως ορίζεται στις συμβάσεις παραχώρησης, στην υποστελέχωση τους και στην έλλειψη εξαρτημάτων. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση, ώστε το Δημόσιο να καλύπτει το κόστος μετακίνησης των δικτύων για τους μικρούς ΟΚΩ, που δεν διαθέτουν πόρους μετακίνησης και δεν έχουν μονοπωλιακή δύναμη.

Η καθυστέρηση ολοκλήρωσης μελετών οφείλεται αποκλειστικά στους παραχωρησιούχους. Επομένως, απαιτείται συνεχής πίεση των Υπηρεσιών προς τους Παραχωρησιούχους.

Η καθυστέρηση οριστικοποίησης της χάραξης οφείλεται εν μέρει στο Δημόσιο, (για τα τμήματα αυτά που εκκρεμούν προσφυγές) ή στους παραχωρησιούχους, στα σημεία που οι ίδιοι θέλουν να προτείνουν εναλλακτικές χαράξεις.

Ήδη λόγω των καθυστερήσεων αυτών, προβλέπεται να κατατεθούν από τους παραχωρησιούχους αιτήματα μεγάλων αποζημιώσεων.

Μεγάλη δυσκολία παρατηρείται στην τήρηση των οικονομικών υποχρεώσεων του Δημοσίου που προβλέπονται στις συμβάσεις παραχώρησης: επιστροφή ΦΠΑ, πληρωμή πρόσθετων εργασιών και χρηματοδότηση των έργων που κατασκευάζει το Δημόσιο για να τα παραδώσει στους παραχωρησιούχους.

Αντιμετώπιση προβλημάτων των ΣΠ λόγω αλλαγής συνθηκών

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες μεταβλήθηκαν ουσιαστικά κατά την υλοποίηση των ΣΠ. Η οικονομική κρίση με τη συνεπαγόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η αύξηση των τιμών διοδίων, η αύξηση του ΦΠΑ, η αβεβαιότητα στον τομέα της εργασίας δημιούργησαν συνθήκες που επέδρασαν ουσιαστικά στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια.

Οι παράγοντες αυτοί έχουν ως συνέπεια τη μείωση των εσόδων από τα διόδια, τα οποία σύμφωνα με τις συμβάσεις: πρώτον, κατά την κατασκευαστική περίοδο καλύπτουν μέρος του κόστους κατασκευής των έργων, και δεύτερον, κατά την περίοδο λειτουργίας αποπληρώνουν τα τραπεζικά δάνεια και τα επενδυτικά κεφάλαια των παραχωρησιούχων, καθώς και αποδίδουν έσοδα υπέρ του Δημοσίου (για την κατασκευή νέων έργων, αποπληρωμή δανείων του δημοσίου κλπ). Τα προβλεπόμενα αυτή τη στιγμή από τους παραχωρησιούχους συνολικά έσοδα από τα έργα είναι μειωμένα σε σχέση με τα αντίστοιχα του χρόνου θέσης σε ισχύ της σύμβασης.

Συγχρόνως, η οικονομική κρίση οδήγησε σε υψηλά επιτόκια δανεισμού για τη χώρα μας. Οι δανείστριες τράπεζες αναζητούν ευκαιρίες να αποδεδεσμευθούν από τα έργα αυτά, διότι έχουν δεσμεύσει μεγάλα δανειακά κεφάλαια με χαμηλά επιτόκια. Δεδομένου ότι στη διεθνή αγορά επικρατεί αβεβαιότητα ως προς το εάν η χώρα μας θα ξεπεράσει την κρίση, οι τράπεζες φαίνεται να αναρωτιούνται αν η χώρα μας, εν μέσω της οικονομικής στενότητας που διάγει και των οικονομικών περιορισμών που της έχουν επιβληθεί, θα επιτύχει τελικά να ολοκληρώσει τα υπόψη έργα. Η χώρα μας έχει την περίοδο αυτή κάθε συμφέρον να συγκρατήσει τις Δανείστριες Τράπεζες στα έργα, ώστε να τονώσει την εθνική οικονομία, αλλά και να επωφεληθεί από τα χαμηλά επιτόκια για την υλοποίηση των έργων.

Προς αντιμετώπιση των προβλημάτων που προέκυψαν από τους παραπάνω λόγους, θα μπορούσαν να προταθούν τα ακόλουθα:

- Να διαβεβαιώσει έμπρακτα το Δημόσιο ότι, πρώτον, τα τραπεζικά δάνεια θα αποπληρωθούν και, δεύτερον, το κεφάλαιο που εισέφεραν οι επενδυτές θα διασωθεί.
- Να διερευνηθεί η δυνατότητα αντλήσεων δανειακών κεφαλαίων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προκειμένου να καλυφθεί η προσωρινή έλλειψη κεφαλαίων για την αποπεράτωση των έργων.
- Να μεταβληθεί η συμβατική προτεραιότητα των πληρωμών των έργων έτσι, ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων προτού γίνουν

πληρωμές προς το Δημόσιο (και φυσικά τους μετόχους). Τα έσοδα που θα απομένουν μετά την πληρωμή των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, των φόρων και της εξυπηρέτησης των δανείων, θα επιμερίζονται μεταξύ Δημοσίου και μετόχων των παραχωρησιούχων.

- Περιορισμός τεχνικού αντικειμένου

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

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

- Μείωση διοδίων

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

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

- Έλεγχος παραβατών.

Η διεθνής εμπειρία από πρακτικές άλλων χωρών

Το 2007 ο Vassallo J. et al. δημοσίευσαν μία μελέτη τους με θέμα δημόσιες χρηματοδοτικές συμβολές υπό την μορφή δανείων του δημοσίου σε έργα αυτοκινητοδρόμων με συμβάσεις παραχώρησης (Subordinated Public Participation Loans – SPPLs). Τα δάνεια αυτά χορηγούνται στον παραχωρησιούχο αν πρώτα έχουν ζητηθεί από τον ίδιο στην προσφορά του. Στόχος των δανείων αυτών είναι αφενός να κάνουν οικονομικά ελκυστικές τις συμβάσεις αυτές και αφετέρου να κάνουν πιο δίκαιο τον τρόπο κατά τον οποίο μοιράζεται το ρίσκο των συμβάσεων αυτών μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου φορέα. Ο παραχωρησιούχος καλείται να αποπληρώσει πρώτα τα κύρια δάνεια του και μετά τα δάνεια προς το δημόσιο προτού οποιαδήποτε μέρισμα μοιρασθεί στους μετόχους της εταιρείας παραχώρησης.

Το 2007 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank – EIB) σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο της Μαδρίτης δημοσίευσαν μία μελέτη που αφορούσε στις προβλέψεις του κυκλοφοριακού φόρτου στις συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων αναδεικνύοντας του λόγους που πολλές φορές οι προβλέψεις είναι υπερεκτιμημένες. Τα συμπεράσματα της μελέτης μπορούν να συνοψισθούν στα παρακάτω:

- Οι προβλέψεις του κυκλοφοριακού φόρτου όσων συμμετέχουν σε διαγωνισμούς αυτοκινητοδρόμων με συμβάσεις παραχώρησης συχνά παρουσιάζουν προβλέψεις που υπερεκτιμούν τον κυκλοφορικό φόρτο σε σχέση με τις προβλέψεις που προέρχονται από τους δημόσιους φορείς.
- Η αποτυχία της σωστής πρόβλεψης συχνά οδηγεί το δημόσιο φορέα στην υιοθέτηση μηχανισμών μείωσης του ρίσκου με διπλό σκοπό: τη μείωση του ρίσκου που κάτι τέτοιο περιλαμβάνει και τη μείωση της πίεσης επαναδιαπραγμάτευσης μεταξύ του δημοσίου και ιδιωτικού φορέα στο μέλλον.
- Τα λάθη στις προβλέψεις είναι δύο ειδών: «φυσικά λάθη» και «στρατηγικά λάθη». Τα «στρατηγικά λάθη» συνήθως παρακινούνται από της ανταγωνιστικότητα του διαγωνισμού, τις ατέλειες της σύμβασης, του μηχανισμού δημοπράτησης, την προθυμία της κυβέρνησης για επαναδιαπραγμάτευση, την έλλειψη των μηχανισμών μείωσης του ρίσκου της κυκλοφορίας.
- Το εμπειρικό παράδειγμα της Ισπανίας δείχνει ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερεκτιμήθηκε περίπου κατά 35%.

- Οι εκτιμήσεις φαίνονται να είναι περισσότερο λαθεμένες κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των έργων και λιγότερα αργότερα. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι η συμπεριφορά των χρηστών είναι απρόβλεπτη στην αρχή ενός καινούργιου έργου.

Τον Μάρτιο του 2010 δημοσιεύθηκε από το European PPP Expertise Centre (EPEC) σε συνεργασία με την EIB μία μελέτη που εξετάζει τον ρόλο των κεφαλαιαγορών στη χρηματοδότηση των έργων παραχώρησης, αναλύει τους λόγους που οι αγορές αποσύρουν τα κεφάλαια τους από τα έργα αυτά και διερευνά ενδεχόμενους περιορισμούς και λύσεις για την αναβίωση και επέκταση του ρόλου των κεφαλαιαγορών. Η μελέτη συνοψίζει ότι οι δράσεις που θα μπορούσαν να αναληφθούν από το Δημόσιο Τομέα προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι αγορές στο να συμμετέχουν στην χρηματοδότηση των έργων παραχώρησης είναι:

- Η χρήση εξοικειωμένων συμβούλων με τις τεχνικές των αγορών στην κατάρτιση των προσφορών.
- Η κατάρτιση συμβάσεων όσο το δυνατόν προσαρμοσμένες και σύμφωνα με τα αποδεκτά «διεθνή πρότυπα», ώστε να διευκολύνονται διασυνοριακές επενδύσεις.
- Οι εγγυήσεις που δίνονται από το Δημόσιο.
- Η δημιουργία μίας υπηρεσίας του Δημοσίου που θα εκδίδει ομόλογα ως ενδιάμεσος επενδυτής ή θα διευκολύνει τη ρευστότητα.
- Η εφαρμογή φορολογικών κινήτρων.

Το 2009 δημοσιεύθηκε εργασία από το Public Services International Research Unit (PSIRU) του Business School του Πανεπιστημίου του Greenwich, που ασχολείται με μελέτες που αφορούν σε ιδιωτικοποιήσεις, δημόσιες υπηρεσίες σε διεθνές επίπεδο, με θέμα τις συμβάσεις παραχώρησης σε δυσμενείς οικονομικές περιόδους. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή η παγκοσμιοποίηση της χρηματοπιστωτικής κρίσης κάνει τους επενδυτές απρόθυμους στο να δανείσουν τα χρήματά τους σε ιδιωτικές εταιρείες, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να μην μπορούν να δανειστούν τα απαιτούμενα κεφάλαια που χρειάζονται προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα έργα που εκτελούνται ή πρόκειται να εκτελεστούν με συμβάσεις παραχώρησης. Αφού σχολιάζονται προβλήματα που συναντήθηκαν με συμβάσεις παραχώρησης σε χώρες του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ισπανίας, της Αυστραλίας, της Νέας Ζηλανδίας, των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ιρλανδίας, Σλοβακίας, του Καναδά και Ρωσίας, η μελέτη καταλήγει ότι ο συνδυασμός της ύφεσης και της χρηματοπιστωτικής κρίσης μειώνει τα προβλεπόμενα έσοδα των συμβάσεων αυτών, όπως π.χ. έσοδα από διόδια λόγω της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου και καθιστά τα έργα μη βιώσιμα. Η μελέτη καταλήγει ότι για να

συνεχίσουν τα έργα παραχωρήσεων να είναι οικονομικά βιώσιμα θα πρέπει ίσως οι κυβερνήσεις να αναλάβουν τις εγγυήσεις των δανείων που θα χρειαστούν οι ιδιωτικές εταιρείες προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα έργα, επιτυγχάνοντας και καλύτερους όρους δανειοδότησης (χαμηλότερα επιτόκια).

Τον Αύγουστο του 2009 δημοσιεύθηκε από το EPEC σε συνεργασία με την EIB μία μελέτη που παρέχει ένα πλαίσιο ανάλυσης κάποιων κρίσιμων ζητημάτων που αφορούν την οικονομική κρίση στην Ευρώπη και πώς αυτή επηρεάζει τις συμβάσεις παραχώρησης.

Με βάση τη μελέτη η φύση της τωρινής πιστωτικής κατάστασης είναι αρκετά περίπλοκη, όμως οι επιπτώσεις της στις συμβάσεις παραχώρησης θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής:

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

Η μελέτη προτείνει τρεις βασικούς τρόπους βιώσιμης λειτουργίας των συμβάσεων παραχώρησης:

1. Διορθωτικές μέτρα που αφορούν τις διαδικασίες δημοπράτησης έργων παραχώρησης (οριστικές προσφορές να δίνονται μόνο κατά το τέλος της διαδικασίας δημοπράτησης, όπως π.χ. συμβαίνει κατά τη διαδικασία δημοπράτησης έργων με ανταγωνιστικό διάλογο. Η ύπαρξη ενός ανταγωνιστικού πακέτου κεφαλαίων – A form of funding completion. Δομικές αλλαγές στις συμβάσεις παραχώρησης με π.χ. μικρότερης διάρκειας δάνεια).
2. Διορθωτικά μέτρα που αφορούν τις Δημόσιες Αρχές (Δημόσιες εγγυήσεις προς τους δανειστές, ανάληψη μέρος των δανείων από το Δημόσιο).
3. Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στην προσέλκυση νέων επενδυτών (Μέσα από φορολογικές ελαφρύνσεις το Δημόσιο να προσελκύσει επενδυτές. Η

ύπαρξη ενός ταμείου που θα διαχειρίζεται το Δημόσιο και θα δανείζει τα έργα παραχωρήσεων, λύνοντας τα όποια προβλήματα ρευστότητας ανακύπτουν).

Το 2006 ο J. M. Vassallo διερευνά τρόπους για τη μείωση του κυκλοφοριακού ρίσκου σε συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων κυρίως σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Η μελέτη εξετάζει τρεις μηχανισμούς που εφαρμόστηκαν στη Χιλή με σκοπό τη μείωση του κυκλοφοριακού ρίσκου: α) the “Minimum Income Guarantee” (MIG), β) the “Least Present Value of the Revenues” (LPVR), γ) the “Revenue Distribution Mechanism” (RDM).

Με τον πρώτο μηχανισμό MIG το ολικό εγγυημένο ποσό εσόδων είναι το ίδιο για όλους τους συμμετέχοντες στη δημοπράτηση του έργου και δεν μπορεί να ξεπερνά το 70% της επένδυσης συν τα έξοδα λειτουργία και συντήρησης του έργου. Αν τα πραγματικά έσοδα είναι λιγότερα από τα αναμενόμενα σε οποιαδήποτε χρόνο τότε το Δημόσιο αναλαμβάνει να αντισταθμίσει τη διαφορά στον παραχωρησιούχο. Αν ο παραχωρησιούχος αποφασίσει να υιοθετήσει αυτόν το μηχανισμό, τότε αναλαμβάνει την υποχρέωση να μοιράζεται μέρος των εσόδων του με το Δημόσιο όποτε ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μεγαλύτερος από τον αναμενόμενο. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μοιράζεται το 50% της διαφοράς που προκύπτει από πραγματικά έσοδα και τα εγγυημένα έσοδα με το Δημόσιο. Με αυτόν τον μηχανισμό το ρίσκο του κυκλοφοριακού φόρτου μοιράζεται, οι δανειστές αισθάνονται ασφαλείς διότι μέρος των εσόδων είναι εγγυημένο και συνεπώς το κόστος του έργου μειώνεται και συνακόλουθα μειώνονται τα διόδια. Το μειονέκτημα του συγκεκριμένου μηχανισμού έγκειται στο γεγονός ότι το Δημόσιο μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα χρηματοδότησης σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, όταν θα πρέπει να ανταποκριθεί σε πολλές συμβάσεις παραχώρησης.

Με τον δεύτερο μηχανισμό LPVR μειώνεται σημαντικά το κυκλοφοριακό ρίσκο με συνέπεια να μειώνονται σημαντικά όποιες μελλοντικές διαπραγματεύσεις μεταξύ του παραχωρησιούχου και του Δημοσίου. Αν ο φόρτος είναι μικρότερος από τον προβλεπόμενο τότε επεκτείνεται η διάρκεια παραχώρησης, αν είναι μεγαλύτερος μειώνεται αντίστοιχα. Βέβαια, σύμφωνα με νόμο του κράτους καμία διάρκεια παραχώρησης δεν μπορεί να ξεπερνά τα πενήντα χρόνια.

Ο τρίτος μηχανισμός RDM εγγυάται ένα προκαθορισμένο ποσό εσόδων σε καθαρή παρούσα αξία που θα λάβει ο παραχωρησιούχος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διάρκεια παραχώρησης να μπορεί να μεταβάλλεται.

Από τους τρεις μηχανισμούς προτείνεται ως καταλληλότερος ο LPRV διότι μειώνει τις διαπραγματεύσεις σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αφού μοιράζει μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και μειώνει σημαντικά το ρίσκο του κυκλοφοριακού φόρτου κυρίως σε περιόδους ύφεσης.

Συμπεράσματα

Είναι απολύτως αναγκαία σήμερα για τη χώρα μας η εφαρμογή αναπτυξιακής πολιτικής. Δεδομένων των περιορισμένων δημόσιων πόρων, πρωτεύοντα στόχο πρέπει να αποτελέσει η προσέλκυση επενδυτών, η οποία όμως προϋποθέτει την υπερνίκηση του υψηλού κινδύνου που της καταλογίζουν οι διεθνείς αγορές. Ταχεία επίτευξη του στόχου αυτού μπορεί να προέλθει μόνο από την πλήρη υλοποίηση και επιτυχία των σε εξέλιξη επενδύσεων. Η επιτυχής διαχείριση των προβλημάτων των έργων παραχώρησης θα σηματοδοτήσει ότι ο κίνδυνος της χώρας είναι στην πραγματικότητα πολύ μικρότερος από τον αποδιδόμενο. Παράλληλα, η ταχεία υλοποίηση των σε εξέλιξη επενδύσεων θα μετριάσει την ύφεση και την ανεργία, δηλαδή θα συμβάλει άμεσα στην ανάπτυξη. Αντίθετα, η ανεπιτυχής αντιμετώπισή των υπόψη προβλημάτων θα οδηγήσει πρακτικά σε αποεπένδυση, θα αυξήσει την ανεργία, θα ωθήσει σε απαγορευτικό ύψος το ασφάλιστρο στο επιτόκιο δανεισμού και θα αποτρέψει μελλοντικές επενδύσεις.

Επιπλέον, η ανεπιτυχής αντιμετώπισή των προβλημάτων μπορεί να οδηγήσει και στην καταγγελία των συμβάσεων παραχώρησης, η οποία θα επιβαρύνει υπέρμετρα το Δημόσιο.

Με στόχο την ταχεία κατασκευή των έργων και χωρίς να ανατραπούν οι συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού, η παρέμβαση του Δημοσίου θα πρέπει κατά προτεραιότητα να διασφαλίσει την αποπληρωμή των δανείων των δανειστριών τραπεζών, γεγονός που συνάδει με τη δομή των συμβάσεων παραχώρησης. Σε δεύτερο επίπεδο, η παρέμβαση του Δημοσίου θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι παραχωρησιούχοι – επενδυτές θα ανακτήσουν το κεφάλαιο τους. Δηλαδή, να διασφαλίσει έμπρακτα ότι όποιος επενδύει στην Ελλάδα, ειδικά την περίοδο αυτή της οικονομικής κρίσης, δεν θα χάσει τα χρήματά του. Παράλληλα, θα πρέπει να επιτευχθεί εύλογη μείωση του ύψους των διοδίων στο σύνολο των αυτοκινητοδρόμων κατά την περίοδο της οικονομικής ύφεσης και σημαντική μείωση στα υπό κατασκευή τμήματα. Με βάση τα ανωτέρω θα πρέπει να εξετασθεί η παράταση της περιόδου κατασκευής και εκμετάλλευσης των διαφόρων οδικών τμημάτων και η αναστολή της κατασκευής κάποιων άλλων τμημάτων.

Πίνακας 1: Σύνομη περιγραφή βασικών χαρακτηριστικών των ΣΠ

Σύμβαση Παραχώρησης	Περιγραφή
<p>ΠΑΘΕ Μαλιακός - Κλειδί, από τον Ανισόπεδο Κόμβο Ραχών έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Κλειδιού</p>	<p>Αφορά περίπου 229 χιλιόμετρα του αυτοκινητόδρομου Π.Α.Θ.Ε. και ειδικότερα το τμήμα από Χ.Θ.240+300 έως 469+700.</p> <p>Από αυτό:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ είναι κατασκευασμένα τα 204,69 χιλιόμετρα και συγκεκριμένα τα τμήματα: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ράχες – Ευαγγελισμός (135,52 χλμ.) ➤ Ραψάνη – Πλαταμώνας (5,56 χλμ.) ➤ Σκοτίνα – Κατερίνη - Κλειδί (63,61 χλμ.) ✓ κατασκευάζονται νέα τμήματα συνολικού μήκους 25 περίπου χιλιομέτρων, που είναι: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ευαγγελισμός – Ραψάνη (14,48 χλμ.) ➤ Πλαταμώνας – Σκοτίνα (10,23 χλμ.) ➤ Ανισόπεδοι Κόμβοι στο υφιστάμενο τμήμα Κατερίνη - Κλειδί
<p>Αυτοκινητόδρομος «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι</p>	<p>Το Έργο περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου «Ιονία Οδός», μήκους 196 χλμ. περίπου, από το Αντίρριο έως και τον ανισόπεδο Κόμβο με την Εγνατία Οδό περιοχή Ιωαννίνων. • Την αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σε μήκους περίπου 172 χλμ, από τον Α.Κ. Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια • Το νέο συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, μήκους 11 χλμ.

Χαλκίδα»	
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	Ο Ε65 κατασκευάζεται σε νέα χάραξη. Έχει μήκος 174 χλμ εκ των οποίων μισά είναι σε πεδινό έδαφος και μισά σε ορεινό.
Σύμβαση Παραχώρησης	Περιγραφή
Αυτοκινητόδρομος «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη»	<p>Ο Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη έχει συνολικό μήκος 205 χλμ.</p> <p>Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 100 χλμ, ➤ Η Λειτουργία και Συντήρηση του υφιστάμενου τμήματος: Κόρινθος -Τρίπολη (μήκος 82,5 χλμ.) ➤ Η Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων που κατασκευάζονται από το Ελληνικό Δημόσιο [Αθηναίο – Λεύκτρο μήκους 14,6 χλμ που περιλαμβάνει και την Σήραγγα Ραφομάτη και Παραδείσια – Τσακώνα μήκους 11,0χλμ (ανακατασκευή μετά την κατολίθωση του 2003)]
Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα».	<p>Ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα έχει συνολικό μήκος 366 χλμ.</p> <p>Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 284χλμ, από την Κόρινθο στην Πάτρα και από εκεί στον Πύργο, τον Αλφειό και την Τσακώνα, με 29 χλμ. νέες σήραγγες και 8,5 χλμ. νέες μεγάλες γέφυρες και πάνω από 270 νέους ασφαλείς ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις. ➤ Κατασκευαστική και λειτουργική αναβάθμιση των 82 χλμ. του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου, από την Ελευσίνα στην Κόρινθο και την παράκαμψη Πάτρας.

Πίνακας 2: Ανάδοχοι, Κ/Ξ, Ανεξάρτητοι Μηχανικοί και Τράπεζες ανά ΣΠ

ΣΠ	Ανάδοχοι / Μέτοχοι	Μέλη Κ/Ξ Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	ΤΡΑΠΕΖΕΣ
Ε65	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΕ CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (33,34%) ΓΕΚ ΑΕ (33,33%) IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (1,33%) DRAGADOS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (32%)	Κ/Ξ: Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας FERROVIAL 33,33% DRAGADOS 33,33% ΤΕΡΝΑ 33,33%	BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA S.A. BANCO SANTANDER S.A., LONDON BRANCH (formerly Banco Santander entral Hispano, S.A., London Branch) INSTITUTO DE CREDITO OFICIAL DEKA BANK DEUTSCHE GIROZENTRALE FORTIS BANK, S.A. SUCURSAL EN ESPANA
		ΑΜ Κ/Ξ: Scott Wilson Ltd - OMEK ΑΕ	CAIXA BANCO DE INVESTIMENTO S.A., SUCURSAL FINANCEIRA EXTERIOR BANCO ESPIRITO SANTO S.A., LONDON BRANCH CAIXA GERAL DE DEPOSITOS S.A., FRANCE BRANCH WestLB AG, London Branch EFG EUROBANK ERGASIAS S.A. PIRAEUS BANK S.A. AGRICULTURAL BANK OF GREECE S.A. EMPORIKI BANK OF GREECE S.A. MARFIN EGNATIA BANK S.A. NATIONAL BANK OF GREECE S.A. PROBANK S.A.
ΤΡΑΠΕΖΕΣ 8 ΞΕΝΕΣ 60,68% 7 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 39,32%			
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (29,90%) HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (17%) ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕ (17%) J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (17%) ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (2,1%) ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΕ (17%)	Κ/Ξ: ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (30%) HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (15%) ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕ (17%) J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (17%) ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (4%) ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΕ (17%)	NATIXIS Calyon Banco Comercial Portugues Commerzbank AG Bayerische Landesbank HSBC BNP Paribas (Fortis Bank) Bank of Cyprus
		ΑΜ Setec travaux publics et industriels	DekaBank Deutsche Girozentrale KfW DZ Bank, London
			BIIS Bk of Ireland Societe Generale

8 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 57,60%			PIRAEUS BANK S.A.
ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΕ (ΑΜΣΑ) HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (35%) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ (20%) J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (16,25%) VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (13,75%) ΑΕΓΕΚ (10%) ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (5%)	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ (ΜΚΣ-JV) HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (39,5%) ΑΚΤΩΡ (19,3%) J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (15,7%) VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (10,5%) ΑΕΓΕΚ (10%) ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (5%)	ING BANK
			DEXIA CREDIT LOCAL
			DEPFA
			KBC FINANCE IRELAND
			MIZUHO CORPORATE
			CALYON
			KfW-IPEX BANK
			SOCIETE GENERALE
			PIRAEUS BANK
			NATIONAL BANK OF GREECE
			ALPHA BANK
			GENIKI BANK
			EFG EUROBANK
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	EMPORIKI BANK	
ΤΡΑΠΕΖΕΣ 8 ΞΕΝΕΣ 47,22% 6 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 52,78%			

Πίνακας 3: Διάρκεια Παραχώρησης

Σύμβαση Παραχώρησης	Κυρωτικός Νόμος	Έναρξη Ισχύος	Περίοδος κατασκευής	Μέγιστη παράταση προθεσμίας κατασκευής σε μήνες	Απώτατη Ημερομηνία Περαιώσης Κατασκευής	Περίοδος Παραχώρησης
ΠΑΘΕ: Μαλιακός - Κλειδί	N.3605/07 (ΦΕΚ Α'168)	5/3/08	54 μήνες 5/9/12	16,2	70,2 5/1/2014	30 χρόνια 5/3/2038
ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	N.3555/07 (ΦΕΚ Α'81)	19/12/07	72 μήνες 18/12/13	21,6	93,6 19/9/2015	30 χρόνια 18/12/2037
E65	N.3597/07 (ΦΕΚ Α'168)	31/3/08	66 μήνες 30/9/13	19,8	85,8 30/4/2015	30 χρόνια 30/3/2038

ΜΟΡΕΑΣ	N.3559/07 (ΦΕΚ Α'102)	3/3/08	54 μήνες 3/9/12	16,2	70,2 5/1/2014	30 χρόνια 3/3/2038
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	N.3621/07 (ΦΕΚ Α'279)	4/8/08	72 μήνες 3/8/14	21,6	93,6 4/5/2016	30 χρόνια 4/8/2038

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Algarni A.M., Arditi D., Polat G. (2007), Build-Operate-Transfer in Infrastructure Projects in the United States, *Journal of Construction Engineering and Management*, ASCE, 133 (10), pp. 728-735.

ASECAP: Association Europeenne des Concessionnaires d' Autoroutes et d' Ouvrages a Peage, Site: www.asecap.com

European Investment Bank and Universidad Politecnica de Madrid (2007), Why traffic forecasts in PPP contracts are often overestimated? pp.1-49.

European PPP Expertise Centre (2009), The financial crisis and the PPP market.

European PPP Expertise Centre (2010), Capital markets in PPP financing. Where we were and where are we going? pp. 1-31.

Gausch J., Laffont J. J., Straub S. (2006), Renegotiation of Concession Contracts: a Theoretical Approach, *Review of Industrial Organization*, 29 (1), pp. 55-73.

Hall David (2009), A crisis for public-private partnerships (PPPs)?, *Public Services Research Unit (PSIRU), University of Greenwich*, pp. 1-8.

Martimort D., Pouyet J. (2008), To build or not to build: Normative and positive theories of public-private partnerships, *International Journal of Industrial Organization*, 26 (2), pp. 393-411.

Maskin E., Tirole J. (2008), Public-private partnerships and government spending limits, *International Journal of Industrial Organization*, 26 (2), pp. 412-420.

McCowan A.K., Mohamed S. (2007), Decision Support to Evaluate and Compare Concession Options, *Journal of Construction Engineering and Management*, ASCE, 133 (2), pp. 114-123.

Pantelias A., Zhang Z. (2010), Methodological Framework for Evaluation of Financial Viability of Public-Private Partnerships: Investment Risk Approach, *Journal of Infrastructure Systems, ASCE*, 16 (4), pp. 241-250.

Shen L.Y., Li H. Li, Q.M. (2002), Alternative Concession Model for Build Operate Transfer Contract Projects, *Journal of Construction Engineering and Management, ASCE*, 128 (4), pp. 326-330.

Tiong R.L.K., Yeo K.T., McCarthy S.C. (1992), Critical Success Factors in Winning BOT Contracts, *Journal of Construction Engineering and Management, ASCE*, 118 (2), pp. 217-228.

Tsamboulas D., Panou K., Abakoumkin C. (2000), Attractiveness of transportation infrastructure projects to private-sector Financing: assessing the Hierarchical Analysis, Risk Scenario Method, *Transportation Research Record*, No. 1732.

Vaillancourt Roseanau P. (2000), *Public-Private Policy Partnerships*, Mass.: MIT Press.

Vassallo J.M. (2006), The risk Mitigation in Highway Concession Projects. The experience of Chile, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 40, Part 3, Sept. 2006, pp. 359-381.

Vassallo J.M., Solino A. S. (2007), Subordinated Public Participation Loans for Financing Motorway Concession in Spain, *Journal of the Transportation Research Board*, Washington D.C., 2007, No. 1996, pp. 1-8.

Xenidis Y., Angelides D. (2005), The financial risks in build-operate-transfer projects, *Construction management and Economics*, 23, pp. 431-441.

Ζοπουνίδης Κ., Μαρσατσίνης Ν. Φ., Γρηγορούδης Ε., Γαγάνης Χ. (2010), *Αναπτυξιακή Λειτουργία ΜΜΕ*, Εκδόσεις Κλειδάριθμος.

Πολύζος Σ., Ιορδανίδης Γ. (2005), Οικονομική αξιολόγηση συμβάσεων παραχώρησης συγκοινωνιακών έργων, *Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνέδριου Οδοποιίας, Βόλος*.

Προφυλλίδης Β. Α., Μποτζώρης Γ. Ν. (2005), Επιπτώσεις της μεθόδου χρηματοδότησης στο σχεδιασμό κατασκευής και λειτουργίας των συγκοινωνιακών υποδομών, *Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνέδριου Οδοποιίας, Βόλος*.

Τσαμπούλας Δ. (2003), Συγκοινωνιακά έργα με σύμβαση παραχώρησης στην Ελλάδα, *ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Ιούλιος - Αύγουστος.

Τσαμπούλας Δ., Πάνου Κ., Πολίτου Δ. (2000), Συγκριτική παρουσίαση τρόπων συμμετοχής ιδιωτών επενδυτών σε συγκοινωνιακά έργα στην Ελλάδα – Δημιουργία μαθηματικού προτύπου για την εκτίμηση της επιχειρηματικής ελκυστικότητας της επένδυσης, *ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Τεύχος Ι.

Χρηστάκος Ε., Καλφακάκου Γ. (2005α), Οι φορολογικές ρυθμίσεις των εταιρειών ως μέσο έμμεσης επιχορήγησης – Χρηματοδότησης του Ελληνικού Δημοσίου στα οδικά έργα με σύμβαση παραχώρησης, *Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνέδριου Οδοποιίας, Βόλος*.

Χρηστάκος Ε., Καλφακάκου Γ. (2005β), Οι εμπειρίες από την κατασκευή έργων με συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στον ελληνικό χώρο. Προτάσεις για την εξέλιξη και βελτίωσή τους, *Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνέδριου Οδοποιίας, Βόλος*.

Π.Δ. 60 (ΦΕΚ Α', 16/3/2007), 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 16^{ης} Νοεμβρίου 2005.

Ν.3605/07 (ΦΕΚ Α'168), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί.

Ν.3555/07 (ΦΕΚ Α'81), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ιόνια Οδός.

Ν.3597/07 (ΦΕΚ Α'168), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ε65.

Ν.3559/07 (ΦΕΚ Α'102), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Μωρέας.

Ν.3621/07 (ΦΕΚ Α'279), Κυρωτικός Νόμος της Σύμβασης Παραχώρησης Ολυμπία Οδός.